

IL RUOLO DEL PORTO DI MARINA DI CARRARA NELL'ECONOMIA

E NELLA COMUNITÀ LOCALE

GIOVEDÌ 11 MAGGIO, DALLE 11:00 ALLE 13:00
CAMERA DI COMMERCIO
TOSCANA NORD-OVEST
PIAZZA II GIUGNO 16, CARRARA



Indice

- **Il porto di Marina di Carrara** → pag. 01
- **I traffici e le rotte marittime** → pag. 04
- **L'interconnessione con la rete ferroviaria** → pag. 09
- **Il ruolo della cantieristica da diporto** → pag. 12
- **I dati dei bilanci delle imprese della cantieristica da diporto** → pag. 16
- **L'impatto del Porto sull'economia locale** → pag. 19
- **Alcune considerazioni** → pag. 22
- **Dettaglio traffico portuale** → pag. 27
- **Bibliografia e sitografia** → pag. 34



Il Porto di Marina di Carrara



Il porto

- Il Porto di Carrara ha tradizioni antiche risalenti all'epoca romana (Portus lunae) per l'imbarco dei marmi apuani destinati a Roma e alle città dell'Impero.
- Oggi lo scalo rappresenta un'infrastruttura fondamentale, non solo per la movimentazione dei materiali lapidei, ma anche per operazioni di general cargo e di project cargo (carico eccezionale) - grazie in particolare alla presenza di una grande azienda meccanica - e per le attività della cantieristica e nautica da diporto che in zona consta di un distretto produttivo molto importante a livello internazionale.
- Il distretto del lapideo, quello della meccanica, la cantieristica e la nautica da diporto e le attività di trasporti e spedizioni si "nutrono" della presenza dello scalo apuano. Tutto ciò spiega quanto questa infrastruttura sia strategica per lo sviluppo del territorio.



Il Porto è classificato a livello europeo come porto comprensivo (rete individuata dall'UE che mira a garantire la piena copertura del territorio europeo e l'accessibilità a tutte le regioni) localizzato sul corridoio scandinavo-mediterraneo.. Esso gode della presenza di due uscite autostradali (Carrara e Massa) e di un raccordo ferroviario che lo collega alla zona retro-portuale e alla Zona Industriale Apuana, ovvero al più importante polmone produttivo del territorio.



Come si è sviluppato il Porto negli ultimi 40 anni

- Attualmente all'interno dello scalo apuano sono presenti le seguenti aree operative:
 1. L'area commerciale per il traffico di merci, in cui operano 3 terminalisti (F2i Holding, Grendi e MDC Terminal);
 2. L'Ufficio Territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, la Capitaneria di Porto ed altre Amministrazioni pubbliche, tra cui la Dogana;
 3. Un'importante impresa della cantieristica navale, The Italian Sea Group, che ha rilevato lo storico marchio di Nuovi Cantieri Apuania;
 4. Il Club Nautico per l'attività diportistica.
- Lo sviluppo del Porto deriva da un Piano Regolatore Portuale (PRP) risalente al 1981 il quale, anche se negli anni è stato oggetto di migliorie, risulta inadeguato a soddisfare le attuali esigenze di sviluppo di un'economia locale profondamente cambiata.





I traffici e le rotte marittime



Un porto in forte crescita nell'ultimo decennio

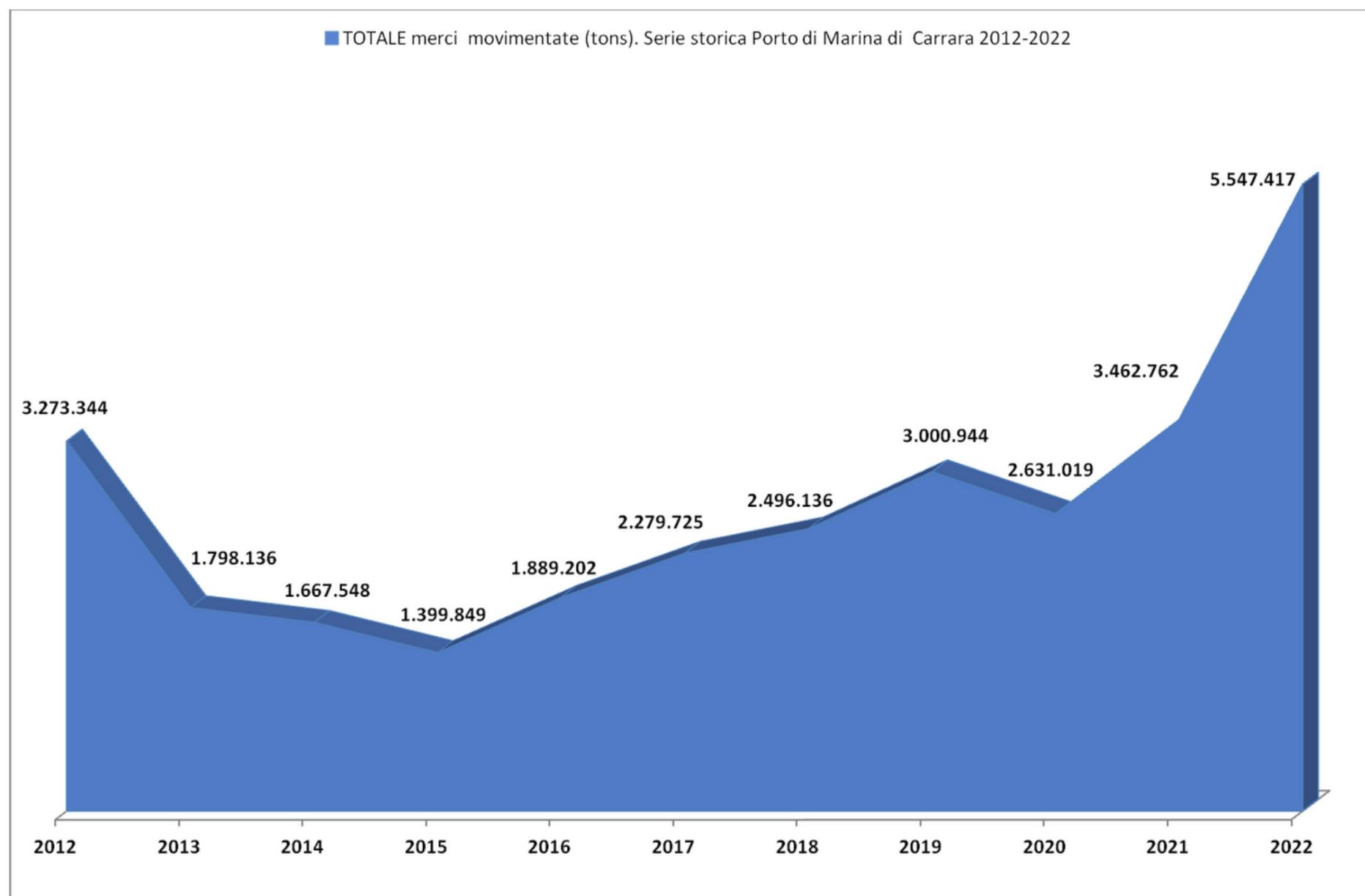
Il Porto di Marina di Carrara movimentava nel 2012 circa 3,3 milioni di tonnellate di merce. La crisi degli anni successivi vedeva il punto più basso dei traffici nel 2015, con 1,4 milioni di tonnellate, per risalire negli anni successivi e superare nuovamente la soglia delle 3 milioni di tonnellate nel 2019. Dopo la flessione del 2020, legata alla pandemia, gli andamenti dell'ultimo biennio hanno consentito di raggiungere risultati record.

