



Camera di Commercio
Reggio Calabria

L'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria

Settembre 2012

Il presente rapporto è stato realizzato dall'Osservatorio economico della Camera di Commercio di Reggio Calabria con la collaborazione dell'Istituto G. Tagliacarne

Camera di Commercio di Reggio Calabria

Natina Crea, Segretario Generale

Loredana Ierace, Responsabile Servizio Osservazione economica, statistica e promozione imprenditoriale e del territorio

Teresa Malavenda, Responsabile dell'Ufficio Studi, statistica e documentazione

Istituto G. Tagliacarne

Paolo Cortese, Responsabile Osservatori Economici

Stefania Vacca, Ricercatrice

Francesco Licciardo, Ricercatore

INDICE

<i>INTRODUZIONE</i>	4
<i>1. L'ECONOMIA DEL MARE: DEFINIZIONE E CONCETTI INTRODUTTIVI</i>	9
<i>2. IL RUOLO DELL'ECONOMIA DEL MARE IN PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA</i>	18
<i>3. LE FILIERE DELL'ECONOMIA DEL MARE IN PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA</i>	22
<i>3.1 Le filiere mature: trasporto marittimo, cantieristica navale e pesca</i>	22
<i>3.2 Le filiere "innovative": turismo e ambiente</i>	38
<i>4. LE INFRASTRUTTURE DEL MARE</i>	46
<i>APPENDICE STATISTICA</i>	59

Introduzione

Il Sistema Mare, inteso come l'insieme delle filiere del sistema produttivo al cui interno operano imprese e persone che basano sulla risorsa "mare" il proprio processo produttivo e il proprio percorso di sviluppo professionale, si presenta come un tema di non immediata definizione in considerazione del suo ampio raggio di espansione all'interno del sistema economico.

A fronte di tale considerazione, un percorso per identificare il Sistema Mare è quello di enucleare le diverse attività produttive in funzione del loro rapporto con il mare, distinguendo così:

Gli elementi di base per una definizione dell'Economia del Mare

- le attività che richiedono per la loro realizzazione la vicinanza al mare;
- le attività che teoricamente potrebbero localizzarsi ovunque, ma che trovano maggiore convenienza a localizzarsi sulla costa;
- le attività la cui localizzazione sulla costa è del tutto indipendente dalla vicinanza al mare.

Nel Capitolo 1 del presente Rapporto sono affrontati, per linee generali, gli elementi definatori che descrivono la complessa realtà che caratterizza il "Sistema Mare", che coinvolge i tre settori dell'economia (primario, secondario e terziario) in maniera trasversale. Il sistema può suddividersi in due sub-filiere: quella matura, che racchiude le attività tradizionalmente legate al mare (pesca, cantieristica e trasporto marittimo) e quella innovativa, che comprende le nuove attività legate al mare (turismo marittimo, in particolare).

Il peso economico del settore in provincia di Reggio Calabria

Il Capitolo 2, invece, è dedicato all'inquadramento economico del settore – in termini di valore aggiunto, imprese e occupazione – nel più complesso sistema produttivo della provincia di Reggio Calabria. In Calabria, regione con circa 716 km di coste, la provincia dello Stretto riveste un ruolo di primo piano nell'Economia del Mare; nel 2008, il contributo dell'Economia del Mare alla formazione del valore aggiunto provinciale risultava pari all'1,9%, più del doppio dell'incidenza registrata a livello regionale). Il sistema delle imprese attive nel settore a livello provinciale mostra alcune peculiarità rispetto al resto della Calabria facendo rilevare, nel 2011, un maggior peso – nell'ambito delle filiere mature – del comparto della pesca, con un'incidenza sul totale dell'Economia del Mare provinciale pari al 61,7% (Calabria 49%). In termini occupazionali, invece, il comparto con il maggior numero di occupati è quello del trasporto marittimo: esso, infatti, impiega 1.632 addetti, rappresentando il 66,5% dell'occupazione totale impegnata nell'Economia del Mare provinciale.

Oltre alle attività di tipo strettamente produttivo, le potenzialità dell'Economia del Mare della provincia dello Stretto emergono dall'interscambio commerciale che, nonostante il disavanzo strutturale (-8,8 milioni di euro nel 2011 - tipico delle economie locali che rivestono la funzione di porta di ingresso delle merci internazionali), presenta possibilità di miglioramento delle performance nel comparto dei prodotti della pesca e piscicoltura. Di

*L'analisi delle filiere
dell'Economia del Mare
provinciale*

riflesso, si deve rilevare la dipendenza dall'estero per i prodotti della cantieristica, situazione che non trova riscontro nello scenario nazionale.

I singoli comparti che costituiscono l'Economia del Mare, sono oggetto di esame nel Capitolo 3 del Rapporto. L'analisi, realizzata integrando le diverse fonti statistiche disponibili (ISTAT, InfoCamere, ISMEA, banca dati ASIA Imprese, CEMAR), prende in considerazione sia le filiere mature dell'Economia del Mare che quelle innovative. Al 2011, risultano attive in provincia di Reggio Calabria 25 imprese per il trasporto via mare, pari al 26% del totale nazionale e con segnali di crescita rispetto al 2009. Il contenuto numero di imprese attive nel settore dei trasporti marittimi si riflette sul numero di addetti complessivamente impegnati nel comparto che, nel 2009, risulta pari al 90% circa del totale regionale. Nell'ambito delle filiere mature, la cantieristica navale, con 56 imprese attive, equivalenti al 32% del totale regionale, riveste una contenuta rilevanza strategica per l'Economia del Mare provinciale riducendo, di conseguenza, le possibili interrelazioni con il resto del sistema produttivo locale. Rispetto al resto del Paese, inoltre, la filiera provinciale (e regionale) palesa una certa difficoltà evidenziando, rispetto al 2009, una contrazione nel numero delle imprese attive. Una situazione analoga si registra anche nel comparto delle costruzioni e demolizioni navali dove, nel 2011, a livello provinciale, si segnala una flessione nel numero di imprese attive (-20%) rispetto a due anni prima, superiore di quindici punti percentuali rispetto a quanto avvenuto a livello regionale e di segno opposto rispetto al contesto nazionale.

*La filiera della pesca
provinciale*

La filiera della pesca è quella che ha registrato i più evidenti cambiamenti negli ultimi anni, come effetto del processo di razionalizzazione che la sta interessando e che vede sempre più elevata la quota di produzione proveniente dall'acquacoltura (allevamento di pesci, molluschi e crostacei in strutture a produzione intensiva). A differenza della bassa capacità di attivazione a monte, il comparto presenta una elevata portata di attivazione di reddito a valle. Sulla base di stime recenti, infatti, un incremento di domanda di 100 euro ne origina uno pari ad altri 175 euro nelle attività a valle del settore. Il settore della pesca provinciale è quello che presenta la maggiore eterogeneità di scenari, coerentemente con la diversità dei comparti che compongono il settore. Aggregando i dati disponibili sul numero di imprese attive nel settore della pesca, è evidente il ruolo preponderante ricoperto dalla provincia dello Stretto, che presenta il 40,1% del totale delle imprese collegate al settore della pesca ed al suo indotto, a livello regionale. Significativo, il peso delle imprese che si occupano di trasformazione dei prodotti ittici (43% l'incidenza sul totale regionale), così come quello della pesca in mare (40%), mentre nel caso delle strutture mercatali, la ridotta presenza sul territorio provinciale di imprese attive nel commercio all'ingrosso è compensata dalle unità attive nel commercio al dettaglio: il comparto del commercio reggino, complessivamente considerato, infatti, equivale al 40% del totale regionale.

Con riferimento specifico all'industria conserviera di prodotti ittici, i dati indicano una certa dinamicità del comparto reggino: la

Le imprese attive nel settore della lavorazione e confezionamento dei prodotti ittici

Il commercio all'ingrosso e al dettaglio di prodotti ittici

Strategie export oriented per la valorizzazione del settore

Il turismo per un nuovo modo di concepire la risorsa mare

dati indicano una certa dinamicità del comparto reggino: la provincia di Reggio Calabria, infatti, si colloca, con 26 imprese attive, al settimo posto della graduatoria provinciale, rappresentando il 4,2% del comparto nazionale. A livello regionale e nazionale, invece, il comparto risente di alcuni elementi di debolezza legati da una parte, al rischio di sostituzione del prodotto nazionale con il prodotto finito importato, e dall'altra a fenomeni di delocalizzazione (ricerca di un maggiore contenimento dei costi di produzione).

Passando a considerare la fase finale della filiera, le strutture mercatali (commercio all'ingrosso) – già assoggettate alle dinamiche della domanda e dell'offerta¹ – evidenziano un decremento (-12,5% il tasso di variazione rispetto al 2009) nel numero di imprese attive, in controtendenza al resto della Calabria e dell'Italia nel suo complesso. Tale situazione, se, da un lato, potrebbe essere esemplificativa di un processo di concentrazione dimensionale e del crescente interesse da parte degli operatori verso una maggiore integrazione verticale lungo la filiera, dall'altro, considerando la sostanziale stabilità del comparto del commercio al dettaglio (-0,7% il tasso di variazione rispetto al 2009) – ancora caratterizzato da un'elevata frammentarietà delle unità produttive locali – non sembrerebbe supportare tale affermazione. Molto più plausibile, di conseguenza, la tesi a sostegno di una fase di modernizzazione del comparto che, indotta dalle conseguenze della crisi economica, ha portato, in provincia, ad una maggiore razionalizzazione delle imprese esistenti.

Considerando che la componente caratterizzante la filiera della pesca provinciale, vale a dire la trasformazione, è anche quella che presenta la maggiore propensione all'export, sarebbe auspicabile promuovere azioni volte a rendere il comparto maggiormente efficiente ed innovativo favorendo, per tale via, l'incremento del valore aggiunto lungo l'intera filiera pesca provinciale. In tal senso, l'attivazione di strategie export oriented potrebbe dare origine a nuove occasioni di insediamento di imprese nell'area e, di conseguenza, a nuova occupazione.

Il mare rappresenta uno spazio di riferimento di grande interesse per una serie di attività in espansione, legate alla necessità di soddisfare le crescenti richieste turistiche e sportive. Accanto alla tradizionale vacanza balneare si sono andate affiancando, nel corso del tempo, altre attività quali, ad esempio, l'ittiturismo, il pescaturismo, le regate e le manifestazioni veliche a scopo turistico, mentre sono andate consolidandosi le attività rientranti nel settore del turismo nautico, quali il charterismo (noleggio e locazione), la crociera, e così via. Il turismo crocieristico, in particolare, rappresenta il segmento con la più apprezzabile dimensione di crescita in termini di flussi di domanda e offerta, nonché di impatto economico. In questo ramo, tra l'altro, l'Italia svolge un ruolo da protagonista, sia

¹ Il comparto del commercio all'ingrosso di prodotti ittici risente, in maniera fisiologica e in misura maggiore rispetto agli altri comparti del settore pesca, delle fluttuazioni delle quantità di prodotto fresco trattato, quindi della stagionalità della pesca. Per i mercati di redistribuzione, inoltre, un fattore significativo è rappresentato anche dall'andamento della domanda, per cui l'aumento del prodotto commercializzato si registra negli ultimi mesi dell'anno, in prossimità delle festività natalizie.

Le filiere innovative dell'Economia del Mare provinciale richiedono l'adozione di strategie integrate

nella cantieristica in generale che per le dimensioni della flotta di navi da crociera offerte, che come paese d'imbarco e destinazione, e quindi per volume d'affari veicolato.

Le filiere innovative della provincia dello Stretto, pur evidenziando performance di crescita positive in tutti i comparti, risultano ancora prevalentemente sottodimensionate. A ben vedere, trattandosi di comparti intimamente connessi alle attività portuali ed al turismo, essi risentono della bassa specializzazione che caratterizza tali attività a livello regionale ma, al contempo, sono segnali delle opportunità di sviluppo possibili, qualora si puntasse su progetti di espansione capaci di integrare le strutture portuali esistenti nel turismo, come del resto si sta verificando per altre realtà italiane, dove le normali funzioni portuali (transito di merci e persone da e verso altre destinazioni) vengono integrate da servizi e utilities, sia per il vettore che per il passeggero. Nel breve periodo, inoltre, azioni di crescita delle filiere potrebbero mirare alla riduzione della stagionalità nel turismo che risulta, allo stato dell'arte, molto concentrata nelle località del turismo balneare della provincia reggina. Ulteriori effetti positivi potrebbero ottenersi dall'inserimento del porto di Reggio Calabria nel circuito del turismo crocieristico, così come dal potenziamento dei porticcioli turistici, che potrebbe favorire un incremento nel settore del turismo da diporto. Da considerare, infine, che qualunque politica di espansione dovrà prevedere un uso razionale delle risorse ambientali, vero elemento chiave per uno sviluppo sostenibile del turismo.

La dimensione e la qualità della dotazione di infrastrutture dei porti rappresenta, sempre più, un elemento imprescindibile per il rilancio economico, influenzando in maniera decisiva il potenziale di sviluppo di un'area e determinandone, al contempo, il livello di competitività e di attrattività.

La dotazione e le caratteristiche delle infrastrutture portuali

Il Capitolo 4 del Rapporto, infine, riporta l'analisi di dettaglio sulla dotazione e le caratteristiche tecniche delle infrastrutture portuali della provincia di Reggio Calabria, oltre all'analisi macro del ruolo dell'Italia nel traffico merci e passeggeri nell'ambito dell'Unione europea, così come la posizione commerciale dei porti reggini nello scenario nazionale. Nel contesto europeo, l'Italia riveste un ruolo di spicco nel segmento del traffico passeggeri (traghetti e crociere), detenendo una quota del 22,2% del totale dell'Unione europea (2010), con il segmento della navigazione di cabotaggio – vale a dire la navigazione lungo percorsi limitati ai confini nazionali – che incide per il 93% sul totale del traffico, con oltre 80 milioni di passeggeri. In tale contesto, il porto di Reggio Calabria, con 9,9 milioni di unità imbarcate-sbarcate, equivalenti al 2,5% del traffico passeggeri totale, rappresenta il sesto porto per importanza in Europa ed il secondo in Italia, preceduto da quello di Messina. Da evidenziare che, diversamente da quello di Messina, il porto di Reggio Calabria è interessato dal solo cabotaggio.

Anche con riferimento al traffico merci, il ruolo dell'Italia nel panorama europeo risulta di tutto rilievo: il nostro Paese, infatti, con una quota del 13,6% sul totale dell'UE, si colloca immediatamente

*Il ruolo del porto di
Gioia Tauro nel
trasporto
containerizzato*

dopo i grandi porti dei Paesi nord-europei maggiormente specializzati nella movimentazione di container (Paesi Bassi 14,8%; Regno Unito 14,1%). Nella classifica dei primi venticinque porti di Europa, bisogna scendere al 14-esimo posto della graduatoria per trovare il primo porto italiano, Genova, mentre il porto di Gioia Tauro si colloca al 20-esimo posto, con un traffico merci di poco superiore ai 35 milioni di tonnellate, di cui 5,5 milioni effettuato esclusivamente tra porti nazionali e 29,9 milioni in termini di traffici internazionali.

Nell'ultimo ventennio, il traffico container per il trasporto dei prodotti manifatturieri e di beni finiti ha rivoluzionato i traffici marittimi consentendo, attraverso il ricorso a unità di carico standard (quali i container), la realizzazione di economie di scala sul lato dell'offerta. Il fenomeno della crescita delle navi container ha prodotto conseguenze anche sulle caratteristiche tecniche delle infrastrutture portuali, dal momento che, al crescere della dimensione delle navi, si richiede ai terminal container di possedere i requisiti necessari per garantirne l'ormeggio e la gestione delle operazioni di carico e scarico. Tra i porti italiani, quello di Gioia Tauro, detiene il primato in termini di traffico contenitori (40,5% del totale). In particolare, se si considera l'incidenza percentuale delle diverse tipologie di carico sul traffico merci complessivo, si osserva come, per questa realtà calabrese, oltre il novanta per cento del traffico sia veicolato dai contenitori, mentre a livello nazionale tale tipologia di carico incide soltanto per il 16,7%. Tale vocazione, se da un lato ne rappresenta il vantaggio competitivo rispetto ad altre realtà portuali del Mediterraneo, dall'altra ne condiziona la dotazione infrastrutturale, che risulta focalizzata solo sul transito e non sull'intermodalità. Ne deriva che essendo un porto specializzato sullo scambio mare-mare, difficilmente potrà essere in grado di generare un significativo effetto moltiplicatore sull'economia locale. Nel complesso, se si esamina la media delle dotazioni operative fornite dagli scali calabresi (accosti, magazzini e piazzali, etc.), essa risulta al di sotto di quella nazionale ed in larga parte basata su un'infrastrutturazione di contenute dimensioni ed ancora da implementare, al fine di poter meglio sfruttare le potenzialità connesse alla crescita degli scambi commerciali.

1. L'Economia del Mare: definizione e concetti introduttivi

*Un sistema complesso
ma unitario*

Il Sistema Mare, inteso come l'insieme delle filiere del sistema produttivo nazionale al cui interno operano imprese e persone che basano sulla risorsa "mare" il proprio processo produttivo e il proprio percorso di sviluppo professionale, si presenta come un tema di non facile definizione in considerazione del suo ampio raggio di espansione all'interno del sistema economico. Ciò nonostante, una via per identificare il Sistema Mare potrebbe essere quella di enucleare le diverse attività produttive in funzione del loro rapporto con il mare distinguendo così:

- le attività che richiedono per la loro realizzazione la vicinanza al mare;
- le attività che teoricamente potrebbero localizzarsi ovunque, ma che trovano maggiore convenienza a localizzarsi sulla costa;
- le attività la cui localizzazione sulla costa è del tutto indipendente dalla vicinanza al mare.

Le attività in cui le zone costiere sono maggiormente specializzate appartengono certamente al primo gruppo, quello cioè delle attività che hanno un rapporto diretto col mare, come i trasporti marittimi, la pesca, l'industria cantieristica ed il turismo nautico.

*Le filiere e i settori
dell'Economia del Mare*

Esistono chiaramente alcune specificità dell'economia delle aree costiere che vanno ad incidere sulla struttura produttiva favorendo la localizzazione di alcune attività produttive piuttosto che altre. Le attività che, dunque, definiscono le filiere del mare e la complessa natura e struttura dei sotto-settori legati alla risorsa mare possono essere così individuate:

- cantieristica navale;
- pesca;
- trasporti marittimi e portualità commerciale;
- turismo nautico e tutela ambientale.

*I distretti e i sistemi di
specializzazione
produttiva*

Nella particolare conformazione strutturale dell'economia italiana, anche per il Sistema Mare e per ogni suo singolo settore industriale, sono nati distretti² e sistemi di specializzazione produttiva a filiera, all'interno dei quali sono stati nel tempo rivisti e corretti i modelli di produzione e di organizzazione, soprattutto perché le imprese sono state chiamate a confrontarsi, in modo innovativo, in un mercato libero, globalizzato e fortemente competitivo.

La convenienza economica alla concentrazione territoriale di imprese affini e di quelle fornitrici, organizzate in filiere produttive, dipende dal fatto che l'insediamento di una pluralità di imprese – afferenti uno stesso comparto produttivo – all'interno di una stessa area geografica può determinare:

- la nascita di un mercato del lavoro in grado di offrire le qualifiche professionali richieste (gli imprenditori possono

² L'importanza dell'organizzazione delle filiere economico-produttive in distretti industriali sta nel fatto che tali concentrazioni territoriali di piccole imprese sono riuscite a supportare l'economia italiana nel garantirne la presenza sui mercati internazionali nei settori tipici del Made in Italy.

Un modello alternativo di sviluppo economico e sociale guidato dalle piccole imprese

rivolgere le proprie scelte occupazionali in luoghi caratterizzati da elevate possibilità di scelta di operai dotati di specifiche abilità);

- la possibilità per le singole imprese, produttrici dei prodotti finali, di acquisire gli input richiesti dal processo di produzione a costi minori poiché nell'area del distretto sono localizzate industrie sussidiarie;
- l'esternalizzazione di fasi del processo produttivo verso le piccole imprese che possono, per tale via, conseguire economie di scala;
- la fluidità e la circolazione delle informazioni così da favorire l'innovazione dei processi e dei prodotti;
- la nascita di un nuovo clima sociale ed ambientale nell'area di specializzazione, dove le forze sociali cooperano con quelle economiche, determinando la genesi di relazioni stabili, durature e fiduciarie, tra imprese e lavoratori.

