



BlueConnect

Collegare le MI-PMI ai mercati marittimi a forte potenziale di crescita

Progetto n. 148

T1.2.2

Rapporto regionale sui dati socio-economici

Territorio: Toscana

Data di consegna prevista: M6

Data di consegna effettiva: M8

Organizzazione responsabile: Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Livello di diffusione		
PU	Pubblico	
CO	Confidenziale, solo per i membri del consorzio	X



Numero della documentazione da consegnare:	T1.2.2
Responsabile della documentazione da consegnare:	Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Componente:	T1

Autore/i – in ordine alfabetico		
Nome	Organizzazione	E-mail
Matteo Apollonio	DBA Lab Spa (parte Modulo statistiche)	matteo.apollonio@dbalab.it
Riccardo Gabriele Di Meglio	Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (parte descrittiva e di scenario)	dimeglio@porto.livorno.it

Revisione del Documento			
Versione	Data	Modifiche	
		Tipo di modifiche	Modificato da

Sintesi
<p>Il Rapporto regionale sulla portualità toscana illustra i risultati della raccolta di dati effettuata con l'osservatorio regionale previsto dal progetto BLUECONNECT. Riassume i principali dati infrastrutturali e di servizi del settore portuale toscano, comprendendo gli scali commerciali e da diporto dal Cinquale fino ad Orbetello (con esclusione quindi del porto di Marina di Carrara). Riporta inoltre i principali scenari di sviluppo e le potenzialità con riferimento alle opportunità legate all'economia del mare. Il rapporto sarà aggiornato grazie alle statistiche sviluppate dall'Autorità di Sistema portuale sulle piattaforme TPCS e MONICA, con l'estrazione automatica di statistiche relative al movimento commerciale dei porti del Sistema portuale.</p>



Indice

1	Descrizione regionale	5
1.1	PRINCIPALI RISULTATI DELL'INDAGINE.....	9
2	I porti del territorio	12
2.1	Principali indicatori.....	12
2.2	Avvisi espressi dai porti (domande aperte).....	13
2.3	Situazione generale	14
3	Le attività portuali	18
3.1	Trasporti marittimi : principali indicatori	18
3.1.1	<i>Avvisi espressi dai porti (domande aperte)</i>	<i>20</i>
3.2	Dipporto & Yachting : principali indicatori	22
3.2.1	<i>Situazione generale</i>	<i>23</i>
3.1	Altri settori (pesca/riparazione navale) : principali indicatori.....	24
4	Il tessuto delle imprese in relazione con il porto	26
4.1	Principali indicatori.....	26
4.2	Analisi del tessuto imprenditoriale	26
4.3	Situazione generale e opportunità di sviluppo.....	27
5	Conclusione : Identificazione delle principali opportunità di sviluppo	29

Illustrazioni

Figura 1 - Localizzazione dei porti oggetto dell'indagine; Fonte: Osservatorio portuale progetto

BLUECONNECT

Figura 2 - Matrice di Ansoff Mercati/Servizi per il sistema portuale

Figura 3 - Specializzazioni del Sistema produttivo toscano, Fonte :IRPET

Tabelle

Tabella 1 - Porti del territorio - Principali indicatori

Tabella 2 - Trasporti marittimi

Tabella 3 - Merci e logistica **Errore. Il segnalibro non è definito.**

Tabella 4 - Diporto e Yachting

Tabella 5 - Pesca e Riparazione navale

Tabella 5 - Imprese sul sito portuale

Tabella 6 - Imprese fuori sito portuale

Elenco delle abbreviazioni

APS-MTS: Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale

CNA: Confederazione Nazionale Artigianato

DPR: Decreto Presidente della Repubblica

GNL: Gas Naturale Liquefatto

PIL: Prodotto Interno Lordo

TEU: Twenty feet equivalent unit- unità di misura trasporto containerizzato

1 Descrizione regionale

La Toscana è una regione peninsulare italiana con 397 km di coste nella parte continentale, a cui si aggiungono le isole dell'Arcipelago toscano (Elba, Capraia, Giglio, Giannutri, Gorgona, Montecristo Pianosa e le Formiche di Grosseto). L'Elba è di gran lunga la maggiore delle isole, con una superficie di 223 km² e uno sviluppo costiero di 147 km, seguita dal Giglio con 21 km², Capraia con 19 km² e Montecristo (10 km²). Complessivamente le isole dell'Arcipelago totalizzano 230 km di estensione delle coste, che portano quindi a 627 km la lunghezza totale della costa toscana.

La fascia costiera toscana si caratterizza per una struttura socio-economica relativamente omogenea, articolata su poli produttivi specializzati in diverse filiere.

La presente sezione evidenzia i principali dati economici di riferimento per l'area delle province di Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto.

Tabella 1, Dati demografici e socio-economici dell'area- Fonte ISTAT e Unioncamere (Redditi dichiarati)

Provincia	Abitanti (luglio 2016)	Incidenza su totale regionale in %
Lucca	389.979	10,42
Massa-Carrara	197.068	5,2
Pisa	421.381	11,26
Livorno	337.445	9,01
Grosseto	223.298	5,96
TOTALE	1.569.171	41,94

Tabella 2, Dati su reddito disponibile pro-capite e valore aggiunto pro-capite- fonte Unioncamere e Osservatorio Findomestic

Provincia	Reddito pro capite (2015)	Reddito pro-capite Toscana	Valore Aggiunto pro-capite (2015)	Valore Aggiunto pro-capite Toscana
Lucca	19.329		24 mila euro	
Massa-Carrara	16.613		20,7 mila euro	
Pisa	18.272		26 mila euro	
Livorno	18.545		23,3 mila euro	
Grosseto	18.014		21,2 mila euro	
MEDIA	18.348	19.704		27.108

Tabella 3, PIL pro-capite province Nodo logistico complesso Alto Tirreno- fonte Eurostat

Provincia	PIL pro capite euro (2011)	PIL pro-capite Toscana euro (2011)	PIL pro-capite EU-28 (2011)
Lucca	29.200		
Massa-Carrara	22.400		
Pisa	28.100		
Livorno	27.600		
Grosseto	23.500		
MEDIA	26.895	28.200	25.100

Le informazioni riportate dimostrano come da un punto di vista socio-economico le province che compongono la fascia costiera si pongono al di sopra della media europea in termini di ricchezza, sebbene nel confronto regionale presentino livelli di reddito pro-capite lievemente inferiori. Ciò è riconducibile almeno in parte al peso dell'altro grande polo regionale dell'area fiorentina, che presenta livelli di produzione e ricchezza pro-capite mediamente superiori.