Variazioni 2012-2022

IMBARCHI
+2.049.634
Tons
+125%

SBARCHI
+224.439
Tons
+14%

TOTALE
+2.274.073
Tons
+69%



Fonte: AdSP MLO, Traffici portuali 2012-2022



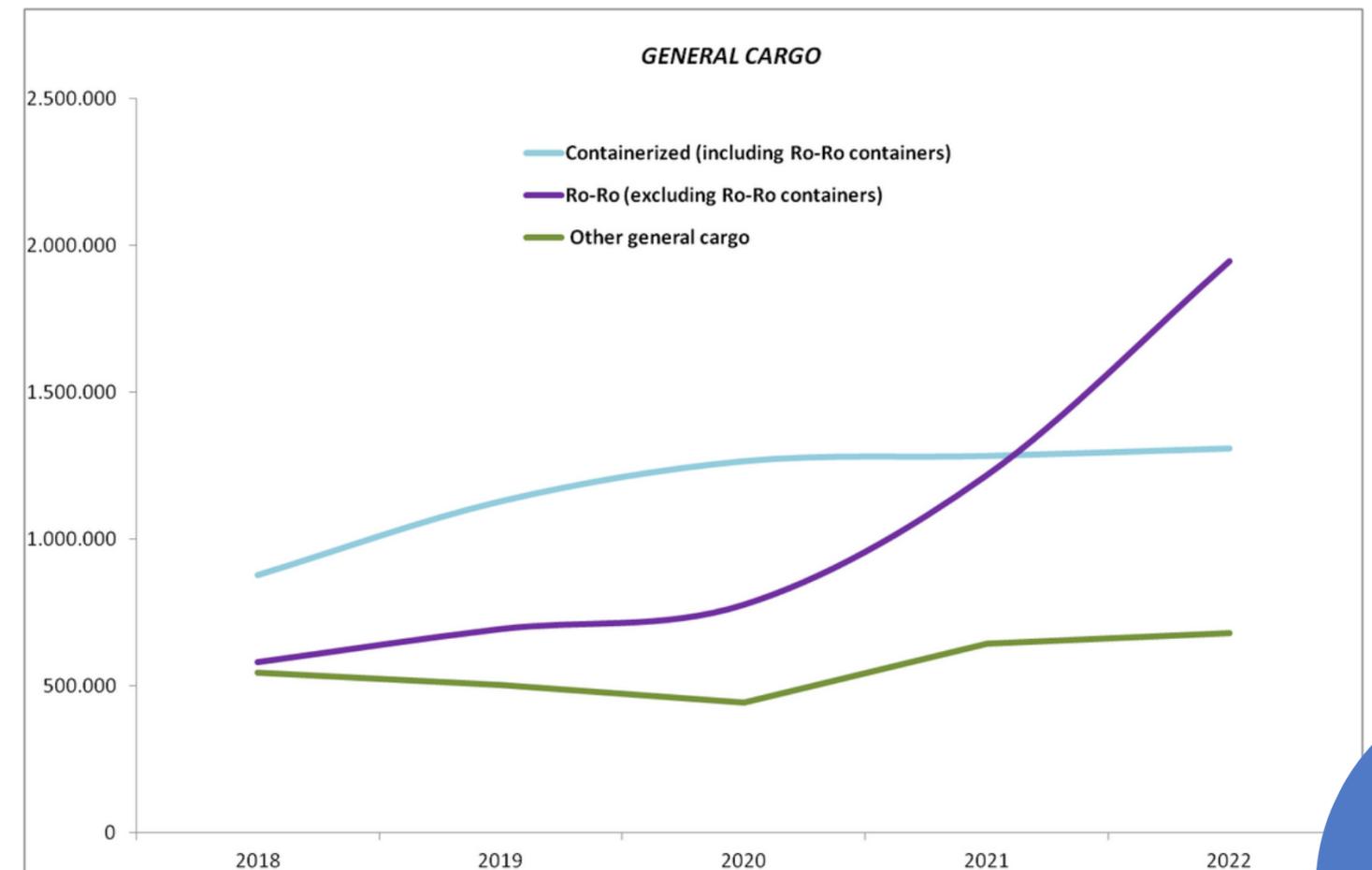
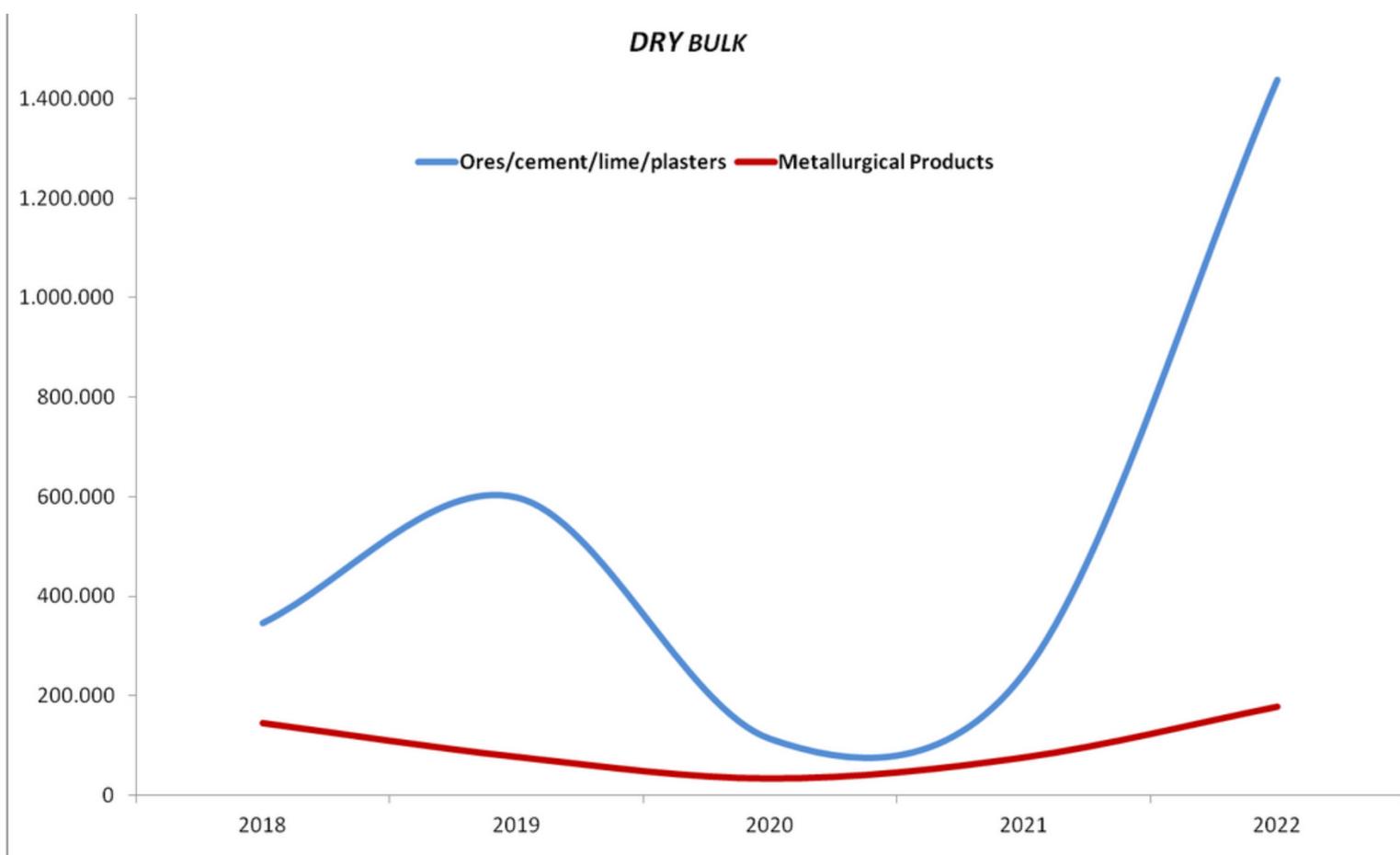
Crescite dei traffici negli ultimi 5 anni

● Nelle **DRY BULK** (ovvero rinfuse solide) gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una diminuzione dei traffici nel periodo pandemico e una ripresa successiva, soprattutto dovuta agli imbarchi di materiale pietroso (tout venant e granulati).

