



STATI GENERALI
SULL'ECONOMIA DEL MARE
DELLE CAMERE DI COMMERCIO
- Temi di discussione -



CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

**STATI GENERALI
SULL'ECONOMIA DEL MARE
DELLE CAMERE DI COMMERCIO**

- Temi di discussione -

Il documento è stato coordinato da Amedeo Del Principe con il supporto di Federica Scipioni (Area credito e politiche della qualità per le filiere - Unioncamere) e di Alessandra Arcese e Enzo Santurro (Retecamere).

Si ringraziano per i loro contributi le Agenzie del Sistema camerale:

Agroqualità, Assocamerestero, Borsa Merci Telematica, CamCom Universitas Mercatorum, Dintec, Ecocerved, Infocamere, ISNART, Mondimpresa, Unionfiliere, Uniontrasporti

Sommario

Premessa	5
Obiettivi degli Stati Generali camerali dell'Economia del Mare	7
Le tematiche per lo sviluppo dell'Economia del Mare	8
Trasporti e logistica integrata.....	10
Turismo	12
TEMI STRATEGICI	14
1) Rendere competitive le Filiere del Mare	14
2) Formare e qualificare le competenze.....	19
3) Internazionalizzare l'Economia del Mare	22
4) Semplificare i rapporti tra le imprese e la PA.....	23
5) Monitorare l'Economia del Mare.....	25

Premessa

La Commissione europea, nella sua **Comunicazione sulla "Crescita blu"** (Blue Growth) adottata il 13 settembre 2012, ha esposto «indicazioni promettenti per la crescita dell'economia e le prospettive di occupazione nei settori marino e marittimo per contribuire alla ripresa economica europea», rilevando che da tali comparti economici, che per la Commissione vanno dalla portualità alla logistica, dal turismo al diporto, dalla pesca all'acquacoltura, dalle energie rinnovabili alla biotecnologia blu, è generata occupazione per quasi 5 milioni di persone ed un valore aggiunto di circa 500 miliardi di euro, "che entro il 2020 dovrebbero diventare rispettivamente 7 milioni e quasi 600 miliardi di euro": la "Blue Growth" è concepita nell'ambito della Politica marittima integrata comunitaria che, promuovendo fra l'altro lo sviluppo e l'attuazione di una governance integrata degli affari marittimi e costieri, è finalizzata al conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Il sistema dell'Economia del Mare rappresenta una inestimabile risorsa economica di non facile definizione alla luce del suo lungo raggio di espansione all'interno del sistema produttivo.

Emblematica, al riguardo, è la definizione che viene data dalla guida del Maritime Industry Museum at Fort Schulyler (State University of New York Maritime College Campus), in cui si descrive un lungo elenco di attività di produzione e servizi che in essa possono essere comprese, quali i servizi di accesso ai porti, quelli legati alla movimentazione delle merci, i servizi di trasporto passeggeri, la navigazione interna, la costruzione e riparazione di imbarcazioni, l'istruzione e la formazione nautica, la pesca, l'attività di assicurazione, la comunicazione e le filiere innovative del turismo nautico e della tutela ambientale. Questa definizione, piuttosto vaga ai fini di una precisa analisi scientifica, mette tuttavia in evidenza l'ampiezza e la complessità delle filiere del mare che da sempre materializzano interessi, flussi ed aspirazioni dei territori interessati.

Per la particolare conformazione della struttura imprenditoriale italiana, caratterizzata soprattutto da sistemi di piccole e piccolissime imprese, ancora poco collegate a rete, lo sviluppo dell'Economia del Mare passa necessariamente attraverso distretti industriali, sistemi produttivi locali e filiere economiche integrate, laddove la forza dell'elemento marino non si limita a caratterizzare il paesaggio ma influenza, l'economia, la storia e la cultura locale, incidendo sulla vita di ogni comunità coinvolta. L'interesse per l'Economia del Mare e l'impegno verso il riconoscimento di una propria specificità in un contesto di politica marittima integrata globale appaiono particolarmente vivi nel nostro Paese essendo l'Italia posizionata al centro del Mediterraneo e disponendo di 7.456 km di coste, **con 15 regioni, 645 Comuni bagnati dal mare e 57 Camere di Commercio costiere.** Il contributo al **valore aggiunto** prodotto nel nostro paese dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava **nel 2011 a 41,2 miliardi di euro con una incidenza sul totale della capacità di produrre ricchezza del 2,9%.** In termini di contributo settoriale l'incidenza decisamente più significativa è quella legata alle attività turistiche e di somministrazione che si attesta al 31%. A notevole distanza seguono praticamente sullo stesso livello le attività di ricerca (18,0%), la cosiddetta filiera della cantieristica (che raggruppa sia la produzione e riparazione di imbarcazioni che quella distributiva) che sfiora il 16% e il trasporto marittimo di merci e passeggeri che si ferma al 15,5%. Da un punto di vista territoriale, la notevole eterogeneità dei nostri territori rispetto alla localizzazione sul mare fa sì che il 2,9% sia la sintesi

di **incidenze particolarmente diversificate che in alcuni contesti regionali provinciali** (Liguria, Livorno, Trieste, Olbia-Tempio, Rimini, Genova, La Spezia e Savona) **superano il 10%**. In termini evolutivi l'economia del mare ha sperimentato una crescita in termini nominali fra 2009 e 2011 del 3,4% decisamente superiore rispetto al 2,5% del complesso dell'economia trainata soprattutto dal trasporto marittimo (+6,6%), mentre la cantieristica si segnala come l'unico comparto in contrazione (-0,8%). In termini di **occupazione, l'incidenza dell'economia del mare assorbe il 3,2% di tutta l'occupazione nazionale per un ammontare che in termini assoluti sfiora le 800.000 unità**. Le gerarchie fra settori e fra territori sono di fatto le stesse già evidenziate rispetto a quanto già visto per il valore aggiunto, con una maggiore accentuazione del contributo occupazionale del turismo (36,0%) ed una, più ridotta, dell'attività di ricerca e della movimentazione merci e passeggeri, sinonimo di una produttività media più elevata per questi due comparti di attività. Non va peraltro sottaciuto anche il fatto che l'occupazione dell'economia del mare fra 2009 e 2011 va in controtendenza rispetto al complesso dell'economia. Se, infatti, nell'insieme del paese l'occupazione si contrae dello 0,4% (-97.000 occupati), l'economia del mare mette a segno un +1,4% pari in cifra assoluta ad un incremento di 11.000 unità con un notevole impulso derivante dalle attività di ricerca ed in misura minore dalla componente turistica. Anche l'incidenza occupazionale ha una variabilità territoriale piuttosto accentuata e il fenomeno dell'incidenza percentuale a due cifre si evidenzia non solo nei contesti territoriali già descritti in precedenza, ma vede dei nuovi ingressi come Trapani, Imperia, Ogliastro, Agrigento, Oristano e Grosseto. Alla formazione del valore aggiunto dell'economia del mare contribuisce un tessuto imprenditoriale formato al 31 dicembre 2012 da circa 211.000 imprese inspessitosi di quasi 7.000 unità nell'ultimo triennio, ad un ritmo quindi del 3,4%, decisamente superiore allo 0,1% osservato per il totale economia. I contributi apportati dai singoli settori dell'economia del mare sono molto simili rispetto a quanto abbiamo visto per il valore aggiunto, con il turismo e attività di somministrazione che offrono il 32% della base imprenditoriale seguite dalle filiere della pesca e della cantieristica che si attestano rispettivamente intorno al 20 e al 15%, mostrando peraltro difficoltà di tenuta vista l'erosione di imprese valutabile intorno al 3% che ha colpito entrambi i settori nel periodo 2009-2012.

Riguardo alla movimentazione delle merci, l'Italia nel 2012 ha importato merci per 309,4 milioni di tonnellate e ne ha esportate per complessivi 147,3 milioni. Il 58% delle importazioni e il 44% delle esportazioni è avvenuto via mare.

La portualità italiana si caratterizza per l'elevato livello di internazionalizzazione: circa il 63% del traffico merceologico concerne la navigazione internazionale; l'interscambio tra i porti italiani e quelli dell'area mediterranea è pari a circa 57,7 miliardi di euro, di cui il 70% (equivalente a 40,6 miliardi di euro) riguarda il trasporto marittimo. Nel 2011 la quota di scambi commerciali per via marittima realizzati con gli Stati dell'area mediterranea è stata pari al 17% del totale dell'interscambio marittimo dell'Italia.

Inoltre, nel Mediterraneo entrano ben 18 milioni di container ogni anno dai mercati asiatici mentre dall'Atlantico il flusso si ferma solo a 4 milioni e si parla di un ulteriore aumento dei traffici containerizzati in area Med del 164%. Per quanto riguarda l'andamento del traffico nel Mediterraneo di container, uno dei principali hub, Gioia Tauro, perde (var.08-11 su migliaia di TEU) -34%, favorendo l'incremento di Valencia, Port Said, Algeciras. L'87% del trasporto merci in Italia avviene su gomma, mentre nel commercio estero (import ed export) il 53% avviene via mare.