Provincia	Export 2015	Incidenza % su totale Toscana	Import 2015	Incidenza % su totale Toscana
Massa-Carrara	2.060 milioni di euro	6,23	425 milioni di euro	1,9
Lucca	3.961 milioni di euro	11,98	1.987 milioni di euro	9,1
Pisa	2.760 milioni di euro	8,34	1.875 milioni di euro	8,6
Livorno	1.507 milioni di euro	4,55	4.401 milioni di euro	20,28
Grosseto	320 milioni di euro	1%	182 milioni di euro	0,8
TOTALE	10.608 milioni di euro	32,12 %	8.897 milioni di euro	40,8 %

Il rapporto regionale sulla portualità commerciale e turistica della Toscana raccoglie i dati di 41 porti turistici e commerciali toscani, nel quadro del più ampio focus di indagine previsto nel progetto BLUECONNECT per la portualità dell'area di cooperazione IT-FR MARITTIMO.

Il rapporto si basa su dati statistici ed osservazioni effettuate fra i mesi di maggio e luglio 2017 nei seguenti porti:

- PORTO MARINA DI MASSA
- CINQUALE (MARINA)
- PORTO DI VIAREGGIO
- MARINA DI PISA
- PORTO DI LIVORNO
- PORTICCILO NAZARIO SAURO(MARINA)
- MARINA ARDENZA
- PORTO ANTIGNANO (MARINA)
- QUERCIANELLA (MARINA)
- PUNTA CASTIGLIONCELLO (MARINA)
- CASTIGLIONCELLO (MARINA)
- ROSIGNANO SOLVAY (MARINA)
- MARINA DI VADA (MARINA)
- CIRCOLO NAUTICO FOCE CECINA (MARINA)
- MARINA DI SAN VINCENZO (MARINA)
- PORTO O BARATTI (MARINA)
- PORTO DI PIOMBINO
- MARINA DI SALIVOLI (MARINA)
- CARBONIFERA (MARINA)
- FIUMARA DEL PUNTONE
- ETRUSCA (MARINA)
- MARINA DI PUNTA ALA
- CASTIGLIONE DELLA PESCAIA (MARINA)
- PORTO DELLA MAREMMA
- TALAMONE (MARINA)
- PORTO SANTO STEFANO
- PORTO ERCOLE (MARINA)

- MARINA CALA GALERA
- MARINA DI CAMPO
- ISOLA DEL GIGLIO
- PORTO FERRAIO
- RIO MARINA
- CAVO
- CAPRAIA ISOLA
- CAPOLIVERI
- MARCIANA MARINA
- PORTO AZZURRO
- PORTO DI GORGONA

Con eccezione pertanto del Porto di Marina di Carrara, che per competenza è stato oggetto di indagine da parte dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale.

L’indagine ha evidenziato un ampio spettro di scali con caratteristiche e traffici naturalmente molto diversi. In considerazione di questo il report suddivide gli scali fra grandi porti commerciali (Livorno e Piombino), porti turistici con funzioni di trasporto passeggeri (Portoferraio, Porto Santo Stefano, Capraia isola, Isola del Giglio), marine e scali da diporto di maggiori dimensioni (Viareggio, Marina di Pisa, Marina di Cala de’ Medici, Marina di San Vincenzo, Porto Ercole, Marciana Marina) e altre marine e scali, compresi i piccoli approdi¹.

1.1 PRINCIPALI RISULTATI DELL’INDAGINE

¹ Il DPR 2 dicembre 1997 n. 509 all’articolo 2 fornisce le seguenti definizioni:

Porto turistico - ovvero il complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire, unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l’apprestamento di servizi complementari;

- Approdo turistico - ovvero la funzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all’art. 4, comma 3, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l’apprestamento di servizi complementari;

- Punti di ormeggio - ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all’ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.” Il presente report si discosta da questa classificazione in relazione alla specificità delle schede porto elaborate ed in particolare alla maggiore/minore quantità di dati disponibili rispetto ai porti.

La portualità toscana gode complessivamente di una buona e diversificata dotazione infrastrutturale e di servizi. Con oltre 19.000 posti barca, tenendo conto anche quelli situati lungo i canali e i fiumi (primo fra tutti Boccadarno a Pisa), la Toscana rappresenta la terza regione Italiana dopo Liguria e Sardegna. Il comparto ha beneficiato in anni anche recenti di importanti investimenti, alcuni dei quali tutt'ora in corso, che hanno ulteriormente ampliato la capacità ed in particolare:

- Costruzione ex novo del porto di Marina di Pisa, porto gestito dalla società privata Boccadarno spa, con un investimento da parte dei privati di circa 100 milioni di euro;
- Investimenti programmati nel porto Mediceo di Livorno, gestito da privati su concessione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, per la realizzazione di 600 nuovi posti barca;
- Investimenti previsti per la marina di Cala de' Medici per la creazione di colonnine che erogano servizi, finanziato da Regione Toscana;
- Investimenti nella Marina di Cala Galera per 15 milioni di euro, gestito dalla società Marina di cala galera spa per l'ampliamento dell'area a parcheggio e dell'area adibita a cantiere navale;
- Investimenti per la costruzione di una banchina commerciale nel porto di Viareggio, il quale attualmente non svolge funzione di trasporto passeggeri, per 2,8 milioni di euro ed altri interventi per totali 3,4 milioni di euro di potenziamento infrastrutturale. Il porto di Viareggio è amministrato dall'Autorità portuale regionale;

La portualità regionale toscana si compone poi dei due grandi porti commerciali di Livorno e di Piombino, attualmente riuniti nel Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale; questo sistema costituisce la sesta realtà italiana nel quadro della Riforma entrata in vigore nel 2016 con un movimento di circa 39 milioni di tonnellate (ripartite tra 32,5 a Livorno e 6,5 a Piombino) e oltre 800 mila crocieristi tra Livorno (807 mila) e Portoferraio (30 mila). L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, costituita dal marzo 2017, è in particolare la maggiore realtà portuale regionale ed è responsabile per il controllo, la pianificazione e lo sviluppo oltre che di Livorno e di Piombino anche di Capraia isola, Cavo, Rio Marina e Portoferraio. Gli altri scali toscani (fermo restando che Marina di Carrara non rientra nell'ambito della presente indagine) hanno un ruolo commerciale più limitato, ma comunque

non assente: Porto Santo Stefano movimentata 260 mila passeggeri l'anno per l'Isola del Giglio e Giannutri, Portoferraio 1,5 milioni con 460 mila veicoli.

