



# ECONOMIA DEL MARE TOSCANA-IMPATTO E FATTORI CRITICI DI SUCCESSO

MARZO 2016

## Sommario

|  |    |
|--|----|
| <b>ECONOMIA DEL MARE TOSCANA-IMPATTO E FATTORI CRITICI DI SUCCESSO</b> ..... | 1  |
| Focus Cantieristica-Nautica da diporto .....                                 | 5  |
| Fabbisogni professionali .....   | 8  |
| Focus Provinciale .....  | 9  |
| Focus settore delle crociere .....   | 11 |
| Focus Trasporto marittimo .....  | 12 |



Il presente contributo si propone di analizzare, collezionando dati e statistiche di studi e analisi realizzati negli ultimi 5 anni (2011-2016), l'importanza e l'impatto del cluster produttivo legato all'economia del mare in Toscana. Vengono sviluppati anche alcuni focus, tra cui quello relativo alla nautica e al settore delle crociere. Segue a conclusione della nota una rapida riflessione sulle opportunità di sviluppo del settore a livello regionale.

Per economia del mare si intende l'insieme di imprese, operatori del trasporto, amministrazioni pubbliche che ruotano intorno alle attività legate alla dimensione marittima: essa ricomprende pertanto le attività di cantieristica, da diporto e non solo, l'attività di estrazioni marine, le attività di produzione di servizi portuali, di trasporto marittimo, turistico-ricettive connesse naturalmente al mare e al turismo balneare, di pesca ed acquacultura, oltreché tutte le amministrazioni pubbliche, dalla Marina militare alle Autorità portuali che regolano e supportano il funzionamento del sistema economico portuale e marittimo toscano. Talvolta l'economia del mare viene definita anche economia blu, specie quando ci si riferisce alla crescita sostenibile sotto il profilo delle risorse, non inesauribili, del mare.

Il dato di partenza è la relativa specializzazione della Regione Toscana in questo ambito, come risulta dall'ultimo report sull'economia del mare elaborato da Censis e Federazione del Sistema marittimo italiano: la Toscana figura infatti al sesto posto fra le Regioni italiane, con un indice di 106,7, derivante in buona parte da un'ottima performance sul fronte della nautica da diporto (indice 112,2), sul settore navalmeccanico e cantieristico (indice 113,7), mentre inferiori alla media delle regioni marittime italiane risultavano i valori relativi alla consistenza armatoriale, retaggio di una storica debolezza della regione su questo fronte, e alle attività pescherecce. Nella media l'indicatore relativo invece alla portualità e al trasporto marittimo (102,5).

L'economia del mare dà vita in Toscana ad una pluralità di imprese, diverse sotto il profilo delle dimensioni occupazionali e di fatturato; come evidenziato nel rapporto dell'economia del mare del Sistema camerale (2015) circa 13.000 imprese erano riconducibili al settore dell'economia blu in Toscana, e il 43% di queste erano attive nel settore turistico-ricreativo (di poco superiore alla media nazionale, che è del 40%). Particolarmente rilevante era il peso delle imprese attive nel settore cantieristico-nautico (18,9%), anche in riferimento alla media italiana del 15,2%. **Inferiore alla media nazionale era invece il peso delle attività di ricerca e sviluppo, pari nella regione del Pegaso al 3%, mentre la media italiana si attestava al 3,4%. In questo ambito è il Nord Ovest Italia a evidenziare un'incidenza ben superiore a quella riscontrabile nelle altre regioni (6%).** Una sotto-specializzazione si rileva anche nel comparto ittico al 10,4% contro un dato



complessivo del 18,6%. E' in effetti tutta l'area centrale della Penisola ad evidenziare un peso del settore cantieristico-nautico superiore ai dati nazionali.

**Complessivamente, le imprese riconducibili all'economia blu in Toscana valevano il 3,2% del totale (Italia: dato 3%).**

Livorno si posizionava in questo frangente nella parte più alta della classifica nazionale (ottavo posto, con 3982 imprese).

