

# INDICE

1.	La green economy nella filiera dell'economia del mare.....	1
2.	La sostenibilità nei porti .....	5
3.	La green economy nel settore nautico: i settori di intervento e alcuni casi di studio di successo .....	7
4.	Valorizzazione dei territori e delle aree marine protette .....	10
5.	Verso la frontiera della green economy: quali strade.....	24



## Aree protette e sostenibilità ambientale come fattori strategici di sviluppo

### 1. La green economy nella filiera dell'economia del mare

Nel momento in cui si guarda al mare come una risorsa da proteggere, il pensiero va direttamente a tutte le attività che ad esso sono collegate, che in un modo o nell'altro sono a diretto contatto: dalla cantieristica alla pesca, dai trasporti marittimi al turismo marino e nautico in particolare, dalle attività estrattive off-shore alla ricerca e regolamentazione ambientale.

Attività che sono state ben definite e quantificate dal punto di vista economico nel "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare", realizzato da Unioncamere<sup>1</sup>, e presentato in occasione dei Primi Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare svoltisi a Gaeta lo scorso aprile.

Un volto della nostra economia che nel 2011 ha prodotto 41,3 miliardi di euro di valore aggiunto (2,9% del totale nazionale), grazie ad un bacino lavorativo formato da circa 800mila occupati (3,2% dell'occupazione complessiva del Paese), e che sta dimostrando una particolare attenzione al tema della sostenibilità, innovando nel campo dell'eco-efficienza, riqualificando processi produttivi e offerte di prodotti e servizi, cogliendo in questo modo tutte le opportunità di upgrading competitivo offerte dalla green economy.

Circa un quarto delle imprese industriali e dei servizi dell'economia del mare (con riferimento a quelle con almeno un dipendente) ha investito nel triennio 2009-2011 e/o ha programmato di investire nel 2012, in prodotti e tecnologie green a maggior risparmio energetico e/o a minor impatto ambientale: quasi 25mila imprese in tutto, pari al 24% delle circa 103mila imprese dell'economia del mare rientranti nel campo di osservazione<sup>2</sup>.

Un comportamento aziendale che lega tutti i settori dell'economia del mare, considerando che in ogni caso oltre il 20% delle imprese si è impegnata negli ultimi quattro anni nel campo della sostenibilità ambientale. Configurandosi come settori industriali, con processi produttivi spesso dall'elevato impatto ambientale, quello delle estrazioni marine, della filiera ittica e della cantieristica, rappresentano i casi in cui è più alta la propensione ad investire nell'eco-efficienza: nei primi due settori, le imprese investitrici arrivano a rappresentare quasi il 30% del totale (industrie estrazioni marine: 28,3%; filiera ittica: 28,5%) e nel terzo, quello della filiera cantieristica, la quota del 25,5% è comunque al di sopra della media generale di un punto e mezzo percentuale. Un settore, quest'ultimo, che si trova in forte difficoltà, il cui rilancio passa anche da un paradigma tecnologico innovativo, che vede, ad esempio, proprio nell'adozione di tecnologie di risparmio energetico o di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili per i sistemi di propulsione delle navi (come si vedrà più avanti) un passaggio tecnologico fondamentale per il suo rilancio, coniugando così competitività e rispetto delle normative ambientali. Lievemente al di sotto della stessa media

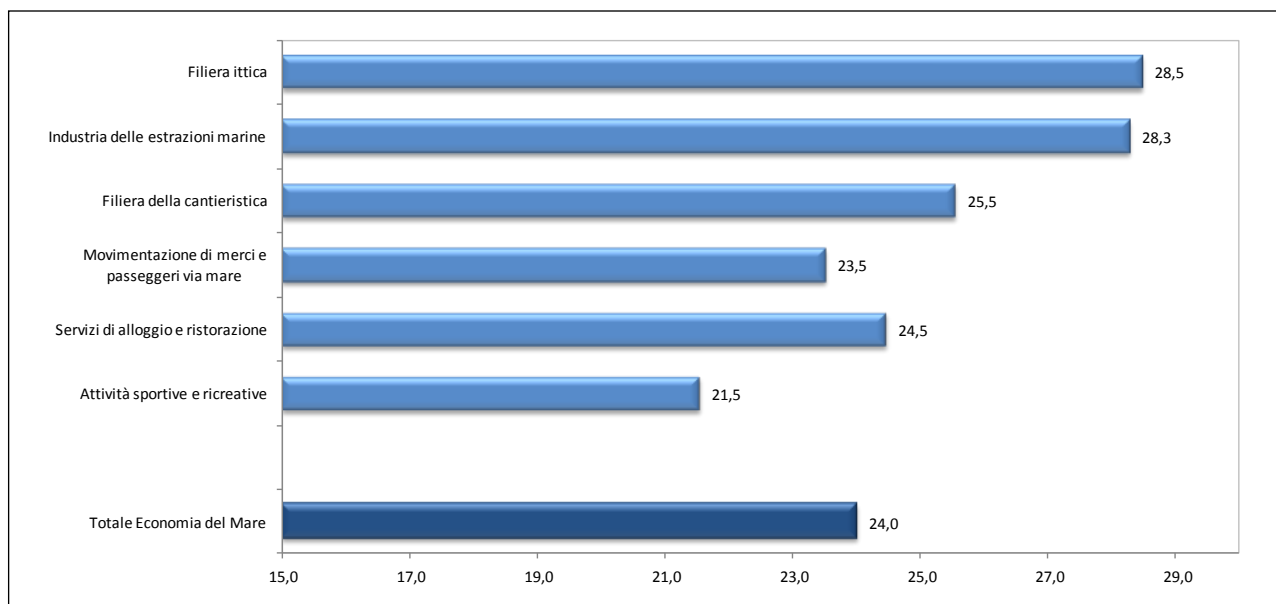
---

<sup>1</sup> I settori dell'economia del mare sono i seguenti: filiera ittica; industria delle estrazioni marine; filiera della cantieristica; movimentazione di merci e passeggeri via mare; servizi di alloggio e ristorazione; attività sportive e ricreative (cfr. Unioncamere-CamCom, *Secondo Rapporto sull'Economia del Mare*, 2013).

<sup>2</sup> Si precisa che si tratta di imprese con almeno un dipendente, appartenenti ai settori dell'economia del mare individuati nel Rapporto Unioncamere (Unioncamere-CamCom, *op.cit.*).

generale si colloca invece il settore della movimentazione merci e persone, dove sono circa 23 su 100 le imprese che hanno investito negli ultimi quattro anni in tecnologie green.

**Incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare che hanno investito o hanno programmato di investire tra il 2009 e il 2012 in prodotti e tecnologie green\* sul totale delle imprese, per settore**  
*(incidenze percentuali sul totale delle imprese del settore)*



\* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 e/o hanno programmato di investire nel 2012 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Nell'ottica del turismo sostenibile, particolarmente apprezzabile è l'attenzione nei confronti dell'ambiente mostrata dalle imprese dei servizi di alloggio e ristorazione (con specifico riferimento a quelle localizzate nelle province costiere), alla luce del fatto che ben un quarto (24,5%) degli operatori del settore ha realizzato investimenti in eco-efficienza. Infine, vuoi anche per ragioni 'fisiologiche' legate alla natura stessa dei processi produttivi, è minore la diffusione della green economy tra le attività sportive e ricreative, dove, comunque, circa un quinto delle imprese (21,5%) si è impegnato nell'ambito della sostenibilità ambientale.

Va segnalato, infine, che vi è un forte legame fra investimento green ed occupazione, a testimoniare la forte potenzialità occupazionale che il settore della green economy può attivare. Infatti, le imprese marittime "green" che hanno programmato di fare assunzioni nel 2012 sono il 25%, contro un dato complessivo per l'intero apparato produttivo (industria e servizi) pari ad appena il 14,4%. Si arriva in particolare al 36,2% per le imprese ittiche green, al 29% per quelle delle estrazioni, con un minimo, comunque più alto della media nazionale, del 22,9%, per i trasporti marittimi.

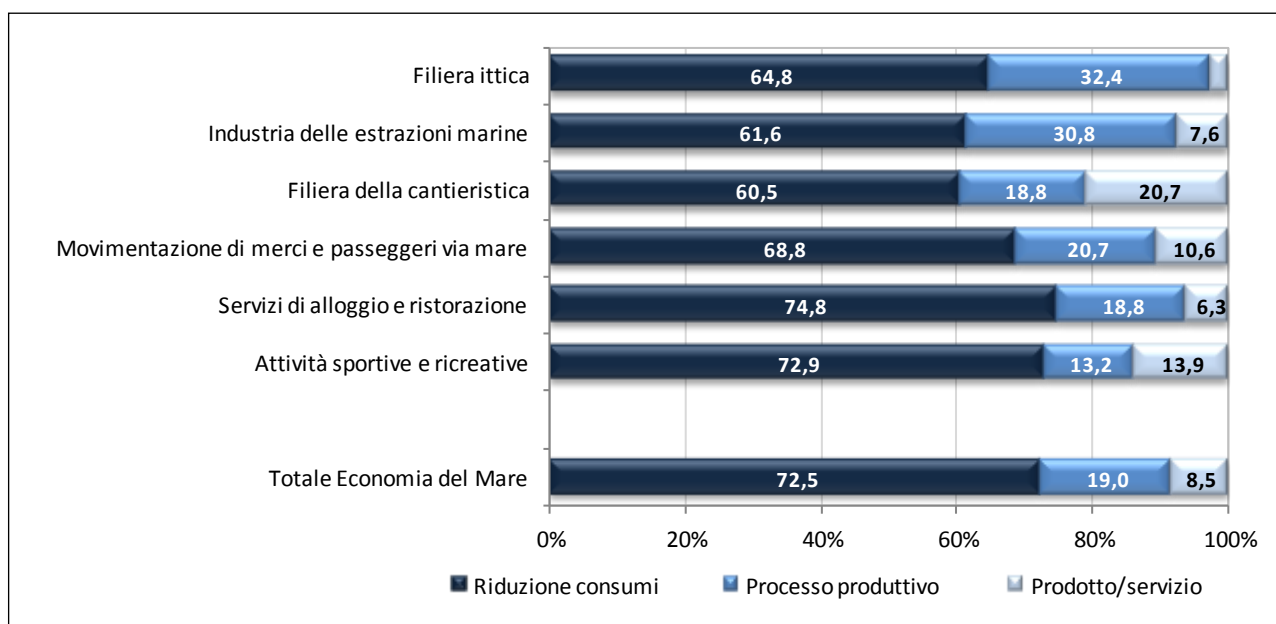
Questa maggiore dinamicità in campo occupazionale deve essere chiaramente accompagnata da una gestione integrata del territorio che preveda il dialogo tra il mondo produttivo e quello della formazione, per garantire, alle imprese, di trovare le figure con il giusto bagaglio di conoscenze e

competenze (anche in tema green) e, ai giovani, di avere chance di impiego in questo importante segmento della nostra economia.

Considerando il grave calo generale degli investimenti nel 2012, è quindi possibile affermare che, anche in piena recessione, la green economy rimane una priorità per la filiera del mare, perché in grado di trasmettere competitività, frutto della nuova qualificazione dei processi e prodotti che implica.