Alla luce di questi dati e nella **rivisitazione delle reti TEN**, l'Italia dimostra una potenziale dinamica verso il sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile, pensando alla rilevanza strategica di network di porti e guardando allo **sviluppo dello SSS (Short Sea Shipping) e delle AdM (Autostrade del Mare)** anche al fine di rispettare gli abbattimenti di emissione che andranno dimezzate entro il 2030. In relazione al transito di passeggeri e con riferimento al solo movimento crocieristico, il nostro Paese nel 2011 ha superato per la prima volta i 10 milioni di passeggeri (intesi come imbarchi-sbarchi e transiti) con una crescita di quasi il 19% rispetto all'anno precedente.

Infine, l'area del **Mediterraneo Occidentale rappresenta la principale meta per il turismo nautico** con un valore pari al 46% del mercato mentre, in generale, l'intera area del Mediterraneo copre il 64% del mercato complessivo e fa registrare l'80% dei transiti di charter nautico con navi da diporto superiori a 24 metri.

Per far emergere e quantificare il reale valore dell'Economia del Mare, occorre una nuova visione in cui vanno considerati settori e filiere che operano direttamente e indirettamente nel comparto. Le proposte per lo sviluppo dell'economia del mare, quindi, devono essere formulate in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale, integrando i molteplici settori e attività, anche territorialmente non contigui, che concorrono a formarne il valore, come trasporti, logistica integrata, portualità, cantieristica navale, ricerca e sviluppo, nautica da diporto, formazione professionale, pesca e itticoltura, turismo agroalimentare e produzioni tipiche, artigianato e commercio.

Una policy strategica, quindi, disegnata interpretando e integrando in chiave di sostenibilità e innovazione le politiche settoriali, così da potenziarne il valore per i territori.

Obiettivi degli Stati Generali camerali dell'Economia del Mare

Promossi da Unioncamere in collaborazione con la Camera di commercio di Latina, gli Stati generali dell'economia del mare hanno l'obiettivo di contribuire alla elaborazione di una strategia camerale comune relativa alla attivazione di una policy mirata all'Economia del Mare. Le finalità possono, quindi, essere sintetizzate in:

1. esplicitare il valore reale dell'Economia del Mare e ricercare proposte e filoni di intervento che il Sistema camerale italiano può mettere a disposizione del sistema mare;
2. promuovere il riconoscimento a livello istituzionale del peso e dell'importanza dell'Economia del Mare e il ruolo delle Camere di Commercio per il suo sviluppo;
3. mettere a sistema i progetti e le risorse della rete camerale italiana per le tematiche strategiche trasversali ai settori e alle filiere, e implementare una policy di sistema e di collaborazione sinergica tra i territori;
4. orientare l'Economia del Mare verso uno sviluppo sostenibile integrato: economico, sociale e ambientale.

Le tematiche per lo sviluppo dell'Economia del Mare

La valorizzazione dell'economia del mare richiede che si tenga debitamente conto dell'interazione tra fattori socio-economici e ambientali. Questa trasformazione richiede una **piena integrazione degli aspetti ambientali nelle altre politiche, come l'energia, i trasporti, l'agricoltura, la pesca, il turismo, l'industria, la ricerca e l'innovazione, l'occupazione e la politica sociale, in modo da dare vita ad un approccio coerente e comune in grado di generare un'economia innovativa e circolare**. L'ambiente marino e i settori produttivi ad esso legati costituiscono un patrimonio significativo ma tali risorse richiedono una gestione sostenibile e compatibile del sistema marino e costiero. **In termini di sostenibilità e competitività il miglioramento delle prestazioni dei processi produttivi, dei prodotti e dei servizi comporta dei vantaggi socio-economici con una riduzione dei costi per le imprese, l'apertura di nuovi mercati, la creazione di nuovi posti di lavoro, la potenziale riduzione della dipendenza delle materie prime, e anche una corretta gestione dei rifiuti.**

Il recente Position Paper della Commissione europea per l'utilizzo dei fondi comunitari per il periodo 2014-2020, indica come le sfide più significative per l'Italia consistano nel rilanciare il proprio percorso in termini di crescita sostenibile e competitiva complessiva, nel ridurre le disparità regionali e promuovere l'occupazione. Tali obiettivi possono essere raggiunti, tra l'altro, attraverso un **ambiente favorevole all'innovazione delle imprese**, alla gestione efficiente delle risorse naturali e del ciclo dei rifiuti, la realizzazione di infrastrutture performanti, la **valorizzazione in chiave turistica dei diversi asset** del patrimonio naturale, un forte incremento della capacità della pubblica amministrazione di rispondere alle esigenze delle imprese in termini di **semplificazione ed interoperabilità dei servizi, una piena conformità normativa delle imprese anche in termini ambientali quale rafforzamento della loro variabile competitiva**. Risulta, quindi, importante per il Sistema camerale avviare azioni in grado di guidare il rinnovamento in termini sostenibili della crescita economica e della qualificazione delle imprese, dei settori, delle filiere relative all'economia del mare supportando efficacemente le imprese, anche attraverso le opportunità che deriveranno dalla nuova programmazione europea dei fondi comunitari 2014-2020, dalle iniziative che scaturiranno dalla Comunicazione sulla "Blue Growth", dalla realizzazione dei corridoi europei (reti TEN) e delle autostrade del mare e, infine, dai fondi ad accesso diretto della UE, molti dei quali focalizzati su queste tematiche.

L'ampia articolazione che, dal punto di vista economico (presenza in tutti i settori) e territoriale (distribuzione delle imprese sia lungo la costa che nelle zone interne) caratterizza l'economia del Mare, porta ad affrontare la questione dello sviluppo economico con un approccio sistemico e orientato alla sostenibilità, non focalizzato sulle singole filiere, ma leggendo e interpretando il territorio in modo integrato. Seguendo questo approccio ci si concentra su alcune tematiche ritenute prioritarie e sulle quali il sistema camerale può sviluppare linee di azione, interventi, progetti sia autonomamente sia in collaborazione con altri soggetti pubblici e privati, nei singoli territori e tra territori diversi.

Le tematiche individuate e sulle quali confrontarsi nei lavori degli Stati Generali potrebbero essere articolate in due **filoni trasversali** che si caratterizzano per l'elevato livello di connessioni con le altre filiere dell'Economia del Mare e che necessitano di attenzione particolare:

Trasporti e logistica integrata ⇒ La portualità commerciale e turistica, l'accesso e la mobilità delle merci e delle persone implicano un approccio integrato. Il tema è come strutturare una nuova rete di trasporti e logistica sul mare che si integri con le reti terrestri fino ad arrivare alle città.

Turismo ⇒ Il tema del turismo va affrontato in modo articolato al fine di potenziare il valore prodotto dai territori costieri attraverso tutte le attività economiche legate direttamente e indirettamente al turismo dell'economia del mare.

incrociati con cinque **temi strategici** per lo sviluppo dell'economia del mare, che agiscono interagendo con tutte le filiere:

1) Rendere competitive le Filiere del Mare ⇒ Implementare l'approccio alla sostenibilità integrandolo nelle attività produttive e nella gestione dei territori, innervandole di innovazione, trasparenza ed efficienza dei mercati. Creare un reticolo di tante economie unite e integrate dal mare.

2) Formare e qualificare le competenze ⇒ Formare nuove competenze con riferimento alle figure professionali richieste dai settori dell'economia del mare, per rafforzare la cultura imprenditoriale anche nelle nuove generazioni.

3) Internazionalizzare l'Economia del Mare ⇒ Sostenere le imprese nei loro rapporti con l'estero, consolidando e migliorando la loro performance. Attivare, attraverso azioni mirate, gli investimenti dall'estero e i flussi economici e turistici.

4) Semplificare i rapporti tra le imprese e la PA ⇒ Individuare percorsi e strumenti per favorire l'interoperabilità tra gli enti del mare a beneficio delle imprese e dei territori.

5) Monitorare l'Economia del Mare ⇒ Rilevare e analizzare in modo omogeneo e coordinato i dati quantitativi e qualitativi dei settori legati all'economia del mare, per comprenderne il valore, così da definire policy di settore più mirate rispetto ai fabbisogni e agli scenari economici che si vanno configurando.

