



Consiglio Nazionale
dei Dottori Commercialisti
e degli Esperti Contabili

**Fondazione
Nazionale dei
Commercialisti**

Documento

Il Cluster Marittimo e le opportunità per i Commercialisti

Progetto CNDCEC “Attività di impresa”
per il rafforzamento della professione

CNF

Settembre 2018



A CURA DEL GRUPPO DI LAVORO

ECONOMIA DEL MARE E DELLA LOGISTICA

AREA RAFFORZAMENTO CONTENUTI SPECIFICI DELLA PROFESSIONE

CONSIGLIERI DELEGATI

Achille Coppola

Giuseppe Laurino

COMPONENTI

Arturo Capasso

Nicola De Florio

Luca Giacometti

Vittoria Sbrighi

Pierpaolo Supino

Gianandrea Todesco

RICERCATORI FNC

Valeria Aniello

Gloria Di Caprera

Tommaso Di Nardo

Sommario

Presentazione.....	4
1. L'economia del mare.....	6
1.1. L'impostazione metodologica del Rapporto Censis e del Rapporto CCIAA di Latina	7
1.2. Il Quinto Rapporto Censis-Federazione del Mare "Cluster marittimo e sviluppo in Italia"	8
1.3. Il Sesto Rapporto CCIAA di Latina sull'economia del mare 2017	10
2. L'importanza di una strategia nazionale ed europea per la crescita dell'economia del mare: le principali policy	14
3. Il riordino della governance dei porti.....	17
4. Il trasporto marittimo di merci e passeggeri.....	19
5. Il cluster marittimo secondo il progetto "Attività d'impresa" del Cndcec.....	23
5.1. Il cluster marittimo secondo i codici Ateco 2007	24
5.2. Banca dati AIDA: focus sulle società di capitali nel cluster marittimo al 2017.....	26
Impianto dati e inquadramento analitico cluster e segmenti.....	29
Scheda 1 - Le 15 autorità del sistema portuale italiano	31
Scheda 2 - Servizi della catena logistica	34
Scheda 3 - Servizi alla nave.....	35
Scheda 4 - Servizi di terra	36
Scheda 6 - Certificazioni varie	39
Scheda 7 - Altri Enti ed Organismi Pubblici	40
Scheda 8 - Principali Associazioni economiche e di categoria e Uffici studi	40
Scheda 9 - Principali Organismi di Formazione e Ricerca.....	41
Scheda 10 - Principali Quotidiani e periodici.....	42

Presentazione

L'economia del mare è un settore di rilevanza strategica per l'economia italiana con ampie potenzialità di crescita e sviluppo. La sua rilevanza strategica è cresciuta enormemente negli ultimi anni grazie all'intensificarsi degli scambi commerciali internazionali e alla ritrovata centralità del Mediterraneo.

Secondo il Quinto Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa S. Paolo) il raddoppio di SUEZ ha provocato crescita record del traffico marittimo che interessa i porti del Mediterraneo con un forte ruolo per quelli italiani.

Tuttavia, se da un lato sono evidenti l'importanza e le potenzialità della risorsa mare, nonché il ruolo che le attività marittime e portuali potrebbero svolgere nel rilancio dell'economia nazionale, è, d'altra parte, necessaria una chiara volontà di sostenerne lo sviluppo mediante un sostegno istituzionale adeguato e predisponendo le infrastrutture materiali e immateriali indispensabili per integrare i business dell'acqua (porti, armatori, cantieristica, nautica, pesca) nel sistema economico-territoriale di riferimento.

L'assoluto rilievo della risorsa mare per l'economia italiana si deve, indubbiamente, alla conformazione geografica della Penisola e alla consolidata tradizione marinara delle popolazioni costiere. Tuttavia, esiste un legame molto stretto fra lo sviluppo dei diversi settori e le politiche seguite a livello centrale e locale. Lo sviluppo più consistente si è registrato, infatti, in quei comparti in cui vi è stata una politica attenta alle esigenze del settore; così è stato, ad esempio, per gli armatori con la creazione del Registro Internazionale per la Marina Mercantile. Altri settori, in particolare i porti e il diporto nautico, hanno sofferto per ritardi e inefficienze, se non, come nel caso del diporto nautico, di politiche decisamente ostili al settore.

Dopo le prime pionieristiche iniziative adottate dagli ODCEC di Napoli e Genova che hanno posto l'economia del mare al centro delle strategie di crescita del paese mostrando anche le importanti opportunità che la crescita del settore riveste per i professionisti, il progetto è divenuto centrale nella strategia di rafforzamento dei contenuti professionali del CNDCEC che ha promosso il progetto "Attività d'impresa" e costituito il Gruppo di lavoro "Economia del Mare e della Logistica".

Appare, dunque, quanto mai opportuno che il CNDCEC, espressione di una categoria professionale da sempre particolarmente impegnata nel promuovere lo sviluppo delle attività produttive, promuova un'ampia discussione sulle tematiche rilevanti per lo sviluppo di un comparto di grande rilievo per l'economia nazionale, alla luce dell'evoluzione in corso e delle innovazioni di carattere normativo e finanziario che, nei prossimi anni, contribuiranno a disegnare nuovi scenari strategici per le attività marittime e portuali.

Questo primo documento ha l'obiettivo di portare il tema all'attenzione di un pubblico di professionisti più vasto e, nello stesso tempo, di rafforzare il ruolo della professione nell'analisi del settore. A tal proposito, sono stati già definiti una serie di accordi di partenariato con i più importanti operatori del settore, tra cui la Federazione del Mare.

Seguiranno ulteriori approfondimenti a partire dallo studio delle problematiche dei principali settori economici senza trascurare gli aspetti tipici dell'attività professionale e, soprattutto, gli aspetti più significativi per il ruolo che i professionisti rivestono nel settore.

Il progetto prevede, inoltre, la costruzione di proposte di interventi normativi o amministrativi per assecondare lo sviluppo dei diversi comparti e la promozione di workshop tematici con imprenditori e altre figure professionali per valorizzare gli apporti interdisciplinari su argomenti di particolare interesse oltre che la realizzazione di iniziative di formazione professionale su tematiche specifiche del comparto.

I Commercialisti interessati al progetto “Attività d’impresa”, e nello specifico al Cluster Marittimo, possono manifestare il proprio interesse inviando una mail a attivitadimpresa@fncommercialisti.it specificando le proprie esperienze nel settore del cluster.

Achille Coppola
Segretario CNDCEC

Giuseppe Laurino
Consigliere Nazionale CNDCEC

1. L'economia del mare

L'economia del mare, anche detta "blue economy", costituisce una parte importante dell'economia italiana.

Il complesso di attività cui si fa riferimento parlando della "risorsa mare", "cluster marittimo" o "blue economy" comprende i servizi di trasporto marittimi, le attività portuali, i servizi ausiliari e di agenzia, l'industria navalmeccanica e la cantieristica navale, la nautica da diporto, la pesca e l'acquicoltura, la ricerca in campo marittimo, nonché gli organismi istituzionali che svolgono attività di difesa, amministrazione, coordinamento, previdenza e sicurezza nel comparto.

Alcuni ricomprendono nell'economia del mare anche le attività turistiche costiere con particolare riguardo alle attività alberghiere e della ristorazione ma anche le attività sportive e ricreative. Infine, vi sono le attività dell'industria delle estrazioni marine e alcune attività dei servizi (intermediazione commerciale e attività professionali connesse).

Non esiste una definizione univoca di economia del mare e ogni tentativo di perimetrazione delle attività che la contraddistinguono presenta esiti differenti. Esistono, invero, alcuni studi che ne hanno proposto una definizione: in particolare, il rapporto, giunto nel 2015 alla Quinta edizione, promosso dalla Federazione del Mare e curato dal Censis, che si propone quale principale modello di definizione e di analisi del cluster marittimo.

A questo si affianca il Rapporto sull'economia del Mare della Camera di Commercio di Latina, giunto nel 2017 alla Sesta edizione, nel quale viene proposta una definizione più ampia di economia del mare rispetto a quella del Censis. Questo rapporto dedica un focus particolare alle imprese, specie a quelle giovanili, femminili e straniere che operano nel settore.

A questi due rapporti, che offrono due differenti visioni dell'economia del mare, si è successivamente sovrapposta l'analisi per l'individuazione del perimetro dell'area di specializzazione "Economia del Mare" proposta nell'ambito delle Smart Specialisation Strategy (S3) regionali dal MISE/MIUR da cui è emerso il Cluster Tecnologico Nazionale "Economia del Mare".

Ne è scaturita una terza visione di economia del mare che tiene conto di differenti priorità strategiche.

Ciò dimostra come il tema sia di non facile e, soprattutto, non univoco inquadramento. Gli stessi operatori concordano sul fatto che le attività economiche del mare possono essere raggruppate diversamente a seconda del punto di vista di chi compie l'analisi. Pertanto, nel documento verrà proposta una definizione di cluster marittimo che si differenzia dalle altre, pur avvicinandosi moltissimo a quella elaborata dal Censis per la Fondazione del Mare.

Ciò nonostante e prima di presentare la nostra definizione e conseguentemente i numeri che ne derivano, presentiamo una sintesi dei due rapporti citati che offrono spunti molto originali e interessanti e ai quali rimandiamo il lettore per un'analisi più approfondita.

1.1. L'impostazione metodologica del Rapporto Censis e del Rapporto CCIAA di Latina

Come detto poco sopra, i due rapporti citati prevedono definizioni e perimetrazioni differenti dell'economia del mare o blue economy. In particolare, ci riferiamo alle due ultime edizioni:

- Il rapporto CENSIS del 2015 denominato "Quinto Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia";
- Il Rapporto presentato dalla Camera di Commercio Latina e denominato "Sesto rapporto dell'economia del mare 2017".

I due rapporti si distinguono per un fattore principale: il rapporto CENSIS analizza l'economia del mare basandosi sul concetto di "cluster", mentre quello Unioncamere si basa sul concetto di "filiera"¹.

La filiera produttiva, a differenza del cluster, viene definita come un insieme di imprese legate tra loro da rapporti produttivi, commerciali e tecnologici, finalizzati ad una certa produzione: essa raccoglie pertanto imprese attive in settori anche molto distanti, merceologicamente o tecnologicamente, tra loro, ma accomunati dal partecipare attivamente alla realizzazione di una certa produzione finale.

Prima di evidenziare le differenze, sono stati esaminati dapprima i settori comuni, cioè quelli presi in considerazione da entrambi i rapporti, che sono i seguenti:

- Trasporti marittimi e vie d'acqua/movimentazione di merci e passeggeri: fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
- Fabbricazione navi e altri mezzi di trasporto/filiera della cantieristica: racchiude le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
- Pesca, acquacoltura/filiera ittica: ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio.

Il "V rapporto CENSIS", inoltre, individua i seguenti settori specifici:

- Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti;
- Riparazione e installazione di macchine e attrezzature.

Il "VI rapporto Unioncamere" individua, inoltre, i seguenti settori specifici:

- Servizi di alloggio e ristorazione: sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;
- Servizi delle agenzie di viaggio e tour operator: ricomprende le attività connesse al turismo;

¹ Per ulteriori approfondimenti sul concetto di cluster e di filiera, si rimanda al Documento "I cluster d'impresa" a cura della FNC, 2018.

Industria delle estrazioni marine: riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale con modalità off-shore;

- Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);
- Attività sportive e ricreative: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

È possibile che, l'importanza crescente del settore dell'economia del mare, abbia prodotto anche un aggiustamento graduale delle analisi, passando dal concetto di cluster a quello di filiera, andando cioè ad allargare i settori di indagine includendo anche attività connesse non ancora evidenziate nel *core* tradizionale individuato – quali ad esempio le attività sportive e ricreative legate al turismo – che mostrano segnali significativi di vitalità economica in termini di nuove imprese, valore aggiunto ed addetti, come vedremo nel paragrafo che segue.

Ai fini del presente documento, si è scelto di far riferimento all'impostazione metodologica del V rapporto Censis, poiché maggiormente coerente con gli obiettivi del progetto attività di impresa del CNDCEC. Ciò nonostante, crediamo sia utile riportare alcuni dati del Rapporto Unioncamere citato perché più recenti e comunque significativi.