In tal senso, il distretto, sotto forma di filiera produttiva organizzata e specializzata, non è soltanto il risultato di una concentrazione nello spazio delle imprese dello stesso settore ma un'aggregazione che risponde ad una logica di "vantaggio localizzativo" e, quando i vantaggi si riducono, le imprese possono rilocalizzarsi in altre aree.

3 In aggiunta alla produzione diretta ed indiretta del settore, va considerato, infatti, anche l'indotto originato dalla presenza del porto, con le significative ricadute economiche ed occupazionali derivanti dall'attrazione di flussi di merci e di passeggeri, dalla localizzazione di imprese industriali e commerciali, dalla innervazione infrastrutturale del retroterra, dalla dotazione anche di "contenitori" urbani polifunzionali ad uso della città. CENSIS e ASSOPORTI, *La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione. Analisi dell'impatto economico e occupazionale dei porti commerciali italiani*, Roma, 2008.

4 CENSIS, ASSOPORTI, op. cit., 2008.

5 CENSIS, Federazione del Mare, Terzo rapporto sull'economia del mare. Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano, Roma, 2006.

6 Ferrero G., Fortezza F., "Processi di creazione del valore e sistemi locali di imprese nel settore della nautica da diporto", *Piccola Impresa/ Small Business*, n. 3, 2005, pp. 73-107.

7 INDIS, MINISTERO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE, *La filiera del fresco ittico e delle carni bovine*, Roma, 2006.

8 ISMEA, *Il settore ittico in Italia*, Check up 2008, Roma, 2009.

9 Al Libro Verde è seguito il cosiddetto Libro Blu "Una politica marittima integrata per l'Unione europea (2007)", in cui l'Unione Europea propone degli orientamenti per l'elaborazione di una politica marittima integrata. La politica marittima integrata cambierà il modo di formulare le politiche nazionali e l'adozione di decisioni nel settore marittimo, superando l'approccio settoriale seguito dall'Unione e dagli Stati membri, per affermare invece la necessità di una politica unitaria, che affronti in modo globale ed inter-settoriale tutti gli aspetti delle problematiche marittime.

10 Il comparto della portualità turistica, considerato spesso solo marginalmente nell'Economia del Mare, risulta molto sviluppato a livello europeo, in particolare in paesi come Francia e Gran Bretagna dove sono state promosse iniziative pubbliche e private al fine di potenziare gli approdi e i sistemi portuali.

11 UNIONTRASPORTI, ISNART, Portualità turistica e commerciale: fruizione e qualità dei servizi nello sviluppo del sistema portuale, 2009.

12 La regione italiana con il maggior numero di posti barca è la Liguria (20.923) seguita dalla Sardegna (18.843), dalla Toscana (17.167), dal Friuli Venezia Giulia (15.359) e dalla Sicilia (15.109). UNIONTRASPORTI, ISNART, op. cit., 2009.

13 De Cesare F., *Il mercato crocieristico in Italia*, in *Turismo e Diporto*, Rassegna Stampa No. 78 del 22 aprile 2008, ENIT, 2008.

14 Totaro E., *Il Sistema dei porti turistici*, Rce Edizioni Libri, Napoli, 2004.

*Le sub-filiere
identificabili per
l'Economia del Mare: le
filieri mature e le filiere
innovative*

Al pari di altri specifici fenomeni (quali la cultura, la sanità, ecc.) l'Economia del Mare si dispiega in tutti e tre i principali settori dell'economia (primario, secondario e terziario) in maniera trasversale. Il sistema può suddividersi in due sub-filiere: quella matura, che racchiude le attività tradizionalmente legate al mare (pesca, cantieristica e trasporto marittimo) e quella innovativa, che ricomprende invece quelle attività collegate al mare che sono sorte successivamente nel tempo. Lo sviluppo conosciuto negli ultimi decenni si è riflesso positivamente sulle condizioni economiche delle persone, orientandone i consumi verso attività maggiormente legate al tempo libero, tra le quali rientra il turismo marittimo; questo ha però implicato un maggiore sfruttamento delle risorse naturali, che ha comportato, di conseguenza, la nascita di diverse attività, tra le quali sono da evidenziare quelle rivolte alla tutela del mare.

Nell'ambito delle filiere mature, il settore dei trasporti marittimi e della portualità commerciale risulta ampiamente integrato con gli altri settori che compongono il Sistema Mare nel suo complesso.

*Il settore dei trasporti
marittimi e della
portualità commerciale*

Per quanto riguarda la portualità in genere, occorre sottolineare come, per garantire uno sviluppo duraturo e sostenibile dei traffici marittimi e di tutte le attività ausiliarie, si debba puntare non più solo sull'efficienza del ciclo logistico ma anche sui benefici economici e sul valore aggiunto creato dal porto stesso e dai suoi traffici.

Il valore del sistema portuale italiano è riassunto da una serie di aspetti qualificanti di seguito sintetizzati:

Il sistema portuale

- come comparto industriale in sé, è in grado di generare ricchezza ed occupazione nell'economia nazionale;
- come rete di nodi primari della filiera logistica italiana, è determinante tanto per i processi di approvvigionamento del sistema produttivo quanto come garanzia per le esportazioni delle imprese italiane;
- come strumento di riequilibrio dello schema di ripartizione modale dei trasporti interni, oggi eccessivamente sbilanciato a favore della risorsa "strada", è in grado di apportare evidenti benefici sociali, economici, ambientali (decongestionamento dei flussi di traffico, riduzione dell'inquinamento e della incidentalità, risparmio energetico);
- come sistema integratore di professionalità qualificate e risorse imprenditoriali diverse e altamente specializzate, rappresenta un valore aggiunto per la salvaguardia di tutto un patrimonio di know-how per il Paese (dalle Autorità portuali alle Autorità marittime, dai terminalisti agli operatori dei servizi tecnico-nautici, dalla gestione dei magazzini di stoccaggio alle forniture navali, ecc.).

Le infrastrutture e sovrastrutture portuali sono funzionali non solo ai trasporti marittimi e alle attività di logistica e movimentazione delle merci, ma anche a tutti gli altri comparti economici che costituiscono l'Economia del Mare, basando le proprie attività nei porti: la cantieristica navale (costruzione, riparazione e

I trasporti marittimi

manutenzione delle imbarcazioni), la nautica da diporto, la pesca, l'indotto delle attività crocieristiche ed i flussi turistici che si attivano a partire dagli scali di imbarco, di transito o di arrivo. Il porto rappresenta, pertanto, un formidabile volano³ di sviluppo del territorio, in quanto polo funzionale in grado di generare ricchezza, catalizzare risorse imprenditoriali ed investimenti, stimolare lo sviluppo sia della città portuale, che del contesto macroregionale, migliorando l'accessibilità e la produttività del sistema economico locale, di cui diventa asset strategico determinante.

Passando alla disamina dei trasporti marittimi occorre rilevare come questi rappresentino il settore con la dimensione produttiva più consistente e che influenza maggiormente l'andamento dell'Economia del Mare. L'intensificazione dei traffici marittimi ed il peso crescente che la portualità italiana continua ad acquisire ha permesso al settore dei trasporti di continuare a crescere in termini di produzione e di valore aggiunto. Le performance complessive del settore restano apprezzabili e ciò è testimoniato dal livello della produttività del fattore lavoro, il più alto dell'Economia del Mare.

La filiera dei trasporti marittimi deve essere considerata in riferimento alle sue principali componenti: la domanda da parte di passeggeri e di merci ed i traffici di cabotaggio ed internazionali. I flussi di trasporti che interessano le merci, inoltre, risultano caratterizzati da due fenomeni contrastanti: la crescita del traffico internazionale e, specialmente in Italia, la contemporanea contrazione di quello di cabotaggio.

La navigazione internazionale rappresenta, pertanto, il principale business per gli armatori i quali, proprio per le caratteristiche specifiche di questo servizio, possono contare sulle agevolazioni di carattere fiscale e retributivo, previste dagli ordinamenti di molti Paesi. Per quanto riguarda la navigazione di cabotaggio, la situazione è piuttosto articolata: in Europa, alcuni Paesi hanno da tempo avviato specifiche politiche di potenziamento dei trasporti marittimi, mentre altri lo stanno facendo solo in questi ultimi anni⁴. La flotta italiana, di contro, non sembra abbia goduto di quei vantaggi propri dei competitors stranieri, subendo, così, le conseguenze negative determinate non solo dalla flessione del traffico di cabotaggio ma anche dall'aumento dei costi di esercizio imposti dall'ordinamento nazionale nello svolgimento di servizi di navigazione internazionale.

Ad oggi, il comparto racchiude al suo interno una pluralità di servizi che vengono svolti da operatori diversi quali⁵:

- i terminalisti e le imprese per le operazioni portuali;
- gli agenti marittimi;
- gli spedizionieri;
- i rimorchiatori, il corpo piloti, gli ormeggiatori e i battellieri (tutti afferenti alla categoria dei servizi tecnico-nautici, essenziali per la sicurezza della navigazione in ambito portuale);
- i gestori di magazzini di stoccaggio;
- i fornitori di bordo e le imprese di bunkeraggio.

Tra le diverse filiere considerate, quello della cantieristica navale

*Il settore della
cantieristica navale*

evidenzia il più elevato grado di interrelazione con il resto del sistema produttivo nazionale, al quale si riconosce un valore strategico di rilievo, anche perché esso si configura come una delle poche branche industriali italiane in grado di competere con forza ed efficienza sui mercati internazionali.

L'elevato valore degli acquisti di beni e servizi dalle altre branche economiche, necessari per la produzione del settore, fa sì che l'entità dei moltiplicatori e la conseguente capacità di creare reddito ed occupazione sia la più elevata dell'Economia del Mare, al punto da poter definire questo comparto come "propulsivo".

Dal punto di vista imprenditoriale, la filiera della cantieristica si caratterizza per la presenza sul territorio di due categorie d'impresе, che manifestano anche due diversi livelli di competitività:

- l'impresa leader, in grado di accedere direttamente al mercato e di controllare il processo di creazione di valore;
- l'impresa follower, che per dimensione, relazioni e disponibilità di risorse, segue la condotta dell'impresa leader subendone, sovente, anche le scelte e restando in parte esclusa da una congrua ripartizione del valore.

Un primo ordine di considerazioni deriva da una lettura macroeconomica del ruolo che la nautica da diporto svolge, e che potrebbe svolgere con maggiore incisività, nell'economia italiana, e di come questo comparto fondi il suo sviluppo su alcune connotazioni tipiche del Made in Italy. Si rileva, infatti, che il prestigio dei marchi delle aziende leader è alimentato anche dalle caratteristiche distintive che, tradizionalmente, contraddistinguono i prodotti italiani⁶ nel mondo.

Un secondo ordine di considerazioni riguarda l'analisi dei processi di sviluppo del comparto, che risulta focalizzata sulle strategie competitive internazionali, adottate dalle imprese leader e dalle imprese followers, miranti a soddisfare una domanda specifica e circoscritta, presente in tutti i continenti ed in continua crescita, specialmente nei Paesi in via di sviluppo. Proprio all'obiettivo di intercettare questa crescente domanda di nuovi potenziali acquirenti guarda la sopravvivenza e l'affermazione del comparto della nautica nazionale.

Pur volendo soffermarsi sull'aspetto più tecnico del prodotto nautico, ovvero la produzione di imbarcazioni da diporto, non può certo sfuggire come esso sia composto da:

- un nucleo centrale di imprese, che possono essere identificate come produttori veri e propri di unità da diporto;
- delle unità collegate distinte in: produttori di accessori e componenti strutturali; produttori di componenti e parti motoristiche; produttori di mobilio nautico; produttori di apparecchiature di navigazione; servizi di rimessaggio; servizi di alloggio; servizi di manutenzione; servizi nautici; servizi portuali.

Componente fondamentale del Sistema Mare, la filiera economico-industriale della pesca appare caratterizzata da rilevanti differenziazioni e disomogeneità, nonché dalla presenza di numerosi attori che intervengono lungo il percorso produttivo.

Il settore della pesca e dell'acquacoltura

Il settore è quello che ha registrato i più evidenti cambiamenti negli ultimi anni, soprattutto a causa della riorganizzazione dei processi di industrializzazione e di una sempre più consistente quota di produzione generata dal segmento dell'acquacoltura (allevamento di pesci, molluschi e crostacei in strutture a produzione intensiva).

Posto che il volume delle catture risulta variabile e, come noto, caratterizzato da un andamento stagionale con picchi in corrispondenza di taluni periodi dell'anno, occorre rilevare come l'offerta di prodotto pescato risenta della forte polverizzazione della struttura produttiva. Il pesce pescato, allevato o importato, infatti, prima di giungere al consumatore finale, sia esso la famiglia o la ristorazione, passa attraverso una serie di passaggi intermedi, in numero e configurazione variabile.

Sulla base dei differenti approcci conoscitivi si riscontrano, nell'esperienza degli operatori e nelle indagini statistiche, tassonomie differenti. È senza dubbio intuitiva quella che riguarda la diversa natura dell'attività e che distingue, dunque, tra allevamento e pesca.

Una seconda possibile classificazione riguarda invece la tipologia e le dimensioni delle aziende di produzione, che interseca la precedente. Si possono allora identificare distintamente la pesca industriale (nella quale si considerano anche tutti gli impianti di acquacoltura) e quella artigianale. Le differenze riguardano vari aspetti, fortemente correlati fra loro: le aziende di pesca industriale sono, infatti, caratterizzate da grandi dimensioni, sia in termini di fatturato che di tonnellaggio, e dell'alta intensità di capitale. È chiaro come in questo profilo rientrino a pieno titolo anche le aziende di acquacoltura. Viceversa, le aziende di pesca artigianale sono caratterizzate da piccole dimensioni, basso tonnellaggio, alta intensità di lavoro, metodologie di pesca diversificate.

Gli attori che intervengono nella filiera sono sostanzialmente quattro⁷:

- i mercati ittici;
- i grossisti (con possibili doppi passaggi tra queste due tipologie di attori);
- la grande distribuzione organizzata (GDO);
- la distribuzione tradizionale (pescherie ed ambulanti).

Le strutture della GDO sono presenti prevalentemente al Nord, mentre la distribuzione tradizionale è concentrata maggiormente nell'area meridionale. La crescita della distribuzione organizzata è avvenuta contestualmente all'erosione di quote di mercato della distribuzione tradizionale, determinando una forte segmentazione dei canali distributivi: il percorso del prodotto ittico dalla produzione al consumo non è pertanto univoco, e neppure è possibile individuare una lunghezza standard.

Sotto il profilo della domanda, in tutte le tipologie e localizzazioni, un ruolo sicuramente rilevante è svolto dalla distribuzione tradizionale. Diversamente, la GDO è più presente nei mercati al consumo, mentre i grossisti (in questo caso come acquirenti), come pure la ristorazione, lo sono nei mercati alla produzione.

Occorre sottolineare come, da circa un decennio, la pesca in Europa

La crisi della pesca in Europa

soffra una forte crisi: dal punto di vista economico, questa è dovuta all'incessante aumento dei costi di produzione ed alla progressiva riduzione della materia prima; mentre il continuo rincaro del prezzo del gasolio aggrava una situazione ormai difficilmente ancora sostenibile⁸. La realtà lavorativa della pesca, inoltre, ha subito profondi e rapidi mutamenti, in parte ancora scarsamente percepiti. Sino a cinquant'anni fa, infatti, la professione si inseriva nell'ambito di una tradizione quasi esclusivamente familiare legata all'appartenenza ad una comunità spesso chiusa ed isolata. Con la modernizzazione della flotta peschereccia e l'introduzione di attrezzature e tecnologie di bordo moderne, avvenuta a partire dal secondo dopoguerra, il mestiere, le tecniche, gli strumenti hanno conosciuto una rapida trasformazione. Anche se le tecnologie hanno certamente migliorato le condizioni di lavoro, la professione del pescatore rimane contraddistinta da una serie di oggettive difficoltà che hanno reso il lavoro di bordo poco attraente, portando negli ultimi decenni al progressivo abbandono dell'attività da parte dei giovani e alla conseguente mancanza di ricambio generazionale tra i pescatori. Per sopperire alla scarsità di manodopera è diventato sempre più frequente il ricorso a lavoratori specializzati stranieri, impiegati soprattutto nella flotta a strascico di medie e grandi dimensioni.

Prima di qualificare la filiera del turismo marittimo preme ricordare, in ottica di salvaguardia e tutela ambientale, come per gli oceani ed i mari, una risorsa capitale per la vita sul pianeta, non solo per il ruolo centrale che svolgono per la nostra vita economica, sociale e culturale ma anche perché rappresentano una immensa fonte di ricchezza con grandi potenzialità di sviluppo, si debbano garantire forti politiche di salvaguardia e promuoverne un uso sostenibile. Dal Libro Verde⁹ della Commissione Europea "Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea (2006)", emerge la necessità di uno sviluppo sostenibile, in grado di conciliare gli aspetti socioeconomici e quelli ambientali dello sfruttamento delle risorse dei mari e degli oceani.

Necessariamente correlata alla salvaguardia ambientale e marittima è, indubbiamente, la filiera del turismo marittimo, attualmente uno dei settori economici con maggiori prospettive di espansione, in grado di generare ricadute positive sull'economia territoriale sia in via diretta, per mezzo delle attività economiche collegate al movimento dei turisti, sia in via indiretta, quale fonte di commesse per le industrie dell'indotto ad essa collegate.

Se è vero che la portualità turistica rappresenta la principale infrastruttura per lo sviluppo del turismo marittimo, in un'ottica di filiera del mare allargata, è altrettanto vero che la sua espansione e l'adeguamento alle richieste del mercato, costituiscono un aspetto critico nella programmazione economica nazionale. La situazione della portualità turistica italiana, infatti, presenta un notevole ritardo rispetto alla maggior parte dei Paesi¹⁰ ad economia avanzata del bacino Mediterraneo ed è caratterizzata da una disomogenea distribuzione di posti barca attrezzati lungo le coste. A livello nazionale sono disponibili in tutto 147.000 posti barca, un numero

non molto elevato se si considera l'estensione costiera¹¹. Si rileva, inoltre, una concentrazione portuale limitata a poche aree del Centro-Nord¹²; nelle regioni meridionali del nostro Paese, di contro, si registra un significativo ritardo infrastrutturale, con inevitabile perdita di competitività rispetto alla concorrenza di altri Paesi del bacino Mediterraneo.

Strettamente connessa alla portualità turistica è la filiera dell'industria crocieristica: con il prodotto "crociera" ci si riferisce, nello specifico, all'ideazione, progettazione ed attuazione di servizi turistico-alberghieri erogati a bordo di una nave.

La crociera rappresenta un prodotto integrato e costituito da una serie di elementi, tangibili e meno tangibili, come le attività di transfer da e per i porti, le attività di ristorazione, di intrattenimento a bordo e di incoming nelle destinazioni turistiche, che determinano, comunque, il livello esperienziale della crociera stessa, dello stile, dell'accoglienza e dell'atmosfera di un qualsiasi viaggio.

Sebbene la crociera giunga al cliente finale come prodotto finito, alla sua realizzazione contribuisce una filiera composta da una serie di attori economici, stretti da relazioni commerciali business-to-business, dove ogni anello della filiera è in grado di apportare valore all'output finale¹³.

Anche per il mercato crocieristico, i termini strategici dello sviluppo presuppongono un decisivo coinvolgimento degli attori locali, pubblici e privati, in un'ottica sistemica. Verso questa direzione, si stanno orientando diversi scali italiani che, compresa l'importanza che il porto può avere in termini turistici, hanno orientato i propri investimenti verso modifiche sia strutturali che organizzative, rivedendo le proprie strategie e incrementando lo sviluppo di nuovi piani strategici e commerciali.

Per molte strutture portuali, infatti, vengono oggi rivisti i piani di regolazione, predisponendo nuove opere strutturali dedicate appositamente al mercato crocieristico. Coloro che sono maggiormente coinvolti nel business crocieristico sono i soggetti pubblici, come le Autorità portuali, le Capitanerie di Porto, le Istituzioni e gli Enti locali, ecc., ed i soggetti privati e/o misti, che da un lato organizzano la crociera e dall'altro garantiscono la ricettività ai turisti.