Volendo entrare maggiormente nel dettaglio degli investimenti green, con specifico riferimento alle imprese che hanno già investito nel periodo 2009-2011<sup>3</sup>, si scopre che in tutti i settori, e in particolare in quello turistico e culturale/ricreativo, l'obiettivo primario è la riduzione dei consumi energetici e delle materie prime. Ciò è verosimilmente spiegabile considerando che gli input rappresentano il primo anello della catena produttiva, tale per cui, intervenire in questa fase (riduzione dei consumi e recupero di efficienza) produce effetti positivi a cascata su tutte le altre fasi successive, senza contare i benefici risvolti sul piano della redditività aziendale.

**Distribuzione delle imprese dell'economia del mare che hanno investito tra il 2009 e il 2011  
in prodotti e tecnologie green\*, per finalità degli investimenti e settore  
(composizioni percentuali)**



N.B. Il valore degli investimenti sul prodotto/servizio della filiera ittica è pari a 2,8%.

\* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Gli investimenti finalizzati alla diminuzione dell'impatto ambientale dei processi produttivi sono meno rilevanti, tranne che nella filiera estrattiva e in quella ittica, dove ovviamente i processi produttivi assorbono una quota molto rilevante del valore finale del prodotto (tali investimenti

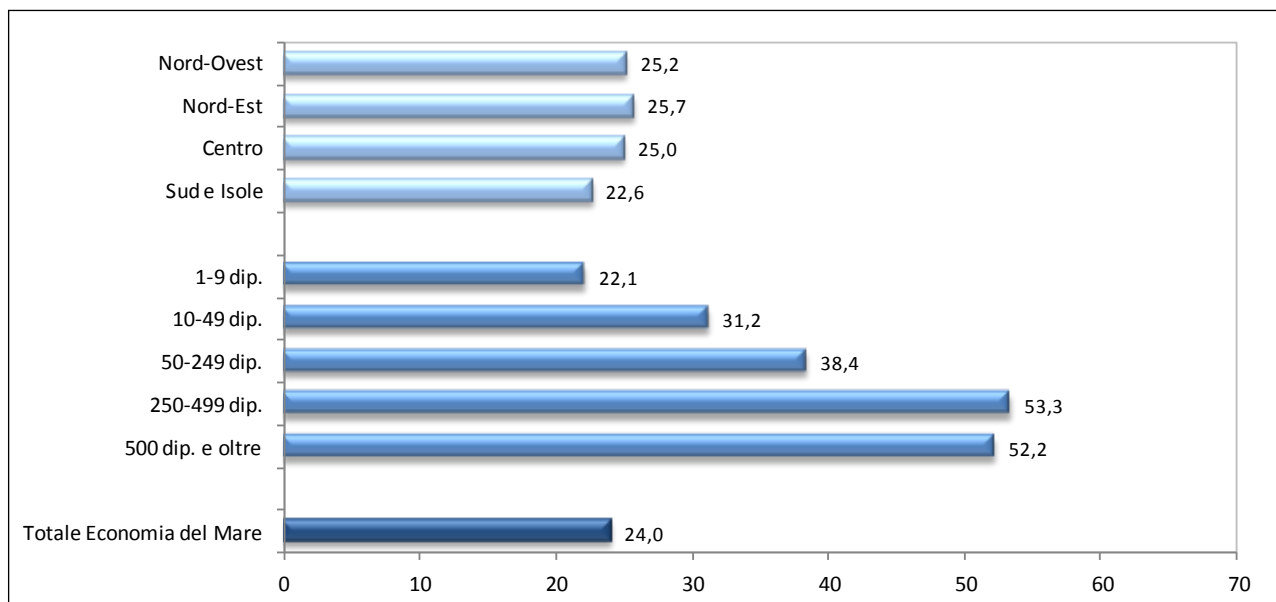
<sup>3</sup> Si ricorda che l'indagine sugli investimenti green da parte delle imprese dell'economia del mare è stato un approfondimento dei risultati dell'indagine condotta nell'ambito del Sistema Informativo Excelsior (progetto realizzato da Unioncamere e Ministero del Lavoro), con riferimento all'edizione svolta nel 2012, e quindi ha colto il consuntivo degli investimenti fino al 2011 (più esattamente 2009-2011) e le previsioni per il 2012.

riguardano più del 30% delle imprese investitrici). Gli investimenti sulla riduzione dell'impatto ambientale del prodotto, invece, sono più rilevanti nella cantieristica, dove le imprese stanno riqualificando l'offerta ai clienti con prodotti high-tech ad alto contenuto "green".

Dal punto di vista delle ripartizioni territoriali, nell'Italia centro-settentrionale ben il 25-26% delle imprese dell'economia del mare ha investito nel 2009-2011 e/o programmato di investire nel 2012, con punte del 27,8% in Emilia-Romagna ed un minimo del 19% in Piemonte; e regioni tipicamente ad economia marittima come Liguria e Friuli-Venezia Giulia si collocano sul 25,2%.

Nel Centro, sono circa il 25% le imprese dell'economia del mare che hanno realizzato eco-investimenti, con un massimo del 26% nel Lazio; solo in lieve ritardo il Mezzogiorno, dove quasi il 23% delle imprese industriali e dei servizi dell'economia del mare ha investito in tecnologie green (poco più di 11mila imprese), ma anche qui con grandi differenze regionali: si va dal 27-28% di investimenti green nelle imprese marittime di Basilicata e Abruzzo, per scendere al 21% in Calabria e al 19,8% in Sardegna, o al 21,9% in Sicilia (regioni peraltro con un'economia a fortissima vocazione marittima).

**Incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare che hanno investito o hanno programmato di investire tra il 2009 e il 2012 in prodotti e tecnologie green\* sul totale delle imprese, per ripartizione geografica e classe dimensionale**  
*(incidenze percentuali sul totale delle imprese del settore o della classe dimensionale)*



\* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 e/o hanno programmato di investire nel 2012 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Occorre però anche specificare con molta chiarezza che in termini di capacità di investimento in tecnologie green la dimensione conta, evidentemente perché le imprese più dimensionate hanno la possibilità di finanziarsi anche con canali alternativi al solo credito bancario, oppure riescono, grazie a garanzie reali più elevate, a rendere meno stringente il vincolo di credito. Inoltre, le

imprese più grandi hanno, spesso, anche un proprio ufficio di R&S in grado di sensibilizzare l'azienda sull'importanza di tale tipologia di investimento.

Si va infatti da un 22,1% di imprese dell'economia del mare con meno di 10 addetti che hanno investito nel green (percentuale comunque molto importante per imprese così piccole, spesso a conduzione familiare) ad un 53,3% per le imprese fra 250 e 499 addetti, o il 52,2% per quelle con 500 addetti e oltre.

La pervasività della green economy che abbraccia l'intero sistema produttivo legato al mare, viaggiando lungo l'intera Penisola e coinvolgendo più o meno tutte le diverse realtà imprenditoriali a seconda della dimensione, è un chiaro segno di quanto sia fondamentale accompagnare questo processo di riconversione in chiave eco-sostenibile verso la completa maturazione, promuovendo politiche di strategia integrata del territorio che mettano in relazione innovazione, ambiente, internazionalizzazione, formazione, ecc.

## 2. La sostenibilità nei porti

Il porto, sia esso turistico che commerciale, è spesso la soglia di accesso privilegiata al nostro paese, contraddistinto da una storia, una cultura, delle bellezze naturali tali da farne un Paese unico. Il porto, quindi, è forse il primo "biglietto da visita" dell'Italia, non solo in termini di efficienza commerciale, ma anche di "attrattività" turistica. Rappresenta, dunque, un fattore strategico di sviluppo e di crescita per i nostri territori.

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

E' importante, dunque, che allo sviluppo delle attività legate alla filiera portuale si accompagni una tutela dell'ambiente e delle aree portuali per limitare l'impatto ambientale e qualificare i porti, le aree portuali e gli ecosistemi circostanti, nonché una minimizzazione dell'impatto ambientale attraverso, ad esempio, una migliore gestione e riorganizzazione dei servizi offerti della raccolta dei rifiuti, la promozione delle energie rinnovabili e del risparmio energetico, la riduzione del traffico su gomma, facendo del porto il fulcro di una catena logistica che si ponga l'obiettivo di promuovere l'intermodalità.

L'attuazione dell'approccio alla sostenibilità nella gestione dei porti rappresenta quindi un'importante occasione di innovazione e di crescita. Occorre avviare e sviluppare percorsi di sostenibilità e di servizi ambientali dedicati a supporto dei sistemi portuali e delle imprese che operano in ambito portuale.

Il sistema camerale può dare il suo contributo per la crescita della filiera eco-compatibile dei porti grazie alla funzione di interfaccia con gli operatori connessa con diversi adempimenti di carattere ambientale, legati ad esempio proprio all'Albo Gestori Ambientali.

Peraltro, a seguito di un recente intervento normativo, anche il porto è tra i soggetti che debbono iscriversi e, quindi, in tale ottica ne risulta rafforzata la collaborazione tra le diverse parti: Camera, imprese, porti, altre istituzioni locali e nazionali.

In tale ambito, quindi, l'esperienza maturata nell'analisi della problematica grazie ai dati raccolti attraverso i MUD può essere messa a supporto delle PA e delle autorità portuali, ad esempio, nella redazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti e nell'adozione di soluzioni innovative.

Nell'ambito camerale esistono già degli strumenti che consentono di valorizzare le collaborazioni istituzionali utili all'avvio di percorsi virtuosi di recupero di efficienza di sostenibilità.

Ad esempio il protocollo stipulato con Assoportri è uno strumento che il sistema camerale ha messo in campo e che prevede, tra le altre attività, anche la diffusione e la replicabilità presso altre realtà di esperienze eventualmente già realizzate nell'ambito della gestione sostenibile delle aree portuali. Il progetto ecoporti promosso dalle Camere di Trieste e Venezia con le rispettive Autorità Portuali è solo un esempio.

Un altro strumento è dato dal protocollo sottoscritto recentemente con il Ministero dell'Ambiente.

In generale, si potrebbero ipotizzare interventi volti a supportare i soggetti che operano nella filiera portuale (Autorità competenti, operatori del settore portuale e della gestione dei rifiuti ecc.) nell'adozione e nel mantenimento di comportamenti ambientali corretti avviando, ad esempio, le seguenti azioni:

- promozione e condivisione di percorsi di sostenibilità ambientale per un rafforzamento competitivo dei servizi offerti e per favorire la mitigazione degli impatti ambientali delle aree portuali, con particolare riguardo alla gestione dei rifiuti (rifiuti prodotti dalle navi, residui del carico e rifiuti dell'area portuale) e agli interventi di bonifica;
- promozione di sistemi di gestione ambientale e della certificazione ambientale (Emas/ISO14001) per un rafforzamento competitivo dei servizi offerti, per favorire una gestione più efficiente, meno dispendiosa, delle aree portuali, con particolare riguardo alla gestione dei rifiuti e alla promozione delle energie rinnovabili e del risparmio energetico;
- favorire un uso più razionale delle infrastrutture portuali consentirebbe dei recuperi di efficienza e una gestione più sostenibile delle strutture portuali e del territorio limitrofo. Una delle attività in tale direzione può essere data dalla semplificazione amministrativa che favorisce la riduzione dei tempi "morti" di attesa e di uso "improduttivo" dell'infrastruttura, e favorendo l'organizzazione del porto e delle infrastrutture di retroporto come "snodo" di una catena logistica più ampia che si pone l'obiettivo di trasferire le merci su gomma su altre modalità meno impattanti.



