

Camera di Commercio  
Maremma e Tirreno

Centro Studi e Ricerche

AZIENDA SPECIALE  
Camera di Commercio  
della Maremma e del Tirreno

# Rapporto sull'Economia del mare

Marzo 2017

Un contributo alla conoscenza  
della blue economy  
nelle province di  
Grosseto e Livorno

## Indice

PREMESSA.....	2
INTRODUZIONE.....	3
<b>1. LA STRUTTURA IMPRENDITORIALE BLUE DELLE PROVINCE DI GROSSETO E LIVORNO...</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Il quadro generale.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Le imprese della filiera Ittica.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3. Le imprese della filiera Estrazioni marine.....</b>	<b>9</b>
<b>1.4. Le imprese della filiera Cantieristica.....</b>	<b>10</b>
<b>1.5. Le imprese della filiera Movimentazione di merci e passeggeri via mare.....</b>	<b>12</b>
<b>1.6. Le imprese della filiera Servizi di alloggio e ristorazione.....</b>	<b>17</b>
<b>1.7. Le imprese della filiera Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.....</b>	<b>20</b>
<b>1.8. Le imprese della filiera Attività sportive e ricreative.....</b>	<b>22</b>
<b>1.9. Focus sull'imprenditoria giovanile, straniera, femminile e artigiana.....</b>	<b>24</b>
<b>2. VALORE AGGIUNTO.....</b>	<b>24</b>
<b>2.1. Il quadro generale.....</b>	<b>30</b>
<b>2.2. Il valore aggiunto nella filiera Ittica.....</b>	<b>39</b>
<b>2.3. Il valore aggiunto nella filiera Estrazioni marine.....</b>	<b>41</b>
<b>2.4. Il valore aggiunto nella filiera Cantieristica.....</b>	<b>43</b>
2.4.1 Sub filiera Cantieristica navale.....	44
2.4.2 Sub filiera Cantieristica da diporto e sportiva.....	45
2.4.2.1 Cantieristica da diporto e sportiva: le unità da diporto iscritte.....	45
2.4.2.2 Cantieristica da diporto e sportiva: i posti barca e le strutture dedicate.....	47
2.4.2.3 Cantieristica da diporto e sportiva: le patenti nautiche.....	51
<b>2.5. Il valore aggiunto nella filiera Movimentazione merci e passeggeri.....</b>	<b>53</b>
<b>2.6. Il valore aggiunto nella filiera Servizi di alloggio e ristorazione.....</b>	<b>59</b>
<b>2.7. Il valore aggiunto nella filiera Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.....</b>	<b>61</b>
<b>2.8. Il valore aggiunto nella filiera Attività sportive e ricreative.....</b>	<b>62</b>
<b>2.9. Andamento di valore aggiunto e imprese a confronto.....</b>	<b>65</b>
<b>3. OCCUPAZIONE.....</b>	<b>66</b>
<b>4. CONSIDERAZIONI FINALI.....</b>	<b>73</b>
ALLEGATO A.....	75



## PREMESSA

*Il presente lavoro vuole essere un tentativo di contribuire ad aumentare il livello di conoscenza relativo all'Economia del mare ed ha pertanto, come indagine, valore sperimentale. L'intento è quello di approfondire la conoscenza del settore ponendo lo sguardo non solo al più generale contesto italiano ma entrando quanto più possibile nello spaccato territoriale, ciò nella ferma convinzione dell'importanza fondamentale che il settore ricopre nell'ambito del sistema economico locale ed a comprova dell'attenzione che verso esso la Camera di commercio dimostra. Proprio a testimonianza di tale attenzione merita ricordare che dallo scorso anno l'ente è impegnato attivamente in un progetto di cooperazione territoriale europea focalizzato sull'Economia del mare quale opportunità di crescita del territorio<sup>1</sup>.*

*Quanto riportato di seguito trae principale spunto dal lavoro svolto da alcuni anni da Unioncamere nazionale insieme a Si Camera ed all'Istituto G. Tagliacarne, impegnati come noi in un progressivo affinamento dei dati e della metodologia di lavoro. Il Centro Studi della Camera di commercio di Livorno ha infatti già trattato i dati provenienti dai Rapporti Unioncamere sull'Economia del mare con la finalità di realizzare un approfondimento relativo alla provincia di Livorno. Analogamente anche la Camera di commercio di Grosseto ha realizzato in passato, in collaborazione con l'Istituto Tagliacarne, alcuni focus conoscitivi sulla Blue economy locale<sup>2</sup>.*

*Il recente accorpamento tra le Camere di Commercio di Grosseto e Livorno ha fornito lo spunto per guardare la Blue Economy da una nuova angolatura, ovvero quella di un territorio non più limitato ai confini provinciali bensì "imprenditoriali" in quanto il nuovo ente camerale rappresenta un riferimento per tutte le imprese insediate sul territorio tra Collesalveti e Capalbio, isole comprese.*

*Esistono senz'altro ampi spazi di miglioramento sulla metodologia di indagine per giungere ad una maggior conoscenza del settore. Allo stato attuale delle fonti, delle tecniche di rilevazione e degli attori coinvolti, oltretutto dei mezzi di osservazione disponibili, riteniamo che quanto esposto possa costituire almeno un interessante punto di partenza per l'osservazione del fenomeno a livello locale.*

*Il Presidente*

*Riccardo Breda*

---

<sup>1</sup> Nello specifico, l'iniziativa "Public Authorities Supporting low-carbon Growth in European maritime border regions – PASSAGE" (co-finanziata dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale nell'ambito del programma Interreg Europa) si pone l'obiettivo di ridurre le conseguenze dei flussi marittimi e logistici, delle operazioni portuali e delle attività imprenditoriali sul cambiamento climatico promuovendo azioni a bassa emissione di carbonio in modo da sfruttare a pieno il potenziale di sviluppo delle aree marittime e costiere.

<sup>2</sup> Introduzioni alle problematiche relative all'Economia del mare in provincia di Grosseto (ottobre 2005), L'Evoluzione del quadro competitivo dei settori strategici della provincia di Grosseto (Cap.3 Evoluzione dell'Economia del mare) marzo 2007

## INTRODUZIONE

Nel 2015 in **Italia** il settore della *Blue Economy*<sup>3</sup> grazie all'operatività di 185.223 imprese ha prodotto oltre 42 miliardi di euro di valore aggiunto, occupando 835.066 unità lavorative. La ricchezza e l'occupazione prodotte direttamente dalla dotazione imprenditoriale "specializzata" sono solo una parte del benefico effetto generato sull'intera economia in quanto i dati citati non contabilizzano gli effetti a monte ed a valle dell'attività del settore. Infatti, per ogni euro prodotto direttamente dalle imprese dell'*Economia del mare* se ne attiva un altro 1,9 per effetto delle relazioni esistenti con il resto dell'economia che raddoppiano quindi il beneficio generato.

Restrignendo l'orizzonte alla **Toscana**, il tessuto imprenditoriale *Blue* è costituito da 13.301 imprese che nel 2015 hanno originato un valore aggiunto che raggiunge quasi tre miliardi di euro impiegando 54.385 unità lavorative.

Osservando i dati contenuti nel Registro delle imprese, si rileva che la *Blue Economy* della nuova **Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno** nel 2015 poteva contare su 6.226 imprese e quasi 28 mila addetti, un potenziale produttivo che ha generato direttamente oltre un miliardo di valore aggiunto (1.351 mln/€) senza contare quanto prodotto dalle attività collegate che vengono attivate indirettamente da questo settore. Utilizzando un valore medio del moltiplicatore relativo al Centro Italia si può stimare, per Livorno e Grosseto nel complesso, un ulteriore valore aggiunto attivato in un anno dall'*Economia del mare* che risulta più del doppio di quello derivante direttamente dal settore circa 2.570 mln/€, che sommati all'unità prodotta dalla *Blue economy* in senso stretto portano il **valore aggiunto totale Blue delle due province** a sfiorare i **4 miliardi di euro**.

### Graf.1 - L'Economia del mare in numeri

**Imprese registrate, Valore aggiunto diretto in milioni di euro e Occupati. Dati al 31.12.2015**

Italia	Toscana	Grosseto	Livorno
• <b>Imprese</b> 185.223	• <b>Imprese</b> 13.301	• <b>Imprese</b> 2.195	• <b>Imprese</b> 4.031
• <b>Valore aggiunto</b> 42.589 mln/€	• <b>Valore aggiunto</b> 2.734 mln/€	• <b>Valore aggiunto</b> 381 mln/€	• <b>Valore aggiunto</b> 970 mln/€
• <b>Occupazione</b> 835.066	• <b>Occupazione</b> 54.385	• <b>Occupazione</b> 9.180	• <b>Occupazione</b> 18.650

Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

Bastano questi pochi indicatori per comprendere quanto questo settore sia una risorsa per lo sviluppo e la ricchezza dei territori interessati. Certo negli ultimi anni anche le attività *Blue* hanno vissuto momenti di difficoltà ed affrontato cambiamenti importanti ma il potenziale che rimane insito nel settore è ancora elevato. Da qui l'interesse ad un approfondimento territoriale sul tema.

<sup>3</sup> Se non diversamente riportato i dati esposti hanno come fonte Unioncamere-Si Camera -Tagliacarne o sono un'elaborazione degli stessi a cura del Centro Studi e Ricerche della CCIAA della Maremma e del Tirreno.

## 1 - LA STRUTTURA IMPRENDITORIALE "BLUE" DELLE PROVINCE DI GROSSETO E LIVORNO

### 1.1 Il quadro generale

La costa tirreno-maremma può vantare numeri di tutto rispetto sul fronte *Blue economy*. In particolare, a fine 2015 tra Collesalveti e Capalbio erano insediate 6.226 imprese di cui 4.031 a Livorno e 2.195 a Grosseto, un tessuto imprenditoriale che nel complesso vale il 46,8% del potenziale *Blue* dell'intera Toscana (30,3% Livorno, 16,5% Grosseto) ed il 3,4% di quello nazionale (2,2% Livorno e 1,2% Grosseto).

Fanno parte di questo settore il 12,3% delle imprese complessivamente operanti a Livorno ed il 7,6% di quelle insediate a Grosseto, per un valore complessivo delle due province del 10,1%. L'impatto sul tessuto economico è significativo considerato che a livello nazionale la percentuale si ferma al 3,1% (incluso nel computo i comuni non litoranei). Limitando l'analisi ai soli comuni costieri l'economia "Blue" italiana incide per il 9% sul tessuto imprenditoriale complessivo, anche in questo caso il valore risulta inferiore al 12,7% rilevato per l'area Livorno-Grosseto.

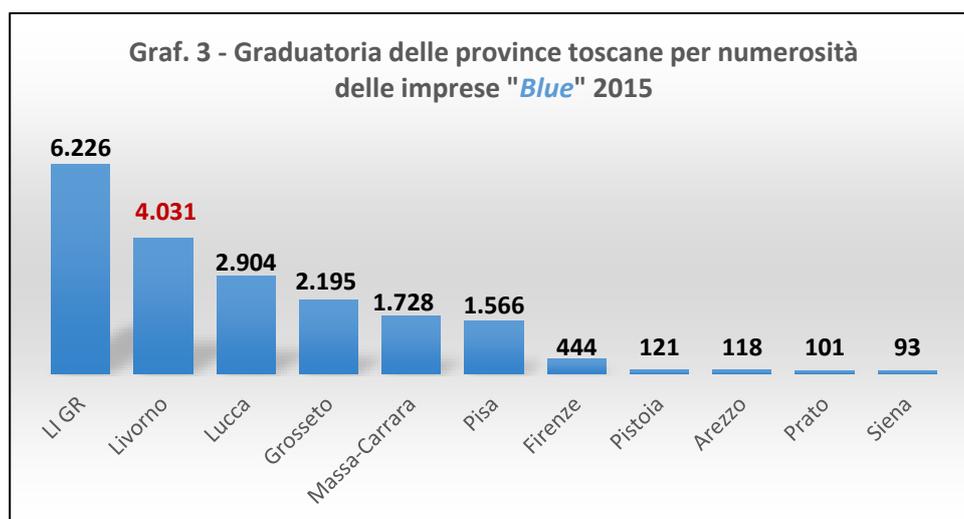
Nella graduatoria delle province italiane per incidenza dell'*Economia del mare* sul tessuto imprenditoriale il primo posto è appannaggio di Rimini (12,8%) seguita subito dopo da Livorno (12,3%) e La Spezia (12,1%). Grosseto si colloca in decima posizione (7,6%) preceduta da Genova (8,4%) e seguita da Massa Carrara (7,5%).



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

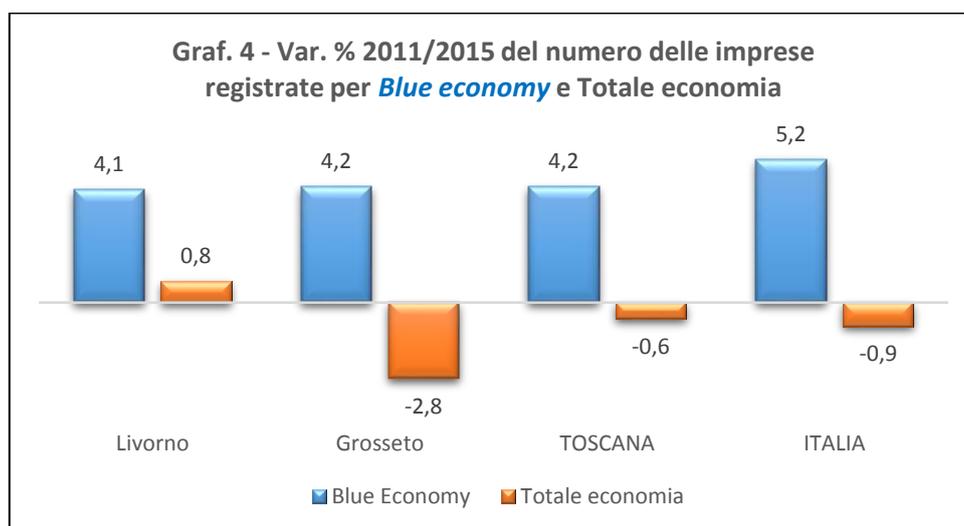
Valutando il fenomeno in termini assoluti, Livorno risulta la provincia toscana con il più alto numero di imprese legate all'*Economia del mare*, seguita da Lucca e subito dopo da Grosseto. Se allarghiamo all'Italia il contesto di riferimento Livorno scende all'8° posto in graduatoria mentre Grosseto è 26esima. Del resto a livello nazionale sono molte le province che hanno legato le sorti della loro economia alla risorsa "mare", tanto che la Toscana è solo la sesta regione per consistenza numerica di imprese nel settore. Le prime tre posizioni in graduatoria regionale sono appannaggio di Lazio, Campania e Sicilia seguite da Liguria e Puglia. La graduatoria regionale per incidenza delle imprese *Blue* sul totale economia vede nelle prime tre posizioni Liguria, Sardegna e Lazio. La Toscana è 11esima preceduta dall'Abruzzo e seguita dall'Emilia Romagna.

Nella graduatoria provinciale per numerosità di imprese *Blue* i primi posti sono occupati da Roma, Napoli e Venezia, mentre tra il 4° ed il 7° posto troviamo Genova, Salerno, Rimini e Palermo.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Nel 2015, a differenza di quanto verificatosi per il sistema nel suo complesso, il tessuto imprenditoriale legato all'*Economia del mare* ha registrato un importante sviluppo **rispetto al 2011**: in Italia, mentre il totale delle imprese si riduceva dello 0,9%<sup>4</sup>, questo settore cresceva del 5,2%. In Toscana e nelle province di Livorno e Grosseto la *Blue economy* ha realizzato un incremento del 4% mentre nello stesso periodo l'universo imprenditoriale si contraeva a Grosseto (-2,8%) e nella media regionale (-0,6%). Livorno è l'eccezione che conferma la regola in quanto tra il 2011 ed il 2015 anche il tessuto imprenditoriale complessivo è lievemente cresciuto (+0,8%) insieme, come detto, all'*Economia del mare*.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

<sup>4</sup> Nel V Rapporto Unioncamere sull'Economia del mare questo valore è approssimato per eccesso a -1%.

Arezzo e Bolzano, a seguito dei contenuti valori di partenza, sono le province che hanno realizzato il maggior incremento percentuale di periodo, benché in questi territori l'assenza del mare determini un'incidenza del settore intorno allo 0,3% sul totale economia.

Tra le province con la più alta incisività della *Blue economy* nel sistema economico provinciale (nell'ordine Rimini, Livorno, La Spezia, Trieste e Olbia-Tempio) gli incrementi più elevati in termini di imprese tra il 2011 ed il 2015 si calcolano per La Spezia e Olbia Tempio (per entrambe +8,2%). Il secondo miglior risultato è quello di Livorno, dove le imprese sono cresciute del 4,1%, mentre Rimini perde il 3% della dotazione locale di imprese *Blue*. Da segnalare anche il risultato negativo di Genova, Imperia e Ravenna nonostante la favorevole posizione geografica e la storica vocazione marinara.

I risultati esposti dipendono non solo dalla composizione del tessuto imprenditoriale locale ma anche dalla definizione del settore e quindi dalle attività economiche incluse.

Secondo la classificazione di Unioncamere *l'Economia del mare* si articola in 7 filiere (per il dettaglio Ateco si rimanda all'Allegato A):

1. Filiera Ittica
2. Industria delle estrazioni marine
3. Filiera della cantieristica
4. Movimentazione di merci e passeggeri via mare
5. Servizi di alloggio e ristorazione
6. Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale
7. Attività sportive e ricreative

Per addivenire a questa classificazione Unioncamere ha estrapolato dalla classificazione Ateco 2007 (con dettaglio alla quinta cifra) le attività più espressive di questi sette comparti. In alcuni casi è stato necessario formulare delle ipotesi iniziali sulla base delle quali procedere alla selezione ed estrapolazione delle attività da includere in filiera<sup>5</sup>.

La maggior parte delle imprese "*Blue*" tende a concentrarsi nel settore dei *Servizi di alloggio e ristorazione* (Tab.1) con percentuali diverse a seconda del territorio. Un'altra percentuale consistente di imprese è presente nell'ambito delle *Attività sportive e ricreative*, della *Cantieristica*, della *movimentazione merci e passeggeri via mare* o della *filiera Ittica*. Soltanto una piccola nicchia di *Blue enterprises* si dedica all'*Industria delle estrazioni marine* o alle *Attività di ricerca regolamentazione e tutela ambientale*.

<b>Tab. 1—Incidenza percentuale delle singole filiere sull'Economia del mare per territorio - 2015</b>								
	Filiera Ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale EM
Grosseto	10,4	0,4	12,0	5,4	49,9	1,3	20,7	100
Livorno	8,7	0,2	11,7	12,3	50,6	1,2	15,4	100
<i>Grosseto+Livorno</i>	<i>9,3</i>	<i>0,3</i>	<i>11,8</i>	<i>9,8</i>	<i>50,3</i>	<i>1,3</i>	<i>17,2</i>	<i>100</i>
Toscana	10,3	0,2	18,4	6,3	44,0	3,1	17,7	100
Centro	11,6	0,2	14,4	4,6	47,1	3,1	19,1	100
<b>Italia</b>	<b>18,2</b>	<b>0,3</b>	<b>14,8</b>	<b>6,0</b>	<b>41,6</b>	<b>3,6</b>	<b>15,5</b>	<b>100</b>

*Fonte: Elaborazioni Centro studi CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera*

<sup>5</sup> Per maggiori dettagli metodologici si rimanda alla lettura del secondo e quinto rapporto nazionale sull'Economia del mare realizzato da Unioncamere-Si-Camera

Rispetto al totale nazionale di filiera ciascun territorio apporta un diverso contributo (tab.2). Livorno e Grosseto detengono un interessante percentuale del tessuto imprenditoriale *Blue* dedicato alla *Movimentazione merci e passeggeri via mare* ed ai *Servizi di alloggio e ristorazione*.

**Tab. 2 – Contributo locale al totale nazionale di filiera – Valori 2015 in percentuale**

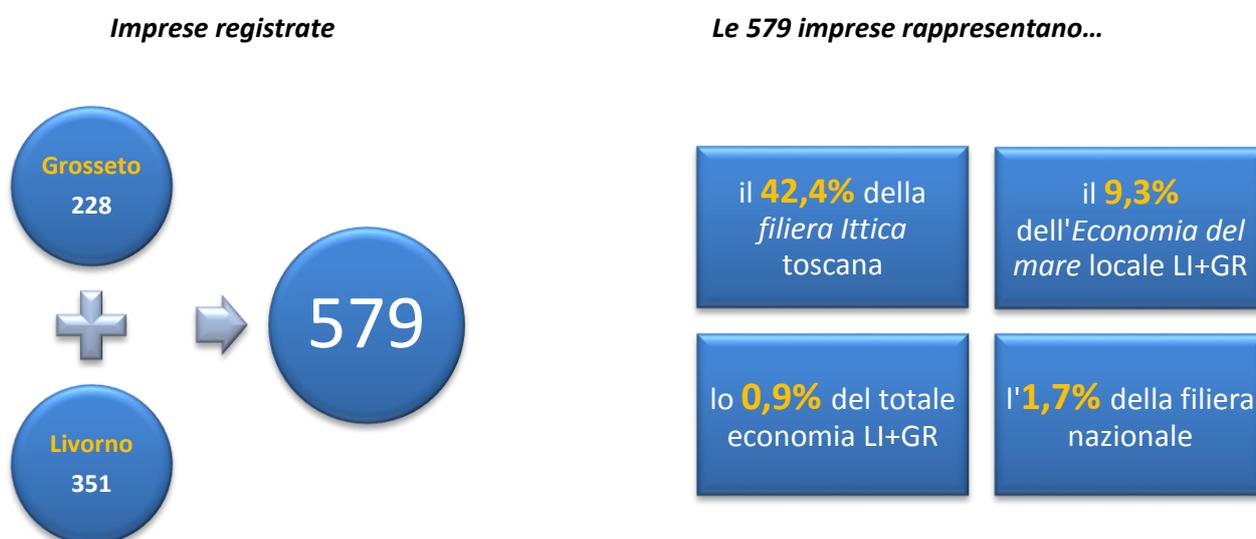
	Filiera Ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale EM
Grosseto	0,7	1,7	1,0	1,1	1,4	0,4	1,6	1,2
Livorno	1,0	1,7	1,7	4,5	2,6	0,7	2,2	2,2
<i>Grosseto-Livorno</i>	<i>1,7</i>	<i>3,4</i>	<i>2,7</i>	<i>5,5</i>	<i>4,1</i>	<i>1,2</i>	<i>3,7</i>	<i>3,4</i>
Toscana	4,0	5,7	8,9	7,5	7,6	6,2	8,2	7,2
Centro	18,5	24,6	28,3	22,1	32,9	24,9	35,8	29,1
<b>Italia</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*Fonte: Elaborazioni Centro studi CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera*

## 1.2 Le imprese della filiera Ittica

La *filiera Ittica* abbraccia tutte le **attività connesse con la pesca** (inclusi allevamenti in mare, acquacoltura e piscicoltura), **la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio**. In Italia è il secondo settore della *Blue economy* per numerosità imprenditoriale e conta quasi 33.800 imprese (18,2% delle *Blue enterprises* e 0,3% del tessuto imprenditoriale nazionale). Sicilia, Veneto e Campania sono le prime tre regioni italiane per numerosità di imprese appartenenti al settore. La Toscana (9°) contribuisce alla dotazione imprenditoriale della filiera con 1.366 unità che incidono sulla *Blue economy* regionale per il 10,3% e costituiscono lo 0,3% del totale economia toscana ed il 4% del totale *filiera Ittica* italiana. Rispetto al contesto nazionale, in Toscana la *filiera Ittica* ha un peso minore: rappresenta solo il quarto settore a livello di numerosità di imprese dopo i *Servizi di alloggio e ristorazione*, la *Cantieristica* e le *Attività sportive e ricreative*.

**Graf.5 - Il tessuto imprenditoriale della *filiera Ittica* locale 2015**



Livorno e Grosseto sono le province toscane con maggior presenza di imprese appartenenti a questa filiera tanto che ospitano il 42,4% del totale regionale "Ittica". Lucca e Firenze sono altri due territori dove è significativamente presente.

Al Registro imprese della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno risultano iscritte n. 579 imprese di cui il 60,7%, pari a 351, con sede in provincia di Livorno ed il resto a Grosseto (n.228). La *filiera Ittica* contribuisce alla dotazione grossetana dell'*Economia del mare* per il 10,4%, in misura superiore rispetto a Livorno (8,7%). Per Livorno e Grosseto si tratta della quinta filiera in ordine di rilevanza numerica: numericamente meno incisive di quelle della *filiera Ittica* sono soltanto le imprese legate ad *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* e quelle dell'*Industria delle estrazioni marine*.

La provincia italiana dove la filiera *Ittica* presenta il peso maggiore all'interno dell'*Economia del mare* è Rovigo (88%) seguita da Enna (86,2%) e Ferrara (77,2%). Seguono diverse province del sud con qualche eccezione come Pistoia che è l'unica toscana nelle prime 10.

Livorno e Grosseto si collocano entrambe nella parte bassa della graduatoria ovvero tra le ultime venti province italiane per incidenza del proprio comparto ittico sul tessuto imprenditoriale *Blue*. Questa particolare collocazione trova la sua spiegazione nel fatto che, trattandosi di un rapporto, nel risultato finale incide non solo il numeratore (imprese della filiera ittica) ma anche il denominatore (totale imprese *Blue*).

Se il parametro di valutazione è l'incidenza della *filiera Ittica* sul totale economia provinciale, le prime tre province italiane classificate sono Rovigo, Ferrara e Trapani. In questo caso Livorno e Grosseto sono nella prima metà della graduatoria, rispettivamente 15° e 34° posto. Questo risultato deriva dal fatto che le due province presentano un'incidenza pari allo 0,9%, una percentuale ancora troppo bassa se consideriamo il potenziale a disposizione dei due territori ed il valore massimo raggiunto dalla provincia di Rovigo (8%).

**Rispetto al 2011** la filiera *Ittica* italiana ha perso l'1,2% della dotazione imprenditoriale (Toscana -1,8%). Trend negativo anche per Livorno (-2,9%) mentre Grosseto registra un incremento dello 0,8%. Il buon risultato di Grosseto non è un caso isolato in Italia. La variazione media del Centro Italia è positiva mentre risulta negativa quella relativa alle altre ripartizioni. Le stesse province più specializzate del settore come Rovigo, Ferrara ed Enna hanno rafforzato il relativo tessuto imprenditoriale di filiera. Tutto ciò lascia intendere che, nonostante cambiamenti e difficoltà, l'Italia abbia un contesto significativamente vitale in quest'ambito.

Certo è che a livello mondiale il settore della pesca sta subendo una profonda trasformazione. Il progressivo impoverimento delle risorse ittiche nei Paesi storicamente più presenti sul mercato ed il contemporaneo potenziamento della capacità produttiva nei Paesi a più basso costo di manodopera unito allo sviluppo dell'acquacoltura hanno stravolto gli equilibri di mercato e focalizzato l'attenzione soprattutto sui Paesi asiatici. Oggi, è infatti dall'Asia (soprattutto Cina) che proviene oltre il 69% della produzione globale di pesce.

In Italia la flotta peschereccia e l'output complessivo del comparto risultano fortemente ridimensionati sia rispetto al passato<sup>6</sup> che agli attuali principali *players* del mercato. Uno dei motivi di questo cambiamento è senz'altro il minor impatto del pescato (soprattutto con riferimento al mare) rispetto alla produzione in acquacoltura. Quest'ultima, infatti, sta acquisendo un ruolo sempre più importante nel settore ittico tanto che ormai incide per oltre il 42% nella produzione di pesce a livello mondiale. E' proprio in questo contesto

---

<sup>6</sup> A tale riguardo si segnalano i diversi interventi normativi che a suo tempo prevedevano un contributo economico per la demolizione dei pescherecci e la conseguente riconsegna della licenza di pesca. Tali interventi, nati per la salvaguardia dell'ecosistema marino minato dal progressivo impoverimento delle risorse, hanno contribuito, insieme ad altre cause, al calo numerico delle imprese di filiera.

che entra in gioco la preminenza dell'Asia dove gli allevamenti di pesce forniscono un apporto alla produzione superiore al pescato mentre in Europa avviene il contrario.

In Italia il calo del volume d'affari legato alla pesca è dovuto non solo alla recente crisi economica ma anche al contestuale incremento del prezzo del carburante ed ai maggiori costi dovuti all'adeguamento del settore alle normative comunitarie. Queste difficoltà legate alla *cattura* hanno favorito lo sviluppo dell'acquacoltura<sup>7</sup> sia come forma di primo ingresso nel settore che come forma di evoluzione/espansione di un'attività già in essere da parte di alcune imprese.

Di fronte ad un mercato ittico italiano costretto a ricorrere con sempre maggior intensità ad approvvigionamenti dall'estero per far fronte alla domanda crescente di imprese alimentari e consumatori<sup>8</sup>, lo sviluppo dell'acquacoltura che Livorno e Grosseto stanno sperimentando ormai da tempo è senz'altro un ottimo segnale di come le imprese del comparto siano riuscite ad intercettare quello che sembra essere "il futuro" della *filiera Ittica*. Per esempio a Grosseto sono presenti da alcuni decenni importanti insediamenti, di valenza nazionale, nella zona di Orbetello.

### **1.3 Le imprese della filiera *Estrazioni marine***

L'industria delle estrazioni marine racchiude le ***attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio sale, petrolio e gas naturale con modalità off-shore***. Per stimare la numerosità delle imprese in questo settore è stato necessario per Unioncamere basarsi su ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare, ipotesi che, se viste alla luce dell'esiguità dei valori assoluti sottostanti, inducono ad una certa cautela nel trattamento dei dati territoriali di settore.

Sta di fatto che sono state individuate 9 unità produttive a Livorno ed altrettante a Grosseto per un totale di 18 imprese che costituiscono il 60% della dotazione regionale ed il 3,4% di quella nazionale.

Nonostante che a livello territoriale il numero delle imprese di questa filiera sia modesto esse generano un impatto "sociale" e "ambientale" piuttosto forte nei territori ospitanti e quindi il monitoraggio delle relative attività è da ritenersi importante. A livello nazionale la numerosità delle imprese assume maggior "consistenza" e significatività anche alla luce del ruolo svolto nel rifornimento energetico del Paese. Si tratta di 509 imprese di cui 122 in Sicilia, 96 in Calabria e 82 nel Lazio; la Toscana con 29 sedi è sesta per numerosità preceduta da Sardegna e Campania.

A livello provinciale la maggior dotazione imprenditoriale di settore la si rintraccia a Roma, Reggio Calabria e Messina. Seguono altre 10 province (tutte del Sud) con numerosità a due cifre delle sedi d'impresa. Subito dopo (16° posizione) troviamo Livorno e Grosseto.

---

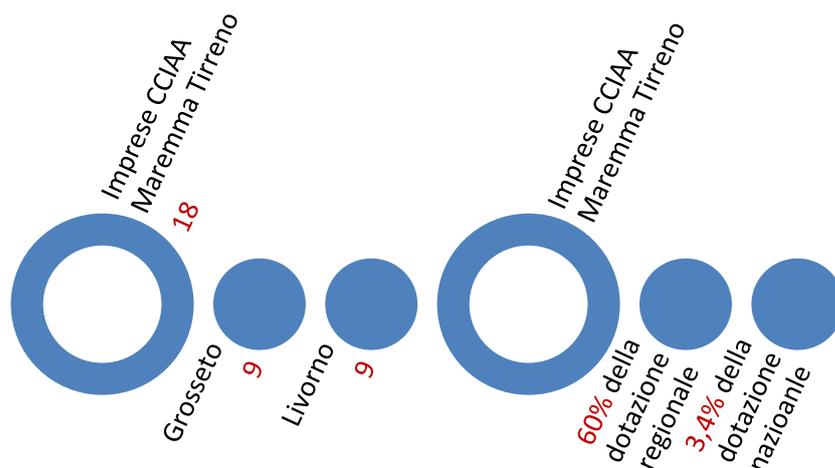
<sup>7</sup> In proposito vale la pena citare un esempio di sinergia che si sta verificando tra Livorno e Grosseto. Verso fine 2016 a Piombino è stato previsto l'insediamento di tre nuovi operatori per attività di allevamento di pesci in mare aperto. Si tratta di una società di Follonica, di un consorzio di Castiglione della Pescaia e di una cooperativa locale di pescatori. Lo spazio acqueo destinato all'allevamento si estende per circa 17 milioni di mq ed è occupato solo parzialmente da altre aziende: esso rappresenta il primo polo produttivo della maricoltura italiana. I nuovi allevamenti contribuiranno allo sviluppo dell'itticoltura locale e nazionale grazie ad un sistema imprenditoriale attento ai nuovi trend del mercato, prevedendo tra l'altro anche una diversificazione della produzione (allevamento di cozze, una novità per il territorio).

<sup>8</sup> Attualmente la produzione nazionale di pesce da allevamento copre a fatica il 50% della domanda.

Nel 2015 la *filiera delle Estrazioni marine* a livello nazionale ha mostrato un trend negativo<sup>9</sup> rispetto al 2011. Solo 7 province hanno registrato un incremento del numero delle imprese: Milano, Savona, Genova, Ferrara, Pisa, Foggia e Ragusa.

In Toscana la contrazione 2011-2015 del tessuto imprenditoriale della filiera estrattiva è risultata dell'1,6% mentre tra Collesalveti e Capalbio è venuta a mancare una sola impresa<sup>10</sup>.

Graf.6 - Le imprese di *Estrazioni marine* registrate nella CClAA della Maremma e del Tirreno



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CClAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

#### 1.4 Le imprese della filiera *Cantieristica*

Questa filiera racchiude le **attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse.**

In Italia è il quarto<sup>11</sup> comparto della *Blue economy* per numerosità imprenditoriale (27.399 imprese), ed incide per il 14,8% sul totale *Economia del mare* e per lo 0,5% sul totale imprese registrate nel Paese. A livello toscano la *Cantieristica* ha un peso decisamente maggiore sulla *Blue economy* regionale (18,4%) tanto che rappresenta il secondo comparto più importante del cluster regionale per dotazione imprenditoriale (2.450 unità) dopo i *Servizi di alloggio e ristorazione*. Rispetto al tessuto economico complessivo la *Cantieristica* costituisce però appena lo 0,6% del totale. Fatto pari a 100 il totale delle imprese italiane che operano nella filiera della *Cantieristica*, quasi 9 sono presenti in Toscana, insediate prevalentemente nelle province di Lucca, Livorno, Massa Carrara e Grosseto. Con questa percentuale la Toscana si colloca in 5° posizione per incidenza

<sup>9</sup> La variazione percentuale non è indicata in quanto non costituisce un valore statisticamente significativo.

<sup>10</sup> L'impresa in questione in quanto iscritta al Registro della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno è imputata all'intero territorio che va da Collesalveti a Capalbio. Dovendo ripartire, a scopo statistico, questa unità sulle due province se ne imputa una parte a Grosseto ed una parte a Livorno.

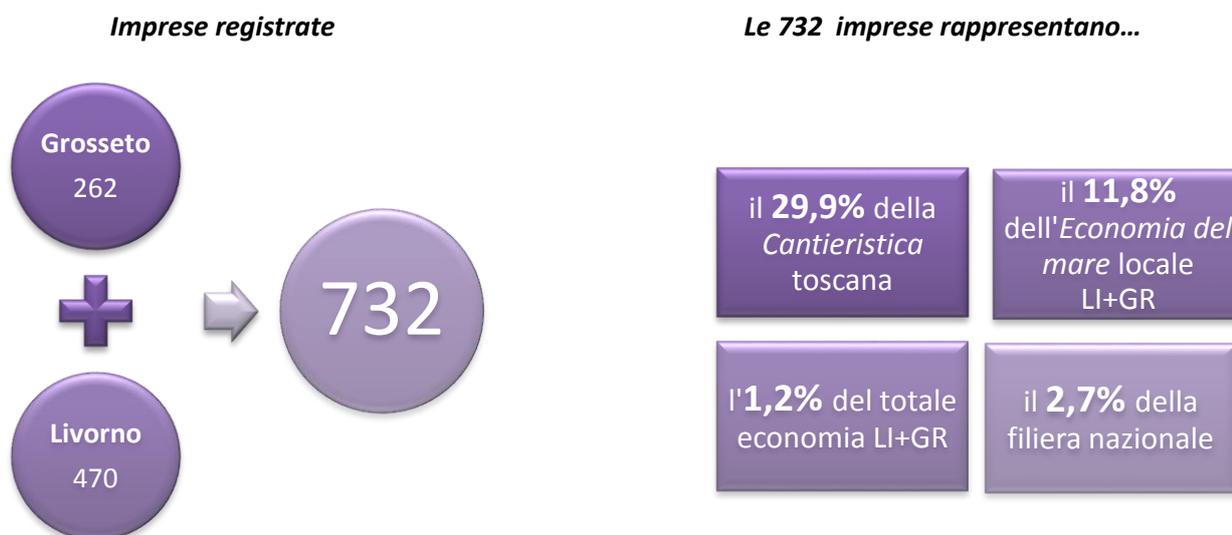
<sup>11</sup> I primi tre sono Servizi di alloggio e ristorazione, Pesca e Attività sportive e ricreative

della numerosità d'impreses sul totale nazionale, preceduta nell'ordine da Lazio, Lombardia, Campania e Liguria.