Al concetto originario di porto turistico, soprattutto con l'aumentare della domanda crocieristica, si sono affiancati nel tempo diversi altri tipi di porto, ognuno con caratteristiche ed esigenze proprie: i porti utilizzati per il semplice scalo, i porti come centri di servizi ed i porti che entrano a far parte del contesto turistico di una destinazione¹⁴. In particolare:

- i porti turistici utilizzati per il semplice scalo sono strutture portuali che hanno la sola funzione di ospitare la nave durante i brevi periodi di sosta necessari alle operazioni di scalo. All'interno di queste aree sono offerti anche una serie di piccoli servizi essenzialmente inerenti le operazioni di sbarco-imbarco, il rifornimento di materie prime (catering e bunkeraggio) e i servizi di riparazione;
- i porti come centri di servizi sono decisamente più moderni

I porti turistici

rispetto ai precedenti. In questo contesto ci si rivolge non solo ai cruise operator, ma anche ai turisti, divenendo in tal modo un luogo dove è possibile ricevere una serie di servizi accessori e qualitativamente superiori;

- i porti che entrano a far parte del contesto turistico di una destinazione. Questi, rappresentano l'ultimo step nello sviluppo degli spazi portuali in ottica sistemica; si tratta, infatti, di luoghi dove i servizi non solo sono a disposizione del cruise operator e del turista ma, addirittura, sono rivolti all'intero contesto territoriale in cui il porto è situato.

2. Il ruolo dell'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria

Il ruolo del Sistema Mare nell'economia reggina

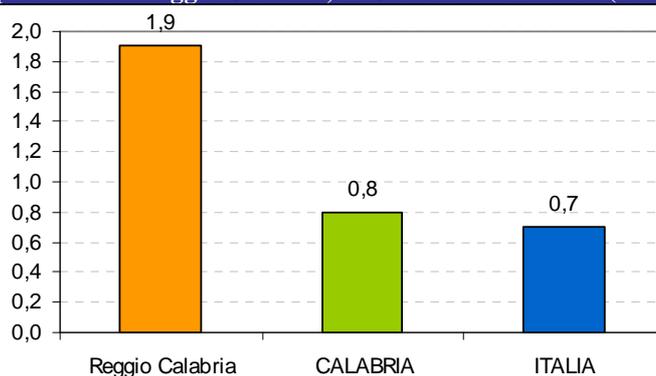
Significativo il contributo della pesca tra le filiere mature così come quello del turismo marino per le filiere innovative

L'apporto dell'Economia del Mare alla formazione della ricchezza prodotta in provincia di Reggio Calabria risultava, nel 2008, pari all'1,9% del totale (Graf. 1), facendo rilevare un peso percentuale nettamente superiore a quanto registrato nelle ripartizioni territoriali di raffronto (Calabria 0,8%; Italia 0,7%).

Nel 2011 il Sistema Mare reggino, considerato nella sua unitarietà, ha visto impegnate 410 imprese, con una incidenza sul totale delle imprese attive inferiore all'unità, in maniera speculare rispetto a quanto si osserva a livello regionale (0,8%) e nazionale (0,9%). Tuttavia, considerando la numerosità delle imprese per filiera produttiva, la provincia reggina mostra alcune peculiarità rispetto al resto della Calabria e dell'Italia: dalla tabella 1 si ricava, in particolare, il maggior peso della pesca, nell'ambito delle filiere mature, con un'incidenza sul totale dell'Economia del Mare provinciale pari al 61,7% (Calabria 49%; Italia 43,3%); mentre, nell'ambito delle filiere innovative, il settore del turismo marino rappresenta il 18,5% delle imprese attive, con un dato, che pur risultando sensibilmente superiore a quello nazionale (17,1%), evidenzia uno scarto di oltre dieci punti percentuali rispetto alla media regionale (29,9%).

Spostando l'attenzione sul piano nazionale ed osservando la graduatoria delle province italiane, in base al peso percentuale delle imprese dell'Economia del Mare sul totale delle attività economiche (Tab. 4), la provincia di Reggio Calabria si colloca alla 41-esima posizione, immediatamente dopo la provincia di Vibo Valentia (40-esima), ma prima delle altre realtà produttive calabresi (Crotona 46-esima; Cosenza 49-esima; Catanzaro 51-esima).

Graf. 1 - Incidenza percentuale dell'Economia Mare sul totale del valore aggiunto prodotto in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2008)



Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Tab. 1 - Le imprese dell'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti e percentuali)

	Reggio Calabria		CALABRIA		ITALIA	
	Imprese	Compos.%	Imprese	Compos.%	Imprese	Compos.%
Pesca	253	61,7	631	49,0	20.775	43,3
Cantieristica	56	13,7	177	13,7	14.872	31,0
Trasporto marittimo	25	6,1	95	7,4	4.125	8,6
Turismo marino	76	18,5	385	29,9	8.226	17,1
Totale Sistema Mare	410	100,0	1.288	100,0	47.998	100,0
Incid. Sistema Mare su tot. imprese	0,9	-	0,8	-	0,9	-

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

L'apporto dell'Economia del Mare provinciale in termini occupazionali

L'importanza dell'Economia del Mare provinciale non risulta circoscritta alla sola ricchezza prodotta o al solo numero di imprese attive, ma si manifesta altresì sul versante occupazionale e, più in particolare, sulla sua capacità di assorbimento della forza lavoro disponibile. Nel 2009, ad esempio, il settore provinciale ha assorbito un volume di 2.455 occupati, con una incidenza sul totale dell'economia pari al 2,4%, superiore sia a quella della Calabria che dell'Italia nel suo complesso (Tab. 2). Tra le diverse filiere, il trasporto marittimo assorbe il 66,5% dell'occupazione totale coinvolta nell'Economia del Mare provinciale, impiegando 1.632 addetti. Di converso, tra le filiere innovative, il turismo marino ha impegnato soltanto 120 addetti, pari al 4,9% degli occupati contro il 12,9% della Calabria e il 9,8% dell'Italia.

L'interscambio commerciale provinciale evidenzia possibilità di sviluppo nel comparto dei prodotti della pesca

Oltre alla semplice attività di tipo produttivo, altre potenzialità dell'Economia del Mare della provincia dello Stretto emergono dall'interscambio commerciale con il resto del mondo (Tab. 3). Sebbene il saldo complessivo della bilancia commerciale dei beni legati a questa fetta dell'economia locale risulti deficitario (-8,8 milioni di euro), seguendo il trend nazionale, è possibile osservare come per il comparto dei prodotti della pesca e della piscicoltura e per quello delle apparecchiature e strumenti impiegati per la navigazione, il deficit della bilancia commerciale risulti più contenuto, non solo rispetto agli altri segmenti dell'Economia del Mare provinciale ma anche, e soprattutto, rispetto alle performance registrate sul piano regionale e nazionale. Di riflesso, per la provincia reggina, così come per la Calabria e l'Italia, il segmento commerciale sul quale nel 2011 maggiormente si sono concentrati i flussi in entrata è rappresentato dal settore della lavorazione (pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati; altri prodotti alimentari), dal momento che il flusso dell'import ha superato di 5,8 milioni di euro quello dell'export (43,7 milioni di euro nel caso della Calabria e 1.994 milioni di euro per l'Italia). Un risultato che, verosimilmente, potrebbe essere anche lo specchio di alcuni problemi esistenti nel settore della pesca, che deve fare sempre di più i conti con la crescita dei costi di produzione, indotta dagli elevati prezzi dei prodotti petroliferi, e con l'assenza di ricambio generazionale.

Da osservare, infine, la completa dipendenza dall'estero della provincia reggina per i prodotti della cantieristica, situazione che non trova riscontro nello scenario nazionale, caratterizzato invece da

un saldo positivo (1.418 milioni di euro). D'altra parte l'Italia vanta un'importante posizione di leadership nel mercato internazionale nel settore del design e delle costruzioni di imbarcazioni da diporto. Basti pensare che, nonostante le ripercussioni negative conseguenti al rallentamento del ciclo economico, nella top five dei produttori mondiali di superyacht si ritrovano quattro grandi gruppi italiani (Azimut-Benetti, Ferretti, Fipa e InRizzardi).

Tab. 2 - Consistenza degli occupati dell'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2009; valori assoluti e percentuali)

	Reggio Calabria		CALABRIA		ITALIA	
	Addetti	Compos.%	Addetti	Compos.%	Addetti	Compos.%
Pesca	534	21,7	2.199	41,5	62.150	31,8
Cantieristica	170	6,9	604	11,4	61.019	31,3
Trasporto marittimo	1.632	66,5	1.817	34,2	52.829	27,1
Turismo marino	120	4,9	685	12,9	19.184	9,8
Totale Sistema Mare	2.455	100,0	5.306	100,0	195.182	100,0
Incid. % tot. Sistema Mare su tot. economia	2,4	-	1,4	-	1,0	-

Fonte: Stime Istituto G. Tagliacarne su dati Asia 2009 e Infocamere

Tab. 3 - Esportazioni, importazioni e saldo della bilancia commerciale dell'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti e percentuali)

		Pesca e piscicoltura ⁽¹⁾	Lavorazione ⁽²⁾	Cantieri ⁽³⁾	Apparecchi e strumenti ⁽⁴⁾	TOTALE SISTEMA MARE	Incid. %
							Sistema Mare sul totale economia
Reggio Calabria	Export	1.052.959	13.419.707	0	300.266	14.772.932	12,8
	Import	1.311.747	19.205.432	2.453.098	590.652	23.560.929	14,7
	Saldo	-258.788	-5.785.725	-2.453.098	-290.386	-8.787.997	-
CALABRIA	Export	1.143.126	24.874.988	2.212.925	1.043.049	29.274.088	8,3
	Import	2.896.158	68.608.572	2.721.130	2.376.454	76.602.314	13,3
	Saldo	-1.753.032	-43.733.584	-508.205	-1.333.405	-47.328.226	-
ITALIA	Export	232.925.041	4.586.414.419	3.638.171.793	4.544.835.810	13.002.347.063	3,5
	Import	1.019.957.723	6.580.627.803	2.219.770.665	4.960.420.114	14.780.776.305	3,7
	Saldo	-787.032.682	-1.994.213.384	1.418.401.128	-415.584.304	-1.778.429.242	-

⁽¹⁾ Prodotti della pesca e dell'acquacoltura.

⁽²⁾ Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati; altri prodotti alimentari.

⁽³⁾ Navi e imbarcazioni

⁽⁴⁾ Strumenti e apparecchi di misurazione, prova e navigazione; orologi

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Istat

Tab. 4 - Graduatoria delle province italiane in base al peso percentuale delle imprese del Sistema Mare sul totale delle attività economiche (2011)

	Provincia	Imprese Economia Mare	Totale imprese attive	Inc. %		Provincia	Imprese Economia Mare	Totale Imprese attive	Inc. %
1	Rovigo	2.154	26.304	8,2	54	Roma	2.259	331.204	0,7
2	Ferrara	1.801	34.242	5,3	55	Como	278	45.427	0,6
3	La Spezia	677	17.969	3,8	56	Caserta	397	74.899	0,5
4	Venezia	2.558	70.371	3,6	57	Caltanissetta	106	21.048	0,5
5	Gorizia	295	9.732	3,0	58	Matera	91	19.686	0,5
6	Lucca	1.116	39.314	2,8	59	Varese	283	64.304	0,4
7	Trapani	1.083	40.852	2,7	60	Novara	126	29.111	0,4
8	Livorno	755	28.743	2,6	61	Pordenone	112	25.989	0,4
9	Massa Carrara	502	19.134	2,6	62	Viterbo	147	34.461	0,4
10	Savona	749	28.659	2,6	63	Bologna	370	87.890	0,4
11	Rimini	912	35.949	2,5	64	Cremona	112	28.205	0,4
12	Sassari	1.043	46.473	2,2	65	Brescia	432	111.432	0,4
13	Genova	1.495	72.089	2,1	66	Vicenza	296	77.436	0,4
14	Trieste	294	14.730	2,0	67	Bergamo	329	87.074	0,4
15	Grosseto	530	27.058	2,0	68	Piacenza	106	28.903	0,4
16	Pesaro e Urbino	732	37.773	1,9	69	Milano	1.021	285.264	0,4
17	Messina	836	46.201	1,8	70	Isernia	28	7.865	0,4
18	Siracusa	518	29.588	1,8	71	Modena	242	68.296	0,4
19	Latina	823	47.457	1,7	72	Verona	314	89.433	0,4
20	Ravenna	631	37.674	1,7	73	Padova	319	92.783	0,3
21	Agrigento	613	37.320	1,6	74	Avellino	130	38.081	0,3
22	Ascoli Piceno	352	21.516	1,6	75	Reggio Emilia	177	52.131	0,3
23	Ancona	664	42.520	1,6	76	Trento	162	48.151	0,3
24	Imperia	361	24.107	1,5	77	Treviso	276	84.387	0,3
25	Napoli	3.333	226.217	1,5	78	Monza e Brianza	210	64.335	0,3
26	Teramo	454	32.378	1,4	79	Potenza	110	34.634	0,3
27	Cagliari	855	61.741	1,4	80	Biella	55	17.337	0,3
28	Lecce	765	63.870	1,2	81	Torino	632	207.518	0,3
29	Palermo	934	78.426	1,2	82	Parma	128	43.200	0,3
30	Fermo	235	20.517	1,1	83	Mantova	112	39.344	0,3
31	Oristano	152	13.585	1,1	84	Terni	55	19.371	0,3
32	Udine	531	47.476	1,1	85	Rieti	38	13.390	0,3
33	Forlì - Cesena	443	40.448	1,1	86	Belluno	43	15.213	0,3
34	Catania	886	82.380	1,1	87	Pavia	125	44.909	0,3
35	Nuoro	267	25.846	1,0	88	Vercelli	44	16.064	0,3
36	Salerno	1.019	102.411	1,0	89	Perugia	174	64.260	0,3
37	Verbania	124	12.603	1,0	90	Firenze	251	94.029	0,3
38	Brindisi	315	32.744	1,0	91	Prato	74	29.169	0,3
39	Ragusa	289	30.565	0,9	92	Benevento	77	30.918	0,2
40	Vibo Valentia	118	12.634	0,9	93	Frosinone	96	39.520	0,2
41	Reggio di Calabria	410	43.909	0,9	94	Alessandria	102	42.094	0,2
42	Macerata	338	36.792	0,9	95	L'Aquila	63	26.436	0,2
43	Pescara	272	31.335	0,9	96	Pistoia	68	29.303	0,2
44	Foggia	574	66.689	0,9	97	Asti	52	24.003	0,2
45	Pisa	320	38.105	0,8	98	Arezzo	75	34.672	0,2
46	Crotone	122	15.427	0,8	99	Sondrio	32	15.186	0,2
47	Bari	1.049	133.096	0,8	100	Siena	54	26.594	0,2
48	Taranto	329	41.933	0,8	101	Aosta	24	12.286	0,2
49	Cosenza	433	56.364	0,8	102	Cuneo	126	70.323	0,2
50	Campobasso	186	24.287	0,8	103	Lodi	27	16.043	0,2
51	Catanzaro	205	28.661	0,7	104	Bolzano	90	53.941	0,2
52	Chieti	304	42.917	0,7	105	Enna	23	14.335	0,2
53	Lecco	169	24.497	0,7		ITALIA	47.998	5.275.515	0,9

Fonte: Elaborazioni su dati Infocamere

3. Le filiere dell'Economia del Mare in provincia di Reggio Calabria

3.1 Le filiere mature: trasporto marittimo, cantieristica navale e pesca

*Il ruolo dei singoli
settori di produzione
dell'Economia del Mare*

La numerosità e la distribuzione territoriale delle imprese che operano nel settore dei trasporti via mare, e la loro evoluzione nel corso degli anni, è descritta puntualmente dalle statistiche contenute nella banca dati costruita da *InfoCamere*. Sebbene i dati facciano riferimento al solo numero delle iniziative in attività, e non anche alle forze di lavoro impiegate, queste informazioni offrono la possibilità di valutare con un elevato grado di affidabilità il ruolo esercitato dai singoli settori di produzione sia nel contesto dell'economia locale che a livello nazionale.

Il trasporto marittimo

Al 31/12/2011 erano in attività sul territorio provinciale 25 imprese per il trasporto via mare, corrispondenti al 26% della quota regionale e allo 0,6% di quella nazionale (Tab. 1). Il peso del comparto – in termini di imprese attive – nel contesto economico di riferimento, costituito dal settore dei trasporti complessivamente considerato, risulta piuttosto contenuto (1,7%), ma sostanzialmente in linea con quello delle ripartizioni territoriali di raffronto (Calabria 2,4%; Italia 2,5%). Da rilevare, tuttavia, la variazione positiva, registrata dal comparto a livello provinciale (+13,6% rispetto al 2009), sulla scia di una crescita generalizzata che ha interessato anche la Calabria (+17,3%) e, seppure in misura minore, l'Italia (+5,5%).

*Le imprese reggine
attive nel comparto
rappresentano il 26%
del totale regionale*

A livello nazionale, l'analisi della distribuzione provinciale delle imprese operanti nel settore dei trasporti via mare, ricostruita a partire dai dati raccolti nei Registri delle imprese, evidenzia il primato del territorio di Venezia in termini di consistenza di iniziative imprenditoriali: nel 2011, infatti, si registrano 952 attività per il trasporto via acqua localizzate nell'area del capoluogo veneto, corrispondenti al 23,1% del totale nazionale (Graf. 1). La provincia di Napoli registra la presenza di 485 iniziative, l'11,8% del totale, mentre immediatamente dopo si colloca la provincia di Genova con 224 imprese impegnate nel comparto (il 5,4%). Più lontane le realtà territoriali della Calabria, con la provincia reggina che si colloca soltanto al 31-esimo posto (Tab. 1 in appendice statistica).

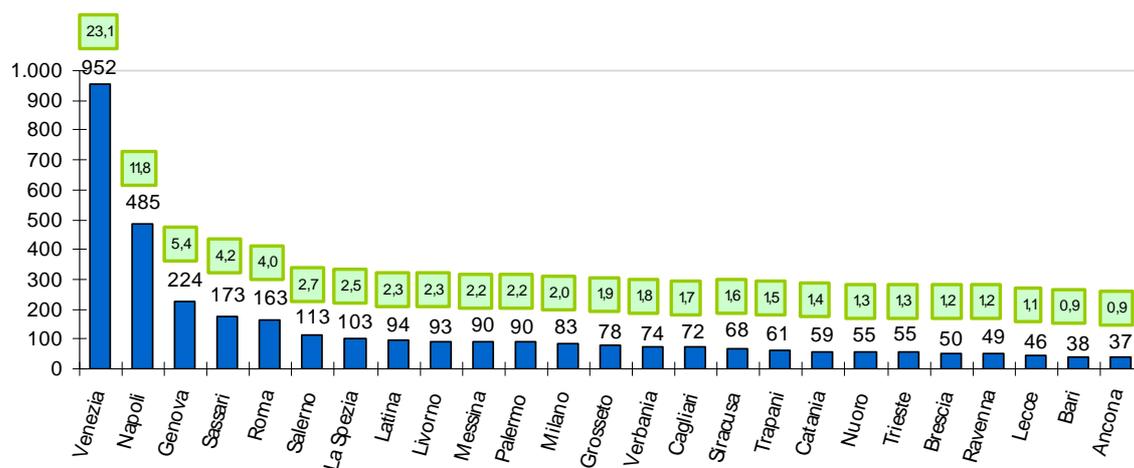
Il contenuto numero di imprese attive nel settore dei trasporti marittimi che contraddistingue il territorio provinciale e regionale, nonostante la presenza delle coste e la centralità della Calabria nel bacino del Mediterraneo, si riflette sul numero di addetti complessivamente impegnati nel comparto che, nel 2009 – sulla base delle stime contenute nella banca dati ASIA costruita dall'ISTAT – dovrebbe essersi aggirato attorno a 1.632 unità, pari al 90% circa del totale regionale (Tab. 2).