La crisi ha chiaramente impattato sulla realtà dei porti toscani: Livorno e Piombino rimangono al di sotto dei picchi pre-crisi, sebbene alcune correnti di traffico abbiano evidenziato un andamento migliore della media nazionale. I porti turistici hanno anch'essi risentito delle avverse condizioni economiche: il porto di Marina di Cala de' Medici ha chiuso il 2015 con una perdita di quasi 1,5 milioni di euro, il porto di Marina di Punta Ala nel 2016 ha chiuso il bilancio con un rosso di 100 mila euro, mentre Cala Galera e il Porto di terre Rosse hanno avuto utili. Le perdite della società Boccadarno Spa (oltre 4 milioni nel 2014) hanno spinto quest'ultima a richiedere il concordato preventivo. La situazione va stabilizzandosi nel corso del 2016 e del 2017 con la ripresa del settore nautico in generale, anche grazie a un incremento delle presenze estere.

La portualità da diporto toscana vanta, oltre che a una collocazione geografica particolarmente favorevole, un insieme di strutture e di servizi che arricchiscono l'offerta e quindi l'attrattiva per il diportista. Di rilievo è l'offerta di servizi di rimessaggio e cantieri navali situati, oltre che a Livorno, Viareggio e Piombino, anche a Portoferraio, Marina di Cala de' Medici, Capoliveri, Marina di San Vincenzo, Marina di Cala Galera, Porto Santo Stefano, Porto Ercole, Marciana Marina, Marina di Punta Ala, Rio Marina. Alla produzione² si affianca pertanto anche un'importante attività di riparazione e rimessaggio che contribuisce a rendere più appetibile lo scalo sul territorio regionale, oltre che naturalmente generare un indotto economico consistente.

Le schede riportate nel capitolo successivo riportano il dettaglio infrastrutturale dei porti summenzionati, con particolare riferimento al diportismo nautico.

² La Toscana è la prima produttrice mondiale di panfili oltre i 30 metri di lunghezza, con una quota del 25%

2 I porti del territorio

2.1 PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI		
	Caratteristiche del porto		
100,00%	Numero di porti sul territorio	41	-
87,80%	Numero di porti che gestiscono un campo boe	4	-
100,00%	Numero di posti nel campo boe	13.904	
	Superficie totale (m ²)	11.453.813	
97,56%	Numero di porti con :	40	%
19,51%	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Diporto & yachting 	8	%
4,88%	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Trasporto passeggeri 	2	%
	<ul style="list-style-type: none"> ● Attività Trasporto merci 		
7,32%	Dipendenti fissi / Dipendente stagionali	10.608/17	-
41,46%	Ricavi 2016 (k€)	11.791.943	-
2,44%	Fatturato 2016 (k€)	2.384	-
0	Imposta fondiaria 2016 (k€)	0	-
2,44%	Canoni 2016 (k€)	10.853	-
4,88%	Altre imposte e tasse 2016 (k€)	19.383	-
	Attrezzature		
90,24%	Numero di porti attrezzati di stazioni di rifornimento	31	%
100,00%	Numero di porti attrezzati di rampe di varo / alaggio	25	%
14,63%	Numero di posti auto (parcheggio)	1.663	
	Ambiente		
100,00%	Numero di porti attrezzati di sistemi di pompaggio di acque reflue	15	%
100,00%	Numero di porti realizzando dragaggi periodici	14	%
100,00%	Numero di porti attrezzati di sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti delle navi	19	%
100,00%	Numero di porti attrezzati di barriere anti-inquinamento	12	%
9,76%	Numero di porti con certificazioni ambientali	4	

	Lavori & Progetti		
7,32%	Totale importo dei lavori condotti 2015-2016	73.326.884	
14,63%	Totale dei lavori annunciati 2017-2018	123.365.136	-
	Imprese /servizi		
100,00%	Numero di imprese sul sito	306	%
100,00%	Numero di imprese fuori sito che lavorano per i porti	25	%

2.2 AVVISI ESPRESSI DAI PORTI (DOMANDE APERTE)

I porti turistici della costa toscana stanno recuperando i livelli di redditività pre-crisi, con investimenti volti al ripristino e al miglioramento dell'accessibilità nautica e navigabilità, mantenimento in efficienza delle banchine e potenziamento dei servizi offerti a terra. Sotto il profilo ambientale i principali porti turistici toscani sono tutti in grado di assicurare la raccolta differenziata dei rifiuti e il ricambio idrico attraverso pompe di ricircolo. Da segnalare come l'attività peschereccia sia limitata a pochi scali (Viareggio, Livorno, Portoferraio). I porti turistici minori e gli approdi mancano di impianti di aspirazione dei reflui e delle acque di sentina delle imbarcazioni. Le società ed associazioni dei porti turistici minori non posseggono in generale panne antinquinamento, disperdenti etc in grado di contenere sversamenti accidentali di carburanti in mare. In questo senso gli scali che sono in effetti punti di ormeggio, ossia infrastrutture che non comportino la presenza di impianti di difficile rimozione, quali moli galleggianti, strutture di varo, alaggio e rimessaggio di piccole imbarcazioni.

La maggior parte delle società che hanno in gestione porti turistici in Toscana presentano un organico limitato, con uno o due addetti fissi durante la stagione invernale e 3-4 addetti durante la stagione estiva, con un rapporto di 2:1 tra addetti a banchina e impiegati. Sotto questo profilo si sottolinea il potenziale di crescita del settore sia sotto il profilo dell'occupazione che della formazione e crescita professionale degli addetti già occupati ed esistenti.