Livorno e Grosseto con 732 imprese contribuiscono in modo importante alla determinazione del risultato toscano. L'area di interesse della nuova Camera della Maremma e del Tirreno raccoglie circa il 30% delle imprese regionali della filiera, la quale, per il territorio complessivamente considerato, rappresenta il terzo settore *Blue* a maggior densità imprenditoriale (11,8% dell'*Economia del mare*) dopo *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Attività sportive e ricreative*. Si tratta però di un grado di importanza che non è comune ad entrambe le province: infatti a Livorno la *Cantieristica* scende al quarto posto per rilevanza, superata dal settore *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* data la presenza del principale porto della Toscana e dello scalo piombinese. A Grosseto invece rimane confermata la terza posizione. Nel dettaglio a Livorno il settore costituisce l'11,7% del panorama produttivo *Blue* mentre su Grosseto la percentuale è del 12%.

L'incidenza della *Cantieristica* sul totale economia è pari all'1,4% per Livorno ed allo 0,9% per Grosseto (1,2% per il totale Livorno Grosseto). Il valore massimo in Italia si registra a La Spezia con il 2,3%.

**Graf.7 - Il tessuto imprenditoriale della *Cantieristica* locale 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CClAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

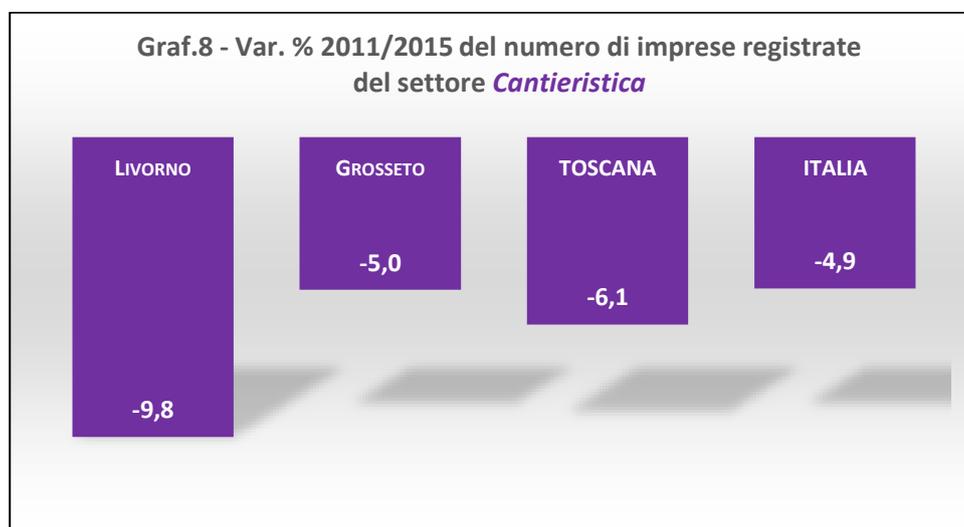
La provincia italiana dove la filiera della *Cantieristica* presenta la maggior consistenza numerica di imprese è Roma, seguita da Napoli, Genova, Milano<sup>12</sup>, Lucca e Torino. Bisogna scendere in 12esima posizione per trovare Livorno ed in 32esima per Grosseto.

**Rispetto al 2011** la numerosità delle imprese della *Cantieristica* si è significativamente ridotta, tanto in Italia (-4,9%) quanto in Toscana (-6,1%), comprese le province di Livorno (-9,8%) e Grosseto (-5%).

Tra i comparti dell'*Economia del mare* più incisivi nell'ambito della dotazione imprenditoriale *Blue* la *Cantieristica* è sicuramente quella che manifesta il trend peggiore, determinato con ogni probabilità dall'andamento dell'economia nel suo complesso. Sono tuttavia molte le province italiane che hanno visto

<sup>12</sup> Si ricorda che l'unità di osservazione sono le sedi d'impresa che nelle realtà più strutturate spesso non coincidono con l'unità operativa ovvero, in questo caso, con il cantiere vero e proprio. Molto spesso le unità locali produttive sono altrove, magari anche in altra provincia o regione.

crescere la numerosità delle imprese, tra queste le toscane Arezzo, Pistoia e Firenze dove peraltro la *Cantieristica* incide in modo importante sul totale *Economia del mare*. Questa filiera infatti è fortemente frammentata e risulta legata alla risorsa mare solo profondamente a valle del processo produttivo. E' noto come molte imprese della subfornitura, fortemente diffusa, siano insediate in territori talvolta distanti dal mare dove si concentra un artigianato specializzato su vari livelli (arredamento, accessori, tappezzeria etc.).



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

### 1.5 Le imprese della filiera *Movimentazione di merci e passeggeri via mare*

In questo comparto rientrano tutte le **attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici.**

In Italia al 31.12.2015 le imprese che risultavano registrate sono 11.081. Tra queste 835 sono in Toscana (7,5% del totale nazionale), di cui il 59% si trovano a Livorno (494 imprese) ed il 14,2% a Grosseto (118) mentre Lucca e Massa Carrara contribuiscono in misura inferiore. In definitiva, tra Collesalveti e Capalbio sono insediate il 73,3% delle imprese regionali, una percentuale decisamente rilevante.

La dotazione imprenditoriale di Livorno e Grosseto nell'ambito di questa filiera equivale rispettivamente al 4,5% e 1,1% del totale nazionale. Valori più alti di quello livornese si calcolano per Venezia, Napoli, Roma e Genova.

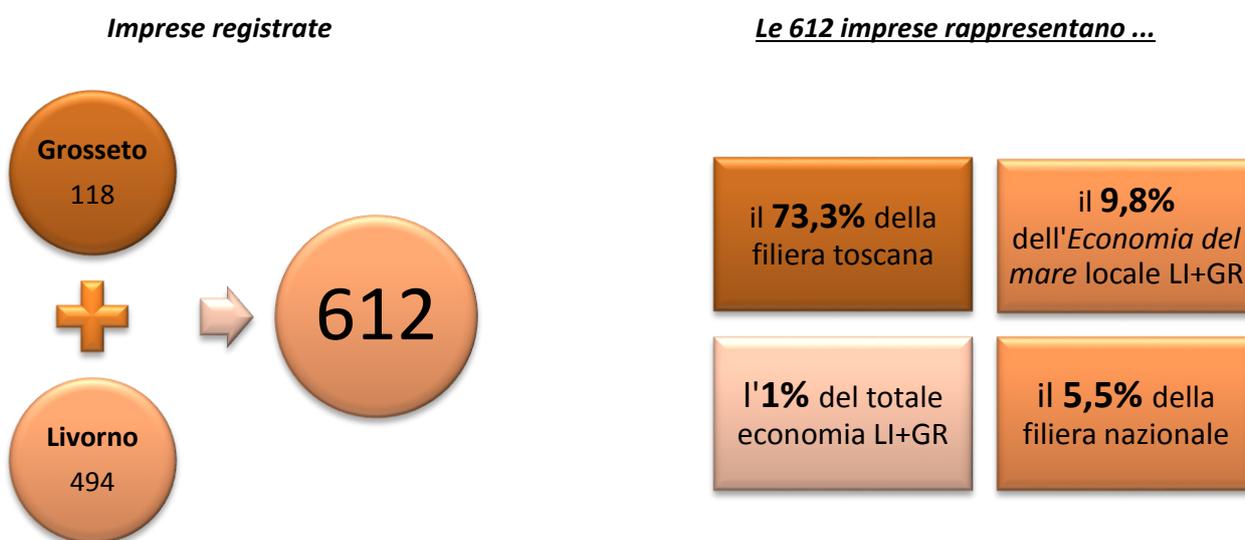
Con specifico riferimento ai territori della CCIAA della Maremma e del Tirreno l'incidenza della filiera sulla *Blue economy* varia dal 12,3% di Livorno al 5,4% di Grosseto (nel complesso 9,8%), valori da confrontarsi con una media regionale e nazionale rispettivamente del 6,3% e 6%.

Sono diverse le province italiane dove le imprese del comparto hanno un peso significativo all'interno della *Blue economy*: tra queste Verbano-Cusio-Ossola, Venezia e Genova registrano un'incidenza superiore a

quella di Livorno. La Toscana risulta invece la sesta<sup>13</sup> regione italiana per numero di imprese del comparto, il quale incide nel complesso del tessuto imprenditoriale regionale per lo 0,2%, in linea con la media nazionale.

A Grosseto le imprese che svolgono attività di *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* costituiscono appena lo 0,4% del tessuto imprenditoriale complessivo. Tale percentuale sale all'1,5% per Livorno ed è il dato più elevato tra le province toscane ma non solo. Infatti, nel contesto nazionale Livorno è la provincia con la più alta incidenza di imprese all'interno del sistema economico territoriale dopo Venezia. Il che significa che sul lato tirrenico della penisola ha il primato assoluto, seguita a breve distanza da Genova e La Spezia.

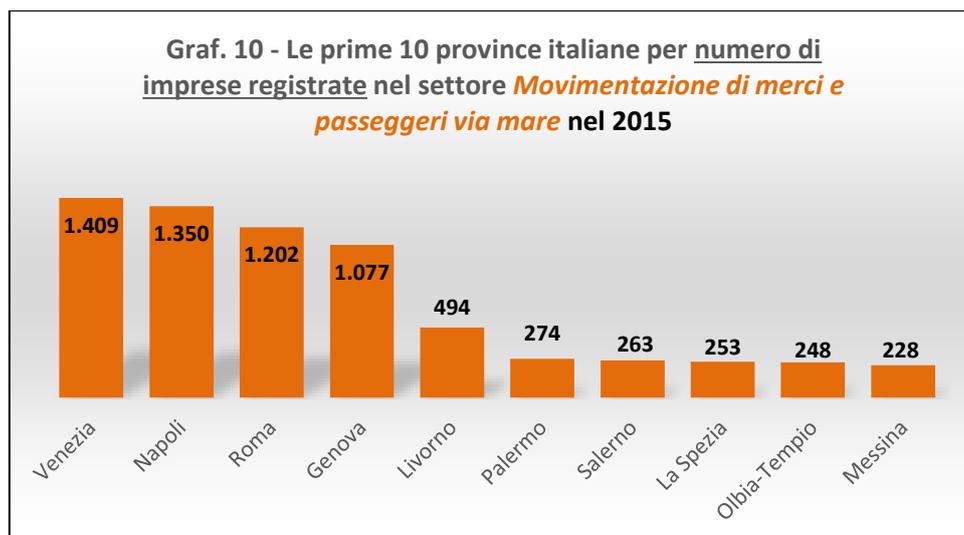
**Graf.9 – Le imprese della *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* locale 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

Per meglio inquadrare la dimensione e la qualità del fenomeno è interessante notare che in alcune province come Venezia, Napoli, Roma e Genova il numero delle imprese operanti nel comparto *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* risulta nettamente superiore a quello dell'intera Toscana malgrado le sue potenzialità. Sono molti i fattori in gioco che sono decisivi in questo caso. Uno tra tutti è la dotazione infrastrutturale che condiziona lo sviluppo dei traffici territoriali e del tessuto imprenditoriale connesso.

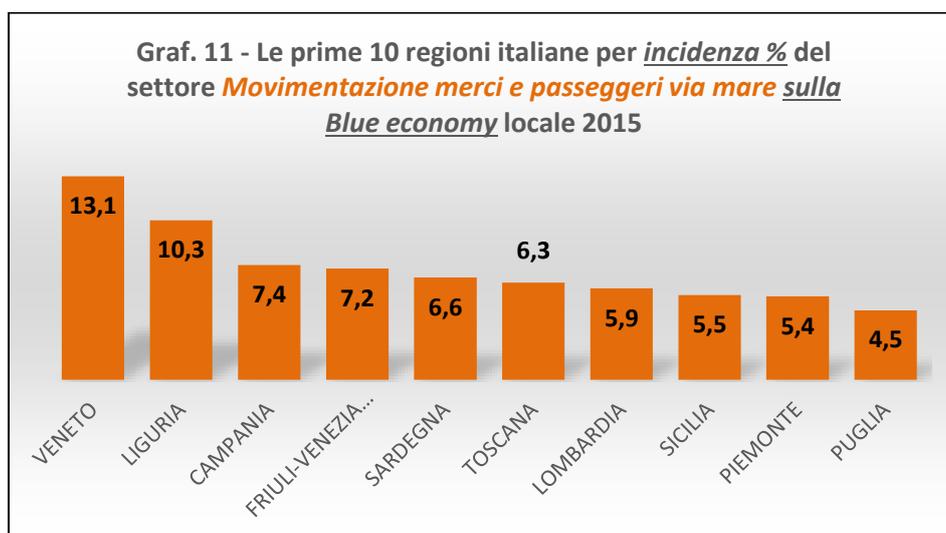
<sup>13</sup> Dopo Campania, Veneto, Liguria, Lazio e Sicilia, seguita da Puglia, Sardegna, Emilia Romagna e Lombardia



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Livorno figura tra le prime 10 province italiane per numerosità di imprese collocandosi in 5° posizione. Grosseto è invece 21 esima ovvero più in alto rispetto a Massa Carrara, Lucca e Pisa.

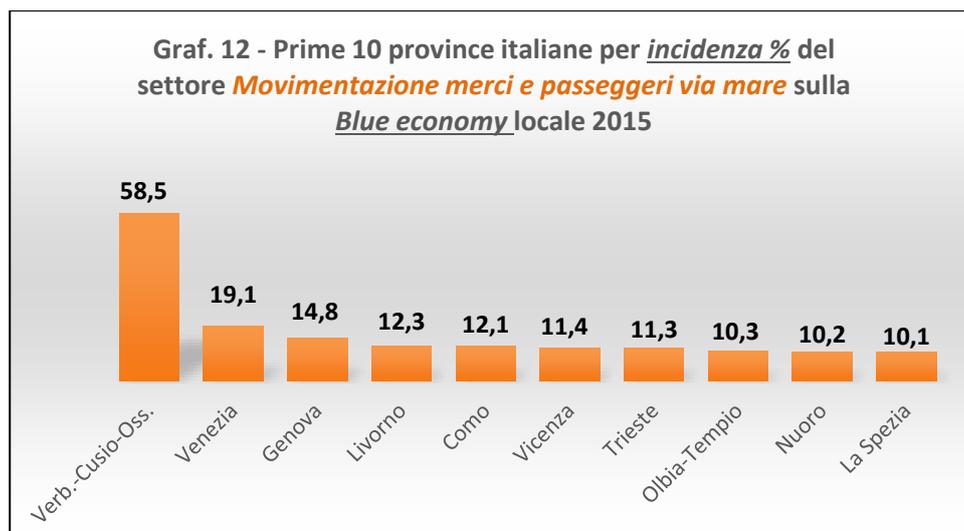
In generale in Italia quello della *Movimentazione merci e passeggeri* non è tra i comparti più incisivi all'interno della *Blue economy*. Tuttavia vi sono alcune regioni e province dove l'incidenza di questa attività è di rilievo.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Tra le regioni vale la pena di citare almeno le prime tre, ovvero Veneto, Liguria e Campania mentre riportiamo graficamente le prime 10 (graf. 11) tra le quali è presente anche la Toscana.

Per le province l'impatto della filiera sull'*Economia del mare* locale è particolarmente importante a Verbanico-Cusio-Ossola, Venezia e Genova. In quarta posizione troviamo subito Livorno mentre Grosseto, pur rimanendo nella prima metà della classifica, è 31esima.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CClAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

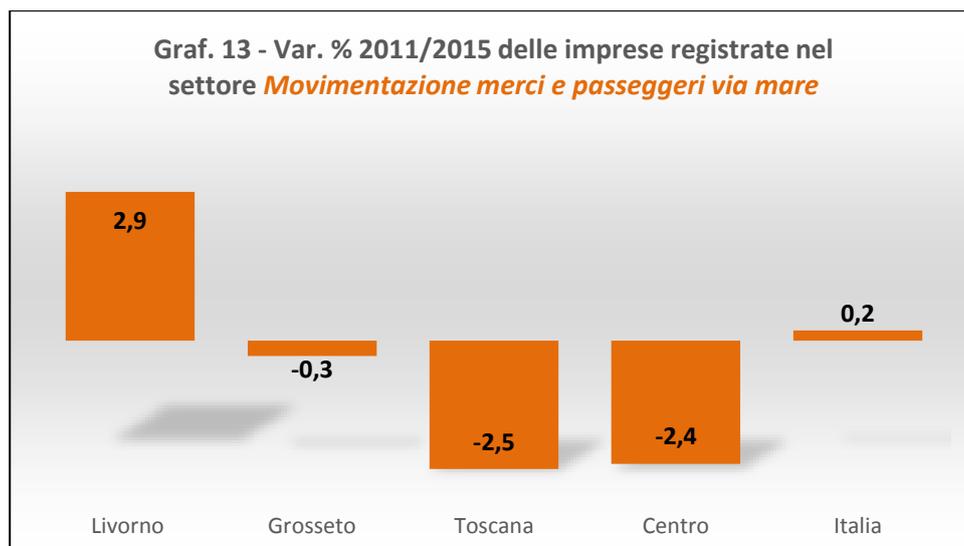
Negli ultimi 15 anni il trasporto via mare ha assunto un ruolo sempre maggiore nel traffico merci e passeggeri. La gran parte dell'interscambio mondiale oggi avviene infatti via mare in quanto facilita il collegamento con territori lontani e consente di sfruttare importanti economie di scala. "Si pensi che nel 2003 - V Rapporto sull'Economia del mare del Censis - "si muoveva su nave il 68% delle merci in entrata e in uscita dal continente europeo, tale quota è salita al 72,7% nel 2009 ed ha raggiunto quota 75,3% nel 2014".

Questi ultimi dati sono riferiti soltanto alle merci e non tengono conto del sostanzioso flusso di passeggeri e mezzi e dello sviluppo che anche questa tipologia di "movimentazione" ha avuto nel tempo. I passeggeri di navi, aliscafi e traghetti sono prevalentemente diretti verso altri porti italiani in quanto si tratta per lo più di residenti e turisti. Questo traffico di cabotaggio rappresenta l'86,1% del totale dei passeggeri a livello nazionale, un dato al quale il Porto di Livorno e quello di Piombino contribuiscono in modo significativo insieme a Messina, Napoli, Olbia-Golfo Aranci Porto Torres, Civitavecchia, Genova e Venezia.

C'è poi la parte di movimentazione legata al Crocierismo che ha significative ripercussioni sulle attività portuali di supporto e di approvvigionamento, nonché sui servizi turistici in banchina etc... In particolare Civitavecchia è il principale scalo del settore *Cruise* in Italia per quanto ad oggi risulti molto importante anche lo sviluppo di questa tipologia di traffico anche per Toscana e Liguria.

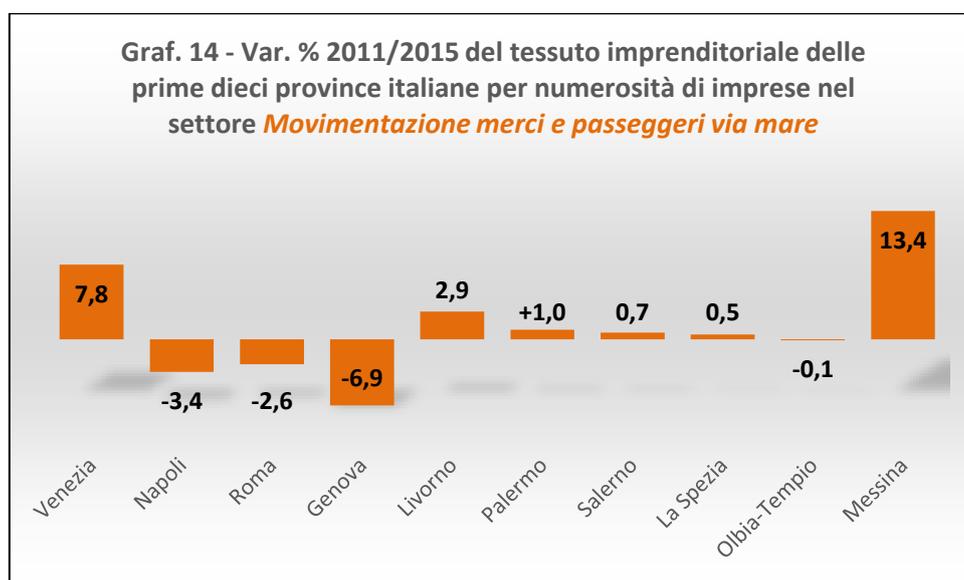
Nonostante la crescente importanza dei traffici marittimi anche il settore della *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* ha risentito della grave crisi economica mondiale. Chiaramente tutto ciò ha avuto delle ripercussioni sul relativo sistema imprenditoriale, i cui esiti sono risultati diversi a seconda del contesto territoriale e delle potenzialità espresse.

**Rispetto al 2011** la numerosità delle imprese italiane di *Movimentazione merci e passeggeri via mare* è comunque rimasta pressoché stabile, realizzando un piccolo incremento dello 0,2%. Questo è stato possibile grazie all'ottima performance di Nord Est e Sud-Isole che ha contrastato la perdita subita da Centro e Nord Ovest.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Nel Centro Italia infatti la dotazione imprenditoriale si è ridotta del 2,4%, risultato a cui ha contribuito la Toscana dove le imprese registrate sono diminuite del 2,5%. Quello di Livorno è senz'altro il miglior risultato regionale (+2,9%) tenuto conto dell'importanza che questo comparto ha, a livello provinciale, sia all'interno dell'*Economia del mare* che dell'intero sistema produttivo. Grosseto registra una contrazione assai modesta pari allo 0,3% in linea con il dato nazionale.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Guardando alle prime dieci 10 province italiane per numerosità di imprese nel comparto quasi tutte, tra cui Livorno, hanno realizzato un buon incremento della dotazione imprenditoriale. Gli aumenti più importanti hanno interessato Messina (13,4%) e Venezia (+7,8%). Da segnalare la pesante variazione negativa dei due vicini porti tirrenici di Genova (-6,9%) e Civitavecchia (-2,6%).

## 1.6 Le imprese della filiera *Servizi di alloggio e ristorazione*

Fanno parte di questo comparto tutte le **attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia** (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) **e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa quella su navi.**

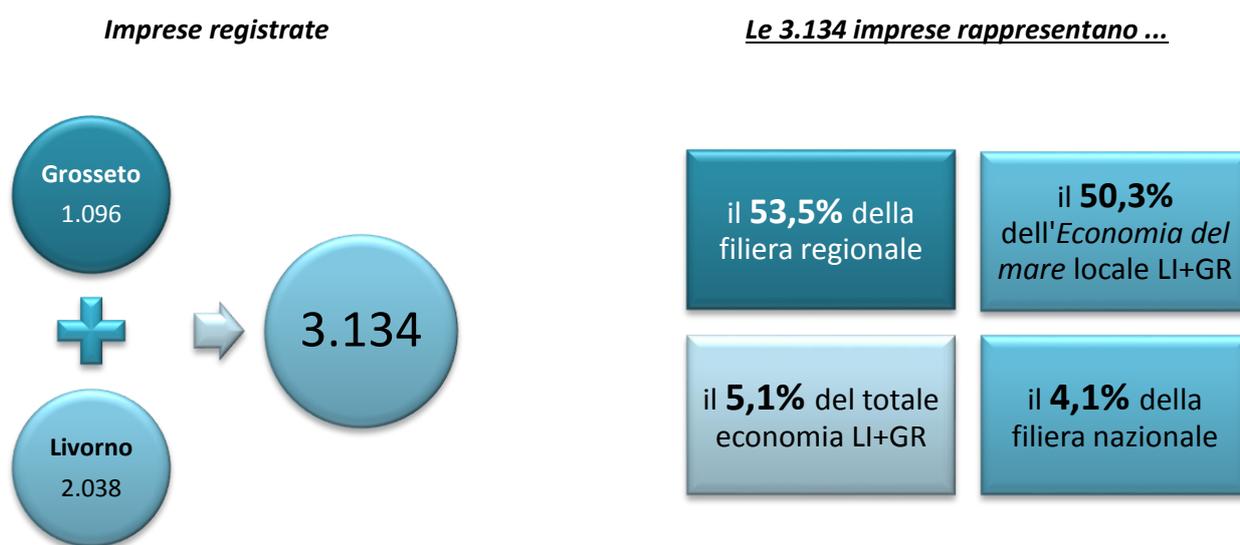
In Italia al 31.12.2015 le imprese registrate sono 77.081. Tra queste se ne contano 5.852 in Toscana (7,6% del totale nazionale), di cui il 34,8% sono insediate a Livorno (2.038) ed il 18,7% a Grosseto (1.096). In definitiva, tra Capalbio e Collesalvetti, sono presenti il 53,5% delle imprese regionali del settore, una percentuale importante e comunque riferita soltanto alle imprese collegate al turismo balneare o comunque all'*Economia del mare* in generale.

La dotazione imprenditoriale di Grosseto e Livorno nell'ambito di questa filiera equivale rispettivamente al 2,6% e 1,4% del totale nazionale. Valori più alti di quello livornese si calcolano, nell'ordine, per Roma, Napoli, Venezia, Rimini, Genova e Salerno.

In generale possiamo affermare che è proprio la filiera dei *Servizi di alloggio e ristorazione* connessi al turismo balneare quella che raccoglie la maggior parte delle imprese della *Blue economy*.

Con specifico riferimento ai territori oggetto di interesse l'incidenza di questa filiera sulla *Blue economy* varia dal 50,6% di Livorno al 49,9% di Grosseto (media 50,3%, in pratica un'impresa su due), valori da confrontarsi con una media regionale e nazionale rispettivamente del 44% e 41,6%.

**Graf.15 – Le imprese dei *Servizi di alloggio e ristorazione a livello locale* 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Sono molte le province italiane dove queste imprese hanno un peso significativo all'interno della *Blue economy*. Nella graduatoria nazionale la prima posizione è occupata da Rimini dove la filiera incide

sull'*Economia del mare* per il 62,7%. Vibo Valentia e Imperia occupano la seconda e la terza posizione. Livorno è 13esima dopo Lecce e prima di Foggia a cui segue immediatamente Grosseto.

La Toscana è sesta nella graduatoria regionale per numero di imprese del settore, che, per parte sua, incide sul complesso del tessuto imprenditoriale regionale per l'1,4%, in linea con la media nazionale (1,3%).



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

A Grosseto le imprese del comparto in oggetto costituiscono il 3,8% del tessuto imprenditoriale complessivo. Tale percentuale sale al 6,2% per Livorno ed è il dato più elevato tra le province toscane. A livello nazionale solo a Rimini il settore presenta un'incidenza sul panorama imprenditoriale complessivo superiore rispetto a quella di Livorno.

Livorno rientra tra le prime dieci province italiane in base al numero di imprese registrate nel settore *Servizi di alloggio e ristorazione* dedicati al "mare". Grosseto si piazza comunque nel primo quartile della graduatoria nazionale, per la precisione 22esima preceduta da Imperia e seguita da Catania.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

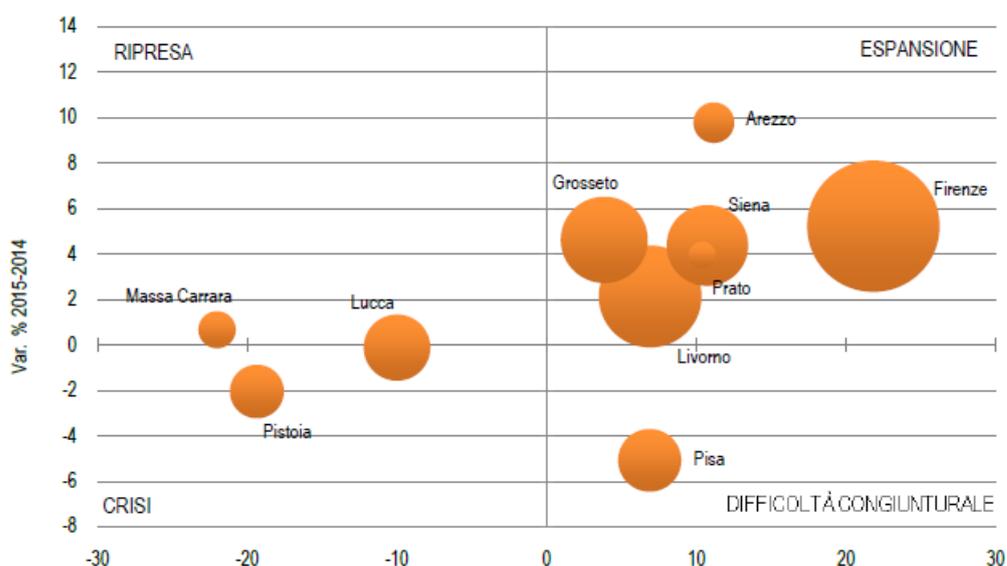
**Rispetto al 2011** la numerosità delle imprese italiane di *Servizi di alloggio e ristorazione* è cresciuta in modo significativo (+12%). Questo è stato possibile soprattutto grazie all'ottima performance del Centro Italia e della parte Sud-Isole (+14,4% per ciascuna ripartizione) mentre il Nord è cresciuto meno.

Dentro l'ottima performance del Centro c'è quella della Toscana (+9,5%) che si muove in perfetta sintonia con il trend livornese (+9,7%) e beneficia della buona performance di Grosseto (+7,1%). Tra le province Toscane i maggiori incrementi di imprese registrate si calcolano per Firenze, Pisa, Livorno e Grosseto.

Non tutta Italia si muove però all'unisono, e la Toscana con Livorno e Grosseto costituisce un'eccellenza positiva. A Rimini ad esempio (la provincia, dove il settore incide di più sull'imprenditoria locale) il numero delle imprese di *Servizi di alloggio e ristorazione* è diminuito del 2,7% nonostante il risultato positivo di arrivi (+4%) e presenze (+1,4%). In generale l'Emilia Romagna vede un turismo in continua crescita sul fronte arrivi e presenze ma questo non si riversa in crescita imprenditoriale con riferimento allo specifico settore in esame. Questo potrebbe essere dovuto al fatto che il turismo balneare emiliano è già "sufficientemente servito" e sviluppato da un punto di vista imprenditoriale mentre sulla costa toscana ci sono ancora buoni margini di miglioramento e di scoperta del territorio da parte dei turisti che mostrano sempre più interesse verso la nostra terra.

Il significativo sviluppo del sistema imprenditoriale appena descritto fa pensare che sia contemporaneamente cresciuta la domanda di tali servizi e quindi l'interesse dei turisti verso i soggiorni "balneari". Del resto sappiamo che negli ultimi anni l'andamento degli arrivi in Italia è stato molto positivo. In particolare, uno studio IRPET presentato nell'estate 2016 sulla Congiuntura turistica in Toscana mette in risalto come nel 2015 gli arrivi siano cresciuti del 3,1% e le presenze del 2,9%, per un totale, quest'ultime, di circa 90 milioni. Per la Toscana si tratta di una crescita ulteriore dopo quella già significativa del 2014 ed il risultato è ancora una volta migliore rispetto al dato nazionale, dove gli arrivi aumentano complessivamente del 2.7% e le presenze del 1,9%.

**Graf.18 – Andamento 2015 delle Presenze turistiche in Toscana per provincia**



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Ufficio Regionale di Statistica

In termini di presenze, all'ottimo risultato regionale hanno contribuito in modo significativo Grosseto (4,6%) e Livorno (2,1%) grazie al ritorno degli italiani al mare ed a quello degli stranieri nell'interno, fattori che hanno dato notevole impulso alla crescita delle imprese di servizi al turista.

Nello specifico Grosseto recupera i numeri pre crisi tornando ai 5,9 milioni di presenze del 2009. Per questa provincia il 2015 si è caratterizzato soprattutto per il ritorno nelle zone costiere degli italiani (+5,9%). Altro elemento positivo è dato dall' incremento degli stranieri nelle aree interne (+1,6%).

Dopo un 2014 piuttosto fiacco sul fronte turistico tornano a crescere anche a Livorno le presenze degli italiani (+2,8%) e degli stranieri (+1,7%). Lo sviluppo più interessante si è avuto per i comuni di Rosignano, Piombino, Castagneto Carducci e per quelli dell'Elba.

In Toscana, con Legge n.86/2016, è stato approvato il Testo unico regionale del turismo. Tale documento riporta importanti cambiamenti nel settore della ricezione<sup>14</sup>; cambiamenti che, per loro natura comportano anche modifiche sulla numerosità di imprese nel settore.

L'obiettivo generale di questo testo unico è quello di adeguare la ricezione turistica, soprattutto nella sua parte normativa, ai cambiamenti intervenuti nel settore. In alcuni casi si tratterà di recepire e disciplinare mutamenti e fenomeni già esistenti, in altri di introdurre dei "vincoli" atti a frenare lo sviluppo di strutture ricettive abusive o clandestine. Tra i benefici previsti per i turisti un maggior rispetto delle regole di controllo, igiene e sicurezza, cosa che aumenterà il livello di qualità dell'offerta turistica proposta dal territorio.

### **1.7 Le imprese della filiera *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale***

Questo settore include le ***attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni***. Inoltre, sono qui incluse anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.).

Questo comparto legato al terziario avanzato non è tra quelli a più alta numerosità di imprese anche se risulta comunque strategico e fondamentale per l'economia marittima in quanto ambito di sviluppo di importanti progetti innovativi e di salvaguardia del patrimonio naturale. A questo proposito bisogna dire che la tutela dell'ambiente marino e costiero risulta uno degli obiettivi prioritari da perseguire non solo per la ricchezza del patrimonio nazionale, ma anche per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nell'utilizzo della risorsa "mare". Gli "attori" collegati a questo settore sono pertanto sia pubblici che privati o "misti".

---

<sup>14</sup> Queste le principali novità: Per i Bed&breakfast ed i proprietari di seconde case affittate per oltre 90 giorni viene introdotto l'obbligo di dotarsi di partita Iva. In sostanza i B&B dovranno essere portati avanti esclusivamente come attività imprenditoriali. Un approccio simile è previsto per le locazioni turistiche, ossia le seconde case affittate a turisti; Ad Alberghi ed Hotel viene concessa la possibilità di vendere al dettaglio prodotti alimentari e di cedere fino al 40% della propria struttura per destinarla a fini residenziali (Conthotel). Viene concessa anche la possibilità di effettuare per conto dei clienti la prenotazione/vendita di servizi turistici, come un tavolo in un ristorante o dei posti a teatro; Viene regolamentata in modo specifico la categoria dei Marina resort, forma ricettiva già prevista dalla normativa italiana e già presente ad esempio a Scarlino. In sostanza sarà consentito passare le notti attraccati ai moli toscani a bordo delle proprie barche, senza dover pagare ulteriormente una stanza sulla terra ferma; Per gli Alberghi diffusi verrà permesso ai piccoli borghi o alle concentrazioni di poderi di potersi aggregare in una struttura ricettiva unica, purché siano caratterizzati da pregio-ambientale, vitalità e vivibilità dei luoghi, con una popolazione che non superi i 5.000 abitanti.

A fine 2015 in Italia erano 6.616 le imprese registrate nelle varie Camere di Commercio e costituivano il 3,6% del totale *Economia del mare* nazionale e lo 0,1% del tessuto imprenditoriale nazionale complessivo.

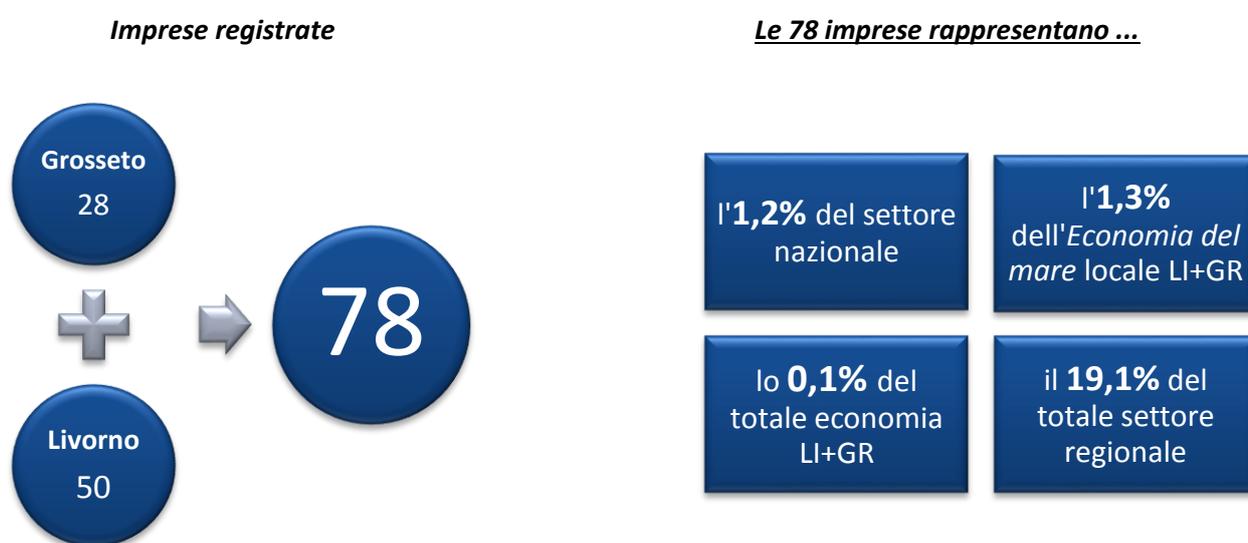
In Toscana sono presenti 409 imprese di cui 50 a Livorno<sup>15</sup> e 28 a Grosseto. La regione incide sul totale nazionale di settore per il 6,2% (Livorno 0,7%, Grosseto 0,4%) mentre il settore specifico rappresenta il 3,1% del totale *Economia del mare* in Toscana, in perfetta sintonia con la media nazionale del 3,6%.