Tab. 1 - Imprese attive nel settore dei Trasporti marittimi in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	25	95	4.125
Quota % sul totale Italia	0,6	2,3	100,0
Quota % sul totale settore Trasporti	1,7	2,4	2,5
Variazione % 2011/2009	13,6	17,3	5,5

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 1 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel settore dei Trasporti marittimi (2011; valori assoluti ed in percentuale)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Tab. 2 - Addetti delle imprese attive nel settore dei Trasporti marittimi in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2009; valori assoluti)

Reggio Calabria	CALABRIA	ITALIA
1.632	1.817	52.829

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Asia Imprese 2009

La cantieristica navale

Le imprese in attività nel comparto della cantieristica navale della provincia di Reggio Calabria a fine 2011 raggiungevano – secondo le statistiche fornite da *InfoCamere* – le 56 unità, con un peso sul settore regionale del 32% e su quello nazionale inferiore all'unità (0,4%). A livello provinciale e regionale, il settore della cantieristica navale palesa, in conseguenza degli effetti negativi indotti dalla crisi economica, una certa difficoltà evidenziando una contrazione nel numero delle imprese attive: rispetto ai dati di stock del 2009, infatti, si registra una variazione negativa del -2,7% a livello regionale, che sale al -8,2% per la provincia di reggina (Tab. 3); da considerare, comunque, che la variazione positiva riferita all'Italia nel suo complesso risulta inferiore all'unità (0,6%).

La filiera provinciale non riveste una significativa rilevanza strategica

La lettura dei dati relativi alla distribuzione provinciale delle imprese attive nel comparto della cantieristica navale rimarca il primato della provincia campana di Napoli nella graduatoria nazionale, con la presenza di 767 attività economiche, pari al 5,2% dell'intera realtà produttiva italiana. Non molto distante si collocano la provincia di Roma che dispone di 710 unità, per un quota del 4,8% del totale, seguita da Genova, con le sue 694 imprese,

equivalenti al 4,7% (Graf. 2). L'area provinciale di Reggio Calabria si posiziona soltanto al 56-esimo posto della graduatoria nazionale (Tab. 2 in appendice statistica), precedendo le altre province calabresi.

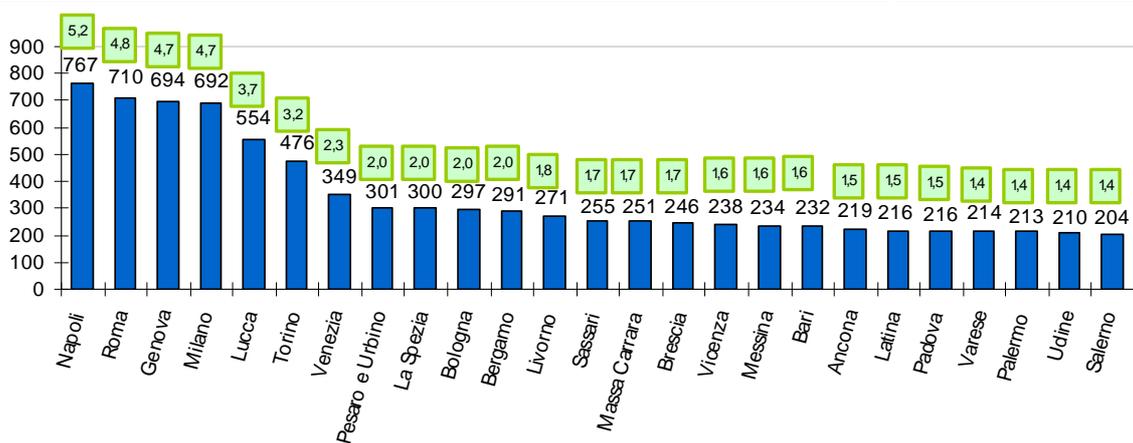
Rispetto agli addetti alla cantieristica navale (tab. 4), in base alle stime contenute nella banca dati ASIA fornita dall'ISTAT, nel 2009 risultavano impegnate a livello provinciale 170 unità (il 28% del totale regionale), impiegate in prevalenza presso imprese di ridotte dimensioni.

Tab. 3 - Imprese attive nel settore della Cantieristica navale in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	56	177	14.872
Quota % sul totale Italia	0,4	1,2	100,0
Variazione % 2011/2009	-8,2	-2,7	0,6

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 2 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel settore della Cantieristica navale (2011; valori assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Tab. 4 - Addetti delle imprese attive nel settore della Cantieristica navale in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2009; valori assoluti)

Reggio Calabria	CALABRIA	ITALIA
170	604	61.019

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Asia Imprese 2009

Nel 2011, il comparto delle costruzioni e demolizioni navali provinciale registra una flessione nel numero di imprese

Passando a considerare il comparto delle costruzioni e demolizioni navali, nel 2011, nella provincia di Reggio Calabria si registrava la presenza di 24 imprese attive, equivalenti allo 0,3% del totale nazionale e allo 0,6% del totale dell'industria manifatturiera (fonte *InfoCamere*). Anche per tale comparto, analogamente a quanto rilevato per la cantieristica navale, la provincia reggina registra, rispetto al 2009, una flessione nel numero di imprese attive (-20%) superiore di quindici punti percentuali a quanto registrato a livello regionale e di segno opposto al contesto nazionale (Tab. 5).

La suddivisione dei dati su base provinciale assegna il primo posto della classifica al territorio della provincia di Genova, che può

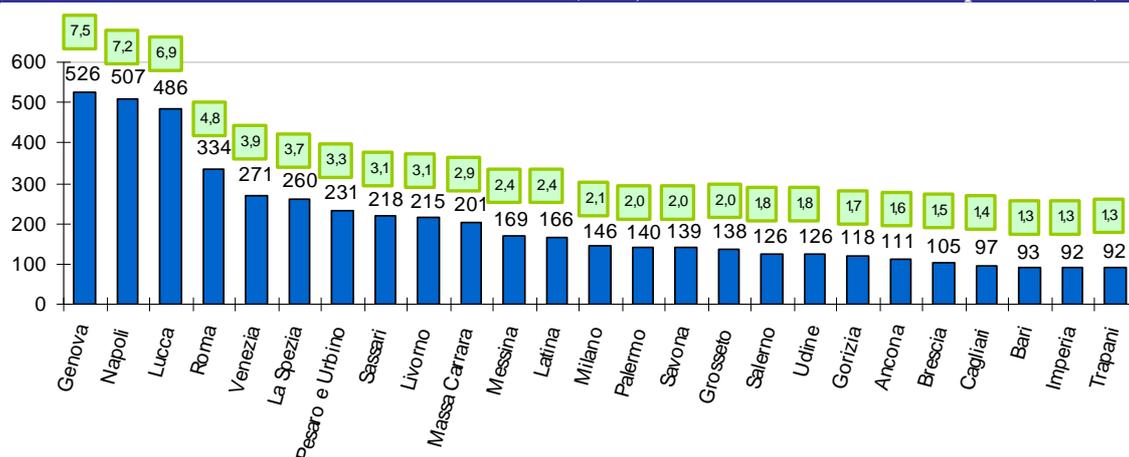
contare su 526 imprese attive nel comparto delle costruzioni e demolizioni, pari al 7,5% del totale nazionale, seguita, a breve distanza, dalla provincia di Napoli con 507 imprese attive (Graf. 3). Nessuna delle provincie calabresi si trova tra le prime venticinque provincie italiane per numero di imprese attive nel comparto e bisogna scendere al 51-esimo posto della graduatoria per trovare la provincia di Cosenza (30 imprese attive con un peso sul totale nazionale dello 0,4%) seguita, al 56-esimo posto, dalla provincia di Reggio Calabria (Tab. 3 in appendice statistica).

Tab. 5 - Imprese attive nel settore delle Costruzioni e demolizioni navali in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	24	91	7.027
Quota % sul totale Italia	0,3	1,3	100,0
Quota % sul totale Industria manifatturiera	0,6	0,7	1,3
Variazione % 2011/2009	-20,0	-5,2	1,8

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 3 - Graduatoria delle prime venticinque provincie italiane per numero di imprese attive nel settore delle Costruzioni e demolizioni navali (2011; valori assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

La filiera della pesca

Il settore della pesca (compresa la piscicoltura) interessa un insieme di attività¹⁵ che spaziano dalla produzione del pescato (e degli allevamenti in acque dolci e salate), che la contabilità nazionale ricomprende nel ramo dell'agricoltura, silvicoltura e pesca, alla lavorazione e trasformazione dei prodotti ittici, comparti che invece afferiscono al ramo dell'industria in senso stretto, al commercio all'ingrosso e al minuto, annoverati nel ramo dei servizi.

La filiera della pesca è quella che ha registrato i più evidenti cambiamenti negli ultimi anni, come conseguenza del processo di industrializzazione che la sta interessando e che vede sempre più consistente la quota di produzione generata dall'acquacoltura. Occorre osservare che, nonostante i cambiamenti intervenuti, il

¹⁵ A livello nazionale, si tratta per lo più di attività frammentate in una miriade di imprese di piccola dimensione che, soprattutto nella sezione iniziale della filiera, risultano concentrate presso le regioni maggiormente lambite dal mare.

settore della pesca nazionale sta attraversando una fase di crisi in cui, alle difficoltà economiche (sovrasfruttamento delle risorse, fuoriuscita degli addetti, innalzamento dei costi), si sommano quelle ambientali (i cambiamenti climatici, in particolare, stanno modificando l'attività di riproduzione dei prodotti ittici) e quelle sociali (si parla di pesca soprattutto in presenza di illeciti). Al di là di questo, si deve anche osservare che, a fronte della bassa capacità di attivazione a monte, la filiera presenta invece una elevata portata di attivazione di reddito a valle. Stime recenti, infatti, indicano che un incremento di domanda di 100 euro genera altri 175 euro nelle attività a valle del settore. Queste attività sono prevalentemente originate dai legami tra il settore della pesca e le attività dell'industria alimentare¹⁶.

Il comparto della pesca e delle attività connesse

Sulla base dei dati resi disponibili da *InfoCamere*, a fine 2011, si contavano in provincia di Reggio Calabria 253 imprese operanti nel comparto della pesca e attività connesse, con un tasso di crescita del 2% rispetto al 2009 (Tab. 6). Tra i diversi comparti della filiera matura finora considerati, il comparto della pesca e delle attività connesse è quello che maggiormente caratterizza l'Economia del Mare provinciale in termini di consistenza di imprese attive. Tale caratterizzazione colloca la città dello Stretto al 23-esimo posto per numero di imprese nella graduatoria provinciale, con una incidenza sul totale nazionale dell'1,2% (Graf. 4), mentre sono più distaccate le altre province della Calabria: Cosenza 30-esima; Catanzaro 57-esima; Crotona 58-esima; Vibo Valentia 66-esima (Tab. 4 in appendice statistica). Da rilevare, tuttavia, in maniera simile a quanto riscontrabile sul piano nazionale, la significativa presenza di strutture economico-produttive di tipo artigianale¹⁷, a conduzione spesso familiare, con problemi di sottocapitalizzazione e difficoltà di accesso al credito, che limitano la capacità del comparto di generare valore aggiunto in maniera duratura.

La struttura produttiva è legata alla presenza di microimprese spesso a conduzione familiare

In termini di assorbimento della forza lavoro, si osserva come il numero di addetti, nel 2009, superava di poco le cinquecento unità (534), equivalenti al 24% del totale regionale (tab. 7), evidenziando, di riflesso, la netta prevalenza di imprese di ridotta dimensione, sia a monte che a valle della filiera provinciale.

Tab. 6 - Imprese attive nel settore della Pesca e attività connesse in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

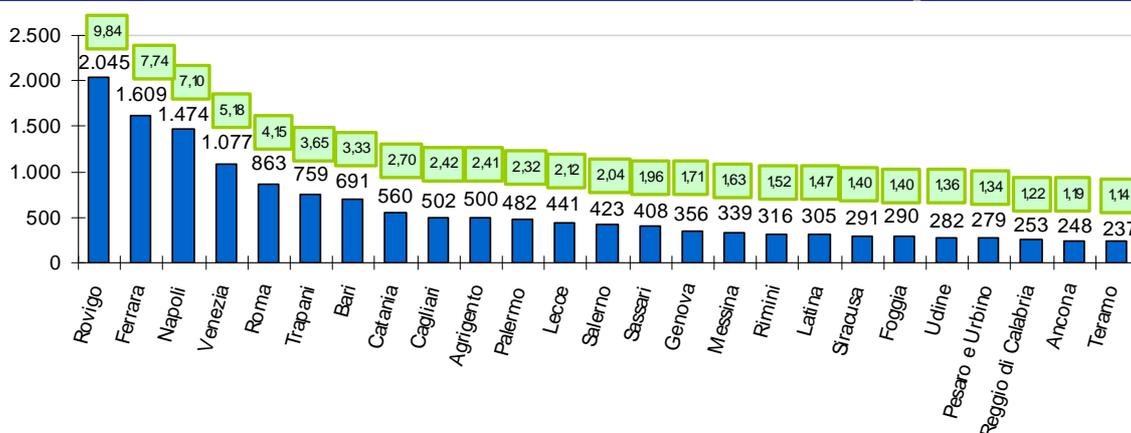
	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	253	631	20.775
Quota % sul totale Italia	1,2	3,0	100,0
Variazione % 2011/2009	2,0	4,1	0,8

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

16 Blu economy: l'economia del mare. Analisi e prospettive per la Regione Marche. Università Politecnica delle Marche, 2012.

17 Allo stato attuale, nel settore della pesca non si registrano processi di ristrutturazione e fusione aziendale come quelli che hanno caratterizzato le aziende agricole nell'ultimo decennio e che hanno portato ad un innalzamento della dimensione media aziendale.

Graf. 4 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel settore della Pesca e attività connesse (2011; valori assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Tab. 7 - Addetti delle imprese attive nel settore della Pesca e attività connesse in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2009; valori assoluti)

Reggio Calabria	CALABRIA	ITALIA
534	2.199	62.150

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Asia Imprese 2009 e Registro Imprese

Il comparto della pesca e piscicoltura provinciale rappresenta il 40% del totale regionale

A fine 2011, le imprese attive nel settore della pesca e piscicoltura della provincia reggina risultavano – in base alle informazioni statistiche fornite da *InfoCamere* – pari a 70 unità, con una performance di crescita (+9,4% rispetto al 2009) decisamente superiore a quello delle ripartizioni territoriali di riferimento (Calabria +0,6%; Italia +0,3%). Da osservare, inoltre, che sul piano regionale il comparto reggino rappresenta all'incirca il 40% del totale (quota che scende allo 0,6% del totale nazionale).

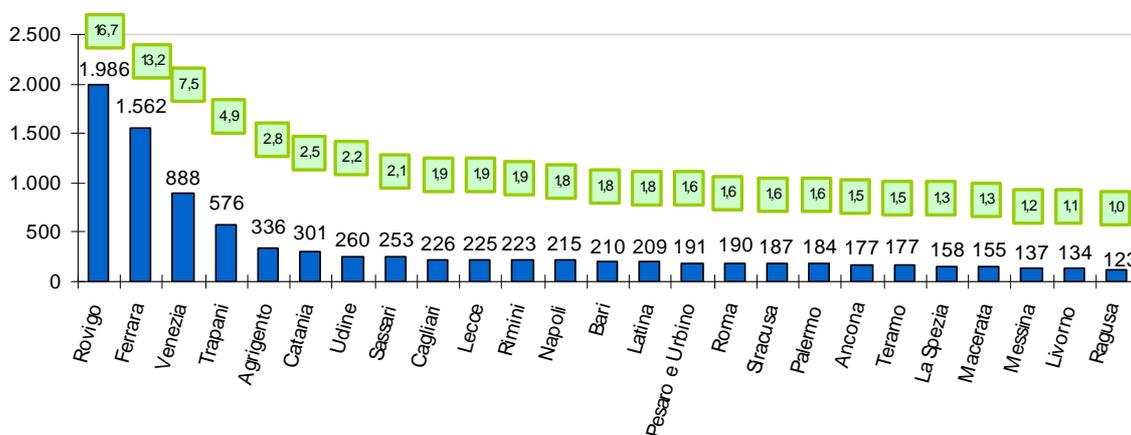
L'analisi della ripartizione provinciale delle imprese attive nel comparto della pesca e piscicoltura, iscritte nei registri camerali, assegna il primato al territorio veneto di Rovigo con ben 1.986 attività imprenditoriali, che incidono per il 16,7% sull'intero comparto italiano (Graf. 5). Seguono le province di Ferrara (1.562 unità attive), Venezia (888) e Trapani (576); bisogna scendere al 40-esimo posto della graduatoria nazionale per trovare la provincia di Reggio Calabria, prima tra le province calabresi (Tab. 5 in appendice statistica).

Tab. 8 - Imprese attive nel settore della Pesca e Piscicoltura in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	70	176	11.866
Quota % sul totale Italia	0,6	1,5	100,0
Variazione % 2011/2009	9,4	0,6	0,3

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 5 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel settore della Pesca e Piscicoltura (2011; valori assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Significativo il peso del comparto della trasformazione di prodotti ittici sul totale nazionale

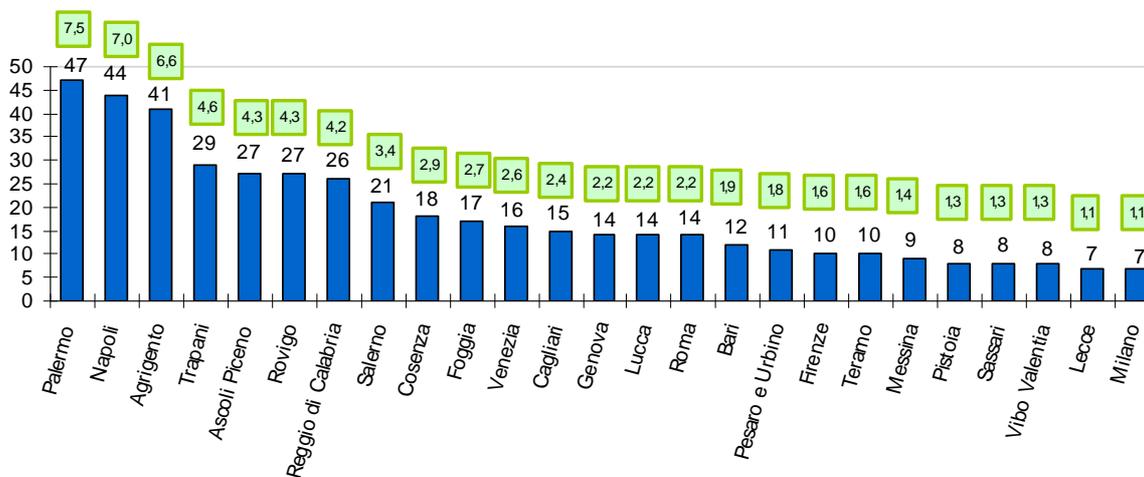
Passando al comparto della lavorazione e confezionamento di prodotti ittici, le imprese attive a livello provinciale ammontavano, a chiusura del 2011, a 26 unità, con una quota del 43% sull'intero comparto regionale (Tab. 9). Rispetto al 2009, si evidenzia per la provincia reggina una variazione positiva (+4%) nel numero di imprese attive, in controtendenza rispetto a quanto rinvenibile per le ripartizioni territoriali di riferimento (Calabria -3,2%; Italia -1,4%). Con riferimento alla quota delle imprese attive registrate a livello provinciale, la vetta della classifica nazionale è appannaggio del territorio di Palermo che, con le sue 47 unità attive nella lavorazione e confezionamento di prodotti ittici, rappresenta il 7,5% dell'attività produttiva italiana, seguita da altre tre aree del Mezzogiorno (nell'ordine Napoli, Agrigento e Trapani), mentre le prime province del Centro-nord sono Ascoli-Piceno e Rovigo, entrambe con 27 imprese attive. Nella graduatoria delle province italiane per imprese attive nel comparto, Reggio Calabria occupa il settimo posto, con un peso sul totale nazionale pari al 4,2%. Dall'osservazione dei dati riportati nel grafico 6 si evince, inoltre, che altre due realtà calabresi si collocano in posizione utile tra le prime venticinque province italiane: nello specifico, la provincia di Cosenza, che occupa il nono posto (18 imprese) e quella di Vibo Valentia (8 imprese), che congiuntamente rappresentano il 4,2% del totale nazionale.