### 3. La green economy nel settore nautico: i settori di intervento e alcuni casi di studio di successo

E' nel momento in cui si passa dal 'macro' al 'micro' che si acquisisce la piena consapevolezza di cosa significhi "green economy" e di quanta tecnologia e innovazione risieda dietro a questo fenomeno, leva per riuscire a superare la crisi ritrovando il sentiero della crescita.

Nello specifico del settore nautico, che, peraltro, soprattutto per il comparto degli yacht medi e grandi rappresenta un interessante settore di diversificazione e specializzazione per la cantieristica italiana, la crisi economica attuale e l'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi richiede attività di risparmio energetico e del carburante.

Del resto, non a caso, le istituzioni internazionali stanno spingendo il settore della nautica a spostarsi sempre più verso un approccio green. Ad esempio, l'International Maritime Organisation (Imo) punta alla riduzione delle emissioni mediante un piano operativo ad hoc, che partito a gennaio 2013 si prolungherà fino al 2030. Si tratta di una strategia che combina l'applicazione di tecnologie innovative con azioni di efficienza energetica. Grazie a tale piano e alle sue strategie il settore navale risparmierà mediamente 151 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> ogni anno entro il 2020, fino ad un massimo di 330 milioni di tonnellate per il 2030. In pratica, saranno adottate misure specifiche che prevedono, per esempio, che per realizzare nuove imbarcazioni con stazza uguale o superiore alle 400 tonnellate, verranno imposte soluzioni tecniche e requisiti che obbligheranno ad applicare l'Energy efficiency design index (regole per costruire in base a criteri a basso consumo di energia).

Per rispondere a tali sfide, sono molteplici le tipologie di investimento, legate alla sperimentazione di innovazioni di prodotto tecnologiche eco-compatibili e di recycling: si studiano motori efficienti e poco rumorosi, si ridisegnano le carene e gli scafi per ridurre il consumo di carburante, si lavora allo sviluppo di tecnologie per gestire il fine vita delle imbarcazioni e il riciclo dei materiali, si utilizzano materiali meno inquinanti, si ricerca l'ottenimento di certificazioni ambientali, che diventano 'biglietti da visita' della capacità innovativa dell'impresa.

Le grandi imprese, rivolte per lo più ad un mercato di fascia alta, hanno intrapreso da qualche anno questa strada; solo di recente, il fenomeno sta interessando anche aziende meno grandi, che producono unità di taglio inferiore. Ma il mercato sta cambiando e vuole consumi energetici inferiori anche sulle unità più piccole.

I campi di applicazione degli investimenti green sono molti e variegati. Si pensi allo sviluppo di sistemi propulsivi innovativi, in grado di ridurre, se non azzerare, le emissioni, la rumorosità e le vibrazioni della navigazione a motore. Innovazioni importanti si hanno anche per i pezzi da assemblare, come le carene transplananti, che riducono il consumo energetico, o il design degli scafi. Altre importanti innovazioni interessano perfino gli interni e gli esterni, prevedendo l'utilizzo di materiali a basso scambio di energia con l'ambiente esterno. Esempi di queste innovazioni, ad esempio, sono fornite dal Gruppo Ferretti, che ha proposto, attraverso il proprio brand Mochi Craft, Long Range 23, un'imbarcazione appartenente al segmento expedition boat (concepita dunque per le crociere a lungo raggio) e dotata di due fondamentali innovazioni tecnologiche che si combinano e si rafforzano l'una con l'altra: il sistema di propulsione ibrido e la carena trans-planante FER.WEY (Ferretti Wave Efficient Yachts). La propulsione ibrida unisce l'affidabilità del sistema diesel tradizionale alla possibilità di navigare a zero emissioni, grazie

all'ausilio di due motori elettrici sincroni da 70 kW, alimentati da un banco di batterie agli ioni di litio, senza emissioni inquinanti, in assoluto silenzio, e, raggiunti gli 8 nodi, senza nemmeno lasciare la scia. La carena FER.WEY permette poi all'imbarcazione di navigare con grandi risparmi energetici (e comfort) alle medie velocità: basti pensare che il vantaggio in termini di consumi alle velocità di 13-15 nodi è pari al 30-40% rispetto ad una tradizionale carena dislocante di pari dimensioni.

Altri progetti esplorano la propulsione elettrica, come nel Lazio il progetto SEALAB, promosso dalla Regione e l'Università Sapienza, che punta allo sviluppo di un veicolo dotato di un doppio sistema di propulsione: un waterjet ad azionamento elettrico e scarico in aria per le manovre fino alla planata, al quale viene progressivamente sovrapposto, nelle manovre ad alta velocità, un impianto a reazione micro-turbogas.

La presenza di fondi pubblici diminuisce di fatto il rischio imprenditoriale e ciò ha consentito di investire in tecnologie per le quali la probabilità di successo è più bassa, ma nel caso in cui si rivelassero trasferibili al mercato, l'intera filiera università-impresa-realtà locali avrebbe un ritorno straordinariamente più elevato. In Liguria, il Distretto Ligure Tecnologie Marine - DLTM, che oggi coinvolge oltre 120 imprese liguri, l'Università di Genova, CNR, Enea, l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, sta puntando sullo sviluppo di carene innovative e piani propulsori ottimizzati, oltre che sull'integrazione di fonti di energia rinnovabile, per conseguire minori consumi e quindi assicurare minori emissioni.

Il DLTM ha puntato sullo sviluppo di un'infrastruttura ICT a disposizione delle aziende della filiera nautica appartenenti al bacino dell'alto mediterraneo, offrendo una serie di servizi fruibili tramite il web, per la condivisione di tecniche avanzate di progettazione e gestione di processi aziendali.

Il risparmio energetico è conseguibile non solo grazie a trasmissioni elettriche e design, ma anche dall'utilizzo delle energie rinnovabili, come ad esempio il fotovoltaico, che può senza dubbio avere un impiego nella nautica. Tra le aziende attive nel settore c'è Solbian Energie Alternative che produce impianti fotovoltaici flessibili per la nautica e la mobilità sostenibile. Il velista Giovanni Soldini ha realizzato, assieme all'azienda, gli impianti fotovoltaici per diverse imbarcazioni da competizione in ambito internazionale. La tecnologia con la quale sono realizzati, ideata dalla Sunpower (della quale Solbian è esclusivista mondiale) li rende particolarmente resistenti all'ambiente marino e quindi idonei per essere applicati nel settore nautico.

La sostenibilità ambientale è un obiettivo da conseguire in tutti i momenti dell'attività produttiva, dalla costruzione del prodotto fino alla sua fine e smaltimento. Infatti, analogamente a quanto avviene per altri settori industriali, anche nel comparto della nautica si sta cercando di adottare la metodologia LCA (Life Cycle Assessment) per ragionare attorno al tema dei cicli di vita dei prodotti<sup>4</sup>. Tra i progetti più avanzati in questo ambito c'è ELB (End of Life Boats), promosso e sviluppato da UCINA-Confindustria Nautica, allo scopo di creare infrastrutture e tecnologie per una gestione sostenibile del fine vita ispirata ai principi del design for disassembling e del design for recycling.

---

<sup>4</sup> Lyfe Cycle Assesment (LCA) è una metodologia di progettazione che consente di valutare e di ridurre l'impronta ambientale di ciascuna delle fasi di cui si compone l'intero ciclo di vita, a monte e a valle della produzione, come stabilito dalle direttive europee in tema di risparmio energetico e di riduzione dei rifiuti.

Il progetto ELB prevede lo sviluppo su scala nazionale di due tipi di piattaforme industriali: una per il disassemblaggio delle unità nautiche e degli stampi, dalle quali i vari componenti e materiali saranno avviati a riutilizzo e riciclo; l'altra per la trasformazione e valorizzazione dei materiali plastici termoindurenti (FRP) che, grazie ad un'innovativa tecnologia italiana basata sul WSMC (Waste Sheet Moulding Compound) saranno finalmente riciclabili.

Si tratta di un'iniziativa molto importante, se si considera che circa il 90% delle 90.000 unità da diporto immatricolate fino al 2008 nel nostro Paese ha uno scafo e una coperta in FRP, e che tale materiale è largamente usato nel settore dei camper e delle roulotte, oltre che nell'edilizia e nella costruzione di pale eoliche. La vera sfida del progetto risiede inoltre nel rendere economicamente vantaggioso il recupero di questi materiali che attualmente non hanno valore di mercato, inserendoli nuovamente in altri cicli di lavoro. Le due piattaforme, infatti, permetteranno di riciclare l'FRP e il polistirolo (provenienti anche da altre filiere) e di riutilizzarli come materia prima-secondaria sia nella nautica che in altri comparti produttivi.

C'è poi il progetto Green Boat Design, coordinato da un gruppo di lavoro che comprende, fra gli altri, l'Area Science Park di Trieste, che intende modificare il processo produttivo in modo da ridurre sia il consumo di energia sia le emissioni nocive per la salute e l'ambiente - proprie dei processi di lavorazione delle plastiche - attraverso l'uso di compositi contenenti fibre naturali e resine prodotte con biomasse. Inoltre, si punta a migliorare il prodotto attraverso l'utilizzo della propulsione ibrida, diesel elettrica, solo elettrica - quest'ultima alimentata da celle fotovoltaiche -, nonché la realizzazione di una carena a bassa resistenza e di peso contenuto, l'utilizzo di illuminazione LED, la gestione integrata dell'energia, la riduzione degli scarichi a mare. In questo modo sarà possibile prolungare la vita dell'imbarcazione e favorirne poi lo smaltimento attraverso il contenimento quantitativo dei materiali e l'utilizzo, ove possibile, di materiali riciclabili.

Oltre all'ambito del ciclo di fine vita delle imbarcazioni e riciclo, interessanti novità si registrano anche nel settore degli accessori e dei materiali, dove si stanno diffondendo prodotti innovativi come i gelcoat ecologici, le resine poliesteri o i detersivi, in sostituzione dei solventi (per la pulizia delle attrezzature per la formatura del FRP). La tendenza è quella di arrivare alla totale sostituzione delle resine a base di solvente con altre a base di acqua. Stesso obiettivo da raggiungere nei cicli di finitura, dove gli attuali prodotti a base di solvente vengono sostituiti con composti organici volatili (VOC) grazie all'applicazione della tecnologia dei polimeri ad alto sodio. Sullo sviluppo di questi materiali e prodotti per cicli di finitura eco friendly si concentra, ad esempio, l'attività di Boero. Si lavora anche all'impiego di compensati marini in grado di sfruttare incollaggi che non rilasciano alcuna emissione nociva o all'utilizzo di pannelli compositi completamente riciclabili come quelli della Bellotti SpA<sup>5</sup>.