Questi numeri assumono maggior significato se inseriti in un quadro più ampio e confrontati con quelli relativi ad altre regioni e province.

In Italia la prima regione per numerosità di sedi d'impresa nel settore della *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* in campo marino è il Lazio (1.010 sedi) seguita da Lombardia (898) e Sicilia (666). La Toscana è settima in graduatoria preceduta dalla Puglia e seguita dal Veneto.

Come è ovvio attendersi le province con i valori assoluti più elevati sono i capoluoghi delle regioni sopra citate, ciò anche in conseguenza della presenza in esse dei maggiori centri decisionali sia della politica che dell'economia. Livorno e Grosseto non figurano tra le prime dieci ma rispettivamente in 38esima e 59esima posizione.

**Graf.19 – Il tessuto imprenditoriale locale delle attività di *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

<sup>15</sup> Non è qui conteggiata la nuova sede dell'ISPRA alla Dogana D'Acqua che sarà inaugurata presumibilmente nel 2017. Il suddetto Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale porterà una serie di progetti innovativi e interessanti sul territorio livornese (bonifiche e ricerche collegate all'industria ambientale). La presenza dell'ente non si formalizzerà nella nascita di un soggetto giuridico iscritto al Registro imprese in quanto non gli è stata conferita personalità giuridica. Stando a quanto affermato dall'assessore Martini del Comune di Livorno (La Nazione 7 Novembre 2016), resterà infatti semplicemente una forma stabile di coordinamento tra enti. Il 24 dicembre è stato firmato l'accordo multilaterale per l'apertura generale del polo tecnologico che ospiterà i laboratori e gli uffici di Sant'Anna, Cern, Ibimet, Ispra e Lamma non appena l'Autorità Portuale concederà ufficialmente le concessioni già predisposte, secondo quanto riportato da Il Tirreno del 24 dicembre 2016 (intervista al sindaco di Livorno Nogarini e all'assessore Martini).

In Toscana le imprese del settore tendono a concentrarsi tra Firenze (118 sedi) e Pisa (81) che raccolgono insieme il 48,6% della dotazione settoriale toscana. La somma specifica dei due tessuti imprenditoriali di Grosseto e Livorno porta a collocare in quest'area il 19,1% del totale regionale.

Tra tutti i settori che compongono la *Blue economy* questo è senz'altro quello che ha registrato lo sviluppo imprenditoriale maggiore **rispetto al 2011**. In Italia le imprese sono cresciute del 22,2% (sedi) mentre in Toscana l'incremento è stato del 37% raggiunto con l'importante contributo di Livorno (21,1%) e Grosseto (51,6%). L'intensità degli incrementi è dovuta anche al basso valore di partenza: per Grosseto ad esempio nel 2011 le imprese del settore erano 19 e sono aumentate di 9 unità in 4 anni; per Livorno si è partiti dalle 41 del 2011 per arrivare alle 50 di oggi, 9 unità in più anche in questo caso. Si tratta di incrementi a prima vista irrisori se visti in termini assoluti. In realtà data la particolarità del settore in termini di tutela ambientale, regolamentazione della risorsa mare, ricerca e sviluppo *Blue* etc...l'impatto sui territori, e più in generale in Toscana e Italia, è senz'altro da ritenersi significativo.

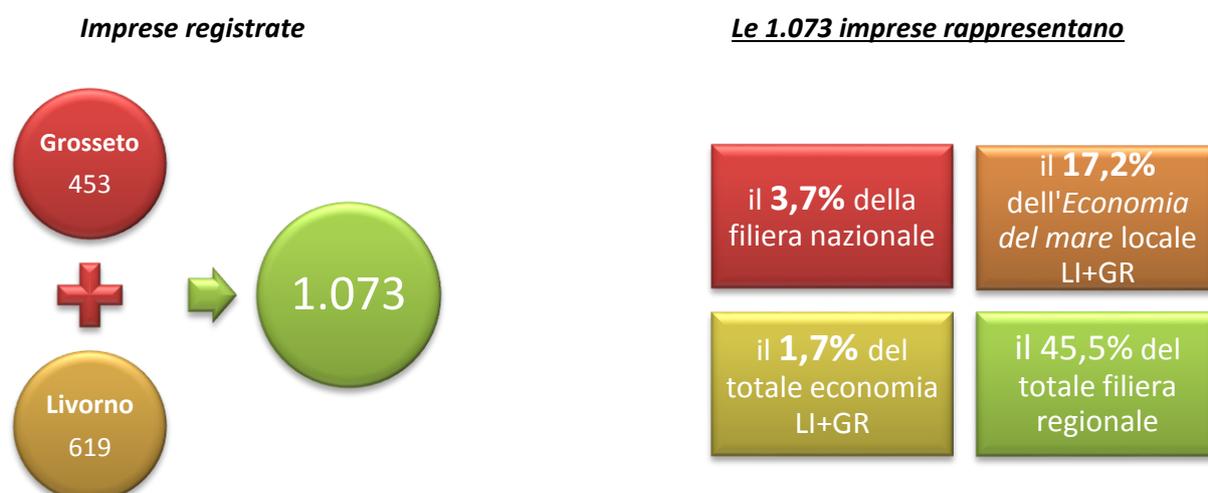
### 1.8 Le imprese della filiera *Attività sportive e ricreative*

Questa filiera ricomprende le **attività connesse al turismo nel campo dello sport e del divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari, diving ed altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.)**.

In Italia le imprese sono 28.754 e costituiscono il 15,5% dell'*Economia del mare* e lo 0,5% del tessuto imprenditoriale complessivo nazionale. Si tratta di uno dei settori più rilevanti all'interno della *Blue economy*, il terzo dopo i *Servizi di alloggio e ristorazione* e la *filiera Ittica*.

Lazio, Campania e Sicilia sono le regioni italiane con il maggior numero di imprese del settore, seguite subito dopo da Toscana, Liguria ed Emilia Romagna.

Graf.20 – Il tessuto imprenditoriale locale delle *Attività sportive e ricreative* – Anno 2015



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Le 2.358 imprese toscane costituiscono l'8,2% del totale nazionale di filiera ed il 17,7% della *Blue economy* regionale. Si tratta del terzo settore più importante nell'*Economia del mare* regionale dopo i *Servizi di alloggio e ristorazione* e la *Cantieristica*, ed incide sul tessuto imprenditoriale regionale per lo 0,6%.

A tutto questo Grosseto e Livorno contribuiscono rispettivamente con 453 e 619 imprese, per un totale di 1.073 sedi che costituiscono ben il 45,5% del totale regionale di filiera (26,3% Livorno, 19,2% Grosseto). In Toscana, soltanto Lucca (28,3%) contribuisce più di Livorno alla dotazione imprenditoriale di settore, alla quale segue direttamente Grosseto. Le altre province toscane risultano meno determinanti nella definizione del comparto regionale.

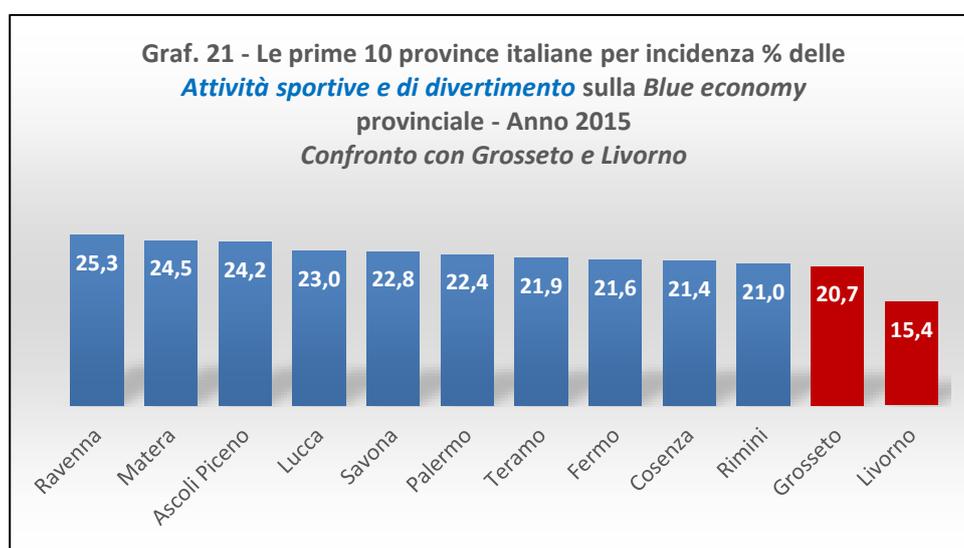
Le 1.073 imprese della filiera insediate tra Grosseto e Livorno rappresentano il 3,7% del totale nazionale di comparto (1,6% Grosseto, 2,2% Livorno), il 17,2% dell'*Economia del mare* (20,7% Grosseto, 15,4% Livorno) ed l'1,7% del tessuto imprenditoriale complessivo (1,6% Grosseto, 1,9% Livorno). Per le due province si tratta del secondo settore per numerosità d'impresе all'interno dell'imprenditoria "Blue" dopo i Servizi di alloggio e ristorazione.

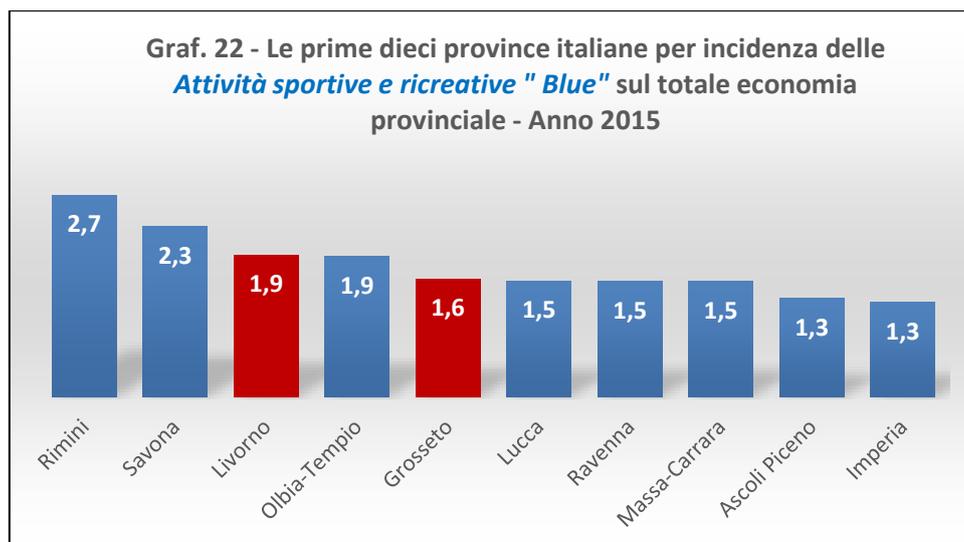
Roma, Napoli e Rimini le province con il maggior numero di imprese all'interno di questa particolare filiera. Nella graduatoria per valori assoluti Livorno risulta 13esima e Grosseto 19esima, distanziate da province come Trapani, Catania, Cosenza, Lecce e Bari.

Interessante osservare anche il posizionamento delle due province nelle graduatorie per incidenza del settore all'interno dell'*Economia del mare* e del tessuto imprenditoriale complessivo.

Nella *top ten* delle province italiane per incidenza delle *Attività sportive e ricreative* sul totale *Economia del mare* provinciale non figurano né Livorno (36esima) né Grosseto, benché, quest'ultima non sia molto distante (12esima posizione).

Diversa è la situazione delle due province in base all'incidenza delle imprese in oggetto sul tessuto imprenditoriale complessivo territoriale. In questo caso per Livorno e Grosseto si calcolano importanti percentuali di incidenza sull'economia del territorio. Il primato di Rimini è tuttavia ancora lontano in quanto il livello di specializzazione raggiunto con gli anni dal sistema imprenditoriale in questo settore è molto elevato.



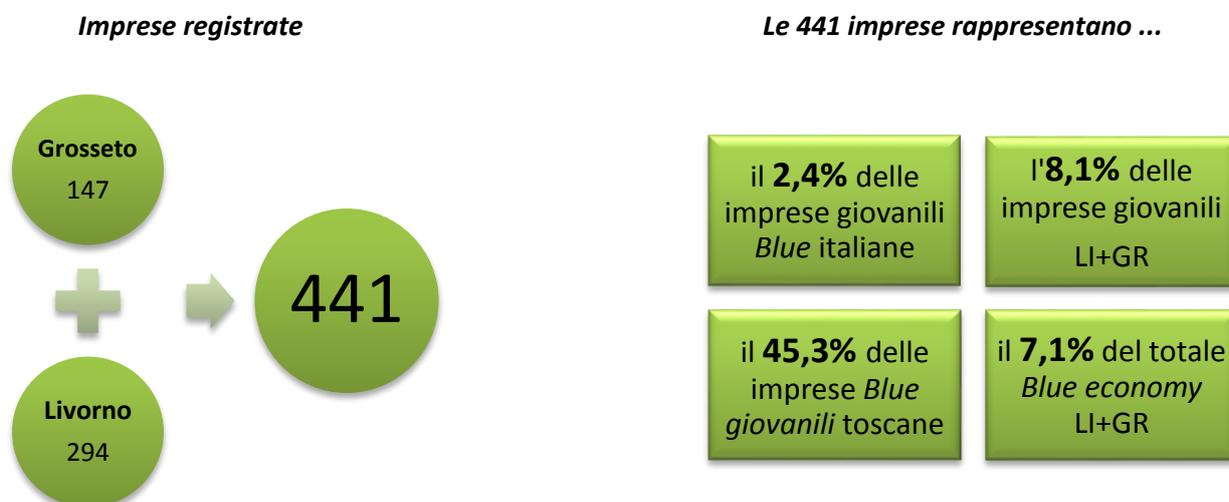


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

### 1.9 Focus sull'imprenditoria giovanile, straniera, femminile e artigiana

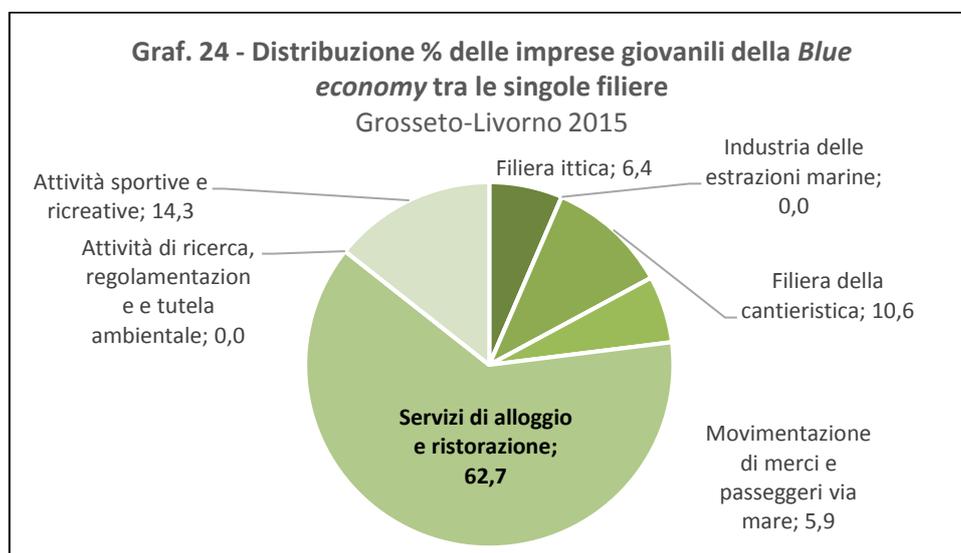
Le imprese *Blue* guidate da **giovani** ed insediate tra Collesalveti e Capalbio sono 441 (294 a Livorno e 147 a Grosseto) ed incidono complessivamente per il 7,1% sull'*Economia del mare* del macro territorio interessato dalla CCIAA della Maremma e del Tirreno (7,3% Livorno, 6,7% Grosseto) ma soprattutto rappresentano il 45,3% dell'imprenditoria giovanile regionale "*Blue*". Livorno è la provincia toscana con il maggior numero di giovani imprenditori impegnati in attività legate alla risorsa *Mare* (30,2% del totale regionale), seguita nell'ordine da Pisa, Lucca e Grosseto (15,1% del totale regionale). Da ciò consegue anche un significativo valore dell'incidenza dell'imprenditoria giovanile *Blue* Livorno-Grosseto sul totale *Blue youth enterprises* del Centro Italia (9,8%). La Toscana, nel complesso, con le sue imprese giovanili rappresenta il 5,3% del totale nazionale *Blue youth enterprises* dove Livorno e Grosseto contribuiscono con un significativo 2,4% (1,6% Livorno, 0,8% Grosseto).

**Graf.23 – Imprenditoria giovane "Blue" - Grosseto e Livorno 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Altri interessanti parametri di valutazione del fenomeno delle *Blue youth enterprises* si riferiscono all'incidenza di questa categoria sull'imprenditoria giovanile complessiva. Per l'area di competenza della Camera della Maremma e del Tirreno si calcola una percentuale dell'8,1% da confrontarsi con il 2,5% della Toscana ed il 2,9% dell'Italia.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Guardando ai soli territori di Grosseto e Livorno quasi il 63% dell'imprenditoria giovanile dell'*Economia del mare* opera nella filiera dei *Servizi di alloggio e ristorazione* (Grosseto 63,1%, Livorno 62,5%), mentre un buon 14,3% svolge *Attività sportive e ricreative* (Grosseto 17,8%, Livorno 12,6%). Diversi giovani imprenditori risultano comunque impegnati anche nella *Cantieristica* (10,6% nel complesso, Grosseto 11,2%, Livorno 10,4%), nella filiera *Ittica* (6,4% nel complesso, Grosseto 5,7%, Livorno 6,8%) e nella *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* (5,9% nel complesso, Grosseto 2,2%, Livorno 7,8%). Nessun giovane imprenditore è presente nell'*Industria delle estrazioni marine* e nelle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*. Sul fronte delle *Estrazioni marine* non vi sono giovani imprenditori neanche in Toscana. Sono solo 8 in tutta Italia distribuiti tra le isole e la Calabria. Per quanto riguarda invece le *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* si trovano giovani imprenditori più o meno in tutta la Toscana fatta eccezione per Livorno, Grosseto, Prato e Massa Carrara.

Una indicazione interessante arriva dal calcolo dell'incidenza dell'imprenditoria giovanile dell'*Economia del mare* sul tessuto imprenditoriale complessivo. Per l'Italia si calcola una percentuale dello 0,3%, sostanzialmente in linea con la media toscana dello 0,2%, mentre per Livorno e Grosseto i valori sono decisamente sopra la media (0,9% Livorno, 0,5% Grosseto, 0,7% media tra i due).

Da un confronto con le altre province italiane scopriamo intanto che in Italia quelle con il più alto numero di imprese giovanili all'interno dell'*Economia del mare* sono Roma, Napoli, Salerno, Palermo e Venezia. Livorno gode comunque di un ottimo piazzamento nella graduatoria nazionale (18esima) decisamente migliore di quello di Grosseto anche se questo si trova nella prima metà della classifica (48esima).

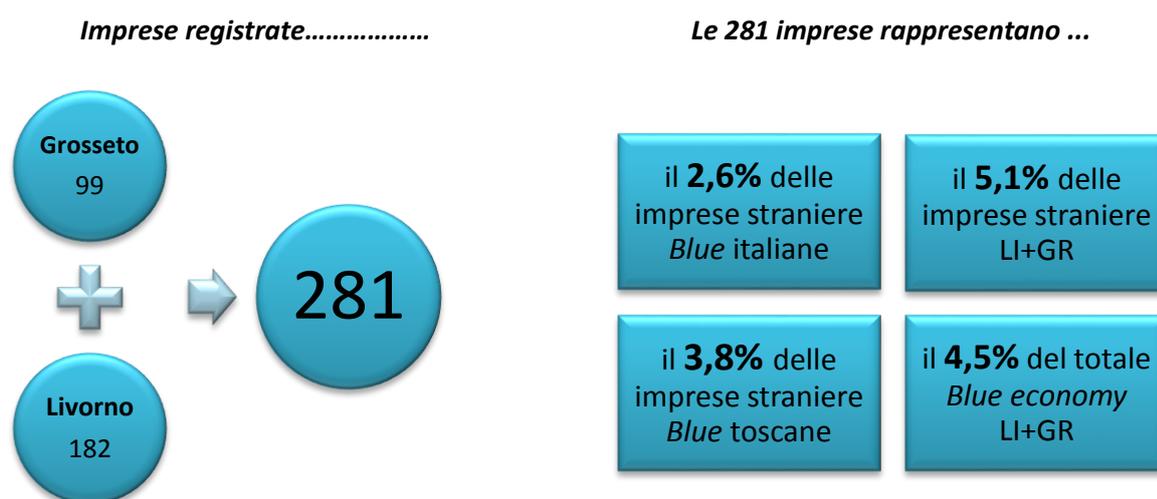
Se il parametro di riferimento è il peso percentuale dell'imprenditoria giovanile all'interno dell'*Economia del mare* Livorno e Grosseto non sono certo tra le province dove tale valore è più elevato. In questo senso occorre guardare a Crotona (18,4%), Ferrara, Enna (17,5% entrambe) e Reggio Calabria (16,6%). Livorno e Grosseto sono intorno al 7% e quindi ben lontane dai primati nazionali citati.

La generalizzata limitata presenza nelle due province di imprenditori provenienti da fuori confine trova una smentita, pur parziale, nella *Blue economy*. Infatti, sono 281 le imprese *Blue* guidate da **stranieri** presenti tra Livorno (182) e Grosseto (99). In entrambe le province le imprese straniere incidono sulla *Blue economy* locale per il 4,5%. Sono sul territorio di interesse della CCIAA della Maremma e del Tirreno il 3,8% delle imprese straniere regionali dell'*Economia del mare*: Lucca e Livorno le province toscane che contribuiscono maggiormente alla dotazione di questa tipologia di imprese a livello regionale. La Toscana, nel complesso, detiene il 7% del totale imprese straniere "*Blue*" presenti a livello nazionale (Centro Italia 44,7%).

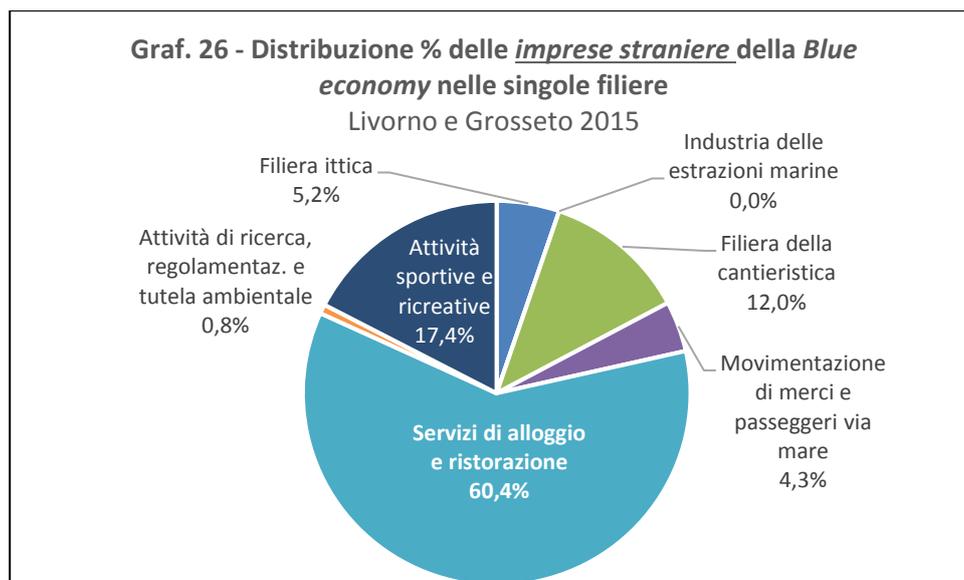
Svolgono attività legate al mare il 5,4% delle imprese straniere livornesi ed il 4,8% di quelle grossetane. Si tratta di percentuali tuttavia importanti soprattutto se confrontate con la media regionale (1,4%) e con quella nazionale (1,9%). Questo risultato sembra trovare spiegazione nella particolare vocazione al mare delle due province.

Anche l'imprenditoria straniera *Blue* tende a concentrarsi nella filiera dei *Servizi di alloggio e ristorazione* (oltre il 60%), al contempo un buon 17,4% si occupa di *Attività sportive e ricreative*. La presenza nella *Cantieristica* vale il 12%, minoritaria la partecipazione degli stranieri nella *filiera Ittica* (5,2%) e nella *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* (4,3%). Nessuna impresa straniera è presente nell'*Industria delle Estrazioni marine* mentre nelle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* vi sono due imprese straniere a Livorno.

**Graf.25 – Imprenditoria straniera "Blue" 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Una indicazione interessante arriva dal calcolo dell'incidenza dell'imprenditoria straniera dell'*Economia del mare* sul tessuto imprenditoriale complessivo. Per l'Italia e la Toscana si calcola una percentuale dello 0,2%, mentre per Livorno e Grosseto il valore è leggermente sopra la media (0,6% Livorno, 0,3% Grosseto, 0,5% media tra i due).

Guardando ai valori assoluti la maggior parte delle imprese straniere dell'*Economia del mare* si trovano a Roma, Venezia, Genova, Napoli e Rimini. Livorno è l'8° provincia italiana per numero di imprese mentre Grosseto è 28esima.

Prato, Trieste ed Isernia sono le province italiane dove il peso dell'imprenditoria straniera all'interno dell'*Economia del mare* è più rilevante. L'ordine di grandezza va dal 17,6% di Prato al 12,1% di Isernia, valori molto distanti dal 4,5% di Livorno e Grosseto.

Per quanto riguarda la questione di genere la **presenza femminile** all'interno dell'*Economia del mare* è abbastanza significativa. Si tratta di 1.338 imprese localizzate per il 65,5% a Livorno e per il restante 34,5% a Grosseto; esse rappresentano il 21,5% dell'imprenditoria *Blue* del territorio che si estende da Collesalveti a Capalbio (21,7% Livorno, 21% Grosseto). Costituiscono inoltre il 46,4% della dotazione regionale di imprese femminili *Blue* ed il 3,5% della dotazione nazionale.

Livorno, Lucca e Grosseto sono le province toscane con il maggior numero di imprese femminili all'interno dell'*Economia del mare* mentre la Toscana partecipa al risultato italiano nella misura del 7,6%.

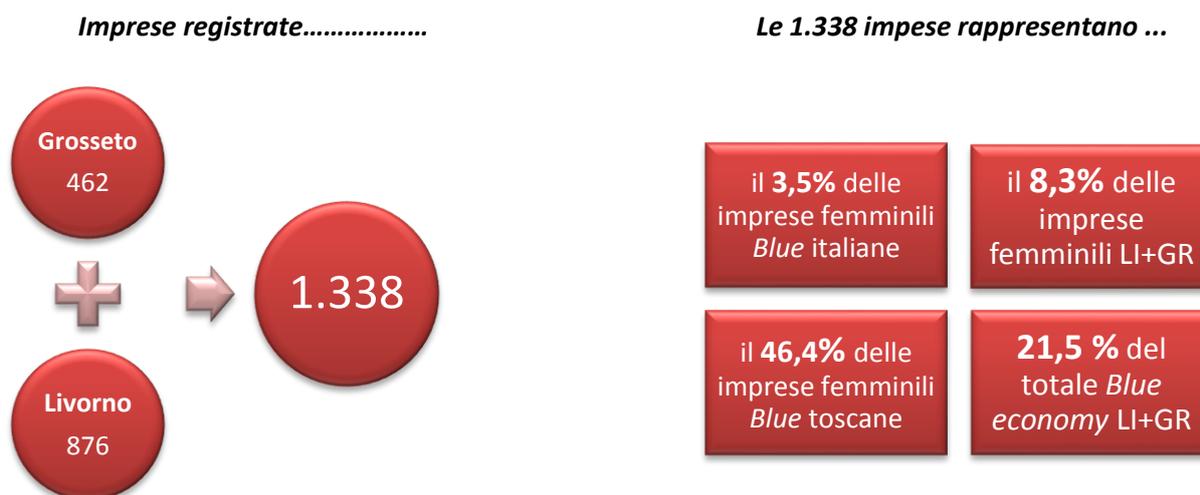
Nessuna sorpresa nel vedere le imprese femminili dell'*Economia del mare* concentrate nei Servizi di alloggio e ristorazione e nelle Attività ricreative e sportive (graf. 28). Questi due settori raccolgono l'82% delle imprese femminili *Blue* che comunque sono presenti, seppur con minor incisività, anche in tutte le altre filiere. Interessante il coinvolgimento delle donne nei due settori più tecnici e legati all'innovazione come *Estrazioni marine* e *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*, settori nei quali prevalgono figure professionali altamente specializzate e qualificate.

La componente "rosa" delle attività legate al mare nell'area Livorno-Grosseto incide sul tessuto imprenditoriale complessivo locale per il 2,2%, dato da confrontarsi con lo 0,7% della media regionale e con

lo 0,6% della media italiana. Grazie alla vocazione ai Servizi, le imprese femminili si sono ritagliate uno spazio importante all'interno di un settore strategico per lo sviluppo economico complessivo.

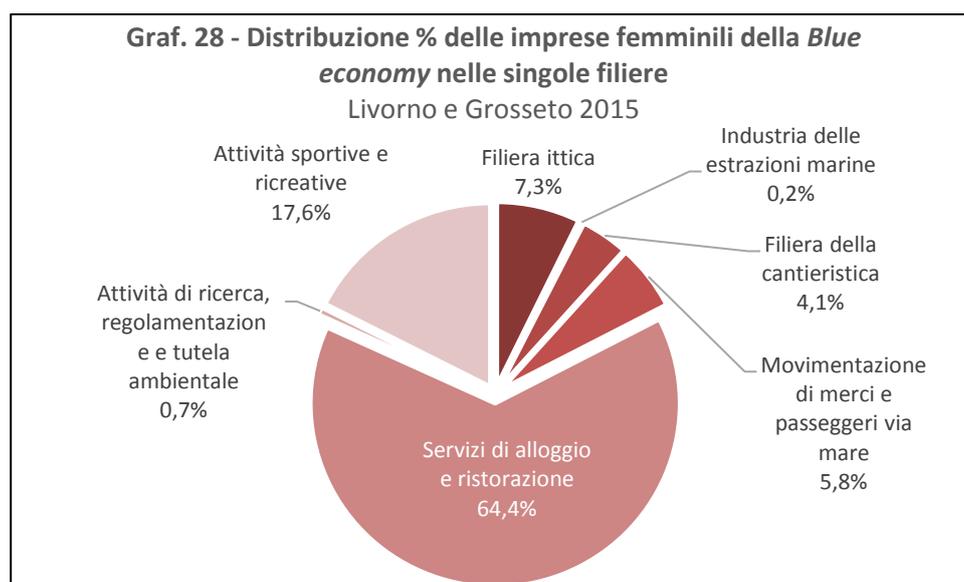
Se Livorno e Grosseto fossero un'unica provincia sarebbero la terza in Italia per numerosità di imprese femminili nell'*Economia del mare*. Prese singolarmente le due province scendono di posizione in graduatoria sorpassate da 7 province, per quanto riguarda Livorno, e da altre 15 per arrivare a Grosseto.

**Graf.27 – Imprenditoria *femminile* "Blue" – Grosseto e Livorno 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Per quanto sia significativa la presenza di imprese guidate da donne nella *Blue economy* locale, Livorno e Grosseto non sono tra le province italiane con i valori più elevati. Da questo punto di vista primeggiano Rovigo, Ogliastro e Reggio Calabria.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

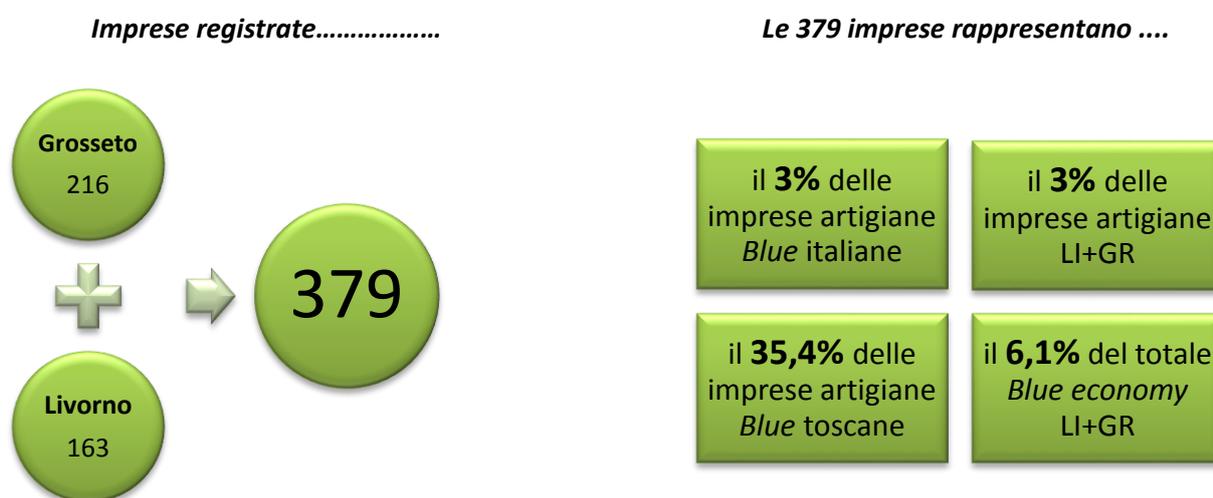
L'Artigianato contribuisce alla dotazione imprenditoriale dell'*Economia del mare* di Livorno e Grosseto con 379 imprese ovvero il 6,1% delle sedi *Blue* del macro territorio formato dalle due province. Il maggior contributo arriva dai comuni del grossetano dove sono insediate 216 imprese (il 57,1% del totale d'area) che incidono per il 9,8% sull'imprenditoria del mare locale. La provincia di Livorno ospita invece 163 imprese artigiane *Blue* ossia il 42,9% del totale imputabile alla Camera della Maremma e del Tirreno, una dotazione imprenditoriale che nel livornese vale il 4% della *Blue economy* locale.

Hanno sede tra Livorno e Grosseto il 35,4% delle imprese artigiane *Blue* della Toscana. Dopo Lucca sono proprio Grosseto e Livorno a dare il maggior contributo alla dotazione regionale che vale l'8,6% di quella nazionale mentre le due province accolgono rispettivamente l'1,7% e l'1,3% del totale Italia.

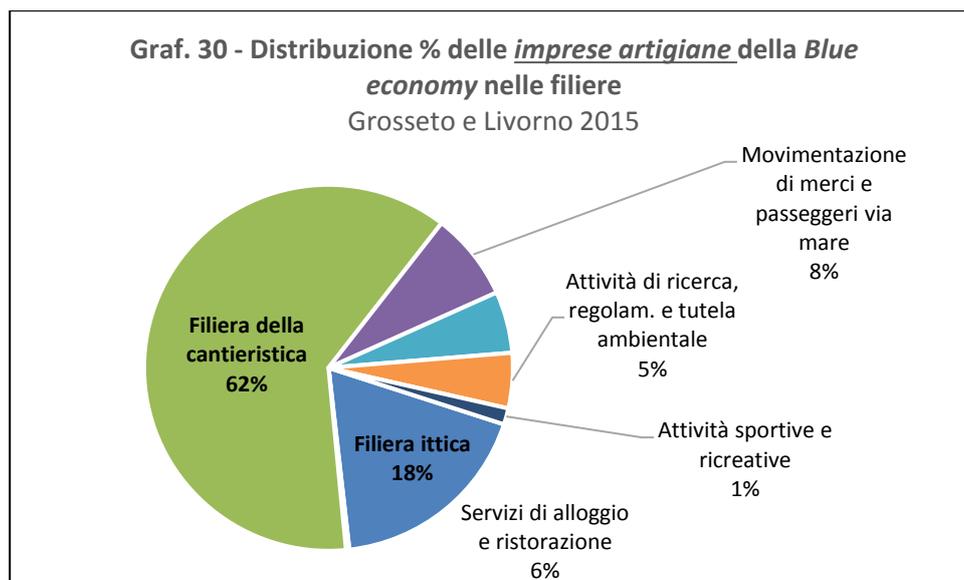
Tra Collesalveti e Capalbio l'Artigianato nel suo complesso fornisce all'*Economia del mare* il 3% circa delle proprie imprese, un dato che va confrontato con l'1% calcolato per Toscana e Italia. In generale, la gran parte del contributo arriva dalla *Cantieristica* (si pensi ad esempio alla presenza della storica figura dei maestri d'ascia e dei calafati), un settore in cui da sempre l'artigianato è molto forte e presente diversamente dalle altre filiere dell'*Economia del mare*. In proposito il grafico 30 mostra nel dettaglio la distribuzione percentuale delle imprese artigiane dell'*Economia del mare* nelle singole filiere, evidenziando come il 62% delle stesse si concentri nella *Cantieristica*, il 18% nella filiera *Ittica* ed in misura minoritaria nelle restanti filiere.