Tab. 9 - Imprese attive nel settore della Lavorazione e confezionamento di prodotti ittici in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	26	60	625
Quota % sul totale Italia	4,2	9,6	100,0
Variazione % 2011/2009	4,0	-3,2	-1,4

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerie

Graf. 6 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto della Lavorazione e confezionamento di prodotti ittici (2011; val. ass. ed incidenze %)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerie

Le strutture mercatali

Il commercio all'ingrosso di prodotti ittici provinciale: un comparto a rappresentatività ridotta in termini di imprese attive

Proseguendo lungo la filiera della pesca, nel 2011, le imprese attive che lavoravano nel commercio all'ingrosso di prodotti ittici in provincia di Reggio Calabria erano in tutto 7; il comparto provinciale incide sul totale regionale per il 16% e detiene una quota di quello nazionale pari allo 0,4% (Tab. 10). Considerando il tasso di variazione 2011/2009, si rileva, per la provincia reggina, una perdita di unità produttive del 12,5%, mentre il resto della Calabria fa registrare un tasso di variazione positivo (+19,4), nettamente al di sopra di quanto rilevato sul piano nazionale (+4,7%).

La ridotta rappresentatività del comparto provinciale risulta evidente anche se si analizza la graduatoria nazionale per numero di imprese attive nel comparto (Graf. 7). Su scala nazionale, infatti, in testa alla graduatoria provinciale si colloca la provincia di Napoli: sono 302 le unità attive nel commercio all'ingrosso dei prodotti ittici localizzate nell'area del capoluogo campano, pari al 18,9% dell'intero settore nazionale. La provincia di Roma detiene una quota del 9,8%, con 156 imprese, mentre la terza posizione per numerosità di imprese spetta a Venezia, con 72 unità attive, corrispondenti al 4,5% del totale nazionale. Tra le province calabresi, soltanto Cosenza, con 22 imprese, si posiziona utilmente nella graduatoria delle prime venticinque province per numero di imprese attive nel comparto del commercio all'ingrosso dei prodotti ittici; Reggio Calabria (Tab. 7 in appendice statistica), invece, occupa la 50-esima posizione

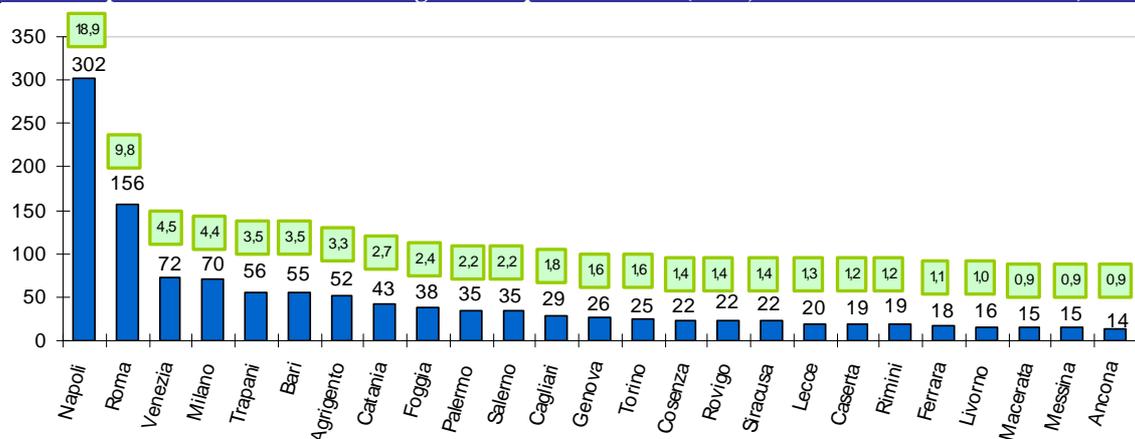
preceduta dalla provincia di Catanzaro (43-esima).

Tab. 10 - Imprese attive nel comparto del Commercio all'ingrosso di prodotti ittici in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	7	43	1.594
Quota % sul totale Italia	0,4	2,7	100,0
Variatione % 2011/2009	-12,5	19,4	4,7

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerere

Graf. 7 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto del Commercio all'ingrosso di prodotti ittici (2011; val. assoluti ed incidenze %)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerere

Il commercio al dettaglio di prodotti ittici provinciale rappresenta il 43% del comparto regionale

La distribuzione all'ingrosso appena analizzata sfocia poi nella distribuzione al dettaglio dei prodotti ittici che contava, nel 2011, 150 imprese attive a livello provinciale, con una quota del 43% sul totale regionale e del 2,2% di quello nazionale (Tab. 11). Il comparto provinciale registra, rispetto al 2009, una contrazione nel numero di imprese attive che, tuttavia, risulta inferiore all'unità (-0,7%), palesando una minore difficoltà delle imprese operanti nel commercio all'ingrosso. In crescita, invece, le imprese attive nel comparto, sia sul territorio regionale (+5,7%) che nazionale (+1,1%).

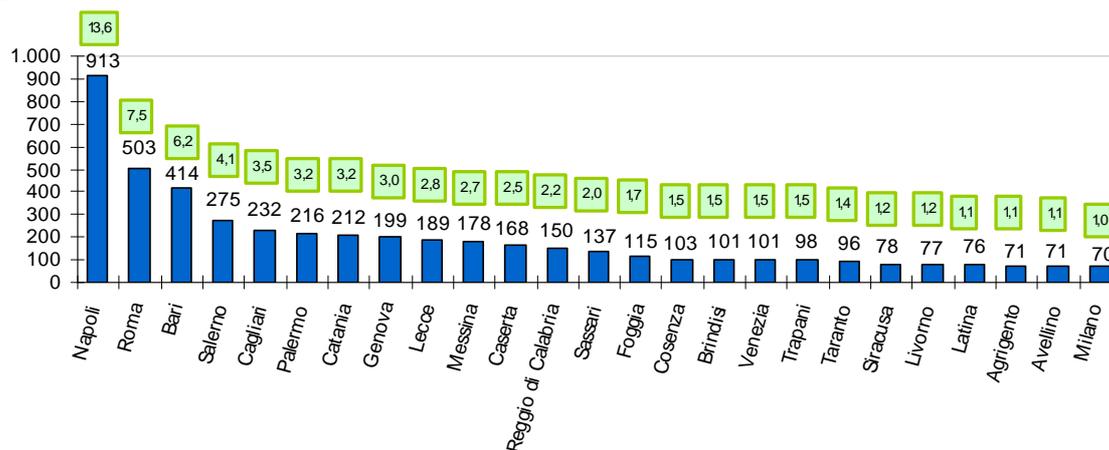
Anche per le attività di commercializzazione al dettaglio di prodotti pescati si confermano, nella graduatoria nazionale, le prime posizioni delle province di Napoli e Roma che, insieme, rappresentano il 21,1% dell'intero comparto. La provincia di Bari si colloca al terzo posto con 414 unità, equivalenti al 6,2% del totale, seguita dalle province di Cagliari e Salerno, con una quota, rispettivamente, del 4,1% e del 3,5%. Per quanto riguarda il territorio calabrese, soltanto le province di Reggio Calabria, che si posiziona al 12-esimo posto, e di Cosenza (15-esima), hanno una certa significatività a livello nazionale (Graf. 8).

Tab. 11 - Imprese attive nel comparto del Commercio al dettaglio di prodotti ittici in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	150	352	6.690
Quota % sul totale Italia	2,2	5,3	100,0
Variazione % 2011/2009	-0,7	5,7	1,1

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerie

Graf. 8 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto del Commercio al dettaglio di prodotti ittici (2011; val. assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerie

Significativo il ruolo della provincia dello Stretto nell'ambito della filiera della pesca in Calabria

Aggregando i dati disponibili sul numero di imprese attive nel settore della pesca regionale, è possibile porre in evidenza il ruolo preponderante ricoperto dalla provincia dello Stretto rispetto alle altre realtà calabresi, così come i tratti caratterizzanti l'Economia del Mare provinciale. Dal grafico 9 si ricava, in particolare, che la provincia di Reggio Calabria rappresenta il 40,1% del totale delle imprese collegate al settore della pesca ed al suo indotto. È possibile notare, inoltre, il ruolo del tutto marginale ricoperto dalla provincia di Vibo Valentia, che rappresenta appena l'8,2% del totale regionale. Significativo per il settore della pesca reggina, come si è già avuto modo di rilevare, il peso delle imprese che si occupano di trasformazione dei prodotti ittici (43% l'incidenza sul totale regionale), così come quello della pesca in mare (40%), mentre nel caso delle strutture mercatali, la ridotta presenza sul territorio provinciale di imprese attive nel commercio all'ingrosso è largamente compensata dalle unità attive nel commercio al dettaglio: il comparto del commercio reggino, complessivamente considerato, infatti, equivale al 40% del totale regionale (Graf. 10).

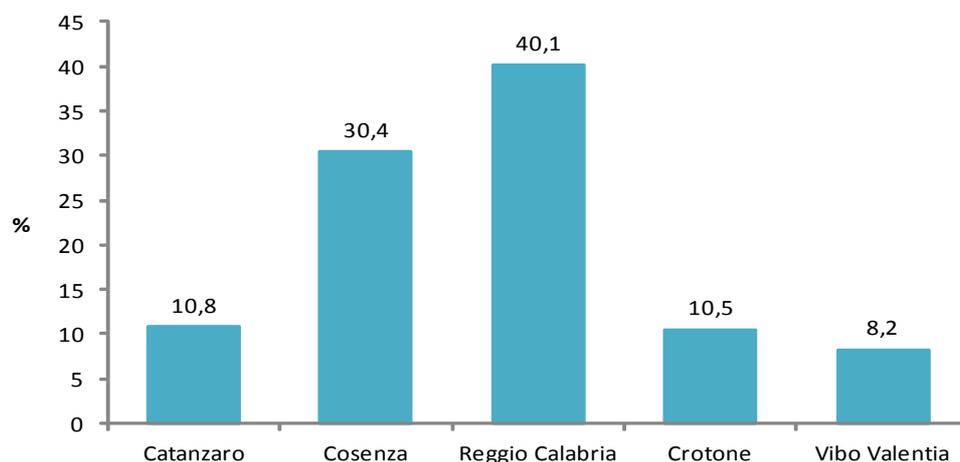
Il comparto della lavorazione e trasformazione del prodotto ittico come leva per una strategia export

In sintesi, considerando che la componente caratterizzante la filiera della pesca provinciale, vale a dire la trasformazione, è anche quella che presenta la maggiore propensione all'export, sarebbe auspicabile promuovere azioni volte a rendere il comparto maggiormente efficiente ed innovativo favorendo, per tale via, una maggiore creazione di valore aggiunto lungo l'intera filiera della pesca provinciale. In tal senso, l'attivazione di strategie export oriented potrebbe creare nuove occasioni di insediamento di imprese

oriented

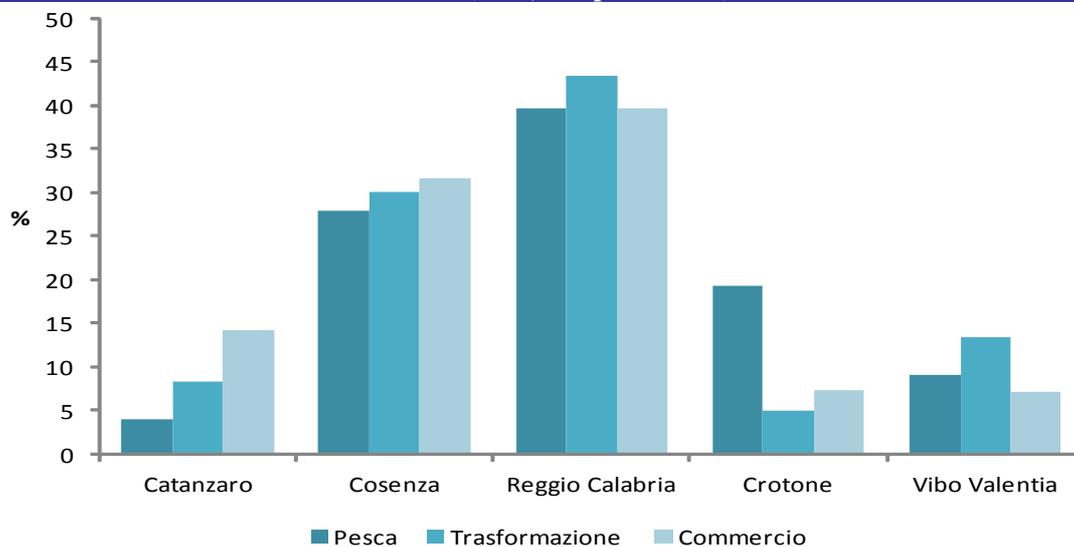
nell'area e, di conseguenza, nuova occupazione.

Graf. 9 - Distribuzione per provincia delle imprese operanti nella filiera della pesca in Calabria (2011; val. percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 10 - Distribuzione per provincia e per tipologia delle imprese operanti nella filiera pesca in Calabria (2011; val. percentuali)



Il commercio comprende sia le strutture all'ingrosso che quelle al dettaglio

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

La produzione e il consumo di pesce a livello nazionale

A conclusione delle analisi sulle filiere mature dell'Economia del Mare provinciale e del suo ruolo nel contesto economico regionale e nazionale, si riportano i dati inerenti alla produzione ed al consumo di pesce a livello nazionale, oltre a quelli sulla forza lavoro e il valore aggiunto.

Da un punto di vista generale, la crescita della domanda finale e intermedia, il massiccio sfruttamento del mare, l'aumento dei traffici

commerciali e l'inquinamento hanno provocato una progressiva rarefazione delle risorse ittiche, che ha avuto come riflesso importante una sostanziale stagnazione della produzione nel settore della pesca e una forte flessione del suo ruolo nel contesto produttivo del Paese. Nel mentre sono aumentate sia le importazioni di prodotti del mare sia la produzione interna nel segmento della piscicoltura.

Sulla base delle stime condotte dall'ISTAT, l'ammontare della produzione – ai prezzi base, cioè al netto delle imposte sui prodotti e a lordo dei contributi sugli stessi – nel settore della pesca (compresi gli allevamenti a scopi commerciali in acque dolci e salate) è passato da 578 milioni di euro nel 1980 a 1.522,2 milioni nel 2010. In tale anno, la produzione si è riportata sui valori del 2005 mostrando, tra l'altro, segnali di ripresa dopo il brusco crollo registrato nel 2008 e dovuto all'aumento congiunturale dei prezzi del carburante che ha ridotto le uscite in mare (Graf. 11). Effettuando il confronto con la produzione complessiva del ramo economico di appartenenza, costituito dall'agricoltura, silvicoltura e pesca, stimata per l'anno 2010 pari a 48.741 milioni di euro a prezzi correnti, emerge con riferimento alla produzione del settore della pesca, piscicoltura e servizi connessi una quota del 4,3%, in crescita rispetto al 1980 (2,8%) ma quasi del tutto stazionaria negli ultimi anni (nel 2000 il tasso di incidenza si aggirava intorno al 4,1%). Tale situazione è riconducibile, essenzialmente, al progressivo andamento flettente della produzione ittica nazionale conseguente alla diminuzione delle imbarcazioni attive e quindi dello sforzo di pesca nazionale.

In maniera analoga a quanto registrato per la produzione, anche il valore dei consumi si è accresciuto nel 2010, attestandosi sui 9,2 milioni di euro a prezzi correnti (+4,1% rispetto al 2009), e sui 6,9 milioni di euro a prezzi concatenati¹⁸ (+2,6%). Al di là delle fluttuazioni dei prezzi che hanno interessato la dinamica dei consumi nei quindici anni considerati, quello che preme fare osservare è la sostanziale stabilità, in termini di valore, della quota dei consumi di pesce sul totale dei consumi alimentari nazionali. Dalla tabella 12 si evince, nello specifico, che tale incidenza si è mantenuta pressoché costante, e nell'ordine del 7%, nel periodo considerato (sia a prezzi correnti che a prezzi costanti). La spiegazione di tale situazione può essere facilmente rinvenuta nel progressivo mutamento delle abitudini alimentari degli italiani che, nonostante la generalizzata contrazione della spesa, è risultata maggiormente orientata a favore di un'alimentazione più sana con la progressiva sostituzione della carne e dei grassi vegetali a favore del pesce facendo, tuttavia, affidamento a prodotti di prezzo più basso e a più alto contenuto di servizio (surgelati e/o conserve ittiche¹⁹). A

La quota dei consumi di pesce è alimentata sempre più a da prodotti ad alto contenuto di servizio

18 Da un punto di vista statistico, le misure dei valori concatenati sono ottenute sulla base dell'evoluzione dei prezzi degli anni precedenti e sono utili per misurare le dinamiche in termini reali degli aggregati considerati.

19 Le famiglie, soprattutto quelle meno abbienti, a fronte di spese difficilmente comprimibili – come l'affitto, le spese sanitarie e di trasporto – sono state “costrette” a riconfigurare il loro paniere alimentare acquistando relativamente più pasta, uova e pane e meno olio d'oliva e bevande, più pollo e maiale e meno manzo, più conserve ittiche e meno pesce fresco, più latte Uht e meno latte fresco. D. Cersosimo (a

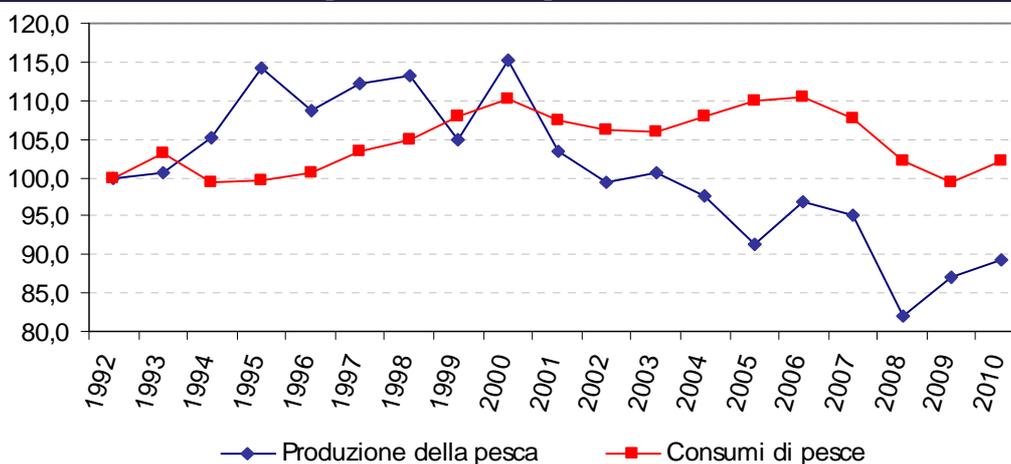
ben vedere, secondo i dati del Panel delle famiglie Ismea²⁰, nel 2010 gli acquisti di pesce fresco si sono notevolmente ridotti, mentre hanno tenuto quelli del prodotto surgelato e si sono accresciute le quantità di conserve o semiconserve ittiche, in quello che parrebbe il tentativo di mantenere comunque un certo consumo di pesce nella dieta, pur contenendo la spesa.

Tab. 12 - Consumi di pesce in Italia (1995-2010; cifre assolute in milioni di euro correnti e concatenati con anno di riferimento 2000)

	Cifre assolute in milioni di euro		Indice base 1995=100		Quote % sui consumi alimentari in totale	
	a prezzi correnti	a prezzi concatenati	a prezzi correnti	a prezzi concatenati	a prezzi correnti	a prezzi concatenati
1995	6.029	6.730	100,0	100,0	6,9	7,1
1996	6.297	6.791	104,4	100,9	6,9	7,2
1997	6.530	6.977	108,3	103,7	7,0	7,2
1998	6.832	7.091	113,3	105,4	7,1	7,2
1999	7.091	7.283	117,6	108,2	7,3	7,4
2000	7.436	7.436	123,3	110,5	7,3	7,3
2001	7.564	7.256	125,5	107,8	7,3	7,2
2002	7.783	7.170	129,1	106,5	7,2	7,2
2003	8.057	7.150	133,6	106,2	7,2	7,1
2004	8.357	7.284	138,6	108,2	7,3	7,2
2005	8.621	7.429	143,0	110,4	7,3	7,2
2006	8.963	7.461	148,7	110,9	7,4	7,1
2007	9.034	7.279	149,8	108,2	7,2	6,9
2008	8.902	6.894	147,7	102,4	7,0	6,8
2009	8.872	6.718	147,2	99,8	7,0	6,8
2010	9.238	6.892	153,2	102,4	7,3	7,0

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT, Conti Economici Nazionali

Graf. 11 - Produzione della pesca e consumi di pesce (1992-2010; indici base 1992 = 100)*



* Calcolati sui valori a prezzi concatenati - anno di riferimento 2000

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

cura di), I consumi alimentari. Evoluzione strutturale, nuove tendenze, risposte alla crisi, Edizioni Tellus, Roma, 2011.