Da più parti si sta cercando inoltre di promuovere la diffusione, anche nella nautica, delle fibre naturali, caratterizzate da un contenuto energetico decisamente inferiore per la loro produzione, da un minor peso specifico e da una maggiore capacità di assorbimento di energia, che le rende particolarmente adatte all'assorbimento di impatti e vibrazioni. A tal proposito, alcuni cantieri hanno già avviato, a livello sperimentale, un processo di sostituzione di materiali fibrorinforzati originariamente ottenuti con fibre di vetro o polimeri caricati, con fibre naturali, per la

---

<sup>5</sup> In tema di compensati marini ecologici, si segnala anche la milanese Nord Compensati, azienda leader nella produzione di legno compensato che ha fortemente investito nella ricerca di soluzioni all'insegna del rispetto e della responsabilità ambientale, ottenendo nel 2008 la certificazione PEFC (Programma per il riconoscimento degli schemi di certificazione forestale) e nel settembre 2010 il certificato FSC (Forest Stewardship Council).

realizzazione di elementi complementari dell'allestimento interno (come plance, cruscotti e rivestimenti)<sup>6</sup>.

L'impegno profuso in tutte le parti dell'attività produttiva così come in tutte le sue varie forme, come visto, per la sostenibilità ambientale, merita alla fine un "sigillo di garanzia" che permetta di distinguere le buone pratiche in modo da spingere la green economy verso l'essere un fattore di competitività. Per quanto riguarda le certificazioni, si registra un crescente interesse per i certificati emessi in base alle norme ISO 9000 e/o 14001, riguardanti non solo l'innovazione di prodotto ma anche quella di processo, come i sistemi di gestione della qualità e la gestione ambientale per le aziende. Alcune imbarcazioni, per lo più di grande dimensione, sono dotate di certificati di prodotto Green Star e Green Plus. Si tratta delle più severe classificazioni ambientali, emesse nello specifico dal RINA SpA, in grado di assicurare che ogni parte della nave, dallo smaltimento dei rifiuti ai filtri dei motori, sia eco-compatibile. Di recente, per la prima volta, una barca a vela ha ricevuto la certificazione Green Star. Il riconoscimento è andato al Better Place del cantiere Wally. Un altro superyacht, l'Aslec 4, del cantiere Rossinavi, è stato premiato con la Green Plus. Con l'assegnazione di queste certificazioni, vengono premiate, oltre all'adempimento di una serie di norme sostenibili, le soluzioni progettuali e le procedure operative messe in atto volontariamente durante la costruzione o la navigazione, al fine di portare le prestazioni al di sopra del livello minimo richiesto dalle norme internazionali sulla salvaguardia ambientale.

#### 4. Valorizzazione dei territori e delle aree marine protette

Se l'elemento più originale che contraddistingue la green economy risiede nella sua capacità di trasmettere competitività al sistema produttivo, attraverso la riqualificazione dell'offerta secondo una gestione integrata del territorio, non bisogna comunque dimenticare il suo significato più originario, riconducibile alla salvaguardia dell'ambiente. Un tema su cui il nostro Paese è impegnato, prevedendo, ad esempio, aree territoriali protette a garanzia della presenza di valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi.

In tal senso, le aree marine protette sono un emblematico esempio, istituite ai sensi delle leggi n. 979 del 1982 e n. 394 del 1991 con un Decreto del Ministro dell'Ambiente che contiene la denominazione e la delimitazione dell'area, gli obiettivi e la disciplina di tutela a cui è finalizzata la protezione. Esse sono costituite da ambienti marini, dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Le aree marine protette generalmente sono suddivise al loro interno in diverse tipologie di zone denominate A, B e C. L'intento è quello di assicurare la massima protezione agli ambiti di maggior valore ambientale, che ricadono nelle zone di riserva integrale (zona A), applicando in modo rigoroso i vincoli stabiliti dalla legge. Con le zone B e C si vuole assicurare una gradualità di

---

<sup>6</sup> Sul versante imprese, è sufficiente citare i pannelli di rivestimento utilizzati nell'imbarcazione Zeydon '60, realizzata dal cantiere Zeydon in collaborazione con BMW o le fibre naturali utilizzate dal Magellano 50 dei cantieri Azimut-Benetti. Per le imbarcazioni di più ridotte dimensioni, ci ha pensato invece il cantiere milanese Zar Formenti, che ha sviluppato e prodotto lo ZAR 57 Ecolution, un gommone di quasi 6,00 m realizzato con fibre di lino. La lino-resina, oltre a consentire migliori performance ambientali, darà al nuovo modello un nuovo look, attraverso le sfumature di colore e la trama della "livrea" tipiche del lino.

protezione attuando, attraverso i Decreti Istitutivi, delle eccezioni (deroghe) a tali vincoli al fine di coniugare la conservazione dei valori ambientali con la fruizione ed uso sostenibile dell'ambiente marino. La Zona A, di riserva integrale è interdetta a tutte le attività che possano arrecare danno o disturbo all'ambiente marino. La zona A è il vero cuore della riserva. In tale zona, individuata in ambiti ridotti, sono consentite in genere unicamente le attività di ricerca scientifica e le attività di servizio. Nella Zona B, di riserva generale, sono consentite, spesso regolamentate e autorizzate dall'organismo di gestione, una serie di attività che, pur concedendo una fruizione ed uso sostenibile dell'ambiente influiscono con il minor impatto possibile. Anche le zone B di solito non sono molto estese. La Zona C, di riserva parziale, che rappresenta la fascia tampone tra le zone di maggior valore naturalistico e i settori esterni all'area marina protetta, dove sono consentite e regolamentate dall'organismo di gestione, oltre a quanto già consentito nelle altre zone, le attività di fruizione ed uso sostenibile del mare di modesto impatto ambientale. La maggior estensione dell'area marina protetta in genere ricade in zona C. La gestione delle aree marine protette è affidata ad enti pubblici, istituzioni scientifiche o associazioni ambientaliste riconosciute, anche consorziati tra di loro. L'affidamento avviene con decreto del Ministro dell'ambiente, sentiti la regione e gli enti locali territorialmente interessati. Come evidenziato dalla tabella, la maggior parte delle aree marine protette sono gestite dai comuni interessati. La legge 394/91 articolo 19 individua le attività vietate nelle aree protette marine, quelle cioè che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente oggetto della protezione e delle finalità istitutive dell'area. I Decreti Istitutivi delle aree marine protette, considerando la natura e le attività socio - economiche dei luoghi, possono però prevedere alcune eccezioni (deroghe) ai divieti stabiliti dalla L. 394/91 oltre a dettagliare in modo più esaustivo i vincoli. In generale la legge 394/91 vieta nelle aree marine protette:

- la cattura, la raccolta e il danneggiamento delle specie animali e vegetali nonché l'asportazione di minerali e di reperti archeologici;
- l'alterazione dell'ambiente geofisico e delle caratteristiche chimiche e idrobiologiche delle acque;
- lo svolgimento di attività pubblicitarie;
- l'introduzione di armi, di esplosivi e ogni altro mezzo distruttivo e di cattura;
- la navigazione a motore;
- ogni forma di discarica di rifiuti solidi e liquidi.

In Italia, le aree marine protette sono 27 oltre a 2 parchi sommersi che tutelano complessivamente circa 228 mila ettari di mare e circa 700 chilometri di costa. Ogni area è suddivisa, generalmente, in tre tipologie di zone con diversi gradi di tutela. Sono costituite da ambienti marini, dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Alle aree marine già istituite possono essere aggiunte anche quelle di prossima istituzione pari a un numero di 17 unità. Nel seguente prospetto vengono evidenziate le aree marine protette già istituite e quelle in corso di istituzione per regione. A questa va aggiunta l'area sovra regionale del Santuario Internazionale dei mammiferi marini, detto anche Santuario dei Cetacei.

REGIONE	AREA GIA'ISTITUITA	AREA DI PROSSIMA ISTITUZIONE
Friuli-Venezia Giulia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riserva naturale marina di Miramare nel Golfo di Trieste</li> </ul>	
Liguria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Cinque Terre</li> <li>Area naturale marina protetta Portofino</li> <li>Area marina protetta Isola di Bergeggi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Isola di Gallinara</li> </ul>
Toscana	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Secche della Meloria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Arcipelago Toscano</li> <li>Area marina protetta Monti dell'Uccellina - Formiche di Grosseto - Foce dell'Ombrone Talamone</li> </ul>
Marche	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Costa del Monte Conero</li> <li>Area marina protetta Costa del Piceno</li> </ul>
Lazio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area naturale marina protetta Isole di Ventotene e Santo Stefano</li> <li>Area naturale marina protetta Secche di Tor Paterno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Isole Pontine</li> <li>Area marina protetta Monte di Scauri</li> </ul>
Abruzzo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Torre del Cerrano</li> </ul>	
Campania	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area naturale marina protetta Punta Campanella</li> <li>Area marina protetta Regno di Nettuno</li> <li>Area marina protetta Santa Maria di Castellabate</li> <li>Area marina protetta Costa degli Infreschi e della Masseta</li> <li>Parco sommerso di Baia</li> <li>Parco sommerso di Gaiola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Isola di Capri</li> </ul>
Puglia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riserva naturale marina Isole Tremiti</li> <li>Riserva naturale marina Torre Guaceto</li> <li>Area naturale marina protetta Porto Cesareo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Penisola Salentina</li> </ul>
Basilicata	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Costa di Maratea</li> </ul>
Calabria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area naturale marina protetta Capo Rizzuto</li> </ul>	
Sicilia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Isola di Ustica</li> <li>Area marina protetta Isole Ciclopi</li> <li>Riserva naturale marina Isole Egadi</li> <li>Area marina protetta Isole Pelagie</li> <li>Area naturale marina protetta Capo Gallo - Isola delle Femmine</li> <li>Area naturale marina protetta del Plemmirio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Isole Eolie</li> <li>Area marina protetta Pantani di Vindicari</li> <li>Area marina protetta Isola di Pantelleria</li> </ul>
Sardegna	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area naturale marina protetta Capo Carbonara</li> <li>Area marina protetta Penisola del Sinis - Isola Mal di Ventre</li> <li>Area naturale marina protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo</li> <li>Area naturale marina protetta Capo Caccia - Isola Piana</li> <li>Area marina protetta Isola dell'Asinara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area marina protetta Capo Testa - Punta Falcone</li> <li>Area marina protetta Arcipelago della Maddalena</li> <li>Area marina protetta Golfo di Orosei - Capo Monte Santu</li> <li>Area marina protetta Isola di San Pietro</li> </ul>

Per dare forza a questo impegno sul tema della sostenibilità, Unioncamere, alla fine dello scorso anno, ha stipulato un Accordo Quadro con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare allo scopo di stabilire una collaborazione sinergica in tema di conservazione della biodiversità e della tutela marino costiera, nonché di sviluppo di economia sostenibile nei territori. In tal modo, è stata avviata, nello specifico, un’attività di implementazione di un sistema di analisi e monitoraggio socio-economico delle economie reali sui territori delle aree protette, ivi inclusi i parchi nazionali, le aree marine protette, la Rete Natura 2000 e le Riserve MAB, nonché per la condivisione delle buone pratiche in materia di sviluppo sostenibile e di promozione delle professioni verdi e della green economy.