● Nel **GENERAL CARGO** (ovvero merci varie) l'ascesa dell'ultimo periodo è dovuta, in termini di tonnellate, sia alle merci in container, sia alle movimentazioni Ro-Ro (rimorchi, camion, autocarri, ecc.). Significativo il ruolo degli altri general cargo (marmo-granito e project cargo).

Evoluzioni degli ultimi anni 2018-2022

Fonte: AdSP MLO, Traffici portuali 2018-2022





Nel 2022 record storico dei traffici portuali

Il Porto di Marina di Carrara nel 2022 ha registrato movimenti complessivi pari a 5,5 milioni di tonnellate, pari ad una crescita del +60% rispetto al 2021 (in valori assoluti circa +2 milioni). A crescere sono stati soprattutto gli imbarchi (1,6 milioni di tonnellate) mentre gli sbarchi sono aumentati di 430 mila tonnellate. Tra le tipologie movimentate sono cresciute le rinfuse solide (+1,3 milioni di tonnellate) e le merci varie (+800 mila tonnellate).

Porto di Marina di Carrara	Gennaio-Dicembre 2021			Gennaio-Dicembre 2022			Differenza 2022-21	
	IN	OUT	Totale	IN	OUT	Totale	Totale	%
TOTALE MOVIMENTAZIONE MERCI	1.424.589	2.038.173	3.462.762	1.854.719	3.692.698	5.547.417	2.084.655	60,2%
RINFUSE SOLIDE	51.116	269.779	320.895	95.389	1.520.500	1.615.889	1.294.994	403,6%
di cui:								
Ores/cement/lime/plasters	6.307	239.013	245.320	19.819	1.418.000	1.437.819	1.192.499	486,1%
Metallurgical Products	44.809	30.766	75.575	75.570	102.500	178.070	102.495	135,6%
MERCI VARIE	1.373.473	1.768.394	3.141.867	1.759.330	2.172.198	3.931.528	789.661	25,1%
di cui:								
Containerized (including Ro-Ro containers)	379.246	902.582	1.281.828	411.226	895.971	1.307.197	25.369	2,0%
Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	530.556	686.140	1.216.696	845.804	1.100.117	1.945.921	729.225	59,9%
Other general cargo	463.671	179.672	643.343	502.300	176.110	678.410	35.067	5,5%

Fonte: AdSP MLO, Traffici portuali 2012-2022



I principali movimenti del 2022

IN USCITA:

- nel 2022 sono incrementate notevolmente le merci in uscita dal porto, in particolare, all'interno delle rinfuse solide, la voce **Pietra**, ovvero materiale lapideo di risulta, destinato, nell'ultimo periodo, al ripascimento portuale di Sestri Ponente (Genova);
- per le merci varie si rileva il considerevole aumento degli imbarchi di **Ro-Ro** che hanno come destinazione la Sardegna;
- sono cresciute leggermente le movimentazioni di **Marmo grezzo**, soprattutto verso i paesi del Nord Africa (Egitto, Tunisia, ecc.), e gli imbarchi di **Granulato** lapideo, diretti ad altri Paesi europei (Olanda, Gran Bretagna, ecc.);
- è rimasta stabile la movimentazione delle **Macchine di impiego generale** dirette verso i paesi Extra UE.

IN ENTRATA:

- per le merci in entrata si rileva l'accentuarsi del traffico di **Ro-Ro** proveniente dalla linea mercantile diretta con la Sardegna, così come avviene per la gran parte delle merci in **container**;
- è aumentato anche l'ingresso al porto di materiale lapideo, in particolare **Granito**, proveniente da alcuni paesi leader mondiali nella produzione, come India e Brasile;
- questi incrementi di traffico in entrata, in particolare di granito, hanno aumentato l'utilizzo del trasporto ferroviario per le successive destinazioni, confermando l'utilità dell'implementazione della rete ferroviaria interna all'area portuale.



L'interconnessione con la rete ferroviaria



Movimenti ferroviari anno 2022

- Nel 2021 è stato inaugurato un nuovo fascio di binari che ha collegato lo scalo alla stazione ferroviaria Massa Zona Industriale. Un investimento congiunto di Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale e Rete ferroviaria italiana di 4,5 milioni di euro.
- I binari, partendo direttamente dalle banchine dello scalo, consentono di comporre “sottobordo” i treni rispetto alle navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza, treni che poi raggiungono le imprese della Zona industriale apuana.
- Questa nuova infrastruttura si integra e si completa grazie al lavoro svolto da RFI che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal porto fino alla stazione di Massa, migliorando quindi il collegamento.



Movimenti ferroviari anno 2022

Ferrovia	TOTALE	DIFF. % 21/22
Treni	166	+155%
Vagoni	2.822	+137%

- Il traffico ferroviario nel 2022 ha continuato a crescere, con +101 treni effettuati (+155%) e +1.631 vagoni (+137%).
- I lavori effettuati hanno consentito di più che raddoppiare, in un solo anno, i treni (e i vagoni) in partenza dallo scalo apuano che a fine 2022 hanno raggiunto la media di 3 a settimana (circa 17 vagoni a treno): una portata congrua, se a pieno carico, affinché il trasporto su ferro possa risultare più competitivo rispetto a quello su gomma.



Il ruolo della cantieristica da diporto



Il ruolo della cantieristica e nautica (dati Istat)

- Dopo un periodo di difficoltà, iniziato nel 2008 con l'esplosione della crisi finanziaria e durato fino alla metà del decennio successivo, il settore della cantieristica da diporto italiana è tornato a crescere sia in termini di produzione che di imprese e addetti.
- L'andamento del settore non è stato da meno a Massa-Carrara: secondo i dati Istat (tra il 2011 e il 2020) questo è cresciuto del +25% in termini di imprese (circa +30 localizzazioni) e di ben 650 addetti diretti (raddoppiati).
- Secondo questi dati dati, nel 2020 insistono sulla provincia apuana circa 150 unità locali attive che danno lavoro a quasi 1.500 addetti: 91 imprese (che occupano quasi 1.200 addetti) sono specializzate nella costruzione di navi e imbarcazioni, 55 imprese (300 occupati) nella loro riparazione e manutenzione.



Il comparto della riparazione e manutenzione, che raccoglie in particolare coloro che svolgono operazioni di refitting, è cresciuto molto, trascinato da una domanda mondiale in crescita: la presenza sul territorio apuano delle imprese che si occupano di tali lavorazioni è aumentata di oltre il 60% tra il 2011 e il 2020 e, soprattutto, ha più che raddoppiato l'occupazione.

Le previsioni per questo segmento appaiono alquanto favorevoli, anche se in un contesto geopolitico ed economico indubbiamente difficile che registra ritardi nell'arrivo dei componenti la lievitazione dei prezzi delle materie prime, dell'energia e l'aumento dei tassi d'interesse.