Trasporti e logistica integrata

Lungo le coste della penisola italiana sono disseminate complessivamente circa **540 strutture portuali - tra turistiche e commerciali - e oltre 157.000 posti barca**: si tratta di 76 porti turistici, 348 porti polifunzionali e 116 punti di ormeggio. Mediamente in Italia si conta 1 infrastruttura ogni 14 km di costa, con una maggiore concentrazione sul versante tirrenico. **Sotto il profilo turistico**, oltre alla questione delle infrastrutture terrestri (ferrovie ed aeroporti) che incidono sulla mobilità dei turisti e quindi sull'accessibilità degli stessi alle destinazioni costiere, è importante sottolineare che, per ottenere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno della nautica da diporto, la sola presenza di posti barca non è sufficiente, soprattutto in contesti di forte concorrenza da parte di territori vicini. La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende fortemente dal suo **inserimento in un itinerario nautico attrezzato**: oltre alla disponibilità degli ormeggi è allora necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e, più in generale, di **servizi turistici che integrano la marina col territorio circostante e le sue eccellenze culturali e ambientali**. Nel 2011 il settore portuale nazionale ha movimentato complessivamente circa **480 milioni di tonnellate, 9,5 milioni di TEU e 46,1 milioni di passeggeri**, con una contrazione rispetto agli anni precedenti sia in termini di TEU che di passeggeri. Genova è il **principale scalo gateway italiano** per la movimentazione di container con volumi che, nel 2012, hanno superato i 2 milioni di TEU, in crescita del 12% rispetto al 2011; secondo scalo gateway italiano è La Spezia, che, però, con 1,2 milioni di TEU, decresce del 4,6%. Per quanto riguarda, invece, le **attività di transhipment**, il principale scalo italiano è Gioia Tauro che con 2,7 milioni di TEU nel 2012 ha fatto registrare una crescita del 18,5% rispetto all'anno precedente, in controtendenza con l'andamento del traffico containerizzato via mare a livello mondiale. Seguono, in questo segmento, a grande distanza Cagliari (614 mila TEU) e Taranto (604 mila TEU). Da una lettura della ripartizione dei traffici fra i vari porti nazionali (escludendo quelli di transhipment), emerge come l'Italia sia carente di una **politica dei trasporti marittimi sistemica e integrata con quella terrestre** (effetto "imbuto" nel retro porto), in grado di individuare gli scali su cui focalizzare le proprie risorse, causa di una controproducente concorrenza interna, a totale vantaggio dei competitor nord europei. Nonostante l'evidente vantaggio geografico dei porti mediterranei rispetto alla rotta Far East-Europa, **gli scali del Nord Europa movimentano circa il 65% dei flussi di merci containerizzate in entrata e circa il 63% di quelli in uscita dal continente, con conseguenti effetti negativi sull'economia**: è stato stimato che per ogni container che sceglie di transitare per altri scali esteri, l'Italia rinuncia in media a servizi per 200/300 euro, che diventano almeno 1.500 euro in caso di container da svuotare o riempire e sale a diverse migliaia di euro per ogni carico che entra in un circuito distributivo ancora più complesso. A questo va aggiunto che si tratta di merci provenienti o destinate al Nord Italia che preferiscono le **certezze nei tempi di sdoganamento e la fluidità dei meccanismi burocratici garantiti dagli scali nordeuropei**.

Quanto detto da un lato pone di fronte al fatto che la questione infrastrutturale è cruciale per lo sviluppo dei territori, dall'altro, alla necessità che per le Camere di commercio essa **va intesa in modo diverso rispetto al passato in virtù non solo del ruolo, ma anche delle risorse che possono mettere in campo**. Complessivamente le Camere di commercio italiane detengono partecipazioni dirette in 15

società che, a vario titolo, rientrano nel settore portuale italiano, con un ammontare di capitale sociale complessivo pari a 27,5 milioni di euro e una incidenza sulle partecipazioni che varia dalla totalitaria (il 100% della CCIAA di Pescara per il Marina di Pescara srl) ad una quota minima (lo 0,5% della CCIAA di Grosseto per il Marina di San Rocco spa). Ma le Camere di commercio hanno anche un **ruolo nella gestione diretta dei porti**, ad esempio in quelli di Monfalcone, Chioggia e Vibo Valentia, attraverso le aziende speciali, nel primo caso della Camera di Gorizia, nel secondo della Camera di Venezia. Oltre a queste ipotesi di gestione diretta, le Camere di commercio sono chiamate dalla normativa a svolgere un ruolo anche nella **governance delle autorità portuali**, attraverso la partecipazione del Presidente delle Camere nel comitato portuale, che ha in particolare compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento promozione e controllo delle operazioni portuali, oltre che di manutenzione delle aree. Le linee di sviluppo potrebbero riguardare:

- **promuovere le autostrade del mare e il loro collegamento, fisico e funzionale, con le reti TEN – T** (Trans European Network transport di cui fanno parte i corridoi europei) al fine di intercettare maggiori flussi di traffico merci, offrendo servizi di qualità volti alla implementazione di una politica integrata e sostenibile dei trasporti e della logistica;
- **recuperare la dimensione strategica legata ai piccoli interventi**, rafforzando l'integrazione terra-mare e la "fluidificazione" dei flussi logistici terrestri fino alle città. Si tratta di interventi diffusi sul territorio, **selezionati con accuratezza, da governare lungo tutto il processo**, infrastrutture spesso **essenziali per migliorare il collegamento di un territorio al mercato o renderlo più accessibile**, e che hanno effetti importanti e quasi immediati sul reddito, con una forte valenza anticongiunturale.

Turismo

L'offerta ricettiva in Italia nelle destinazioni costiere conta oltre 46 mila strutture (30,5% sul totale degli esercizi ricettivi) e circa 1,6 milioni di posti letto (33,6% del totale). Nel 2011 il mare rappresenta il primo prodotto turistico¹ in termini di presenze (119 milioni, 30,8% del totale, +6% rispetto al 2005) e il secondo in termini di arrivi (oltre 22 milioni, 21,5%) dopo le città di interesse storico artistico (35,6%). Inoltre è il prodotto turistico con la maggior incidenza di presenze di turisti italiani (65,4% quasi 78 milioni). Nel 2012, le strutture ricettive nelle destinazioni balneari, caratterizzate dalla fisiologica stagionalità: riescono ad occupare il massimo della disponibilità delle camere nei mesi estivi in particolare nel mese di agosto (77,3%), mentre nel primo trimestre vendono in media 3 camere su 10, in autunno appena il 20% e a dicembre il 15,7%. **E ancora più accentuata è la stagionalità del turismo nautico che sostanzialmente si concentra nei mesi estivi con picco ad agosto.** A questo riguardo, è importante sottolineare che, per ottenere importanti ricadute economiche sui territori interessati dal fenomeno della nautica da diporto, la sola presenza di posti barca non è sufficiente, soprattutto in contesti di forte concorrenza da parte di territori vicini. **La possibilità di un porto di operare come punto di scalo dipende fortemente dal suo inserimento in un itinerario nautico attrezzato:** oltre alla disponibilità degli ormeggi è allora necessaria la presenza di una serie di servizi di supporto al settore e, più in generale, di servizi turistici che integrano la marina col territorio circostante e le sue eccellenze culturali e ambientali. Il quadro congiunturale ha penalizzato anche il turismo marino e, in particolare, quello balneare: nel mese di giugno si registra il -9,2% di camere vendute rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, a luglio il -2,5% e ad agosto il - 5% circa. **Per rispondere alla crisi le imprese ricettive si attivano implementando gli strumenti di promo commercializzazione,** 9 imprese su 10 sono presenti online, quasi la metà sui social network (47,2%, in misura maggiore rispetto alla media Italia del 41,8%), e il 64,2% consente il booking diretto online, quota in notevole aumento rispetto allo scorso anno (49,3%). **In media nel 2012 quasi la metà della clientela presente nelle strutture ricettive nelle destinazioni balneari ha prenotato il soggiorno attraverso internet.**

I dati confermano ancora una volta l'importanza del "turismo marino" e delle sue ricadute economiche, che non si limitano soltanto alle imprese direttamente connesse all'Economia del Mare perché coinvolge tutte le imprese del territorio (effetto moltiplicatore del PIL). In particolare, l'importanza del prodotto balneare e la necessità di un rilancio per lo sviluppo futuro, viene indicata anche nell'attuale Piano Strategico Nazionale del Turismo. Al rilancio del prodotto viene dedicata un'intera azione tra le 61 che il Piano prevede ovvero "Azione 28 Apertura di un tavolo di lavoro sul prodotto mare con focus sulle concessioni balneari e il rilancio dell'offerta".

Occorre, quindi, che il Sistema camerale intervenga per potenziare il rilancio e lo sviluppo futuro del turismo nell'ottica dell'Economia del Mare attraverso una serie di azioni mirate e tra loro connesse anche con le altre filiere:

¹ Sul mercato dell'organizzato internazionale il prodotto mare è commercializzato dal 40,8% dei Tour Operator che vendono l'Italia.

- **rafforzare il monitoraggio del mercato anche specializzando i prodotti turistici da esaminare**, soprattutto a livello territoriale e che, quindi, coinvolga le realtà imprenditoriali della filiera turistica del mare non limitandosi a quelle direttamente connesse al turismo nautico e/o crocieristico ma includa tutte le imprese del territorio, come es. imprese ricettive, ristorative, delle produzioni tipiche locali, pesca turismo e ittiturismo etc.;
- continuare ad investire sulla **qualificazione dell'offerta**, attraverso il marchio di qualità **"ospitalità italiana"**, allargando il perimetro, ovvero avviando un percorso per la certificazione vera e propria dei servizi portuali per arrivare al marchio di qualità anche della portualità turistica;
- **trasformare le marine ed i porti crocieristici in "porte" del territorio utilizzando le nuove tecnologie per indirizzare i turisti verso le strutture turistiche di qualità del singolo territorio** (alberghi e ristoranti certificati Ospitalità Italiana, mini-guide scaricabili, informazioni sul territorio ecc.);
- promuovere la **nautica da diporto**, attraverso le attività di Assonautica, volte a realizzare progetti e servizi per qualificare il turismo nautico promuovendo le ricchezze agroalimentari dei territori (vedi ad esempio il progetto "cambusa nautica") e le eccellenze culturali e ambientali;
- promuovere il prodotto balneare italiano all'estero attraverso specifiche azioni che coinvolgano i clienti dei ristoranti esteri certificati Ospitalità Italiana nonché i soci delle Camere di Commercio Estere e dei ristoranti.