In questo senso, rientra l’impegno per la realizzazione della Carta Europea del Turismo sostenibile, nell’ambito delle attività già promosse con la Federparchi per la certificazione delle aree naturali protette; il rafforzamento delle reti immateriali di collegamento tra le aree protette anche mediante l’adeguamento e il potenziamento redazionale del Portale web “Natura Italia” al fine della realizzazione di sistemi integrati di offerta turistica; il supporto alle aree naturali protette nell’elaborazione, nell’utilizzo e nella gestione dei Programmi comunitari di finanziamento connessi alla tutela della biodiversità per lo sviluppo di attività ecocompatibili.

### **La demografia dei comuni marini**

In una visione che veda il mare come una delle risorse naturali essenziali da proteggere, si procederà a dipingere un quadro sulla situazione socio-economica dei comuni litoranei, per comprenderne i tratti più distintivi dai quali partire per favorire la protezione marina e la salvaguardia dei territori che vi si affacciano, cercando sempre di coniugare sviluppo delle attività dell’economia del mare e sostenibilità ambientale.

Attualmente, i comuni italiani che possono essere considerati litoranei (ovvero aventi uno sbocco sul mare) sono 645 sugli 8.093 in cui si suddivide il territorio nazionale e hanno una estensione complessiva di 43.121,7 kmq, ovvero il 14,3% della superficie territoriale complessiva italiana. Per avere una corretta consapevolezza di questa dimensione, basti pensare che è pari, per fare un esempio, all’estensione totale del Trentino-Alto Adige, Campania e Calabria messe insieme.

Le zone marine sono caratterizzate, come è lecito attendersi, da un forte grado di urbanizzazione. Infatti, il 64,2% dei comuni litoranei presenta caratteristiche di media-alta urbanizzazione, a fronte di una media complessiva che sfiora il 49%.

### **Alcune caratterizzazioni dei comuni italiani litoranei e non litoranei**

<b>Fenomeni</b>	<b>Comuni litoranei</b>	<b>Comuni non litoranei</b>	<b>Totale</b>
Numero di comuni	645	7.448	8.093
Superficie complessiva (kmq)	43.122	258.951	302.073
Popolazione totale (al 21/10/2011)	16.671.831	42.761.913	59.433.744
Densità abitativa (ab/kmq)	386,6	165,1	196,8
Incidenza % di comuni ad alta urbanizzazione	18,4	10,6	11,2
Incidenza % di comuni a media urbanizzazione	45,7	37,1	37,8
Incidenza % di comuni a bassa urbanizzazione	35,8	52,3	51,0

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

E in particolare, i comuni litoranei ad alto livello di urbanizzazione sono il 18,4% del totale (a fronte dell'11,2% del totale nazionale), mentre per quanto concerne il livello medio, i comuni marittimi aventi questa caratteristica sono il 45,7%, una aliquota che è quasi otto punti superiore rispetto alla media nazionale. E questa caratterizzazione si evince anche dall'analisi della densità demografica, che si attesta nei comuni litoranei a quota 386,6 abitanti per kmq, quasi il doppio della media nazionale.

La popolazione complessiva residente nei comuni marittimi sfiora i 17 milioni di unità e nel primo decennio di questo secolo, dal 2001 al 2011 (prendendo come riferimento i dati censuari), si è accresciuta in maniera decisamente modesta rispetto a quanto accaduto nel complesso del Paese. Se infatti l'Italia, sulla spinta delle ondate migratorie (esclusive protagoniste della crescita demografica di questi anni), ha sperimentato un incremento di popolazione del 4,3% (pari in cifra assoluta a 2.438.000 abitanti), i comuni litoranei hanno visto crescere la loro pressione demografica solamente dell'1,9%, ovvero +303.000 abitanti.

### Popolazione residente nei comuni litoranei alla data dei censimenti demografici del 2001 e del 2011 nelle regioni italiane

Regioni	Popolazione legale 2001 (21/10/2001)	Popolazione legale 2011 (09/10/2011)	Variaz. % 2001-2011	Regioni	Popolazione legale 2001 (21/10/2001)	Popolazione legale 2011 (09/10/2011)	Variaz. % 2001-2011
Piemonte	0	0	-	Molise	46.669	50.148	7,5
Valle d'Aosta	0	0	-	Campania	2.153.646	2.122.652	-1,4
Lombardia	0	0	-	Puglia	1.687.985	1.701.712	0,8
Trentino-Alto Adige	0	0	-	Basilicata	66.488	67.225	1,1
Veneto	428.708	420.986	-1,8	Calabria	1.104.738	1.097.662	-0,6
Friuli-Venezia Giulia	294.945	288.490	-2,2	Sicilia	3.078.672	3.090.876	0,4
Liguria	1.275.467	1.262.633	-1,0	Sardegna	818.807	835.039	2,0
Emilia-Romagna	454.597	506.031	11,3				
Toscana	830.478	847.784	2,1	<b>Nord-Ovest</b>	<b>1.275.467</b>	<b>1.262.633</b>	<b>-1,0</b>
Umbria	0	0	-	<b>Nord-Est</b>	<b>1.178.250</b>	<b>1.215.507</b>	<b>3,2</b>
Marche	559.607	587.387	5,0	<b>Centro</b>	<b>4.565.002</b>	<b>4.802.786</b>	<b>5,2</b>
Lazio	3.174.917	3.367.615	6,1	<b>Sud e Isole</b>	<b>9.349.899</b>	<b>9.390.905</b>	<b>0,4</b>
Abruzzo	392.894	425.591	8,3	<b>Italia</b>	<b>16.368.618</b>	<b>16.671.831</b>	<b>1,9</b>

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat - Censimento popolazione e abitazioni 2001 e 2011

Va detto però che questo fenomeno di modesta crescita demografica è stato tutt'altro che uniforme sul territorio. Il primo aspetto che emerge è l'esistenza di ben 231 comuni litoranei che hanno visto



un calo di popolazione nel periodo considerato. Di queste 231 aree, ben 182 si collocano nel Mezzogiorno. E fra queste troviamo praticamente tutti i più grandi comuni del Meridione: da Napoli (che con un calo del 4,2% scende sotto il milione di abitanti) a Palermo (-4,3%), passando per Bari (-0,2%) e concludendo con Catania e Cagliari che hanno chiuso questo decennio con decrescite demografiche pari, rispettivamente, a -6,1 e -8,7%. Parallelamente a queste esistono zone (principalmente evidenziabili nel litorale laziale, quello romagnolo e in quella che si può definire Costa Smeralda) in cui la crescita demografica è stata particolarmente rilevante. I casi più eclatanti, nel Lazio, sono Ardea, Anzio, Fiumicino, Cerveteri, Pomezia, Nettuno, Ladispoli e Terracina. La Sardegna invece evidenzia San Teodoro, Loiri Porto San Paolo, Budoni, Olbia (il comune capoluogo di provincia litoraneo che fa segnare la crescita più significativa), Golfo Aranci e Santa Teresa Gallura e al di fuori della Costa Smeralda anche Stintino, Cardedu, Villasimius e Orosei. In Romagna si segnalano infine i comuni di Gatteo, Bellaria-Igea Marina e Misano Adriatico, nonché Ravenna, che con un +14,2% si evidenzia come il secondo comune capoluogo di provincia italiano a maggiore espansione demografica.

### *Il tessuto imprenditoriale nei comuni marini*

Dagli aspetti demografici è opportuno passare a quelli di carattere prettamente economico, per comprendere le attività maggiormente presenti nei territori litoranei, dalle cui caratteristiche è possibile delineare le migliori politiche da sviluppare per favore la sostenibilità ambientale. Sebbene venga analizzato l'intero tessuto imprenditoriale dei comuni bagnati dal mare, è utile tenere presente che una buona parte di questo è formato dalle attività legate al sistema economico marino, come definite da Unioncamere nel "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare"<sup>7</sup>.

Venendo alle caratteristiche dell'intera imprenditoria presente nel novero dei comuni litoranei, il recente Censimento Industria e Servizi realizzato dall'Istat evidenzia la presenza di 1.248.670 imprese attive (che occupano 4.180.988 addetti), vale a dire il 28,2% di tutte le iniziative imprenditoriali extra-agricole presenti nel nostro Paese, con una densità imprenditoriale (data dal rapporto fra numero di imprese e popolazione residente) di 7,5 imprese ogni 100 abitanti, di fatto equivalente a quella media nazionale, pari a 7,4.

Il profilo settoriale vede una scarsa presenza del manifatturiero a vantaggio dei servizi: basti pensare che ben 82 imprese extra-agricole su 100 dei comuni litoranei operano nel campo del terziario, quando nella media nazionale generale il rapporto scende a 76 su 100.

Il boom del terziario nei comuni costieri è sostenuto non solo dal turismo inteso in senso stretto (alloggio e somministrazione), dal commercio e dai servizi di trasporto (in particolare quello marittimo), ma anche dalle molte altre attività che sono di fatto una sorta di *continuum* rispetto al turismo stesso. Si pensi alla creatività, all'intrattenimento e al divertimento; da notare anche una particolare diffusione di alcuni servizi alle imprese (legale e contabilità) e alle persone (assistenza sanitaria).

---

<sup>7</sup> Unioncamere-CamCom, *op. cit.*

## Numero di imprese attive nei comuni litoranei e non litoranei, per settore di attività economica

Anno 2011

Settori di attività	Valori assoluti			Distribuzione percentuale di colonna		
	Comuni litoranei	Comuni non litoranei	Totale	Comuni litoranei	Comuni non litoranei	Totale
Agricoltura	10.660	14.261	24.921	0,9	0,4	0,6
Industria in senso stretto	83.706	356.133	439.839	6,7	11,2	9,9
Costruzioni	128.195	456.251	584.446	10,3	14,4	13,2
Servizi	1.026.199	2.350.545	3.376.744	82,2	74,0	76,3
- commercio	349.038	809.322	1.158.360	28,0	25,5	26,2
- alloggio e ristorazione	100.937	201.130	302.067	8,1	6,3	6,8
- intrattenimento e divertimento	12.040	15.586	27.626	1,0	0,5	0,6
- altri servizi	564.184	1.324.507	1.888.691	45,2	41,7	42,7
<b>Totale</b>	<b>1.248.760</b>	<b>3.177.190</b>	<b>4.425.950</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Nell'ambito delle imprese agricole sono computate solamente quelle imprese che hanno al loro interno anche attività di trasformazione.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat-Censimento Industria e Servizi 2011

La maggiore incidenza del settore terziario nei comuni litoranei, rispetto a quella rilevabile nel resto del territorio, è caratteristica a tutte le regioni italiane e trova un'enfasi particolare nelle Marche e nel Friuli-Venezia Giulia, mentre è decisamente più contenuta in tutta l'Italia Meridionale e particolarmente in Basilicata, Calabria e Sicilia, dove di fatto il profilo imprenditoriale dei comuni litoranei coincide grosso modo con quello medio complessivo.

All'interno del comparto dei servizi si osservano comunque differenze piuttosto significative nella composizione settoriale. Se in regioni come il Veneto, l'Emilia-Romagna e, in misura minore, il Molise e la Basilicata, la presenza del comparto turistico è decisamente consistente, in altre regioni si assiste invece ad una presenza decisamente più modesta; e in alcuni casi, come ad esempio nel Lazio, in Liguria e in Abruzzo, inferiore addirittura alla media calcolata per il territorio complessivamente considerato.