1.2. Il Quinto Rapporto Censis-Federazione del Mare "Cluster marittimo e sviluppo in Italia"

Iniziando dalle analisi del Rapporto Censis, la tabella che segue mostra i dati dei principali aggregati economici del cluster marittimo nel 2013². Il Pil percentuale del cluster marittimo era circa il 2% del Pil complessivo; stessa percentuale per le unità di lavoro totali. Con un Pil pari a 36,6 mld. Di euro, il cluster marittimo pesa il 2% circa del Pil complessivo e conta direttamente 169.695 unità di lavoro che diventano 471.280 se si considera anche l'indotto.

Tabella 1 - Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano, Anni 2011 e 2013

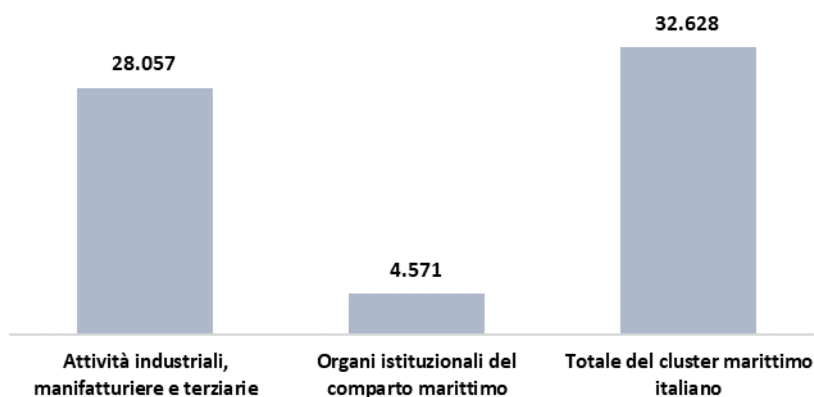
Indicatori	Val. % sul totale Italia		Val. % sul totale Italia	
	2011	2011	2013	2013
Pil (milioni di euro correnti)	33.498	2,04	32.628	2,03
Consumi intermedi e investimenti fissi lordi (ml.ni di euro correnti)	12.837	0,67	13.037	0,68
Investimenti fissi lordi	3.712	1,15	3.332	1,19
Esportazioni ml.ni di euro correnti)	7.177	1,74	6.224	1,45
Importazioni ml.ni di euro correnti)	4.026	0,89	2.746	0,67
Unità di lavoro dirette	171.874	0,71	169.965	0,73
Unità di lavoro totali	472.446	1,97	471.280	2,02

Fonte: Censis, V Rapporto sull'economia del mare

² I dati del V Rapporto Censis sull'Economia del Mare sono aggiornati al 2013. Nel paragrafo seguente sono presentati anche i dati del VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina con dati aggiornati al 2016. In ogni caso si tratta di dati non omogenei e non direttamente comparabili.

Il grafico 1, mostra il Pil prodotto dalle principali componenti del cluster marittimo nel 2013 ed è riportato in milioni di euro correnti. Dal grafico si vede come accanto alla quota principale di Pil prodotta dai settori privati del manifatturiero e dei servizi, vi sia una quota significativa di Pil generata dal comparto pubblico rappresentato principalmente dalla capitaneria di porto e dalla marina militare oltre che dai vari organi istituzionali del settore.

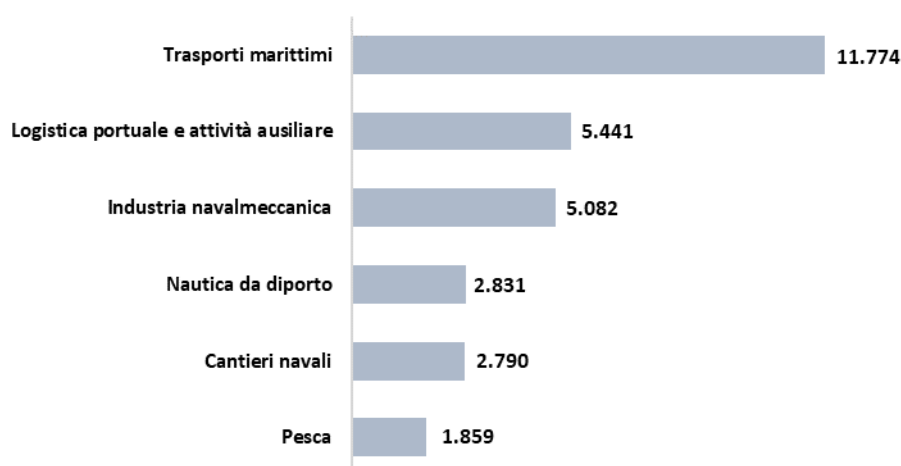
Grafico 1 - Pil del cluster marittimo italiano, 2013



Fonte: Censis, V Rapporto sull'economia del mare

Il grafico 2 mostra il valore della produzione delle attività marittime industriali nel 2013. Come si vede dal grafico, il comparto predominante è quello dei trasporti marittimi con 11,8 mld di euro di Pil seguito da logistica portuale con 5,5 mld di euro, industria navalmecanica con 5,1 mld di euro, nautica da diporto con 2,8 mld di euro e pesca con 1,9 mld di euro.

Grafico 2 - Valore della produzione delle attività marittime industriali, 2013 (milioni di Euro)

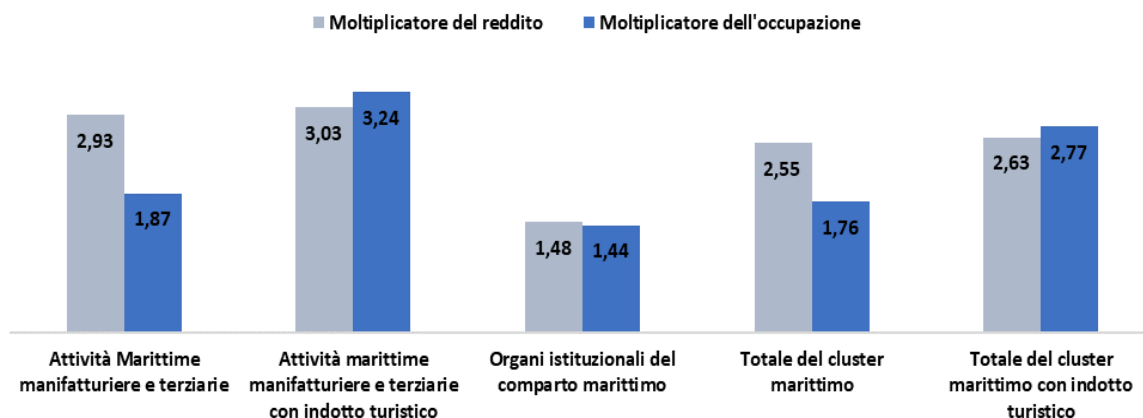


Fonte: Censis, V rapporto sull'economia del mare

Inoltre, i dati del grafico 3, mostrano come per il totale del cluster marittimo, nel 2013, i moltiplicatori del reddito e dell'occupazione siano pari, rispettivamente al 2,55 e 1,76. Ciò vuol dire

che per ogni 100 euro spesi nell'ambito del cluster marittimo si attivano 2,55 euro di reddito complessivo e che per ogni 100 nuove unità di lavoro operanti nel cluster si attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana.

Grafico 3 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del cluster marittimo italiano, 2013



Fonte: Censis, V Rapporto sull'economia del mare

Ciò dimostra come il cluster marittimo sia un comparto in grado di generare una elevata interconnessione settoriale. Infatti, le analisi del Censis dimostrano come i soggetti del cluster marittimo scambiano in diversa misura praticamente con tutte le branche del sistema economico italiano.

1.3. Il Sesto Rapporto CCIAA di Latina sull'economia del mare 2017

Il Sesto rapporto della CCIAA di Latina fornisce alcuni dati disaggregati per sottosectori economici aggiornati al 2016. In particolare, il Rapporto fornisce una serie di dati relativi alle imprese operanti nelle diverse filiere che compongono il cluster.

Le imprese della blue economy, infatti, per il Sesto rapporto CCIAA di Latina sono circa 190 mila, e incidono per il 3,1% sul totale delle imprese in Italia; il trend di crescita negli ultimi cinque anni è di circa il +8%, a fronte di una flessione di quasi un punto percentuale nei settori non inclusi nella blue economy.

Il settore prevalente è il turismo marino (servizi di alloggio e ristorazione) con quasi il 43% delle imprese e, a seguire, in ordine decrescente, la filiera ittica (quasi il 18%), le attività sportive e ricreative (15,4%), la cantieristica (14,3%), la movimentazione merci e passeggeri (5,9%), le attività di ricerca (3,7%), l'industria delle estrazioni marine (0,3%).

Da questi dati si vede come le imprese operanti nei settori core del cluster marittimo siano meno numerose rispetto a quelle dell'intera filiera dell'economia del mare. Infatti, le imprese della sola filiera cantieristica sono circa 27 mila pari al 14% del totale e quella del trasporto marittimo sono circa 11 mila, pari al 6% del totale.

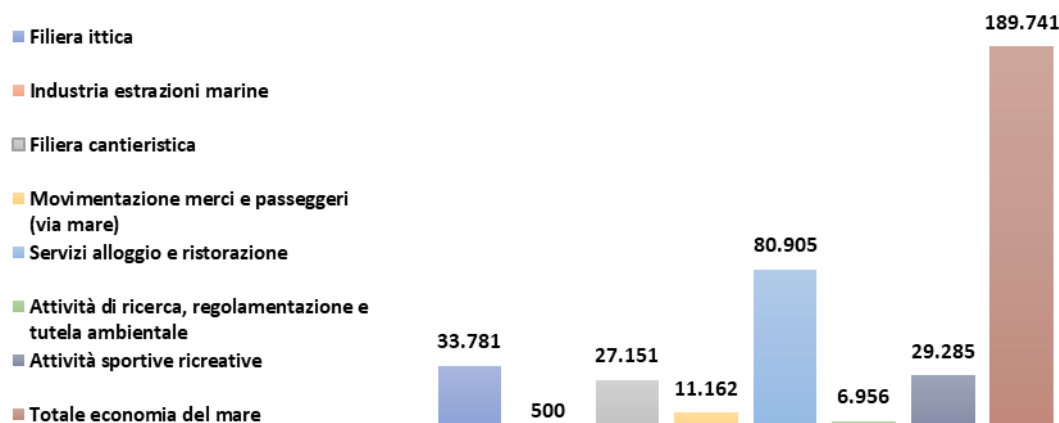
Tabella 2 - Numero imprese della blue economy (anno 2016, valori assoluti)

Settori	N. imprese	Quota %
Filiera ittica	33.781	17.8
Industria estrazioni marine	500	0.3
Filiera cantieristica	27.151	14.3
Movimentazione merci e passeggeri (via mare)	11.162	5.9
Servizi alloggio e ristorazione	80.905	42.6
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	6.956	3.7
Attività sportive e ricreative	29.285	15.4
Totale economia del mare	189.741	100

Fonte: ns elaborazione su dati VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

Gli stessi dati sono esposti nel grafico 4.

Grafico 4 - Numero di imprese attive nella blue economy, 2016



Fonte: ns elaborazione su dati VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

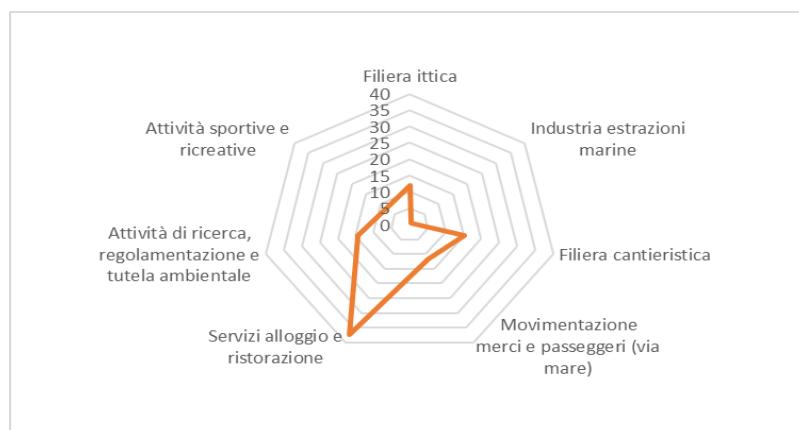
Secondo il Sesto rapporto della Camera di Commercio di Latina, la blue economy italiana conta circa 868 mila occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale. Dal 2011 al 2016 il numero di lavoratori nella blue economy è aumentato di quasi 3 punti percentuali, a fronte di una sostanziale stagnazione nel resto dell'economia. Il grafico seguente mostra anche il contributo di ciascun settore all'occupazione in termini percentuali.