Un'ultima considerazione riguarda l'incidenza della componente artigiana dell'*Economia del mare* all'interno del tessuto imprenditoriale complessivo. Con riferimento a Livorno e Grosseto tale valore si aggira intorno allo 0,6%, più di quanto calcolato per Toscana (0,3%) e Italia (0,2%).

Graf.29 – Artigianato “Blue”- Grosseto e Livorno 2015



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

## 2 - VALORE AGGIUNTO

### 2.1- Il quadro generale

Nel 2015 in Italia l'*Economia del mare* ha generato quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto, il 3% circa di quanto prodotto dall'economia nel suo complesso. Roma è la provincia che in termini assoluti ha realizzato il più alto valore aggiunto (6,7 miliardi di euro) seguita da Genova, Napoli e Milano. Nella sola Toscana il valore aggiunto del settore ha sfiorato il tetto dei 3 miliardi di euro ovvero il 2,8% del totale economia ed il 6,4% del valore aggiunto nazionale dell'*Economia del mare*.

### Graf.31 – Il Valore aggiunto della Blue economy 2015

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA Blue complessivo delle due province sul totale dell'economia locale, sulla Blue economy regionale e su quella nazionale*

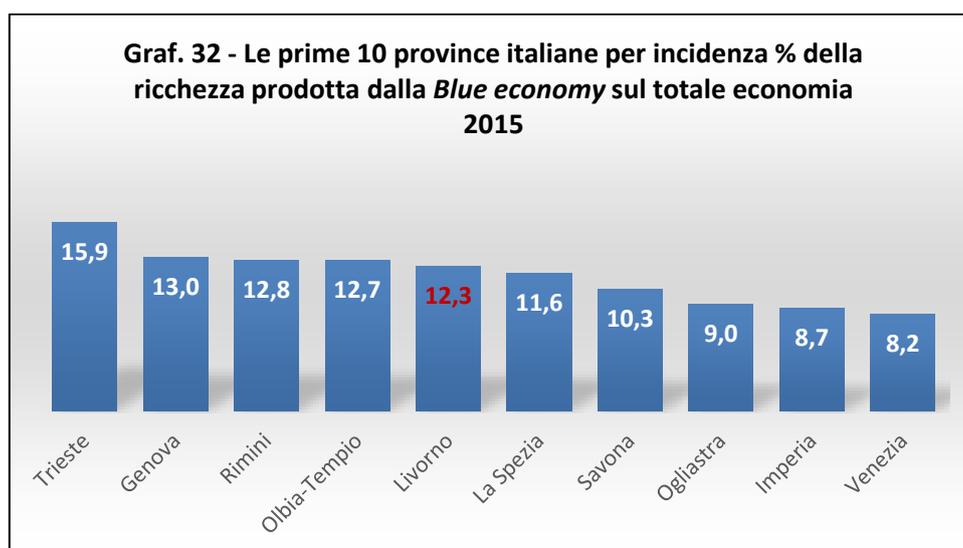


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Il valore economico di questo settore prodotto dalle imprese ubicate da Collesalveti a Capalbio supera in modo significativo il miliardo di euro ed è realizzato per il 71,8% a Livorno (circa 970 mln/€) e per il restante 28,2% a Grosseto (381 mln/€). Nella graduatoria provinciale Livorno si posiziona nella *top ten*, al 9° posto, subito dopo Trieste. Grosseto, dal canto suo, è la terza provincia toscana (dopo Livorno e Lucca) per valore assoluto del VA *Blue*.

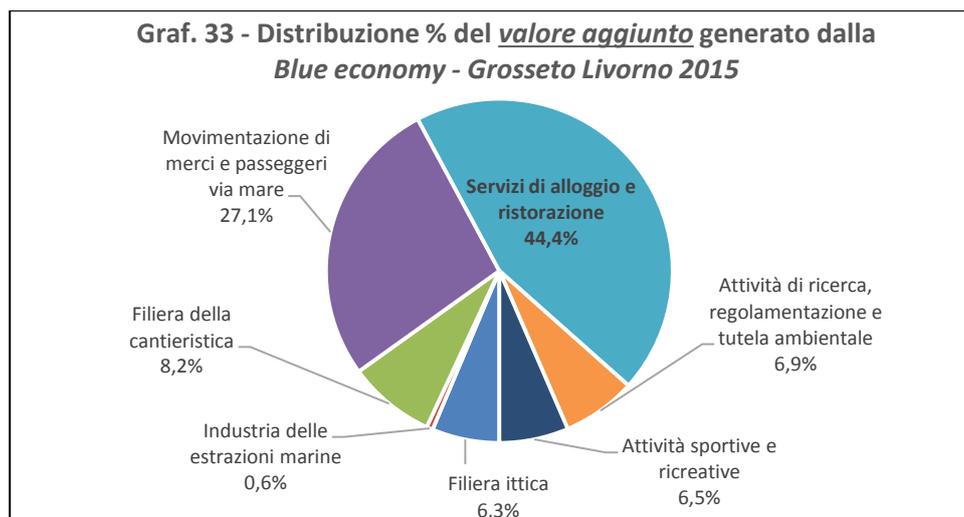
La ricchezza generata dalle attività legate al mare vale il 10,6% del valore aggiunto del totale economia dei due territori oggetto di interesse; molto più di quanto registrato per la media Italia (3%) e Toscana (2,8%). Al contempo, nel 2015, è stato prodotto tra Livorno e Grosseto la metà (49,4%) del valore aggiunto *Blue* della Toscana.

Le imprese *Blue* di Livorno danno un contributo alla determinazione del valore aggiunto provinciale pari al 12,3%, una percentuale superiore rispetto a quanto calcolato non solo per Grosseto (7,9%) ma anche per molti altri territori. Difatti, nella graduatoria delle province italiane per incidenza della ricchezza prodotta dalla *Blue economy* sul totale economia locale, Livorno si colloca in quinta posizione dopo Trieste, Genova, Rimini e Olbia-Tempio mentre Grosseto risulta dodicesima.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Nell'area di interesse della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, la gran parte del valore aggiunto 2015 dell'*Economia del mare* è stata prodotta dalla filiera dei *Servizi di alloggio e ristorazione* (44,4%) e da quella delle attività di *Movimentazione merci e passeggeri via mare* (27,1%). Resta comunque significativo anche il contributo offerto da *Cantieristica* (8,2%), *Attività di ricerca-regolamentazione-tutela ambientale*, *Attività sportive e ricreative* (rispettivamente 6,9% e 6,5%) e *filiera Ittica* (6,3%). Minoritario invece l'apporto dell'*Industria delle Estrazioni marine* (0,6%).

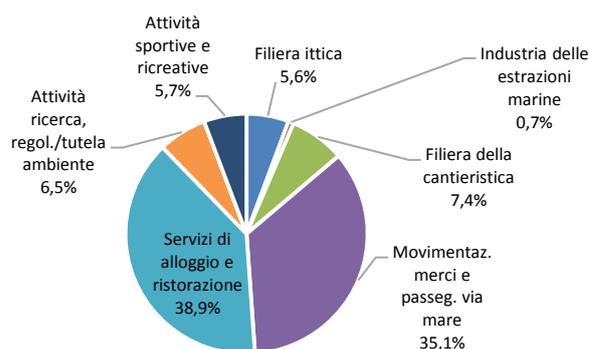


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

**Graf. 34- Distribuzione del valore aggiunto 2015 dell'Economia del mare all'interno delle singole filiere - **Grosseto****



**Graf. 35 - Distribuzione del valore aggiunto 2015 dell'Economia del mare all'interno delle singole filiere - **Livorno****



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

A livello provinciale sono da segnalare alcune particolarità dovute alle specificità territoriali. A Grosseto il contributo dei *Servizi di alloggio e ristorazione* alla determinazione del valore aggiunto *Blue* e di quello complessivo è assai rilevante. Per contro, nell'altra provincia, la presenza dei porti di Livorno e Piombino alimenta il "peso" della ricchezza prodotta dalle attività di *Movimentazione merci e passeggeri*.

Occorre non dimenticare che ciascuna filiera offre il proprio fondamentale contributo non solo all'*Economia del mare* ma anche ad altri settori collegati a monte ed a valle. Il contesto economico è del resto frutto di una fitta e complessa rete di relazioni dove l'input dato da una di esse crea un effetto a catena sulle altre. In pratica, esiste una sorta di moltiplicatore per cui per ogni euro prodotto da un'attività della *Blue economy* se ne attivano altri sul resto dell'economia, generati da tutte quelle attività che contribuiscono alla sua realizzazione, secondo una logica di filiera.

Nel 2015, i 42,6 miliardi di euro di valore aggiunto attribuibili all'*Economia del mare* italiana hanno attivato più di 80 miliardi di euro sul resto dell'economia, per un totale di 122,9 miliardi/€ (ovvero l'8,6% del totale

prodotto dall'intera economia nazionale). In sostanza, per ogni euro prodotto dalla *Blue economy* se ne attivano sul resto dell'economia altri 1,9 €.

Secondo l'ultimo rapporto Unioncamere-Sì Camera le filiere con più elevata capacità moltiplicativa sono: *Movimentazione di merci e passeggeri via mare*, che per ogni euro prodotto riesce ad attivarne sul resto dell'economia altri 2,8; *Attività sportive e ricreative* e *Cantieristica* (entrambe le filiere per ogni euro prodotto ne attivano altri 2,4). Significativo anche il contributo dato all'effetto moltiplicativo da parte delle filiere *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Ittica*, entrambe attivano quasi 2 euro ogni euro prodotto. Più ridotto, invece, il moltiplicatore dalla *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* (0,5), sebbene l'impatto economico-sociale e ambientale vada ben al di là del valore aggiunto e di quanto valorizzabile con un prezzo di mercato. Questa filiera infatti ha importanti ricadute sulla salvaguardia del mare e dell'ecosistema connesso, la cui "salute" ha valore inestimabile nel lungo periodo per la società e per l'intero sistema economico. Purtroppo spesso è più facile valorizzare i danni subiti dalla risorsa mare piuttosto che i benefici della sua salvaguardia, il che significa che ad essere valorizzata è la mancanza/insufficienza delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale quando a verificarsi è il danno e non il beneficio.

L'effetto moltiplicativo dell'*Economia del mare* in generale, ed in particolare delle singole filiere, non è uguale in tutte le ripartizioni italiane. Ad esempio nel Nord Italia il moltiplicatore tende ad essere più elevato mentre il Centro si mantiene in perfetta media Italia. Sud e Isole presentano un moltiplicatore più contenuto.

Anche il Censis, che nel 2015 ha realizzato per conto della Federazione del Mare il già richiamato V Rapporto sull'*Economia del mare* con una diversa metodologia di analisi<sup>16</sup> rispetto ad Unioncamere, è giunto a considerazioni sul moltiplicatore analoghe da un punto di vista qualitativo (ma non quantitativo). Il Censis infatti prende in esame il "cluster marittimo" definito e quantificato in modo diverso rispetto al settore *Blue* fin qui descritto. Al di là delle considerazioni metodologiche, il Censis afferma che "il livello di integrazione a monte, ovvero con altre branche produttrici, risulta essere molto alto, ponendo tutto il cluster marittimo in una posizione privilegiata nella fitta rete di relazioni fra i settori economici. Meno evidenti e dinamici risultano invece gli effetti di integrazione a valle, ovvero nella parte distributiva, ma ciò solo per il fatto che gran parte degli operatori qui considerati (i trasporti marittimi, e le attività di logistica portuale) sono essi stessi attori del processo a valle, ovvero operatori della distribuzione." Secondo il Censis il moltiplicatore del reddito del cluster marittimo è pari a 2,93 "ciò significa che 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni da parte dei comparti qui considerati, attivano quasi 300 euro di spesa in tutto il sistema economico. Il moltiplicatore sale al 3,03 includendo la spesa di crocieristi e diportisti".

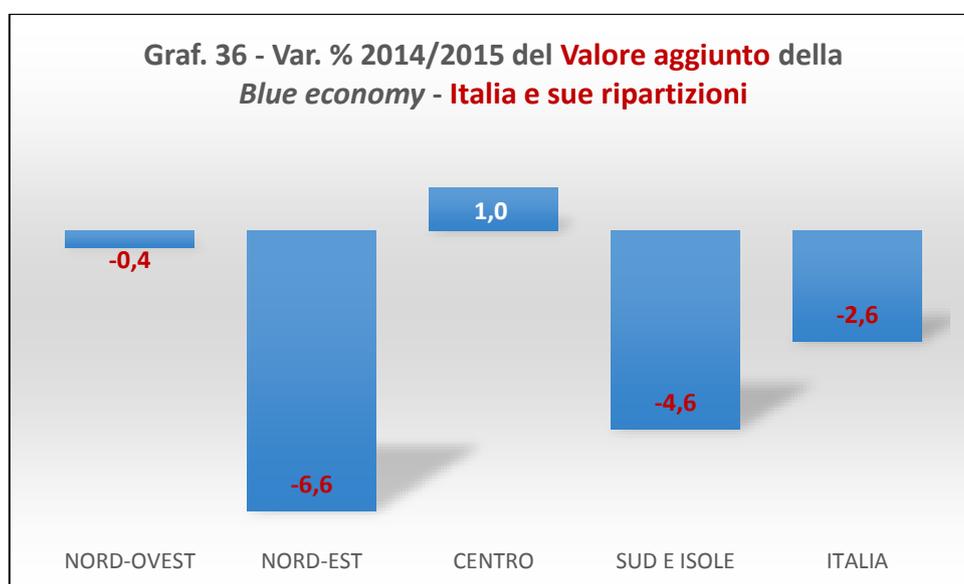
Stando ai calcoli del Censis i moltiplicatori dei due comparti individuati (vedi nota) risultano più elevati nell'ambito delle attività marittime industriali manifatturiere e terziarie rispetto a ciò che si registra tra i soggetti istituzionali. Rispetto alle precedenti analisi (primi anni duemila) il moltiplicatore del reddito manifesta un incremento, anche se molto contenuto, a causa dell'impatto della crisi economica generale.

Dati più recenti sulla variazione del valore economico delle attività legate al mare giungono invece dall'indagine Unioncamere-Sì Camere più volte richiamata. Il 2015 si è rivelato un anno difficile per

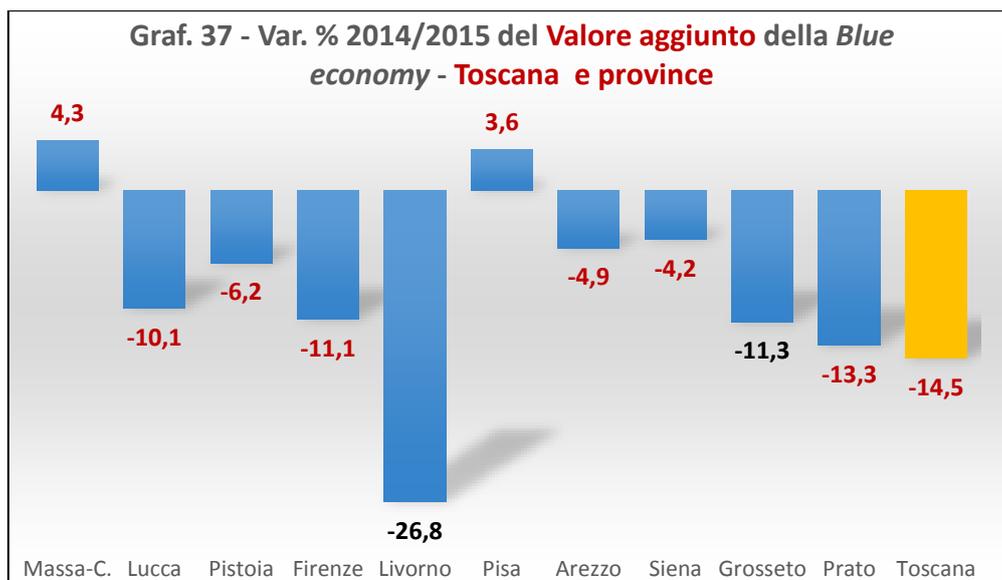
<sup>16</sup> Nela metodologia Censis il Cluster marittimo è così composto: *Attività industriali, manifatturiere e terziarie*, ovvero trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale e delle imbarcazioni da diporto (compresa la spesa dei diportisti), pesca; *Organi istituzionali del comparto marittimo*, ossia Marina Militare, le Capitanerie di porto-Guardia costiera, le Autorità portuali e i servizi dell'Inail concernenti il settore marittimo.

L'*Economia del mare* italiana che ancora fatica ad uscire dalla complessa fase di crisi che dal 2009 ha coinvolto tutti i settori economici.

In un anno il Paese ha perso il 2,6% del valore aggiunto realizzato nel 2014 dalle attività *Blue*, una contrazione che, a livello territoriale, ha trovato un freno soltanto grazie al buon risultato del Centro Italia (+1%) a sua volta sostenuto dall'eccezionale performance del Lazio (+11,4%). Quanto registrato nel Lazio rappresenta purtroppo un caso isolato, in quanto le altre regioni del Centro Italia mostrano un trend negativo, Toscana compresa (-14,4%). Non fanno eccezione Livorno e Grosseto dove il valore aggiunto della *Blue economy* subisce una contrazione piuttosto marcata: -23% nel complesso, un valore che costituisce una media tra il -26,8% di Livorno ed il più contenuto -11,3% di Grosseto. Questa contrazione della ricchezza prodotta ha generato una riduzione dell'incidenza sul valore aggiunto complessivamente realizzato sul territorio. Infatti, a Livorno si è passati dal 15,6% del 2014 al 12,3% del 2015 mentre a Grosseto la perdita d'impatto sul contesto economico generale si sostanzia in pochi centesimi di punto percentuale (da 8,2% a 7,9%). In Toscana solo Pisa (+4,3%) e Massa Carrara (+3,6%) sono riuscite ad incrementare la ricchezza prodotta sfruttando la risorsa *mare* mentre le altre province registrano variazioni negative più o meno marcate.

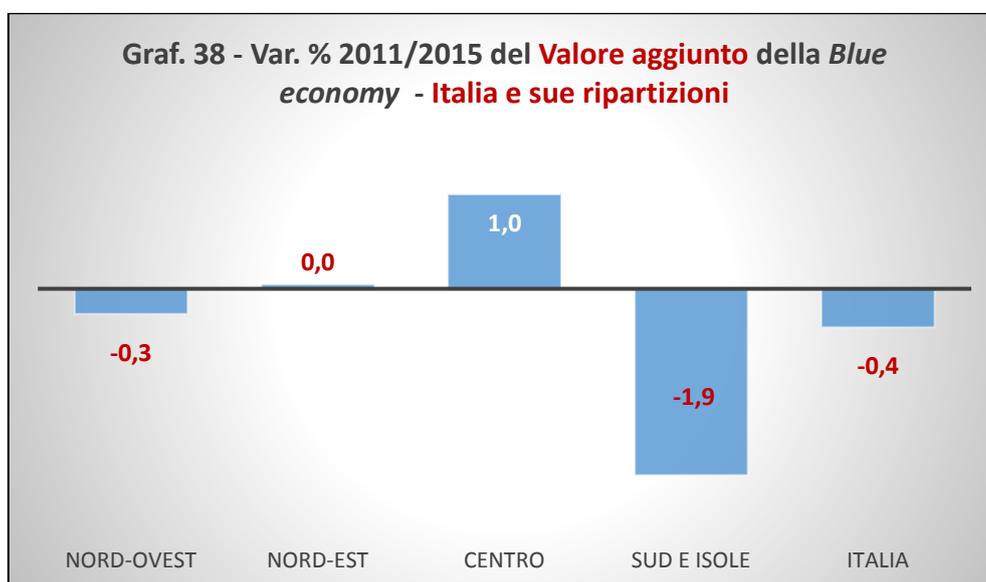


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Se allarghiamo l'orizzonte temporale di riferimento al 2011 scopriamo che il 2015 non è stato probabilmente un caso isolato di performance negativa. Infatti, **rispetto al 2011**, la ricchezza prodotta dal settore in Italia ha subito una leggera contrazione (-0,4%) espressione, per lo più, della variazione negativa del Sud-Isole (-1,9%) e del Nord Ovest (-0,3%), a cui si associa l'incremento verificatosi nel Centro (+1%) e l'invarianza del Nord-Est. Il buon risultato del Centro è ancora una volta raggiunto soprattutto grazie al Lazio (+6,8%) ma anche con il significativo contributo dell'Umbria (+1,4%) nonostante questa manchi di un accesso al mare.

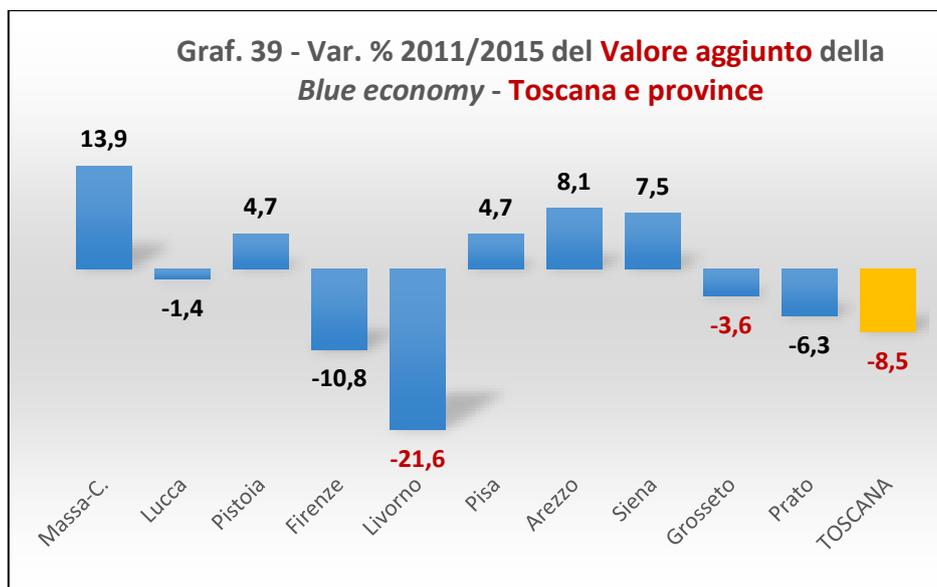


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Il contributo della Toscana è negativo (-8,5%) e tale resta anche quello di Livorno e Grosseto (-17,3%). Il peggior risultato è quello che deriva dalle attività *Blue* insediate tra Collesalveti e Piombino (-21,6%<sup>17</sup> isole

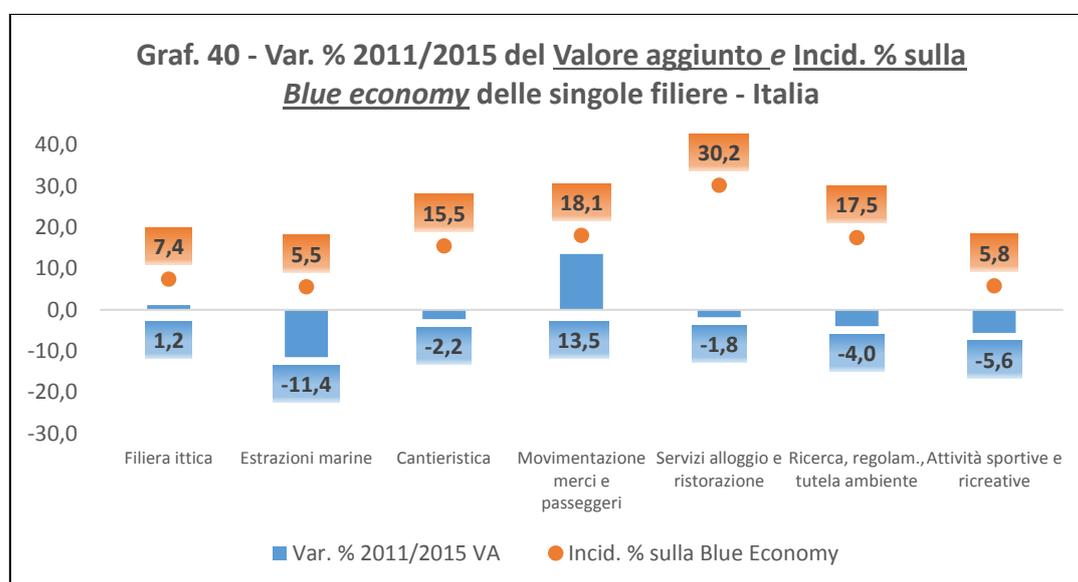
<sup>17</sup> E' bene ricordare che soprattutto a livello provinciale l'intensità dei risultati può essere fortemente condizionata dal *turn over* delle imprese all'interno del periodo, nonché dal passaggio di categoria Ateco realizzato da talune unità. L'impatto indotto sulla variazione di periodo da una delle modifiche indicate alla composizione del gruppo di imprese di cui viene calcolata la ricchezza prodotta, sarà tanto maggiore quanto più alto risulta il contributo offerto al valore aggiunto.

comprese), più contenuta la contrazione realizzata nel grossetano (-3,6%). Livorno e Grosseto condividono il trend negativo con altre 3 province della Toscana: Firenze, Prato e Lucca.

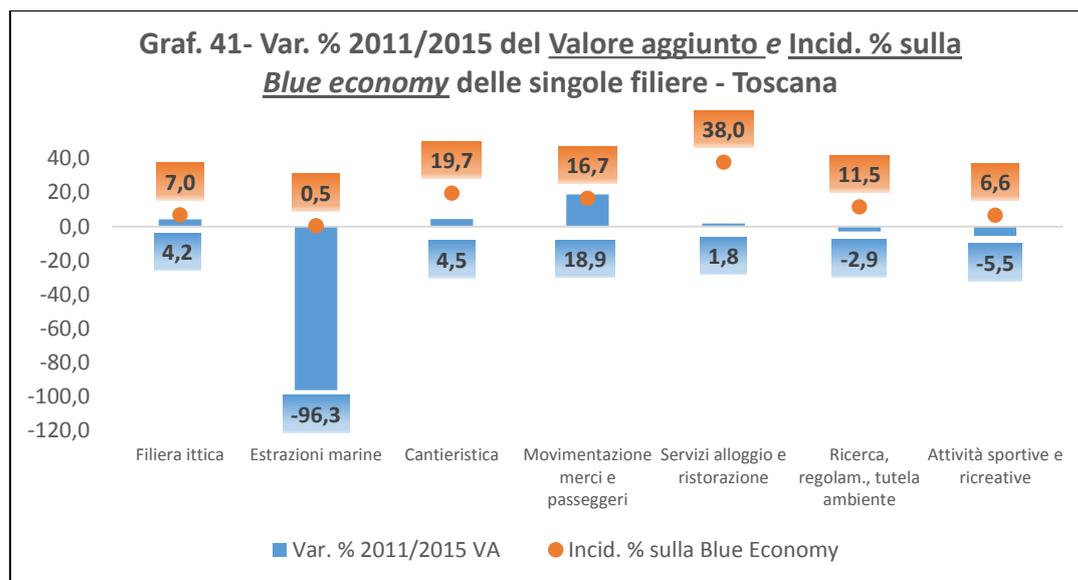


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

Nel procedere all'esame dell'andamento relativo alle specifiche filiere si rileva che, in Italia, solo quella *Ittica* (+1,2%) e quella di *Movimentazione merci e passeggeri via mare* (+13,5%) hanno registrato un incremento del valore aggiunto rispetto al 2011. La Toscana fa ancora meglio presentando ben 4 filiere su 7 in positivo: *Ittica*, *Cantieristica*, *Movimentazione merci e passeggeri via mare* e *Servizi di alloggio e ristorazione*.

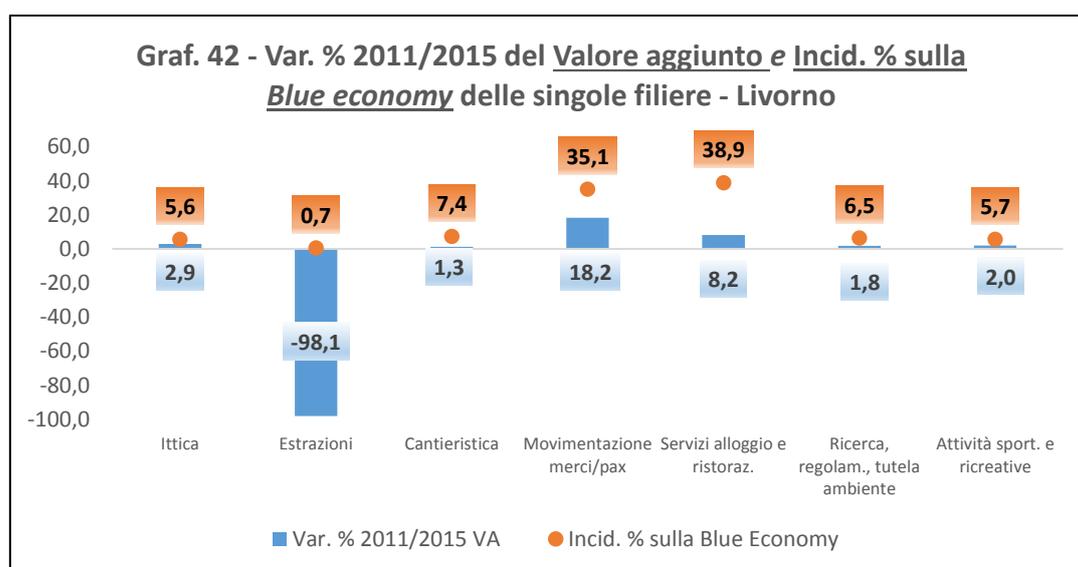


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Ancor più interessante l'analisi a livello provinciale. A Livorno quasi tutte le filiere hanno realizzato soddisfacenti incrementi del valore aggiunto, in special modo la *Movimentazione merci e passeggeri via mare* (+18,2%) ed i *Servizi di alloggio e ristorazione* (+8,2%)<sup>18</sup>. Fa eccezione la filiera delle *Estrazioni Marine* il cui risultato eccezionalmente negativo si ripercuote pesantemente sul risultato complessivo della *Blue economy*. Il valore aggiunto *Blue*, infatti, se calcolato al netto del comparto estrattivo, mostra un trend addirittura marcatamente positivo (+9,8%). Lo stesso risultato regionale e nazionale di filiera e *Blue* complessivo è da considerarsi condizionato dalle modifiche intervenute all'interno dello specifico comparto, tanto che anche l'andamento del valore aggiunto *Blue* regionale e nazionale al netto della filiera *Estrazioni marine*<sup>19</sup>, diviene positivo.

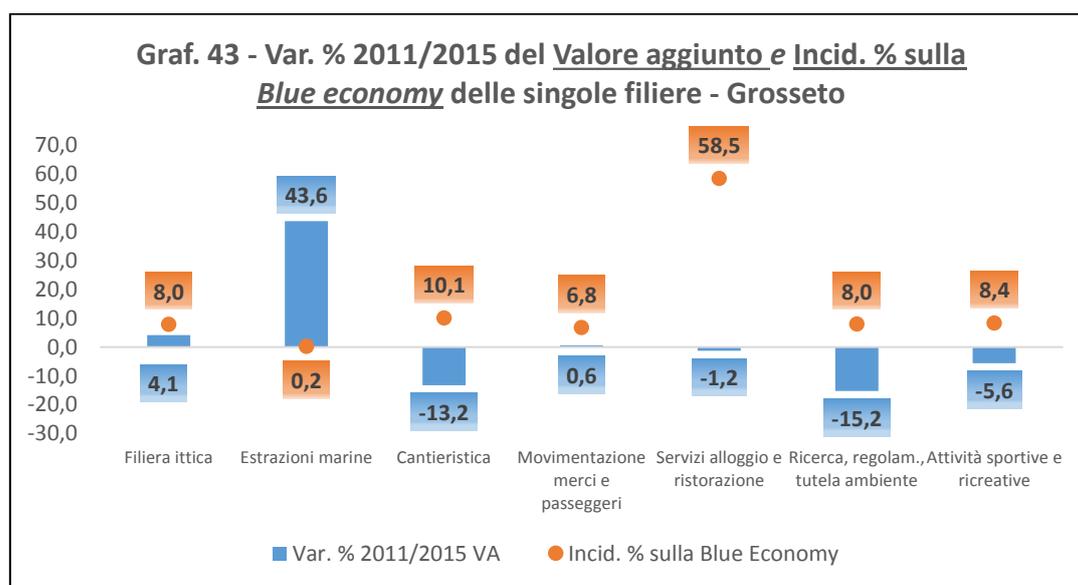


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

<sup>18</sup> Per una disamina più puntuale dell'andamento del valore aggiunto per filiera si rimanda ai paragrafi successivi.

<sup>19</sup> Le determinanti del risultato delle Estrazioni marine sono trattate di seguito nel paragrafo dedicato alla filiera.

L'impatto delle singole variazioni di filiera sul complesso della ricchezza *Blue* prodotta nei vari territori dipende dall'incidenza che il valore aggiunto della singola filiera ha sul valore complessivo dell'*Economia del mare* e su quello di comparto degli altri territori. Nello caso specifico delle *Estrazioni marine* livornesi il valore aggiunto 2011 costituiva: il 29% del valore aggiunto *Blue* provinciale; il 12,3% del valore aggiunto *Blue* regionale; il 97,7% del VA della filiera regionale delle *Estrazioni marine*, ed infine il 13,5% del valore aggiunto nazionale di filiera, la quale a sua volta incideva sulla *Blue economy nazionale* per il 6,2%. Questi valori spiegano con chiarezza perché le variazioni di ricchezza *Blue* prodotta nel 2015 rispetto al 2011 risultino così fortemente diverse a seconda che vengano calcolate al netto o al lordo delle *Estrazioni marine* di Livorno, Toscana e Italia.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Grosseto ha un andamento molto più particolare e vario e comunque non condizionato dal comparto estrattivo. Tre i comparti del mare con trend positivo: *Ittica*, *Estrazioni marine* e *Movimentazione merci e passeggeri*. Tra queste sicuramente da sottolineare lo sviluppo delle *Attività di estrazione* ed in ogni caso il buon risultato della *filiera Ittica*. E' negativa invece la performance delle attività *Blue* legate al turismo, alla *Cantieristica* ed alla *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*.

Nel complesso il valore aggiunto *Blue* della maremma registra un risultato significativamente negativo rispetto al 2011 (-3,6%) che si discosta molto da quello calcolato per il valore aggiunto del totale economia (+0,9%).

Su Livorno il trend 2011-2015 del valore aggiunto risulta negativo sia per la *Blue economy* (-21,6) che per il totale economia (-0,3%). Come già sottolineato, le cause del peggior risultato dell'*Economia del mare* sono imputabili alle vicissitudini della filiera *Estrazioni marine*. Al netto di tale filiera il VA *Blue* 2015 mostra un aumento del 9,8% rispetto al 2011, un risultato nettamente migliore rispetto al totale economia.

Per quanto riguarda Toscana e Italia la *Blue economy* nel suo complesso mostra un andamento negativo e peggiore rispetto al totale economia. Tuttavia, se la variazione di ricchezza prodotta dal settore *Blue* viene calcolata su valori al netto delle *Estrazioni marine* la differenza sul 2011 è positiva e migliore rispetto al risultato del totale economia.