2.3 SITUAZIONE GENERALE

I dati raccolti dall'osservatorio sono in effetti influenzati, per quanto concerne i totali, dalla presenza di due grandi porti commerciali, Livorno e Piombino, che rappresentano da soli di gran lunga il maggior fatturato e il maggior numero di dipendenti nell'ambito della portualità regionale. In riferimento a questo, l'indagine ha cercato di depurare questo effetto potenzialmente distorsivo considerando nel numero di dipendenti esclusivamente gli addetti degli enti di gestione portuale, vale a dire per questi due porti i dipendenti dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale recentemente costituita, e per l'Autorità portuale regionale gli impiegati regionali. Allo stesso modo, le tavole sopra riportano i canoni e le altre entrate (esprese in migliaia di euro) dell'Autorità di Sistema portuale, separando questo dato, anch'esso potenzialmente distorsivo, dal fatturato dei porti turistici gestiti da società ed associazione. Le principali opportunità di sviluppo possono essere individuate come segue, considerando le diverse tipologie di porti coinvolti nell'indagine:

Opportunità	Target	Orizzonte temporale
Incremento dell'export extra UE	Porti commerciali di Livorno e di Piombino	Medio termine (1 anno < 3 anni)
Realizzazione progetti di infrastrutturazione portuale	Porti commerciali di Livorno e di Piombino	Lungo termine > 5 anni
Digitalizzazione dei processi ed automazione delle operazioni portuali	Porti commerciali di Livorno e di Piombino	Medio termine (1 anno < 3 anni)
Diffusione di combustibili alternativi come il GNL	Tutti i porti	Medio termine (1 anno < 3 anni)

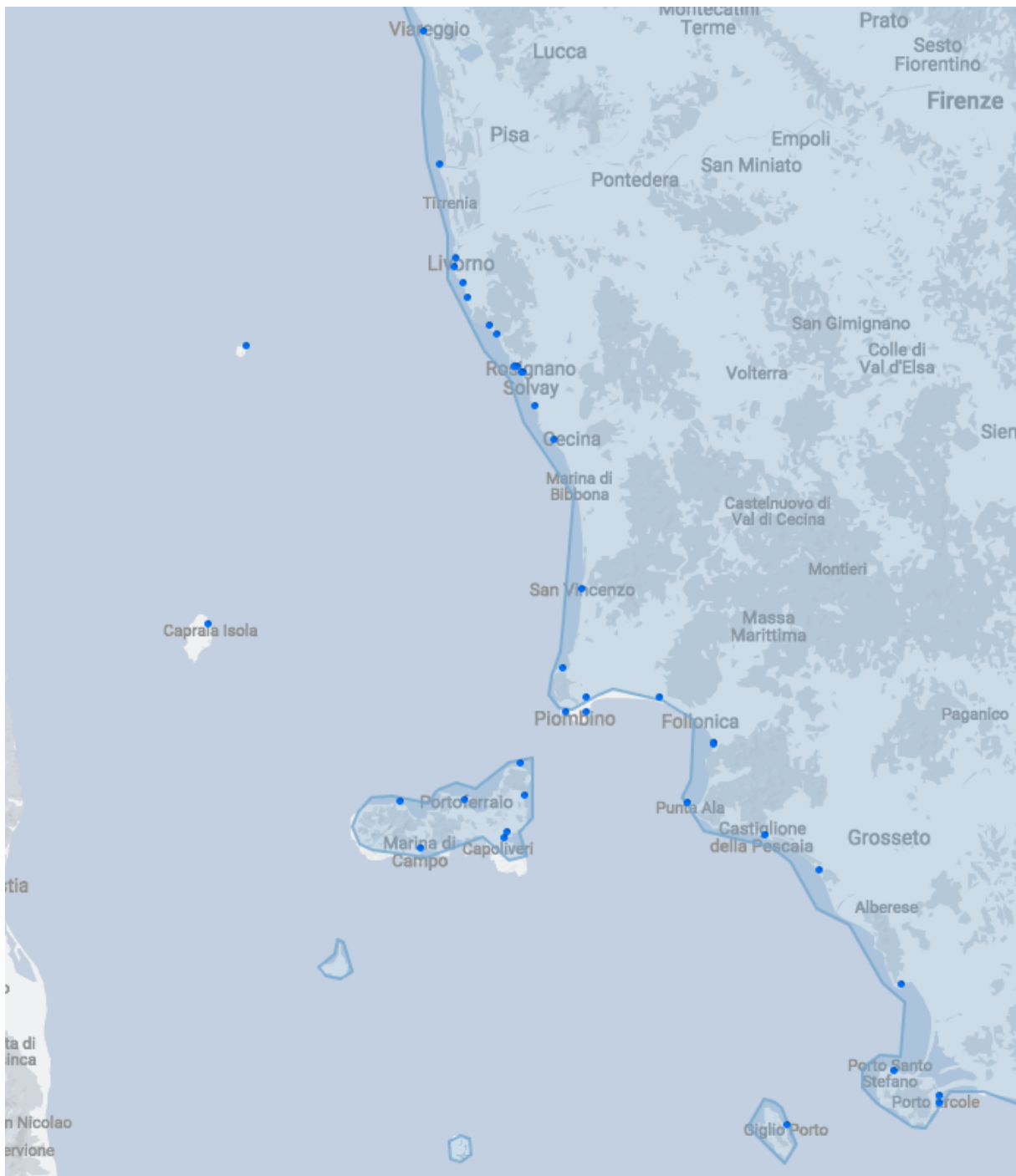
Economia circolare: riuso e riciclo di materiali provenienti da lavorazioni industriali e dai rifiuti prodotto nei porti e dalle navi	Tutti i porti	Medio termine (1 anno < 3 anni)
Crisi destinazioni turistiche della Sponda Sud del Mediterraneo	Porti turistici (Dpr 509/1997)	Breve termine < 1 anno
Ripresa delle vendite settore nautico	Porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio (Dpr 509/1997)	Medio termine (1 anno < 3 anni)
Crescita dell'attrattività del turismo eco-compatibile e sostenibile	Porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio (Dpr 509/1997)	Lungo termine > 5 anni

La tabella sopra illustra le principali opportunità di sviluppo, logicamente suddivise tra quelle che interessano i porti commerciali ed industriali e i soli porti turistici (evidenziati secondo la classificazione da Dpr 509 del 1997). L'opportunità costituita dal GNL come combustibile alternativo è in effetti trasversale a tutti i porti, potendo interessare sia la flotta mercantile che quella peschereccia e le unità da diporto. Anche il riuso di materiali e scarti legati alle attività della nautica da diporto, dalla cantieristica e dalle operazioni portuali rappresenta un'opportunità che può essere considerata trasversale a tutte le tipologie di scali. Anche l'orizzonte temporale ha un valore importante, se si pensa che alcune prospettive potranno efficacemente concretizzarsi soltanto nel medio-lungo termine, mentre altri fattori di sviluppo sono già pienamente in atto e contribuiscono già alla ripresa del settore.