Significativo era anche il dato per valore aggiunto pro capite che in Toscana assommava a 852 euro (dati Rapporto economia del Mare-Unioncamere 2015) rispetto a una media di 720 registrata in Italia. Se quindi il valore aggiunto del settore in Toscana totalizzava nel 2014 3,2 miliardi di euro (dietro a Liguria, Lazio, Campania, Sicilia, Emilia-Romagna e Lombardia), **il moltiplicatore regionale, ossia la capacità di generare ricadute economiche aggiuntive, corrispondeva a 2,1, quando la media italiana era pari a 1,9.** Così, per totale di valore aggiunto attivato si arrivava a 10 miliardi di euro, dietro a Liguria, Lazio, Sicilia, Emilia-Romagna, ma davanti a Campania e Lombardia, che pure presentano decisivi elementi di vantaggio rispetto al sistema toscano (la prima per la sua storica tradizione armatoriale, la seconda per le oggettive dimensioni del sistema economico PIL 348 miliardi di euro contro 108 miliardi della Toscana).



La rilevanza del settore per l'economia regionale è confermata anche dall'estrazione di statistiche dalla banca dati ISTAT Coenweb, che mostra l'andamento delle esportazioni in valore del settore della cantieristica a livello regionale:

| <b>Merce</b>              | <b>2014</b>      | <b>2013</b>      | <b>2012</b>      |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| CL301-Navi e imbarcazioni | 671.700.713 euro | 520.805.130 euro | 441.037.914 euro |
| Di cui: Asia              | 57.917.696 euro  | 39.014.136 euro  |                  |
| Di cui: Europa            | 250.369.799 euro | 225.585.217 euro |                  |
| Di cui: America           | 357.400.225 euro | 246.250.520 euro |                  |
| Di cui Africa:            | 1.834.350 euro   | 7.292.388 euro   |                  |

**Il dato complessivo di esportazioni regionali legato alla cantieristica attestava a 691 milioni di euro**, con la Provincia di Lucca che si posizionava decisamente al primo posto (537 milioni di euro), seguita a distanza dalla Provincia di Livorno (89 milioni di euro di export) e Carrara (45 milioni di euro).



## Focus Cantieristica-Nautica da diporto

Le cifre dell'export fornite sopra ci mostrano l'assoluto rilievo del settore della nautica da diporto nell'economia blu regionale e, più complessivamente, per tutta l'economia toscana. Oltre all'ambito delle nuove costruzioni navali in senso stretto, oramai decisamente orientate verso i mercati esteri, si segnala l'importanza del parco nautico regionale, che si colloca al terzo posto in Italia, dopo Liguria e Campania, con 11775 unità immatricolate e una quota dell'11,20% (dati CNA 2012), seppure con una tendenza alla diminuzione a causa della crisi economica.

I dati di Lucca Promos mostravano per l'intera Toscana una consistenza di circa 2800 imprese, per quasi 15 mila addetti. Nel territorio regionale si contavano 61 cantieri navali con 1136 addetti.

E' proprio la crisi economica ad avere aperto una riflessione sul tema della formazione in questo settore, per garantire la continuità del primato italiano nel comparto a livello mondiale e consentire di posizionarsi su nuovi mercati. Questi fabbisogni formativi sono sia orientanti, secondo un'indagine del 2012 della CNA, verso il refitting, con la necessità di personale qualificato capace di gestire cicli di produzione complessi, il recupero e la valorizzazione di mestieri tradizionali, come i falegnami e i laminatori, nonché tutta la componente, tutt'altro che irrilevante, dei servizi portuali resi alle navi, come l'ormeggio e la piccola manutenzione, oppure i servizi turistici a terra per i visitatori in arrivo.