**Graf.44 – Andamento 2011-2015 del valore aggiunto della *Blue economy* e del totale economia<sup>20</sup> per Grosseto, Livorno, Toscana e Italia con dettaglio della variazione al netto della filiera *Estrazioni marine***

Grosseto	Livorno	Toscana	Italia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Blue economy</i> <b>-3,6%</b></li> <li>• <i>Blue economy senza estrazioni marine</i> <b>-3,7%</b></li> <li>• Totale economia <b>+0,9%</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Blue economy</i> <b>-21,6%</b></li> <li>• <i>Blue economy senza estrazioni marine</i> <b>+9,8%</b></li> <li>• Totale economia <b>-0,3%</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Blue economy</i> <b>-8,5%</b></li> <li>• <i>Blue economy senza estrazioni marine</i> <b>+3,9%</b></li> <li>• Totale economia <b>+1,7%</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Blue economy</i> <b>-0,4%</b></li> <li>• <i>Blue economy senza estrazioni marine</i> <b>+0,3%</b></li> <li>• Totale economia <b>-0,2%</b></li> </ul>

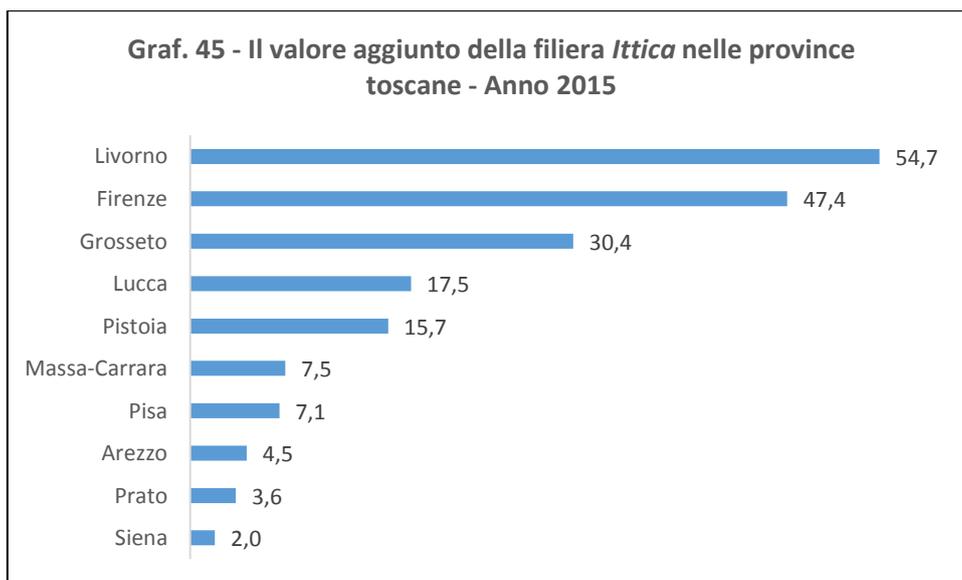
Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

Per alcune filiere è possibile evidenziare andamenti a supporto e giustificazione delle variazioni riportate, mentre per altre si possono fare solo delle ipotesi; ipotesi che, in coerenza con la stessa filosofia di *working in progress* che ha animato il presente lavoro, necessitano di verifiche ed eventuali approfondimenti.

## 2.2- Il valore aggiunto nella filiera *Ittica*

Nel 2015 la ricchezza prodotta a livello nazionale dalla filiera in oggetto ha superato i 3 miliardi di euro. La Toscana ha contribuito al raggiungimento di tale valore concorrendo in quota parte per il 6%, corrispondente ad oltre 190 milioni di euro. Grosseto e Livorno partecipano in modo assai significativo alla determinazione del risultato regionale: alla provincia maremmana si associa un valore aggiunto pari a 30,4 milioni di euro (16% circa del totale regionale); su Livorno questa filiera ha prodotto una ricchezza che sfiora i 55 milioni di euro (28,7% del totale regionale) che, sommati a quelli realizzati su Grosseto, portano il valore complessivo di filiera per l'intera area a superare gli 85 milioni di euro. Si tratta quindi di un contributo importante che insieme a quello relativo a Firenze garantisce un buon risultato per la Toscana. Ciononostante quest'ultima non è certo tra le prime regioni italiane per livello di "specializzazione" nella filiera *Ittica*. Stante alla graduatoria regionale elaborata dal Censis si posiziona infatti 12esima appena prima della Lombardia e subito dopo la Campania.

<sup>20</sup> Il valore aggiunto del totale economia è stato calcolato a partire dal rapporto di incidenza del VA Blue su quello totale, così come risulta dalle tabelle Unioncamere-Si Camera. Ne consegue che la variazione 2011-2015 calcolata può risultare difforme da quella che risulterebbe se per definire i valori iniziali venissero utilizzate altre fonti come ad esempio Prometeia.

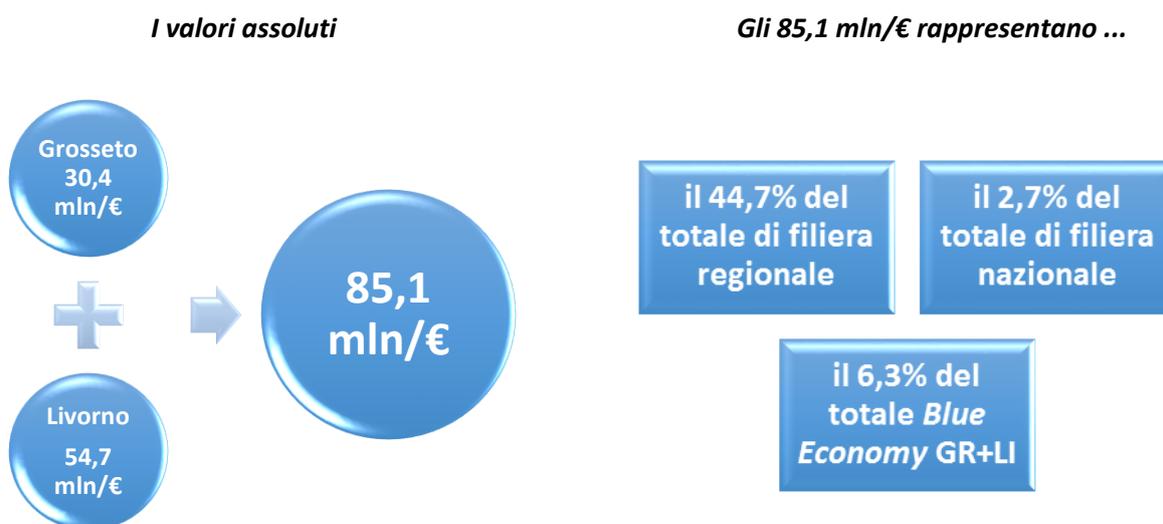


Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

La filiera *Ittica* delle due province vale il 6,3% del valore aggiunto *Blue* che si ottiene sommando i singoli risultati di Grosseto e Livorno, una percentuale abbastanza simile a quella calcolata per *Attività sportive e ricreative* (6,5%) e per *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* (6,9%). Percentuali inferiori si registrano soltanto per le *Estrazioni marine* (0,6%) mentre le altre filiere hanno un peso più significativo.

**Graf.46 – Il Valore aggiunto della filiera *Ittica* – Anno 2015**

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio*



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Il commercio con l'estero mostra per il 2015 una dinamica molto positiva per il settore. Cresce infatti in modo significativo sia l'import che l'export, tanto per l'Italia in generale (+13% import, +8% export) quanto per la Toscana (8,2% import, 2,2% export). Limitatamente a Livorno e Grosseto nel 2015 tra pesci, prodotti della pesca e dell'acquacoltura si calcola un import valorizzabile in poco più di 32 mln/€ per oltre i tre quarti imputabile a Livorno. La crescita della domanda interna di pesce ha comportato che rispetto al 2014 l'import sia cresciuto mediamente del 10,7%, in particolare del 19,5% a Grosseto e dell'8,3% a Livorno. Quanto all'export le due province hanno realizzato un volume corrispondente a circa 1,6 mln/€ (per il 74% Livorno), cresciuto in un anno del 10,5% sul territorio complessivo, del 20,6% nella sola provincia di Grosseto e del 7,4% a Livorno.

Un'analisi aggregata dei bilanci<sup>21</sup> depositati presso le Camere di Commercio dalle imprese che operano nel settore indica che tra Livorno e Grosseto si è realizzato nel 2015 un valore aggiunto intorno agli 11 milioni di euro. Tale valore, per la stessa limitata tipologia delle imprese obbligate al deposito, sottostima ampiamente l'entità del valore aggiunto specifico. Rispetto al 2014 tale valore desunto dai bilanci è cresciuto del 2,4% (+4% rispetto al 2013), un ottimo risultato per un comparto che ha ancora grandi potenzialità di sviluppo.

La positiva evoluzione descritta per il commercio con l'estero e per il valore aggiunto delle imprese depositanti bilancio potrebbe aver impattato positivamente sul valore aggiunto complessivo di filiera che, come mostrato nei grafici del precedente paragrafo, è cresciuto in tutti i territori esaminati (+1,2% Italia, +4,2% Toscana, +4,1% Grosseto, +2,9% Livorno). Beneficia di questo trend positivo sia chi esporta pesce sia chi "lavora" il prodotto e lo commercializza, grazie anche alla forte crescita della domanda interna di questa categoria merceologica conseguente ad una modifica delle abitudini e delle "mode" alimentari.

### **2.3- Il valore aggiunto nella filiera *Estrazioni marine***

Quella delle *Estrazioni marine* è una filiera che vale oltre 2 miliardi di euro per ricchezza prodotta sul territorio italiano nel 2015, circa 300 milioni di euro in meno rispetto al 2011.

La Toscana ha contribuito solo in minima parte al raggiungimento del valore 2015 nazionale: è infatti attribuibile alla regione soltanto lo 0,6%, corrispondente a 13,5 milioni di euro. Grosseto e Livorno hanno generato complessivamente un valore aggiunto di filiera che sfiora gli 8 milioni di euro (per la gran parte da imputare a Livorno) corrispondente al 58,1% del totale realizzato in Toscana nel 2015.

Da un dossier di Goletta verde<sup>22</sup> sappiamo che "l'oro nero" estratto dai mari italiani ammontava nel 2014 a 9,778 milioni di tonnellate, il 15% circa del consumo realizzato nel 2013 a livello nazionale. In totale in Italia

---

<sup>21</sup> L'obbligo alla redazione ed alla pubblicazione del bilancio d'esercizio o della situazione patrimoniale sussiste per: Società a responsabilità limitata; Società per azioni; Società in accomandita per azioni; Società cooperative e loro consorzi; Consorzi con attività esterna; Società consortili; Società estere aventi sede secondaria in Italia; Gruppi Europei di interesse economico (G.e.i.e.); Contratti di Rete di Imprese; Aziende speciali e Istituzioni di Enti Locali; Start Up Innovative.

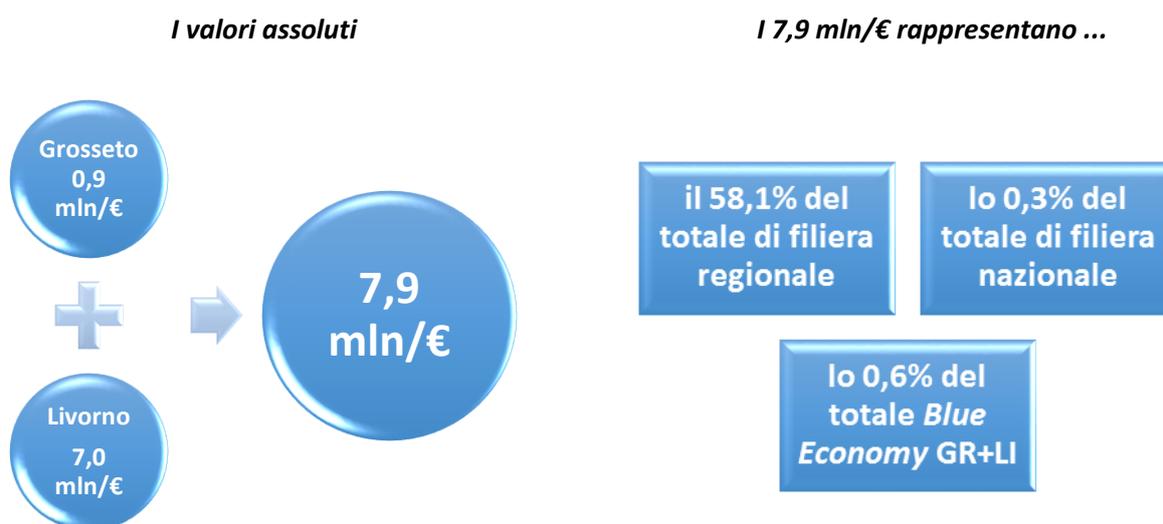
<sup>22</sup> Campagna di Lega Ambiente iniziata nel 1986 e volta alla rilevazione periodica dello stato di salute delle acque di balneazione attraverso il prelievamento di campioni lungo le coste italiane. Ad oggi si occupa anche di promozione delle attività dell'associazione Lega Ambiente e della denuncia di atti di abusivismo edilizio, cementificazione selvaggia delle coste e presenza di scarichi illegali.

le aree richieste o già interessate dalle attività di ricerca di petrolio si estendono per oltre 29 mila kmq di aree marine.

Le aree più ricche di idrocarburi nel nostro Paese sono l'Alto Adriatico e la Pianura Padana (gas e olio), il Bacino di Pescara (olio e gas), l'Adriatico meridionale (olio e gas), l'Appennino meridionale (olio), la Fossa Bradanica in Puglia (gas e olio), l'offshore calabro e quello livornese (gas), la Sicilia centrale (gas), il Bacino Pelagico (olio). In particolare la Val d'Agri (Potenza) e l'area di Villafortuna-Trecate (Novara) costituiscono giacimenti petroliferi storici. Oltre che in Basilicata, dove si estrae oltre il 70% del petrolio nazionale, le regioni in cui sono presenti pozzi a terra sono l'Emilia Romagna, il Lazio, la Lombardia, il Molise, il Piemonte, la Sicilia e la Toscana (con i giacimenti nelle aree di Grosseto e Pisa). Attualmente i permessi di ricerca già concessi sono 107: 84 su terraferma e 23 sul fondale marino. Oggetto di permessi e concessioni sono 16 regioni italiane su 20, tra cui la Toscana con 2 concessioni e 1 permesso.

#### Graf.47 – Il Valore aggiunto della filiera Estrazioni marine 2015

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio*



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Dati al 2014 di fonte Ministero dello sviluppo economico relativi alla produzione italiana di combustibili fossili evidenziano l'aumento della produzione di petrolio (+4,8%) e la crescita dell'energia prodotta da fonti rinnovabili (+4,7%), mentre diminuisce sensibilmente la produzione dei combustibili solidi (-11,7%) e del gas naturale (-7,6%).

Impossibile fare previsioni realistiche sul futuro. Di certo in Italia il settore pare attraversare una parabola discendente. Le risorse sono limitate e consumate, non tutte le riserve sono utilizzabili ed il processo di ricerca, coltivazione ed estrazione di idrocarburi non produce solo guadagni, ma durando anni implica costi economici, energetici e ambientali notevoli, motivi per cui l'attività complessiva del settore è stata ridimensionata e quindi il suo valore aggiunto si presenta in calo.

Nello specifico, procedendo ad analizzare la situazione particolare di Livorno, rileviamo che la stessa risulta determinante per il risultato di settore regionale.

Nel 2011 a Livorno la filiera delle *Estrazioni marine* valeva oltre 360 milioni di euro mentre nel 2015 la rilevazione del livello di ricchezza prodotta manifesta una drastica diminuzione con un valore finale addirittura al di sotto dei 7 milioni di euro. Il motivo di tale ingente diminuzione è da attribuire al passaggio di codifica nel 2013 delle unità locali Eni presenti sul territorio da ATECO 06200 "Estrazioni di gas naturale" all'ATECO 19201 "Raffinerie di petrolio". Tale passaggio sancisce la fuoriuscita dell'Eni dalle imprese *Blue* con ricadute importanti sul valore economico complessivo dell'*Economia del mare*. In sostanza, l'impatto economico sul territorio di questa impresa è tale che un suo cambiamento di codifica ha determinato un "crollo" del valore aggiunto *Blue*, il quale, al netto Eni, presenta un trend provinciale marcatamente positivo. Lo stesso risultato regionale e nazionale di filiera e complessivo è da considerarsi condizionato dalla "vicissitudine" Eni e più in generale da quelle della filiera *Estrazioni marine*, tanto che l'andamento del valore aggiunto della *Blue economy* regionale e nazionale calcolato al netto della filiera *Estrazioni marine*, diviene positivo come evidenziato per Livorno. Grosseto mantiene invece invariato il trend sino ad ora descritto.

Fatta eccezione per Grosseto la *Blue economy* al netto delle *Estrazioni marine* mostra quindi ovunque un trend del valore aggiunto migliore rispetto a quello realizzato dal totale economia e dal valore aggiunto *Blue* complessivo, così come già evidenziato nel par. 2.1.

#### **2.4- Il valore aggiunto nella filiera *Cantieristica***

Nel 2015 la ricchezza prodotta a livello nazionale da questa filiera ha superato i 6 miliardi e mezzo di euro. La Toscana ha concorso al raggiungimento di tale valore realizzandone una parte importante (8,2%) valorizzabile in 539 milioni di euro. Il valore aggiunto 2015 della *Cantieristica* nelle province di Grosseto e Livorno è risultato rispettivamente di 38,6 mln/€ e 71,7 mln/€, per un totale di 110,4 mln/€ che costituiscono il 20,5% del valore aggiunto regionale di filiera e l'1,7% di quello nazionale.

Nell'area interessata dalle due province la filiera incide sul valore aggiunto complessivo della *Blue economy* per l'8,2%, un valore inferiore soltanto a due filiere: *Attività di alloggio e ristorazione* e *Movimentazione merci e passeggeri*.

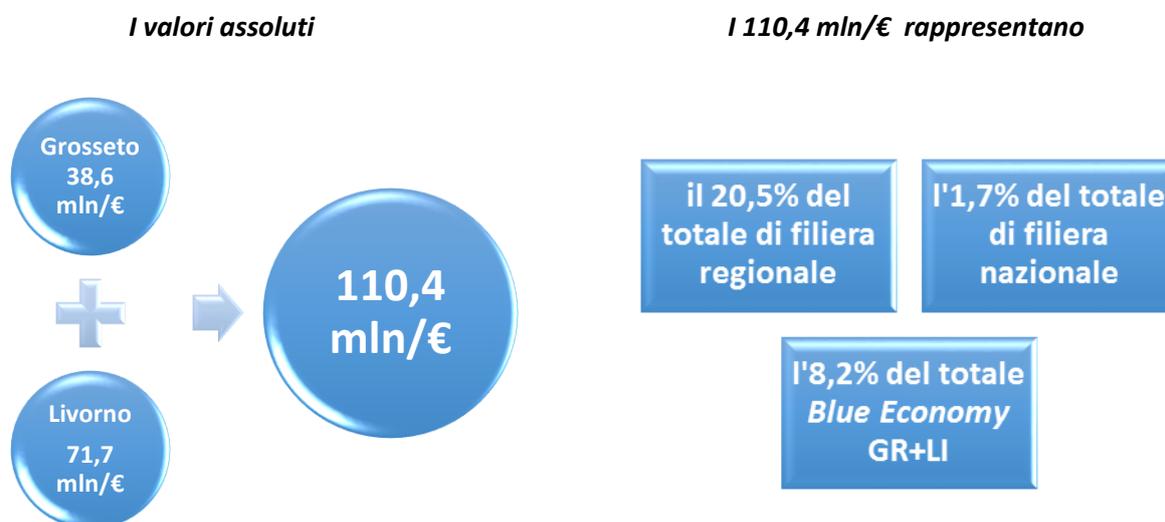
Un dato di rilievo che riguarda la *Cantieristica* è quello sul commercio estero. Il comparto, infatti, nel 2015 ha esportato prodotti per 3,1 miliardi di euro, lo 0,7% dell'export nazionale complessivo. Nella graduatoria delle province italiane per valore dell'export Livorno figura all'8° posto con 127,1 mln/€, ovvero l'8,4% della merce venduta all'estero in provincia.

Rispetto al 2011 il valore aggiunto della *Cantieristica* presenta variazioni molto diverse a seconda del territorio preso in esame, sia dal punto di vista del segno che dell'intensità. Il valore aggiunto risulta infatti cresciuto in Toscana (+4,5%) e su Livorno (+1,3%) mentre la variazione è negativa per Grosseto (-13,2%) e per la media nazionale (-2,2%).

Al fine di un'analisi più articolata e puntuale della filiera e del suo andamento la *Cantieristica* verrà analizzata separatamente per le sue due branche, quella navale e quella diportistico-sportiva.

**Graf.48 – Il Valore aggiunto della filiera Cantieristica – Anno 2015**

**I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

#### 2.4.1 Sub filiera Cantieristica navale

Tra il 2006 e il 2007 nella Cantieristica navale si è verificato un fenomeno di *overordering* conseguente all'elevato livello raggiunto da parte della domanda di navi. Negli anni successivi questo fenomeno ha provocato inevitabilmente un eccesso di stiva che ha penalizzato il mercato dello *shipping*, soprattutto quello europeo e giapponese messi a dura prova dalla concorrenza globale, in special modo cinese. Con il 2009 l'arrivo della recessione fa ulteriormente peggiorare la situazione seppur con qualche anno di buona tenuta. Recentemente si è assistito ad una generale ripresa degli ordinativi al comparto ed in particolare ad un ritorno "in pista" delle industrie europee e giapponesi che nel 2014 hanno recuperato i livelli produttivi del 2009, persi con l'avvento della più forte fase recessiva del millennio. L'incipit della ripresa è partito dalle navi *cruise*, una specializzazione che sta facendo fare al settore grandi passi avanti. In pratica i cantieri europei, ed in special modo italiani, si sono ritagliati uno spazio importante in un mercato di nicchia meno aggredibile dalla concorrenza asiatica ed a più alto valore aggiunto. Nel 2014 il 94% delle navi in fase di completamento nei cantieri italiani erano navi da crociera. La leadership italiana in questo comparto si basa su una forte specializzazione, sull'alto livello tecnologico raggiunto e sull'attenzione posta verso il risparmio energetico ed il ridotto impatto ambientale<sup>23</sup>.

In questa branca produttiva Livorno ha avuto un ruolo storico importante, a partire dal 1866 con la nascita del Cantiere Navale Fratelli Orlando, fino al 2002 anno in cui avvenne il passaggio dell'area al Gruppo Azimut Benetti oggi importante cantiere dedicato ai mega yachts sia per la costruzione che per il *refit*, con particolare specializzazione nell'acciaio.

<sup>23</sup> Fonte V Rapporto Censis sull'Economia del mare

## **2.4.2 Sub filiera Cantieristica da diporto e sportiva**

L'altra branca della *Cantieristica* è data dalla nautica da diporto e sportiva che vede le imprese italiane distinguersi per design, affidabilità e tecnologia ed impegnate soprattutto nelle tipologie produttive agli estremi del settore: quello più elevato dei super yachts e quello più basso relativo a fuori bordo e gommoni<sup>24</sup>. Fino al 2014 si è assistito ad una pesante contrazione delle commesse al settore che ha determinato un importante calo del fatturato e quindi del valore economico del settore. Negli ultimi due anni il giro d'affari della nautica da diporto italiana è risultato in stabile, ancorché contenuta, ripresa grazie agli ordinativi esteri, tuttavia i livelli 2009 restano ancora lontani. Per contro, il mercato interno pare offrire limitate possibilità di lavoro ad aziende che costituiscono un'eccellenza internazionale. I residenti sembrano aver perso interesse per la nautica sia a seguito della difficile congiuntura economica che a causa dell'onerosa ed impegnativa opera di manutenzione e gestione che il possesso di un'imbarcazione comporta. Fino al 2015 anche la tassa di possesso introdotta dal Governo Monti nel 2011 (abolita nel 2015) ha costituito un deterrente all'acquisto. Il possesso di una barca è stato inquadrato dal governo come indicatore di ricchezza ed in alcuni casi considerato un elemento per verificare la presenza di fenomeni di evasione. Tutto ciò ha fortemente ritardato la ripresa del mercato della nautica in Italia rispetto all'Europa portando ad un inevitabile contrazione del valore aggiunto del settore rispetto al 2011. Ma la Toscana si distacca da questo trend negativo, tant'è che il più recente valore aggiunto 2015 della *Cantieristica* è cresciuto del 4,5%.

La situazione generale della Toscana porta a ben sperare per il futuro. La regione infatti, grazie anche al contributo di Livorno e Grosseto, si distingue per un'ampia presenza<sup>25</sup> di imbarcazioni di grandi dimensioni e per una significativa disponibilità di posti barca che la rende una delle regioni più attrezzate ad ospitare il turismo nautico. Stando all'indice di specializzazione diportistica, calcolato dal Censis nel suo V Rapporto sull'*Economia del mare*, la Toscana è seconda nella graduatoria delle regioni italiane dopo la Liguria. Questo indice è calcolato tenendo conto delle seguenti variabili: Quota unità da diporto iscritte agli uffici marittimi regionali sul totale unità da diporto, Quota unità da diporto di lunghezza > 10 metri iscritti negli uffici marittimi regionali, Quota posti barca sul totale nazionale, Posti barca per km di costa, Var.% di periodo posti barca, Quota patenti nautiche sul totale nazionale, Infrastrutture capaci di accogliere imbarcazioni di lunghezza > 24 metri. La maggior parte di queste informazioni ha come fonte il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, per il 2015, ha recentemente diffuso un aggiornamento dal quale si apprendono dati soprattutto sulla Toscana, e in alcuni casi, su Livorno e Grosseto.

### **2.4.2.1 Cantieristica da diporto e sportiva: le unità da diporto iscritte**

Secondo i recenti dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>26</sup> in Italia nel 2015 le unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici marittimi e degli U.M.C.<sup>27</sup> sono complessivamente 102.219 di cui 19.824 sono imbarcazioni a vela, 82.169 a motore e 226 sono le navi sopra i 24 m. Rispetto al 2011 le unità iscritte sono diminuite del 2,6%, calo che ha interessato prevalentemente i natanti sopra i 24 m (-8,9%) e le unità a motore (-2,8%) mentre le unità a vela si sono ridotte appena dell'1,8%.

<sup>24</sup> Fonte V Rapporto Censis sull'Economia del mare

<sup>25</sup> V Rapporto Censis sull'Economia del mare

<sup>26</sup> "Il Diporto nautico in Italia – Anno 2015"

<sup>27</sup> Uffici della Motorizzazione Civile

In Toscana, dove le unità da diporto iscritte al 31.12.2015 sono 10.804 ovvero il 10,6% di quelle nazionali, le unità a vela incidono sul totale iscrizioni per il 23,1% (2.498 natanti), le unità a motore per il 76,1% (n. 8.221) e quelle sopra i 24 m per lo 0,8% (85 in tutto). Dal 2011 al 2015 le unità iscritte in Toscana sono diminuite del 10,3% (ben oltre la media nazionale del -2,6%), risultato su cui ha inciso in modo significativo il calo delle unità a motore (-11,8%) mentre le unità a vela oltre ad essere meno numerose sono diminuite meno (-5,5%).

Il dettaglio locale risulta più complesso in quanto i dati sono articolati diversamente dal contesto nazionale e regionale e dipendono dalla fonte di derivazione.

La prima fonte è quella dei Compartimenti marittimi che in Toscana sono 4 ovvero Massa Carrara, Viareggio, Livorno e Portoferraio. La maggior parte delle iscrizioni si concentrano su Livorno<sup>28</sup> (4.430) per quanto risultino numerose anche quelle rilevate su Viareggio (3.618), Portoferraio (1.091) e Massa Carrara (839).

**Tab. 3 - Unità da diporto iscritte nei Compartimenti marittimi di Livorno e Portoferraio per classi di lunghezza – Anni 2011 e 2015**

	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12,00 m	da 12,01 a 18,00 m	da 18,01 a 24,00 m	Totale
<b>A VELA</b>					
<b>2011</b>	195	761	618	25	1.599
<b>2015</b>	158	740	601	24	1.523
Var. %	-19,0	-2,8	-2,8	-4,0	-4,8
<b>A MOTORE</b>					
<b>2011</b>	2.479	972	869	189	4.509
<b>2015</b>	2.033	947	828	170	3.978
Var.%	-18,0	-2,6	-4,7	-10,1	-11,8
<b>NAVI</b>					
<b>2011</b>	19				
<b>2015</b>	20				
<i>Fonte: Centro Studi CCAA Maremma-Tirreno su dati Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di porto</i>					

Nell'area di interesse della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno sono in totale 5.521 le unità da diporto iscritte nel 2015. Sia per Livorno che per Portoferraio si tratta per lo più di unità a motore (3.978) concentrate in prevalenza nelle classi di lunghezza minori (fino a 12 m). Sono tuttavia significativi anche i numeri inerenti le unità a vela (1.523) che diversamente da quelle a motore sono "mediamente" più lunghe in quanto si concentrano nelle classi di lunghezza intermedia ovvero tra i 10 e i 18 m. Quanto alle Navi (unità sopra i 24 m) sono in tutto 20 di cui 19 iscritte sul Compartimento marittimo di Livorno.

Rispetto al 2011 il trend è complessivamente negativo (-9,9%) e fortemente condizionato dal pesante crollo delle iscrizioni relative ai natanti a motore (-11,8%) mentre il calo riguardante le imbarcazioni a vela è più contenuto (-4,8%). La dotazione di Navi è cresciuta invece di una unità.

Le contrazioni più consistenti sono da imputare alle classi dimensionali estreme (fino a 10 m e da 18 a 24 m) sia per le unità a vela che per quelle a motore. La prima categoria di lunghezza è penalizzata dall'andamento delle spesa dei residenti appassionati del settore ed appartenenti alla classe media della popolazione locale,

<sup>28</sup> Sono contabilizzate sul Compartimento di Livorno le unità da diporto iscritte nell'area grossetana.

andamento pregiudicato dalla fase recessiva in corso dal 2010. La classe dimensionale 18-24 m tra il 2011 ed il 2015 ha invece scontato le conseguenze di diverse misure legislative tra cui il Decreto "Salva Italia" del 2011<sup>29</sup> con l'effetto di allontanare i soggetti interessati dal settore e portando ad un'importante contrazione della domanda interna, tutt'ora debolissima a scapito delle piccole imprese artigiane del comparto, e della domanda estera. Quest'ultima, tuttavia, ha mostrato recentemente un trend positivo soprattutto per le attività collegate alle unità da diporto di lusso di grandi dimensioni.

Per completare il quadro generale della dotazione diportistica locale proveniente dalle procedure di iscrizione dei natanti occorre aggiungere ai dati dei Compartimenti marittimi anche quelli degli Uffici della Motorizzazione Civile.

Le unità da diporto iscritte negli U.M.C. di Livorno e Grosseto al 31.12.2015 ammontano a 52 unità quasi tutte iscritte nell'area maremmana e riguardanti unità a motore. Rispetto al 2011 la consistenza è rimasta invariata.

Guardando al complesso delle iscrizioni nelle varie fonti (dove comunque pesano maggiormente i registri dei Compartimenti marittimi), potremmo tuttavia concludere che varie vicissitudini che si sono avvicinate negli ultimi anni hanno provocato un'involuzione delle iscrizioni di unità da diporto e quindi, presumibilmente, del volume delle compravendite/costruzioni di natanti, imbarcazioni e navi. Occorre tener presente che per le unità di lunghezza fino a 10 metri l'iscrizione è facoltativa, tuttavia, una volta iscritti nei registri tali natanti rientrano nella categoria delle imbarcazioni assumendone il relativo regime giuridico. Diversamente, le unità di lunghezza superiore ai 10 metri devono obbligatoriamente essere iscritte nei Registri delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi, nonché da tutti gli Uffici Provinciali (ex MCTC). Si aggiunga che l'iscrizione non è dovuta solo al momento della costruzione bensì ogni qualvolta l'imbarcazione sia oggetto d'acquisto. Ne consegue che le sopra descritte statistiche sulle iscrizioni consentono in qualche modo di monitorare l'andamento del mercato e giustificare il trend non troppo brillante della filiera collegata dal punto di vista della domanda interna.

#### **2.4.2.2 Cantieristica da diporto e sportiva: i posti barca e le strutture dedicate**

Altro parametro di settore da valutare è quello dei posti barca per tipologia di struttura<sup>30</sup>.

In Italia al 31.12.2015 si rilevano 157.567<sup>31</sup> posti barca di cui il 40% in Porti turistici, il 29,7% in Approdi turistici ed il 30,3% in Punti di ormeggio. Rispetto al 2011 il numero dei posti barca è cresciuto del 3,9% grazie soprattutto all'eccezionale espansione dei Porti turistici (+10,9%) ma anche all'incremento dei posti

---

<sup>29</sup> Tale decreto ha introdotto, per i natanti da diporto la Tassa di possesso. Si tratta di una norma, abrogata nel 2015, che ha frenato in modo importante lo sviluppo del settore, penalizzato ulteriormente dalla tendenza ad identificare il bacino di utenti della Nautica con quello di "possibili evasori fiscali" e detentori di grandi capitali "nascosti" all'estero. Il possesso di unità da diporto di lusso è stato infatti uno dei parametri presi in considerazione per individuare i soggetti che potevano essere interessati dallo Scudo fiscale di Monti e dal più recente Voluntary Disclosure.

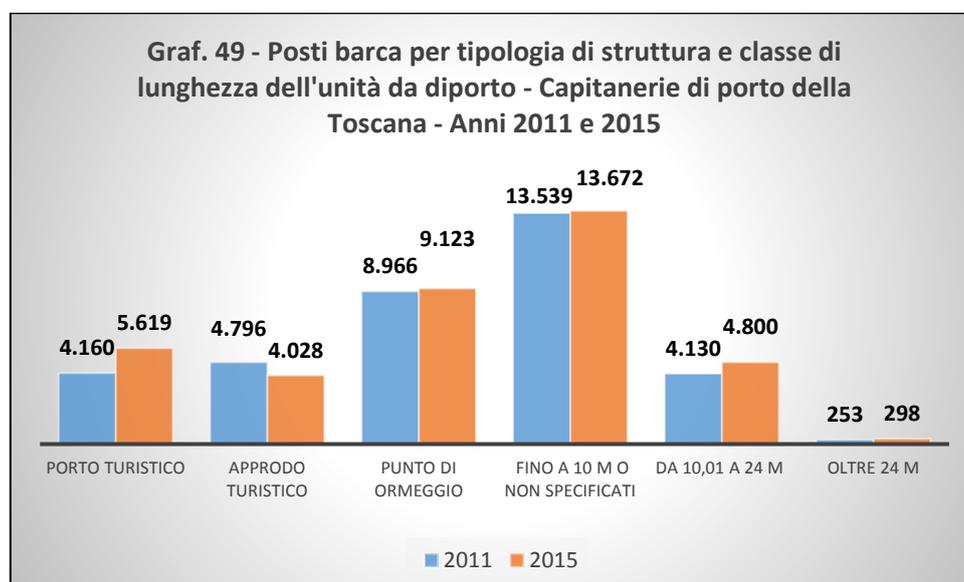
<sup>30</sup> Secondo il D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509, art. 2 si hanno tre tipologie di struttura: **Porto turistico**, definito come complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; **Approdo turistico** definito come porto polifunzionale con struttura destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; **Punti di ormeggio**, definiti come Aree demaniali marittime e 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.

<sup>31</sup> "Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2015" Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di Porto

disponibili negli Approdi turistici (+2,9%). Per contro, sono diminuiti i posti barca presenti nei Punti di ormeggio (-3,1%), ovvero quelli generalmente destinati ai residenti delle comunità locali e proprietari di piccoli natanti per il tempo libero. Questo dato ripropone, così come riportato in precedenza, il calo di interesse (presumibilmente dei residenti) verso la nautica di piccolo calibro non esclusivamente connessa al turismo nautico ma anche alle attività, per così dire, sportive e ricreative.

Tuttavia, in termini di lunghezza delle unità da diporto, la maggior parte dei posti barca (65,7%) è destinata a natanti sotto i 10 m (o lunghezza non specificata), seguono le imbarcazioni fino a 24 m (31,8%). Solo una parte residuale (2,5%) riguarda le navi oltre i 24 m, unica categoria di lunghezza a cui è associata una contrazione dei posti barca.

Sui 561 km di litorale della Toscana sono presenti 18.770 posti barca, ovvero 33,5 ogni km di litorale, rappresentanti l'11,9% del totale posti barca nazionali. Liguria, Toscana, Lazio e Campania sono le regioni con il maggior numero di natanti iscritti in Italia.



Fonte: Centro Studi CCAA Maremma-Tirreno su dati Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di porto

I citati 18.770 posti barca toscani costituiscono la somma di quelli presenti nelle 4 capitanerie regionali: Viareggio, Marina di Carrara, Livorno e Portoferraio. Nello specifico tutte le strutture per la nautica presenti nelle province di Livorno e Grosseto fanno riferimento alle Capitanerie di porto di Livorno e Portoferraio dove si rilevano l'85,4% dei posti barca regionali ed il 10,2% di quelli nazionali (16.036 posti barca in tutto). Proprio per la sua importanza a Livorno ha sede la Direzione marittima della Toscana a cui fanno capo le capitanerie di porto citate<sup>32</sup>. La regione offre nel complesso 9.123 posti barca in Punti di ormeggio, 4.028 in Approdi turistici e 5.619 in Porti turistici. Si tratta per lo più di posti barca destinati a natanti di lunghezza inferiore ai 10 m o non specificata (13.672) o imbarcazioni tra i 10 ed i 24 m, sopra tale metratura vi sono 298 posti destinati alle navi.