La presenza di due grandi porti commerciali influenza naturalmente le considerazioni sugli scenari di sviluppo. La dinamica ancora sostenuta delle esportazioni nazionali e delle importazioni (+8,3% delle esportazioni nel periodo gennaio-agosto 2017 sullo stesso periodo del 2016), come anche delle importazioni (incremento nello stesso arco temporale del 13,4%) segnala la forte espansione del commercio estero italiano che costituisce un importante fattore di sviluppo per il movimento portuale. Per quanto riguarda i volumi portuali, il porto di Livorno con un movimento di circa 34 milioni di tonnellate ha quasi recuperato il movimento

portuale pre-crisi, con riferimento soprattutto alla movimentazione Ro-Ro e contenitori. Nel 2016 il movimento complessivo dei porti europei ha toccato i 3.789 milioni di tonnellate, ancora al di sotto del picco raggiunto prima della grave recessione economica che ha colpito l'Europa, dato che nel 2007 il volume raggiungeva 3.838 milioni di tonnellate. Lo stesso tuttavia non si può dire per il porto di Piombino, che registra un calo da 9 milioni di tonnellate del 2007 ai 6 milioni di tonnellate del 2016.

Figura 1, Localizzazione dei porti oggetto dell'indagine; Fonte: Osservatorio portuale progetto BLUECONNECT



Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI : TRASPORTI MARITTIMI		
	ATTIVITA PASSEGGERI (crociere, traghetti, trasporto costiero)		
	Trasporto passeggeri traghetti		
9,76	Numero di porti in questione	4	%
9,76	Stagionalità dell'attività	4	
9,76	Principali provenienze, destinazioni	Sardegna, Corsica, Spagna, Sicilia, Olbia, Bastia, Portovecchio, Porto Santo Stefano	-
0	Numero di passeggeri 2016	0	-
7,32	Numero di veicoli	1.999.000	-
9,76	Volume merci (in tonnellate)	37.404.000	-

	Trasporto passeggeri costieri		
17,07	Numero di porti in questione	7	%
17,07	Stagionalità dell'attività	7	
17,07	Principali provenienze, destinazioni	Gorgona,Portoferraio ,Isola del Giglio, Giannutri,Piombino, Livorno, Portoferraio,Livorno	-
17,07	Numero di passeggeri 2016	31.226.000	-

	Trasporto passeggeri crociere		
2,44	Numero di porti in questione	1	%
2,44	Stagionalità dell'attività	1	
	Principali provenienze, destinazioni	Francia, Italia, Spagna	-
	Numero di passeggeri 2016	807.000	-
	Numero di scali 2016	403	-
	Numero di passeggeri in transito	803.000	-
	Numero di passeggeri con destinazione finale	4.000	-

3 Le attività portuali

3.1 TRASPORTI MARITTIMI : PRINCIPALI INDICATORI

ATTIVITA' MERCI E LOGISTICA			
	Trasporto merci		%
4,88	Numero di porti in questione	2	-
4,88	Stagionalità dell'attività	2	
	Principali prodotti	Prodotti forestali, auto nuove, prodotti petroliferi, Rinfuse solide, Carbone, Prodotti metallurgici, cereali	-
4,88	Volume (in tonnellate) 2016	37.404.000	-
4,88	Superficie di stoccaggio (m ²)	138.100	-
	Merci alla rinfusa		
4,88	Numero di porti in questione	2	%
4,88	Principales provenances/destinations	Russia, Americhe, Egitto	-
4,88	Volume (en tonnes) 2016	3.088.000	-
	Carichi (pacchi) pesanti		
4,88	Numero di porti in questione	1	%
4,88	Principali provenienze, destinazioni	Russia, Americhe	-
4,88	Volume (in tonnellate) 2016	2.000.000	-
	Rimorchi e insieme di veicoli stradali		
4,88	Numero di porti in questione	2	%
	Principali provenienze, destinazioni	Italia, Spagna, Nord Africa, Corsica, Sardegna	-
4,88	Volume (in tonnellate) 2016	13.256.000	-
	Container		

2,44	Numero di porti in questione	1	%
	Principali provenienze, destinazioni	Americhe, Europa, Nord Africa	-
2,44	Numero TEU 2016	800.000	-
2,44	Superficie di stoccaggio (m ²)	350.000	-

3.1.1 *Avvisi espressi dai porti (domande aperte)*

I porti marittimi che svolgono il maggior numero di servizi di collegamento passeggeri, e la pressoché totalità del trasporto merci nell'ambito dell'indagine, vale a dire Livorno e Piombino hanno evidenziato le seguenti priorità di crescita:

- Miglioramento delle connessioni stradali e ferroviari con il retroterra, stante la disponibilità di fasci ferroviari e strade interne al porto;
- Miglioramento dell'accessibilità marittima (Livorno) e riorganizzazione delle aree per specializzazione funzionale dei traffici (Livorno e Piombino). Si sottolinea come Piombino disporrà di banchine con i fondali più profondi in Italia e sia il porto continentale più vicino alla Sardegna;
- Innovazione dei processi, attraverso l'ulteriore digitalizzazione delle procedure, sostenibilità delle operazioni e connessione del porto alle reti di comunicazione a più elevata capacità per l'interscambio di dati lungo la filiera logistica;
- Diversificazione dei traffici, attualmente sbilanciati verso l'area West Med e Americhe, preservando la specializzazione dei traffici acquisita da entrambi i porti.