Il ruolo della cantieristica e nautica (dati Istat)

MASSA-CARRARA

146 imprese
(+25%)

1.475 addetti
(+79%)

Costruzioni navi e imbarcazioni:

- 91 imprese
- 1.182 addetti



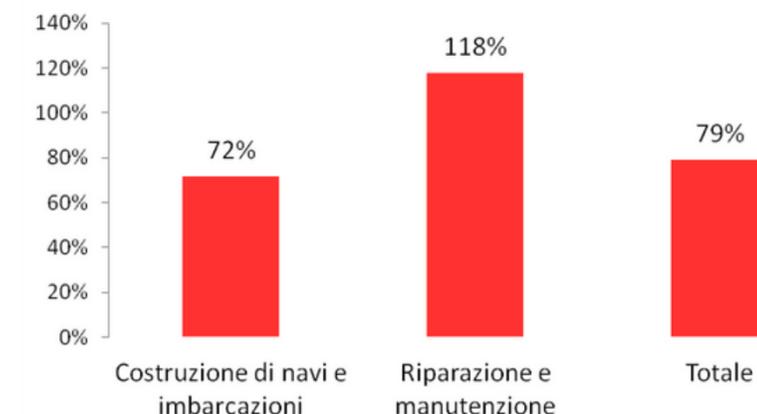
Riparazione e manutenzione:

- 55 imprese
- 292 addetti

Variazione % imprese 2011-2020



Variazione % addetti 2011-2020



Distretto che copre le 4 province è leader mondiale nella produzione di superyacht

LA SPEZIA

187 imprese
(+26%)

2.922 addetti
(+34%)

LUCCA

309 imprese
(+10%)

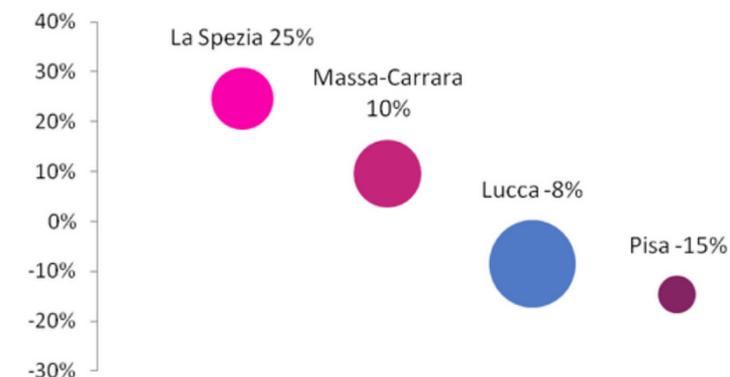
2.759 addetti
(+39%)

PISA

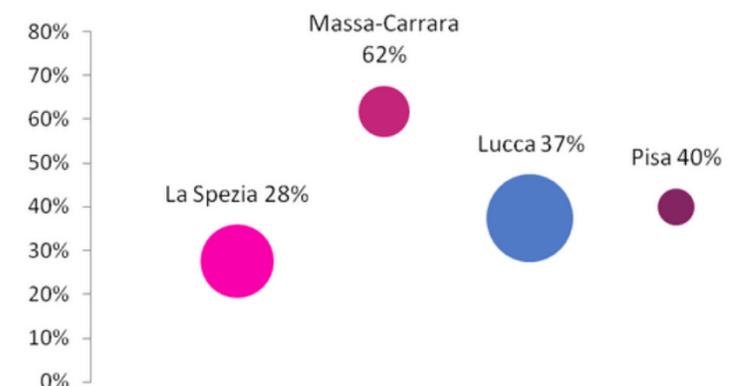
57 imprese
(+6%)

499 addetti
(+79%)

Crescita delle imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni tra il 2011 e il 2020



Crescita delle imprese di riparazione e manutenzione nautica tra il 2011 e il 2020



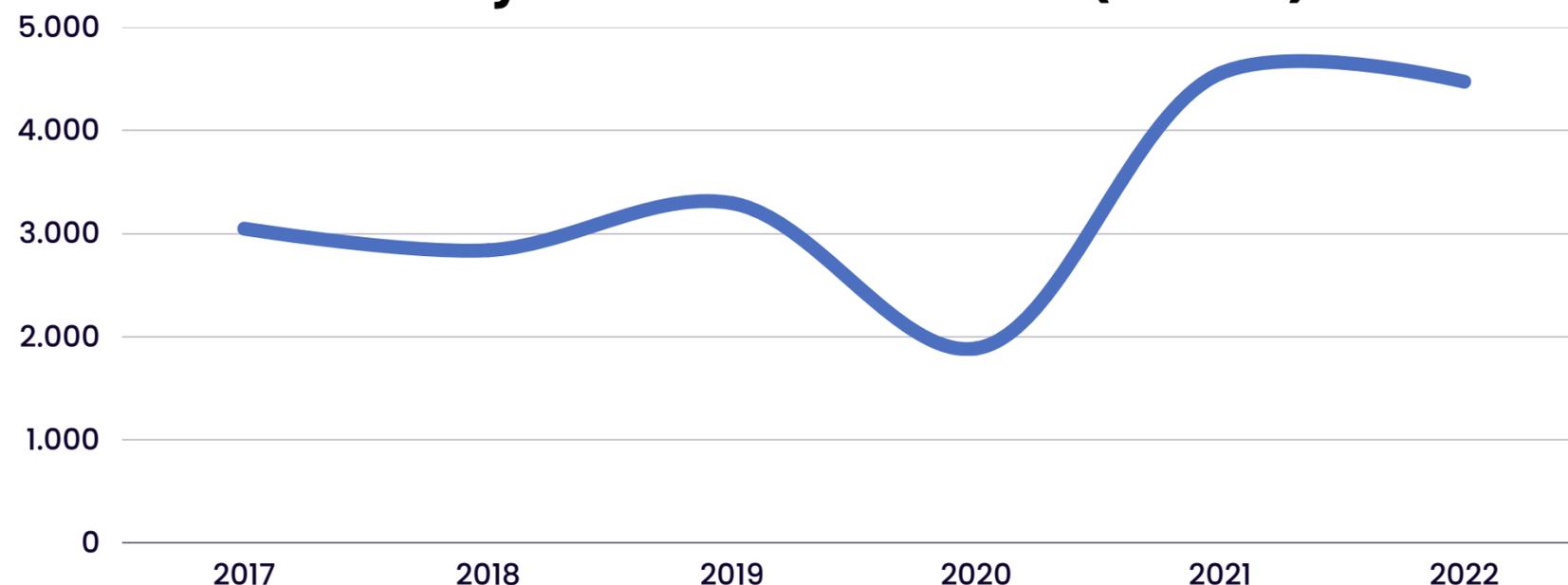
N.B:

Nei grafici a lato, la dimensione delle bolle, rappresentative delle singole province, è proporzionale al peso, in termini di imprese, di ciascuna provincia rispetto al settore di appartenenza.