Il refit è apparso essere una risposta alla crisi della nautica a partire dal 2009, se si guarda alle indagini CNA -EURES: negli anni successivi alla recessione del 2009 il peso del refit sul fatturato è aumentato per il 37,5% delle imprese intervistate, mentre era diminuito soltanto nel 3,6% dei casi.

Una risposta della filiera alle sfide della concorrenza internazionale, sia da parte dei Paesi tradizionalmente concorrenti del nostro Paese, come Regno Unito ed Olanda, come anche da parte di Stati che si sono affacciati più recentemente (Polonia, Turchia e Cina) è consistita nell'aggregazione in Reti di impresa, tra le quali citiamo:

- Rete Benetti-NET, Rete verticale su impresa capofila, ossia Azimut Benetti; è notizia recente che la produzione di yacht dell'Azimut Benetti è stata tolta dalla Turchia e ricollocata in Italia.
- Rete NET-Y, Rete costituita con l'obiettivo di creare sinergie fra imprese specializzate nel settore dell'innovazione; questa rete ha tra l'altro ricevuto fondi da Regione Toscana nella passata programmazione POR FESR 2007-2013, per sostegno alle PMI del settore.



La rilevanza della nautica da diporto, soprattutto nell'area viareggina, è confermata anche dal fatto che il Report annuale del Gruppo Intesa San Paolo sull'Economia e finanza dei distratti italiani si è arricchito nel 2015, con dati e rilevazioni sul distretto della nautica di Viareggio. I dati Intesa San Paolo confermano le statistiche rilasciate da ISTAT, con un export 2014 di poco più di 537 milioni di euro. 1100 imprese del distretto occupavano circa 6500 addetti, mentre si allarga la visuale a tutta la Toscana arriviamo a 2800 imprese per complessivi 15.000 addetti (dati InvestinTuscany).

La tendenza emersa negli ultimi anni è quella di una progressiva riduzione delle imprese attive nel settore della nautica: il comparto della nautica da diporto nella sola provincia di Lucca ha visto una contrazione delle imprese artigiane attive da 748 (anno 2008) a 358 (anno 2012), andamento riscontrato in pressoché tutte le produzioni eccezion fatta di quella per le vele. Di queste imprese, ben il 67% era rappresentato da imprese individuali e solo il 9% da società a responsabilità limitata, a testimonianza indiretta della ridotta dimensione delle imprese sub-fornitrici della filiera, per quanto in misura minore rispetto all'insieme dell'economia lucchese.

Tale ridimensionamento della filiera (stimato intorno al 30-40%) non pare essere stato dovuto alla perdita di quote di mercato del comparto viareggino nel complesso, quanto piuttosto alle difficoltà del settore nautico e quindi anche al di fuori dei confini regionali a valle della crisi del 2009, che ha ridotto fortemente il mercato.

Tra i pilastri per rafforzare e sostenere il settore, le imprese artigiane intervistate riportavano (fonte: Imprese e Territorio di fronte alla crisi; Autori: Lucio Poma e Federico Frattini, Franco Angeli 2013):

1. Innovazione;
2. Crescita dimensionale delle piccole/medie imprese;
3. Miglioramento dell'accesso alla liquidità;
4. Tenuta dei livelli occupazionali per la salvaguardia delle conoscenze e competenze;
5. Rafforzamento delle relazioni esterne del comparto;
6. Maggiore visibilità e comunicabilità delle imprese attive nel settore;

Rispetto all'economia blu nel complesso, la nautica si segnala per l'elevato valore aggiunto per occupato e per la forte incidenza delle esportazioni, tanto che in diversi casi si può considerare che il totale delle esportazioni dell'economia del mare sia derivato dalle attività della nautica (specie in realtà come quella toscana, dove l'incidenza dei servizi marittimi è minore per una minore presenza di compagnie di trasporto marittimo localizzate in regione). Il valore aggiunto complessivo a livello toscano raggiungeva 126 milioni di