Possiamo visualizzare i temi principali legati alla crescita di questo settore di traffico attraverso la nota matrice di Ansoff:

Figura 2, Matrice di Ansoff Mercati/Servizi per il sistema portuale

		Esistenti	Nuovi
Mercati	Esistenti	<p>Penetrazione di mercato</p> <p>Specializzazione Ro-Ro –Livorno; Specializzazione collegamenti corto raggio-Livorno e Piombino Specializzazione auto nuove – I e II terminalizzazione (Livorno e Piombino)</p>	<p>Sviluppo del prodotto</p> <p>Sostituzione gomma con ferro distretto cartario (Livorno) Formazione e aggiornamento operatori (Livorno e Piombino); Rilancio servizi intermodali da interporti.</p>
	Nuovi	<p>Sviluppo del mercato</p> <p>Ampliamento servizi break bulk Centro-Nord (Livorno) Estensione funzionalità piattaforma TPCS a traffici non containerizzati; Ampliamento formazione ed addestramento ad operatori non solo portuali</p>	<p>Diversificazione e sviluppo integrato</p> <p>Porto come attivatore di processi industriali; Porto come produttore di energia</p>
		Servizi	

Si può notare come le più importanti innovazioni attese riguardano il ruolo del porto nei processi legati all'economia circolare, sia in riferimento al riuso ed utilizzo di materiali di scarto sia alla possibilità di sviluppare funzioni legate alla generazione di

energia pulita e all'utilizzo di combustibili meno inquinanti. In questo senso il porto è un attivatore di processi e luogo ideale di sperimentazioni di nuove tecnologie che trovano poi applicazione in ambiti civili, industriali, oltre che in quelli più strettamente legati alla logistica. I servizi non devono pertanto essere inquadrati solamente a livello trasportistico, ma concernono di necessità anche tutta la serie di processi produttivi, anche manifatturieri, legati ai flussi di merci e di persone. In questo senso una priorità di crescita per il sistema Livorno-Piombino risiede sicuramente nelle opportunità legate all'economia circolare, che comporta per gli scali non solo un ruolo di distributori di risorse, ma anche di pianificatori, trasformatori e valorizzatori delle risorse. Per il polo chimico e petrolchimico di Livorno queste si legano al riutilizzo del calore prodotto per il riscaldamento di utenze domestiche, al riutilizzo di scarti da demolizioni e lavorazioni per il settore manifatturiero e delle costruzioni, fino al riutilizzo dei fanghi e dei sedimenti portuali. Questa componente di crescita costituirebbe una vera e propria diversificazione, capace di rendere sostenibili nel medio-lungo termine i traffici portuali e di generare crescita economica.

Le priorità annunciate fanno conseguentemente riferimento a questa dimensione, dallo sviluppo del polo delle dimensioni navali a Piombino alla realizzazione di depositi costieri di GNL di capacità pari a 9.000 m³, alla realizzazione della banchina elettrificata nel porto di Livorno. Come è naturale, l'innovazione comporta rischi e il ritorno su alcuni investimenti particolarmente pionieristici non è sempre soddisfacente. Per questo motivo l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale si avvale della leva costituita dai progetti finanziati per avviare sperimentazioni e prototipi di prodotti e processi destinati a essere impiegati su vasta scala.

3.2 DIPORTO & YACHTING : PRINCIPALI INDICATORI

Tasso di risposta %	INDICATORI	
	<u>Stagionalità</u>	<u>annuale</u>

	Capacità (posti galleggianti)	
100,00%	Numero totale di posti	19.944
19,51%	Numero di posti affittati	2.401
7,32%	Numero di posti pubblici	7
0,00%	Numero di abbonati annuali 2016	0
0,00%	Numeri di posti professionisti	0
12,20%	Numero di posti < 8 m	1.355
14,63%	Numero di posti 8 a 12 m	1.053
14,63%	Numero di posti 12 a 18 m	531
12,20%	Numero di posti 18 a 24 m	181
12,20%	Numero di posti 24 a 65 m	62
0%	Numero di posti > 65 m	0
	Capacità (posti a secco)	
2,44%	Numero di posti	99
	Capacità (posti barca in campo boe)	
4,88%	Numero di posti in campo boe	242
	Frequentazione (in notti)	
0	Numero totale di notti 2016	0
0	Numero passaggi durata media < 1anno e > 1 mese	0
0	Numero passaggi durata breve < 1 mese e > 3 giorni	0
0	Numero scale < 3 giorni	0
2,44%	Servizi di portineria	1

3.2.1 Situazione generale

Il questionario ha raccolto i dati dai principali scali e marine regionali, evidenziando una buona dotazione a livello di posti barca lungo tutto l'arco costiero toscano. I temi più ricorrenti riguardano gli investimenti per migliorare l'accessibilità nautica dei porti, attraverso lavori di dragaggio, l'ampliamento e l'estensione di banchine e moli, nonché il potenziamento dei servizi offerti a terra. I porti turistici toscani hanno fronteggiato la grave crisi che ha colpito il settore nautico dal 2008, con una decisa contrazione del fatturato generato, che soltanto dal

2014 ha cominciato una seppur lenta ripresa. Si segnala come molte delle marine oggetto

Tasso di risposta %	PRINCIPALI INDICATORI		
	PESCA		
19,51	Numero di porti in questione	8	%
60,98	Numero di posti	115	-
-	Numero di pescatori professionisti		-
-	Volume (en tonnellate) 2016	7361	-

dell'indagine si trovino tutt'ora in difficoltà finanziarie e come quindi i progetti di sviluppo siano condizionati da una situazione particolarmente avversa. Il miglioramento in atto, favorito anche dalla crescita complessiva del turismo in Italia, consente di recuperare marginalità nel comparto, caratterizzato da livelli di profittabilità inferiori a quelli dei porti liguri. Opportunità di sviluppo derivano da ulteriori progetti di investimento portuale, come quello previsto nel porto di Talamone, nel porto di Viareggio e nel porto di Castiglione della Pescaia. Se la domanda di posti barca stanziali è stabile, buone prospettive di sviluppo si segnalano per quanto riguarda i posti in transito.

3.1 ALTRI SETTORI (PESCA/RIPARAZIONE NAVALE) : PRINCIPALI INDICATORI

Nota: I dati raccolti sono riferiti ai cantieri navali all'interno dei sedimi portuali. Non comprendono pertanto gli stabilimenti fuori sito.