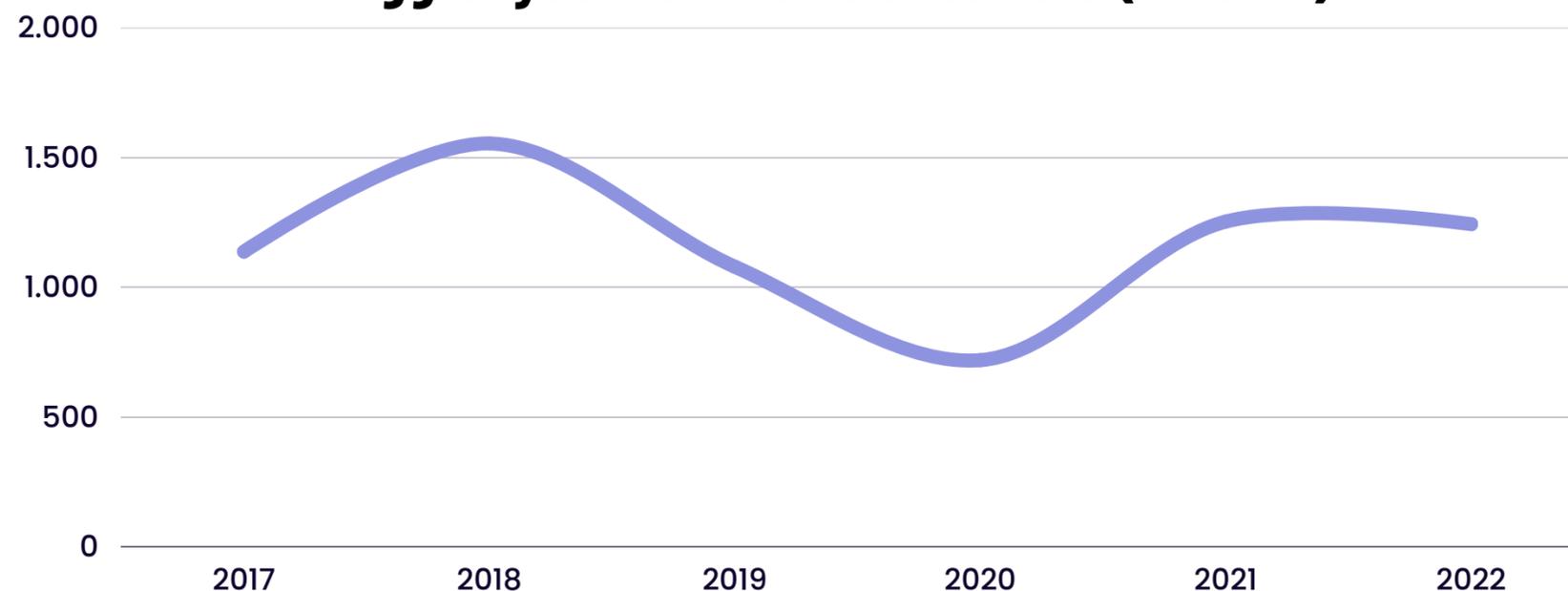


Vari e alaggi di yacht in porto

Vari di yacht dal Porto di Carrara (in tonn.)



Alaggi di yacht dal Porto di Carrara (in tonn.)



Fonte: AdSP MLO

- Pur in assenza di un travel lift, da qualche anno vengono realizzate, all'interno dello scalo apuano, operazioni di varo e alaggio di imbarcazioni da parte di un paio di terminalisti.
- Si nota in particolare la crescita interessante delle operazioni di varo che nell'ultimo quinquennio sono cresciute percentualmente in misura ragguardevole, passando dalle circa 3 mila tonnellate del 17-18 alle 4,5 mila del biennio 21-22 (+50%).
- Riguardo agli alaggi, il dato è abbastanza contenuto e costante negli anni e si aggira attorno alle 1.200 tonnellate movimentate.

Da una rilevazione presso i due terminalisti dedicati a queste operazioni, si può stimare come nel 2022 i vari e gli alaggi abbiano riguardato oltre un centinaio di imbarcazioni.



I dati dei bilanci delle imprese della cantieristica da diporto



+10% i ricavi del distretto apuo-versiliese sul 2019

Secondo l'analisi dei bilanci delle società di capitali della Toscana Nord-Ovest (province di Lucca, Massa-Carrara e Pisa), curato da ISR, le imprese della cantieristica nautica risultano essere tra le specializzazioni produttive che hanno fatto segnare le migliori performance economiche nel biennio 2019-2021 e presentano una dimensione di impresa, sia in termini di fatturato, sia di investimenti realizzati decisamente superiore al totale delle imprese dell'area.

PRINCIPALI AGGREGATI E INDICATORI DI BILANCIO 2021		Cantieristica nautica			Totale imprese
		Lucca	Massa-Carrara	Totale distretto apuo-versiliese	Toscana Nord-Ovest
NUMERO BILANCI	totale	70	29	99	13.670
FATTURATO	v.a. medio (migliaia di euro)	17.052	2.110	12.675	1.997
	evoluz % media 21-19	7,9%	82,2%	10,0%	11,2%
VALORE AGGIUNTO	v.a. medio (migliaia di euro)	10.313	607	7.469	534
	evoluz % media 21-19	206,0%	72,2%	200,5%	18,9%
INVESTIMENTI DI STRUTTURA	v.a. medio (migliaia di euro)	2.952	292	2.173	819
	evoluz % media 21-19	37,5%	91,6%	39,1%	18,0%
ROI operativo	2019	20,6%	7,1%	19,8%	6,6%
	2021	235,2%	6,6%	207,4%	9,7%
UTILE DI ESERCIZIO SU RICAVI	2019	6,4%	1,2%	6,3%	3,7%
	2021	44,0%	0,8%	41,9%	6,9%
CLUP	2019	55,3%	80,6%	56,3%	65,0%
	2021	18,3%	84,4%	19,8%	57,6%
CASH FLOW/RICAVI	2019	11,8%	6,0%	11,6%	10,1%
	2021	49,6%	4,5%	47,4%	13,1%
AUTONOMIA FINANZIARIA	2019	16,0%	25,7%	16,2%	37,4%
	2021	17,7%	13,9%	17,6%	40,8%

Fonte: CCIAA TNO- ISR, I bilanci delle società di capitali della Toscana Nord-Ovest

Guardando in particolare al distretto apuo-versiliese, si osserva come il fatturato medio delle circa 100 società di capitali si aggira nel 2021 attorno ai 13 milioni di euro, oltre 6 volte quello medio delle società di tutta l'area Toscana Nord-Ovest. Le imprese versiliesi registrano ricavi medi per 17 milioni, quelle apuane poco sopra i 2 milioni.

I ricavi risultano in forte recupero rispetto al periodo pre-pandemico (+10%,) quasi raddoppiando a Massa-Carrara, grazie anche alla ripresa delle esportazioni.



Volano gli utili della cantieristica nautica versiliese

- Notevoli le performance in termini di redditività: è triplicato, nel periodo in esame, il valore aggiunto (ossia il valore della produzione al netto dei costi diretti). Exploit che scaturisce dal forte incremento delle commesse pluriennali delle imprese lucchesi, e nello specifico da quelle di più grandi dimensioni, che verosimilmente troveranno riscontro in maggiori ricavi nei bilanci dei prossimi anni.
- Grazie a queste evoluzioni tutti gli indicatori di redditività delle società che hanno sede in Versilia migliorano: l'utile passa dal 6% del 2019 al 44% del 2021 (in rapporto ai rispettivi ricavi di periodo), il Roi dal 20% al 235%: valori molto elevati che segnalano lo stato di salute del settore.
- A Massa-Carrara le dinamiche sono state più contenute: sia l'utile che il rendimento operativo degli investimenti sono diminuiti rispetto al 2019, pur restando in terreno positivo.
- L'exploit della redditività delle imprese lucchesi si riversa sulla liquidità (il cash flow è passato dal 12% al 50% del fatturato) e sul netto miglioramento della produttività del lavoro (indicatore espresso dal costo del lavoro per unità prodotta) sceso dal 55% al 18%, favorendo inoltre un consolidamento della patrimonializzazione aziendale (dal 16% al 18%).
- Miglioramenti che invece non si sono verificati per le imprese apuane, le quali sui fronti liquidità, solidità aziendale e produttività del lavoro hanno registrato un peggioramento rispetto al 2019.