Direzione Sviluppo Innovazione

euro nel 2014, al quarto posto in Italia, dopo Liguria, Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna (il dato totale italiano si attestava sui 10 miliardi di euro). Conseguentemente, i valori di moltiplicatore della filiera nautica sono molto superiori a quelli medi dell'economia del mare, o anche quelli riferiti alla media delle produzioni manifatturiere in Italia: includendo anche la spesa dei diportisti (pertanto una tipologia di attività più prettamente terziaria che secondaria) il moltiplicatore di produzione raggiunge 4,03 (occupazione 6,03), contro una media nazionale legata alle attività marittime (secondarie e terziarie) pari a 2,49. Come abbiamo visto, i moltiplicatori regionali sono lievemente inferiori alla media nazionale (2,1). La spesa pro-capite giornaliera di un diportista viene stimata in 51 euro e, considerando il dato del moltiplicatore 4,03 riportato sopra, si arriva a una stima di ricaduta economica generata dal diportismo nella nostra regione pari a 205,53 euro giornalieri. Questo dato, che può apparire basso, ha risentito della crisi economica in quanto nel 2012 si attestava a 62 euro; altre regioni fanno meglio della Toscana, come ad esempio la vicina Liguria, dove i diportisti spendono in media 62 euro. Soprattutto la parte settentrionale della regione, segnatamente la provincia di Massa-Carrara, appare soffrire la concorrenza dei porti turistici liguri. Questa cifra non deve essere confusa con il costo medio giornaliero di un'imbarcazione da diporto, che si aggira intorno ai 300 euro (dati 2009); i dati forniti riguardano le spese del diportista nel porto e le spese più strettamente legate allo svago.

Nel 2012 la spesa complessiva dei diportisti in Italia raggiungeva i 5 miliardi di euro.



## Fabbisogni professionali

L'indagine 2013 sull'economia del Mare svolta da Unioncamere ha evidenziato anche i fabbisogni formativi dell'economia del Mare, validi per l'intero territorio nazionale.

Come era logico attendersi, la maggiore necessità di professioni non qualificate si riscontrava nell'ambito ricettivo/sportivo (46,5% delle assunzioni programmate dalle imprese nel 2014), mentre all'estremo opposto la filiera della cantieristica evidenziava necessità di assumere personale tecnico qualificato (19,5%); le imprese dell'economia del mare riportavano un fabbisogno del 60% di nuove figure qualificate nel commercio e nei servizi, esigenza che corrispondeva per il 41 % a diplomati di scuola superiore e per il 17% ad altre qualifiche secondarie. I laureati ammontavano a solo il 2,4%, molto meno dei settori secondario e terziario complessivamente intesi (11%). Tra questi, la maggior parte dei profili ricercati dalle imprese risultavano nell'ambito economico-statistico (19,7%), seguiti da professionalità specializzate nelle scienze del turismo (10% del totale). I laureati in ingegneria meccanica e navale costituivano il 4,7% dei profili laureati richiesti.

I dati sopra riportati mostrano un forte orientamento del settore verso profili poco specializzati, come camerieri (27.700 assunzioni previste, pari al 50% circa del totale delle assunzioni nell'ambito delle qualifiche medio-basse) e i cuochi (oltre 9000 unità); i tecnici della preparazione alimentare, riferiti alla filiera ittica, svolgono un ruolo rilevante nel contesto delle assunzioni altamente qualificate (600 unità, pari al 20,4% delle assunzioni relative a questa categoria).