Tasso di risposta %
39,02
39,02
7,32%
2,44%
7,32%

RIPARAZIONE NAVALE / BACINO DI CARENAGGIO		
Superficie in m ²	416.150	-
Numero di posti galleggianti	101	-
Dipendenti 2016	228	-
Numero di manutenzioni 2016	-	-
Numero di imprese utenti	24	-

Tasso di risposta %

PRINCIPALI INDICATORI		
IMPRESE SUL SITO PORTUALE		
<u>Attività principali</u>	<u>Numero</u>	<u>%</u>
Amministrazione		
Rifornimento carburante	3	
Commerci e servizi relativi alle attività portuali	92	
Commerci e servizi non marittimi ma localizzati sul sito portuale	4	
Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale	5	
Gestione portuale		
Nolleggio e vendita di imbarcazioni		

	Manifestazioni / Viaggi		
	Pesca professionale		
	Ricerca / Insegnamento	1	
	Trasporti	2	
	Lavori	-	
	Numero totale di imprese sul sito portuale	107	

4 Il tessuto delle imprese in relazione con il porto

4.1 PRINCIPALI INDICATORI

<u>Tasso di risposta %</u>	IMPRESE FUORI SITO LAVORANDO PER I PORTI		
	<u>Attività principali</u>	<u>Numero</u>	<u>%</u>
	Amministrazione	0	
	Rifornimento carburante	0	
	Commerci e servizi relativi alle attività portuali	19	
	Attrezzatura , manutenzione e riparazione navale	0	
	Gestione portuale	0	
	Nolleggio e vendita di imbarcazioni	0	
	Manifestazioni / Viaggi	0	
	Pesca professionale	0	
	Ricerca / Insegnamento	0	
	Trasporti	0	
	Lavori	0	
	Autres	1	
	Numero totale di imprese fuori sito portuale ma lavorando per il porto	20	

4.2 ANALISI DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Le imprese evidenziate nel report sono le imprese autorizzate e concessionarie del sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale, con una naturale preponderanza delle imprese attive nel ramo della movimentazione e stoccaggio delle merci e gestione dei flussi di passeggeri. Le imprese portuali così individuate costituiscono la gran parte delle imprese presenti in Toscana, in considerazione del rilievo

del sistema portuale nel panorama imprenditoriale regionale. Di più difficile valutazione è il numero di imprese che lavorano per i porti pur trovandosi fuori sito. Le imprese presenti sono in generale di piccole e medie dimensioni, con un organico medio per le imprese attive nel settore della logistica di 6,5 dipendenti. Recentemente, almeno nell'ambito dei grandi terminal portuali, sono stati registrati notevoli cambiamenti, con l'ingresso del gruppo MSC nella compagine azionaria del terminal contenitori Lorenzini (con il 67% del capitale sociale), e dei fondi Infracapital e Infravia nel terminal TDT (con l'80% del capitale sociale). La privatizzazione del terminal passeggeri Porto di Livorno 2000 è tutt'ora in corso.

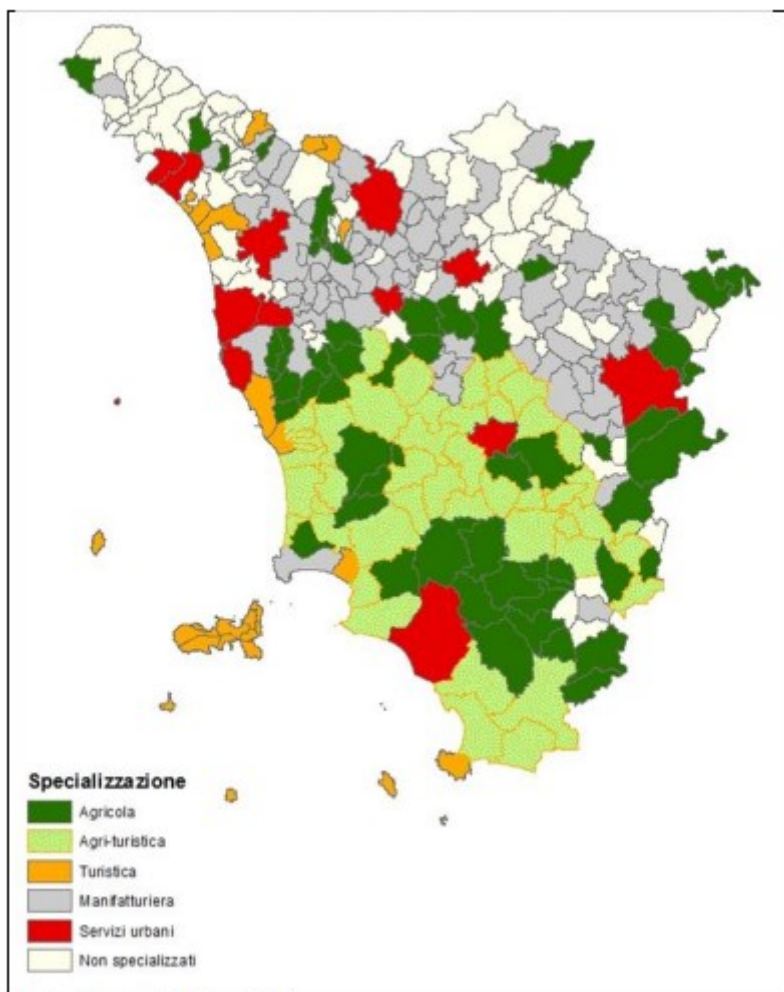
4.3 SITUAZIONE GENERALE E OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