In generale, la connotazione produttiva dei comuni litoranei, al di là di quelle che sono le attività estrattive (petrolio, gas e antracite), presenti nei comuni litoranei in maniera pressoché esclusiva per questioni localizzative, è caratterizzata da una forte specializzazione in tutte quelle che sono le attività legate al trasporto, sia marittimo che terrestre, con particolare riferimento a quello marittimo e costiero legato alle merci, la cui importanza nei comuni litoranei è quasi 3,5 volte superiore alla media nazionale.

Ma non vanno certamente sottovalutate anche le altre forme di trasporto, come quello dei passeggeri e quello per vie di acque interne (merci e passeggeri), la cui incidenza nei comuni litoranei è sempre comunque almeno tre volte superiore alla media nazionale. In generale,

nell'insieme di queste attività trovano impiego nei comuni litoranei circa 26mila addetti contro i soli 2mila che sono impiegati al di fuori di questi confini.

Infatti, le attività di trasporto rientrano tra i primi settori in cui i comuni litoranei presentano un elevato livello di specializzazione, unitamente, sul fronte industriale, alla costruzione di navi e imbarcazioni.

**Primi dieci gruppi di attività economica dei servizi e dell'industria in senso stretto  
ordinati secondo il coefficiente di specializzazione\* nei comuni litoranei**

*Anno 2011*

Codice Ateco 2007	Descrizione gruppo di attività economica	Coeff. di specializz.	Numero di addetti presenti nei comuni litoranei
<i>Servizi</i>			
783	altre attività di fornitura e gestione di risorse umane	367,6	18.073
491	trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)	343,1	37.768
502	trasporto marittimo e costiero di merci	341,5	10.703
501	trasporto marittimo e costiero di passeggeri	329,0	13.056
611	telecomunicazioni fisse	325,2	52.381
511	trasporto aereo di passeggeri	295,0	20.822
910	attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	239,1	5.313
602	attività di programmazione e trasmissioni televisive	218,7	15.041
822	attività dei call center	193,3	25.079
612	telecomunicazioni mobili	177,1	10.697
<i>Industria in senso stretto</i>			
62	estrazione di gas naturale	381,6	12.819
301	costruzione di navi e imbarcazioni	247,9	17.033
351	produzione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica	242,7	40.020
192	fabbricazione di prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	183,0	7.321
360	raccolta, trattamento e fornitura di acqua	175,1	14.185
381	raccolta dei rifiuti	153,5	36.415
241	siderurgia	145,9	16.248
429	costruzione di altre opere di ingegneria civile	119,5	7.087
263	fabbricazione di apparecchiature per le telecomunicazioni	119,3	8.741
331	ripar. e manuten. prodotti in metallo, macchine ed apparecchiature	116,8	35.008

\* Il coefficiente di specializzazione di ogni gruppo si definisce come il rapporto (moltiplicato 100) fra le seguenti due quantità: a) rapporto fra addetti del gruppo nei comuni litoranei e addetti totali dei comuni litoranei; b) rapporto fra addetti del gruppo a livello nazionale e addetti totali a livello nazionale. Con riferimento sia ai servizi sia all'industria in senso stretto, sono stati presi in considerazione solamente i settori con almeno 5.000 addetti nei comuni litoranei.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat-Censimento Industria e Servizi 2011

Anche tutto il comparto legato all'alloggio e somministrazione presenta come è logico attendersi una specializzazione maggiore nei comuni litoranei. Ma più che le strutture ricettive di "elite" (quelle alberghiere), le nostre zone litoranee sembrano maggiormente vocate al camping e ad altre tipologie di alloggi, con un coefficiente di specializzazione quasi doppio rispetto al parametro medio nazionale, grazie ai circa 3.300 addetti sui 6.000 complessivi a livello nazionale.

### *Il turismo nelle località marine italiane*

Gli ultimi dati disponibili sull'attrattività turistica ci mostrano un sistema delle località marine italiane complessivamente in salute. Nel 2011 (ultimo anno per cui sono disponibili le informazioni Istat sui movimenti turistici) si registra il record di presenze turistiche nelle località marine<sup>8</sup>, attestatesi a quota 119,2 milioni, con un incremento del 2,5% rispetto all'anno precedente.

Protagonista di questa espansione è la netta crescita della componente proveniente dall'estero che ha sfondato il muro dei 40 milioni di presenze, con un ottimo +6,7% rispetto al 2010, a cui si è aggiunta la tenuta della componente italiana, comunque maggioritaria. Se il dato assoluto appare decisamente confortante, c'è tuttavia un altro indicatore che merita di essere monitorato, a causa della sua tendenza alla decrescita, espressiva di una perdita di interesse rispetto alla massa turistica. Si tratta del rapporto fra presenze turistiche nelle località marine e presenze turistiche complessive. Se nel 2008 questo rapporto era pari al 31,6%, nel 2011 è sceso al 30,8%. Questo vuole dire che la crescita delle presenze turistiche che si è osservata sul territorio nazionale ha riguardato maggiormente le località che offrono un turismo non marino rispetto a quello marino<sup>9</sup>.

Esistono comunque realtà dove il turismo marino spiega buona parte di quello complessivo del territorio: è il caso della Liguria e dell'Emilia-Romagna, le cui località marine attirano, rispettivamente, l'84,2 e il 68,2% delle presenze turistiche della regione, con un incremento, nel caso romagnolo, di 1,4 punti percentuali rispetto al 2008, che ne fa ancora la regione con il maggior numero di presenze in località di mare con oltre 26 milioni di unità. Crescono anche il Friuli-Venezia Giulia (dal 61,1 al 63,4%), mentre nel Mezzogiorno è in aumento la capacità attrattiva delle località marine in Abruzzo e in Campania.

In generale, lo sviluppo del turismo è quanto mai fondamentale, non solo per le attività che direttamente coinvolge (alloggio e ristorazione, *in primis*) ma anche per tutte le altre che indirettamente riesce ad attivare, sia a monte che a valle. Basti pensare, che secondo stime Unioncamere<sup>10</sup>, per ogni euro di valore aggiunto prodotto dalle attività turistiche di alloggio e ristorazione nelle aree marine, se ne attivano sul resto dell'economia altri 2. In valori assoluti, il turismo nei comuni che si affacciano sul mare vale, nel 2011, 12,8 miliardi di euro e ne attiva altri 25, per un totale complessivo di quasi 38 miliardi di euro, pari al 2,7% del totale valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale.

---

<sup>8</sup> Si tiene a precisare che nelle statistiche sulle presenze turistiche la definizione di località marina non corrisponde esattamente al comune che si affaccia sul mare.

<sup>9</sup> Sebbene, da un lato, ciò possa significare una perdita relativa di importanza delle località marine rispetto alle altre (ma solo in termini relativi perché, come visto, le presenze sono aumentate significativamente negli ultimi anni), dall'altro, significa un maggiore riequilibrio territoriale in termini di attrattività turistica della "destinazione Italia", da recepire senz'altro positivamente.

<sup>10</sup> Unioncamere-CamCom, *op.cit.*

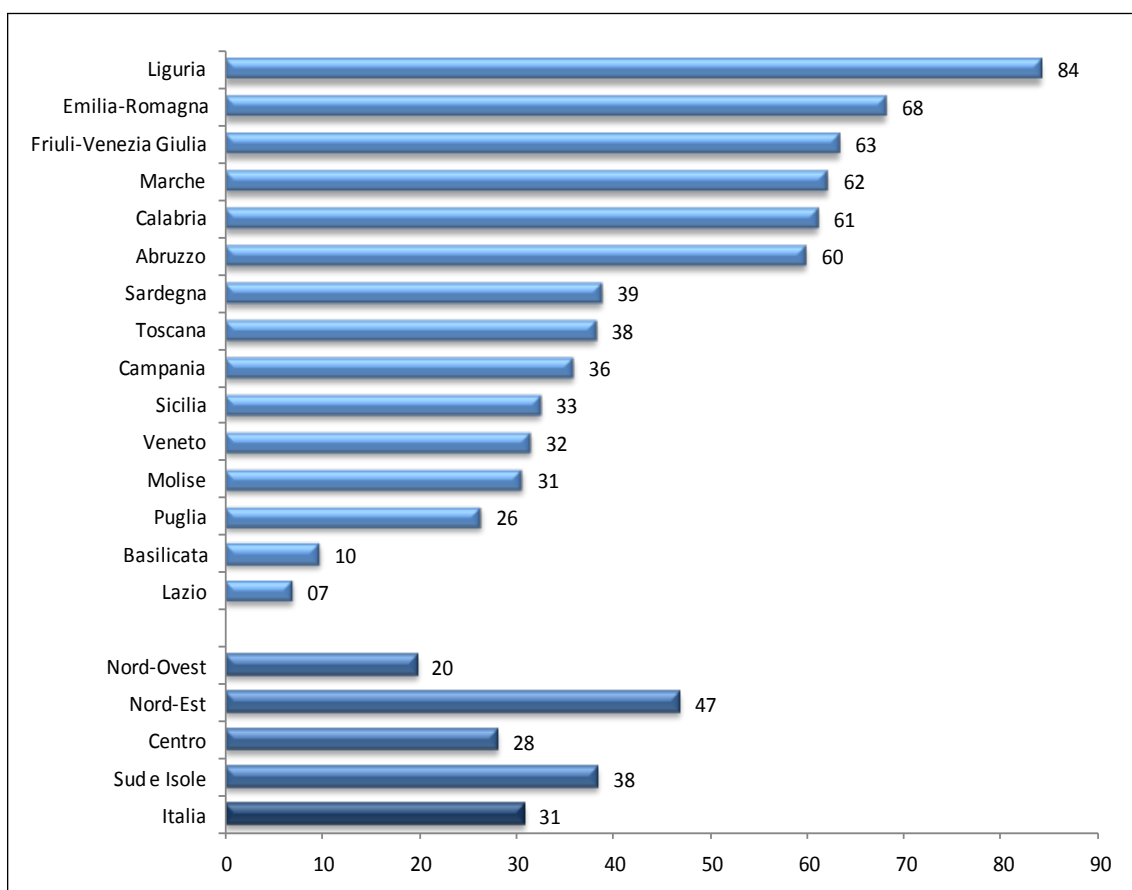
Un ruolo piuttosto determinante è giocato senz'altro dal turismo nautico, il cui sviluppo non passa solo dalla numerosità dei posti barca, ma anche dalla capacità del porto di essere inserito in un itinerario nautico attrezzato, che preveda la presenza di una serie di servizi di supporto al settore arricchiti da quelli capaci di integrare la marina con il territorio circostante e le sue eccellenze culturali e ambientali.

Certamente, vista la crescente sensibilità verso i temi del green, ri-orientare i porti turistici verso strutturazioni e processi legati alla sostenibilità e alla qualificazione delle strutture e dei servizi, significherebbe porre una sorte di sigillo di "garanzia" che fungerebbe senz'altro da fattore attrattivo per il turismo nautico.

