

**Le idee**

**PERCHÉ L'ECONOMIA DEL SUD  
CRESCE CON L'ECONOMIA DEL MARE**

**Gaetano Fausto Esposito \*  
Pietro Spirito\*\***

L'economia del mare è una delle componenti più dinamiche del sistema produttivo nazionale e rappresenta anche un punto di forza, forse sottostimato nelle discussioni pubbliche, per il Mezzogiorno. Sono questi gli elementi che si possono trarre dal IX Rapporto sull'economia del mare, promosso dalla Camera di Commercio di Frosinone-Latina e da Informare e realizzato dal Centro Studi Guglielmo Tagliacarne. In Italia, nel 2019, il valore aggiunto è stato pari a 47,5 miliardi di euro, per avere una idea circa una volta e mezzo il peso dell'intero settore agricolo, con un effetto indotto pari ad altri 89,4 miliardi, per un moltiplicatore pari a 1,9: cioè per ogni euro impegnato nell'economia del mare il tessuto produttivo ne genera 1,9. Complessivamente, tra attività diretta ed indiretta, il settore pesa per l'8,6% sul totale dell'economia nazionale. Ma come si articola esattamente il settore dell'economia del mare? Al di là dei comparti che ci vengono immediatamente alla mente (trasporto delle persone e delle merci, cantieristica e nautica da diporto) sono incluse in questa definizione anche il settore ittico, l'acquacoltura e la lavorazione del pesce, l'industria delle estrazioni marine, il turismo sportivo e la ricettività costiera. La prima sorpresa che viene dall'analisi del Rapporto riguarda l'incidenza del comparto rispetto al totale delle attività economiche: è il Mezzogiorno a registrare il valore più elevato (11,2%),

seguito dal Centro (10,5%), dal Nord Est (7,4%) e dal Nord Ovest (6,3%).

Ancora più interessante è notare che Napoli si piazza al terzo posto tra le province italiane che generano valore aggiunto nell'economia del mare (3 miliardi di euro), preceduta solo da Roma e Genova. In termini di densità di imprese operative nel settore, Napoli - tra le province italiane - è prima nella filiera ittica, mentre si colloca al secondo posto nella cantieristica e nel diporto, nella movimentazione di passeggeri e merci, nel turismo.

Se guardiamo al panorama complessivo delle aziende della filiera dell'economia del mare, sono oltre 208 mila le imprese operative, con il Mezzogiorno che ne concentra quasi la metà (45,1%), rispetto al Centro (28,8%), al Nord Est (14,7%) ed al Nord Ovest (11,4%). Tra il 2014 ed il 2020 l'Italia ha registrato un incremento delle aziende pari al 17,7%, mentre anche in questo caso il Mezzogiorno ha fatto meglio con il 20,1%.

Sono tutte rose e fiori per la blue economy nel Mezzogiorno? Se si analizza l'effetto moltiplicatore, cioè la capacità di generare attività indotte nel tessuto economico complessivo, il Mezzogiorno è fanalino di coda tra le circoscrizioni nazionali, con un valore pari a 1,5, rispetto a 2,3 del Nord Est, 2,1 del Nord Ovest e 1,9 del Centro. Per avere una idea se al Sud ci fosse lo stesso moltiplicatore del Nord-Est ci sarebbero altri 12,2 miliardi aggiuntivi di prodotto. Esiste quindi una minore capacità di integrare l'attività diretta dell'economia del mare nel tessuto produttivo ed industriale dell'economia meridionale, così come una minore presenza di componenti settoriali che hanno un più alto

potere di attivazione: il valore moltiplicativo del settore della movimentazione di merci e di passeggeri è 2,8 e quello della cantieristica del 2,4, mentre il settore turistico, fortemente presente nella blue economy meridionale, ha una capacità di attivazione minore, pari a 1,9 euro per ogni euro di impiego diretto.

A tal fine servono politiche industriali finalizzate ad allargare il cerchio delle ricadute sul territorio derivanti dalle attività della blue economy. Esiste una duplice leva sulla quale lavorare per poter conseguire questo obiettivo. Zone economiche speciali e PNRR sono strumenti che, se integrati in un disegno unitario, possono contribuire in modo sostanziale a superare la storica debolezza meridionale di fare sistema.

Serve quindi compattare maggiormente un sistema sfilacciato, indebolito da un tessuto gracile e fragile, poco resiliente. Realizzare da un lato investimenti pubblici nelle infrastrutture della mobilità e della digitalizzazione ed attrarre dall'altro investimenti nelle nuove industrie del ventunesimo secolo sono le due componenti che possono dare una svolta all'economia meridionale.

Dalla blue economy, se maggiormente innervata nel tessuto produttivo e sociale, può partire un nuovo slancio per lo sviluppo, in Italia e nel Sud.

*\*Dir. gen. Centro Studi  
Guglielmo Tagliacarne  
\*\*Università Mercatorum*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