²⁰ ISMEA, Le tendenze degli acquisti domestici agroalimentari, Panel famiglie Ismea/ACNielsen, Roma, 2010.

*Le forze di lavoro
impiegate nel settore
della pesca, piscicoltura
e servizi connessi*

Nel 2010, le attività di pesca, piscicoltura e servizi connessi hanno occupato in Italia circa 58.000 addetti, pari al 5,9% degli occupati totali della branca agricoltura, silvicoltura e pesca (0,2% del totale economia), facendo registrare una flessione del 4,9% rispetto al 2009 (Tab. 13). In particolare, tale flessione ha interessato in misura maggiore il personale dipendente (-5,1%) rispetto alla componente indipendente (-4,5%). Da osservare che nell'arco temporale 1995-2010 i livelli occupazionali del comparto hanno registrato un incremento medio annuo dell'1,5%, con un aumento complessivo di circa 11.000 unità, sintesi di una tendenza maggiormente positiva negli anni 1995-2000 e di un trend di relativa stabilità per gli anni successivi. Nello stesso tempo, il settore primario si è caratterizzato per la continua fuoriuscita di addetti a favore degli altri settori dell'economia nazionale.

*Il valore della
produzione regionale*

L'attività peschereccia esercitata nelle regioni in cui è articolato il sistema Italia risulta, ovviamente, molto differenziata, sia perché alcuni territori non hanno sbocchi sul mare o dispongono di affacci alquanto limitati, sia perché, nei luoghi con estese superfici litoranee, alle attività della pesca spesso sono progressivamente subentrate quelle inerenti all'edilizia ed al turismo balneare. Per delineare l'apporto di ciascuna regione alla formazione della produzione nazionale e definire il ruolo esercitato dal settore nel contesto della stessa regione possono essere utilizzati i dati del valore aggiunto stimati nel quadro delle valutazioni annuali sui conti economici regionali (ISTAT).

*Cresce nel 2011 la
ricchezza del settore
pesca in Calabria*

In base ai dati espressi a prezzi correnti, nel 2011 il valore aggiunto prodotto dal settore della pesca in Italia è attribuibile per il 59% all'insieme delle regioni meridionali e insulari e per la restante quota alla ripartizione che raggruppa l'area centro settentrionale. Tra le venti regioni italiane, la Sicilia si pone in prima posizione con un apporto del 21,5% al valore aggiunto nazionale, seguita dalla Puglia che detiene saldamente una quota del 19,8% e dal Veneto con una incidenza pari al 9,8% (Tab. 14). Si può facilmente osservare che queste tre regioni gestiscono circa la metà dell'attività peschereccia italiana, una quota che non si discosta rispetto alla situazione in essere da oltre un ventennio. In tale scenario, l'apporto della Calabria alla formazione del valore aggiunto della pesca nazionale risulta pari al 3,1% (in crescita rispetto al 2000), collocando la regione al 12-esimo posto della graduatoria nazionale.

La dinamica del valore aggiunto del settore nel periodo dal 1990 al 2011 documenta, da una parte, la contrazione della ricchezza prodotta dal settore – in particolare con riferimento all'ultimo decennio – e dall'altra, il mantenimento delle posizioni di leadership di alcune regioni all'interno dello scenario nazionale (Tab. 15). Tuttavia, considerando l'evoluzione dell'incidenza del valore aggiunto regionale a prezzi correnti sul totale nazionale (Tab. 16), si sottolinea la progressiva erosione del contributo della Sicilia – passata da una quota del 36,7% nel 1990 al 21,9% nel 2011 – e il progressivo ispessimento di quella detenuta dal Veneto (il cui tasso di incidenza è passato dal 6,7% del 1990 all'attuale 10,3%) e,

soprattutto, dalla Puglia (cresciuta di oltre otto punti percentuali). Per le restanti regioni, gli apporti più apprezzabili sono quelli delle Marche (7,3% nel 2011), Sardegna (6,2%) ed Emilia Romagna (5,5%).

Tab. 13 - Occupati nel settore della Pesca in Italia (1995-2010; cifre assolute migliaia)

	Valori assoluti			Composizione %			Quota % sul totale agricoltura, silvicoltura e pesca	Quota % sul totale economia
	Occupati totale	Occupati dipendenti	Occupati indipendenti	Occupati totale	Occupati dipendenti	Occupati indipendenti		
1995	47	27	20	100,0	58,3	41,7	3,6	0,2
1996	47	28	19	100,0	60,2	39,8	3,7	0,2
1997	49	29	20	100,0	59,6	40,4	4,0	0,2
1998	53	33	20	100,0	61,8	38,2	4,5	0,2
1999	56	34	21	100,0	61,5	38,5	5,0	0,2
2000	58	36	23	100,0	60,8	39,2	5,3	0,3
2001	58	36	22	100,0	61,8	38,2	5,3	0,2
2002	58	36	22	100,0	61,8	38,2	5,4	0,2
2003	54	33	21	100,0	61,3	38,7	5,4	0,2
2004	57	34	22	100,0	60,6	39,4	5,5	0,2
2005	57	37	20	100,0	65,1	34,9	5,6	0,2
2006	59	37	21	100,0	63,7	36,3	5,7	0,2
2007	59	36	23	100,0	61,6	38,4	5,8	0,2
2008	59	37	22	100,0	63,1	36,9	5,9	0,2
2009	61	39	22	100,0	63,8	36,2	6,3	0,2
2010	58	37	21	100,0	64,5	35,5	5,9	0,2

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT, Conti Economici Nazionali

Tab. 14 - Dinamica del valore aggiunto del settore della Pesca (1990-2011; valori assoluti a prezzi correnti in milioni di euro ed in percentuale)

	Valori assoluti				Composizione %				Quote % sul totale economia	
	1990	2000	2010	2011	1990	2000	2010	2011	2000	2009
Piemonte	6,2	4,8	4,9	4,6	0,51	0,37	0,36	0,39	0,01	0,01
Valle d'Aosta	0,1	0,3	0,3	0,2	0,01	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01
Lombardia	14,9	17,1	20,7	19,3	1,23	1,34	1,52	1,64	0,01	0,01
Trentino Alto A.	5,0	4,3	4,0	3,7	0,41	0,33	0,29	0,32	0,02	0,01
Veneto	81,4	166,7	128,9	116,0	6,72	13,01	9,50	9,84	0,17	0,11
Friuli V. G.	51,7	74,3	51,0	47,1	4,27	5,80	3,76	4,00	0,30	0,17
Liguria	24,8	33,7	55,2	47,6	2,04	2,63	4,07	4,04	0,11	0,14
Emilia Romagna	79,0	115,9	74,2	66,1	6,53	9,05	5,47	5,61	0,12	0,06
Toscana	18,5	65,0	46,9	41,0	1,53	5,07	3,46	3,48	0,09	0,05
Umbria	6,3	4,2	4,3	4,0	0,52	0,33	0,32	0,34	0,03	0,03
Marche	192,6	126,8	98,9	84,5	15,91	9,90	7,29	7,17	0,47	0,26
Lazio	45,3	33,9	56,8	50,1	3,74	2,65	4,19	4,25	0,03	0,04
Abruzzo	25,9	37,1	25,8	20,5	2,14	2,90	1,90	1,74	0,18	0,11
Molise	2,8	14,5	14,2	12,5	0,23	1,13	1,05	1,06	0,33	0,24
Campania	5,4	33,9	73,5	62,0	0,45	2,64	5,42	5,26	0,05	0,08
Puglia	117,6	196,0	270,1	232,9	9,71	15,30	19,91	19,76	0,40	0,43
Basilicata	0,5	1,8	1,1	0,9	0,04	0,14	0,08	0,08	0,02	0,01
Calabria	49,3	32,6	41,5	36,5	4,07	2,55	3,06	3,10	0,14	0,13
Sicilia	454,0	275,5	297,3	254,0	37,50	21,51	21,91	21,55	0,47	0,36
Sardegna	29,4	42,7	87,2	74,9	2,43	3,33	6,43	6,35	0,19	0,27
ITALIA	1.210,7	1.281,1	1.356,8	1.178,3	100,00	100,00	100,00	100,00	0,12	0,10

Fonte: Elaborazioni istituto G. Tagliacarne su dati Istat

**Tab. 15 - Dinamica del valore aggiunto del settore della Pesca in termini reali
(1990-2011; anno di riferimento 2005, valori assoluti in milioni di euro ed in percentuale)**

	Valori assoluti				Tassi di variazione		
	1990	2000	2010	2011	Medio annuo 2000/1990	Medio annuo 2010/2000	2011/2010
Piemonte	5,3	8,5	6,1	5,8	4,8	-3,3	-5,1
Valle d'Aosta	0,1	0,4	0,3	0,3	19,1	-3,2	-5,2
Lombardia	12,9	25,8	20,6	19,5	7,2	-2,2	-5,2
Trentino Alto A.	3,3	6,5	4,8	4,6	7,1	-2,9	-5,4
Veneto	76,0	190,5	125,8	118,2	9,6	-4,1	-6,0
Friuli Venezia G.	54,6	124,0	52,7	50,3	8,5	-8,2	-4,5
Liguria	63,5	93,1	61,9	56,7	3,9	-4,0	-8,4
Emilia Romagna	149,1	315,8	199,6	186,1	7,8	-4,5	-6,8
Toscana	33,5	94,2	59,7	57,0	10,9	-4,5	-4,6
Umbria	3,3	5,2	3,4	3,2	4,7	-4,3	-3,8
Marche	227,3	188,0	92,9	81,3	-1,9	-6,8	-12,5
Lazio	95,9	84,5	52,4	49,1	-1,3	-4,7	-6,3
Abruzzo	123,4	67,2	13,3	13,4	-5,9	-14,9	0,5
Molise	5,8	24,7	7,3	7,3	15,6	-11,5	-0,5
Campania	43,1	117,0	132,0	112,1	10,5	1,2	-15,1
Puglia	156,0	269,1	240,5	216,0	5,6	-1,1	-10,2
Basilicata	1,2	2,2	1,9	1,6	5,8	-1,5	-12,9
Calabria	71,2	53,6	50,5	43,7	-2,8	-0,6	-13,4
Sicilia	1.535,9	551,7	262,3	231,1	-9,7	-7,2	-11,9
Sardegna	123,3	162,8	112,7	98,0	2,8	-3,6	-13,1
ITALIA	1.883,2	2.271,2	1.469,7	1.328,3	1,9	-4,3	-9,6

Fonte: Elaborazioni istituto G. Tagliacarne su dati Istat

**Tab. 16 - Ruolo delle regioni nella produzione del settore della Pesca in Italia
(1990-2011; composizione percentuale su valori a prezzi correnti)**

	1990	2000	2010	2011
Piemonte	0,5	0,4	0,4	0,4
Valle d'Aosta	0,0	0,0	0,0	0,0
Lombardia	1,2	1,4	1,6	1,6
Trentino Alto Adige	0,4	0,3	0,3	0,3
Veneto	6,7	12,3	10,0	10,3
Friuli Venezia Giulia	3,9	5,3	4,0	4,1
Liguria	2,2	2,8	3,9	3,8
Emilia Romagna	6,5	8,6	5,4	5,5
Toscana	1,8	4,7	3,7	3,7
Umbria	0,5	0,3	0,3	0,3
Marche	14,7	9,3	7,4	7,3
Lazio	4,5	3,2	4,2	4,2
Abruzzo	2,5	3,3	2,4	2,4
Molise	0,3	1,3	1,1	1,1
Campania	1,1	3,2	5,4	5,3
Puglia	10,0	14,6	18,7	18,4
Basilicata	0,0	0,1	0,1	0,1
Calabria	3,7	2,6	3,0	3,0
Sicilia	36,7	22,9	22,0	21,9
Sardegna	2,7	3,5	6,3	6,2
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni istituto G. Tagliacarne su dati Istat

3.2 Le filiere “innovative”: turismo e ambiente

Il turismo del mare

Nel settore del turismo, quello costiero²¹ rappresenta un importante elemento di sviluppo, configurandosi come il principale catalizzatore di flussi turistici e, dunque, come generatore di reddito. Tuttavia, il robusto processo di antropizzazione subito dalla fascia costiera negli ultimi decenni ha prodotto diversi problemi di degrado, e dato luogo a pressioni ambientali che superano, in determinate località e periodi dell'anno, le capacità di carico dei territori. Uno dei principali problemi che affliggono le coste è quello dell'erosione²², strettamente legato alle attività umane che si concentrano lungo i litorali. Inoltre, la copertura dei servizi di depurazione e fognatura dei comuni costieri risulta in molti casi inadeguata, riflettendosi sulla qualità delle acque e dell'ecosistema marino in generale. In questo senso, il turismo, pur rappresentando una leva fondamentale dello sviluppo socioeconomico, deve essere orientato a principi di sostenibilità ambientale, se vuole garantire un ritorno economico duraturo nel tempo e contenere i costi sociali degli interventi necessari alla difesa del territorio.

La multifunzionalità della pesca: ittiturismo e pescaturismo

Il mare rappresenta uno spazio di riferimento di grande interesse per un insieme crescente di attività legate alla soddisfazione di motivazioni turistiche e sportive. Alla tradizionale vacanza balneare si sono andate affiancando, nel corso del tempo, altre attività quali, ad esempio, l'ittiturismo, il pescaturismo, le regate e le manifestazioni veliche a scopo turistico, mentre sono andate consolidandosi le attività rientranti nel settore del turismo nautico quali il charterismo (noleggio e locazione), la crociera, e così via. In particolare, nel segmento dell'ittiturismo²³ e del pescaturismo²⁴, le prime iniziative sono state avviate nell'ultimo decennio, soprattutto nelle regioni meridionali, favorite dalla nascita di cooperative sociali con lo scopo di sensibilizzare il turista nei confronti dell'ambiente marino e del patrimonio storico-culturale della pesca artigianale, così come dei luoghi in cui tale attività si svolge.

21 Il territorio costiero ha da sempre rappresentato il luogo di localizzazione preferita per le funzioni umane, in quanto più favorevole alle attività economiche e alla mobilità delle persone e delle merci rispetto alle aree interne, spesso di montagna o collinari. Si comprende quindi la forte concentrazione di infrastrutture, abitati, attività alberghiere, balneari e nautiche lungo le litoranee, in passato destinate ad attività agricolo-pastorali o di pesca. Lungo la costa si può osservare ormai un insediamento quasi continuo, in cui le costruzioni residenziali si integrano e si fondono con quelle turistiche e industriali.

22 L'Italia con circa 8.670 km complessivi di coste fra terraferma e isole è il paese europeo con il più alto rischio di erosione delle coste marine.

23 L'art. 1 del D.M. del 13 aprile 1999 n. 293, definisce l'attività di pescaturismo come «l'imbarco di persone non facenti parte dell'equipaggio su navi da pesca a scopo turistico-ricreativo» per effettuare escursioni lungo la costa, per partecipare alle operazioni di pesca professionale, per esercitare la pesca sportiva e tutte quelle attività atte a promuovere la cultura dei luoghi, del mare e della pesca. Prevede anche attività di ristorazione a bordo o a terra al fine di valorizzare i prodotti del mare e recuperare le antiche ricette regionali dei luoghi dove si svolge.

24 L'ittiturismo, invece, a norma dell'art. 2b) del D.Lgs del 9 gennaio 2012 n. 4 è definito come «attività di ospitalità, ricreative, didattiche, culturali e di servizi finalizzate alla corretta fruizione degli ecosistemi acquatici delle risorse della pesca e alla valorizzazione degli aspetti socio-culturali delle imprese ittiche esercitate da imprenditori, singoli o associati, attraverso l'utilizzo della propria abitazione o di struttura nella disponibilità dell'imprenditore stesso».

Il settore crociere in Italia

Complessivamente, si tratta di fenomeni di dimensioni ancora limitate, ma in costante crescita e con punte di eccellenza in alcune regioni italiane – tra cui Calabria²⁵, Toscana e Sardegna – che, con tali attività integrative della pesca artigianale, offrono nuove prospettive di guadagno ed occupazione ai pescatori professionisti.

Il segmento che registra una dimensione apprezzabile in termini di consistenza dei flussi di domanda e offerta, nonché di impatto economico, è sicuramente quello del turismo crocieristico²⁶, un mercato tendenzialmente in espansione, nonostante il ridimensionamento dovuto alla crisi economica. In questo campo l'Italia svolge un ruolo da protagonista, sia nella cantieristica in generale che per le dimensioni della flotta di navi da crociera offerte, ma anche quale paese d'imbarco e destinazione, e quindi per volume d'affari veicolato. In virtù della posizione geografica privilegiata, nel cuore del Mediterraneo e con un notevole numero di scali lungo tutta la penisola, il nostro Paese si rivela per i turisti stranieri una meta ambita, con importanti riflessi anche sull'indotto turistico in terraferma.

Il ruolo di leadership dei porti italiani nella movimentazione dei flussi crocieristici

Nel segmento crocieristico, i dati più recenti – divulgati dalla divisione crociere di *Cemar Agency Network* di Genova – sembrano mostrare una ripresa nelle attività di movimentazione dei crocieristi nei porti italiani, dopo la flessione, seppure di minore entità rispetto ad altri settori del turismo, registratasi a cavallo della crisi economica. Nel 2011, infatti, si sarebbe registrato un nuovo e importante incremento dei valori relativi alla movimentazione dei crocieristi nei porti italiani, con una stima di 10.982.000 passeggeri (+16,94%) e 5.062 “toccate” nave (+4,81%). Le determinanti di tale crescita sono da ricercare nelle innovazioni che hanno caratterizzato il settore delle crociere nel corso dell'anno. Il *Gruppo Royal Caribbean*, ad esempio, ha accresciuto notevolmente la sua presenza nel Mediterraneo, facendo registrare un +45,4% rispetto al 2010, grazie a 23 navi, 2.525.200 passeggeri movimentati e 865 “toccate” nave. È migliorata sensibilmente, inoltre, la presenza del *Gruppo Carnival*, con un +17,25% rispetto al 2010, grazie a 51 navi, 1.724 “toccate” nave e circa 4.357.300 passeggeri movimentati²⁷. I porti italiani, quindi, mantengono una posizione di leadership in Europa

25 Attualmente in Calabria operano sette aziende nel campo del pescaturismo (di queste soltanto due offrono servizi correlati all'ittiturismo).

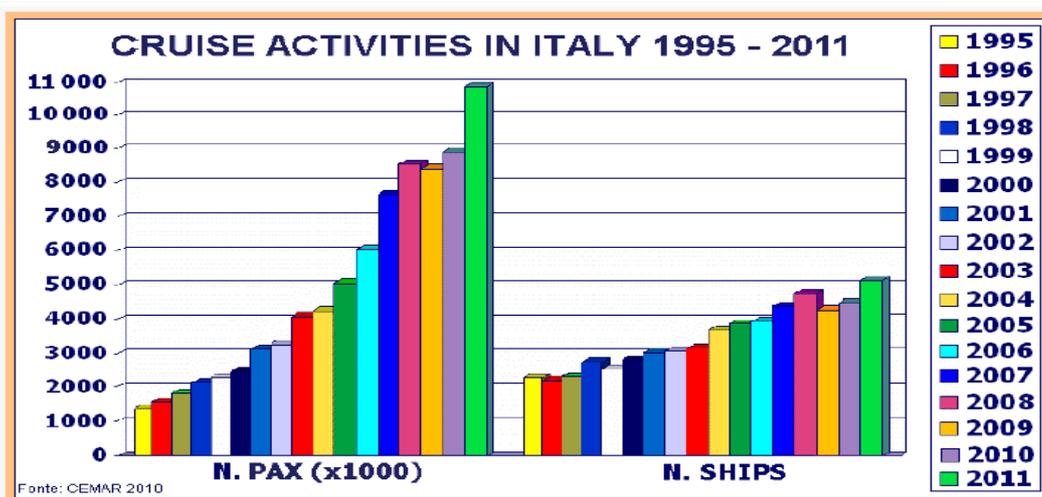
26 Il segmento del turismo crocieristico coinvolge un ventaglio molto ampio di attività economiche: turistica, armatoriale, marittima e portuale, finanziaria, assicurativa, cantieristica, logistica, commerciale, ecc.