L'importanza nel sostenere l'attrattività turistica risiede anche nella maggiore capacità delle località marine di trattenere coloro che vi arrivano. Nel 2011, ogni persona arrivata in una di queste località vi dimorava in media per 5,3 giorni con punte di oltre sei giorni in alcune regioni come Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Puglia e Calabria, evidentemente caratterizzate da un turismo più di "vacanza lunga" rispetto ad altre aree come ad esempio la Liguria, il Molise, la Campania e la Basilicata, che sembrano essere più mete da turismo "mordi e fuggi".

### Grado di attrattività\* delle località marine nelle regioni italiane

Anno 2011 (valori percentuali)



\* Il grado di attrattività di ogni regione è dato dalla quota percentuale delle presenze turistiche in località marine sul totale delle presenze turistiche complessive.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

### *L'agricoltura nelle aree litoranee italiane e comportamenti green del settore*

Le aree litoranee possono beneficiare del vantaggio del contatto con il mare non solo per sviluppare attività terziarie legate al vasto mondo del turismo e dei trasporti, ma anche quello procurato da condizioni climatiche particolarmente favorevoli per molte colture agricole.

Secondo i dati dell'ultimo censimento Istat dell'agricoltura, del 2010, i 645 comuni litoranei italiani hanno una superficie che per poco più della metà, pari al 51,2%, è destinabile ad usi agricoli, per un ammontare complessivo di quasi 22.100 kmq, evidenziando, però, un deficit di oltre cinque punti percentuali rispetto al complesso del Paese. Pur tuttavia, merita sottolineare come nei comuni litoranei sia maggiore lo sfruttamento (misurato dalla superficie agricola effettivamente utilizzata) delle superfici destinate ad uso agricolo (83% a fronte del 75,3% medio nazionale).

La destinazione d'uso di queste superfici, tra le due tipologie di comuni, è abbastanza differente. Se nel complesso del Paese, come nei comuni litoranei, prevalgono piuttosto nettamente gli utilizzi a seminativo, c'è da evidenziare la forte presenza nei comuni bagnati dal mare di coltivazioni legnose (vitate e non), che occupano quasi un terzo delle superfici agricole utilizzate, a fronte di un 18,5% medio nazionale.

I territori marini maggiormente legati all'agricoltura sono prevalentemente concentrati nel Mezzogiorno, con il Molise che ha quasi i tre quarti di superficie dei comuni litoranei destinata ad usi agricoli e con Basilicata e Puglia che superano il 60%. Viceversa, le realtà marine del Friuli-Venezia Giulia e della Liguria presentano vocazioni agricole piuttosto modeste, con circa il 20% del totale della loro superficie destinabile ad uso agricolo. Ancora più eterogeneo è l'utilizzo della superficie agricola tra le varie tipologie di coltivazioni. I seminativi, oltre che nel complesso delle aree marine, assumono grande forza in tre regioni: Veneto, Emilia-Romagna e Marche, dove praticamente occupano quasi tutta la superficie agricola utilizzata, mentre perdono decisamente importanza in tutte le regioni del Mezzogiorno (ad eccezione del Molise), dove ad assumere un peso rilevante sono le coltivazioni legnose (vite esclusa) e in Sardegna i prati permanenti e i pascoli. Da notare infine come la vite caratterizzi fortemente i territori marini dell'Abruzzo (quasi un terzo di superficie agricola utilizzata è vitata) e ha comunque impatti molto significativi anche in Molise e in Sicilia.

**Superficie totale, destinabile ad uso agricolo e agricola  
utilizzata nei comuni litoranei italiani, per destinazione d'uso**

*Anno 2010 (valori assoluti e percentuali)*

Regioni	Superficie totale v.a. (ha)	di cui: Superficie destinabile all'agricoltura			Tipologia di coltivazione della superficie agricola utilizzata (%)				
		Valori assoluti (ha)	Incidenza % su totale superficie	di cui: % Superficie agricola utilizzata	seminativi	vite	coltivazioni legnose agrarie escluso vite	orti familiari	prati permanenti e pascoli
Piemonte	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trentino-Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Veneto	165.457	71.819	43,4	86,5	94,7	1,9	1,4	0,1	1,8
Friuli-Venezia Giulia	43.430	8.522	19,6	77,9	76,9	5,5	3,2	0,3	14,1
Liguria	132.182	27.439	20,8	45,6	25,9	5,5	40,2	2,5	26,0
Emilia-Romagna	152.323	92.118	60,5	90,5	90,0	3,6	5,4	0,2	0,9
Toscana	317.422	153.529	48,4	69,4	75,9	5,0	12,0	0,3	6,8
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marche	96.411	58.573	60,8	89,8	86,5	4,5	7,0	0,7	1,3
Lazio	354.122	173.352	49,0	79,6	75,9	2,3	6,4	0,2	15,2
Abruzzo	63.918	37.710	59,0	88,7	42,2	29,2	27,1	0,9	0,6
Molise	26.103	19.169	73,4	95,7	74,8	13,1	10,8	0,4	0,9
Campania	174.802	71.930	41,1	80,1	44,5	2,9	36,5	0,7	15,4
Puglia	599.303	376.642	62,8	89,7	38,4	8,3	42,2	0,3	10,7
Basilicata	69.701	45.898	65,9	88,1	47,8	3,0	33,7	0,3	15,2
Calabria	514.331	241.095	46,9	85,9	31,5	2,5	46,6	0,2	19,1
Sicilia	857.395	449.303	52,4	88,9	40,7	14,6	25,6	0,2	18,9
Sardegna	745.270	382.753	51,4	73,6	33,4	2,5	5,1	0,2	58,9
<b>Nord-Ovest</b>	<b>132.182</b>	<b>27.439</b>	<b>20,8</b>	<b>45,6</b>	<b>25,9</b>	<b>5,5</b>	<b>40,2</b>	<b>2,5</b>	<b>26,0</b>
<b>Nord-Est</b>	<b>361.209</b>	<b>172.459</b>	<b>47,7</b>	<b>88,2</b>	<b>91,3</b>	<b>3,0</b>	<b>3,7</b>	<b>0,2</b>	<b>1,8</b>
<b>Centro</b>	<b>767.955</b>	<b>385.455</b>	<b>50,2</b>	<b>77,1</b>	<b>77,8</b>	<b>3,6</b>	<b>8,5</b>	<b>0,3</b>	<b>9,7</b>
<b>Sud e Isole</b>	<b>3.050.824</b>	<b>1.624.501</b>	<b>53,2</b>	<b>84,7</b>	<b>38,1</b>	<b>8,3</b>	<b>29,2</b>	<b>0,3</b>	<b>24,2</b>
<b>Italia</b>	<b>4.312.170</b>	<b>2.209.854</b>	<b>51,2</b>	<b>83,2</b>	<b>48,8</b>	<b>7,1</b>	<b>23,8</b>	<b>0,3</b>	<b>20,0</b>

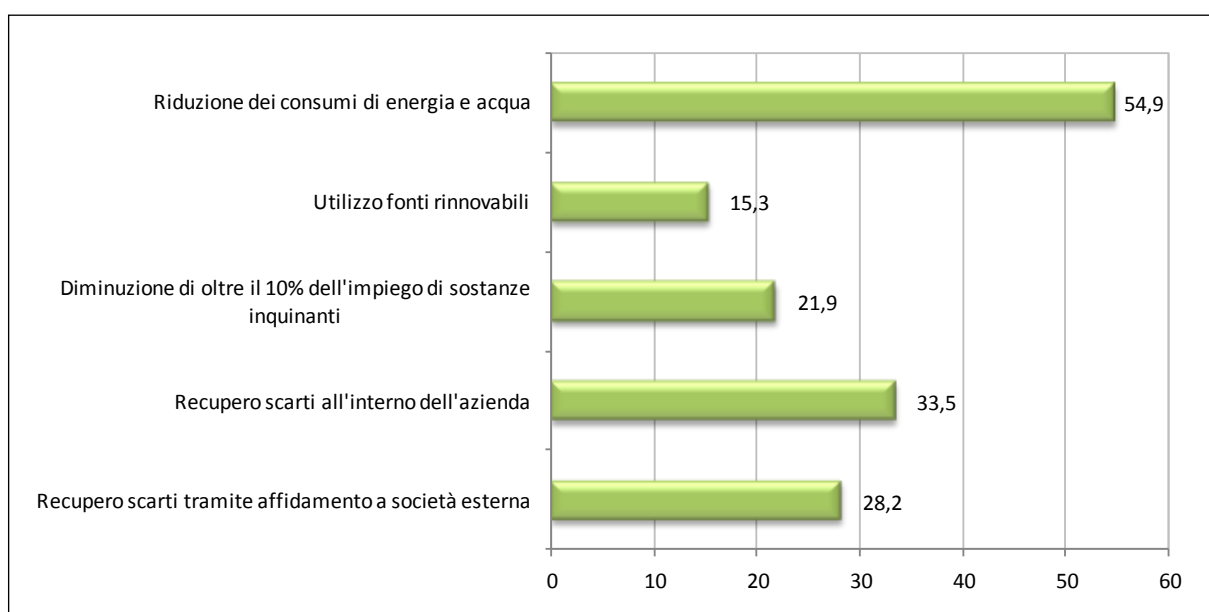
Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat - Censimento Agricoltura 2010

Di fronte ad un ampio sfruttamento agricolo delle superfici destinate all'agricoltura, è necessario pensare in chiave di sviluppo sostenibile, cercando di qualificare forme e processi di coltivazione il più possibile rispettosi dell'ambiente, innervando così il settore agricolo delle infinite opportunità offerte dalla green economy. Si pensi, ad esempio, alla riduzione dei consumi idrici, dell'utilizzo di sostanze inquinanti o dei consumi energetici in connessione allo sviluppo delle fonti rinnovabili.

In realtà, questa attenzione all'ambiente è piuttosto viva nel settore agricolo, alla luce del fatto che, secondo il "Rapporto GreenItaly 2012" di Unioncamere e Fondazione Symbola<sup>11</sup>, tra il 2009 e il 2011, in Italia, ben il 54,9% delle imprese agricole (con almeno un dipendente) ha ridotto l'utilizzo di energia e acqua, con specifico riferimento soprattutto al metano. Sempre a favore dell'ambiente sono gli impegni di quel 22% di imprese agricole che ha ridotto sensibilmente l'impiego di sostanze inquinanti (fertilizzanti e prodotti fitosanitari).

Passando dal lato degli input a quello dell'output, merita sottolineare come quasi due imprese agricole (sempre con dipendenti) su tre svolgano attività di recupero scarti e rifiuti, sia internamente (33,5%) sia affidandosi a società dedicate (28,2%). Infine, nel campo delle rinnovabili, è apprezzabile constatare che circa 15 imprese agricole su 100 (15,3%), sempre nel triennio 2009-2011, ha utilizzato fonti rinnovabili, di cui il fotovoltaico è stata la forma preferita.

### Comportamenti legati alla sostenibilità ambientale delle imprese agricole nel periodo 2009-2011 (incidenze percentuali sul totale delle imprese agricole)



\* Imprese con almeno un dipendente.