L'economia del mare rappresenta un importante fattore di crescita e stabilità economica per il territorio regionale. Rispetto ai dati statistici disponibili, si evidenzia come Livorno sia tra le prime province italiane per concentrazione di imprese collegate con i settori dell'economia del mare³ (quota del 12,3% sul totale, grazie alle attività legate alla logistica portuale e a quelle del turismo, per un valore assoluto di 4031), mentre a livello regionale la Toscana totalizza una media del 3,3%. Il valore aggiunto rappresenta 970 milioni di euro complessivi, con un'occupazione di 18.600 unità (dato per Livorno)⁴. A tutto il settore direttamente legato alla movimentazione portuale e all'accoglienza dei passeggeri si aggiunge l'ampio spettro di imprese attive nella logistica e nelle spedizioni, localizzate fuori sito, ma che rappresentano un importante fonte occupazionale, che porta l'occupazione generata dal solo porto di Livorno (diretta ed indiretta) a 5700 addetti, con un fatturato di circa 1,3 miliardi di euro (fonte PRP del porto di Livorno). Si comprende bene come subito dopo il turismo, particolarmente forte nelle aree di Cecina- Rosignano Marittimo e dell'Elba, sia proprio la logistica a costituire la maggiore fonte di occupazione dell'area livornese nell'ambito dell'Economia del Mare. La cartina riportata di sotto, tratta dal report dell'IRPET "l'Analisi dei fabbisogni professionali- Rapporto finale" del marzo del 2017 illustra le specializzazioni produttive dell'intera costa e in particolare evidenzia la forte vocazione turistica dei comuni della provincia di Livorno (unitamente a Orbetello e Viareggio).

³ Movimentazione merci e passeggeri, filiera ittica, industria delle estrazioni marine, attività sportive e ricreative, cantieristica navale, ricerca, regolamentazione e tutela ambientale

⁴ Dati Unioncamere 2016

Figura 3, Specializzazioni del Sistema produttivo toscano, Fonte :IRPET

Figura 3
LE SPECIALIZZAZIONI DEL SISTEMA PRODUTTIVO TOSCANO

Fonte: elaborazioni IRPET su ISTAT

5 Conclusione : Identificazione delle principali opportunità di sviluppo

La portualità regionale toscana presenta un'ampia diversità di scali commerciali, industriali e da diporto, con una forte specializzazione nella nautica e in particolare nel settore degli yacht di lusso. Accanto ai grandi scali merci e passeggeri di Livorno e Piombino, si rilevano scali con un rilievo regionale di medie dimensioni e con forte potenziale nel turismo di qualità costiero e nelle piccole crociere.

Sotto il profilo geografico, si evidenzia come le produzioni nautiche si localizzino nelle province di Massa-Carrara, Lucca, Pisa e Livorno, mentre la parte meridionale della regione, in buona misura coincidente con la provincia di Grosseto, spicca per il numero di marine costruite negli ultimi 20 anni e per i progetti di sviluppo tutt'ora in corso.

Le produzioni nautiche toscane hanno un'importanza internazionale, soltanto in parte catturata dalla presente indagine, in quanto sono stati evidenziati i cantieri navali associati ai porti turistici, mentre molti stabilimenti sono localizzati in aree industriali al di fuori del sedime portuale.

In particolare, la Toscana rappresenta il primo produttore mondiale per yacht di grandi dimensioni, con il 25% del mercato della nautica da diporto (settore grandi yacht, di cui l'Italia detiene complessivamente il 39% del mercato mondiale) [fonte CNA e IRPET].

Più nel dettaglio, la provincia di Pisa vanta nel settore 371 imprese con 2185 addetti, mentre la provincia di Livorno dispone di 642 imprese per circa 2700 addetti. La presenza di porti turistici come quello di Marina di Pisa recentemente costruito, il porto commerciale di Livorno e le strutture legate alla produzione localizzate tra Pisa e Livorno nell'area dei Navicelli rappresentano gli atout di un territorio con una forte vocazione per la nautica da diporto, sia sotto il profilo industriale che quello dell'offerta di servizi per i diportisti. L'area di Viareggio-Marina di Carrara si caratterizza per numerosi cantieri navali, pur in presenza di una minore densità di marine e di porti turistici.

Le marine toscane si sono sempre più attrezzate negli ultimi anni con un'offerta innovativa e di qualità, anche in relazione al potenziale di sviluppo turistico con le destinazioni del retroterra. Si segnalano in questo senso gli investimenti per la mobilità sostenibile, con la possibilità di noleggio di auto elettriche (Cala de' Medici), servizi ai passeggeri oltre che alle

imbarcazioni e la relativa prossimità agli assi di trasporto della costa. Sotto questo profilo si segnala come tuttavia il settore toscano sconti ancora un certo ritardo Rispetto ai sistemi regionali vicini, con una spesa pro-capite del diportista che si attesta intorno ai 51 euro al giorno, inferiore ad esempio a quella della vicina Liguria (62 euro). Considerando un moltiplicatore delle attività da diporto pari a 4,03, l'impatto economico giornaliero del diportista in toscana va stimato intorno ai 205 euro. Questi valori non vanno confusi con il costo medio di un'imbarcazione da diporto in toscana, corrispondente a 300 euro circa, e che rappresenta il valore della ricaduta delle attività più strettamente nautiche.

Queste cifre evidenziano come rimanga un potenziale di crescita e di estrazione del valore da parte del settore da diporto, con particolare riferimento al turismo costiero e di qualità, mentre più consolidata appare la componente delle produzioni e delle riparazioni nautiche associate al transito di imbarcazioni lungo le coste toscane.

Possiamo riassumere il quadro sopra descritto con la nota matrice SWOT che riporta i punti di forza/debolezza e sviluppo del mercato :



Come risulta evidente, lo sfruttamento del potenziale di crescita dei porti turistici è strettamente legato all'attuazione di investimenti che aumentino sia la ricettività nautica che l'attrattività dei servizi offerti. In questo senso, l'elevata marittimità del territorio toscano, con la presenza di un esteso arcipelago e la vicinanza delle isole maggiori Corsica e Sardegna alimenta ulteriormente il potenziale di crescita, legato anche al settore delle mini crociere e dei transiti.

Il progetto BLUECONNECT ha messo in risalto il contributo dell'economia del mare in Toscana per quanto concerne la dimensione marittima-portuale. L'indotto generato si estende in realtà oltre la fascia costiera, coinvolgendo anche imprese nell'area fiorentina (si pensi all'ambito delle spedizioni) e quindi distanti dal sedime portuale che è stato oggetto della indagine del progetto. I siti portuali costituiscono comunque importanti poli attrattori di funzioni ed attività produttive legate alle filiere dell'economia blu, in particolare, per quel che riguarda la Toscana, la nautica da diporto, la movimentazione e lo stoccaggio di merce e i servizi turistici legati al transito dei passeggeri.