Il totale delle nuove assunzioni nell'economia del mare ammontava a circa 82 mila unità





## Focus Provinciale

Per quanto attiene più strettamente il territorio provinciale livornese, un report di IRPET del 2010 indentificava proprio l'economia del mare quale driver di sviluppo. In effetti il territorio provinciale livornese presenta già una forte vocazione verso l'economia del mare, come testimoniato dai dati del rapporto della Camera di Commercio del 2015, che fotografano un'incidenza sul valore aggiunto provinciale pari al 15,9% (primo posto tra le province italiane nel 2014 e secondo nel 2013) e per occupati pari al 13,8%, corrispondente a più di 18 mila addetti nel 2013. In termini assoluti questo corrispondeva a un valore aggiunto complessivo di 1,3 miliardi di euro. Più distanti seguivano le Province di Lucca (524 milioni di euro), Grosseto (421 milioni di euro), Pisa (321 milioni di euro) e Massa-Carrara (280 milioni di euro). In termini assoluti questo equivaleva, nel 2014 a un valore aggiunto complessivo regionale di 3,1 miliardi di euro (fonte Unioncamere).

A questi dati corrisponde un elevato grado di specializzazione della costa Toscana nel settore nautico: in particolare la provincia di Livorno presentava un numero indice pari a 669, fatto 100 la media italiana, prendendo in considerazione il numero di imprese registrate presso la CCIA di Livorno nel settore della nautica (403 nel 2013); la provincia di Lucca, che pure aveva nel 2013 un numero di imprese registrate come attive nel settore della nautica (508), presentava un indice di specializzazione inferiore (626) anche in considerazione del fatto che il territorio provinciale è sede di numerose attività manifatturiere. Anche le province di Grosseto e Massa-Carrara evidenziavano numeri indice di specializzazione nel settore piuttosto elevati (470 e 559 rispettivamente). Se guardiamo il numero di addetti totale, la provincia di Lucca risultava di gran lunga la prima in regione, come si evince dalla tabella di seguito (dati Lucca Promos):

| <b>Provincia</b> | <b>N. Imprese</b> | <b>N. Addetti</b> |
|------------------|-------------------|-------------------|
| Lucca            | 1067              | 6380              |
| Livorno          | 642               | 2793              |
| Massa-Carrara    | 412               | 2406              |
| Grosseto         | 374               | 1159              |
| Pisa             | 371               | 2185              |



Autorità Portuale di Livorno

---

Direzione Sviluppo Innovazione

Anche nelle province di Pistoia, Prato e Firenze si possono riscontrare attività economiche legate alla nautica, ad esempio servizi di brokeraggio oppure lavorazioni tessili per le vele, naturalmente su scala molto minore rispetto alla province costiere della nostra regione.



## Focus settore delle crociere

Come noto, la Toscana è un'importante destinazione crocieristica internazionale, con il porto di Livorno che nel 2015 ha avuto un traffico di 720 mila crocieristi. Il secondo porto delle crociere a livello regionale è Portoferraio con circa 30 mila passeggeri.

Sulla base di un'indagine promossa dalla Camera di Commercio di Livorno nel 2014, è stato stimato, per l'anno 2014, un totale di spesa dei crocieristi pari a circa 45 milioni di euro, tendendo in considerazione che circa l'11% dei crocieristi rimane a bordo nave durante lo scalo. Il restante 89%, pari ad oltre 650 mila passeggeri spende mediamente 69 euro, se effettua escursioni al di fuori del territorio provinciale livornese, mentre soltanto 14 euro se rimane in città e dintorni con gite e visite organizzate o effettuate autonomamente. Il territorio livornese beneficia soltanto marginalmente di questi traffici, con circa 9 milioni di euro di spesa generata, mentre la gran parte dei visitatori si dirige verso Pisa, Firenze e Lucca.

Oltre a queste ricadute, occorre analizzare anche la spesa sostenuta dai membri dell'equipaggio, per le provviste di bordo e per l'acquisizione dei servizi tecnico-nautici resi alla nave.

La prima tipologia di spesa rappresenta un valore di circa 1,6 milioni di euro. Il Report di Risposte Turismo evidenzia che la spesa sostenuta invece dalle Compagnie di Crociera si attestava poco sopra gli 11 milioni di euro, di cui le spese per piloti, rimorchi ed ormeggiatori variavano, a seconda della stazza della nave, da circa il 15% a oltre il 32%.