Tabella 3 - Settore produttivo, valore aggiunto e occupati nella blue economy

Settori	Valore aggiunto		Occupati	
	v.a. (milioni di euro)	%	v.a. (migliaia di unità)	%
Filiera ittica	3.241,9	7,3	104,9	12,1
Industria estrazioni marine	2.467,5	5,6	6,2	0,7
Filiera cantieristica	6.891,3	15,5	133,2	15,3
Movimentazione merci e passeggeri (via mare)	7.990,5	18	102,2	11,8
Servizi alloggio e ristorazione	13.491,0	30,4	325,0	37,4
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	7.786,9	17,5	126,0	14,5
Attività sportive e ricreative	2.574,6	5,8	70,4	8,1
Totale economia del mare	44.433,7	100	868,0	100
Totale economia	1.499.229,8		24.806,1	
Incidenza % blue economy sul totale economia	3,0		3,5	

Fonte: ns elaborazione su dati VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

Grafico 5 - Occupati nei settori costituenti la blue economy (% , anno 2016)



Fonte: ns elaborazione su dati VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

Per quel che concerne il *valore aggiunto*, invece, l'economia del mare, nella versione più ampia del Sesto Rapporto CCIAA di Latina, incide nel 2016 per il 3% sul totale dell'economia nazionale per un totale di 44,4 mld di euro. Il settore con il valore aggiunto più elevato è quello dei servizi di alloggio e ristorazione (13,4 milioni di euro). A seguire vi sono movimentazione di merci e passeggeri (8 milioni di euro di v.a.), ricerca regolazione e tutela ambientale (7,8 milioni di euro di v.a.), e filiera della cantieristica (6,9 milioni di euro di v.a.). Se si considera, dunque, il cluster in senso più restrittivo, come fanno alcuni studi, escludendo cioè le attività connesse al turismo e ai servizi, la filiera della movimentazione merci e passeggeri e quella della cantieristica rappresentano il *core* dell'economia marittima.

Grafico 6 - Valore aggiunto dei settori costituenti la blue economy (% , anno 2016)



Fonte: ns elaborazione su dati VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

Nel Sesto Rapporto CCAA di Latina viene effettuata, inoltre, anche un'analisi territoriale significativa per provincia. La classifica delle province per "valore aggiunto" in termini assoluti vede in testa Roma con 6,9 milioni di euro, poi Genova con 3,4 milioni di euro e Napoli con 2,9 milioni di euro, Milano con 2,3 milioni di euro e, a seguire, Venezia con 1,9 milioni di euro. In termini di occupati le classifiche provinciali cambiano leggermente: Napoli, al terzo posto per valore aggiunto, guadagna il secondo posto per gli occupati invertendosi con Genova. Milano, rispetto al parametro "occupazione", invece, scompare dalla classifica delle prime 10 province.

Ultima analisi riguarda l'effetto moltiplicatore del valore aggiunto prodotto, cioè la ricchezza generata nelle attività appartenenti alla filiera. Il settore con il moltiplicatore più elevato è quello relativo alla movimentazione di merci e passeggeri (2,6 euro) e, a seguire, la cantieristica (2,5 euro) e le attività sportive e ricreative (2,3 euro).

Dalla tabella emerge come il moltiplicatore, inteso come "euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto", in termini di valore aggiunto, presenti un valore più elevato nella macro-ripartizione Nord Est.

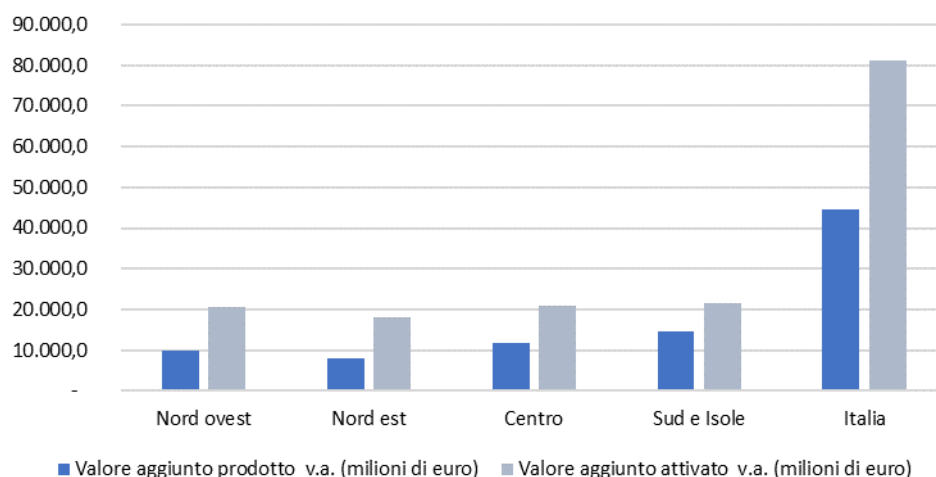
Tabella 4 - Settore produttivo, valore aggiunto e occupati nella blue economy per macroripartizione (2016)

Macroripartizioni	Valore aggiunto		Valore		Moltiplicatore
	v.a. (milioni di euro)	%	v.a. (milioni di euro)		
Nord ovest	9.989,3	2	20.499,6		2,1
Nord est	7.931,0	2,3	18.184,4		2,3
Centro	11.857,1	3,7	20.847,0		1,8
Sud e Isole	14.666,3	4,3	21.652,5		1,5
Italia	44.446,7	3	81.183,4		1,8

Fonte: VI Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

Dal grafico 7, invece, emerge il rapporto tra “valore aggiunto prodotto” e “attivato” in valore assoluto per macro-ripartizione; dalla sua analisi emerge che il valore aggiunto attivato più elevato complessivo è localizzato proprio nella macro-ripartizione Sud e Isole.

Grafico 7 - Numero di imprese attive nella blue economy (2016)



Fonte: Elaborazione FNC su dati VI Rapporto sull’Economia del Mare della Camera di Commercio di Latina 2017

2. L’importanza di una strategia nazionale ed europea per la crescita dell’economia del mare: le principali *policy*

14

Il trasporto marittimo è in crescita a livello mondiale (+2,6% nel 2017) con un peso sempre più rilevante delle economie emergenti. Il ruolo del Mediterraneo è in continua crescita. Soprattutto dopo l’espansione del canale di Suez nel 2015, il ruolo dei porti mediterranei e italiani in particolare è cresciuto enormemente. Altro driver importante della crescita nel Mediterraneo è il progresso incisivo della Belt & Road Initiative (BRI) che spinge gli investimenti soprattutto nell’ambito della logistica portuale. Non secondario è anche il rafforzamento della tendenza al gigantismo navale e alle aggregazioni tra *carriers*. Tutto ciò favorisce la crescita dei porti italiani che cominciano a beneficiare dei primi effetti della riforma³.

L’economia portuale cresce, da un lato, perché le attività produttive ed economiche retrostanti si accrescono e necessitano di movimentazione, dall’altro, perché le politiche sovranazionali, nazionali e locali agiscono in sinergia per la valorizzazione dei propri porti e delle proprie attività economiche.

L’Italia soffre di una mancata centralità nel Mediterraneo, mare che sta acquisendo, rispetto agli oceani, un ruolo importantissimo negli scambi commerciali mondiali. Le attività marittime del Mediterraneo, infatti, valgono, oggi, circa 450 miliardi di dollari e rappresentano il 20% del prodotto marittimo mondiale; eppure il Mediterraneo rappresenta l’1% delle acque mondiali. Il Mezzogiorno, in questo contesto, potrebbe rappresentare una piattaforma logistica strategica di connessione tra il Canale di Suez e l’Europa, con un vantaggio di percorrenza di 6/7 giorni rispetto ai porti del Nord Europa.

³ Per ulteriori approfondimenti si rinvia a Italian Maritime Economy, Quinto Rapporto Annuale SRM, Giugno 2018 e Il Mar Mediterraneo, Scenari geo strategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero – Assoport – Luglio 2018.

Se si guarda ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo, la Turchia e i suoi porti sono in crescita, la Spagna continua il suo percorso di crescita, i porti del Nord Africa sono in pieno sviluppo e la Grecia, con l'acquisto da parte della Cina del porto del Pireo, è diventata un avamposto strategico della strategia di investimento cinese denominata "le nuove vie della seta"; l'Italia sta correndo grandi rischi di non essere protagonista di questo sviluppo.

Lo sviluppo dell'Italia, infatti, ha puntato molto sui porti sul *transshipment* di Gioia Tauro e di Taranto, cioè sul trasporto container. Dal 1995 Gioia Tauro è cresciuta molto rapidamente fino a movimentare 3 milioni e mezzo di contenitori; oggi, purtroppo, è scesa a 2 milioni di contenitori e il suo trend è costantemente in calo. Oggi il Mediterraneo vede lo sviluppo di nuovi porti di *transshipment*, molto più competitivi, localizzati in Nord Africa, che abbinano al basso costo del lavoro l'istituzione di zone economiche speciali: Tanger Med e Porto Said.

Le coste del Mediterraneo si estendono per 45.000 km, di cui l'Italia detiene 7458 km; i Paesi che affacciano sul Mediterraneo sono 20 di cui 11 europei, 5 africani e 5 asiatici.

Nonostante ciò, tutta l'attenzione strategica dell'Europa è andata verso la Germania e il Nord Europa. Le politiche comunitarie per il Mediterraneo non hanno mai avuto grandi centralità e sufficienti risorse. All'investimento cinese pari a 60 miliardi di dollari per lo sviluppo dell'Africa, l'Europa ha risposto con 60 milioni di euro, forse anche perché i porti del Nord Europa non si sentono minacciati da competitor così come lo è l'Italia. Tutto ciò, nonostante il Regolamento n.1315 del 2013 preveda la Trans European Transport Network (TEN-T), una strategia di crescita dei collegamenti stradali, ferroviari, portuali ed aeroportuali interna agli Stati Membri da attuarsi entro il 2030, per poi consentire un rafforzamento dei trasporti con i Paesi confinanti l'Europa entro il 2050. Ma tempi e risorse di tale strategia sono compatibili con gli importanti cambiamenti di contesto ai quali stiamo assistendo?

Così, oggi, l'unica policy davvero impattante è quella denominata le Vie della Seta o, in alternativa, la One Belt One Road Initiative un grande progetto cinese di investimenti in porti e zone economiche speciali. Per alcuni studiosi si tratta del più vasto progetto di investimenti della storia moderna. Lanciato nel 2013 dal Presidente cinese, prevede investimenti in infrastrutture terrestri (ferrovie, strade, oleodotti e gasdotti) e marittime (porti e servizi aeroportuali). Il progetto, pur essendo promosso dalla Cina, coinvolge 65 paesi asiatici, europei ed africani, ma interviene anche altrove. Dal 2013 in soli 3 anni la Cina avrebbe investito 60 miliardi di dollari e si pensa che per i prossimi 5 anni siano pianificati ulteriori 800 miliardi⁴.

La strategia cinese sta avendo i suoi primi effetti e le conseguenze si vedono anche sui rapporti commerciali tra l'Europa e gli Stati Uniti.

L'Italia ha attuato varie policy a favore del potenziamento dell'economia del mare:

- l'istituzione di Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate⁵. Le Zes prevedono una serie di misure, tra cui il credito di imposta, esenzioni fiscali regionali e le semplificazioni (queste ultime devono essere approvate con decreto del governo). Ma esse possono

⁴ Per una trattazione completa delle Vie della Seta si rinvia a SRM, "Italian Maritime Economy. 5 Rapporto annuale", giugno 2018, Giannini Editore.