27 A questo bisogna aggiungere altre importanti novità: la presenza, per la prima volta nel Mediterraneo, di ben 16 navi superiori ai 3.000 passeggeri, nonché gli itinerari di Norwegian Epic, la nuova ammiraglia di Norwegian Cruise Line da 4.200 passeggeri.

28 Tra i fattori determinanti del continuo sviluppo delle presenze di crocieristi vi è probabilmente la posizione geografica del bacino, che lo pone all'intersezione di tre continenti, l'ampliamento e diversificazione dell'offerta culturale e naturale, nonché l'introduzione sul mercato di nuove navi da parte delle prime due compagnie nazionali, *Costa* e *MSC Crociere*. La *Costa Crociere* è la principale compagnia di navigazione italiana dedicata all'attività crocieristica, nonché la quinta nel mondo, potendo disporre di una flotta che comprende un totale di 14 navi in servizio, 2 in costruzione e una in ordinazione. *MSC Crociere* può contare su 10 navi, di cui tre varate nel biennio 2008-2009, mentre altre sono in programma.

per quanto riguarda la movimentazione passeggeri, con in testa Civitavecchia che nel 2011 – con circa 2.458.000 passeggeri – ha superato Barcellona (2.430.000 passeggeri), per anni leader del Mediterraneo²⁸. A seguire, i porti di Venezia (1.650.000), Napoli (1.275.000), Livorno (945.000), Savona (931.000), Genova (874.000), Bari (525.000) e Palermo (519.000).

Graf. 1 - Attività crocieristiche in Italia per numero di passeggeri e navi (1995-2011; valori assoluti)



Fonte: Elaborazioni su dati CEMAR

Il comparto del turismo marittimo provinciale, seppure in crescita, riveste ancora un ruolo marginale

Le imprese in attività nel comparto del turismo marittimo provinciale a fine 2011 raggiungevano – secondo le statistiche fornite da *InfoCamere* – le 76 unità, manifestando una tendenza al miglioramento negli anni più recenti: +26,7% la variazione rispetto al 2009 (Tab. 1). L'analisi della distribuzione provinciale delle imprese operanti nel comparto del turismo marittimo (Graf. 2), ricostruita a partire dai dati raccolti nei Registri delle imprese, assegna il primo posto al territorio di Napoli in termini di consistenza di imprese attive (607 unità) con una incidenza sul totale nazionale pari al 7,4%. Il territorio della provincia di Roma registra la presenza di 523 iniziative, il 6,4% del totale, mentre immediatamente dopo si collocano le province di Rimini e Savona con, rispettivamente, 466 e 428 imprese attive. Tra le province calabresi, un ruolo di primo piano è ricoperto dalla provincia di Cosenza che, con 161 imprese attive nel comparto del turismo marittimo, occupa la 16-esima posizione della graduatoria nazionale, rappresentando il 2% dell'intero comparto italiano, mentre bisogna scendere al 39-esimo posto della graduatoria per trovare la provincia di Reggio Calabria che rappresenta lo 0,9% del totale nazionale (Tab. 9 in appendice statistica).

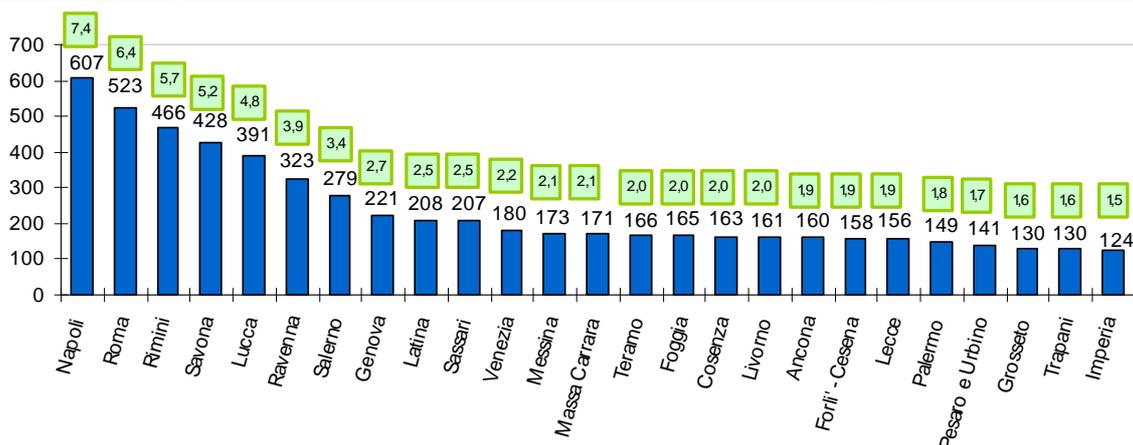
Considerando il numero degli addetti, infine, sulla base delle stime contenute nella banca dati ASIA fornita dall'ISTAT, nel 2009 il numero di occupati nel comparto del turismo marittimo provinciale dovrebbe essersi attestato sulle 120 unità, equivalenti al 17,5% del totale regionale e allo 0,6% di quello nazionale (Tab. 2).

Tab. 1 - Imprese attive nel comparto del Turismo marittimo in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	76	385	8.226
Quota % sul totale Italia	0,9	4,7	100,0
Variatione % 2011/2009	26,7	11,0	1,4

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati InfoCamere

Graf. 2 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto del Turismo marittimo (2011; val. assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Tab. 2 - Addetti delle imprese attive nel settore Turismo marittimo in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2009; valori assoluti)

Reggio Calabria	CALABRIA	ITALIA
120	685	19.184

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Asia Imprese 2009

Gli stabilimenti balneari

La verifica del numero degli stabilimenti balneari esistenti è molto complessa perché, in diversi casi, si tratta di unità che non sono imprese e/o che sono associate ad attività di servizi collegati al turismo²⁹ (ristorazione, alloggio alberghiero, ecc.).

Secondo le statistiche redatte da *InfoCamere*, a fine 2011 in provincia di Reggio Calabria, erano presenti 50 imprese attive nel comparto degli stabilimenti balneari, con una incidenza sul totale regionale del 17% e su quello nazionale dello 0,9%. Il comparto provinciale – in maniera simile a quanto registrato dalle ripartizioni territoriali di raffronto – evidenzia tassi di crescita positivi facendo registrare, rispetto al 2009, una variazione positiva del +8,7%, anche a seguito dell'emersione di attività che prima non venivano rilevate (Tab. 3). Ciò nonostante, se si considera la graduatoria nazionale delle province italiane per numero di imprese attive nel comparto degli stabilimenti balneari, l'unica provincia calabrese che si posiziona utilmente, tra le prime venticinque, è quella di Cosenza che, con 146 unità e una incidenza del 2,7% sul totale nazionale, occupa l'11-esima posizione (Graf. 3). Il podio più alto della classifica è detenuto dalla provincia romagnola di Rimini (448 unità), mentre Reggio Calabria si colloca al 35-esimo posto

²⁹ Si pensi, a titolo di esempio, ai servizi balneari gestiti dalle strutture alberghiere.

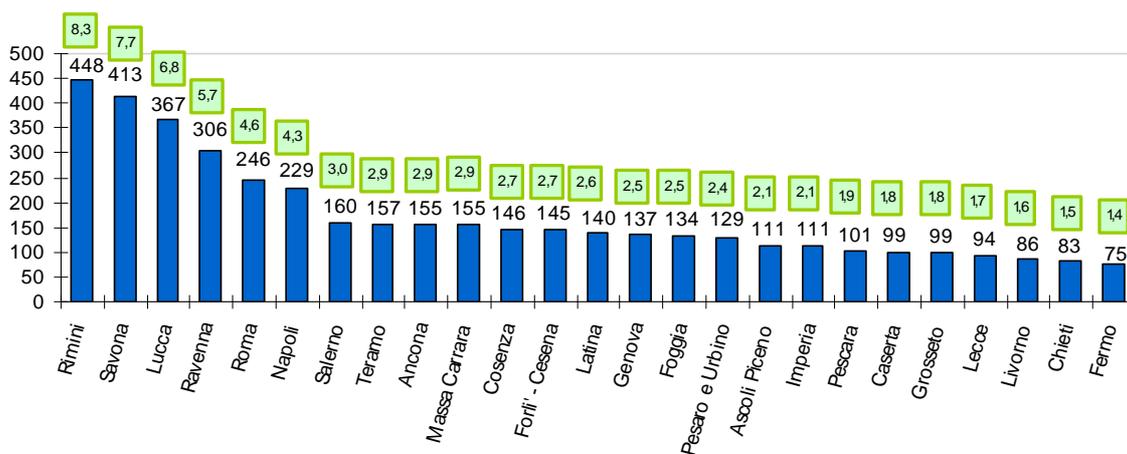
preceduta, al 28-esimo, dalla provincia di Catanzaro con 65 imprese attive (Tab. 10 in appendice statistica).

Tab. 3 - Imprese attive nel comparto degli Stabilimenti balneari in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; valori assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	50	295	5.387
Quota % sul totale Italia	0,9	5,5	100,0
Variatione % 2011/2009	8,7	11,3	4,4

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 3 - Graduatoria delle prime ventinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto degli Stabilimenti balneari (2011; val. assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Anche il comparto del noleggio di imbarcazioni da diporto mostra una crescita

A fine 2011, in provincia di Reggio Calabria si censiva la presenza di 26 imprese attive nel comparto del noleggio delle imbarcazioni da diporto, in crescita dell'85,7% rispetto al 2009 (Tab. 4). La variazione positiva fatta registrare a livello provinciale si riscontra, anche se in misura nettamente più modesta, anche sul territorio regionale (+9,8%), mentre il resto del Paese segna una flessione del 4%.

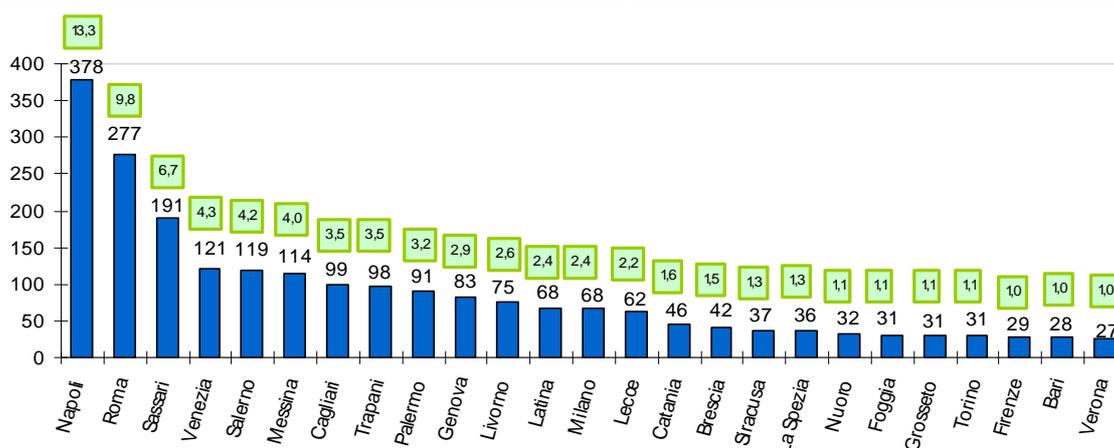
Quanto alla distribuzione provinciale delle imprese attive nel comparto del noleggio (Graf. 4), il primo posto della graduatoria è occupato dall'area territoriale della provincia di Napoli (378 unità), con una quota del totale nazionale del 13,3%, seguita dalla provincia di Roma (277 unità), che rappresenta il 9,8% delle imprese italiane. La provincia reggina – nonostante i tassi di crescita positivi registrati nell'ultimo biennio – rappresentava nel 2011 soltanto lo 0,9% del totale nazionale, collocandosi al 26-esimo posto della graduatoria nazionale (Tab. 11 in appendice statistica), seguita dalle altre province calabresi: Catanzaro (30-esima), Vibo Valentia (34-esima), Cosenza (35-esima) e Crotone (48-esima).

Tab. 4 - Imprese attive nel comparto del Noleggio imbarcazioni da diporto e mezzi di trasporto marittimi e fluviali in provincia di Reggio Calabria, in Calabria ed in Italia (2011; val. assoluti ed in percentuale)

	Reggio Calabria	Calabria	ITALIA
Valori assoluti	26	90	2.835
Quota % sul totale Italia	0,9	3,2	100,0
Variatione % 2011/2009	85,7	9,8	-4,0

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

Graf. 4 - Graduatoria delle prime venticinque province italiane per numero di imprese attive nel comparto del Noleggio imbarcazioni da diporto e mezzi di trasporto marittimi e fluviali (2011; val. assoluti ed incidenze percentuali)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamere

La valutazione sulle acque di balneazione

L'Italia è il paese europeo con il maggior numero di spiagge: con 4.921 siti di balneazione sui 13.741 totali, il nostro Paese detiene il 35,8% della costa balneabile del continente europeo (dopo l'Italia ci sono la Francia, la Spagna e la Grecia).

Il *Rapporto sulle acque di balneazione 2012* – redatto dal Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali sulla base dei risultati delle analisi delle acque di balneazione compiute nella stagione precedente – ha rilevato che la parte di costa balneabile era pari, nel 2011, al 62,8% e quella off limit costituiva, pertanto, il 37,2%. Quest'ultima quota comprende, oltre ai litorali interdetti alla balneazione perché inquinati, anche le coste non accessibili, quelle coperte da porti, le foci di fiumi, ecc..

Nella stagione balneare 2011, il numero di siti conformi ai valori guida fissati dall'UE è aumentato del 7,3% rispetto all'anno precedente, raggiungendo l'82,3% di acque conformi ai valori guida³⁰ e giudicate perciò di qualità eccellente, contro una media europea³¹ del 77,1%. A queste, va aggiunto un ulteriore 8,9% di acque di qualità sufficiente o buona. Questo dato assume una

I siti balneabili italiani

30 Direttiva 2006/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2006 relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione, recepita in Italia dal D. Lgs. Del 30 maggio 2008 n. 116.

31 Le coste italiane sono le più controllate d'Europa, con una rete di monitoraggio capillare e con un livello di tutela tra i più alti dell'Unione europea. Il programma di monitoraggio delle acque di balneazione, nello specifico, viene svolto dalle Regioni attraverso le ARPA (Agenzie regionali di protezione ambientale) da aprile a settembre di ogni anno su oltre 5.000 punti di balneazione, marini, lacustri e fluviali (Fonte: Ministero della Salute).

sono i più controllati in Europa

L'indice di balneabilità della provincia

Prime riflessioni sulle possibilità di sviluppo delle filiere innovative a livello provinciale

particolare significatività se confrontato con l'estensione della costa e la forte antropizzazione del territorio nazionale.

Nel complesso, l'Italia è il paese europeo con il maggior numero di acque di balneazione sicure: sono 5.549 le aree di balneazione sicure (nel 2011, di cui 4.902 acque marine e 647 acque interne).

Gli indicatori di balneabilità su scala regionale evidenziano situazioni fortemente difformi, dovute alla effettiva qualità delle acque ma anche alle caratteristiche fisiche dei litorali, in alcuni casi largamente inaccessibili e in altri maggiormente fruibili (Tab. 5). La provincia di Reggio Calabria, in particolare, si colloca al 23-esimo posto delle province italiane per indice di balneabilità, con una quota di costa balneabile sul totale lunghezza costa pari all'83,5% (Graf. 5).

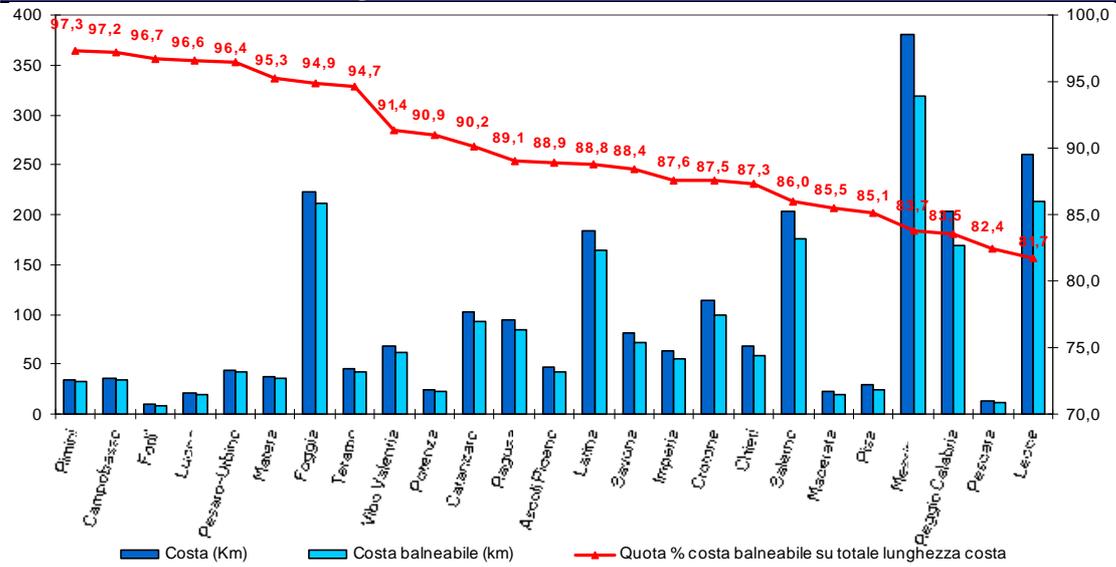
Da un punto di vista generale, le filiere innovative della provincia dello Stretto, pur evidenziando performance di crescita positive in tutti i comparti, risultano ancora prevalentemente sottodimensionate. A ben vedere, trattandosi di comparti intimamente connessi alle attività portuali ed al turismo, essi risentono della bassa specializzazione di tali attività a livello regionale e che, al contempo, sono indice di possibili opportunità di sviluppo, qualora si puntasse su progetti di espansione capaci di integrare le strutture portuali esistenti con il turismo, come del resto si sta verificando per altre realtà italiane, dove le normali funzioni portuali (transito di merci e persone da e verso altre destinazioni) vengono integrate da servizi e utilities sia per il vettore che per il passeggero. Nel breve periodo, inoltre, azioni di crescita delle filiere potrebbero puntare alla riduzione della stagionalità nel turismo che risulta, allo stato dell'arte, molto concentrata nelle località del turismo balneare della provincia reggina. Ulteriori effetti positivi potrebbero ottenersi dall'inserimento della provincia reggina nel circuito del turismo crocieristico, così come dal potenziamento dei porticcioli turistici, che potrebbe favorire una maggiore crescita del turismo da diporto. Da considerare, infine, che qualunque politica di espansione dovrà prevedere un uso razionale delle risorse ambientali, che costituisce la chiave di volta per uno sviluppo sostenibile del turismo.

Tab. 5 - Balneabilità delle coste regionali (2011; valori assoluti ed in %)

	Lunghezza della costa marina (km)	Aree di balneazione
Molise	33	33
Basilicata	61,5	60
Friuli Venezia Giulia	111,7	57
Abruzzo	125,8	118
Emilia Romagna	139,5	96
Veneto	148,1	96
Marche	180,6	240
Liguria	342,2	406
Lazio	361,5	274
Campania	512,4	348
Toscana	597,9	367
Calabria	715,7	651
Puglia	994,7	671
Sicilia	1483,9	824
Sardegna	2002,3	660
ITALIA	7810,9	4902

Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali

Graf. 5 - Le prime venticinque province italiane per incidenza della costa balneabile sul totale della lunghezza della costa (2009; valori assoluti in km e valori %)



Fonte: Elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali

4. Le infrastrutture del Mare

L'offerta di infrastrutture e servizi

Da un punto di vista generale, la dotazione di infrastrutture³² rappresenta uno dei principali fattori di crescita dei sistemi economici locali, se si considera che il complesso delle infrastrutture, la sua efficienza ed affidabilità influisce positivamente sulle dinamiche di sviluppo, determinando la competitività³³ delle singole aree. Di fatto, una buona dotazione infrastrutturale, influenzando in maniera decisiva il potenziale di sviluppo di un'area, determina il livello di competitività ed attrattività del territorio stesso, sia per il sistema delle famiglie che in esso vivono che per quello delle imprese che in esso producono.