TEMI STRATEGICI

1) *Rendere competitive le Filiere del Mare*

Rispetto all'ampiezza del tema della competitività sono state individuate alcune declinazioni oggetto di approfondimento, che vedono già impegnate diverse realtà del Sistema camerale e che potrebbero essere oggetto di specifiche iniziative progettuali e soprattutto di attivazione di network specifici tra Camere di commercio con l'obiettivo di supportare lo sviluppo delle imprese e delle loro filiere.

Le declinazioni individuate come cardini irrinunciabili per competitività riguardano: l'opportunità offerta dalle **reti di impresa**; il modello del **cluster nautico** come possibile esempio di interconnessione tra imprese; l'**innovazione** come volano per la crescita; l'**eco-efficienza dei porti** anche come fattore di attrattività; la **tracciabilità, sicurezza alimentare ed etichettatura** dei prodotti ittici come strumenti per **l'efficienza dei mercati in particolare quello ittico**.

In primo luogo il tema delle **reti di imprese**. La ridotta dimensione delle imprese può costituire un forte fattore frenante per lo sviluppo competitivo, soprattutto in momenti di incertezza globale come quello che sta attraversando oggi l'economia mondiale con l'impetuosa crescita dei Paesi emergenti e il ristagno economico nei paesi occidentali. **Una delle possibili "chiavi" per affrontare le sfide competitive** perché consente di estendere il contesto di azione della singola impresa in ambiti intersettoriali, è quella di favorire la collaborazione tra imprese nel ricercare sinergie produttive, di know-how, di innovazione, di commercializzazione e distribuzione. Aspetto questo che, negli ultimi anni, ha acquisito un'ampia rilevanza non solo nell'approccio, ma anche nelle modalità, grazie **alle reti di imprese** (tra imprese dello stesso settore o di settori diversi), che hanno coinvolto le Camere di commercio sia negli aspetti amministrativi sia negli aspetti promozionali. Al fine di garantire l'efficacia delle reti d'impresa e una loro maggiore diffusione come strumento per la competitività delle imprese dell'Economia del Mare si possono identificare quattro linee di azione:

- diffusione dello strumento delle reti, attraverso l'organizzazione di seminari nei territori che presentino dati e caratteristiche delle reti esistenti e strumenti informativi aggiornati (guide, pubblicazioni etc.) sulla loro costituzione;
- servizio di matching, che con l'organizzazione di momenti di incontro tra imprese su specifiche tematiche riferite ad esigenze comuni, favorisca contatti diretti e l'avvio del processo di costituzione delle reti;
- informazione "a sportello" di primo livello, per dare prime risposte a quesiti sugli aspetti tecnici generali dei contratti di rete e sulle imprese potenzialmente interessate a crearne, rimandando alla consulenza specializzata per esigenze tecniche specifiche;
- piattaforma ICT dedicata allo scambio, la condivisione di informazione e la ricerca di partner di rete.

In secondo luogo il **cluster della nautica**, che oltre ad essere un importante comparto del Made in Italy (nel 2010 oltre 11,5 miliardi di euro di fatturato) sia per la **proiezione all'estero** (in Europa, nei

principali paesi avanzati e anche nelle economie emergenti) sia per la capacità di innovare in modo sostenibile (come più sopra evidenziato a proposito dei brevetti), presenta un **elevato livello di connessioni con molti altri settori economici** con effetto moltiplicatore significativo sull'intera economia: si pensi al fatto che la cantieristica navale, da un lato, fornisce i mezzi navali al settore della pesca, dei trasporti, al turismo e sport nautico, dall'altro, essa stessa necessita della produzione del settore dell'arredamento-mobile, delle apparecchiature elettroniche, della meccanica, dell'abbigliamento, dell'agroalimentare. Questo dimostra come sia necessario **affrontare la questione della competitività**, tanto più per l'Economia del Mare, **con una logica diversa, che è quella del coordinamento delle politiche**, di cui ne è testimonianza il recente percorso che vede la Federazione Nazionale dei Distretti orientata a transitare nei comitati di Filiera dell'Associazione delle Camere di commercio per le filiere (Unionfiliera).

- Il cluster della nautica richiede, infatti, l'introduzione di nuovi paradigmi costruttivi sia nella realizzazione di nuove imbarcazioni che nella riqualificazione di quelle esistenti ed ha bisogno, quindi, di strategie politiche che adottino un approccio sistemico e condiviso a partire dal tema della sostenibilità e della qualificazione ambientale, in termini di mitigazione degli impatti ambientali dei processi produttivi e della riduzione dei costi e dell'utilizzo oculato delle risorse. Il Sistema camerale, anche attraverso le progettualità che verranno approfondite nel Comitato di filiera della nautica, istituito nell'ambito di Unionfiliera, potrebbe orientarsi verso i seguenti obiettivi:
- **innovazione strategiche**: favorire l'aggregazione fra PMI, creare un sistema integrato ed interconnesso di operatori;
- **innovazioni di processo**: ottimizzazione dei processi produttivi, progettazione integrata;
- **innovazione di prodotto**: alleggerimento e nuovi materiali, riduzione vibrazioni e rumori, sistemi di propulsione a ridotto impatto ambientale, studio idrodinamico avanzato, sistemi di controllo e robotica subacquea;
- **altre strategie di sviluppo**: infrastrutture portuali e sistemi green di integrazione col territorio; promozione turismo nautico, integrazione nel sistema turistico nazionale.

All'interno della filiera nautica si deve ricomprendere anche l'esperienza dei cosiddetti Distretti Tecnologici (DITENAVE - Distretto Tecnologico Navale e nautico in Friuli Venezia Giulia; Distretto Ligure delle tecnologie del mare e Distretto tecnologico sui sistemi intelligenti integrati di Genova in Liguria; Distretto tecnologico trasporti navali commerciali e da diporto in Sicilia) e Produttivi (Distretto della Cantieristica di Genova e Distretto della Cantieristica, Nautica, Meccanica di La Spezia in Liguria; Distretto della Cantieristica Nautica Veneziana in Veneto; Distretto della Nautica da Diporto e Distretto Nautico dei Due Mari in Sicilia; Sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto nel Lazio).

In terzo luogo **l'innovazione**, che costituisce uno dei fattori determinanti per la competitività delle imprese. È fondamentale che le politiche di innovazione siano basate su **requisiti di sostenibilità** in chiave strategica, supportate cioè da risorse adeguate e ponderate in un orizzonte di lungo periodo, come la Strategia Europa 2020 stabilisce nell'asse prioritario "crescita intelligente" promuovendo la conoscenza

e l'innovazione come motori della nostra futura crescita (l'obiettivo è che il 3% del PIL dell'UE sia investito in ricerca e sviluppo). Ma, soprattutto, è necessario che **l'innovazione e la sostenibilità** diventino **elementi caratterizzanti le politiche ordinarie di crescita e di sviluppo**. Secondo i dati per il 2011 dell'Innovation Union Scoreboard della Commissione europea, l'Italia continua a collocarsi nel novero dei cosiddetti "innovatori moderati", ovvero la terzultima delle quattro categorie in cui vengono classificati i 27 Stati membri dell'Unione Europea, anche se si riscontrano alcuni indicatori al di sopra della media europea e sussistono differenze a seconda del contesto territoriale (migliori risultati nel Nord rispetto al Centro e al Sud).

Tra gli indicatori dove le performance italiane sono migliori vi sono i brevetti europei riconducibili a tecnologie *green* nel settore nautico: l'Italia detiene il 5,5% delle richieste di brevetto, posizionandosi alle spalle di Germania (26,7%) e Francia (7,6%).

E il caso della nautica fa capire quali effetti positivi si possono riverberare – dal punto di vista economico, ambientale e sociale - sull'intera economia del mare se le imprese sono supportate nei processi di innovazione quali, ad esempio, l'adozione di nuove tecnologie in raccordo anche con università e centri di ricerca, l'utilizzo di materiali eco-compatibili, l'applicazione di appropriate strategie di mercato, l'adeguato utilizzo dei titoli di proprietà industriale. In altri termini, il vero tema è **l'innovazione al servizio della sostenibilità** per recuperare competitività, per rafforzare i legami di filiera, per le nuove professionalità e competenze, per favorire la nascita di start up innovative.