<sup>32</sup> Le capitanerie di porto sono a loro volta articolate negli uffici circondariali marittimi (Piombino e Porto Santo Stefano), che per parte loro comprendono i comandi territoriali (uffici locali marittimi) di Isola di Capraia e Isola del Giglio, Castiglion della Pescaia, Castiglioncello, Cecina, Follonica, Forte dei Marmi, Marciana Marina, Marina di Pisa, Orbetello, Porto Azzurro, Porto Ercole, Rio Marina, Talamone e Vada.

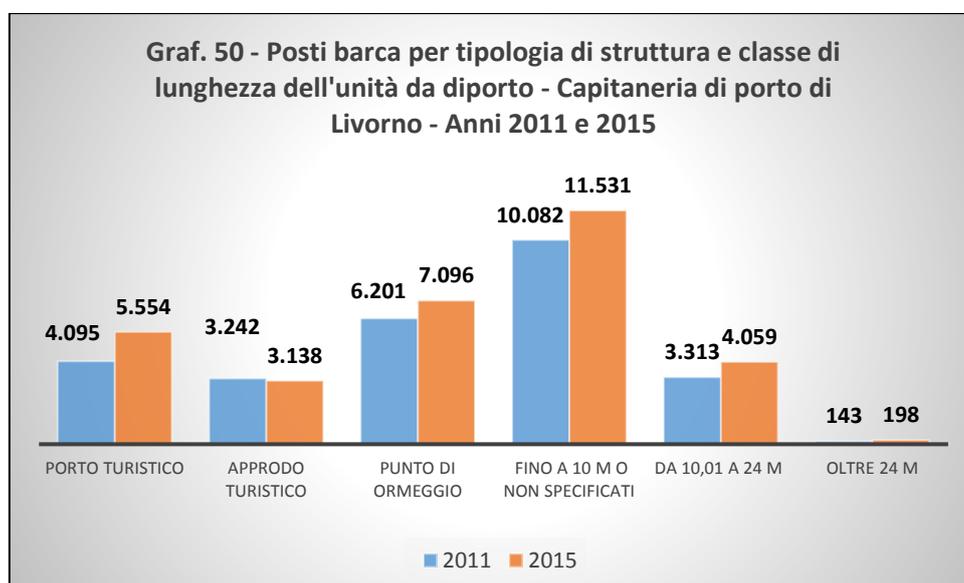
Rispetto al 2011 i posti barca regionali sono aumentati del 4,7% a seguito del forte sviluppo intervenuto nei Porti turistici (+35,1%) e nei Punti di ormeggio (+1,8%). Risultano invece in calo i posti destinati ad unità presenti negli Approdi turistici. Quanto alle classi dimensionali l'offerta Toscana di posti barca è cresciuta soprattutto per le imbarcazioni sopra i 10 m.

Nell'area di competenza dell'Autorità marittima livornese al 31.12.2015 vi erano 15.788 posti barca da sommare ai 248 di quella di Portoferraio per un totale di 16.036.

Con riferimento ai territori che fanno capo alla Capitaneria di Livorno il 44,9% dei posti barca sono presenti in Punti di ormeggio, il 35,2% in Porti turistici ed il 19,9% in Approdi turistici. La maggior parte dei posti barca ospita natanti sotto i 10 m (73%), mentre è riservato alle imbarcazioni di fascia immediatamente superiore il 25% dei posti disponibili. I posti barca sopra i 24 metri sono 198 e rappresentano l'1,3% del totale.

L'andamento dei posti barca nel circondario della Capitaneria di porto di Livorno rispetto al 2011 è in forte crescita. Si tratta di un incremento del 16,6% (2.250 posti barca in più) superiore alla media nazionale (3,9%). Questo sviluppo è stato consentito dall'espansione dei posti barca nei Porti turistici (+35,6%) e nei Punti di ormeggio (+14,4%) ed ha interessato tutte le classi di lunghezza.

E' importante sottolineare che da diversi anni nel comune di Livorno rimane ancora aperta la problematica relativa al rilascio delle autorizzazioni definitive per l'avvio del progetto di realizzazione del nuovo Approdo turistico del porto mediceo nell'area del Cantiere Azimut Benetti di Livorno. Non appena ricevuto il via libera ai lavori la società prevede di realizzare la struttura in breve tempo, ampliando così l'offerta di posti barca della Toscana.



Fonte: Centro Studi CCIAA Maremma-Tirreno su dati Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di porto

Stando ai dati pubblicati recentemente dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti nel circondario marittimo di Portoferraio non risultano presenti Porti turistici, né Punti di ormeggio, ma solo Approdi turistici dove si concentrano 248 posti barca. Tuttavia, quest'ultimo dato di per se stesso sembra manifestare diverse

incongruenze con quelli rilevati in passato e pertanto si ritiene opportuno non procedere ad una disamina puntuale<sup>33</sup>.

Tra i più importanti **servizi** presenti nei Porti turistici, negli Approdi o nei Punti di ormeggio sono oggetto di rilevazione statistica i seguenti: Attracco, Acqua, Luce, Carburante, Vigilanza, Informazioni turistiche, Servizi igienici, Parcheggio, Alaggio, Rifiuti.

<b>Tab.4 - Percentuale di posti barca che riesce a coprire ciascun servizio per singolo comune delle Capitanerie di Livorno e Portoferraio - dotazioni 2015</b>										
<b>Comune</b>	% di posti barca dotati di									
	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alloggio	Rifiuti
Campo nell'Elba *	34	34	34	34	0	0	34	34	34	34
Capraia	91	91	91	36	91	36	91	36	36	91
Castiglion della Pescaia	100	97	97	80	94	80	94	92	92	100
Cecina	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Follonica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Giglio	100	100	100	100	0	100	0	0	100	100
Grosseto	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Livorno	100	100	98	9	7	21	24	28	24	100
Marciana *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marciana Marina	100	100	100	0	0	0	100	100	100	100
Monte Argentario	100	92	92	48	83	40	49	41	49	95
Orbetello	100	73	73	0	56	0	5	56	43	100
Piombino	64	100	81	42	68	38	87	87	100	97
Pisa	100	95	95	0	87	0	82	87	0	82
Porto Azzurro	100	100	100	0	0	0	100	0	100	100
Portoferraio	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Rio Marina	100	100	100	0	100	100	100	0	0	100
Rosignano Marittimo	100	79	56	49	47	53	74	56	61	79
San Vincenzo	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100
Scarlino	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
* Dati aggiornati al 31.12.2011										
Fonte: Centro Studi CCIAA Maremma-Tirreno su dati Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di porto										

Le strutture presenti nei comuni di Cecina, Grosseto, Portoferraio e Scarlino presentano una dotazione completa in termini di servizi di supporto al diporto garantiti per ciascun posto barca offerto.

San Vincenzo ha un'ottima dotazione ma manca di un servizio di informazione turistica. Follonica e Marciana non offrono alcun servizio di supporto ai Punti di ormeggio, mentre ad Orbetello mancano aree attrezzate per il rifornimento carburante e per informazioni turistiche. All'isola del Giglio sono invece assenti i servizi igienici, di vigilanza e di parcheggio. I posti barca di Pisa e Rio Marina difettano di aree di rifornimento

<sup>33</sup> I dati relativi al 2011 indicavano per la capitaneria di Portoferraio n. 489 posti barca in strutture classificate come punti di approdo, una tipologia strutturale al momento inesistente. In questo contesto territoriale la contrazione dei posti barca è stata molto significativa: si è passati dai 1.401 posti barca 2011 (tra approdi turistici e punti di ormeggio) agli attuali risultanti 248.

carburante, alloggio e informazioni turistiche. Nonostante la presenza di Porti turistici e Punti di ormeggio, Marciana Marina e Porto Azzurro non sembrano dotate di aree attrezzate per il rifornimento carburante e per le informazioni turistiche, né è prevista una qualche forma di vigilanza. Su quest'ultimo aspetto difetta anche Campo nell'Elba, dove ancora una volta i diportisti non dispongono di Infopoint turistici.

In Capraia, Castiglion della Pescaia, Livorno, Piombino, Monte Argentario e Rosignano Marittimo risultano strutture complete di tutti i servizi, i quali, tuttavia, non coprono tutti i posti barca a disposizione. Particolarmente deficitaria appare la situazione di Livorno.

In generale, le maggiori carenze si riscontrano con riferimento ai servizi di Carburante, Vigilanza, Informazioni turistiche, Servizi igienici e Parcheggio.

### **2.4.2.3 Cantieristica da diporto e sportiva: le patenti nautiche**

Il terzo indicatore di andamento dell'interesse del mercato verso la nautica da diporto è quello delle patenti nautiche che possono essere rilasciate, rinnovate o sostituite sia dalla Motorizzazione civile che dagli Uffici marittimi periferici. Con riferimento a questi ultimi, nel 2015, le patenti nautiche rilasciate per la prima volta in Italia sono state 12.693, quelle rinnovate e sostituite 28.169 per un totale di 40.862. Nell'ambito delle patenti rilasciate per la prima volta prevalgono le abilitazioni limitate alle unità a motore entro le 12 miglia dalla costa. Rinnovi e sostituzioni sono più numerosi dei primi rilasci ed anche in questo caso si concentrano nella categoria delle abilitazioni limitate alle unità a motore entro le 12 miglia dalla costa. In generale le abilitazioni complete sono più frequenti per le patenti senza alcun limite di miglia. La dinamica complessiva delle patenti nautiche in Toscana ha rappresentato nel 2015 quasi il 9% del dato nazionale. Rispetto al 2011 in Italia si evidenzia un calo generalizzato delle nuove patenti nautiche rilasciate (-23,2%). Tra le regioni fa eccezione solo la Liguria per la quale si calcola un lieve incremento del +0,7% mentre la Toscana (-13,8%) registra un calo comunque inferiore alla media italiana. Lazio e Sicilia, le due regioni che insieme alla Liguria rilasciano più patenti nautiche, mostrano un vistoso calo delle nuove patenti.

Sostanzialmente diverso il trend di rinnovi e sostituzioni che invece sono cresciuti a livello nazionale dell'11,8%. Poche le regioni che registrano una variazione negativa ma tra queste troviamo la Toscana (-5,3%) insieme ad Emilia Romagna e Veneto.

In definitiva il movimento generale prodotto dalla gestione delle patenti nautiche negli Uffici marittimi periferici manifesta una duplice tendenza: da un lato indirizzata alla conservazione della patente (per chi già ce l'ha) dall'altro lato un forte calo delle nuove patenti.

La tabella 5 offre un dettaglio della situazione 2015 nei singoli Uffici Marittimi periferici della Toscana: Marina di Carrara, Viareggio, Livorno, Piombino, Porto Santo Stefano e Portoferraio. L'ultima colonna riporta anche un confronto con la situazione 2011 per quanto riguarda i totali.

Quello che emerge anche in questo caso è una conferma del trend nazionale in merito al calo diffuso delle nuove patenti rilasciate. Fanno eccezione Marina di Carrara e Livorno. Il trend di rinnovi e sostituzioni è invece tutt'altro che uniforme: positivamente dinamica la situazione per Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano, in calo le pratiche gestite su Portoferraio, Marina di Carrara e Viareggio.

**Tab. 5 - Patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate e sostituite dagli Uffici Marittimi Periferici della Toscana – Anni 2011 e 2015**

	Patenti rilasciate per la prima volta						
	Entro le 12 miglia		Senza alcun limite		Navi da diporto	Totale 2015	Totale 2011
	Abilitazione limitata alle unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle unità a motore	Abilitazione completa			
Marina di Carrara	59	34	4	5	3	105	98
Viareggio	23	20	7	17	0	67	157
Livorno	175	109	29	90	54	457	336
Piombino	92	20	2	21	0	135	262
Porto Santo Stefano	64	33	2	11	0	110	128
Portoferraio	3	0	1	2	1	7	41
<b>Totale</b>	<b>416</b>	<b>216</b>	<b>45</b>	<b>146</b>	<b>58</b>	<b>881</b>	<b>1.022</b>
	Patenti rinnovate o sostituite						
	Entro le 12 miglia		Senza alcun limite		Navi da diporto	Totale 2015	Totale 2011
	Abilitazione limitata alle unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle unità a motore	Abilitazione completa			
Marina di Carrara	80	11	89	140	0	320	439
Viareggio	122	52	179	190	27	570	629
Livorno	294	58	276	235	58	921	912
Piombino	217	28	50	17	1	313	298
Porto Santo Stefano	83	32	104	129	20	368	359
Portoferraio	54	3	48	78	4	187	193
<b>Totale</b>	<b>850</b>	<b>184</b>	<b>746</b>	<b>789</b>	<b>110</b>	<b>2.679</b>	<b>2.830</b>
<i>Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCIAA Livorno su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, U.M.C.</i>							

Oltre agli Uffici Marittimi periferici anche la Motorizzazione civile gestisce un importante volume di pratiche relative alle licenze per la nautica da diporto. Sempre nel 2015, infatti, ha movimentato in Italia 22.250 patenti nautiche tra nuovi rilasci (9.292), rinnovi e sostituzioni (12.958). La competenza degli Uffici della Motorizzazione Civile è circoscritta alle 12 miglia dalla costa con netta prevalenza delle abilitazioni limitate alle sole unità a motore.

In Toscana gli U.M.C. hanno rilasciato nel complesso 374 nuove patenti, di cui 176 solo a Lucca, 13 a Grosseto e nessuna a Livorno. Le altre sono distribuite per ordine di numerosità tra Pisa, Pistoia e Arezzo. Decisamente più consistenti i dati relativi a rinnovi e sostituzioni che a livello regionale risultano 842, di cui oltre la metà gestiti su Lucca, una buona parte a Pisa ed il resto tra Pistoia, Firenze, Grosseto, Massa Carrara ed in minima parte a Siena.

In linea con quanto verificato sin ora, rispetto al 2011 anche negli Uffici della Motorizzazione civile si verifica una contrazione dei primi rilasci ed un incremento delle pratiche di sostituzione e rinnovo.

Tirando le somme tra gli Uffici Marittimi periferici e quelli della Motorizzazione civile nel 2015 sono state rilasciate 21.985 nuove patenti in Italia di cui 1.258 in Toscana; in entrambi i casi numeri inferiori al 2011. Per rinnovi e sostituzioni il totale è 41.127 per l'Italia di cui 3.521 per la Toscana, dato in aumento sul 2011.

**Tab. 6 - Patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate e sostituite dagli Uffici Marittimi periferici e da quelli della Motorizzazione civile per Toscana e Italia - Anni 2011 e 2015**

Ente di rilascio	Area geografica	Nuove patenti		Rinnovi e sostituzioni	
		2011	2015	2011	2015
Uffici Marittimi periferici	Toscana	1.022	881	2.830	2.679
	Italia	16.526	12.693	25.202	28.169
Uffici Motorizzazione civile	Toscana	490	377	748	842
	Italia	14.659	9.292	11.490	12.958
Totale	Toscana	1.512	1.258	3.578	3.521
	Italia	31.185	21.985	36.692	41.127

Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCIAA Maremma e Tirreno su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di porto

Il pesante calo che ha interessato in Italia le nuove patenti nautiche è stato oggetto di alcune riflessioni anche da parte di CNA che in occasione del SEATEC 2016 a Massa Carrara ha sottolineato come in Francia, le patenti rilasciate ogni anno sono circa 90.000, molte più che nel Bel Paese. Un'osservazione che la dice lunga sulla crisi "vocazionale" per il mare da parte del mercato interno che toglie forza alla ripresa del settore, al momento alimentata dal mercato estero. In occasione del citato salone Giannecchini, presidente CNA Nautica Toscana, ha affermato che *"la Toscana è leader mondiale del settore con oltre il 25 % della produzione mondiale dei superyachts di oltre 30 metri grazie alla capacità ed alle competenze delle tante piccole imprese altamente specializzate che compongono il distretto nautico toscano,"* ed ipotizzato per il 2016 un incremento del 6% per il mercato delle imbarcazioni oltre i 50 metri. Per gli addetti ai lavori la sfida sta nell'intercettare questo trend. Livorno in tale versante sarebbe già in vantaggio, visto che in alcuni cantieri vengono costruite imbarcazioni di oltre 100 metri. Per questo motivo le associazioni di categoria del settore ritengono necessario che la costa toscana *"si doti di infrastrutture adatte ad accogliere gli yachts di grandi dimensioni, e di aree che servano per il refitting in modo da offrire un sistema integrato di servizi che vada dalla produzione alla manutenzione, al restauro e alla trasformazione"*. Anche su quest'ultimo aspetto Livorno presenta una dotazione importante con manodopera sempre più specializzata, avvalendosi anche di un indotto sempre più qualificato.

## 2.5- Il valore aggiunto nella filiera *Movimentazione merci e passeggeri via mare*

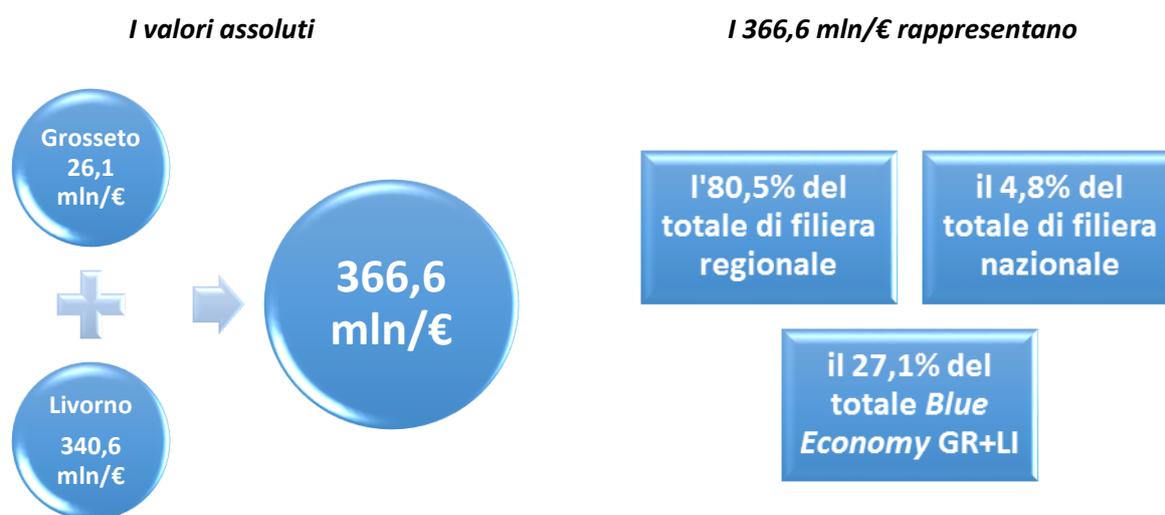
A livello nazionale, nel 2015, questa filiera ha prodotto quasi 8 miliardi di valore aggiunto di cui 455,4 mln/€ sono da imputare alla Toscana.

Nella costa grossetana operano alcune imprese specializzate nella ristrutturazione di imbarcazioni storiche prevalentemente a vela, imprese riconosciute come "eccellenze" nazionali potenzialmente in grado di intercettare anche il previsto sviluppo del mercato vela e di competere con cantieri internazionali specializzati. In relazione a ciò si segnala, per l'appunto, l'interessante sviluppo del mercato delle imbarcazioni a vela. Risulta infatti significativamente cresciuta l'incidenza di questa tipologia di natanti sull'immatricolato complessivo: per l'area di interesse delle province di Livorno e Grosseto si passa dal 26% del 2011 al 27,6% del 2015, per la Toscana dal 21,9% al 23,8%, per l'Italia da 19,2% a 19,4%). In considerazione di ciò tutte le attività connesse allo sviluppo della "Vela" nel suo complesso possono costituire un nuovo filone di sviluppo del Made in Italy.

Un'altra interessante opportunità di *business* per il territorio potrebbe essere rappresentata dai *porti a secco*, i quali risultano ancora pochi in Italia e nessuno di una certa rilevanza in Toscana. Si tratta di una sorta di parcheggio per barche di piccole dimensioni a riparo di capannoni, o all'aperto, e comunque in territori adiacenti al mare in modo da consentire veloci operazioni di collocamento in acqua e viceversa. Tali "porti" costituiscono una soluzione economica ed a basso impatto ambientale per la piccola nautica; soluzione molto più diffusa all'estero (Stati Uniti, Francia e paesi scandinavi) che in Italia.

**Graf.51 – Il Valore aggiunto della filiera *Movimentazione merci e passeggeri via mare* – Anno 2015**

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio*



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CClAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Con 366,6 mln/€ di valore aggiunto *Movimentazione merci e passeggeri via mare* è una delle filiere *Blue* che offre il maggior contributo alla determinazione del valore complessivo dell'*Economia del mare* dell'area che va da Collesalveti a Capalbio (27,1%). La maggior parte del valore indicato deriva dalle attività livornesi che contribuiscono in maniera determinante al raggiungimento del dato regionale su cui Livorno e Grosseto incidono per l'80,5%. Il valore aggiunto realizzato nelle due province rappresenta inoltre il 4,8% del totale nazionale di filiera.

Rispetto al 2011 la performance del VA di filiera è positiva in tutti gli ambiti territoriali presi in esame: Livorno +18,2%, Grosseto +0,6%, Toscana +18,9%, Italia +13,5%. Per spiegare tale trend occorre analizzare separatamente l'andamento del traffico merci da quello passeggeri.

Nel 2015 in Italia sono state oggetto di import-export via mare oltre 231 milioni di tonnellate di merce<sup>34</sup> equivalenti al 52,3% della merce scambiata dall'Italia con il resto del mondo. Rispetto al 2011 gli scambi commerciali dell'Italia si sono ridotti del 6,5% ed ancor più quelli realizzati via mare (-9,5%). Tale diversa variazione ha portato ad una contrazione dell'incidenza degli scambi via mare rispetto alle tonnellate complessivamente commercializzate con l'estero, passando dal 53,9% del 2011 all'attuale 52,3%. C'è da dire, tuttavia, che nell'ultimo anno si sono manifestati importanti segnali di ripresa sia dei traffici complessivi che di quelli via mare. I primi sono cresciuti del 5,7% ed i secondi dell'8,7%, portando l'incidenza dei trasporti

<sup>34</sup> Fonte Statistiche Assoportori pubblicate sul sito ufficiale Assoportori

marittimi sul totale scambiato dal 50,9% del 2014 al recente 52,3%. Il trasporto marittimo resta comunque la principale modalità di trasferimento delle merci, quanto meno nelle operazioni commerciali intercontinentali, nonché la principale via di approvvigionamento del manifatturiero stante la scarsità di materie prime nazionali.

Sul versante dei traffici interni il peso del trasporto su gomma è, per ovvie ragioni, maggiore ma negli ultimi anni l'utilizzo della via marittima è stato fortemente incentivato tanto che nel 2014 la quota merci transitata via mare ha raggiunto il 26,4%.

Sul finire del 2016 è stato compiuto un altro importante passo avanti con il via libera della Commissione europea al *Marebonus*. Si tratta di un contributo da versare ai camionisti che sceglieranno di caricare i propri TIR sulle navi traghetto in alternativa alle autostrade da percorrere su gomma.

Secondo Confitarma una volta a regime il "*Marebonus*" toglierà dalla strada circa 800 mila TIR all'anno con un risparmio per la logistica italiana di 260 milioni di euro all'anno a cui si associa un positivo impatto sull'ambiente. Ma c'è di più. Insieme al *Marebonus* Bruxelles ha sbloccato anche il *Ferrobonus* ossia i contributi per chi preferisce il trasporto ferroviario a quello su gomma. Entrambi gli incentivi avranno un impatto importante non solo per l'Italia ma in particolare per il Porto di Livorno. L'impatto del *Ferrobonus* lo si vedrà anche grazie all'apertura del raccordo ferroviario tra le banchine containers e la rete nazionale che ha reso il Porto di Livorno primo in Italia per treni blocco destinati ai grandi interporti del centro e nord Italia. Al contempo i vantaggi del *Marebonus* deriveranno dal fatto che sui ro/ro Livorno ha un record se non nazionale almeno tirrenico con tutte le più importanti compagnie dei traghetti merci che transitano sulle banchine labroniche. In proposito resta ancora aperto, tuttavia, il nodo del ridotto numero di banchine disponibili. Torna così ad emergere come ostacolo allo sviluppo il dilemma infrastrutture.

In generale, il consenso della Commissione europea al *Marebonus* evidenzia come l'aspetto dei trasporti marittimi sia sempre più al centro delle politiche europee per l'impatto che gli stessi hanno sia sul fronte economico che su quello ambientale. Ad esempio l'Ue ha un interesse strategico nel promuovere l'utilizzo sempre maggiore del trasporto marittimo a corto raggio (*short sea shipping*) per il contributo che questa tipologia di navigazione può portare a due obiettivi prioritari di Bruxelles in materia di trasporti. E cioè:

- ridurre del 60%, entro il 2050, le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto Ue,
- permettere, entro il 2030, il passaggio del 30% del trasporto merci su strada superiore ai 300 km ad altre modalità di trasporto.

Analizzando lo specifico movimento merci realizzato dai porti italiani<sup>35</sup> nel 2015 la performance risulta negativa sia rispetto al 2011 (-7,9%) sia al 2014 (-3,8%). Il volume dei traffici portuali supera ampiamente i 400 milioni di tonnellate di merce ed include anche i movimenti di cabotaggio, ovvero tra porti italiani. Una importante ripresa del traffico merci si è materializzata nel 2016, ripresa che ha coinvolto in particolare il porto di Livorno.

Passando al traffico passeggeri nel 2015 sono transitati nei porti italiani oltre 45 milioni di persone<sup>36</sup> in aumento del 4,5% rispetto al 2014 ma in calo dell'1,8% sul 2011. All'interno di questa tipologia di traffico occorre operare un importante distinguo tra passeggeri di navi, aliscafi e traghetti e navi da crociera. I primi

<sup>35</sup> Fonte Statistiche Assoporti pubblicate sul sito ufficiale Assoporti

<sup>36</sup> Fonte Statistiche Assoporti pubblicate sul sito ufficiale Assoporti

sono in prevalenza diretti o provenienti da altri porti italiani (86,1%<sup>37</sup> dei casi) e stando ai dati Censis/ISTAT risultano in calo da alcuni anni<sup>38</sup>. Diversamente, il numero dei crocieristi registra una variazione 2011-2015 positiva<sup>39</sup> ma con varie oscillazioni nell'arco del periodo. Si tratta di un settore d'interesse crescente per l'impatto economico che sembra avere sui territori interessati ma anche per il trend fondamentalmente positivo mostrato. Il turismo crocieristico costituisce un attivatore economico importante per le possibili ricadute economiche ed occupazionali su numerosi settori, a beneficio delle imprese e delle comunità locali.

In generale a livello nazionale si rileva una certa discordanza tra il notevole incremento del valore aggiunto relativo alla filiera *Movimentazione merci e passeggeri* (+13,5% Italia) ed il trend dei traffici realizzato nel lungo periodo (2011/2015) che risulta negativo sia per le merci che per i passeggeri. Qui entrano in gioco diversi fattori ed ipotesi, la prima delle quali si riferisce ad una crescita dei traffici a più alto valore aggiunto abbinata ad un calo generalizzato dei traffici complessivi ed in particolare di quelli di maggior peso (tonnellate) ma a minor valore aggiunto. La seconda ipotesi riguarda l'evoluzione e l'impatto del traffico passeggeri sul movimento generale dei porti e sul valore aggiunto di settore evidenziato. Su entrambe le ipotesi incidono sicuramente due fattori: l'andamento dei prezzi e dei costi di entrambe le tipologie di traffico, nonché la pesante fase recessiva che ha interessato l'economia mondiale.

I territori d'interesse della nuova Camera di commercio della Maremma e del Tirreno hanno un peso importante nel settore della *Movimentazione merci e passeggeri* nonché una performance che recentemente per Livorno può definirsi eccezionale.

Il traffico merci interessa prevalentemente il *Porto di Livorno* che nel 2015 ha superato i 32 milioni di tonnellate, in aumento del 15,4% rispetto al 2014 e del 10,2% sul 2011. Il trend è positivo per tutte le tipologie di traffico ad eccezione delle rinfuse solide. Dopo aver attraversato alcuni momenti difficili (per il periodo qui di interesse tra il 2011 ed il 2013) il traffico merci di Livorno sembra aver ripreso pienamente il suo ruolo nella portualità italiana. Livorno infatti risulta: il quinto porto italiano per traffico containers, lo scalo italiano di riferimento per quanto riguarda il traffico ro/ro, uno dei centri nevralgici per lo sviluppo delle Autostrade del mare. Queste ultime, al momento, per Livorno si sostanziano nei seguenti collegamenti: Livorno – Tunisi per la Tunisia; Livorno - Olbia, Cagliari e Golfo Aranci per la Sardegna; Livorno - Catania, Palermo per la Sicilia; Livorno - Barcellona, Valencia per la Spagna; Livorno - Bastia per la Corsica.

Quanto al *Porto di Piombino* nel 2015 ha movimentato quasi 5 milioni di tonnellate di merce registrando un incremento del 3,7% rispetto all'anno precedente. Piombino, nato come porto industriale a servizio del polo siderurgico, ha registrato una contrazione del traffico merci rispetto al 2011 che supera il 20% (oltre un milione di tonnellate in meno) a seguito della grave crisi che ha colpito le acciaierie locali.

Le prospettive del traffico merci di Piombino potrebbero migliorare sia nel caso in cui il noto progetto Aferpi acquisisse concretezza, sia in caso di realizzazione del progetto del Palm Oil Hub. Quest'ultimo, di recente formulazione, rinnova le potenzialità di cooperazione strategico commerciale tra l'Italia e l'Indonesia con possibilità di nuove partnership di medio-lungo termine. Tra le altre prospettive di sviluppo del porto di Piombino c'è anche quella legata al suo possibile divenire polo specializzato di eccellenza nazionale dedicato allo smantellamento, demolizione, refitting etc. delle navi.

<sup>37</sup> Pag. 144 del V Rapporto sull'Economia del Mare del Censis

<sup>38</sup> Pag. 144 del V Rapporto sull'Economia del Mare del Censis

<sup>39</sup> Dati Cemar, provvisori per il 2015, Tab. 3.19 del V Rapporto sull'Economia del Mare del Censis

Diversi anni fa *Porto S. Stefano* era interessato da un significativo traffico commerciale di fosfati, oggi totalmente scomparso a seguito della chiusura degli impianti del complesso chimico sito ad Orbetello- Scalo. Dal 2000 non si registrano più arrivi di navi mercantili. La perdita del traffico commerciale è dovuta soprattutto alla limitata sicurezza nautica del porto ed alla inadeguatezza della viabilità che collega il centro costiero alla viabilità nazionale ed il suo abbandono è giustificato dalle modeste ricadute economiche (soprattutto per la città) e dall'impatto negativo del transito dei mezzi gommati sulla viabilità cittadina. In definitiva, le merci varie transitate nel porto, con destinazione Giglio o Giannutri, di norma non superano le 16.000 tonnellate annue e si riferiscono esclusivamente all'approvvigionamento commerciale per le due isole.

Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano generano un traffico passeggeri traghetti tra i più importanti a livello nazionale. Nel 2015 il Porto di Piombino ha nuovamente superato i 3 milioni di passeggeri (+2,4% rispetto al 2014) ma non si raggiungono ancora i livelli del 2011 (oltre 3,2 milioni). La sola tratta elbana interessa 2,8 milioni di passeggeri, ovvero la maggior parte di quelli oggetto del traffico di Piombino (96,7%). Per la restante parte si tratta di soggetti in transito da e per la Sardegna.

Per Livorno il traffico traghetti è quantificabile per il 2015 in circa 2,7 milioni di passeggeri, in crescita rispetto al 2014 (+6,2%) ma non sufficiente, anch'esso, a coprire il divario con il 2011 quando i passeggeri superavano i 3 milioni (calo equivalente al -13,3%). Stando ai dati recentemente diffusi dall'Autorità portuale, il 2016 si è chiuso con un forte incremento del traffico passeggeri (+26,1%), buone le prospettive anche per 2017.

Porto Santo Stefano costituisce il punto di riferimento per i collegamenti con l'Isola del Giglio e l'isola di Giannutri. Nel 2015 i passeggeri imbarcati a Porto Santo Stefano con destinazione le due isole sono stati 203.295, il 5,2% in meno rispetto al 2011. Tale calo può essere spiegato, tra le diverse cause, sia in generale dalla contrazione dei consumi ma anche dall'aumento dei costi dei biglietti da e per le isole. I passeggeri diretti all'Isola del Giglio costituiscono il 96% di quelli complessivamente imbarcati a Porto S. Stefano mentre il traffico verso Giannutri riguarda poco più di 7 mila persone.

Nel segmento *cruise* il primato è detenuto dal porto di Civitavecchia con oltre 2 milioni di passeggeri seguito da Venezia, Napoli, Savona, Genova e Livorno. Quest'ultima nel 2015 ha raggiunto quota 697.955 passeggeri (+11,4% rispetto al 2014) e 369 navi (+8,2%), un trend positivo da tempo atteso. Il Porto di Livorno è, tuttavia, ancora lontano dai valori 2011, quando aveva sfiorato il milione di crocieristi, tanto che, rispetto ad allora, si parla di un calo del 29% circa. Il 2016 ha tuttavia confermato per Livorno il trend positivo di questa tipologia di traffico. Citando i recenti dati dell'Autorità portuale si parla di 807.935 crocieristi in un anno, ovvero il 15,8% in più del 2015.

Dal 2016 anche Piombino è coinvolta nel traffico crocieristico, il cui sviluppo è balzato di recente al centro dell'interesse delle istituzioni locali e degli operatori privati del turismo e non. Tale interesse ha portato al porto di Piombino 5 navi da crociera (di cui una in transito due volte) per un totale di oltre 2.600 passeggeri<sup>40</sup> come primo lancio dell'area Piombino-Val di Cornia-Isola D'Elba nel segmento *cruise*.

La zona dell'Argentario è da alcuni anni interessata da un traffico crocieristico legato a navi di piccole dimensioni che offrono tuttavia un itinerario volto ad intercettare una clientela internazionale sempre più esigente ed alla ricerca di possibilità di conciliare tra di loro interessi enogastronomici, storico-culturali, di relax e benessere.

<sup>40</sup> [http://www.comune.piombino.li.it/archivio15\\_notizie-e-comunicati\\_0\\_4667\\_645\\_1.html](http://www.comune.piombino.li.it/archivio15_notizie-e-comunicati_0_4667_645_1.html)

Nel 2015 Porto Santo Stefano e Porto Ercole sono stati protagonisti di un movimento crocieristico misurabile in 18 scali nave e 1.325 passeggeri. Nel 2016 è stato dato avvio ad un importante progetto volto allo sviluppo di questa specifica tipologia di turismo: PortArgentario<sup>41</sup> Il progetto è stato inaugurato con l'arrivo della Sea Dream II giunta a Porto Ercole a maggio 2016 con un centinaio di passeggeri a bordo. Si tratta di una nave di dimensioni medie che ha base a Montecarlo e che è prevalentemente dedicata a crociere nel Mediterraneo. Grazie al progetto PortArgentario il 2016 si è chiuso con 10 scali navi e 2.115 passeggeri, tra cui sono da annoverare i 2 scali di Agosto ed altri due di Ottobre che hanno interessato ben 400 passeggeri a scalo. Si tratta in sostanza di una tipologia di traffico diversa da quella di Livorno che tuttavia arricchisce e completa l'offerta disponibile nell'area di interesse del tessuto imprenditoriale sottostante alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.

Il perché di tanto interesse per questo settore lo spiega chiaramente Risposte Turismo<sup>42</sup> in uno studio commissionato qualche anno fa dalla Camera di Commercio di Livorno: *“Si tratta infatti non solo di uno dei comparti più interessanti nel panorama degli ultimi anni all'interno del macrosettore dei viaggi e delle vacanze, ma anche di un business che si compone di una più articolata filiera che ingloba produzioni materiali e immateriali non a "diretto contatto" con il fruitore finale, dunque il crocierista. Al suo interno possono – e devono – essere infatti ricondotti tutti i processi, e pertanto tutte le aziende, che consentono innanzitutto la costruzione degli impianti di produzione (le navi) e quella degli impianti ricettivi (i porti), processi che, come è poi non così difficile immaginare, coinvolgono un numero altissimo di aziende, ciascuna, per peculiarità, competenze, localizzazione, adatta ad intervenire e contribuire alla realizzazione degli output. Ma la produzione crocieristica si identifica anche attraverso l'azione e il lavoro di altre aziende che rendono possibile lo sviluppo degli itinerari delle navi e la cura dei passeggeri, da interventi tecnici di riparazione alla gestione degli approvvigionamenti, dai rifornimenti di carburante all'assicurare tutte le condizioni e tutti i permessi per consentire l'arrivo di navi e passeggeri nei porti, e dunque nei Paesi, previsti dall'itinerario. E come escludere, ad esempio, le operazioni di supporto finanziario e di copertura assicurativa così come il complesso degli investimenti e delle azioni per affrontare e gestire tanto le politiche di promozione quanto quelle di distribuzione del prodotto?”* [...] *“Il traffico e le attività crocieristiche comportano spese e investimenti che garantiscono ricadute economiche (oltre che occupazionali) ai territori coinvolti da tale fenomeno e da tale industria.”* Lo studio si riferisce nello specifico alle spese a terra di crocieristi ed equipaggio, alle spese delle compagnie di crociera per le operazioni presso i porti (es: approvvigionamento) ed, infine, agli investimenti prevalentemente di tipo infrastrutturale sostenuti dal porto per l'attività crocieristica.