⁵ Per una trattazione completa delle ZES si rinvia a Aniello V., "Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate. Misure per lo sviluppo dei porti ed elementi per una valutazione di impatto", Documento FNDC, maggio 2018, <http://www.fondazionenazionalecommercialisti.it/node/1312>.

funzionare solo se richiedono in contemporanea un grande investimento sul tessuto produttivo, che costituisce la domanda di movimentazione merci. In altri termini, solo i porti regionali del Mezzogiorno che hanno un retroterra produttivo hanno grandi potenzialità; le connessioni di sviluppo partono, infatti, dalla crescita della domanda di trasporto. Più efficiente è l'industria e più efficiente è la logistica: le ZES possono rappresentare un fattore di accelerazione di entrambe le cose, ma da sole rischiano di diventare un fiore nel deserto. La Polonia nelle ZES ha investito tutti i fondi di coesione.

- la previsione di Aree logistiche integrate nelle cinque Regioni del Mezzogiorno. Le Aree logistiche integrate sono state previste dall'Accordo di Partenariato 2014-20, documento quadro della strategia nazionale per le politiche di coesione a gestione indiretta. In particolare, le Aree Logistiche Integrate sono state inserite nella programmazione del PON 2014-2020, il Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 si colloca nell'Obiettivo tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci" dell'Accordo di partenariato 2014-2020 la cui gestione è in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Finalità principale del PON è promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete finanziando progetti collocati in cinque regioni del Sud Italia "Obiettivo Convergenza": Campania, Calabria, Sicilia, Puglia e Basilicata, ovvero le regioni. Il Programma ha un budget complessivo di 1,8 miliardi di euro, di cui il 75 per cento proveniente dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il 25 per cento di cofinanziamento nazionale. Secondo il PON la programmazione e gestione concertata delle progettualità dovranno avvenire in cinque Aree Logistiche Integrate: Quadrante sud-orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema pugliese, Area logistica campana, Quadrante occidentale della Sicilia. Tra i progetti individuati figurano alcuni interventi ferroviari e portuali avviati con il Programma Reti e Mobilità 2007-2013, alcune tratte ferroviarie delle linee AV/AC Napoli-Bari e Palermo-Catania, la realizzazione della filiera della logistica digitale attraverso lo Sportello Unico Doganale, il Single Maritime Window delle Capitanerie di Porto e il completamento della Piattaforma Logistica Nazionale - UIRNet.
- il Piano "Connettere l'Italia"⁶ rappresenta la strada per la definizione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. In questo piano sono stati destinati al Mezzogiorno 49,5 miliardi per il rilancio del sistema integrato dei trasporti (ferrovie, città metropolitane, strade e autostrade, aeroporti e porti). Oltre alle aree logistiche integrate, a valere sui fondi comunitari, sono previsti: il ferrobonus (contributi per il trasporto ferroviario intermodale), marebonus (miglioramento della catena intermodale e nuovi servizi per il trasporto combinato delle merci), la "cura dell'acqua" (Piano strategico della portualità e della logistica), "cura del ferro" (sviluppo della rete *core*, potenziamento delle linee regionali, Alta Velocità Venezia-Milano-Torino, upgrading della rete ferroviaria).

Il Piano è stato aggiornato con l'Allegato al DEF 2018 "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica"; in tale documento è stata tracciata una visione di sistema dei porti ed interporti e il loro collegamento con le altre forme di trasporto, focalizzando le strategie su quattro punti.

⁶ Per una trattazione completa si rinvia a Ministero Infrastrutture e Trasporti, "Connettere l'Italia. Strategia per l'infrastruttura di trasporto e logistica", 2016 e all'allegato al DEF 2018 "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica".

1. Potenziare i collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali e le connessioni alla rete dei porti; si prevede di completare la “cura del ferro” attraverso il finanziamento di infrastrutture idonee ad ottimizzare l’accessibilità ferroviaria e stradale dei porti.
2. Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e l’aumento della capacità attuale; si prevede di incrementare l’efficienza della catena della logistica attraverso interventi di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni ICT nei porti italiani.
3. Miglioramento dell’accessibilità marittima; si prevede un pacchetto di interventi volti a migliorare l’accessibilità marittima, per accogliere navi di dimensioni coerenti con le tipologie di traffico da attrarre.
4. Interventi selettivi per l’ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro; il programma di interventi prevede un aumento delle capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container in alcuni porti (ad es. Vado e Genova, Darsena Europa a Livorno, nuova Piattaforma Logistica a Trieste).

In tale documento si è anche provveduto ad una razionalizzazione delle opere pubbliche fattibili e in corso nel settore portuale, inserite nel Piano triennale delle Opere Pubbliche, in armonia anche con le strategie già proposte negli Allegati Infrastrutture ai DEF 2016 e 2017.

Oggi l’Italia è prima al mondo per principali flotte di navi ferry e Ro-Ro Pax, con oltre 250 unità per più di 5 milioni di tonnellate di stazza e seconda in Europa per traffico merci RO-RO con una crescita del 20,7% 2014-2017. Mentre sul fronte del trasporto passeggeri, il mercato italiano è primo tra i paesi UE con 24,8 Mln di passeggeri (esclusi crocieristi) su tratte internazionali (13% del totale), di cui quasi 1,3 Mln. su relazioni extra-UE.

3. Il riordino della governance dei porti

Tra le azioni rilevanti a livello nazionale, sicuramente vi è quella relativa al riordino della *governance* dei porti. Prevista nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, la riforma è stata attuata con il D.L. 169/2016.

I 57 porti di rilevanza nazionale nel 2016 sono stati riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti ritenuti strategici a livello europeo.

Alle 15 Autorità di Sistema Portuale è stato affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Era previsto che le Autorità di Sistema avessero funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche, nonché una relazione diretta con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

Anche la *governance* interna delle Autorità è stata concepita in maniera snella e flessibile, attraverso la previsione di un Comitato di gestione a capo del quale sono stati posti dei presidenti con competenze manageriali, atti a prendere decisioni in maniera rapida in raccordo con il Ministero delle Infrastrutture. Tutte le Autorità di Sistema sono riunite periodicamente con il Ministero di riferimento attraverso la previsione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità Portuali.

Nonostante la riforma, il dato complessivo italiano sulle movimentazioni di merci mostra una perdita di competitività nel 2017 rispetto ad altri porti, quali ad esempio quelli spagnoli, che sono stati interessati negli ultimi 15 anni da forti investimenti pubblici, per un ammontare complessivo pari a circa 4,5 miliardi di euro.

Reca la data del 13 dicembre 2017 il Decreto Legislativo n. 232: “Disposizioni integrative e correttive al Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali. (G.U. n. 33 del 9 febbraio 2018)”.

Il provvedimento stabilisce tre categorie di porti:

- quelli finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- quelli commerciali di rilevanza internazionale o nazionali costituenti nodi delle grandi reti dei trasporti e della navigazione;
- quelli di rilevanza interregionale e regionale nei quali le Regioni esercitano funzioni di gestione.

Inoltre, il presidente dell’ASP ha ricevuto in carico anche le funzioni che prima della riforma erano svolte dall’ente gestore. Una nota del ministero dei Trasporti precisa che “il presidente adotta il Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da dette imprese”.

A queste si aggiungono le funzioni che il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale può adottare per quanto riguarda le politiche attive del lavoro “indirizzate a migliorare i fattori di criticità del mercato del lavoro tramite dei piani”. Tali piani hanno per oggetto la formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato o eventuali misure di sostegno al reddito per accompagnare, per un periodo massimo di cinque anni, i lavoratori interessati ai trattamenti previdenziali di legge.

Ovviamente le riforme non vanno valutate alla luce dell’indicatore relativo alle quantità di merci movimentate, e occorre un po’ di tempo per poterne considerare attentamente gli effetti, non sempre misurabili e isolabili dai numerosi fenomeni, locali e globali, che influiscono su questo settore con le loro dinamiche. Si può comunque affermare che lo snellimento delle strutture e l’acquisizione di una *vision* strategica nazionale, da sole, sono una condizione necessaria ma non sufficiente a promuovere lo sviluppo dei porti italiani, ma devono essere accompagnate da un piano degli investimenti rispondente a fabbisogni specifici e dimensionati rispetto alle esigenze. Purtroppo, come si è affermato nel paragrafo precedente, in assenza di una strategia europea forte sulla competitività dei porti, le risorse nazionali non appaiono sufficienti a recuperare la perdita di competitività dovuta al contesto competitivo mondiale, agli investimenti concorrenti cinesi e quelli significativi di altri Paesi europei.

Dalle analisi svolte, emerge come politiche nazionali o regionali non possono bastare nella dinamica globale: l’iniziativa mediterranea non può che essere “europea”. Occorrerebbe, inoltre, inquadrare questa politica in un progetto più ampio di sviluppo economico e di integrazione con altri Paesi (l’Africa è uno di questi).

Questo tipo di politiche richiedono costanza e un ampio orizzonte temporale, di perlomeno venti anni: non sono, dunque, compatibili con cambi di passo della politica e delle decisioni di *policy*.

Sarebbe opportuno, dunque, invece di incorrere nel rischio di conflitti e competizioni interne tra porti in Italia, che si lavori insieme per riaffermare il Paese quale protagonista dello sviluppo dei traffici marittimi e si attui una sensibilizzazione a livello europeo per costituire un quadro di policy adeguato.

4. Il trasporto marittimo di merci e passeggeri

Come abbiamo visto in precedenza, se si considera il cluster in senso più classico e restrittivo (con esclusione, cioè, delle attività connesse al turismo e ai servizi), il *core* delle attività è rappresentato dal trasporto marittimo.

Il trasporto marittimo si intende tutto quell'insieme di uomini, strumenti, idee e tecniche che consentono il trasporto di persone e merci sul mare per mezzo di navi. Esso comprende il trasporto merci e il trasporto passeggeri (traghetti o navi da crociera).

Il trasporto mercantile è una componente fondamentale dell'infrastruttura del trasporto, sia nelle acque interne che in quelle marittime, ed è essenziale nel commercio mondiale, poiché è attraverso il mare che la maggior parte delle merci viaggiano tra paesi e continenti diversi. Sul trasporto navale si reggono moltissime economie nazionali ed in generale la prosperità dei paesi dotati di un accesso al mare, il quale costituisce l'accesso alla più grande via di trasporto mondiale, attraverso il quale fluiscono carburanti, risorse naturali, prodotti chimici, prodotti agricoli e beni di consumo, provenienti da paesi produttori e diretti a paesi consumatori posti tra loro alle più disparate distanze.

Tale sistema si basa essenzialmente su tre elementi:

- i porti, che costituiscono i terminali in cui convergono le merci da e per la navigazione marittima, dotati di tutti gli impianti necessari per il carico/scarico delle merci (banchine, gru di carico, aree di stoccaggio, mezzi di movimentazione e dogane) e per soddisfare le esigenze delle navi in arrivo e partenza (mezzi di assistenza, impianti di rifornimento, bacini di manutenzione e piloti);
- i mercantili o cargo, che costituisce il mezzo attraverso il quale le merci vengono trasportate dal porto di partenza a quello di destinazione;
- le interconnessioni con le reti terrestri, attraverso le quali le merci possono essere smistate da e per l'entroterra.