La spesa diretta, che totalizza pertanto 22 milioni di euro nel territorio livornese, genera una produzione complessiva di 70 milioni di euro, tenendo conto anche della produzione di secondo livello.

L'impatto del settore delle crociere sul sistema economico regionale non è irrilevante (si tenga presente che la spesa turistica complessiva in Toscana ha raggiunto i 7 miliardi di euro-dati 2014), ma è anche vero che questo è limitato dalla concorrenza di sistemi portuali vicini e dal fatto che il porto di Livorno non sia *home port* delle crociere, fatto che riduce notevolmente la spesa giornaliera dei crocieristi nella regione e anche, ovviamente, la spesa delle Compagnie di crociera nel porto.



## Focus Trasporto marittimo

E' stato già evidenziato sopra come la Toscana sia solo relativamente specializzata nel settore del trasporto marittimo, nonostante la presenza di tre importanti porti commerciali che rendono la Toscana la quarta regione italiana per movimento di merci complessivo (dati Srm 2012).

Questa bassa specializzazione si può imputare alla debolezza del comparto armatoriale toscano, che genera soltanto l'1% dei ricavi complessivi nazionali (fonte Srm- 2012), posizionandosi al 7° posto nel nostro Paese. A questo dato corrisponde in effetti una specializzazione produttiva nel settore della logistica e dei trasporti della Regione del Pegaso inferiore alla media nazionale, ossia pari a 0,93 fatta 1 la media italiana (fonte Srm 2008). Il principale gruppo armatoriale toscano è il Gruppo D'Alesio, che dispone di una flotta di 11 petroliere.

Il quadro delineato da questa breve nota settoriale evidenzia il ruolo fondamentale svolto dall'economia del mare in Toscana, sia sotto il profilo della generazione di valore che sotto il profilo di creazione di lavoro e opportunità per l'export regionale. Sulla base di quanto esposto fino ad ora possiamo identificare i seguenti fattori critici di sviluppo/opportunità per il settore a livello regionale:

| Punto di forza:   | Punti di debolezza:   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Specializzazione nella nautica da diporto, con buoni livelli di export;</li><li>- Potenziale turistico-ricettivo elevato, anche in rapporto all'estensione della linea di costa;</li><li>- Numerosità del tessuto imprenditoriale specializzato e forza lavoro.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Tasso di specializzazione nella ricerca e sviluppo inferiore alla media nazionale;</li><li>- Debolezza del comparto ittico, per occupazione e andamento delle imprese registrate negli ultimi anni;</li><li>- Bassa incidenza delle attività armatoriali presenti a livello regionale;</li><li>- Spesa turistica settore crociere ancora limitata</li></ul> |
| Opportunità:  | Minacce   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Crescita della cantieristica e della nautica da diporto;</li><li>- Flusso di IDE (Investimenti Diretti Esteri) di medie e grandi imprese industriali estere nel territorio regionale elevato e in crescita;</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li>- Elevata specializzazione/qualità delle economie del mare di altri Paesi Mediterranei (ad es: ittica-Francia/Spagna/Marocco) e di altre regioni italiane, che vantano diverse rilevanti</li></ul>  |



|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Eccellenza tecnologica e di ricerca già presente in regione e ancora inespressa in questo specifico settore;</li><li>- Ottimo potenziale turistico/ricettivo del retroterra.</li></ul> | <p>eccellenze (Liguria, ma anche Lazio, Campania e Sicilia);</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Crisi economica ancora irrisolta di diverse realtà costiere (tutte le aree di crisi toscane si trovano sulla costa: Massa-Carrara, Livorno e Piombino) con conseguente impoverimento del tessuto produttivo locale e ipertrofia del settore dei servizi a più basso valore aggiunto</li></ul> |
|--|--|