In questa visione sembrano opportuni alcuni interventi in grado di accelerare i processi di innovazione delle imprese dell'economia del mare, come:

- l'avvio di uno **sportello virtuale** che fornisca un primo orientamento sull'utilizzo del brevetto, del marchio e del design per dare valore ai prodotti e ai servizi nei mercati nazionali ed esteri, ma anche per favorire la conoscenza della produzione intellettuale già esistente e la diffusione dei sistemi di gestione ambientale in uso, favorendo l'orientamento delle decisioni di investimento in ricerca e in figure professionali di alto livello;
- la **diffusione delle tecnologie dell'informazione e l'alfabetizzazione digitale**, per migliorare i bassi livelli d'uso dell'informatica e di internet da parte delle imprese, con notevole impatto positivo sulla semplificazione amministrativa, sulla penetrazione dei mercati, sul rispetto dell'ambiente, sull'economicità e la produttività, sulla integrazione settoriale e intersettoriale;
- la realizzazione di un trend tecnologico sull'economia del mare che analizzi lo sviluppo tecnologico e le opportunità di innovazione in termini di brevetti, design industriale e pubblicazioni scientifiche;

Altro tema di rilievo per la competitività è dato dall'**eco - efficienza dei porti**. L'attività del sistema portuale italiano genera un continuo traffico di merci e una continua movimentazione di mezzi marittimi e terrestri significativi, provocando inquinamento ascrivibile alla movimentazione delle navi e dei rifiuti generati, al trasporto di merci anche pericolose, al funzionamento del porto. Una gestione poco attenta di tali attività, soprattutto se inserita in aree fortemente antropizzate, oltre a provocare ripercussioni sull'ambiente naturale, può provocare un continuo aumento di consumo di risorse, di costi di gestione e di perdita di competitività, e può compromettere il valore d'uso per scopi alternativi e/o complementari

delle aree circostanti, specie se di particolare interesse naturalistico. Risulta, quindi, importante che allo sviluppo delle attività legate alla filiera portuale si accompagni una tutela dell'ambiente delle aree portuali e degli ecosistemi circostanti, nonché una minimizzazione dell'impatto ambientale come, ad esempio, una migliore gestione e riorganizzazione dei servizi offerti della raccolta dei rifiuti, la promozione delle energie rinnovabili e del risparmio energetico. Recentemente, poi, il decreto legislativo 205/2010 prevede espressamente che i porti e le infrastrutture portuali siano obbligatoriamente iscritti all'Albo Nazionale Gestori Ambientali.

Lo sviluppo di percorsi di sostenibilità e di servizi ambientali a supporto dei sistemi portuali e delle imprese che operano in ambito portuale rafforza il ruolo della Camera di commercio quale soggetto significativo per la crescita della filiera eco-compatibile derivante dalla funzione di interfaccia che il sistema camerale svolge nei confronti degli operatori per diversi adempimenti di carattere ambientale, legati per esempio all'Albo Gestori Ambientali.

In tal senso, anche valorizzando il protocollo sottoscritto recentemente con il Ministero dell'ambiente, si potrebbero ipotizzare interventi volti a supportare i soggetti che operano nella filiera portuale (Autorità competenti, operatori del settore portuale e della gestione dei rifiuti ...) nell'adozione e nel mantenimento di comportamenti ambientali corretti avviando le seguenti azioni:

- Promozione e condivisione di percorsi di sostenibilità ambientale per un rafforzamento competitivo dei servizi offerti e per favorire la mitigazione degli impatti ambientali delle aree portuali, con particolare riguardo alla gestione dei rifiuti (rifiuti prodotti dalle navi, residui del carico e rifiuti dell'area portuale) e agli interventi di bonifica;
- Promozione della certificazione ambientale (Emas/ISO14001) e della conformità normativa ambientale (come condizione per l'avvio di sistemi di gestione ambientale) attraverso la messa a punto di strumenti di monitoraggio e di analisi degli impatti ambientali;
- Promozione delle energie rinnovabili e del risparmio energetico per il funzionamento dei porti per la riduzione dell'inquinamento dell'aria e/o delle emissioni di CO2.

Infine, tra gli argomenti di rilievo per la competitività, la **tracciabilità**, la **sicurezza alimentare e l'etichettatura** come strumenti per **l'efficienza dei mercati** che interessano tutto il settore agroalimentare e che per l'economia del mare riguarda in modo particolare il settore ittico e della pesca. Le imprese italiane, infatti, pur avendo raggiunto molto spesso alti livelli in termini di qualità del prodotto, hanno difficoltà strutturali a sviluppare capacità e dotarsi di strumenti per trovare una adeguata collocazione delle loro merci nel mercato, che non di rado è regolato da meccanismi poco trasparenti nella formazione dei prezzi.

Vi sono, infatti, alcuni fattori economici, sociali ed ambientali che impattano sulla competitività delle imprese quali:

- l'evoluzione legislativa, con particolare riferimento alla cosiddetta Politica Comune della Pesca, di valore strategico per il settore, che interviene soprattutto sulla sicurezza alimentare, tracciabilità e etichettatura, estremamente onerosa per gli operatori, in termini di investimenti ed organizzazione delle attività;

- la concorrenza internazionale crescente, e spesso incontrollata, con abbattimento dei prezzi sotto i valori marginali e decadimento della qualità, per la quale è necessario introdurre strumenti di trasparenza dei prezzi, tenuto conto anche della partecipazione delle Camere nei mercati all'ingrosso;
- lo stato di sovrasfruttamento di alcune specie, nonché la compromissione dell'equilibrio biologico dell'ecosistema marino, presenti su stock o in bacini particolarmente esposti al rischio di pesca incontrollata.

Alla luce delle considerazioni sopra riportate assume un'importanza notevole un intervento, sostenuto dal Sistema camerale, che sia in grado di favorire la competitività delle imprese: le Camere di commercio, in virtù della tradizionale vicinanza alle esigenze delle imprese, possono infatti svolgere un ruolo centrale nel definire e diffondere approcci, procedure e strumentazioni che facilitino l'avvio di percorsi di sostenibilità e di qualificazione dell'Economia del Mare, lo start up di progetti che consentano alle imprese di adeguarsi alle normative, di riorganizzarsi secondo approcci marketing oriented, di inserirsi nelle filiere come partner essenziale, di valorizzare i propri prodotti secondo le più evolute richieste dei consumatori. Il sistema camerale, allora, può supportare le imprese dell'Economia del Mare:

- diffondendo la conoscenza del quadro normativo di riferimento, a livello cogente e volontario, in materia di rintracciabilità e sicurezza igienico-sanitaria applicata al comparto ittico anche per favorire l'applicazione delle nuove regole che disciplinano l'etichettatura dei prodotti del comparto ittico immessi in commercio;
- definendo gli strumenti che supportino le imprese nello sviluppo del sistema di rintracciabilità;
- progettando percorsi di aggiornamento e formazione per gli operatori per accrescere la conoscenza su normative e tecnologie afferenti la pesca e l'acquacoltura e per aumentare la consapevolezza del valore della loro professionalità;
- strutturando certificazioni per il rilascio di ecolabel di prodotto ittico sostenibile, al fine di favorire l'affermazione del prodotto presso le catene della grande distribuzione e della ristorazione, particolarmente interessate all'acquisto di prodotti pescati o allevati secondo criteri di sostenibilità:
 - FoS – Friend of the Sea;
 - MSC – Marine Stewardship Council;
 - certificazioni di sicurezza alimentare: UNI 10854, ISO 22000, BRC, IFS, ISO 22005;
 - progetti di riorganizzazione manageriale delle marinerie di pesca e delle filiere a valle;
- diffondere l'utilizzo della Borsa Merci Telematica Italiana, che rappresenta oggi uno strumento regolamentato ed efficiente, per facilitare gli scambi commerciali tra operatori italiani e tra questi e quelli esteri con prezzi trasparenti.

2) *Formare e qualificare le competenze*

Gli scenari futuri del mercato del lavoro, da qui ai prossimi vent'anni, danno per le economie avanzate una **sempre maggiore richiesta di personale altamente qualificato e un certo indebolimento dell'offerta per persone con qualifiche più basse o senza una specializzazione.**

Questa tendenza, da un lato rafforza il concetto per cui le competenze professionali e le persone che ne sono portatrici sono i fattori chiave per il raggiungimento di un vantaggio competitivo duraturo per le imprese, ma soprattutto uno dei cardini dello sviluppo dell'intero Paese, dall'altro lascia intendere che la "selezione" nel mercato del lavoro apre spazi crescenti per l'autoimpiego e l'imprenditorialità. E' così che diviene fondamentale, per orientare al meglio le politiche formative, analizzare la domanda di lavoro dipendente delle imprese che operano nelle attività economiche ricomprese nell'Economia del Mare, per comprendere le caratteristiche, oltre che quantitative, soprattutto qualitative dei fabbisogni professionali e formativi di queste imprese. Importante sarà anche dedicare altrettanta attenzione allo sviluppo delle capacità e della cultura imprenditoriale, soprattutto per le nuove generazioni e con forte attenzione alla componente di genere. Tuttavia, oggi il sistema formativo italiano si rivolge nella grande maggioranza alla prima componente – la qualificazione dei lavoratori – lasciando alla componente imprenditoriale un peso minoritario.