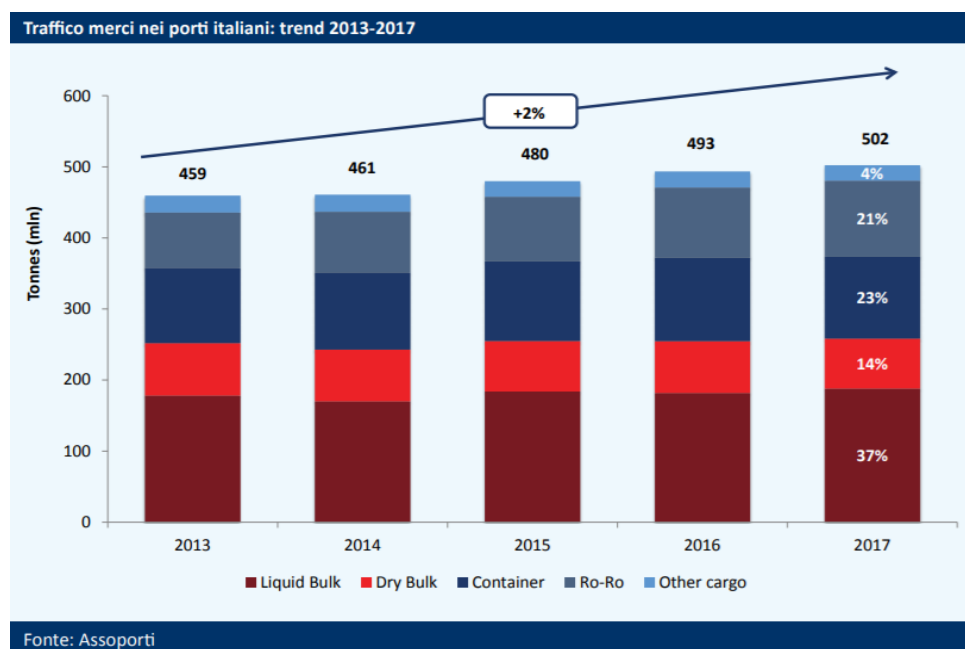
Esso assume caratteristiche molto diverse:

- Roll-on/roll-off (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni. L'Italia costituisce un primato per questo tipo di trasporto e l'abbinamento trasporto su strada/trasporto via traghetto ha dato origine alla definizione di questo tipo di trasporto come le "autostrade del mare".
- Il trasporto di rinfuse liquide e solide. Il trasporto di merci alla rinfusa (o anche carico alla rinfusa), nella pratica commerciale, si riferisce a merci senza imballaggio, che per il trasporto devono essere perciò messe in contenitori. Le merci o i carichi alla rinfusa possono essere: rinfuse solide, carbone, cereali etc.; e rinfuse liquide, petrolio, olio etc. Le navi per questo tipo di trasporto sono costruite e attrezzate ad hoc.

- Il trasporto via container. Il trasporto avviene all'interno di container con le più diverse caratteristiche e dimensioni. Tale tipo di trasporto richiede attrezzature specifiche per la movimentazione dei container nei porti.

I porti italiani gestiscono tutte le tipologie di trasporto con prevalenza alle rinfuse liquide, container e Ro-Ro. I dati seguenti mostrano il traffico portuale negli ultimi 4 anni che mostrano una crescita complessiva del 2%.

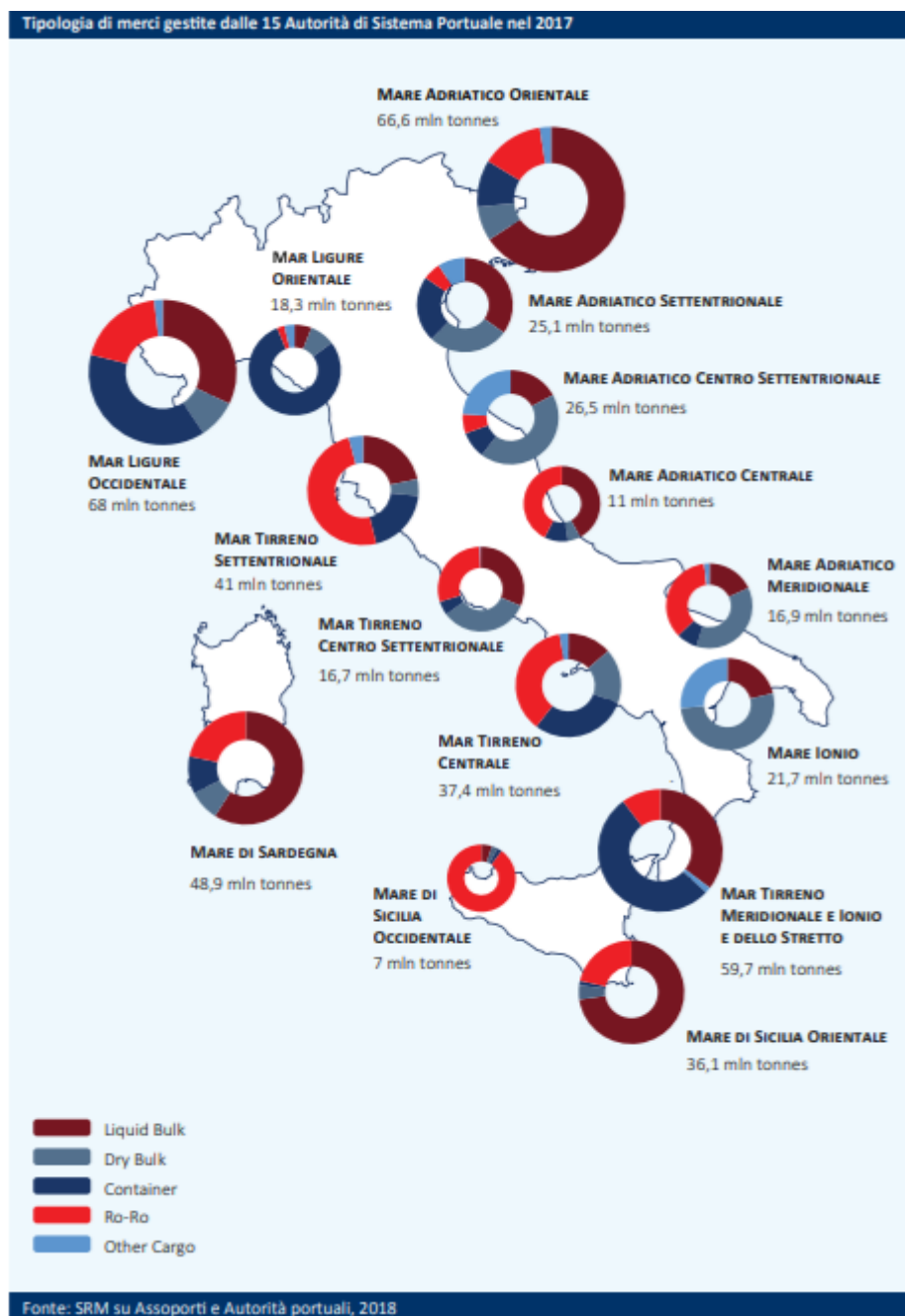
Grafico 9 - Traffico merci nei porti italiani



Fonte: SRM, Assoport, 2018

Le Autorità di Sistema Portuale che movimentano maggiori merci in Italia sono quelle del Mar Ligure Occidentale (68,1 milioni di tonnellate), del Mar Adriatico Orientale (66,6 milioni di tonnellate) e del Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (59,1 milioni di tonnellate).

Grafico 10 - Tipologie di merci gestite dalle 15 Autorità Portuali, 2017



Il documento Port Indicators di SRM⁷ contiene indicatori rilevanti anche sui movimenti portuali per singoli porti al 2017 (Trieste, Genova, Cagliari, Livorno e Gioia Tauro sono i primi cinque), dettagli sulla movimentazione di container (settore che nel 2017 era in crescita dello 0,7% in Italia), sul traffico Ro-Ro (+8,5% nel 2017) e sulle rinfuse solide (-3,4% nel 2017 rispetto al 2016).

Altro settore è quello della movimentazione passeggeri. Il traffico crocieristico ha visto anche una crescita significativa nel 2017 rispetto al 2016 (+6,9%): tra i primi porti vi sono Messina-Milazzo, che però comprende prevalentemente il traffico locale, ovvero il collegamento sullo stretto, Napoli (con trend però del -3,3% mentre Salerno, pur collocandosi più in basso nella classifica del numero di

⁷ Si veda il documento di SRM, "Port Indicators", n. 1 del 2018.

passenger movement, has a trend of growth in the last year of +13%), Olbia, Civitavecchia e Piombino.

Tabella 5 - Movimenti passeggeri per singoli porti (numero)

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Messina-Milazzo	10.170.886	7.209.750	8.114.504	11.704.686	35,1%
Napoli	9.028.009	7.593.733	7.868.476	7.612.230	-3,3%
Olbia	4.522.079	4.018.338	4.639.943	4.508.771	-2,8%
Civitavecchia	3.599.552	3.813.495	4.120.183	4.058.205	-1,5%
Piombino	3.879.152	6.111.763	3.210.601	3.348.772	4,3%
Livorno	2.916.533	2.660.754	3.283.841	3.217.255	-2,0%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	nd	nd	3.104.874	3.157.824	1,7%
Genova	3.113.449	2.853.853	3.110.432	3.003.652	-3,4%
Palermo	2.046.678	1.815.630	1.921.933	1.888.212	-1,8%
Venezia	1.453.514	1.755.355	1.777.399	1.650.631	-7,1%
Bari	1.575.362	1.491.786	1.521.733	1.621.318	6,5%
Savona-Vado	894.993	1.379.848	1.250.702	1.220.666	0,1%

Fonte: "Port Indicators", SRM-Assoporti

L'Italia detiene il primato della flotta mondiale di navi traghetti: al 2016, infatti, era in testa per numero di passeggeri relativamente al traffico Ro-Ro sia per le merci che per i passeggeri.

Nel 2017 i dati sono estremamente positivi per questo segmento, con un incremento dei movimenti portuali complessivi del +8,5% rispetto al 2016. Il contributo alla crescita deriva da tutte le Autorità di Sistema e, in particolare, dal Mar Ligure Orientale e dal Mar Adriatico Settentrionale.

Per quanto riguarda i singoli movimenti portuali, il primo porto per tonnellaggio di merci movimentate è Livorno (14,4 milioni di tonnellate al 2017), seguito da Genova (9,3 milioni), Trieste (8,8 milioni), e Salerno (8,1 milioni).

Tabella 6 – Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema traffico Ro-Ro

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Ro-Ro, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mar Tirreno Settentrionale	10.224.045	15.752.015	19.009.823	20.409.216	7,4%
Mar Tirreno Centrale	11.439.330	12.701.186	12.850.790	13.805.639	7,4%
Mar Ligure Occidentale	8.836.412	11.802.383	11.435.448	13.088.596	14,5%
Mare di Sardegna	10.020.845	9.333.655	9.791.976	10.577.849	8,0%
Mare Adriatico Orientale	5.430.322	8.578.956	8.743.104	9.118.867	4,3%
Mare di Sicilia Orientale	2.717.037	6.627.358	7.018.110	7.755.859	10,5%
Mare di Sicilia Occidentale	6.152.770	5.785.906	5.846.162	6.278.724	7,4%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	8.819.147	5.851.320	5.986.311	6.674.641	11,5%
Mare Adriatico Meridionale	2.878.089	4.911.627	5.516.199	5.979.393	8,4%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	3.229.760	4.473.138	4.778.668	4.929.732	3,2%
Mare Adriatico Centrale	2.197.227	2.175.673	4.473.609	4.693.178	4,9%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	748.630	1.591.870	1.876.677	1.751.529	-6,7%
Mare Adriatico Settentrionale	2.087.369	806.912	1.052.207	1.523.663	44,8%
Mar Ligure Orientale	6.437	0	278.828	476.940	71,1%
Mar Ionio	0	0	24.147	2.387	-90,1%
Total	74.787.420	90.564.503	98.682.059	107.066.213	8,5%

Fonte: Assoport

5. Il cluster marittimo secondo il progetto “Attività d’impresa” del Cndcec

Alla luce di quanto presentato nei paragrafi precedenti, e per le finalità che si pone il progetto “Attività di impresa” del Cndcec, con il presente documento intendiamo fornire una nostra definizione di cluster marittimo partendo dai soggetti che operano nel settore.

Da quanto visto nel primo paragrafo, presentando la *blue economy*, esistono differenti visioni di cluster marittimo a seconda di quali settori vengano inclusi nell’analisi.