L'impatto del Porto sull'economia locale



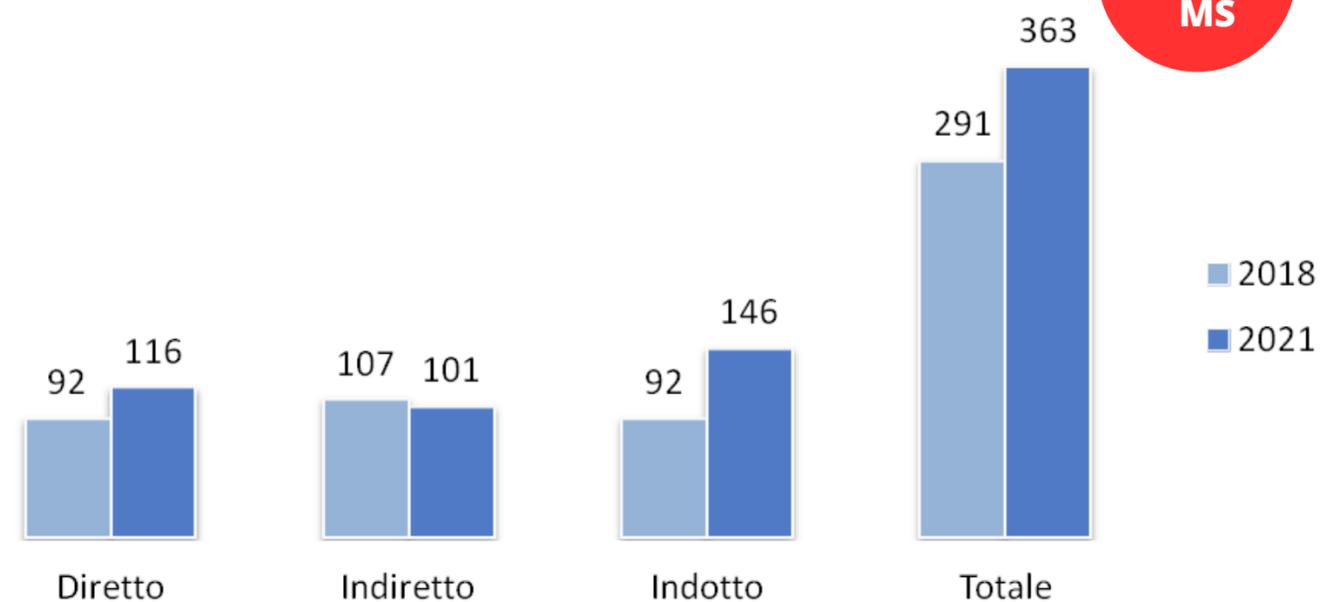
L'impatto del Porto sull'economia locale

Dall'ultima relazione dell'Autorità di Sistema portuale sulla rendicontazione di sostenibilità del Porto, emerge come l'impatto economico dello scalo apuano nel 2021 sia stato stimato in 363 milioni di euro, tra attivazione diretta, indiretta e indotta (pari al 9% del valore aggiunto di Massa-Carrara) e sia stato in grado di generare un'occupazione complessiva di circa 5 mila unità di lavoro (7% dell'occupazione locale), di cui 1,3 mila dirette.

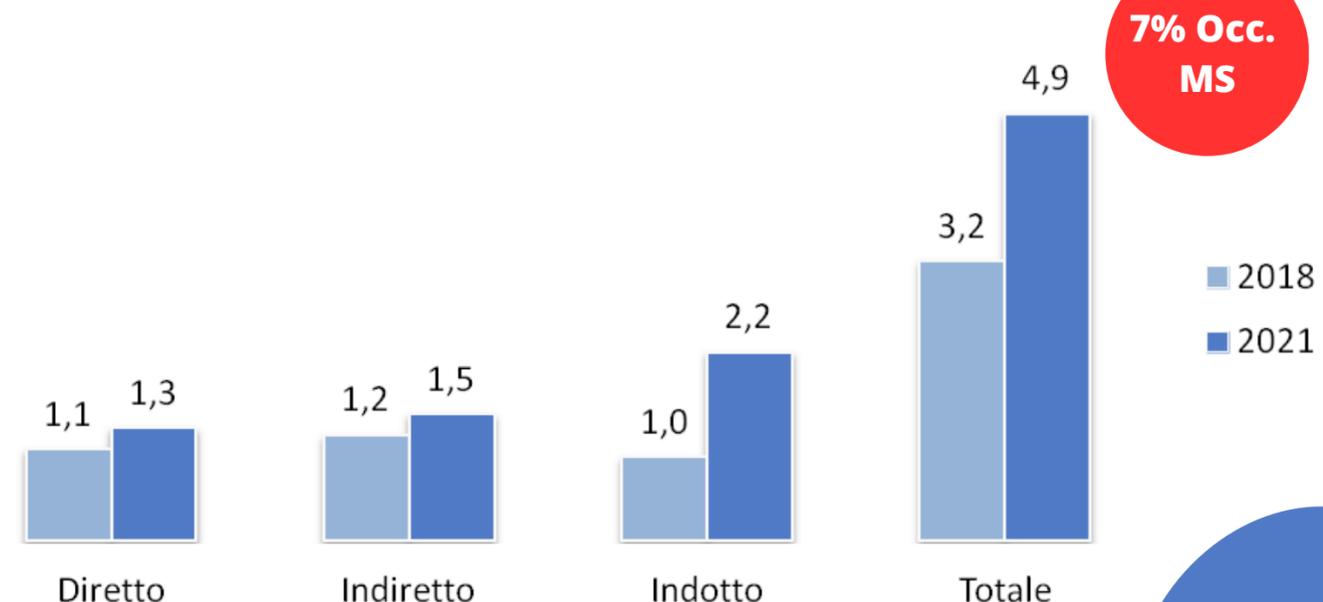
Tra il 2018 e il 2021, a fronte di una crescita dei traffici portuali del +39% (si è passati da 2,5 a 3,5 milioni di tonnellate movimentate), l'impatto economico del Porto di Carrara è aumentato del +25% e l'occupazione del +53%.

Considerato che tra il 2021 e il 2022 i traffici portuali sono cresciuti ben oltre l'aumento dei 3 anni precedenti (l'incremento è stato del +60%), si può stimare prudenzialmente che alla fine dello scorso anno il Porto di Carrara sia riuscito a produrre un impatto economico complessivo tra i 400 e i 500 milioni di valore aggiunto ed un'occupazione non distante dalle 7 mila unità di lavoro.