Molte città portuali interessate dal fenomeno hanno realizzato indagini sul valore economico del crocierismo per il territorio. Su Livorno ne ha realizzata una il Comune<sup>43</sup> nel 2011, nella quale *“...veniva stimato come i crocieristi che avevano visitato la città di Livorno in maniera più o meno esclusiva fossero stati oltre 266.000, tra i quali è compresa la quota di coloro che, pur svolgendo escursioni fuori dal capoluogo, hanno dedicato qualche ora per visitare la città. La spesa diretta generata da questo tipo di crocieristi era stata stimata in oltre 5,1 milioni di euro per il territorio comunale, valore che saliva per la Toscana ad una spesa di ulteriori 80,5 milioni di euro. Spesa in gran parte intercettata dai fornitori dei servizi connessi alle escursioni verso l'entroterra, in parte destinati ai consumi personali dei crocieristi”*. Se associamo gli stessi dati di consumo

<sup>41</sup> Iniziativa partita proprio nel 2016 e nata dalla collaborazione tra l'Autorità portuale regionale toscana ed il Comune di Monte Argentario per lo sviluppo nel tempo del Turismo Crocieristico sulle aree portuali di rispettiva competenza ovvero Porto S. Stefano e Porto Ercole. Per il 2016 il progetto ha previsto in tutto 13 scali tra maggio ed ottobre.

<sup>42</sup> Risposte Turismo è una rete di consulenti, ricercatori ed esperti, specializzata nel fornire soluzioni progettuali ed operative ad organizzazioni, enti ed imprese appartenenti/interessate al settore turistico, soluzioni a supporto delle quali vengono realizzati studi specifici sul settore e su particolari comparti come quello crocieristico.

<sup>43</sup> Centro Studi Turistici, Osservatorio turistico del Comune di Livorno, 2011

(17,9 euro media pro capite giornaliera) al traffico crocieristi del 2015 otteniamo un'ipotesi di spesa sul territorio di circa 12,5 milioni di euro contro i 17,6 mln/€ calcolati per il 2011. Attribuendo la stessa ipotesi di spesa giornaliera ai passeggeri cruise 2016 il valore degli acquisti realizzati nel comune di Livorno da questi turisti si aggira intorno ai 14 mln/€.

Per il Porto di Livorno la stagione crociere 2016 ha significato anche un aumento di scali in *home port* (come per MSC Armonia) grazie anche al miglioramento del Terminal Alto Fondale. Grandi attese anche per il 2017: la messa in disponibilità della Calata Orlando consentirà di aumentare il numero di navi *cruise* in accoglienza giornaliera; il gran lavoro volto al miglioramento dei servizi a terra renderà il porto senz'altro più appetibile per gli operatori.

**Tab. 7 – Stima dei capitoli di spesa dei crocieristi nella città di Livorno - 2011**

Settore di acquisto	PROCAPITE in euro	QUOTA % SUL TOTALE	COMPLESSIVA in milioni di euro
Ristorazione, bar, gelateria	4,90	27,1%	1,38
Shopping, abbigliamento, calzature	7,10	39,6%	2,02
Musei, mostre, attività culturali	0,70	4,2%	0,21
Prodotti enogastronomici	1,70	9,5%	0,49
Visite guidate o altri servizi turistici	2,10	11,8%	0,60
Altri prodotti (servizi, souvenir, ...)	1,40	7,7%	0,39
<b>TOTALE</b>	<b>17,90</b>	<b>100%</b>	<b>5,09</b>

Fonte: Centro Studi Turistici, Osservatorio Turistico del Comune di Livorno, 2011.

## 2.6- Il valore aggiunto nella filiera *Servizi di alloggio e ristorazione*

Questa filiera a livello nazionale vale quasi 13 miliardi di euro (valore aggiunto 2015) il dato più elevato tra tutte le filiere *Blue*. Tale primato si conferma valido anche per la Toscana dove il valore aggiunto della filiera è di 1.038,3 mln/€, alla cui determinazione contribuiscono in modo significativo Grosseto e Livorno rispettivamente con 222,8 mln/€ e 377,3 mln/€ per un totale di 600,1 mln/€. Tale importo costituisce il 57,8% del totale di filiera regionale, il 4,7% del totale di filiera nazionale ed, infine, il 44,4% del valore aggiunto complessivo dell'*Economia del mare* tra Collesalveti e Capalbio.

Si tratta della filiera che contribuisce maggiormente alla determinazione del valore aggiunto della *Blue economy* a tutti i livelli territoriali. Tuttavia, l'andamento della ricchezza prodotta rispetto al 2011 risulta fortemente diversificato a seconda del territorio osservato.

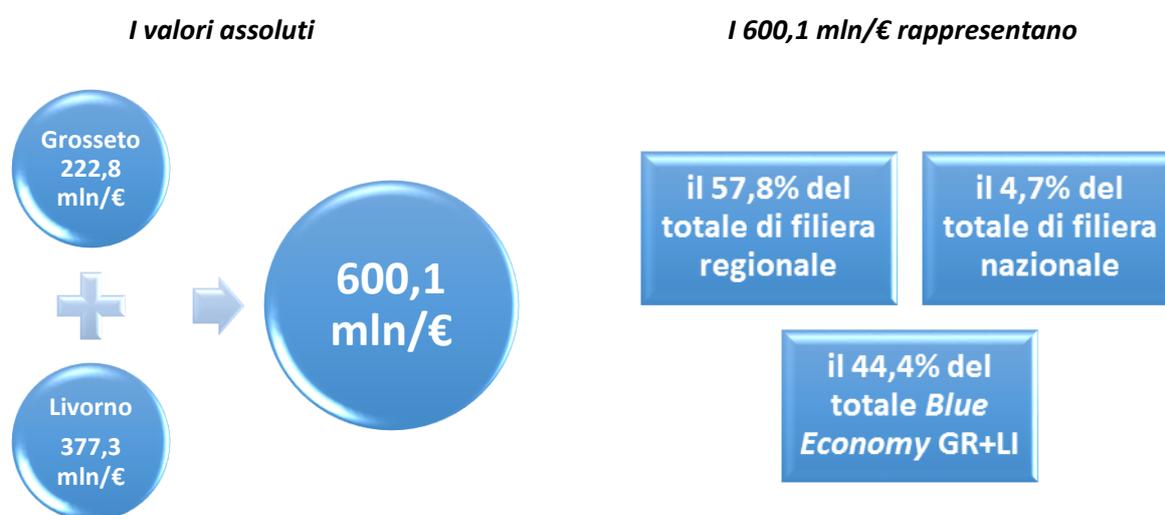
La performance risulta positiva sia a livello regionale (+1,8%) che livornese (+8,2%), mentre la variazione calcolata per Italia (-1,8%) e Grosseto (-1,2%) è negativa.

Molti i fattori in gioco che potrebbero essere presi in esame per spiegare questa marcata differenza di andamento. In questo contesto focalizzeremo, tuttavia, l'attenzione soltanto su alcuni di questi aspetti sia perché ci sembrano maggiormente significativi sia perché in merito ad essi disponiamo di alcuni dati di riferimento.

La forte crisi economica internazionale, la minaccia degli attentati terroristici e l'aggravamento del problema occupazionale interno hanno sicuramente inciso sull'andamento del settore il cui valore aggiunto risulta in diminuzione nonostante la propensione imprenditoriale degli italiani sia cresciuta. Alcune regioni d'Italia hanno mostrato comunque un interessante trend positivo, tra queste la Toscana ed in particolare Livorno dove rispetto al 2011 il valore aggiunto è cresciuto, nell'ordine, dell'1,8% e dell'8,2%. Più in linea con il dato nazionale (-1,8%) invece Grosseto (-1,2%) che resta comunque una meta molto ambita soprattutto per gli stranieri.

**Graf. 52 – Il Valore aggiunto della filiera Servizi di alloggio e ristorazione – Anno 2015**

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio*



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Il 2015 è stato comunque un anno eccezionale per gran parte della Toscana e la variazione “secca” sul 2011 non rende giustizia al recente sviluppo positivo del settore. Si pensi che a Livorno nell’anno in esame si è assistito all’arrivo di poco più di 1,3 milioni di persone nelle strutture turistiche provinciali, presso le quali hanno soggiornato per più di 8,2 milioni di notti. Un dato eccezionale che fa assumere ai flussi turistici 2015 un valore tra i più alti degli ultimi anni: sia le presenze sia gli arrivi, infatti, sono risultati in aumento sul 2014 (rispettivamente del +2,2% e +2,1%). Con questi dati Livorno si conferma una delle maggiori province italiane per afflusso di turisti, solo considerando le presenze è seconda in Toscana dopo Firenze. Positivo anche il dato sulla permanenza media dei turisti pari a 6,2 notti, come nel 2014. Ma anche Grosseto ha beneficiato del “buon vento 2015”, tanto che, sull’intera provincia, la dinamica sul 2014 è fortemente positiva. Il trend positivo del turismo maremmano si deve agli arrivi degli stranieri. Dal 2011 al 2015, secondo i dati di Banca d’Italia<sup>44</sup>, gli arrivi di turisti stranieri in provincia di Grosseto sono aumentati del +25,5%. Ancora più marcata la crescita rispetto al 2014 arrivata a +38,1%. Nel 2015 infatti sono stati ben 261.000 i turisti stranieri che hanno scelto la Maremma per le loro vacanze. Trend positivo anche per quanto riguarda la permanenza media che nel 2015 ha fatto registrare oltre 1,5 milioni di presenze straniere nel grossetano, con un aumento del +26,7% rispetto al 2014, mentre dal 2011 al 31 dicembre 2015 la crescita è stata del +11,3%. Confrontando gli arrivi con le presenze, inoltre, emerge una permanenza media sul territorio decisamente

<sup>44</sup> Indagine campionaria dell’Ufficio Italiano Cambi realizzata tramite interviste. Le statistiche sono tratte dal sito Banca d’Italia

importante: 7,6 giorni, superiore al dato regionale (4,4). In forte aumento, infine, anche la spesa dei turisti stranieri presenti in Maremma: nel 2015 è stata di 140 milioni di euro, ossia il +25% rispetto al 2014 ed il +9,8% dal 2011. Ciononostante sembra essersi verificato un calo del valore aggiunto di settore.

Una riflessione a questo punto va fatta sulle caratteristiche metodologiche di definizione di un settore che in realtà è solo parzialmente collegato al turismo (ed in gran parte al mercato interno) e che soprattutto nella componente che riguarda la ristorazione presenta delle caratteristiche che ne condizionano l'andamento, ed in parte spiegano quel decremento del valore aggiunto così poco in sintonia con l'andamento dei flussi turistici. Bisogna, infatti, tener conto che l'esercizio della ristorazione non è limitato soltanto agli "esperti" del settore che operano con grande professionalità sul territorio. Tale ambito di attività negli ultimi anni è, infatti, divenuto anche una sorta di rifugio "imprenditoriale" per soggetti espulsi da altri contesti nel mondo del lavoro. Prova ne è il forte incremento della numerosità delle imprese. Queste avventure imprenditoriali, tuttavia, hanno spesso vita breve e scarsa redditività, peraltro in gran parte derivante dalla contrazione della capacità di spesa dei residenti a causa della crisi. Ecco che allora questa componente del settore frena la crescita del risultato complessivo.

Inutile dire che anche il turismo d'affari, e quindi il movimento connesso di alberghi e ristoranti, è stato fortemente ridotto dalla grave crisi che ha coinvolto la gran parte delle imprese dei settori economici dal manifatturiero all'edilizia, dal commercio ai servizi alla persona e così via...Di conseguenza la positività d'andamento si riconnette alla fine, in buona sostanza, ad una nicchia ristretta ovvero il turismo balneare straniero, il cui impatto positivo viene nel complesso "annacquato" dai risultati derivanti dalla componente interna.

## **2.7- Il valore aggiunto nella filiera *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale***

Questa filiera è per lo più poco conosciuta al di fuori degli addetti ai lavori. Eppure, in Italia genera un valore aggiunto che si aggira intorno ai 7 miliardi e mezzo di euro. Per la Toscana le attività di *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* valgono oltre 315 mln/€ di cui 93,4 imputabili all'area geografica di competenza di Livorno e Grosseto. In queste due province viene prodotto il 29,6% del valore aggiunto regionale di filiera e l'1,3% di quello nazionale. Si aggiunga che le attività in oggetto hanno un peso importante nell'*Economia del mare* dei territori interessati dalla CCIAA della Maremma e del Tirreno (6,9%).

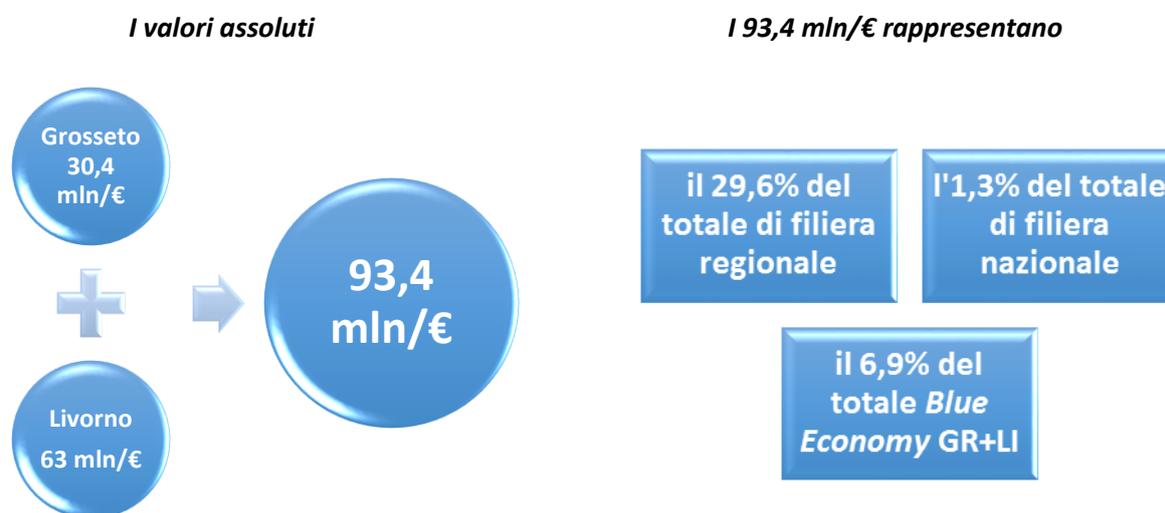
Rispetto al 2011 il valore aggiunto della filiera risulta in contrazione ovunque (Grosseto -15,2%, -2,9% Toscana e -4% Italia) eccetto che a Livorno (+1,8%).

In questo comparto rientrano anche le attività legate all'"Istruzione" connessa al mare ovvero le scuole per le patenti nautiche ad esempio. Come descritto nel paragrafo dedicato al valore aggiunto della *Cantieristica*, per varie ragioni l'andamento delle patenti nautiche presenta da alcuni anni un trend negativo, ed è pertanto probabile che ciò si ripercuota sul fatturato delle scuole di nautica.

Sono incluse nel comparto anche le scuole di vela e di surf, che tuttavia, a seconda delle modalità di costituzione e denuncia attività possono acquisire un diverso codice Ateco e quindi risultare presenti anche in altre filiere come quella delle *Attività sportive e ricreative* ad esempio. In ogni caso anche su questo genere di attività la debolezza della domanda interna pone un freno allo sviluppo del fatturato e del valore aggiunto connesso.

**Graf. 53 – Il Valore aggiunto della filiera Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale – Anno 2015**

*I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio*



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Più tipicamente ricondotte alla filiera in esame sono le attività di ricerca e di tutela ambientale in ambito marino: campionamento specie marine, studi relativi alla biologia marina, servizi inerenti alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema marino, laboratori "galleggianti" su imbarcazioni per attività di prelievo campioni sui fondali, servizi di valutazione dell'impatto ecologico in campo nautico e marittimo, servizi di ricerca per la tutela della biodiversità etc.. In questi contesti molto spesso le attività vengono realizzate grazie a capitali sia pubblici che privati ed anche in forma consortile. L'interesse verso questo genere di attività è senz'altro in crescita, per quanto la crisi economica e le politiche restrittive di governo abbiano ridotto anche in questo caso le possibilità di finanziamento e quindi di espansione del valore aggiunto derivante.

## **2.8- Il valore aggiunto nella filiera *Attività sportive e ricreative***

In Italia nel 2015 le *Attività sportive e ricreative* hanno generato una ricchezza pari a 2.475 mln/€ di cui il 7,3% (oltre 180 mln/€) ottenuti grazie al lavoro di imprese toscane. La Toscana ha potuto contare sul contributo delle *Attività sportive e ricreative* presenti tra Capalbio e Collesalveti. Su Grosseto a questa filiera si associano 32 mln/€ di valore aggiunto da sommare a quelli realizzati su Livorno (55,3 mln/€) per un totale pari a circa 87 mln/€. Tale cifra costituisce il 48,1% del totale di filiera regionale ed il 3,5% di quella nazionale. All'interno della *Blue economy* la filiera locale conta per il 6,5% più che nella media nazionale (5,8%).

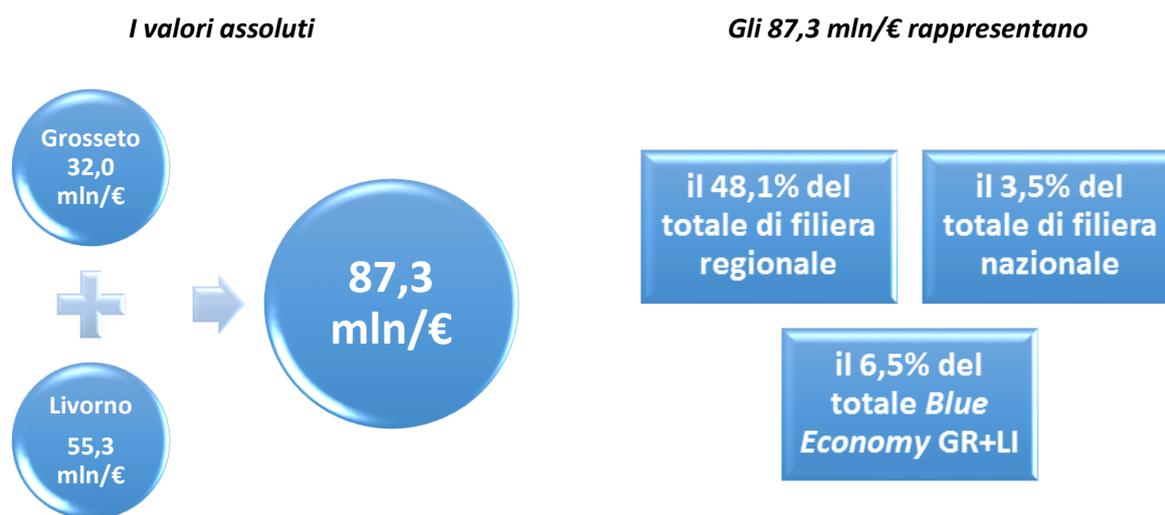
Rispetto al 2011 la ricchezza prodotta da questa filiera risulta in calo in tutti territori presi a riferimento (Grosseto e Italia -5,6%, Toscana -5,5%) eccetto che a Livorno dove cresce nella misura del 2%.

Come meglio dettagliato nell'Allegato A le attività incluse in questa filiera sono in alcuni casi connesse strettamente con la presenza del mare (es. stabilimenti balneari, scuole di vela o surf etc.) mentre per altri aspetti fanno parte dell'*Economia del mare* per il collegamento esistente con il turismo balneare (es. Attività

dei tour operator). La filiera include quindi una grande varietà di servizi che potrebbero avere andamenti diversi. Risulta pertanto difficile trovare cause specifiche a giustificazione dell'andamento del valore aggiunto descritto, fatta eccezione per la crisi economica generale che ha colpito sostanzialmente tutte le imprese.

**Graf. 54 – Il Valore aggiunto della filiera Attività sportive e ricreative – Anno 2015**

***I valori di Livorno e Grosseto e l'incidenza del VA della filiera delle due province sul totale di filiera regionale, nazionale e sulla Blue economy del territorio***



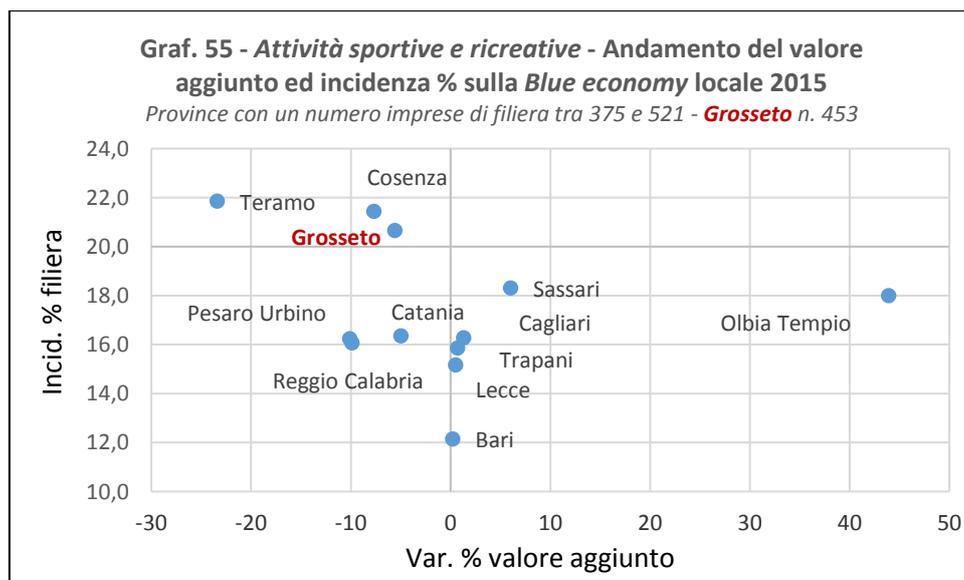
Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

E' interessante mettere a confronto il trend di comparto di Grosseto e Livorno con quello delle province costiere con simile numerosità d'impresa e raffrontarlo con il grado di incidenza della filiera sull'*Economia del mare* nel suo complesso.

L'andamento del valore aggiunto su Grosseto (per le 453 imprese della filiera) viene pertanto messo a confronto con quello realizzato sulle province evidenziate dal graf. 55, nel quale alla variazione del valore aggiunto viene associata anche l'incidenza percentuale della filiera sul totale *Blue economy*.

Grosseto pur essendo tra le province del gruppo (11 province vedere graf.53) con la maggior incidenza della filiera sulla *Blue economy* locale (per numero di imprese) registra un'importante contrazione del valore aggiunto rispetto al 2011. Appare, tuttavia, peggiore la situazione di Teramo e Cosenza dove la filiera impatta ancor di più sull'imprenditoria *Blue* e perde una quota maggiore della ricchezza prodotta nel 2011.

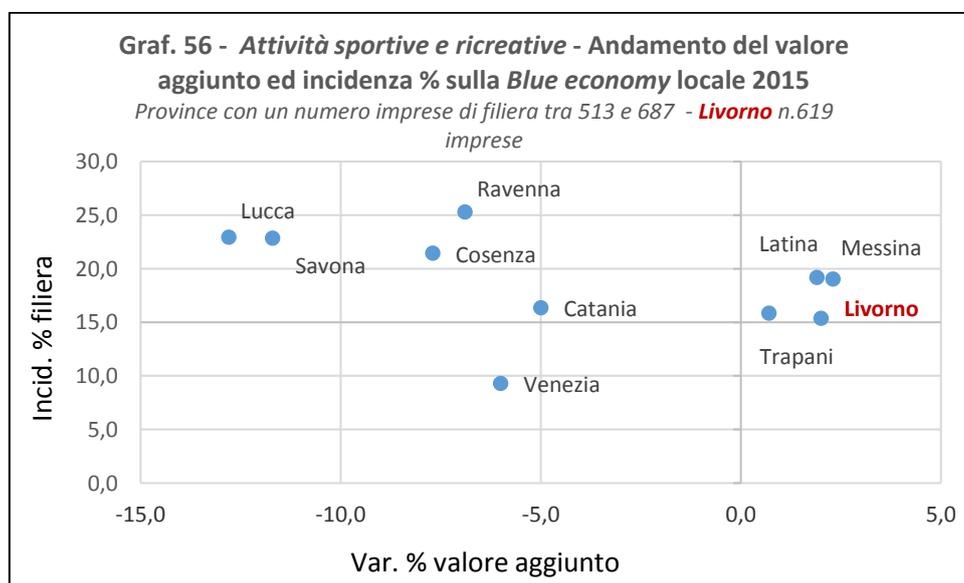
Sono invece 4 le province appartenenti alla fascia dimensionale interessata che presentano variazioni 2011/2015 poco significative del valore aggiunto e con un'incidenza della filiera sull'*Economia del mare* inferiore a quella di Grosseto. Con riferimento a quest'ultimo indicatore si collocano al di sotto del 20,7% di Grosseto anche Pesaro-Urbino, Catania e Reggio Calabria dove la contrazione della ricchezza prodotta dalle *Attività sportive e ricreative* è piuttosto marcata. Presentano una buona performance Sassari e Olbia-Tempio, da ritenersi eccezionale il risultato di quest'ultima.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

Livorno, che su questa filiera ha 619 imprese, viene invece confrontata con Lucca, Savona, Cosenza, Ravenna, Catania, Venezia, Messina, Trapani e Latina (graf. 54).

Nel complesso Livorno associa un buon trend del valore aggiunto ad un incidenza significativa della filiera sulla *Blue economy* locale, similmente a Messina e Latina. Si posiziona non molto distante Trapani che chiude il gruppo delle province con trend positivo.



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

La parte sinistra del grafico raccoglie le province per le quali si registra una contrazione della ricchezza prodotta dalle *Attività sportive e ricreative* nel periodo 2011-2015. Ai fini del trend finale dell'*Economia del mare* e di quella provinciale complessiva le situazioni peggiori sono quelle di Lucca e Savona dove la categoria di attività oggetto di analisi incide in modo significativo sulla *Blue economy* locale ma presenta un trend negativo importante del valore aggiunto.

Alla luce della situazione economica generale il posizionamento di Grosseto e Livorno nei grafici descritti è da ritenersi abbastanza soddisfacente.

## 2.9 Andamento di valore aggiunto e imprese a confronto

La tab.8 mette a confronto le variazioni percentuali intervenute sul valore aggiunto con quelle relative alla numerosità delle imprese. In molti casi le variazioni delle due variabili hanno segno opposto ed intensità molto diverse. Sembra quasi non esistere un nesso tra la dinamica del valore aggiunto e quella del sistema imprenditoriale. Dinamiche che comunque risentono da un lato, delle specificità delle singole filiere (es. la citata scarsa redditività della neo imprenditorialità di "rifugio" nel comparto dei servizi di ristorazione), e dall'altro dalla vischiosità temporale connessa al raggiungimento progressivo dei risultati di bilancio.

Le singole filiere hanno poi andamenti molto diversi a seconda anche del territori.

Tab. 8 - Confronto tra le variazioni percentuali 2011/2015 del valore aggiunto e del tessuto imprenditoriale per le singole filiere dell' <i>Economia del mare</i> per Livorno, Grosseto, Toscana e Italia								
	Filiere Ittica		Estrazioni marine		Cantieristica		Movimentazione merci e passeggeri via mare	
	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese
LIVORNO	2,9	-2,9	-98,1	-0,4	1,3	-9,8	18,2	2,9
GROSSETO	4,1	0,8	43,6	-0,4	-13,2	-5,0	0,6	-0,3
TOSCANA	4,2	-1,8	-96,3	-1,6	4,5	-6,1	18,9	-2,5
ITALIA	1,2	-1,2	-11,4	-11,0	-2,2	-4,9	13,5	0,2
	Servizi alloggio e ristorazione		Ricerca, regolam., tutela ambiente		Attività sportive e ricreative		Totale	
	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese	Valore aggiunto	Imprese
LIVORNO	8,2	9,7	1,8	21,1	2,0	2,9	-21,6	4,1
GROSSETO	-1,2	7,1	-15,2	51,6	-5,6	4,4	-3,6	4,2
TOSCANA	1,8	9,5	-2,9	37,0	-5,5	5,6	-8,5	4,2
ITALIA	-1,8	12,0	-4,0	22,2	-5,6	5,7	-0,4	5,2

Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

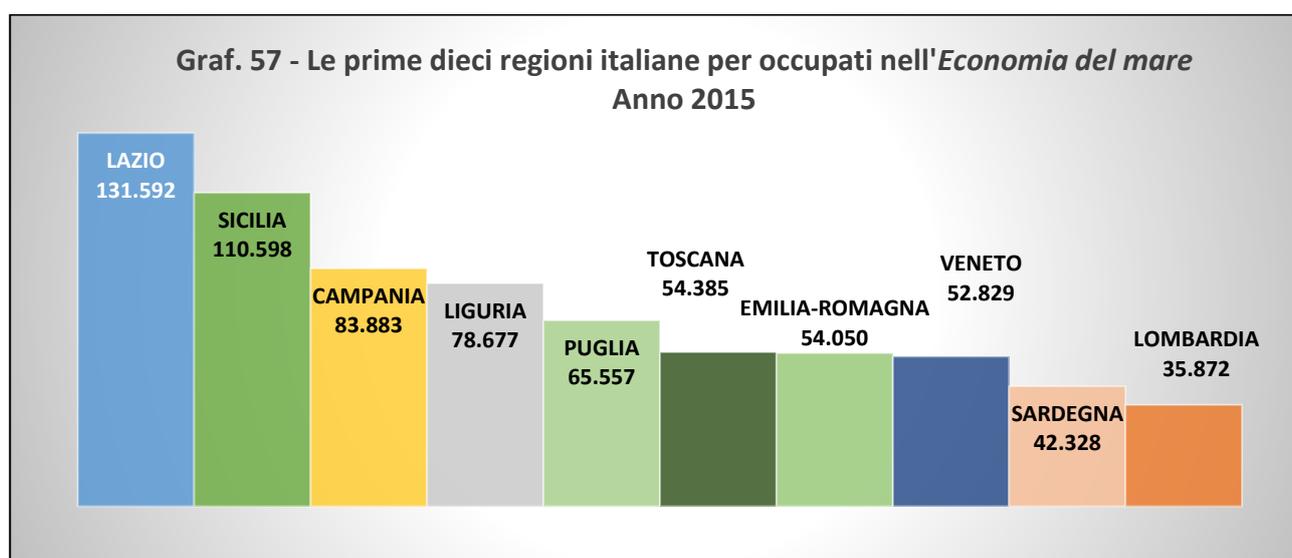
Interessante come il trend particolarmente positivo del valore aggiunto della *Filiere Ittica* e della *Movimentazione merci e passeggeri* si associ ad una sostanziale involuzione del tessuto imprenditoriale (fa eccezione l'*Ittica* a Grosseto e la *Movimentazione merci e passeggeri* in Italia). Viceversa nelle *Attività sportive e ricreative* l'aumento delle imprese è notevole ma si associa per lo più (Livorno a parte) ad un decadimento del valore aggiunto prodotto. Qualcosa di simile avviene anche per i *Servizi di alloggio e ristorazione* con riferimento a Grosseto ed alla media nazionale mentre a Livorno e nella Toscana in generale il valore aggiunto si muove in sintonia con il tessuto imprenditoriale. Molto diversificata e complessa la situazione della *Cantieristica* dove comunque prevalgono variazioni negative per entrambe le variabili in esame. Infine, per quanto riguarda le *Estrazioni marine* e le *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* è bene ricordare che la particolare intensità delle variazioni dipende dalla presenza di poche grandi imprese che

spesso operano su progetti specifici per periodi limitati. Si tratta spesso di aziende pubbliche o partecipate di enti pubblici, in ogni caso iscritte al registro imprese<sup>45</sup>.

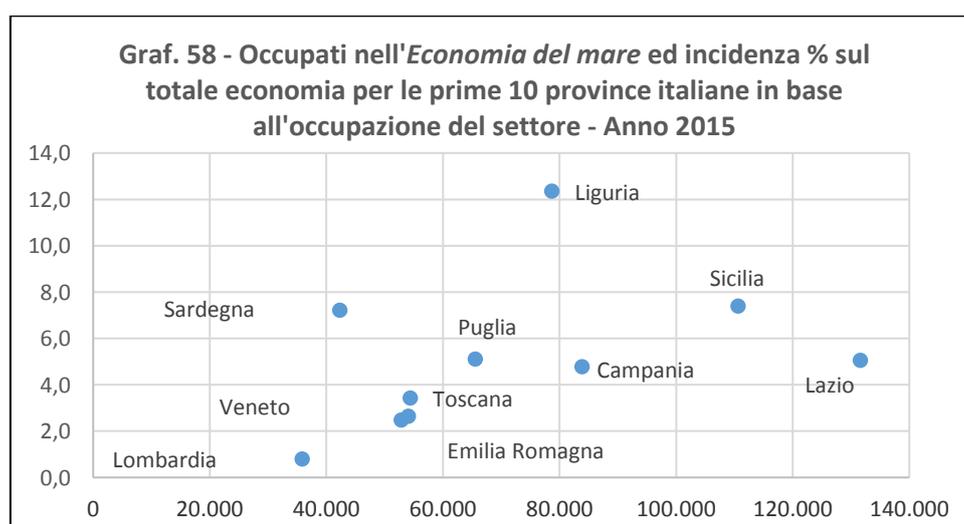
### 3 – OCCUPAZIONE

Unioncamere stima che nel 2015 gli occupati all'interno dell'*Economia del mare* in Italia siano stati oltre 835 mila ovvero il 3,5% dell'occupazione nazionale complessiva. Il maggior contributo arriva da Lazio e Sicilia che superano i 100 mila occupati. La Toscana è la sesta regione per numero di occupati avendo oltrepassato il traguardo delle 54 mila unità lavorative.

Nella graduatoria provinciale per incidenza degli occupati *Blue* sul totale economia Livorno è al 4° posto dopo Olbia-Tempio, Rimini e La Spezia (Grosseto 13esima).



Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Maremma e Tirreno su dati Unioncamere - Si.Camera

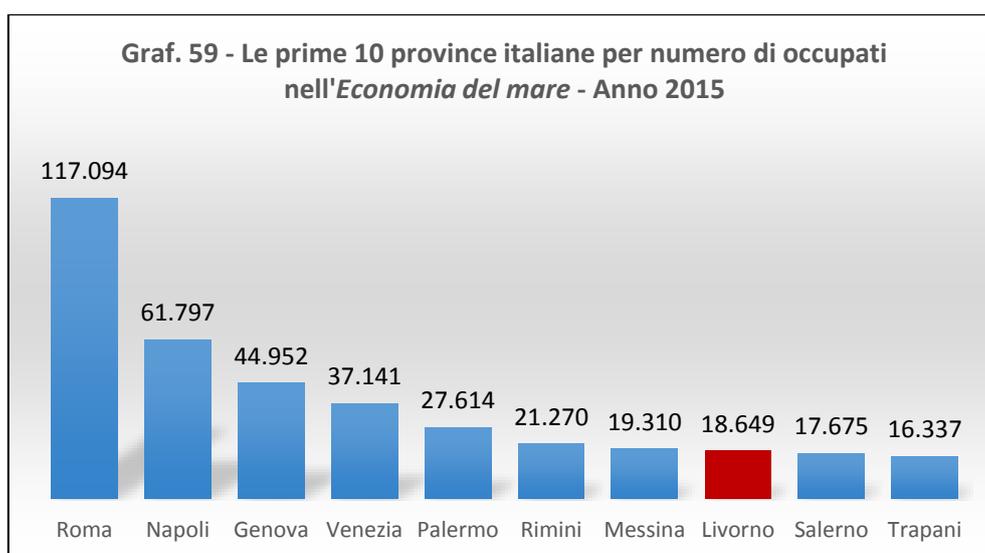


Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Maremma e Tirreno su dati Unioncamere – Si.Camera

<sup>45</sup> Nel presente lavoro non viene presa in esame la componente istituzionale (Es. Marina militare, Autorità portuali, etc...) ma solo i soggetti iscritti al registro imprese, in cui comunque figurano anche le aziende pubbliche e le loro partecipate.