La necessità di monitorare i **fabbisogni professionali e formativi delle imprese dell'Economia del Mare diventa snodo importante a supporto della migliore definizione dei percorsi e iniziative formative** maggiormente rispondenti alle esigenze di formazione e competenze delle imprese, oltre che a sostegno dell'orientamento, in modo da avvicinare giovani e meno giovani agli studi in grado di 'produrre' le figure professionali più richieste dalle stesse imprese dell'Economia del Mare.

La realizzazione di questa analisi richiede elaborazioni e approfondimenti ad hoc sui dati di indagine del *Sistema Informativo Excelsior* – progetto realizzato da Unioncamere in collaborazione con il Ministero del Lavoro e con l'Unione Europea (excelsior.unioncamere.net), che vede l'ampio coinvolgimento della rete delle Camere di commercio - in modo da "circoscrivere" i programmi occupazionali delle imprese appartenenti alla filiera produttiva nel suo complesso.

Sulla base dei relativi risultati già oggi sarebbe possibile analizzare la domanda di lavoro, a partire innanzitutto dalla consistenza numerica in termini di assunzioni programmate dalle imprese dell'Economia del Mare per il 2012, in modo da comprenderne l'impatto occupazionale in termini di flussi in entrata. Di assoluto rilievo sono le analisi sulla tipologia di formazione delle figure professionali ricercate **richiesta** dalle imprese del mare, a partire dai livelli di istruzione (laurea, diploma, qualifica professionale, nessuna formazione specifica), unitamente al requisito di un titolo di post-diploma o post-laurea, per poi scendere fino ai singoli indirizzi di studio.

A ciò si affianca l'osservazione dell'esperienza professionale richiesta dalle imprese del mare alle figure in entrata, unitamente al requisito di un titolo di post-diploma o post-laurea. Due aspetti che pongono in rilievo l'importanza di percorsi di alternanza scuola lavoro e delle esperienze in azienda. Del resto, sui versanti della formazione, dell'orientamento e del lavoro, il ruolo delle Camere si è diffuso e affermato, nel tempo, con il consolidarsi di un complesso di iniziative realizzate al fine di valorizzare e di far crescere il capitale umano e professionale, di giovani e adulti, disoccupati e inoccupati, nonché di migliorare e rendere più stretto il collegamento tra i canali formativi (scuola e università) e le esigenze delle imprese e

dei territori. Tutto ciò ha trovato recentemente importanti riconoscimenti sul piano normativo, non solo nel decreto legislativo di riforma del sistema camerale 23/2010 (che, all'art. 2, ha previsto tra le competenze delle Camere la cooperazione con le istituzioni scolastiche e universitarie in materia di alternanza scuola lavoro e orientamento al lavoro e alle professioni) ma anche nella legge di riforma del mercato del lavoro 92/2012 (che, all'art. 4, commi 55-58, ha inserito le Camere tra i soggetti che concorrono alla costituzione e allo sviluppo delle reti territoriali dei servizi di istruzione, formazione e lavoro) e nel decreto legislativo 13 del 16 gennaio 2013 sul sistema nazionale di individuazione, validazione e certificazione delle competenze (che indica le Camere tra i possibili "enti titolati" per l'erogazione dei relativi servizi e l'Unioncamere tra gli organismi di cui possono avvalersi gli "enti titolari" che compongono il Comitato nazionale di monitoraggio).

A supporto di queste attività, dal 2012 è attiva la piattaforma F.I.L.O. portale innovativo del sistema camerale (www.filo.unioncamere.it), contenente un'offerta completa dei servizi oggi disponibili sia on line che desk in tema di formazione, imprenditorialità, lavoro e orientamento. È inoltre in fase di avvio una nuova iniziativa di sistema, a valere sul Fondo di Perequazione, dedicata allo sviluppo di funzioni e all'attuazione di accordi di cooperazione in materia di alternanza formazione-lavoro, certificazione delle competenze, orientamento, diffusione della cultura tecnica e imprenditoriale, che consentirà di realizzare, da parte delle 60 Camere aderenti, un programma di stage all'estero e in contesti internazionali, esperienze di affiancamento e osservazione diretta a fini orientativi ("job shadowing") attraverso lo sviluppo del modello "JobDay - La Giornata del Lavoro e del Fare Impresa" e la manifestazione nazionale per la diffusione e valorizzazione della cultura tecnico-professionale e imprenditoriale "Olimpiadi dei Mestieri o delle Professioni".

D'altra parte, un'efficiente formazione non può prescindere, a monte, da un'attenta individuazione delle figure professionali più richieste dalle imprese dell'Economia del Mare, viste anche secondo diverse angolature, quali la preferenza per i giovani, la richiesta di esperienza, la necessità di ulteriore formazione post-assunzione e, soprattutto, la difficoltà di reperimento. Un fenomeno, quest'ultimo, che, se osservato nelle sue motivazioni, offre importanti indicazioni agli obiettivi preposti.

Volendo individuare la forza lavoro maggiormente espressiva del mare, occorre valutare la possibilità di individuare le **professioni del mare** lavorando sulla classificazione ufficiale Istat. Un lavoro che consentirebbe di approfondire le caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di lavoro di queste figure professionali da parte dell'intero sistema produttivo nazionale.

Il tema dell'occupazione e dell'aggiornamento del personale marittimo, assume, allora, sotto i suoi molteplici aspetti di carattere normativo, professionale, economico e sociale, una rilevanza tale da richiedere la **programmazione di nuove iniziative** volte, da una parte a promuovere il **lavoro marittimo fra le giovani generazioni**, attraverso interventi mirati di informazione e orientamento, dall'altra a **migliorare ulteriormente gli standard formativi del personale** da reclutare ma anche già occupato nella filiera.

Un altro aspetto importante a cui va rivolta grande attenzione, riguarda l'esigenza di creare sul territorio nazionale uniformità degli strumenti e delle modalità operative per la formazione del personale di bordo e di terra.

Formare significa anche trasmettere cultura d'impresa: lo sviluppo e la diffusione della cultura imprenditoriale nei territori, con specifico riferimento all'Economia del Mare, può rappresentare una scelta altamente strategica, tanto per la crescita economica quanto occupazionale del Paese.

In questo senso il target privilegiato di questa particolare formazione sono soprattutto i nuovi imprenditori, che debbono essere oggetto di approfondite analisi secondo una vasta serie di caratteristiche legate tanto alla 'guida' dell'impresa (giovani, donne e immigrati) quanto all'azienda (forma giuridica, artigianalità, ecc.), sulla base delle iscrizioni delle imprese appartenenti a vario titolo all'Economia del Mare al Registro Imprese.

In quest'ottica, le Camere di commercio possono:

- rafforzare il raccordo con il mondo dell'istruzione e formazione tecnica e professionale soprattutto in un'ottica di rilancio delle professioni marittime tradizionali e la promozione delle nuove professioni del mare presso i giovani e le loro famiglie, attraverso attività di orientamento che valorizzino i vantaggi derivanti da una professionalità riconosciuta a livello internazionale, un lavoro di responsabilità e ben remunerato, l'organizzazione di stage all'estero o in contesti internazionali e la sperimentazione di metodologie e strumenti per l'individuazione, validazione e certificazione delle competenze acquisite, in stretto raccordo con la sopracitata iniziativa di sistema del Fondo Perequativo e gli accordi di partnership in essere con vari organismi istituzionali nazionali e non (MIUR, Italia Lavoro e DIHK come espressione del sistema camerale tedesco);
- definire, in attuazione di quanto specificamente previsto in merito nell'Accordo di programma Unioncamere-MIUR e sviluppando le proficue esperienze sperimentate da alcune strutture camerali già presenti nelle Fondazioni ITS (CCIAA di Latina a Gaeta, Scuola nazionale trasporti e logistica a La Spezia e Azienda Speciale Cevitec a Napoli), collaborazioni operative per contribuire alla costruzione di un'offerta coordinata a livello territoriale tra percorsi specialistici di istituti tecnici, istituti professionali, istruzione e formazione professionale ed istituti tecnici superiori, basata sulla costituzione di "poli tecnico-professionali del mare", a sostegno del collegamento tra filiera formativa e filiera produttivo-tecnologica e dell'occupazione dei giovani attraverso la preparazione di figure professionali per l'Economia del Mare, anche attraverso i percorsi in apprendistato e nuovi modelli organizzativi;
- migliorare l'interconnessione tra domanda e offerta di lavoro per le professioni del mare;
- far crescere nuovi imprenditori e rafforzare la cultura d'impresa, anche su temi come l'utilizzo delle nuove opportunità aperte dal digitale, nell'ambito delle attività e dei servizi offerti dal sistema camerale a livello nazionale e territoriale dalla rete degli Sportelli FILO.

3) Internazionalizzare l'Economia del Mare

L'Economia del Mare è un ambito strategico per la crescita economica del Paese. Rappresenta uno dei principali vettori di sviluppo capaci di superare molto spesso le barriere nazionali e affermarsi sui mercati internazionali, grazie anche al valore del "Made in Italy" incorporato nei prodotti e nei servizi collegati.