Impatto in termini di valore aggiunto attivato
(in milioni di €)



Impatto in termini di occupazione attivata
(in migliaia di unità di lavoro)



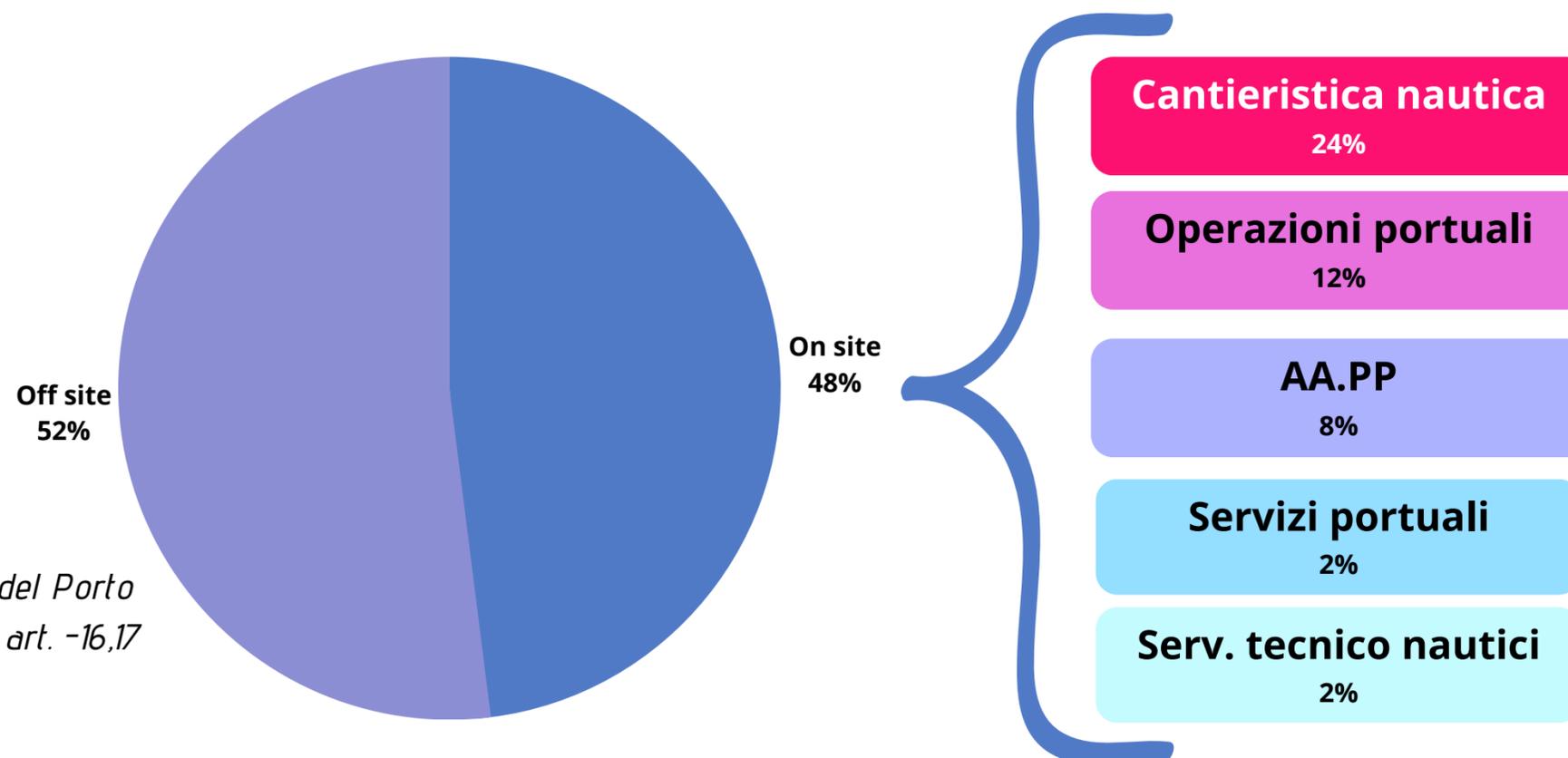
Fonte: AdSP MLO, Rendicontazione di Sostenibilità 2018-2022



La distribuzione degli occupati diretti

- Dalla Rendicontazione di sostenibilità emerge come dei circa 1.300 occupati diretti del 2021, il 48% svolgesse attività all'interno del demanio marittimo, mentre il restante 52% fosse localizzato al di fuori di tale perimetro, seppur svolgendo attività strettamente connesse con lo scalo. All'interno delle figure on site, più di 300 unità erano alle dirette dipendenze di Italian Sea Group (nel 2022 sono diventati circa 450 nel solo sito di Carrara) e le oltre 150 erano riconducibili alle operazioni portuali dei tre terminalisti (diventati nel 2022 oltre 160).
- Per quanto concerne i 3 terminalisti, dal Piano Organico del Porto emerge come questi prevedano nuove assunzioni nel biennio 23-24 (per la gran parte operai generici). E' plausibile pertanto ritenere che l'occupazione on site salirà a fine 2024 a 800 unità di lavoro.

- **ON-SITE**
Attività portuali e di trasporto marittimo e tutte le funzioni direttamente connesse che si svolgono prevalentemente all'interno del demanio.
- **OFF-SITE**
Attività strettamente connesse con il Porto, ma localizzate al di fuori del demanio marittimo.



Fonte: AdSP MLO, Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli art. -16,17 e 18, 2022-2024 e Rendicontazione di Sostenibilità 2022

Il 91% degli occupati nelle operazioni portuali e nei servizi ha un contratto a tempo indeterminato



Alcune considerazioni



Le potenzialità con il nuovo Piano Regolatore Portuale

- Attraverso il nuovo PRP (Piano Regolatore Portuale), predisposto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, in fase di approvazione, si opererebbe in una duplice direzione:
 1. Razionalizzazione delle attività portuali, ordinando e separando la destinazione d'uso delle aree in zone destinate all'attività commerciale, alla cantieristica e diportistica e alla crocieristica, segmento quest'ultimo in ascesa, a cui verrebbe dedicato il nuovo molo di levante.
 2. Valorizzazione del rapporto Porto-città, attraverso la costruzione di un ampio e suggestivo water front (lavori partiti a fine 2022) e il riordino degli assetti viari, al fine di ridurre l'impatto ambientale dello scalo sui quartieri circostanti e recuperare luoghi costieri oggi degradati.
- Parallelamente, l'Autorità di Sistema portuale ha acquisito di recente una quota di partecipazione del Consorzio Zona Industriale Apuana, per partecipare alla riqualificazione di ampie porzioni di territorio da bonificare molto vicine allo scalo che, se risanate, potrebbero diventare appetibili per nuovi interventi industriali.





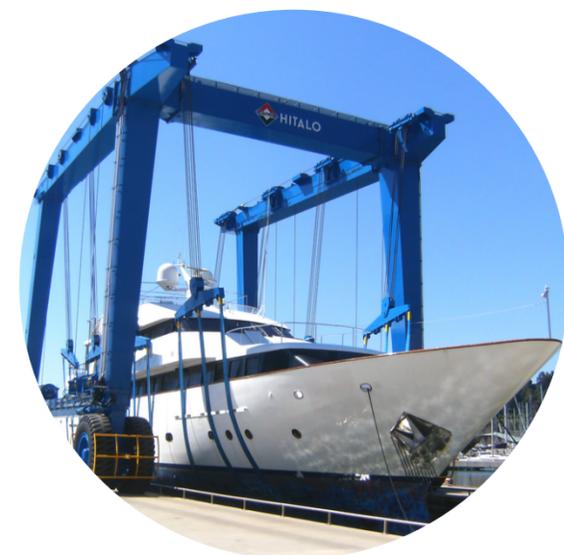
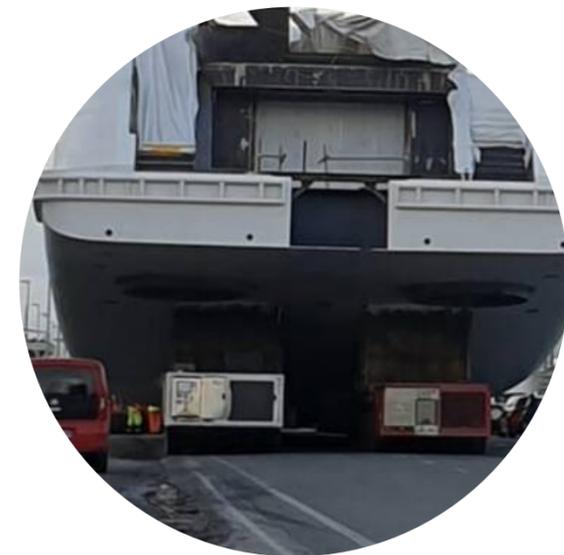
Le criticità (ferroviarie) che ancora restano da risolvere