Fonte: Unioncamere, Fondazione Symbola, GreenItaly. *L'economia verde sfida la crisi. Rapporto 2012*

Questi sintetici dati mostrano quanto l'agricoltura sia effettivamente presidio del territorio, a tutela del paesaggio e delle biodiversità, della stabilità idrogeologica del terreno, ecc. Potenziare questa funzione non è solo essenziale per il nostro territorio, ma è anche uno strumento per qualificare le produzioni, le imprese, le filiere e, in generale, recuperare competitività.

### *La ricchezza prodotta nei comuni litoranei*

Grazie alle stime territoriali del valore aggiunto prodotto, realizzate in coerenza con i conti economici nazionali, dal Sistema delle Camere di commercio, è possibile evidenziare se la presenza del mare come elemento connotante di un territorio abbia consentito a queste zone di rispondere

<sup>11</sup> Cfr. Unioncamere, Fondazione Symbola, GreenItaly. *L'economia verde sfida la crisi. Rapporto 2012*.



meglio alla crisi economica, che dal 2008 sta interessando il nostro Paese e che fatica ad essere superata. Valutazioni che offrono una visione completa in grado di dare risposta, peraltro sostanzialmente positiva, a questo interrogativo.

Le zone di mare sembrano avere assorbito meglio di quelle non marine le asperità della crisi economica. Infatti, se si confrontano le valutazioni del valore aggiunto privato extra-agricolo (escludendo, quindi, la parte relativa alla Pubblica amministrazione notoriamente molto rilevante nel Mezzogiorno e quella del non-profit che, comunque, ha un impatto "economicamente" limitato per definizione) si può notare come fra il 2009 e il 2011 il valore aggiunto (a prezzi correnti) abbia evidenziato una crescita sull'intero territorio nazionale del 6,7%, che però nell'ambito dei 645 comuni litoranei si è tradotto in un +8,2%.

Nonostante questo recente trend di crescita, considerando tutte le regioni italiane, esiste ancora un gap fra aree non litoranee ed aree litoranee nella capacità di produrre ricchezza a favore delle prime, come dimostra la diversa entità del valore aggiunto procapite, che ammontava nel 2011 a 18.517 euro per abitante nei comuni non litoranei e nei 16.560 negli ambiti litoranei. E' ovvio, però, che la forte connotazione meridionale della 'litoraneità' condiziona i risultati medi nazionali delle performance delle aree marine.

### **Valore aggiunto privato extra-agricolo procapite dei comuni litoranei e non litoranei, per regione**

*Anno 2011 (valori assoluti in euro)*

Regioni	Comuni litoranei	Comuni non litoranei	Totale comuni	Regioni	Comuni litoranei	Comuni non litoranei	Totale comuni
Piemonte	-	20.284	20.284	Molise	17.258	11.605	12.511
Valle d'Aosta	-	20.268	20.268	Campania	12.053	9.041	10.149
Lombardia	-	25.656	25.656	Puglia	12.073	9.177	10.393
Trentino-Alto Adige	-	21.863	21.863	Basilicata	10.613	11.596	11.481
Veneto	25.853	21.879	22.224	Calabria	9.559	8.229	8.975
Friuli-Venezia Giulia	20.953	19.950	20.187	Sicilia	10.931	6.811	9.356
Liguria	20.248	13.979	19.017	Sardegna	15.073	8.737	11.963
Emilia-Romagna	23.552	22.878	22.956				
Toscana	18.877	20.929	20.455	<b>Nord-Ovest</b>	<b>20.248</b>	<b>23.745</b>	<b>23.466</b>
Umbria	-	16.104	16.104	<b>Nord-Est</b>	<b>23.732</b>	<b>22.077</b>	<b>22.252</b>
Marche	19.294	18.091	18.549	<b>Centro</b>	<b>23.084</b>	<b>17.429</b>	<b>19.770</b>
Lazio	24.804	13.057	20.244	<b>Sud e Isole</b>	<b>11.801</b>	<b>9.180</b>	<b>10.374</b>
Abruzzo	14.686	14.114	14.300	<b>Italia</b>	<b>16.560</b>	<b>18.517</b>	<b>17.968</b>

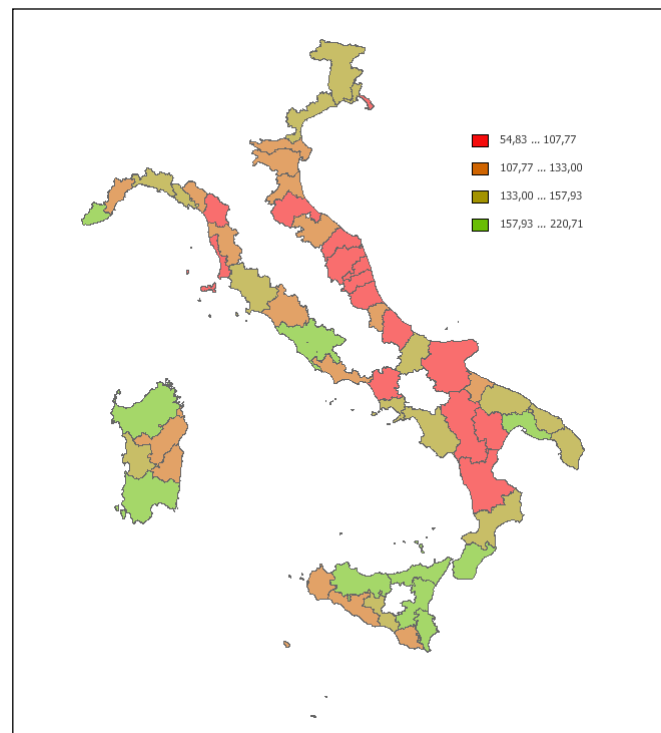
Fonte: Unioncamere-CamCom

E' utile analizzare il valore aggiunto pro capite a livello delle singole regioni per vedere se il differenziale fra le due tipologie di territori permane all'interno di quelle realtà regionali che si affacciano sul mare, in quanto, il dato medio nazionale citato risente dei valori relativi alle regioni non marine. L'analisi per regione offre un quadro completamente diverso rispetto a quanto si osserva a livello nazionale considerando tutte le realtà regionali. Infatti, nell'ambito delle quindici

regioni che hanno uno sbocco sul mare, le performance dei comuni litoranei sono tutte nettamente migliori, con l'eccezione di Toscana (in cui il valore aggiunto procapite dei comuni non litoranei prevale di circa l'11% su quello dei comuni non litoranei) e Basilicata (il cui divario è di poco superiore al 9%). In tutte le altre realtà i comuni litoranei prevalgono decisamente con divari che talvolta sfiorano il rapporto di 2 a 1 come nel Lazio (24.804 euro di reddito prodotto pro capite dei comuni litoranei contro 13.057 euro di quelli non litoranei) e in Sardegna (15.073 contro 8.737). Ma molto ampi sono i divari anche in Sicilia (10.931 contro 6.811), Molise (17.258 contro 11.605), Liguria (20.248 euro contro 13.979) e Campania (12.053 contro 9.041).

### Numero indice del valore aggiunto privato procapite dei comuni litoranei per provincia

Anno 2011 (base Comuni non litoranei=100)



Fonte: Unioncamere-CamCom

### 5. Verso la frontiera della green economy: quali strade

I dati riportati nel draft dimostrano come la green economy rappresenti un fattore reale di crescita per le imprese, le filiere e i territori.

Si tratta, quindi, di un vero e proprio paradigma capace di coniugare crescita economica e tutela dell'ambiente, benessere e sostenibilità ambientale. E' una nuova logica produttiva, un nuovo modello di "fare impresa" e di "pensare i territori" in cui già una parte del sistema imprenditoriale italiano è orientato con successo.

Mai come in questo periodo, le nostre imprese hanno bisogno di una leva per far ripartire lo sviluppo. Una parte di esse è riuscita a coglierla proprio nella green economy, altre andrebbero incentivate con policy di vasto respiro a intraprendere con maggiore coraggio la scelta

dell'innovazione "green", e molto ancora resta da fare per promuovere le opportunità di investimento e innovazione in quest'ambito.

Sono diverse le possibili direzioni da intraprendere per trasformare le opportunità potenziali della green economy in reali sentieri di crescita per le imprese e i territori.

- incentivare l'innovazione organizzativa, di prodotto e di processo delle imprese, per favorire la qualificazione delle imprese e dei territori e il recupero di efficienza. L'innovazione costituisce uno dei fattori determinanti per la competitività delle imprese. È fondamentale che le politiche di innovazione siano basate su requisiti di sostenibilità in chiave strategica, supportate cioè da risorse adeguate e ponderate in un orizzonte di lungo periodo, come la Strategia Europa 2020 stabilisce nell'asse prioritario "crescita intelligente" promuovendo la conoscenza e l'innovazione come motori della nostra futura crescita (l'obiettivo è che il 3% del PIL dell'UE sia investito in ricerca e sviluppo). Ma, soprattutto, è necessario che l'innovazione e la sostenibilità diventino elementi caratterizzanti le politiche ordinarie di crescita e di sviluppo. Secondo i dati per il 2013 dell'Innovation Union Scoreboard della Commissione europea, l'Italia continua a collocarsi nel novero dei cosiddetti "innovatori moderati", ovvero la terzultima delle quattro categorie in cui vengono classificati i 28 Stati membri dell'Unione Europea con un ritardo di circa il 15-20% rispetto alla media del complesso dei paesi dell'Unione con nette differenze fra Nord (le cui regioni sono quasi tutte collocabili nel secondo cluster, quello degli innovation follower ovvero su livelli paragonabili ad esempio a quelli che si osservano in quasi tutta la Gran Bretagna) e Centro-Sud che è un'area quasi tutta classificabile fra gli innovatori moderati ad eccezione di Umbria e Calabria che si possono definire come modesti innovatori.
- rafforzare la diffusione dell'utilizzo del Contratto di rete come strumento per unire forze, conoscenze, competenze e risorse per avviare politiche votate all'eco-efficienza: nel 2012 il 20% dei contratti di rete esistenti è stato costituito per finalità legate alla sostenibilità ambientale<sup>12</sup>.
- promuovere l'eco efficienza nei porti, sia commerciali che turistici, attraverso la qualificazione dei servizi offerti, favorendo l'implementazione dei sistemi di gestione ambientale fino alle certificazioni. Consentire un uso più razionale ed efficiente delle strutture portuali e dei retroporti, ad esempio attraverso la semplificazione amministrativa per ridurre i tempi di attesa legati alla burocrazia e fare del porto lo "snodo" di una catena logistica più razionale ed efficiente. I porti rappresentano spesso il primo biglietto da visita dei nostri territori, quindi dovrebbero essere non solo "facili" per gli operatori e gli utenti, ma anche inseriti armoniosamente nel contesto naturale.
- puntare sul turismo sostenibile, in modo da rilanciare e qualificare l'offerta turistica capace di coniugare la valorizzazione, il rispetto della natura e del patrimonio culturale con lo sviluppo socio economico armonioso dei territori.
- promuovere l'agricoltura sostenibile, i prodotti di qualità e la funzione di protezione dell'ambiente e di cura del territorio tipica di certa agricoltura. Il contributo che l'agricoltura può fornire allo sviluppo della green economy è enorme, ma serve soprattutto un cambio di paradigma e favorire il rinnovamento generazionale nelle aziende agricole.

---

<sup>12</sup> Cfr. Unioncamere, Fondazione Symbola, *op. cit.*