Noi intendiamo proporre una definizione collegata alle esigenze operative del progetto “Attività d’impresa” del Cndcec e pertanto considereremo solo quei settori che intendiamo più immediatamente “operativi” per poi ampliare successivamente l’ambito di analisi. Perciò abbiamo deciso di escludere per il momento il settore della pesca e dell’acquacoltura e i settori più a valle o più laterali rispetto al cluster come, ad esempio, le attività turistiche legate al mare. Ciò anche per focalizzare meglio l’analisi sulle attività *core* del cluster e, cioè, il trasporto marittimo, la cantieristica, la portualità, il diporto nautico e le attività più strettamente connesse relative al magazzinaggio, agli spedizionieri, alle agenzie marittime e ai servizi nautici.

Prima di definire rigorosamente il cluster marittimo utilizzando la classificazione Ateco 2007, presentiamo un’analisi dei dati più aggiornati utilizzando le principali fonti disponibili e cioè la banca dati Istat per alcuni indicatori di contabilità nazionale “Movimprese” per i dati del registro imprese, e la banca dati ASIA dell’Istat per i dati sulle imprese attive.

5.1. Il cluster marittimo secondo i codici Ateco 2007

L'Istituto nazionale di statistica ha predisposto una classificazione delle attività economiche, Ateco 2007, da adottare nelle rilevazioni statistiche correnti in sostituzione della precedente, Ateco 2002. L'Ateco 2007 è la versione nazionale della classificazione Nace-Rev. 2 definita in ambito europeo e che, a sua volta, deriva da quella definita a livello Onu (Isic Rev. 4).

La classificazione Ateco 2007 presenta le varie attività economiche raggruppate, dal generale al particolare, in sezioni, divisioni, gruppi, classi, categorie e sottocategorie. Ad ogni unità registrata nei registri statistici delle imprese si associa un codice Ateco in base all'attività economica principale, cioè quella che contribuisce maggiormente al valore aggiunto dell'unità.

La classificazione Ateco così rappresentata, ci permette di poter ricostruire, in base ai vari codici e sottocodici proposti, un cluster d'impresa e, in particolare, nell'identificare il cluster della blue economy i codici Ateco da tenere in considerazione sono di seguito riportati.

-Codice Ateco 50, relativo al trasporto marittimo e per vie d'acqua con il quale definiamo il segmento delle "Imprese armatoriali". Questa divisione include il trasporto passeggeri o merci per vie d'acqua, di linea e non. È inclusa anche l'attività di rimorchiatori o spintori, di motonavi da escursione, da crociera o battelli panoramici, navi, traghetti, lance-taxi eccetera.

Il codice Ateco 50 si articola nei sotto settori:

-50.01, relativo al trasporto marittimo e costiero di passeggeri effettuato su natanti progettati per navigare in mare aperto o in acque costiere;

-50.02, relativo al trasporto marittimo e costiero di merci;

-50.03, riguardante il trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne;

-50.04, riguardante il trasporto di merci per vie d'acqua interne.

Codice Ateco, 30.1, relativo alla costruzione di navi e di imbarcazioni da diporto nautico e il **Codice Ateco 33.15**, relativo alla riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori).

Questi codici includono la costruzione di navi, imbarcazioni e altre strutture galleggianti per il trasporto ed altri scopi commerciali, nonché per diporto e attività sportive e le imprese che si occupano di riparazioni delle stesse. Con questi codici definiamo il segmento della "Cantieristica".

I sotto-settori che lo compongono sono:

-30.11 (costruzione di navi e strutture galleggianti);

-30.12 (Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive);

-33.15 (riparazioni e manutenzioni di navi e imbarcazioni esclusi i loro motori).

Codice Ateco, 52.2, relativo all'attività di supporto ai trasporti.

Questo gruppo include le attività di supporto al trasporto di passeggeri o merci, quali la gestione di parti delle infrastrutture o delle attività legate alla movimentazione delle merci, effettuate immediatamente prima o dopo un'operazione di trasporto, o durante le successive tappe del trasporto. È inclusa l'attività delle biglietterie diverse dalle agenzie di viaggio, mentre vengono escluse le attività legate al servizio di radiocontrollo satellitare dei mezzi di trasporto.

Di questo codice abbiamo preso in considerazione i seguenti sottocodici:

-**52.22** (Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua) a sua volta composto da:

-52.22.01 (liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito d'estrazione);

-52.22.09 (Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua);

-**52.10** (Magazzinaggio e servizi connessi) a sua volta composto da:

-52.10.10, (magazzini di custodia e deposito per conto terzi);

-52.10.20 (magazzini frigoriferi per conto terzi);

-**52.29** (altre attività di supporto connesse ai trasporti) a sua volta composto da:

-52.29.10 (Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali);

-52.29.21 (Intermediari dei trasporti, servizi logistici);

-52.29.22 (Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci).

-**52.24**, (movimentazione di merci: questo codice include il carico, lo scarico e lo stivaggio delle merci o bagagli, indipendentemente dal modo di trasporto impiegato. È inclusa l'attività di facchinaggio) e, in particolare:

-52.24.2, (movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali. Le informazioni di questo sottocodice, ci hanno permesso di identificare le imprese impegnate nel movimento merci).

Tale classificazione ci permette di articolare il nostro Cluster marittimo in tre principali raggruppamenti:

1. Il comparto del **trasporto marittimo** e per vie d'acqua che comprende innanzitutto le imprese armatoriali;
2. La **cantieristica** articolata a sua volta in tre sottogruppi e cioè (2.1) l'industria navale, (2.2) l'industria nella nautica da diporto e (2.3) le attività della riparazione e manutenzione navale;
3. La **logistica portuale** e le attività di supporto ai trasporti marittimi e per vie d'acqua.

Nella tabella 7 sono presentati i dati relativi alle imprese attive al 2016 estrapolati dalla banca dati ASIA-ISTAT sulla base dei codici Ateco 2007 e dei comparti prima individuati. Complessivamente, si tratta di 17.046 imprese in cui sono occupati 241.783 addetti. Il comparto più significativo in termini di imprese e addetti è quello della logistica portuale e delle attività di supporto che conta quasi 12 mila imprese e 160 mila addetti, seguito dal comparto del trasporto marittimo e per vie d'acqua che conta circa 1.800 imprese a quasi 50 mila addetti, mentre il comparto della cantieristica conta 3.365 imprese e oltre 33 mila addetti.

Tabella 7 - Numero di imprese attive per branca produttiva Nace-Rev2, 2016

	Codice Ateco 2007	Sottoclassificazione e Ateco 2007	Descrizione classificazione Ateco	Numero di imprese	Addetti
Imprese Armatoriali	50		Trasporto marittimo e per vie d'acqua	1.785	49.304
		50.01	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	526	36.663
		50.02	Trasporto marittimo e costiero di merci	176	9.697
		50.03	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	968	2.330
		50.04	Trasporto di merci per vie d'acqua interne	115	614
Cantieristica navale e diporto nautico	30.1		Costruzioni di navi e imbarcazioni	3.365	33.102
		30.11	Costruzione di navi e di strutture galleggianti	705	16.754
		30.12	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	570	7.216
		33.15	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)	2.090	9.132
Logistica e Attività di supporto ai trasporti marittimi	52.2		Attività di supporto ai trasporti	11.896	159.377
		52.22	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua	2.176	14.301
		52.10	Magazzinaggio e custodia	1.765	22.787
		52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	1.774	22.772
		52.29.2	Intermediari dei trasporti, servizi logistici	5.947	88.860
		52.24.2	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali	234	10.657
Totale				17.046	241.783

Fonte: Elaborazione FNC su dati Istat-ASIA, 2016

Sulla base dei dati raccolti e presentati nella tabella 7, il Cluster marittimo così definito raggruppa 17.046 imprese attive nelle quali sono occupati 241.783 addetti secondo i dati ASIA-Istat riferiti all'anno 2016.

5.2. Banca dati AIDA: focus sulle società di capitali nel cluster marittimo al 2017

Sulla base del Cluster marittimo così come definito nel paragrafo precedente, forniamo una prima elaborazione di dati riguardanti il numero di società, i ricavi, il valore aggiunto e il numero di addetti (Fonte: Banca dati AIDA-Bureau van Dijk).

La banca dati utilizzata per questa analisi, AIDA-Bureau van Dijk (che da qui in poi chiameremo con AIDA-BvD), rappresenta uno strumento di grande valore per l'analisi del cluster, soprattutto delle società di capitali e dei loro bilanci.

Come si evince dalla tabella 8, le società di capitali (e le società cooperative) del Cluster marittimo sono 11.141 e occupano 187.389 addetti. Il valore aggiunto complessivo prodotto, sulla base dei dati di bilancio dell'insieme delle società considerate, è pari a poco meno di 11 miliardi di euro.

Tabella 8 - Le società di capitali del Cluster marittimo anno 2017

	Ateco 2007	Sottoclassificazione Ateco 2007	Descrizione classificazione Ateco	Numero di società	Addetti	Fatturato	Valore Aggiunto
Imprese Armatoriali	50		Trasporto marittimo e per vie d'acqua	667	20.912	4.947.744	2.244.616
		50.01	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	253	3.416	481.390	225.226
		50.02	Trasporto marittimo e costiero di merci	91	3.914	1.094.851	493.666
		50.03	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	53	3.337	482.947	216.230
		50.04	Trasporto di merci per vie d'acqua interne	23	151	16.533	6.559
		nca		247	10.094	2.872.023	1.302.935
Cantieristica navale e diporto nautico	30.1		Costruzioni di navi e imbarcazioni	1.765	25.821	6.912.885	1.672.447
		30.11	Costruzione di navi e di strutture galleggianti	600	15.339	4.323.885	1.030.827
		30.12	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	950	8.556	2.061.194	532.254
		nca		215	1.926	527.806	109.366
Logistica e attività di supporto ai trasporti marittimi	52.2		Attività di supporto ai trasporti	8.709	140.656	27.484.776	6.910.872
		52.22	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua	1.225	9.947	1.859.137	921.553
		52.10	Magazzinaggio e custodia	1.466	18.191	3.558.242	962.761
		52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	1.635	28.823	12.613.844	2.008.290
		52.29.21	Intermediari dei trasporti, servizi logistici	1.081	13.331	3.371.163	697.604
		52.29.22	Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci	3.155	64.606	5.319.311	1.925.899
		52.24.2	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali	147	5.758	763.079	394.765
Totale				11.141	187.389	39.345.405	10.827.935

Fonte: Elaborazione FNC su dati Aida-Bureau Van Dijk

La tabella 8 presenta come abbiamo individuato il cluster marittimo.

In particolare, abbiamo proceduto con una prima selezione, concentrandoci sulla forma e sulla situazione giuridica, restringendo il campione alle sole imprese che risultano attive e che abbiano una forma giuridica di società di capitali (S.p.A, S.r.l, S.A.P.A) e di società cooperative.

Questa prima selezione ci ha permesso di individuare un campione di 1.291.636 aziende attive nel settore marittimo nel 2017.

Successivamente, partendo dal campione come sopra individuato, abbiamo proceduto nel selezionare le imprese operanti nei diversi sotto settori del cluster marittimo. In particolare, seguendo la classificazione Ateco 2007 di fonte ISTAT abbiamo ricostruito il cluster focalizzandoci su

3 macro-aree principali, le stesse che abbiamo individuato nell'analisi dei dati ASIA, presentati in tabella 7.

Questi macro-settori sono:

- Imprese armatoriali;
- Cantieristica navale e diporto nautico;
- Logistica e attività di supporto ai trasporti marittimi.

**Impianto dati e
inquadramento analitico
cluster e segmenti**

29

Per lo sviluppo del progetto “Attività d’impresa”, per tutti i cluster considerati, è fondamentale delineare l’impianto dati di settore e l’inquadramento analitico del cluster e dei suoi segmenti.

Nello specifico, l’attività di impianto dati si articola in:

- Banche dati rilevanti;
- Istituti Nazionali ed esteri rilevanti;
- Enti di ricerca, inclusi quelli delle associazioni di categoria.

L’inquadramento analitico del cluster e dei suoi segmenti prevede, invece, l’analisi dei seguenti elementi:

- Mercato;
- Strategie;
- Modelli di business;
- Caratteristiche offerta/domanda;
- Cicli attivi/passivi;
- Contrattualistica;
- Finanza;
- Fiscalità
- Peculiarità contabili;
- Aspetti internazionali.