Le filiere della cantieristica, del turismo, dei parchi marini, della pesca e dei trasporti sono i "cluster nautici" in grado di innovare sia sotto il profilo tecnologico che organizzativo, con relazioni produttive e commerciali che, sovente, travalicano gli originari ambiti territoriali di riferimento.

In questa prospettiva molte imprese hanno internazionalizzato la propria filiera di produzione e commercializzazione, a cominciare dalle realtà produttive dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Il vantaggio competitivo del sistema marittimo in Italia risiede principalmente in questi aspetti: la qualità del servizio e dei prodotti realizzati, il grado di internazionalizzazione di alcuni comparti del "cluster", l'orientamento ad operare all'estero attraverso acquisizioni di capitale straniero, il patrimonio di competenze qualificate, la capacità di innovazione legata ad alcune linee di produzione (la cantieristica navale), la pluralità di offerta di servizi anche grazie all'ampio numero di porti commerciali. Tra i punti di debolezza: la dimensione aziendale ridotta e un sistema di credito all'export poco efficace rispetto ai principali competitor stranieri, le regole rigide sia in ambito portuale che sulle navi, in materia di controllo, sicurezza e certificazioni, la frammentazione infrastrutturale non governata da politiche di coerente integrazione. Ma per le aziende del settore intraprendere e/o consolidare un processo di internazionalizzazione non significa solo avere opportunità di export in altre aree di mercato ma anche e soprattutto: integrare la filiera attraverso joint development e/o contract development, aprire filiali per la distribuzione, condurre attività cooperative di ricerca applicata e re-branding dei prodotti, promuovere tecnologie e competenze italiane sui mercati esteri, favorendo l'incoming in termini di utilizzo delle strutture e dei flussi turistici.

In tale contesto la scelta di un mercato target è particolarmente complessa: non servono solo opportunità commerciali ma anche capacità di integrazione e scambio industriale, ricerca applicata, accesso a network tecnico-specialistici. Per colmare il divario con i paesi più efficienti è opportuno creare modalità di raccordo per costruire un sistema integrato tra imprese, territori e istituzioni in grado di fare sempre di più della cultura e dell'Economia del Mare, l'asse portante delle strategie di sviluppo del Mediterraneo e non solo.

Un tale universo di risorse reclama una **prospettiva strategica integrata capace di tenere in piedi e valorizzare la filiera**, già al centro delle politiche europee all'insegna della "Crescita Blu".

E il riferimento all'Europa non è casuale: le pianificazioni non possono prescindere da quelle che governano l'area transfrontaliera, innanzitutto, guardando anche al Mediterraneo nel suo complesso.

Negli ultimi anni la convinzione di Unioncamere e del sistema camerale italiano rispetto alla strategicità della "blue economy" è diventata un'idea condivisa e destinataria di **linee di intervento mirate**. In particolare, **nel medio termine, l'attenzione è rivolta ad alcune aree strategiche**, quali il mediterraneo (in particolare Turchia, Tunisia e Marocco), l'area del Golfo, il Canada e la California, il Brasile e alcuni paesi dell'Asia in forte crescita (Cina, Corea del Sud, India e Vietnam).

Il Sistema camerale italiano ed italiano all'estero - ponendosi l'obiettivo di supportare le imprese, contribuendo ad accrescerne la presenza quantitativa sui mercati internazionali e incoraggiandone la capacità dimensionale, la competitività e la messa in rete così da affrontare le sfide del mercato globale - rappresenta un attore sensibile a questi processi.

Il sostegno all'internazionalizzazione del tessuto economico locale - che deve trovare crescenti momenti di raccordo con i programmi del Governo, anche valorizzando il ruolo di Unioncamere nella Cabina di regia per la definizione di politiche per l'internazionalizzazione - è stato inoltre esplicitamente inserito tra le competenze delle Camere (d.lgs. 23/2010) e trova la sua ragion d'essere in una specializzazione funzionale delle stesse nelle attività di:

- erogazione di servizi reali alle imprese;
- accompagnamento sui mercati esteri e, parallelamente, promozione di iniziative di incoming, con strategie diversificate rispetto al target di interesse, per valorizzare le tecnologie e le produzioni legate all'economia del mare;
- organizzazione di incontri di partenariato;
- assistenza sui temi legati alla contrattualistica, alla fiscalità e agli aspetti doganali;
- promozione del know how e delle competenze maturate all'interno della gestione dei porti e delle attività economiche legate all'Economia del Mare perché il know how e le competenze possono essere internazionalizzate ed "esportate".

4) Semplificare i rapporti tra le imprese e la PA

La semplificazione è uno dei temi prioritari per la competitività delle imprese e delle filiere. In questo ambito, le Camere hanno maturato un'esperienza fondamentale, sia dal punto di vista della gestione dei sistemi informativi in assoluta sicurezza, che dal punto di vista della governance complessiva del sistema dei rapporti tra istituzioni diverse che dialogano nell'ambito del quadro normativo che stabilisce funzioni, compiti e responsabilità per ciascun soggetto. Basti pensare alla comunicazione unica, attiva dal 2010, allo sportello unico attività produttive e al portale impresa in un giorno.

Se si pensa alle attività svolte da enti e dalla pubblica amministrazione nei territori costieri ci si trova di fronte a una molteplicità di soggetti:

- **l'autorità portuale**, vigilata dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, ora MISE, è un ente pubblico che ha il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali, oltre ad occuparsi della manutenzione delle parti comuni, della sorveglianza della fornitura dei servizi di interesse generale, tra cui quelli legati alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e/o generati in ambito portuale, della gestione del Demanio Marittimo e della pianificazione dello sviluppo del territorio portuale;
- **la capitaneria di porto**, presumibilmente, è l'organo più complesso che fa riferimento a diversi Ministeri e che controlla la navigazione marittima e, per quanto concerne i porti, sovrintende alla

sicurezza e ai movimenti delle navi, all'organizzazione e alla disciplina dei servizi portuali; ha competenze in materia di demanio pubblico, tutela ambientale e beni archeologici sommersi, in materia di pesca e per il collocamento della gente di mare;

- **l'agenzia delle dogane**, sotto il controllo del Ministero dell'economia, preposta al controllo dell'entrata e dell'uscita delle merci dal territorio nazionale;
- il **Posto di Ispezione Frontaliero**, che dipende dal Ministero della Salute, ha competenze in materia di controllo veterinario e sull'importazione di prodotti di origine animale (alimenti e sottoprodotti);

Infine, ci sono le **Camere di commercio**:

- spesso coinvolte nella gestione dei porti anche attraverso aziende speciali promosse dalle Camere con la finalità di favorire e stimolare lo sviluppo strutturale e delle attività marittimo-portuali degli scali marittimi;
- che curano le attività relative ai certificati di origine e ai controlli di mercato sui prodotti, rapportandosi con l'agenzia delle dogane con la quale stanno collaborando alla difficile messa in operatività dello Sportello unico doganale che, secondo la normativa, dovrebbe centralizzare tutta la documentazione, compresa quella emessa dalle Camere, necessaria per l'importazione e l'esportazione delle merci;
- che interfacciano le capitanerie di porto per le informazioni contenute nel Registro delle imprese così come previsto anche da recenti interventi normativi.

Dentro questo scenario complesso ed articolato le Camere possono mettere a disposizione una rete fatta innanzitutto di competenze (SUAP, registro imprese, comunicazione unica, autorizzazione unica ambientale) e poi di **strumentazioni informatiche** (firma digitale e portale impresainungiorno.gov peraltro previsto da una specifica normativa).

La necessità di ridurre gli oneri e i ritardi burocratici che intralciano l'avvio e l'esercizio delle attività produttive, semplificare le disposizioni amministrative, anche in materia ambientale, che regolano autorizzazioni e controlli, stabilire rapporti di fiducia tra gli operatori privati e la PA, accelerare il ricorso agli strumenti di e-Government sono azioni, già realizzate in altri settori, che possono essere replicate in questo ambito se gli Enti del mare iniziassero a condividere un luogo (ad esempio il portale gestito dal sistema camerale impresainungiorno.gov) che consente **interoperabilità** tra i diversi soggetti. L'unicità dello strumento unita ad un ambiente informatico certo, sicuro, con regole condivise può garantire, a partire dagli adempimenti, la concretizzazione e realizzazione di servizi evoluti, utili per le imprese, volti a semplificare e rendere più competitivi i sistemi economici collegati all'Economia del Mare. In questa logica potranno essere approfonditi diversi filoni di intervento creando ad esempio forme di più stretta collaborazione tra le Camere di commercio e l'Agenzia delle dogane finalizzate ad agevolare lo svolgimento dei rispettivi compiti istituzionali di sorveglianza e controllo del mercato nei settori della conformità e sicurezza dei prodotti e alla necessità di rafforzare il rispetto delle regole da parte di tutti, con una particolare attenzione alla tutela della fede pubblica e del Made in Italy. Possono essere individuare forme di collaborazione con le Autorità portuali e alle Capitanerie di porto in merito ai dati

ambientali (in particolare in materia di rifiuti) utili per la programmazione dei servizi ambientali nelle aree portuali.