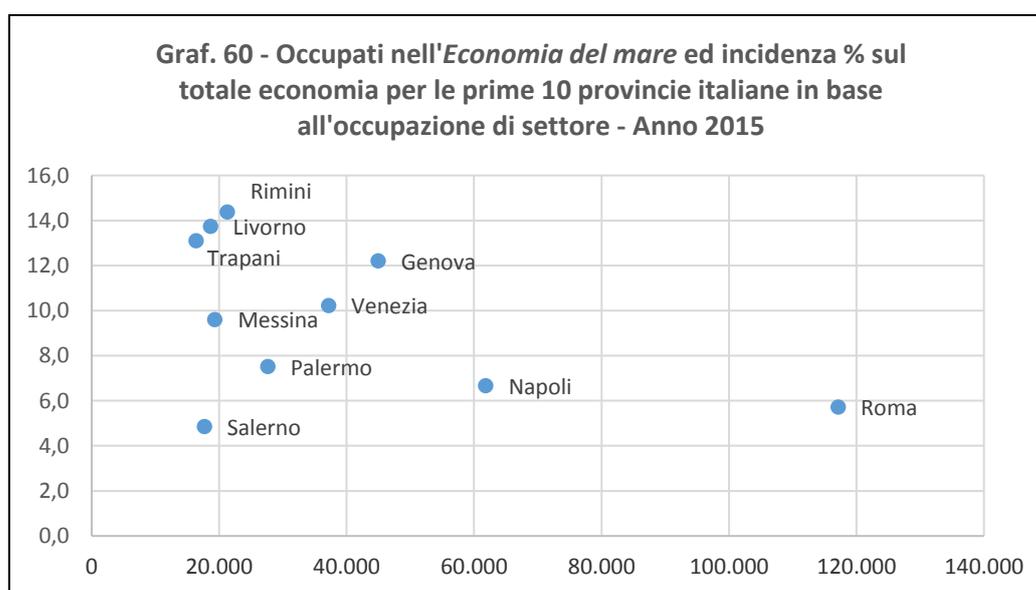
E' interessante comunque visualizzare il rapporto esistente tra la consistenza occupazionale dell'*Economia del mare* e l'incidenza della stessa sul totale economia a livello delle 10 regioni con il maggior numero di occupati nel settore. In proposito si propone il grafico 58 dal quale si evince come la Toscana nonostante le sue potenzialità si collochi in una posizione ancora piuttosto bassa rappresentando il 6,5% dell'occupazione *Blue* nazionale.

Tra le prime dieci province italiane per numero di occupati nell'*Economia del mare* troviamo Roma come prima classificata, seguita da Napoli e Genova. Livorno è comunque in questo gruppo (8°) con 18.649 occupati che, se sommati a quelli di Grosseto (28esima, 9.180 unità), portano il bacino occupazionale del settore a quota 27.829 unità.



Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Maremma e Tirreno su dati Unioncamere - Si.Camera

Il grafico di confronto della consistenza occupazionale dell'*Economia del mare* con l'incidenza della stessa sul totale economia ci consente di dare la giusta dimensione al fenomeno inquadrandolo nel più ampio contesto dell'occupazione complessiva provinciale.



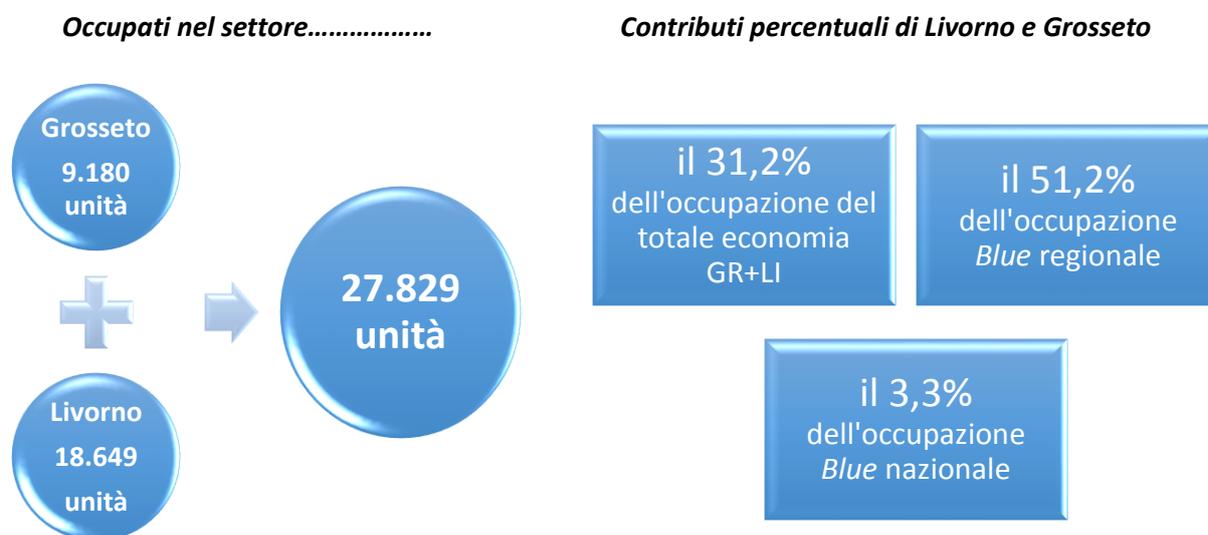
Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Maremma e Tirreno su dati Unioncamere - Si.Camera

Particolarmente interessante la vicinanza nel grafico di Rimini e Livorno. Nonostante a Rimini il numero dei residenti sia inferiore rispetto a Livorno ed il rapporto occupati/residenti sia invece più elevato, l'incidenza dell'occupazione *Blue* su quella totale si presenta maggiore rispetto a Livorno. Questo probabilmente dipende dalla differente vocazione/specializzazione territoriale nelle diverse filiere. Da un punto di vista puramente quantitativo si potrebbe essere portati a pensare che la presenza di un porto come quello labronico crei meno occupazione del turismo visto come connubio delle filiere *Servizi di alloggio/ ristorazione* e *Attività sportive/ricreative*. In realtà occorre tener conto di due aspetti fondamentali: anzitutto l'occupazione derivante dalle attività di *Movimentazione merci e passeggeri* è spesso qualitativamente più elevata e specializzata, nonché in buona parte non stagionale e quindi più stabile; per di più a seguito della forza moltiplicativa descritta nel capitolo precedente ad aumentare non è soltanto il valore aggiunto, grazie all'azione dei soggetti a monte e a valle, ma anche l'occupazione. Inoltre, la forza moltiplicativa calcolata per la filiera connessa con le attività portuali (*Movimentazione merci e passeggeri*, 2,8 € ogni euro) è ampiamente superiore a quella calcolata per i *Servizi di alloggio e ristorazione* (1,8 € ogni euro). E' chiaro che, per quanto questa forza moltiplicativa sia valorizzata in termini monetari per il valore aggiunto, ha necessariamente un riverbero altrettanto importante sull'occupazione.

Se l'occupazione *Blue* della Toscana rappresenta il 6,5% di quella nazionale lo si deve in buona parte al contributo di Livorno e Grosseto che, singolarmente, incidono sull'occupazione regionale rispettivamente per il 34,3% e ed il 16,9%, rappresentando insieme oltre il 51,2% del bacino occupazionale dell'*Economia del mare* toscana ed il 3,3% di quello nazionale.

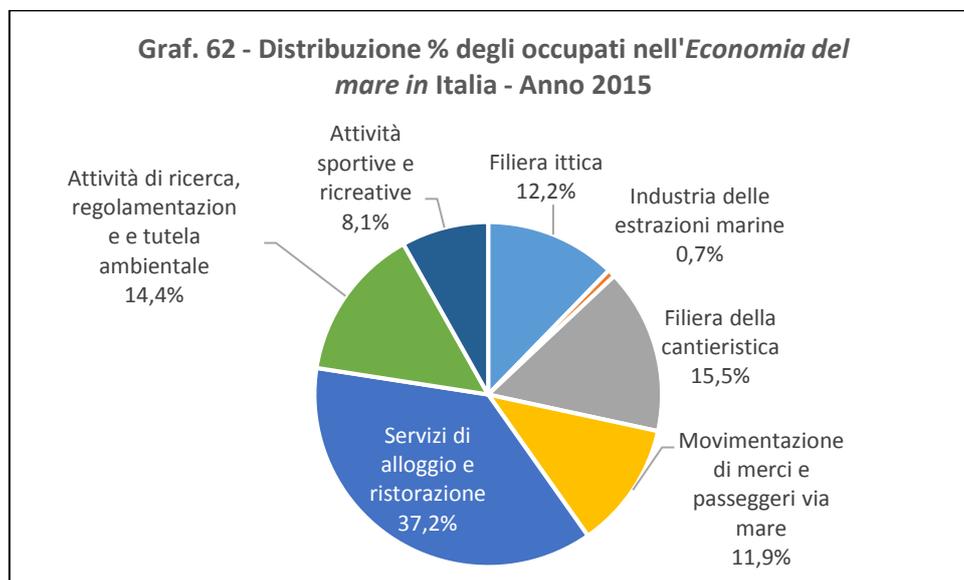
Per Grosseto e Livorno si tratta di numeri già di una certa importanza che potrebbero crescere con la realizzazione delle varie opere infrastrutturali di cui si parla da tempo: dalla Darsena Europa nel Porto di Livorno ai vari progetti di riqualificazione del Porto di Piombino, dall'adeguamento dei fondali portuali per il recepimento delle grandi navi all'organizzazione delle banchine per ospitare navi *ro/ro* e *cruise*, dal completamento del corridoio Tirrenico nell'area grossetana alla realizzazione del porto turistico all'interno del Porto mediceo livornese, dall'ampliamento dell'aeroporto dell'Isola d'Elba e del porto turistico di Punta Ala all'attuazione del PRP per Porto Santo Stefano, dalla razionalizzazione dell'attracco dell'Isola del Giglio all'incremento del traffico crocieristico nella zona dell'Argentario.

**Graf. 61 – L' Occupazione nella Blue economy 2015**



Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-SI.Camera

In Italia il 37,2% dell'occupazione *Blue* si trova nei *Servizi di alloggio e ristorazione*, il 15,5% nella *Cantieristica* ed il 14,4% nelle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*. Gli altri settori contribuiscono con percentuali inferiori per quanto sia comunque significativa l'incidenza della *filiera Ittica* (12,2%).



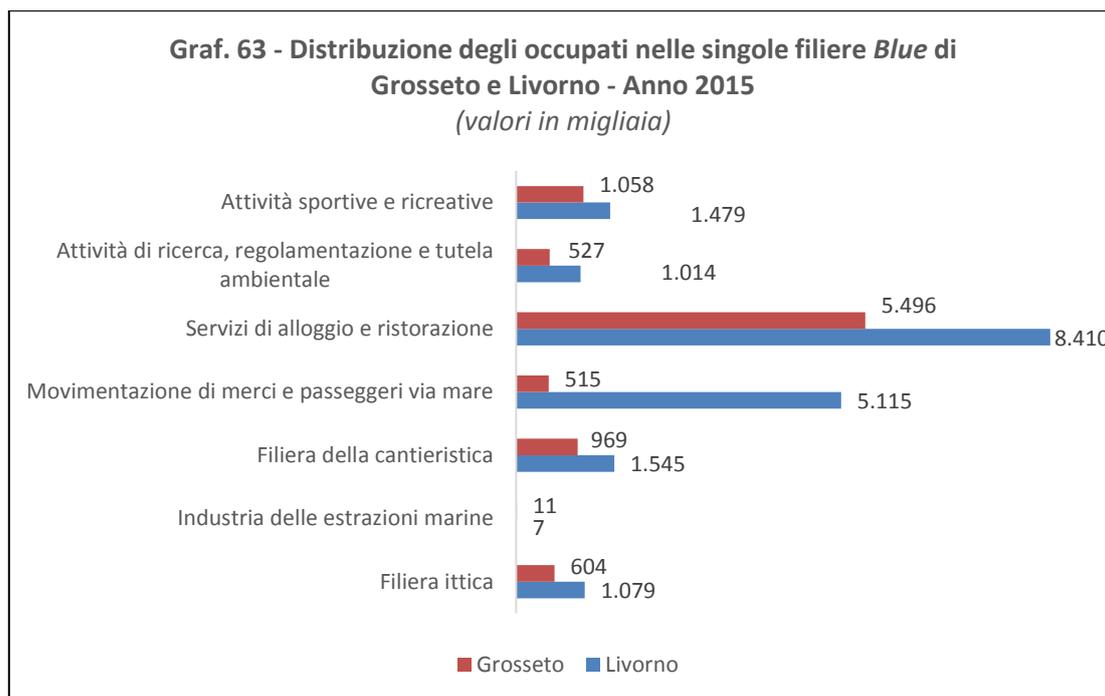
Fonte. Elaborazioni Centro Studi e Ricerche CCIAA della Maremma e del Tirreno su dati Unioncamere-Si.Camera

Su Livorno e Grosseto ciascuna filiera offre il proprio importante contributo al mercato del lavoro provinciale, cosa che non accade in tutte le province toscane. *Movimentazione di merci e passeggeri via mare*, *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Attività sportive e ricreative* costituiscono lo zoccolo duro dell'occupazione *Blue* dell'area di competenza della CCIAA della Maremma e del Tirreno. Tuttavia, l'apporto delle filiere *Ittica* e *Cantieristica* è altrettanto determinante mentre si presenta di non poco conto la numerosità delle unità lavorative in un comparto ancora in fase di sviluppo come la *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*.

**Tab. 9 - Occupati per filiera dell'Economia del mare nelle province toscane - 2015**

	Filiera Ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative
Massa-C.	155	2	1.510	1.130	2.184	333	567
Lucca	307	39	2.603	127	4.536	272	1.404
Pistoia	353	0	477	10	0	46	0
Firenze	674	21	898	78	33	766	0
<b>Livorno</b>	<b>1.079</b>	<b>7</b>	<b>1.545</b>	<b>5.115</b>	<b>8.410</b>	<b>1.014</b>	<b>1.479</b>
Pisa	153	0	1.506	193	2.678	1.064	596
Arezzo	92	0	521	6	0	48	0
Siena	48	0	239	16	0	389	0
<b>Grosseto</b>	<b>604</b>	<b>11</b>	<b>969</b>	<b>515</b>	<b>5.496</b>	<b>527</b>	<b>1.058</b>
Prato	70	0	310	6	0	95	0
<b>GR+LI</b>	<b>1.683</b>	<b>18</b>	<b>2.514</b>	<b>5.630</b>	<b>13.906</b>	<b>1.541</b>	<b>2.538</b>
<b>TOSCANA</b>	<b>3.535</b>	<b>80</b>	<b>10.579</b>	<b>7.196</b>	<b>23.337</b>	<b>4.554</b>	<b>5.105</b>

Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCIAA Livorno su dati Unioncamere - Si.Camera



Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCIAA Livorno su dati Unioncamere - Si.Camera

Il bilancio occupazionale italiano dell'*Economia del mare* non può dirsi soddisfacente. Tra il 2011 ed il 2015 si calcola infatti un calo dell'1% nonostante il buon risultato di *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* (+0,5%), *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Attività sportive e ricreative* (+2,3% in entrambi i casi). Le filiere non citate presentano, infatti, un risultato negativo che va dal -25,3% dell'*Industria delle estrazioni marine* (dove peraltro l'occupazione è contenuta ma di alto livello qualitativo) al -2,5% della *filiera Ittica*, passando attraverso il -4% della *Cantieristica* ed il -6,2% delle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*.

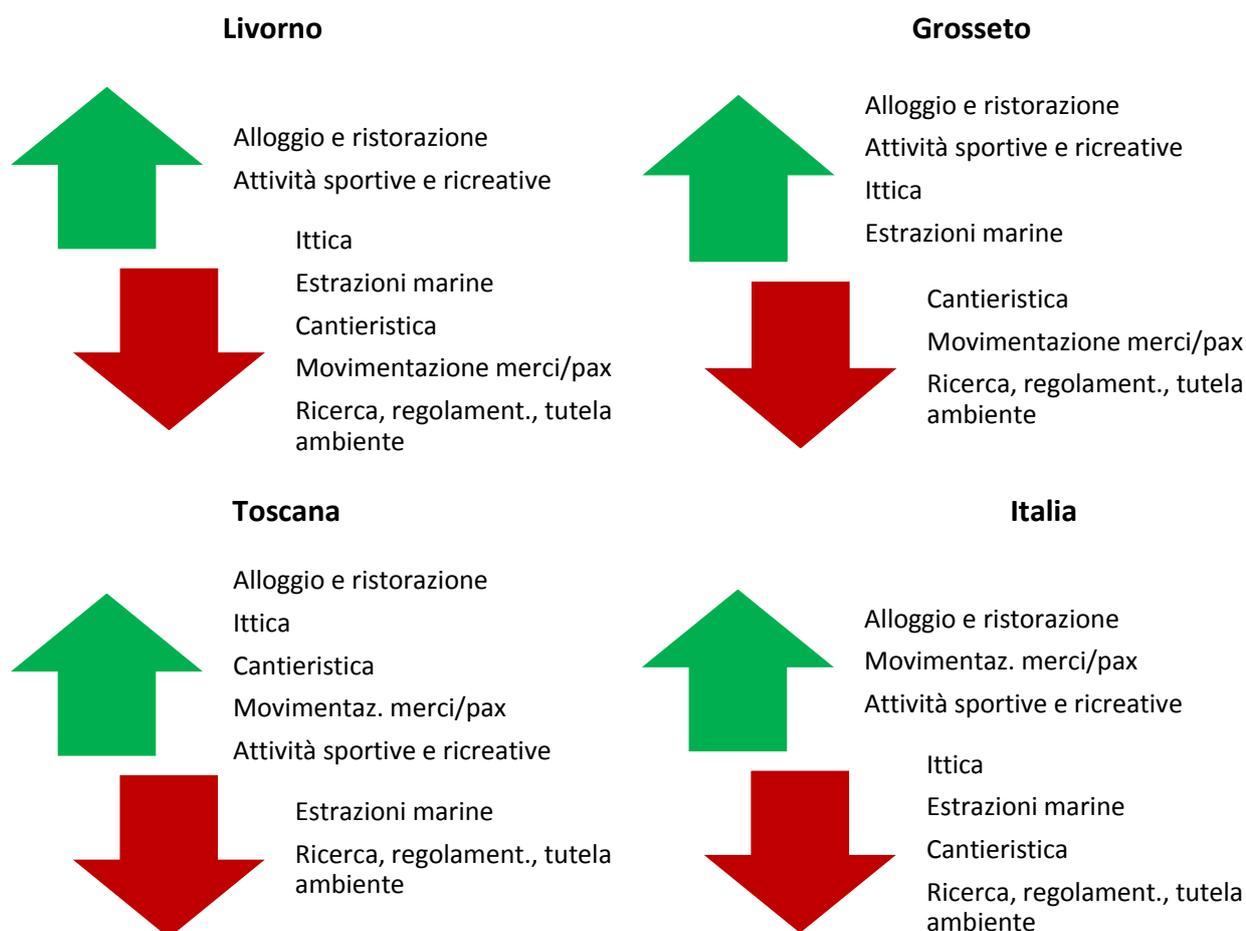
La Toscana presenta risultati migliori. L'occupazione *Blue* cresce nel complesso dell'1,3% nonostante i risultati negativi di Firenze (-12,6%), Livorno (-0,1%) e Prato (-4,4%). Tra i sette risultati regionali positivi c'è quello di Grosseto (+1,9%). Oltre al contesto legato a turismo e tempo libero la regione ottiene un risultato occupazionale positivo anche in *Movimentazione merci e passeggeri via mare* e *Cantieristica*.

A Livorno sono soltanto due le filiere del mare in cui l'occupazione è cresciuta tra il 2011 ed il 2015, ovvero *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Attività sportive e ricreative*.

Al contrario a Grosseto prevalgono le variazioni positive mentre quelle negative interessano solo tre filiere: *Cantieristica*, *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* e *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*.

*Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* (il c.d. Terziario avanzato) è l'unica filiera dove il calo occupazionale ha interessato tutti i territori presi a riferimento mentre la *Cantieristica* si salva solo nel complesso della Toscana grazie all'espansione del bacino occupazionale di settore realizzato a Massa Carrara, Pistoia, Pisa, Arezzo e Siena. Giova ricordare che in questo comparto l'indotto è molto diffuso nell'entroterra a seguito della presenza di imprese di componentistica e arredo nautico.

Graf. 64 - Trend occupazionale 2011/2015 delle filiere *Blue* di Livorno, Grosseto, Toscana e Italia



Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Livorno su dati Unioncamere - Si.Camera

In linea generale le filiere che, dal punto di vista occupazionale, non hanno risentito del rallentamento sul mercato del lavoro sono quelle legate al turismo ed al tempo libero, ossia *Attività di alloggio e ristorazione* e *Attività sportive e ricreative*. Si tratta, tuttavia, di un'occupazione instabile spesso di carattere stagionale.

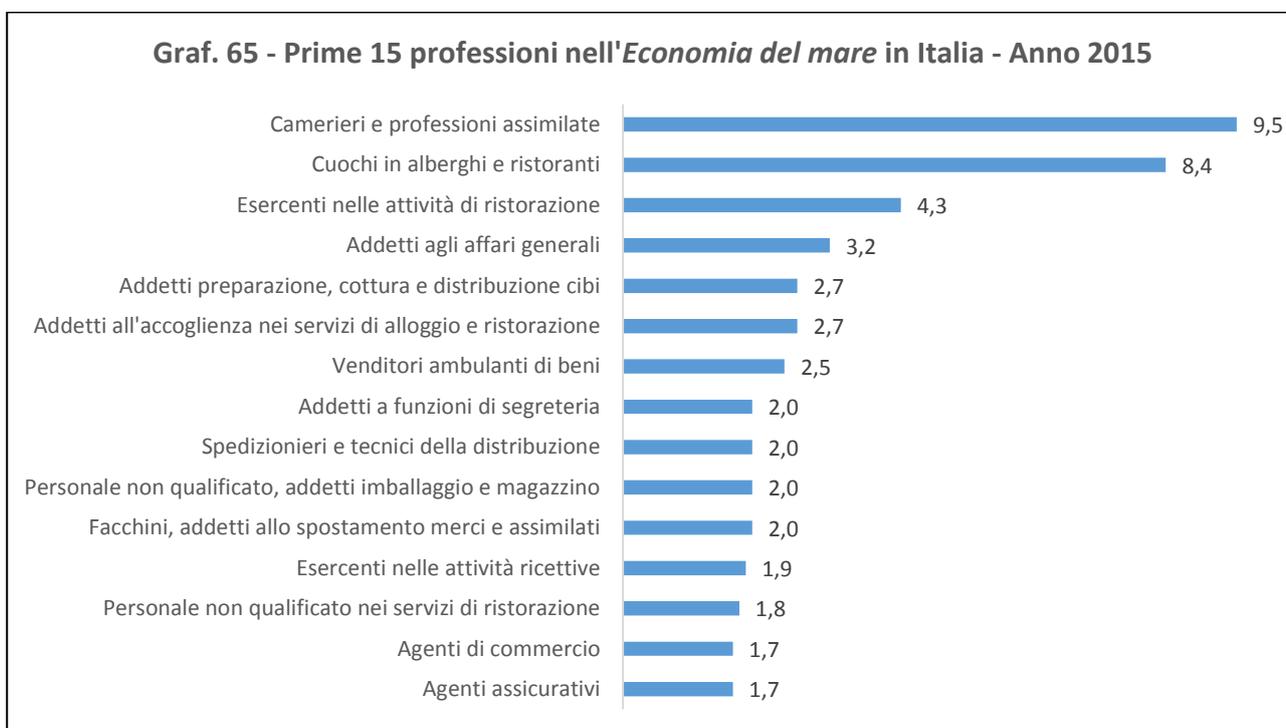
E' evidente che, come rilevato per il valore aggiunto, la pesante fase recessiva degli ultimi anni, ha impattato significativamente anche sul bacino occupazionale *Blue*.

La distribuzione degli occupati nelle filiere si ripercuote sulle diverse tipologie di **professionalità** presenti nel settore.

Nel 2015, le prime tre posizioni della graduatoria sono occupate da professioni tipiche della filiera *Servizi di alloggio e ristorazione*, nello specifico camerieri e professioni assimilate, cuochi ed esercenti attività di ristorazione. Allargando l'orizzonte di riferimento alle prime 15 posizioni nella graduatoria delle professioni, la maggior parte fanno riferimento ai servizi già citati ma in buona parte anche al settore *Movimentazione merci e passeggeri via mare*. Gli addetti agli affari generali sono una categoria professionale presente un po' ovunque. Le uniche due professioni presenti in graduatoria che non abbiano a che fare con i *Servizi di alloggio e ristorazione* o con la Logistica sono quelle dei venditori ambulanti di beni e degli agenti di commercio.

In generale il 30% degli occupati ha meno di 35 anni, molti di più di quelli calcolati per il resto dell'economia pari al 22%. Questo si spiega con il fatto che la maggior parte delle professioni riguardano i settori turismo e tempo libero dove sono maggiormente richieste, da un lato, doti di intraprendenza e capacità relazionali, dall'altro, disponibilità al lavoro stagionale.

**Graf. 65 - Prime 15 professioni nell'Economia del mare in Italia - Anno 2015**



Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCAA Livorno su dati Unioncamere - Si.Camera

Non si ritiene opportuno in questo caso ampliare l'esame delle professionalità fino a livello locale<sup>46</sup>. Ciò in quanto di frequente la "gente di mare" non ha specifici confini di impiego della propria professionalità per quanto "statisticamente" la figura venga solitamente attribuita alle dipendenze dell'impresa nella provincia in cui la stessa ha sede. Questo significa, ad esempio, che un Capitano o un Marinaio assunto da un armatore napoletano può essere richiesto ed impiegato su di una tratta ben lontana dal capoluogo campano. E' per questo che ci sembra opportuno contenere l'analisi delle professionalità all'interno del contesto nazionale, per quanto anch'esso fin troppo limitato per l'essenza stessa delle professionalità legate al mare. Come ricordava Giovanni Verga "Il mare non ha Paese nemmeno lui, è di tutti quelli che lo sanno ascoltare".

<sup>46</sup> Pur in considerazione della presenza storica dei due istituti tecnici nautici (Livorno-Porto S.Stefano) nonché di scuole professionali marittime che tanta forza lavoro hanno fornito alla marineria italiana.

#### 4– CONSIDERAZIONI FINALI

Alcune considerazioni finali possono essere fatte avvalendosi di indicatori utili a porre in evidenza le relazioni esistenti tra le variabili caratterizzanti l'*Economia del mare* fin qui esaminate.

Il **valore aggiunto per occupato** costituisce un valido indicatore della **produttività** settoriale e di filiera. Ovunque questo indicatore raggiunge il suo valore massimo nell'*Industria delle estrazioni marine*. Il valore minimo dipende dal territorio: nella *filiera Ittica* per l'Italia, *Attività sportive e ricreative* per Livorno e Toscana, *Cantieristica* per Grosseto.

Con riferimento alla *Blue economy* nel suo complesso ciascun occupato in provincia di Livorno produce un livello di ricchezza maggiore rispetto sia alla media regionale che nazionale, mentre il dato grossetano risulta inferiore a quello calcolato per tutti i territori di *benchmark*.

Livorno presenta una produttività media per occupato inferiore alla media Italia soltanto nelle filiere *Cantieristica* e *Movimentazione merci e passeggeri via mare*. Rispetto alla media regionale invece il dato livornese risulta più frequentemente inferiore, nello specifico questa valutazione riguarda le *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, Cantieristica* ed *Ittica*. Tendenzialmente comunque il dato livornese è di buon livello e spesso superiore a quello dei territori oggetto di confronto.

Per Grosseto il dato è generalmente significativo ma inferiore ai contesti di *benchmark* in tutte le filiere ad eccezione di quella *Ittica* dove il dato è superiore alla media nazionale.

Un altro importante indicatore è il **valore aggiunto per impresa** che anche in questo caso a Livorno è più alto rispetto a Grosseto, media Toscana e Italia. Per quest'ultima il valore massimo si raggiunge nell'*Industria delle estrazioni marine* per quanto anche le *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* presentino un valore elevato. Il valore minimo si rileva in corrispondenza delle *Attività sportive e ricreative*, per quanto anche la *filiera Ittica* non si distanzi molto.

Su Grosseto questo indice è particolarmente elevato per le *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*, tanto da superare la media regionale (ma non Livorno e la media nazionale). Ma ancor più interessante risulta il primato della Maremma nei *Servizi di alloggio e ristorazione* dove la ricchezza generata da ciascuna impresa della filiera è non solo elevata ma anche maggiore di quanto rilevato per Livorno, Toscana e Italia.

Nelle imprese della *Blue economy* **la media occupati per impresa** è di 5 unità in Italia come a Livorno. Si scende a 4 per Toscana e Grosseto.

La filiera con il bacino occupazionale medio più consistente è quella della *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*. Per la sola Italia anche le *Estrazioni marine* costituiscono un importante ambito occupazionale. Si rilevano numeri importanti anche per la *Movimentazione di merci e passeggeri via mare* dove il primato tra i territori a confronto spetta a Livorno.

Per Grosseto è da segnalare anzitutto il dato dei *Servizi di alloggio e ristorazione* dove mediamente lavora un occupato in più rispetto alle imprese degli altri territori in esame.

Sulle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* invece Livorno e Grosseto superano la media occupati regionale e nazionale. Infine, appaiono leggermente sottodimensionate le imprese della *Cantieristica* livornese, per quanto si tratti di un settore già di per sé frammentato.

<b>Tab.10 - Un confronto tra Occupazione, Valore aggiunto e Imprese per filiera dell'<i>Economia del mare</i> Livorno, Grosseto, Toscana e Italia - 2015</b>						
		<b>Grosseto</b>	<b>Livorno</b>	<b>GR+LI</b>	<b>TOSCANA</b>	<b>ITALIA</b>
<b>Filiera Ittica</b>	Valore aggiunto/Occupati	50.323	50.708	50.569	53.868	30.911
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	133.513	155.750	147.004	139.356	93.299
	Occupati/Imprese	3	3	3	3	3
<b>Industria delle estrazioni marine</b>	Valore aggiunto/Occupati	84.886	986.808	446.429	168.821	393.151
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	103.473	804.790	454.132	464.873	4.644.343
	Occupati/Imprese	1	1	1	3	12
<b>Filiera della cantieristica</b>	Valore aggiunto/Occupati	39.820	46.414	43.872	50.962	51.039
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	147.119	152.532	150.593	220.025	240.750
	Occupati/Imprese	4	3	3	4	5
<b>Movimentazione di merci e passeggeri via mare</b>	Valore aggiunto/Occupati	50.715	66.583	65.133	63.288	77.712
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	220.276	689.746	598.897	545.209	694.776
	Occupati/Imprese	4	10	9	9	9
<b>Servizi di alloggio e ristorazione</b>	Valore aggiunto/Occupati	40.539	44.865	43.155	44.491	41.367
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	203.318	185.118	191.482	177.412	166.696
	Occupati/Imprese	5	4	4	4	4
<b>Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale</b>	Valore aggiunto/Occupati	57.664	62.113	60.592	69.258	61.907
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	1.069.997	1.271.589	1.198.118	770.745	1.126.936
	Occupati/Imprese	19	20	20	11	18
<b>Attività sportive e ricreative</b>	Valore aggiunto/Occupati	30.232	37.388	34.403	35.532	36.540
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	70.586	89.274	81.376	76.916	86.067
	Occupati/Imprese	2	2	2	2	2
<b>Totale <i>Economia del mare</i></b>	Valore aggiunto/Occupati	41.524	51.992	48.539	50.264	51.001
	Valore aggiunto (mln/€)/Imprese	173.681	240.541	216.970	205.520	229.935
	Occupati/Imprese	4	5	4	4	5

Fonte: Elaborazioni Centro Studi CCIAA Livorno su dati Unioncamere - Si.Camera

**Allegato A**

<b>Perimetro delle attività economiche dell'<i>Economia del mare</i></b>	
<b>Settore</b>	<b>Codice Ateco 2007 e descrizione attività</b>
<b>Filiera Ittica</b>	03.11.0 Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi
	03.21.0 Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi
	10.20.0* Lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi mediante surgelamento, salatura eccetera
	10.41.3 Produzione di oli e grassi animali grezzi o raffinati
	10.85.0 Produzione di pasti e piatti pronti (preparati, conditi, cucinati e confezionati)
	32.12.2 Lavorazione di pietre preziose e semipreziose per gioielleria e per uso industriale
	46.38.1 Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi
	46.38.2 Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi
	46.38.3 Commercio all'ingrosso di pasti e piatti pronti
	47.23.0 Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi
	47.81.0 Commercio al dettaglio ambulante di prodotti alimentari e bevande
<b>Industria delle estrazioni marine</b>	06.10.0* Estrazione di petrolio greggio
	06.20.0* Estrazione di gas naturale
	07.10.0* Estrazione di minerali metalliferi ferrosi
	07.29.0* Estrazione di altri minerali metalliferi non ferrosi
	08.12.0* Estrazione di ghiaia, sabbia; estrazione di argille e caolino
	08.93.0* Estrazione di sale
<b>Filiera della Cantieristica</b>	26.51.1* Fabbricazione di strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia
	26.70.1 Fabbricazione di elementi ottici e strumenti ottici di misura, controllo e precisione
	30.11.0* Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
	30.12.0* Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	33.15.0 Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
	33.20.0 Installazione di macchine ed apparecchiature industriali
	38.31.2 Cantieri di demolizione navali
	46.14.0 Intermediari del commercio di macchinari, impianti industriali, navi e aeromobili, macchine agricole, macchine per ufficio, attrezzature per le telecomunicazioni, computer e loro periferiche
	46.69.1 Commercio all'ingrosso di mezzi ed attrezzature di trasporto
	46.69.9 Commercio all'ingrosso di altre macchine e attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione
	47.64.2 Commercio al dettaglio di natanti e accessori
<b>Movimentazione di merci e passeggeri via mare</b>	50.10.0* Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
	50.20.0* Trasporto marittimo e costiero di merci
	50.30.0* Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)
	50.40.0* Trasporto di merci per vie d'acqua interne
	52.22.0* Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.24.2* Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
	52.29.1* Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
	52.29.2* Intermediari dei trasporti, servizi logistici
	65.12.0 Assicurazioni diverse da quelle sulla vita
	77.34.0 Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
55.10.0* Alberghi	

<b>Servizi di alloggio e ristorazione</b>	55.20.1* Villaggi turistici
	55.20.2* Ostelli della gioventù
	55.20.4* Colonie marine e montane
	55.20.5* Affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast, residence, alloggio connesso alle aziende agricole
	55.30.0* Aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte
	55.90.2* Alloggi per studenti e lavoratori con servizi accessori di tipo alberghiero
	56.10.1* Ristorazione con somministrazione; ristorazione connessa alle aziende agricole
	56.10.5* Ristorazione su treni e navi
<b>Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale</b>	72.11.0 Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle biotecnologie
	72.19.0 Altre attività di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e dell'ingegneria
	84.12.3 Regolamentazione dell'attività degli organismi preposti alla gestione di progetti per l'edilizia abitativa e l'assetto del territorio e per la tutela dell'ambiente
	84.13.5 Regolamentazione degli affari e servizi concernenti la costruzione di opere per la navigazione interna e marittima
	84.13.6 Regolamentazione degli affari e servizi concernenti i trasporti e le comunicazioni
	84.22.0 Difesa nazionale
	85.32.0 Istruzione secondaria di secondo grado di formazione tecnica, professionale e artistica (istituti tecnici, professionali, artistici eccetera)
	85.53.0 Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche
94.99.6 Attività di organizzazioni per la promozione e la difesa degli animali e dell'ambiente	
<b>Attività sportive e ricreative</b>	77.21.0 Noleggio di attrezzature sportive e ricreative
	79.11.0* Attività delle agenzie di viaggio
	79.12.0* Attività dei tour operator
	79.90.1* Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio
	79.90.2* Attività delle guide e degli accompagnatori turistici
	93.12.0* Attività di club sportivi
	93.19.1* Enti e organizzazioni sportive, promozione di eventi sportivi
	93.19.9* Attività sportive nca
	93.21.0* Parchi di divertimento e parchi tematici
	93.29.1* Discoteche, sale da ballo night-club e simili
	93.29.2* Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali
	93.29.3* Sale giochi e biliardi
	93.29.9* Altre attività di intrattenimento e di divertimento nca
<i>* Appartenenti al campo di osservazione dell'indagine del Sistema Informativo Excelsior, utile per l'approfondimento sui fabbisogni formativi e professionali, nonché sugli investimenti in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o a minor impatto ambientale.</i>	
<i>Fonte: Unioncamere-SI.Camera</i>	

Il testo completo del contributo conoscitivo è scaricabile dal sito camerale al seguente link

[http://www.lg.camcom.gov.it/pagina1753\\_centro-studi-e-ricerche.html](http://www.lg.camcom.gov.it/pagina1753_centro-studi-e-ricerche.html)

**Il documento è stato realizzato dal **Centro Studi e Ricerche**  
Azienda Speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno  
in collaborazione con l'Azienda Speciale C.O.A.P**

*GRUPPO DI LAVORO*

*Mauro Schiano*, Dirigente Camera di Commercio della Maremma e del  
Tirreno e Direttore del Centro Studi e Ricerche

*Raffaella Antonini*, ricercatrice az. spec. Centro Studi e Ricerche

*Federico Doretti*, ricercatore az. spec. Centro Studi e Ricerche

*Silvia Bartalucci (progetto grafico)* az. spec. COAP