Per l’impianto dati del cluster marittimo portuale sono stati individuati i seguenti soggetti di riferimento:

30

- 1) Le 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP);
- 2) Servizi della catena logistica;
- 3) Servizi alla nave;
- 4) Servizi di terra
- 5) PA e autorità di controllo;
- 6) Enti certificatori;
- 7) Altri Enti e organismi pubblici;
- 8) Principali associazioni economiche e di categoria e Uffici studi;
- 9) Principali Organismi di Formazione e Ricerca;
- 10) Principali quotidiani e periodici.

Qui di seguito ci limitiamo a riportare le schede relative ad ogni singolo segmento con l’individuazione e i riferimenti dei singoli operatori limitatamente al cluster marittimo portuale.

Scheda 1 - Le 15 autorità del sistema portuale italiano

Fonte: ASSOPORTI

1	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	www.porto.ge.it	Porti di Genova, Savona e Vado Ligure
2	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale	www.porto.la-spezia.it	Porti di La Spezia e Marina di Carrara
3	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	www.portauthority.li.it	Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo
4	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale	www.port-of-rome.org	Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
5	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	www.porto.napoli.it	Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
6	Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto	www.portodigioiatauro.it	Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria
7	Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna	www.porto.cagliari.it/	Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
8	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale	www.autport.pa.it	Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani
9	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale	www.portocatania.it	Porti di Augusta e Catania
10	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	www.porto.br.it/	Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli
11	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio	www.port.taranto.it/	Porto di Taranto
12	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale	www.autoritaportuale.ancona.it/	Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona
13	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale	www.port.ravenna.it	Porto di Ravenna
14	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale	www.port.venice.it	Porti di Venezia e Chioggia
15	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	www.porto.trieste.it	Porto di Trieste

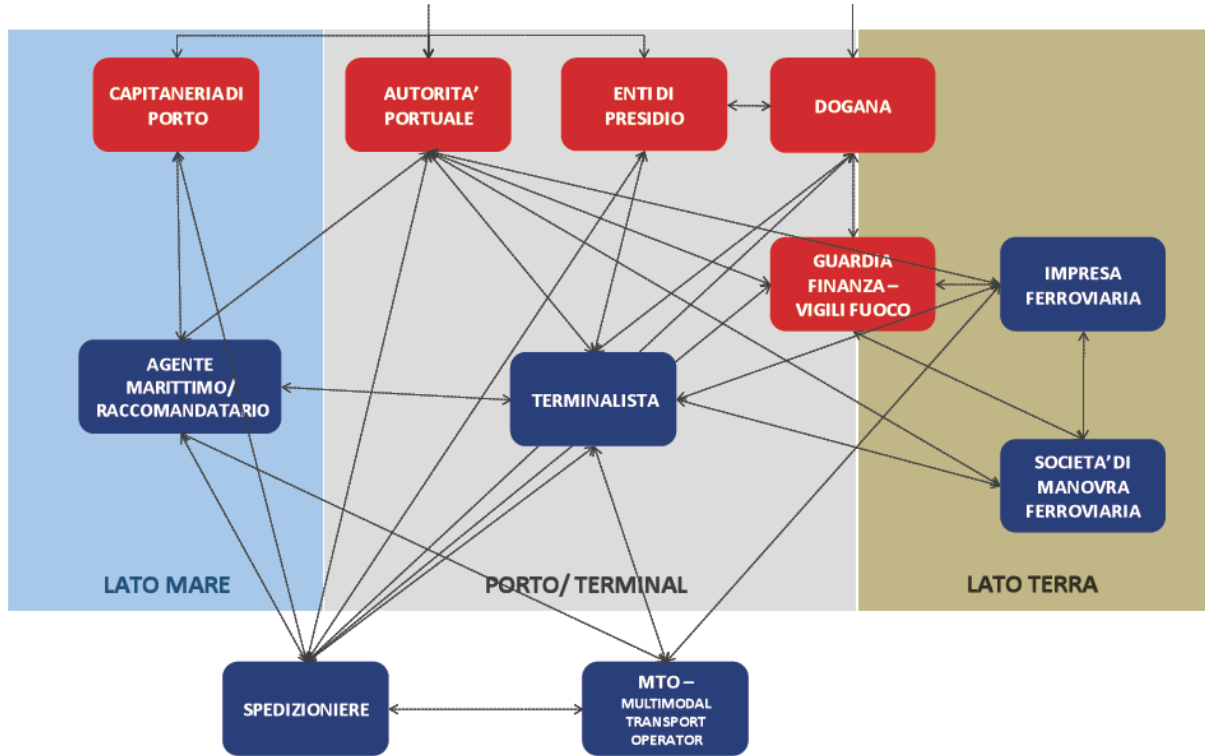
Immagine 1 - Le autorità di sistema portuale italiane



Nelle schede che seguono, introduciamo i principali servizi che interessano l'economia portuale suddividendo tra servizi della catena logistica, servizi alla nave e servizi di terra.

Il seguente diagramma mostra l'impianto dati e l'inquadramento analitico dell'analisi che proponiamo.

Immagine 2 - Diagramma di impianto dati



Scheda 2 - Servizi della catena logistica

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

Scheda 2.1 Vettori marittimi / Armatori

1	CONFITARMA (Confederazione italiana armatori) AssArmatore	www.confitarma.it
2	Gruppo Giovani Armatori	www.giovaniamatori.it
3	Ufficio di Promozione dello Short Sea Shipping - ITALIA	www.shortsea.it/
4	Armatore svedesi	www.sweship.se
5	Armatore canadesi	www.shipowners.ca
6	Armatore francesi	www.armateursdefrance.org
7	Armatore norvegesi	www.rederi.no
8	Armatore belgi	www.br.v.be
9	Armatore austriaci	www.oelsm.com
10	Armatore tedeschi	www.reederverband.de
11	Armatore olandesi	www.kvrn.nl
12	Armatore spagnoli	www.anave.es
13	Armatore portoghesi	www.transinsular.pt
14	Armatore inglesi	www.british-shipping.org

Scheda 2.2 Vettori ferroviari

1	Ferrovie dello Stato	www.fsitaliane.it
2	Altri operatori merci PRIVATI - CARGO	www.capotrenogio.com/comp-ferroviarie-private

Scheda 2.3 Società di manovra ferroviaria

1	ASSOFERR (Associazione Operatori Ferroviari ed Intermodali)	www.assoferr.org
---	---	--

Scheda 2.4 MTO (Multimodal transport operator), Autotrasportatori

1	CONFETRA (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica)	www.confetra.com/
2	FEDERTRASPORTO	www.federtrasporto.it/
3	ASSOLOGISTICA	www.assologistica.it

Scheda 3 - Servizi alla nave

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

Scheda 3.1	Agenti marittimi /raccomandatari	FEDERAGENTI www.federagenti.org (Federazione nazionale agenti raccomandatari marittimi, agenti aerei e mediatori marittimi) ASSOAGENTI www.assoagenti.it (Associazione agenti di commercio e brokers)
-------------------	---	---

Scheda 3.2 Altri servizi

Soggetti iscritti al Registro ex 'art. 68 Cod. Navigazione (*)

1	Arredo navale (dipintore, falegname, tappezziere, vetraio, ...)
2	Alaggio e varo imbarcazioni
3	Bunkeraggio a mezzo natanti / autobotte
4	Servizio di chimico di porto
5	Compensazione di bussole magnetiche
6	Controllo carene, ispezione e riparazione subacquea di navi e galleggianti, lavori subacquei in genere
7	Degassificazione, pulizia e bonifica delle stive (limitatamente alle sole motonavi da carico)
8	Derattizzazione e disinfestazione a bordo
9	Fornitura e rimorchio distanziatori galleggianti
10	Fornitura e manutenzione di impianti antincendio di bordo
11	Fornitura e posa di parabordi supplementari

(*) Gli elenchi dei soggetti operanti in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Scheda 3.3 Servizi di interesse generale (mare)

soggetti a regolazione: (*)
per il funzionamento della struttura portuale di cui beneficiano tutti gli utenti del porto

1	Raccolta, ritiro e smaltimento di rifiuti solidi da bordo nave
2	Raccolta, ritiro e trattamento acque nere, grigie, di lavaggio e di sentina
3	Fornitura idrica a mezzo acquedotto/bettolina
4	Servizio antincendio a bordo
5	Raccolta, ritiro e smaltimento rifiuti liquidi da bordo nave

(*) Gli elenchi dei soggetti operanti in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Scheda 3.4 Servizi tecnici nautici

soggetti a regolamentazione:(*).
servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza delle navigazioni e dell'approdo

1	Ormeaggio e Battellaggio	Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioi Porti Italiani www.angopi.eu
2	Rimorchio	Associazione Italiana Armatori di Rimorchiatori www.assorimorchiatori.it
3	Pilotaggio	Federazione italiana Piloti dei Porti www.fedepiloti.it

(*) Gli elenchi dei soggetti operanti in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Scheda 4 - Servizi di terra

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

Scheda 4.1 Spedizionieri - Spedizionieri doganali **FEDESPEDI** www.fedespedi.it
(Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali)

Scheda 4.2 Servizi di interesse generale (terra) *soggetti a regolazione: (*)
per il funzionamento della struttura portuale di cui beneficiano tutti gli utenti del porto*

- | | |
|---|--|
| 1 | Gestione dei posti auto dietro concessione demaniale annuale |
| 2 | Gestione immobiliare |
| 3 | Fornitura gas riscaldamento/raffreddamento |
| 4 | Illuminazione e fornitura di energia elettrica |
| 5 | Movimentazione carri ferroviari |
| 6 | Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali |
| 7 | Pulizia e raccolta rifiuti |
| 8 | Servizi informatici e telematici |
-

(*) Gli elenchi dei soggetti operanti in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Quando parliamo di Servizi di terra, un ruolo particolare è quello rivestito dai terminal e dalle imprese concessionarie.

36

Scheda 4.3 TERMINAL **ASSITERMINAL**
Imprese concessionarie ()* (Associazione italiana terminalisti portuali) www.assiterminal.it
EFFORT www.feport.eu
(Federation of European Private Port Operators and Terminals)

- | | |
|----|---|
| 1 | Terminal commerciali conto terzi |
| 2 | Terminal industriali e commerciali in conto proprio |
| 3 | Crociere |
| 4 | Traghetti (RO-RP, RO-PAX) |
| 5 | Yacht |
| 6 | Navi veloci |
| 7 | Carbone |
| 8 | Colli eccezionali |
| 9 | Cereali e sfarinati |
| 10 | Contenitori |
-

(*) Gli elenchi delle Imprese concessionarie in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Scheda 4.4 Imprese autorizzate non concessionarie *Soggette ad autorizzazione (*)*

- | | |
|---|--|
| 1 | Imprese autorizzate art 16 L.84/94 all'esercizio di servizi portuali per c/terzi |
| 2 | Fornitori di lavoro portuale temporaneo Art. 17 L.84/94 |
-

(*) Gli elenchi delle Imprese autorizzate in ciascun porto sono pubblicati nei siti istituzionali delle rispettive AdSP

Di particolare importanza nell'ambito dei c.d. "Servizi di terra" sono anche le imprese e le società che si occupano dei servizi ai passeggeri come, tra gli altri, le guide turistiche e gli accompagnatori, gli addetti ai terminal passeggeri, al deposito bagagli e alla ristorazione, come evidenziato nella Scheda 4.5.

Scheda 4.5 Servizi ai passeggeri

1	Società che forniscono servizi ai passeggeri
2	Guida turistica e accompagnatore turistico
3	Società che forniscono servizi ai passeggeri
4	Guida turistica e accompagnatore turistico
5	Addetto ai terminal passeggeri
6	Deposito bagagli

Nella Scheda 4.6, elenchiamo gli altri servizi a terra, tra i quali troviamo: servizi assicurativi per navi e merci, lavanderie industriali, imballaggi e pulizie.