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture portuali sono identificabili nell'insieme dei mezzi fisici e logistici che le rendono in grado di offrire servizi di alta qualità e in linea con le richieste del mercato, nonché con le moderne esigenze dei sistemi integrati di gestione dei flussi passeggeri e merci. Per tale ragione, la valutazione della dotazione di infrastrutture portuale deve essere effettuata tenendo conto non soltanto degli impianti, attrezzature, superfici delle aree di stoccaggio, ecc., ma anche, e soprattutto, dell'analisi delle interconnessioni con la rete dei trasporti a livello regionale, così come con le piattaforme logistiche e i servizi disponibili in loco, tutti elementi in grado di generare valore aggiunto rispetto alla normale gestione dei flussi in transito (passeggeri e merci) nei porti. Ne deriva che, al di là della dimensione e delle caratteristiche delle infrastrutture, la competitività di un porto si identifica con la sua capacità di vantare un'offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi in grado da una parte, di rispondere alle esigenze di efficienza ed affidabilità di mercato e, dall'altra, di attrarre maggiori flussi di traffico.

Ciò premesso, dal grafico 1 è possibile desumere come, nel 2010, la provincia di Reggio Calabria – grazie anche all'importanza rivestita dal porto di Gioia Tauro – registri un indice di dotazione portuale complessivo pari a 376,8 (N.I. Italia= 100), che permette alla provincia dello Stretto di posizionarsi al nono posto nella graduatoria nazionale, precedendo tutte le altre realtà calabresi (Vibo Valentia 24-esima; Crotone 45-esima; Cosenza 49-esima; Catanzaro 56-esima).

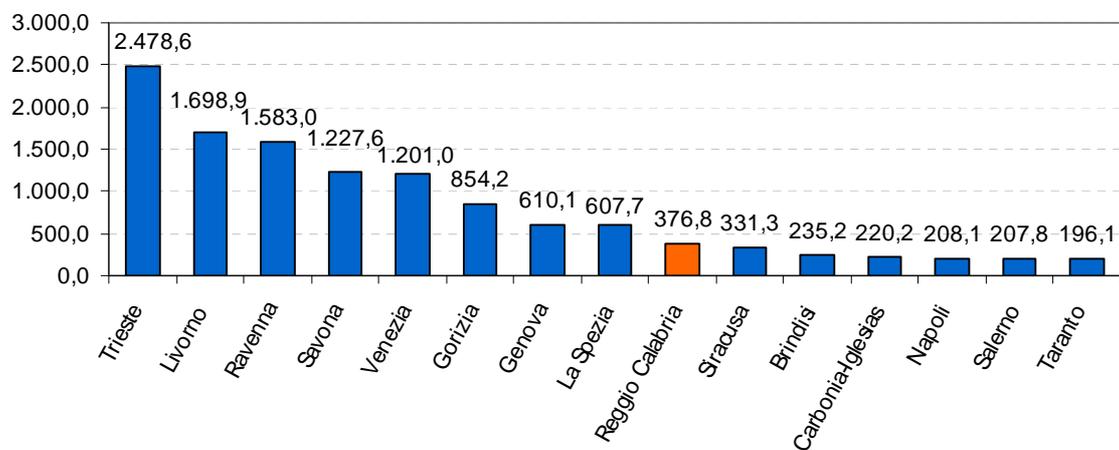
32 Le infrastrutture che insistono su un'area sono raggruppabili in due categorie: a) infrastrutture economiche; b) infrastrutture sociali. Le infrastrutture economiche si dividono, a loro volta, in infrastrutture di trasporto/intermodali (strade, ferrovie, porti e aeroporti) ed in quelle di supporto all'economia (impianti e reti energetico-ambientali, reti telematiche, reti bancarie), mentre per infrastrutture sociali si intendono le strutture scolastiche, i complessi ricreativo-culturali e le strutture sanitarie, ossia tutte quelle infrastrutture che si rivolgono maggiormente alla popolazione e in particolare alle famiglie.

33 Occorre sottolineare come un'efficiente rete di trasporti che colleghi il territorio ai principali mercati di sbocco, una logistica funzionale alle esigenze delle imprese e la presenza di reti per la comunicazione costituiscono fattori che facilitano l'attività d'impresa, tanto che il sistema di infrastrutture diventa un fattore di preferenza nelle scelte di localizzazione imprenditoriale, rappresentando uno dei cosiddetti vantaggi localizzativi di area.

La capacità di accesso

Le infrastrutture terrestri disponibili (reti stradali, autostradali e ferrate), così come i collegamenti con le stesse (allacci porto-infrastrutture), rappresentano un punto cruciale per lo sviluppo dell'intermodalità³⁴ del traffico merci e passeggeri. Da questo punto di vista, la Calabria con 22 strutture portuali al 2011, equivalenti all'8,1% del totale nazionale, evidenzia una situazione piuttosto eterogenea sia con riferimento alle singole strutture portuali che al resto del Paese (Tab. 1). Per quanto riguarda i collegamenti terrestri, ad esempio, la distanza dei porti calabresi dalla stazione ferroviaria risulta mediamente minore rispetto al resto del Paese (3,1 km contro 8,2 km); da osservare, in particolare, che proprio il porto di Reggio Calabria, maggiormente orientato al traffico passeggeri, evidenzia la distanza media minore dalla stazione ferroviaria (2 km). Nel caso degli accessi aeroportuali e autostradali – strutture ancora largamente sottodimensionate a livello regionale – la vicinanza ai porti calabresi risulta mediamente più alta: distanza media tra porto e aeroporto 63,8 km (Italia 56,5 km); distanza media dal casello autostradale 45,9 km (Italia 33,3 km). Anche in questo caso, il porto dello Stretto – potendo godere di particolari vantaggi localizzativi – evidenzia, rispetto ai punti di accesso, delle distanze inferiori alla media regionale e nazionale (distanza media tra porto e aeroporto 39,8 km; distanza media dal casello autostradale 15,7 km).

Graf. 1 - Graduatoria delle prime quindici province italiane per dotazione portuale (2011; N.I. Italia = 100)



Fonte: Istituto G. Tagliacarne

34 L'intermodalità prevede l'impiego di diversi mezzi di trasporto per lo stesso carico senza la necessità di interventi di manipolazione o riconfezionamento.

Tab. 1 - Opere ed infrastrutture portuali per Capitaneria di Porto della Calabria ed in Italia
(2011; valori assoluti ed incidenza percentuale sul totale Italia)*

	Vibo Valentia Marina		Gioia Tauro		Reggio Calabria		Crotone		Corigliano Calabro		CALABRIA		ITALIA	
	Valori assoluti	Inc. %	Valori assoluti	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Valori assoluti	Inc. %	Valori assoluti	Inc. %	Valori assoluti	
Numero di porti	6	2,2	1	0,4	6	2,2	5	1,9	4	1,5	22	8,1	270	
Distanze medie dei porti (km)	dalla staz. ferroviaria più vicina	2,7	-	4,0	-	2,0	-	4,8	-	3,0	-	3,1	-	8,2
	dall'aeroporto più vicino	68,8	-	70,0	-	39,8	-	43,4	-	116,0	-	63,8	-	56,5
	dal casello autostrad. più vicino	64,8	-	10,0	-	15,7	-	65,2	-	47,5	-	45,9	-	33,3
Aree di transito passeggeri	Numero totale	2	0,5	-	-	12	2,9	-	-	1	0,2	15	3,6	419
	Superficie complessiva (mq)	3.012	0,2	-	-	730	0,1	-	-	n.d.	-	3.742	0,3	1.213.752
Aree di raccordo mezzi di trasporto	Numero totale	-	-	-	-	17	2,9	-	-	-	-	17	2,9	583
	Superficie complessiva (mq)	-	-	-	-	10.355	9,2	-	-	-	-	10.355	9,2	112.131
Aree di stoccaggio (piazzi)	Numero totale	9	3,6	n.d.	-	2	0,8	-	-	2	0,8	13	5,2	252
	Superficie complessiva (mq)	31.655	0,2	2.200.000	15,3	21.605	0,2	-	-	13.000	0,1	2.266.260	15,7	14.397.229
Capacità complessiva serbatoi per prodotti petroliferi e altri prodotti liquidi (mc)			33.385	0,3	-	-	-	-	-	n.d.	-	33.385	0,3	
Capacità complessiva silos (metri cubi)			-	-	-	-	-	n.d.	-	n.d.	-	n.d.	-	
Capacità complessiva magazzini a temperatura controllata (metri cubi)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Capacità complessiva altri magazzini (mc)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Impianti di gestione e smaltimento scarichi e rifiuti di carico delle navi	Numero totale	2	4,4	-	-	-	-	1	2,2	-	-	3	6,7	45
	Superficie complessiva (mq)	6.036	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6.036	3,0	202.518
Numero di attrezzature per carico e scarico	containers	-	-	210	15,8	-	-	3	0,2	-	-	213	16,0	1.331
	merce non containerizzata	4	0,1	40	1,3	8	0,3	16	0,5	10	0,3	78	2,5	3.092
Accosti	Numero	17	0,9	19	1,0	30	1,5	8	0,4	14	0,7	88	4,4	1.992
	Lunghezza complessiva (metri)	4.844	1,0	5.555	1,2	5.993	1,3	2.753	0,6	3.323	0,7	22.468	4,8	463.652
	Superf. tot. delle banchine (mq)	119.815	1,2	155.031	1,6	119.757	1,2	n.d.	-	310.000	3,2	704.603	7,3	9.690.080
Numero di accosti che effettuano servizio di:	Passengeri	7	1,4	-	-	14	2,7	-	-	-	-	21	4,1	514
	Prodotti petroliferi	2	1,3	-	-	1	0,7	-	-	-	-	3	2,0	153
	Altre merci liquide	-	-	1	0,8	-	-	-	-	-	-	1	0,8	122
	Merci secche alla rinfusa	1	0,3	-	-	2	0,7	-	-	-	-	3	1,0	286
	Merci in colli	1	0,3	2	0,6	1	0,3	-	-	-	-	4	1,3	313
	Container	-	-	4	2,4	1	0,6	-	-	-	-	5	3,0	165
	RO/RO	-	-	3	0,8	10	2,6	-	-	-	-	13	3,4	379
	Altre merci	1	0,4	5	2,2	2	0,9	-	-	-	-	8	3,4	232
	Pescato	7	1,8	1	0,3	6	1,6	2	0,5	2	0,5	18	4,7	385
	Diporto	9	1,3	5	0,7	11	1,6	2	0,3	5	0,7	32	4,7	682
	Merci di servizio	4	1,8	1	0,4	3	1,3	-	-	2	0,9	10	4,5	223
	Ormeggio navi militari	5	2,3	-	-	6	2,8	-	-	1	0,5	12	5,6	213
Numero di accosti dotati di binari:	collegati alla rete ferroviaria	-	-	-	-	4	1,4	-	-	-	-	4	1,4	288
	non collegati alla rete ferrov.	2,7	32,9	4	48,8	2	24,4	4,8	58,5	3	36,6	3,1	37,8	8,2

* Mq: metri quadri; Mc: metri cubi; n.d.: dati non disponibili.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali

La dotazione infrastrutturale inerente al traffico passeggeri

I collegamenti tra i terminal e l'entroterra

Ponendo il focus dell'analisi sulla capacità di gestione del flusso passeggeri e sull'offerta di servizi agli stessi, dall'osservazione della tabella 2 si ricava come, considerando il parametro "distanza" nei collegamenti tra gli scali e l'entroterra, i terminal passeggeri di Villa San Giovanni e Reggio Calabria risultino maggiormente vicini, rispetto al resto dei porti della Calabria e dell'Italia, alle infrastrutture terrestri. Il parametro dell'accesso alle infrastrutture terrestri, vale a dire il numero e la superficie delle aree di raccordo ai mezzi di trasporto, risulta del tutto speculare a quello della distanza. Sempre con riferimento allo stesso parametro, i porti della provincia reggina evidenziano, se confrontati con il flusso passeggeri, un basso livello di profondità nell'offerta di bus, treno, taxi e pullman turistici, probabilmente in quanto condizionati dalla tipologia di traffico passeggeri che li caratterizza, in prevalenza, in transito verso

La dimensione dell'offerta di servizi

la Sicilia. Degna di nota è la superficie di raccordo ai treni posseduta dallo scalo di Villa San Giovanni pari a 10.000 mq (Italia= 12.590). La qualità dei terminal passeggeri si completa con l'offerta dei servizi delle aree di transito (sale di attesa, biglietterie, ecc.). Sotto tale profilo, i terminal dei porti della provincia di Reggio Calabria, che assumono un peso di tutto rilievo sul territorio regionale, risultano dotati di 2 sale di attesa (2,6% l'incidenza sul totale nazionale) per una superficie di 160 mq, 4 piazzali parcheggio (3,4% l'incidenza sul totale nazionale) per una superficie di 480 mq e 6 biglietterie (3,7% l'incidenza sul totale nazionale) per una superficie di 90 mq.

Tab. 2 - Opere ed infrastrutture portuali per Porto in provincia di Reggio Calabria – Terminal passeggeri per traghetti (cabotaggio) e navi da crociera (2011; valori assoluti ed incidenza percentuale rispetto al totale Italia)

	Capitaneria di porto														PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA		TOTALE CALABRIA		TOTALE ITALIA			
	Gioia Tauro		Reggio Calabria		Bagnara Calabria		Roccella Jonica		Saline Joniche		Scilla		Villa San Giovanni		TOTALE		Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	
	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %								
Distanza dalla stazione ferrov. più vicina (km)	4,0	-	3,0	-	1,0	-	2,0	-	4,0	-	1,0	-	1,0	-	2,0	-	-	-	3,1	-	8,2	
Distanza dall'aeroporto più vicino (km)	70,0	-	10,0	-	30,0	-	109,0	-	30,0	-	35,0	-	25,0	-	39,8	-	-	-	63,8	-	56,5	
Distanza dal casello autostrad. più vicino (km)	10,0	-	2,0	-	10,0	-	46,0	-	35,0	-	n.d.	-	1,0	-	15,7	-	-	-	45,9	-	33,3	
Aree di transito passeggeri	Sale d'attesa	Num.	-	-	1	1,3	-	-	-	-	-	-	1	1,3	-	-	2	-	2	-	76	
		Sup. (mq)	-	-	100	0,1	-	-	-	-	-	-	-	60	0,1	-	-	160	-	160	-	108.136
	Piazzali parcheggio	Num.	-	-	3	2,6	-	-	-	-	-	-	1	0,9	-	-	4	-	6	-	116	
		Sup. (mq)	-	-	400	0	-	-	-	-	-	-	80	0,0	-	-	480	-	3.480	-	1.075.547	
	Aree Commerc. "duty free"	Num.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	66
		Sup. (mq)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	11.717
Biglietterie	Num.	-	-	3	1,9	-	-	-	-	-	-	3	1,9	-	-	6	-	7	-	161		
	Sup. (mq)	-	-	40	0,2	-	-	-	-	-	-	50	0,3	-	-	90	-	102	-	18.352		
Aree di raccordo mezzi di trasporto	Bus	Num.	-	-	1	1,9	-	-	-	-	-	2	3,8	-	-	3	-	3	-	52		
		Sup. (mq)	-	-	30	0,1	-	-	-	-	-	-	60	0,2	-	-	90	-	90	-	26.313	
	Treno	Num.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	66,7	-	-	6	-	6	-	9		
		Sup. (mq)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000	79,4	-	-	10.000	-	10.000	-	12.590		
	Taxi	Num.	-	-	1	1,2	-	-	-	-	-	4	4,7	-	-	5	-	5	-	86		
		Sup. (mq)	-	-	30	0,1	-	-	-	-	-	200	0,6	-	-	230	-	230	-	31.033		
Pullman turistici	Num.	-	-	1	0,2	-	-	-	-	-	2	0,5	-	-	3	-	3	-	436			
	Sup. (mq)	-	-	30	0,1	-	-	-	-	-	5	0,0	-	-	35	-	35	-	42.195			

* Mq: metri quadri; n.d.: dati non disponibili.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali

La capacità di movimentazione del traffico merci

Se si esamina la media delle dotazioni operative centrate sulla capacità di movimentazione o dei servizi (accosti, magazzini e piazzali, arredamento meccanico o numero di binari ferroviari) forniti dagli scali calabresi, essa risulta al di sotto di quella nazionale (Tabb. 3, 4, 5). Ne deriva che la portualità calabrese, pur essendo sufficientemente diffusa, è in larga parte caratterizzata da un'infrastrutturazione per lo più di piccole dimensioni e ancora da implementare, al fine di poter meglio sfruttare le potenzialità connesse alla crescita degli scambi commerciali.

Il porto di Gioia Tauro, con 2.200.000 mq di superficie destinati alle aree di stoccaggio (equivalenti al 15,4% del totale dei porti italiani), risulta quello di maggiori dimensioni, non soltanto tra le strutture portuali della Calabria, ed è prevalentemente orientato al

transshipment ovvero al trasbordo dei container³⁵ dalle navi internazionali alle navi feeder. In tale tipologia di porti, i container vengono trasbordati dalle navi “madri” alle navi “feeder” di capacità inferiore, per essere poi trasportati fino agli scali di import-export. Da un punto di vista strettamente qualitativo la dotazione di attrezzature per il carico/scarico container del porto di Gioia Tauro è costituita da: 27 portainer (20,1% del totale nazionale), 140 transtainer gommata (55,8% del totale nazionale), 6 reachsteacker e 37 stradale carrier. Rispetto al carico/scarico della merce non containerizzata, invece, le attrezzature in dotazione si attestano a 32 gru di vario genere ed a 8 motrici per posizionamento semirimorchi. La particolare vocazione del porto di Gioia Tauro, centrata prevalentemente sul transito, rappresenta un vantaggio competitivo rispetto ad altre realtà portuali nell’ambito del Mediterraneo.

Tab. 3 - Opere ed infrastrutture portuali per Porto in provincia di Reggio Calabria – Numero e superficie complessiva delle aree di stoccaggio (piazzi) (2011; valori assoluti ed incidenza percentuale rispetto al totale Italia)

		Capitaneria di Porto								TOTALE PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA		TOTALE CALABRIA		TOTALE ITALIA
		Gioia Tauro	Reggio Calabria	Bagnara Calabra	Roccella Jonica	Saline Joniche	Scilla	Villa San Giovanni	TOTALE	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.	Inc. %	Val. ass.
Numero totale		n.d.	2	-	-	-	-	n.d.	2	2	0,8	13	5,2	252
Superficie complessiva (mq)		2.200.000	3.000	-	-	-	-	18.605	21.605	2.221.605	15,4	2.266.260	15,7	14.397.229
Per prodotti petroliferi	Serbatoi	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	1,5	920
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.385	0,4	9.016.847
	Oleodotti	Presenza	no	no	no	no	no	no	no	-	-	-	-	-
Per altri prodotti liquidi	Serbatoi	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	573
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	772.229
	Oleodotti	Presenza	no	no	no	no	no	no	no	-	-	-	-	-
Per prodotti alimentari	Silos	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	224
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.187.282
	Magazzini a temperatura controllata	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	666.512
	Altri magazzini	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	789.532
Per altri prodotti	Silos	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2,3	176
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	416.547
	Magazzini a temperatura controllata	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.587
	Altri magazzini	Numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133
Capacità (mc)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.435.014	

* Mq: metri quadri; mc: metri cubi; n.d.: dati non disponibili.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali

35 I container, come meglio precisato nel seguito del capitolo, sono unità standardizzate di condizionamento della merce che facilitano il trasporto intermodale senza manipolazione della merce durante il trasferimento.