Si possono approfondire possibilità di collaborazione tra l'Agenzia delle dogane, le capitanerie e le autorità portuali per una gestione più efficiente del traffico commerciale marittimo o un più stretto rapporto tra le Capitanerie e le Camere di commercio per gestire le informazioni sulle imprese della pesca o le movimentazioni del pescato verso i mercati all'ingrosso quasi sempre partecipati dalle Camere di commercio.

Grazie alla condivisione di strumenti che stimolano e promuovono l'interoperabilità tra gli Enti del mare e, attraverso la rete camerale anche tra i territori, si possono avviare percorsi inediti di semplificazione amministrativa anche promuovendo specifiche modifiche normative. Si tratta dunque di individuare uno o due territori in cui avviare una **sperimentazione di questa logica di interoperabilità tra Enti da poter replicare negli altri territori**. Una sperimentazione che, partendo dai procedimenti amministrativi e autorizzatori, possa individuare non soltanto le utili semplificazioni a vantaggio delle imprese ma anche linee innovative di attività che, utilizzando le nuove tecnologie e la facilità di gestione e condivisione delle informazioni che oggi offre rete Internet, diano la possibilità di rendere "facili", per gli utenti e gli stessi Enti del mare, le complesse attività di gestione delle imprese, della logistica e dei trasporti, della regolazione e dell'amministrazione pubblica.

5) Monitorare l'Economia del Mare

Risulta evidente che l'estensione e l'articolazione dell'Economia del Mare ha dimensioni e aspetti tali da richiedere un monitoraggio, che consenta di conoscere più approfonditamente la sua struttura e le sue dinamiche, **per poter mettere in grado il Sistema camerale e gli altri attori istituzionali di adottare decisioni con un ottica d'insieme**. È altrettanto necessario che a fronte di questa esigenza vi siano **criteri univoci** applicabili non solo a livello nazionale, ma anche territoriale e per questi motivi è stata definita una prima modalità di analisi utilizzata già in parte con il Rapporto Sistema mare del 2010², che consenta di far nascere e moltiplicare localmente dei punti di osservazione.

Nell'affrontare il tema è necessario porre attenzione all'utilizzo di classificazioni ufficiali, a partire, innanzitutto, da quella delle attività economiche, per disporre di criteri trasferibili e adottabili per tutte le fonti statistiche, ponendo le basi per la possibilità di confronti territoriali e internazionali: è imprescindibile seguire un approccio dal lato dell'offerta, che si fondi, prima di tutto, su una precisa individuazione delle attività economiche ricollegabili al mare, sulla base dei codici di attività economica della classificazione ATECO 2007 (quella attualmente in vigore, corrispondente alle quattro cifre di dettaglio alla europea NACE rev. 2)³.

² "Rapporto Sistema mare. Imprese, filiere e territori", a cura di Istituto Guglielmo Tagliacarne e Retecamere, Unioncamere, Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, 2010.

³ In parte, ha cercato di seguire tale approccio anche la Commissione Europea nel suo recente lavoro su questo tema, intitolato "Blue Growth", del settembre 2012; in verità, molti ambiti non corrispondono precisamente a codici NACE³,

A questi si aggiungono le recenti sinergie che, a partire dalla fine del 2011 sono state messe in atto tra il Sistema camerale e i mercati all'ingrosso, che consentono attualmente di mettere a disposizione delle Camere di commercio un accesso privilegiato ai prezzi rilevati presso i mercati ittici all'ingrosso.

Per questo motivo è necessario:

- fornire una tassonomia che permetta di guardare a questo fenomeno a 360 gradi, al cui interno si possono cogliere anche le visuali espresse nel documento Blue Growth;
- integrare le informazioni e i dati disponibili tra le banche dati camerali ed esterne (ISTAT, EUROSTAT, associazioni di categoria, mercati all'ingrosso, infrastrutture etc.);
- approfondire alcuni aspetti o tematiche di interesse per le imprese attraverso specifiche analisi sul campo.

Scendendo maggiormente nei dettagli, l'operazione di perimetrazione si realizza nell'individuazione, da un lato, di **attività intrinsecamente legate al mare** (si pensi alla pesca, piuttosto che al trasporto marittimo) e, dall'altro, di attività la cui connotazione marina è connessa alla **prossimità delle coste** (esemplificativo è il caso delle attività turistiche), piuttosto che a **particolari casi specifici** (si pensi all'estrazione off-shore di petrolio e gas).

In termini di risultati, il monitoraggio dovrebbe riguardare anzitutto **stock e natimortalità delle imprese**, derivabili dai dati Infocamere, e dati su **valore aggiunto** e **occupazione** coerenti con la Contabilità Nazionale Istat da elaborare appositamente. A queste stime si affiancano anche le elaborazioni tese a misurare il relativo export - sempre delle attività dell'Economia del Mare - tanto in termini strutturali quanto in termini dinamici, in modo da evidenziare le performance delle imprese del mare sui mercati internazionali. Oltre a queste basi di carattere quantitativo, alla luce della crescente attenzione nei confronti del tema della sostenibilità ambientale, il monitoraggio potrà focalizzarsi anche sulla green economy, attraverso i dati sugli investimenti green realizzati dalle imprese dell'Economia del Mare negli ultimi quattro anni, tra il 2009 e il 2012. L'eco-efficienza delle imprese della "filiera del mare" si potrà valutare, inoltre, considerando gli aspetti ambientali legati ai rifiuti, misurabili con indicatori relativi a livelli di produzione, quantità avviate ad operazioni di recupero o smaltimento e flussi di movimentazione dei rifiuti sul territorio.

Una volta misurato il peso e le performance di questo spaccato produttivo legato al mare, si pone l'esigenza di procedere alla stima della sua capacità di attivazione sul resto dell'economia, pesandone il relativo moltiplicatore a partire dalle tavole input-output: si arriva a stimare, a livello nazionale, quanti euro si attivano al di fuori della filiera del mare per ogni euro prodotto da questa.

Rispetto alle dinamiche di specifici mercati ci si potrà avvalere del ruolo di BMTI, socio di maggioranza relativa e gestore del Consorzio Infomercati, che ha, infatti, accesso diretto ai dati aggiornati e dettagliati dei prezzi dei prodotti ittici (allevato e pescato, nazionale ed estero, fresco e congelato) rilevati presso le strutture mercatali aderenti al Consorzio e dei relativi quantitativi commercializzati nei mercati stessi e può metterli a disposizione degli Osservatori economici, costruendo analisi approfondite sui prezzi e sulle

ma rappresenta comunque uno studio all'avanguardia che pone l'Economia del Mare in primo piano sul tavolo delle future strategie europee

dinamiche di mercato. Inoltre, si potranno trovare utili collegamenti con i **sistemi di monitoraggio infrastrutturale** (Trail), implementati sia a livello regionale che nazionale.

In aggiunta alle analisi strutturali di tipo quantitativo, svolte prevalentemente in modalità desk, si prevedono **analisi qualitative** con modalità *field* (interviste, focus group etc.) incentrate sui **fabbisogni delle imprese** e tenendo conto delle interrelazioni/conessioni territoriali (ad es. si pensi alla catena di sub-fornitura che dalla costa arriva nell'entroterra).

Per rendere l'attività di osservazione utile al monitoraggio, sarà importante dare continuità annuale a tali elaborazioni, con l'ulteriore possibilità di adottare una cadenza sub-annuale, nonché coinvolgere gli stakeholder locali per approfondimenti e divulgare i dati stessi anche nei tavoli tematici europei per:

- creare sistemi di monitoraggio condivisi, come **l'Osservatorio nazionale e quelli regionali**, per conoscere e analizzare l'Economia del Mare, così da fornire **analisi, anche di tipo strategico, utili a individuare e adottare le policy di settore** a breve, medio e lungo termine;
- arricchire il sistema di monitoraggio prevedendo l'istituzione di **tavoli tecnici di approfondimento** dei risultati dell'Osservatorio attraverso il coinvolgimento degli stakeholder (associazioni di categoria, ordini professionali, enti locali, autorità portuali e capitanerie di porto, studiosi della materia). Lo scopo è quello di fornire, attraverso la consultazione ai diversi livelli locali, un contributo indicativo utile alla valorizzazione della filiera del mare nel suo insieme e nelle sue singole componenti, comprese indicazioni sulla logistica e il sistema dei trasporti, in chiave strategica e di supporto ai policy maker;
- individuare percorsi e progettualità volte a semplificare i rapporti tra le imprese e la PA attraverso una migliore e più approfondita conoscenza dei confini e degli attori dell'Economia del Mare;
- stabilire forme di collaborazione istituzionale attraverso la formalizzazione di intese e accordi di collaborazione con altre istituzioni (ad es. regioni, università, autorità portuali etc.) per integrare le risorse necessarie a rafforzare le attività di monitoraggio e condividere i dati elaborati o altre specifiche ricerche.