Scheda 4.6 Altri servizi di terra

1	Assicurazioni marittime navi e merci
2	Lavanderie industriali
3	Prevenzione dell'interramento dei fondali e dell'intorbidimento ed inquinamento delle acque durante le operazioni di carico e scarico su/da navi di materiali pulvirenti (e.g. carbone, caolino, clinker, sfarinati)
4	Vigliatura di marce alla rinfusa (es carbone) e lavorazione di merci senza trasformazioni (es. frantumazione)
5	Derattizzazione e disinfestazione a terra
6	Sorveglianza e vigilanza privata in ambito portuale
7	Riempimento/svuotamento contenitori ed attività ad esse inerenti e conseguenti
8	Assistenza ai marittimi portuali
9	Imballaggi, pulizia merce, ricondizionamento, riparazione di imballaggi, fardaggio e copertura merce nei depositi o piazzali
10	Trasporto di rinfuse pulvirente con autocarri telonati e trasporto colli eccezionali in ambito portuale
11	Installazioni in genere: macchinari, apparecchiature, mezzi di sollevamento e trasporto meccanici ed elettrici utilizzati in ambito portuale
12	Manutenzione edile e stradale, limitatamente ai lavori da eseguirsi in ambito portuale

Scheda 5 - PA e autorità di controllo

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	<p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è organizzato in due Dipartimenti con le competenze stabilite dal D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;• Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. <p>Tra le varie Direzioni, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none">• Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	<p>www.mit.gov.it/</p> <p>trasparenza.mit.gov.it/archivio13_strutture-organizzative - 1 14294 25 1.html</p> <p>http://trasparenza.mit.gov.it/archivio13_strutture-organizzative - 1 14303 25 1.html</p> <p>trasparenza.mit.gov.it/index.php?id_oggetto=13&id_cat=-1&id_doc=14310</p>
2	Ministero dell'Economia e delle Finanze	<ul style="list-style-type: none">• Dipartimento del Tesoro• Ragioneria Generale dello Stato• Dipartimento delle Finanze• Dipartimento dell'Amministrazione Generale, del Personale e dei Servizi	<p>www.mef.gov.it/ministero/struttura/dipartimenti.html</p>
3	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli	<ul style="list-style-type: none">• Portale unico dogane	<p>www.agenziadoganemonopoli.gov.it</p>
4	Ministero per lo Sviluppo economico	<ul style="list-style-type: none">• Direzione generale per la politica industriale, la competitività e le piccole e medie imprese• Direzione generale per la lotta alla contraffazione – Ufficio italiano brevetti e marchi• Direzione generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica• Direzione generale per la politica commerciale internazionale• Direzione generale per le politiche di internazionalizzazione e la promozione degli scambi• Direzione generale per la sicurezza anche ambientale delle attività minerarie ed energetiche – Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse• Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche• Direzione generale per il mercato elettrico, le rinnovabili e l'efficienza energetica, il nucleare• Direzione generale per la pianificazione e la gestione dello spettro radioelettrico• Direzione generale per i servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali• Istituto superiore delle comunicazioni e delle tecnologie dell'informazione• Direzione generale per le attività	<p>www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/direzioni-general</p>

		territoriali	
		<ul style="list-style-type: none"> • Direzione generale per gli incentivi alle imprese • Direzione generale per la vigilanza sugli enti, il sistema cooperativo e le gestioni commissariali • Direzione generale per le risorse, l'organizzazione e il bilancio 	
5	Autorità di Sistema Portuale (n. 15)	ASSOPORTI <i>(Associazione dei Porti italiani)</i> NAPA (North Adriatic Ports Association) – <i>(Porti di Ravenna, Venezia, Trieste, Rijeka, Koper)</i> PORTNET <i>(porti di Savona, La Spezia, Livorno, Brindisi)</i>	www.assporti.it www.portsofnapa.com www.portnet.it
6	Autorità Marittima / Capitaneria di Porto	ricerca e soccorso in mare; sicurezza della navigazione e portuale; polizia marittima; controllo del traffico marittimo e della pesca; organizzazione dei servizi tecnico-nautici e relative tariffe; indagini ed inchieste sui sinistri marittimi; proprietà navale e regime amministrativo delle navi; protezione dell'ambiente marino.	www.guardiacostiera.gov.it
7	Guardia di Finanza	Servizi doganali	www.gdf.gov.it
8	Polizia di frontiera e Ufficio di sanità di frontiera (USMAF)	Direzione Centrale dell'immigrazione e della polizia delle frontiere	www.esteri.it/mae/it
9	Uffici Veterinari per gli Adempimenti Comunitari (UVAC) - Posti di Ispezione Frontaliera (PIF)	Ministero della salute - presso la regione	www.politicheagricole.it
10	Servizio fitosanitario	Ministero della salute -	www.salute.gov.it
11	Servizio Veterinario di porto	Ministero della salute	www.salute.gov.it
12	A.R.P.A. Agenzia Regionale prevenzione e ambiente		
13	Vigili del fuoco		

Scheda 6 - Certificazioni varie

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	Ministero dello sviluppo economico	Controlli compatibilità elettromagnetica, marchi, qualità e sicurezza prodotti...	www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it
2	MIT	OMOLOGAZIONI	www.mit.gov.it
3	Ministero degli Affari Esteri	Autorizzazioni per armamenti, prodotti per la difesa	www.esteri.it/mae/it
4	Guardia di Finanza	Servizi doganali	www.gdf.gov.it
5	Polizia di frontiera e Ufficio di sanità di frontiera (USMAF)	Direzione Centrale dell'immigrazione e della polizia delle frontiere	www.esteri.it/mae/it

Scheda 7 - Altri Enti ed Organismi Pubblici

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	I.C.E. ISTITUTO NAZIONALE PER IL COMMERCIO ESTERO		www.ice.gov.it
2	Commissione Europea	Direzione Generale Affari Marittimi e Pesca (DG. MARE)	https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_it
3	Commissione Europea	Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG. MOVE)	ec.europa.eu/transport/home_en
4	INAIL (EX EPSEMA - CASSA MARTITTIMI)		www.inail.it
5	Ministero Infrastrutture e dei trasporti	Monitoraggio dell'attività dell'industria cantieristica navale	http://www.mit.gov.it/documen-tazione/monitoraggio-dellattivita-dellindustria-cantieristica-navale

Nella Scheda 8 vengono presentate le principali associazioni economiche e gli enti di ricerca che si occupano di blue economy. Ognuna delle associazioni di seguito presentate fornisce dei dati pubblici utilizzabili per un'analisi dell'economia del mare italiana.

Scheda 8 - Principali Associazioni economiche e di categoria e Uffici studi

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	FEDERAZIONE DEL MARE		www.federazedelmare.it
2	FEDERPESCA	Federazione nazionale delle imprese di pesca	www.federpesca.it
3	Registro italiano navale e RINA SpA		www.rina.org
4	Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati		www.ancanap.it
5	ASSONAVE (Associazione nazionale dell'industria navalmeccanica)		www.assonave.it
6	A.N.CA.NA.P.	A.N.CA.NA.P. è l'associazione che rappresenta e tutela la cantieristica navale italiana privata, nei rapporti con Enti e Istituzioni	www.ancanap.it
7	ASSONAT	Associazione Naz.le Approdi e Porti Turistici	www.assonat.com
8	ASSOMARINAS	Associazione Italiana Porti Turistici	www.marinat.it
9	ASSONAUTICA	Assonautica è stata istituita da Unioncamere per promuovere nautica da diporto, turismo nautico ed Economia del Mare	www.assonautica.it
10	UNIONCAMERE	Camere di Commercio d'Italia	www.unioncamere.gov.it
11	UCINA-confindustria nautica	Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE- ONN	www.ucina.net
12	NAUTICA ITALIANA	Associazione affiliata a Fondazione Altagamma, raggruppa le imprese nautiche italiane dell'Industria, dei Servizi e dei Territori che operano nell'area dei beni e dei servizi di "alta gamma"	www.nauticaitaliana.net/
13	FEDERTURISMO	Federazione Nazionale dell'Industria dei Viaggi e del Turismo del sistema Confindustria	www.federturismo.it
14	CNA-NAUTICA		www.cna.it
15	lega navale italiana	CAMERA ARBITRALE NAUTICA DIPORTO, CENTRO CULTURALE NAUTICA DA DIPORTO	www.leganavale.it
16	F.I.V - Federazione italiana vela		www.federvela.it

17	ANIA	Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione	www.ania.it
18	ANPAN	Associazione Nazionale Appaltatori Provveditori Navali	www.anpan.it
19	COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI di LUNGO CORSO e di MACCHINA	Collegio nazionale capitani di lungo corso e di macchina	www.collegionazcapitani.it
20	IMO	International Maritime Organization	www.imo.org
21	THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS	Associazione Culturale che promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali.	www.propellerclubs.it
22	FEDERAZIONE NAZIONALE STELLA MARIS	WELFARE GENTE DI MARE	www.stellamaris.tv
23	WWF	organizzazione che, con l'aiuto dei cittadini e il coinvolgimento delle imprese e delle istituzioni, contribuisce incisivamente a conservare i sistemi naturali in Italia e nel mondo.	www.wwf.it/ambiente/mare/mediterraneo
24	YACHTPASS	Un'unica carta per un veloce accesso a molti servizi	www.yachtpass.com

Scheda 9 - Principali Organismi di Formazione e Ricerca

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	AIDIM	Associazione italiana di diritto marittimo	www.aidim.org
2	CENSIS		www.censis.it/
3	CETENA	Centro per gli studi di tecnica navale	www.cetena.it
4	Fraunhofer Institute for Transportation and Infrastructure Systems IVI		www.ivi.fraunhofer.de/en.html
5	Fraunhofer Institute for Embedded Systems and Communication Technologies ESK	Fraunhofer-Gesellschaft, la più grande organizzazione di ricerca applicata in Europa	www.esk.fraunhofer.de/en.html
6	Freight Leaders Council	associazione dove sono rappresentate autorevolmente le categorie coinvolte nella catena logistica italiana: produttori (caricatori), operatori logistici, gestori infrastrutture anche virtuali, per tutte le modalità (strada, ferrovia, aria, mare)	www.freightleaders.org/
7	INSEAN		www.insean.it
8	ISEMAR	Institut Superieur d'Economie Maritime	www.isemar.asso.fr
9	SRM	CENTRO STUDI E RICERCHE PER IL MARE	www.srm-maritimeconomy.com/?lang=it
10	Accademia Italiana Marina Mercantile	FORMAZIONE	www.accademiamarinamerchantile.it
11	FONDAZIONE CABOTO	SCUOLA SUPERIORIE DI TECNOLOGIA X IL MARE	www.fondazionecaboto.it

Infine, nella Scheda 10, presentiamo i maggiori quotidiani e periodici che si occupano di Blue Economy sia a livello internazionale che nazionale.

Scheda 10 - Principali Quotidiani e periodici

Fonte: Rielaborazione GdL Economia del Mare

1	Bollettino Avvisatore marittimo	www.informazionimarittime.it
2	Economia del mare	www.economiadelmare.org
3	Gazzetta del sud	www.gazzettadelsud.it
4	L'avvisatore marittimo	www.avvmar.it
5	L'informatore navale	www.informatorenave.it
6	Il mattino	www.ilmattino.it
7	Il messaggero Marittimo	www.messaggeromarittimo.it
8	Il Piccolo	www.ilpiccolo.it
9	Il secolo XIX	www.ilsecoloxix.it
10	Il Sole 24 Ore	www.ilsole24ore.it
11	Il Tirreno	www.iltirreno.it
12	Informare	www.informare.it
13	Internazionale	www.internazionale.it
14	Italia Oggi	www.italiaoggi.it
15	Milano Finanza	www.milanofinanza.it
16	Porto e Diporto	www.portoediporto.it
17	Ship2Shore	www.ship2shore.it
18	The Meditelegraph	www.themeditelegraph.it
19	TTM- Tecnologie Trasporti Mare	www.ttm magazineonline.com
20	Journal of Commerce	www.joc.com
21	Lloyd's of London press	www.lloyds of london.co.uk/index.htm
22	Lloyd's List	www.lloydslist.com
23	Seatrade	www.seatrade-global.com
24	Trade Winds	www.tradewinds.no
25	Shippingfacts	www.shippingfacts.com