- Il rafforzamento del reticolo ferroviario dentro al porto e tra il porto e la stazione, portato avanti dall'Autorità di Sistema portuale in sinergia con il gestore ferroviario, rappresenta uno degli elementi di accrescimento della competitività dello scalo marittimo. Ma nonostante gli sforzi vi sono ancora alcune criticità da risolvere:
 1. Molte imprese della zona industriale non sono servite dall'infrastruttura ferroviaria. Questa, in qualche caso, potrebbe anche essere "rimessa in opera".
 2. Dentro al porto solo la banchina Fiorillo è servita direttamente dal reticolo ferroviario per effettuare operazioni "sottobordo", mentre tutte le altre banchine al momento non lo sono, ma con attraverso il nuovo PRP questa problematica verrebbe risolta, spostando la parte commerciale a levante.
 3. Auspicabile creare un dente d'attracco dotato di binari ferroviari nella banchina Buscaioli per ottimizzare i tempi e i costi di carico/scarico della merce da parte dell'attuale terminalista. Questa operazione permetterebbe di chiudere l'anello ferroviario del raccordo interno al porto che poi va a collegarsi alla rete ferroviaria nazionale.
- Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, che ha l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario di collegamento tra la Toscana, la Liguria, la pianura Padana e l'Europa Centrale, si inserisce lungo questo processo di rafforzamento del trasporto multimodale.



L'importanza del travel lift

- La zona industriale apuana offre grandi potenzialità per lo sviluppo della nautica da diporto, grazie al posizionamento logistico (vicino alle principali arterie autostradali e ferroviarie) e alla presenza di infrastrutture (strade larghe, ponte autostradale alto, porto) che permettono l'ottimizzazione del processo produttivo del settore e la possibilità di trasportare rapidamente ed agevolmente le imbarcazioni al mare. Tuttavia, proprio l'accesso al mare si è rivelata in questi anni la parte più problematica, data la mancanza di un travel lift in grado di movimentare natanti anche di grandi dimensioni.
- Attualmente, la domanda di "alaggio e varo" viene soddisfatta all'interno dello scalo da F2i Holding e MdC Terminal, attraverso l'utilizzo di gru che sopperiscono però solo parzialmente alle potenzialità del travel lift. Da un sondaggio di ISR sulle associazioni datoriali più rappresentative del settore condotto nel 2022, questo sistema presenta, tuttavia, tariffe ancora troppo elevate rispetto ad una attrezzatura specializzata di sollevamento barche, nonostante proprio nel 2022 tali tariffe siano state oggetto di calmierazione nel quadro di un accordo temporaneo tra Autorità di sistema portuale, i due terminalisti, e Cna e Confartigianato di Massa-Carrara.
- Quello a cui assistiamo oggi è sostanzialmente la messa a mare, attraverso appunto grandi gru, delle imbarcazioni, che poi vengono condotte in porti vicini (La Spezia e Viareggio in primis) per essere ultimate oppure "refittate".





L'importanza del travel lift

- L'implementazione di un travel lift, la disponibilità di un piazzale e di uno spazio al mare dove poter mantenere l'imbarcazione il tempo necessario per il completamento dei lavori, invece, rappresenterebbe un volano interessante per l'economia locale, perché consentirebbe di:
 1. dare risposta alle crescenti esigenze delle sempre più numerose imprese locali del settore e, più in specie, di quelle che si dedicano alla riparazione e manutenzione delle barche, abbattendo il loro sistema dei costi;
 2. qualificare ulteriormente il comparto con lavorazioni ad alto valore aggiunto e di refitting - potendo appunto operare in loco - come accade a La Spezia e Viareggio;
 3. rendere il territorio più appetibile per nuovi insediamenti produttivi legati al settore.
- E' bene evidenziare come nel nuovo Piano Regolatore Portuale in corso di approvazione, l'Autorità di Sistema Portuale abbia previsto la realizzazione del travel-lift, con la possibilità di avere uno spazio in mare (per l'ultimazione dell'imbarcazione) nella parte di levante del Porto, dove è prevista la realizzazione di una nuova darsena e di nuovi piazzali.



Dettaglio traffico portuale



Differenziazione merceologica: DRY BULK anno 2022 Tonn.

Ores/cement/lime /plasters

IN

OUT

Magnesite

12.462

0

Sale

0

1.100

Pietre

0

1.312.566

Granulato

7.357

104.334

Metallurgical Products

IN

OUT

Ferrosilicio

541

0

Ferrocromo

15.814

0

Bauxite

6.293

0

Siderurgico

52.922

102.500



Differenziazione merceologica: GENERAL E PROJECT CARGO anno 2022 Tonn.

Containerized e Ro-Ro	IN	OUT
Containerizzato	411.226	895.971
Rotabili	845.804	1.100.117

Other general cargo	IN	OUT
Coils	13.223	0
Merce varia	1.232	3.328
Marmo-Granito	476.322	136.284
Yacht	1.244	4.473
Project Cargo	10.279	32.025



Ulteriori informazioni sulle attività portuali anno 2022 Tons

Additional information

TOTAL

DIFF. % 21/22

Numbers of calls (navi in porto)	701	+21,7%
Gross Tonnage (stazza navale lorda)	10.696.811	+33,3%
Cruise passengers (crocieristi)	26.433	
Numbers of containers (TEU)	101.685	+0,4%
Empty (vuoti)	42.339	-0,2%
Full (pieni)	59.346	+0,8%
Number of Ro-Ro units (automezzi)	50.506	+58,9%



Un porto con linee di collegamento nei diversi continenti

- Il porto di Marina di Carrara ha rapporti commerciali con almeno 85 scali di 48 nazioni sparsi nei diversi continenti. Ha linee di collegamento con tutti i paesi dell'area mediterranea, del Mar Nero, Nord Europa, Africa occidentale, Mar Rosso, Golfo Arabico, Sud Africa, India, Madagascar, Centro e Sud America, Canada, Stati Uniti, Estremo Oriente, Cina, Giappone, subcontinente Indiano, ecc..

Dry Bulk

IN

OUT

Italia	0,0%	86,1%
Europa	12,7%	5,5%
Altri Europa	17,1%	0,1%
Nord America	0,0%	5,6%
Nord Africa	14,8%	2,1%
Africa Occidentale	0,0%	0,1%
Medio Oriente	0,0%	0,3%
India	38,6%	0,0%
Estremo Oriente	16,8%	0,0%
Oceania	0,0%	0,2%



Containerized

Italia

Nord Africa

Ro-Ro

Italia

Other general cargo

Italia

Europa

Nord America

Centro-Sud America

Nord Africa

Africa Orientale

Africa Occidentale

Medio Oriente

India

Estremo Oriente

IN

99,1%

0,9%

OUT

91,5%

8,5%

100%

100%

1,9%

5,8%

2,9%

6,7%

0,1%

7,4%

36,6%

3,9%

2,0%

62,4%

19,1%

0,1%

18,0%

0,3%

0,0%

8,8%

19,4%

0,2%

0,0%

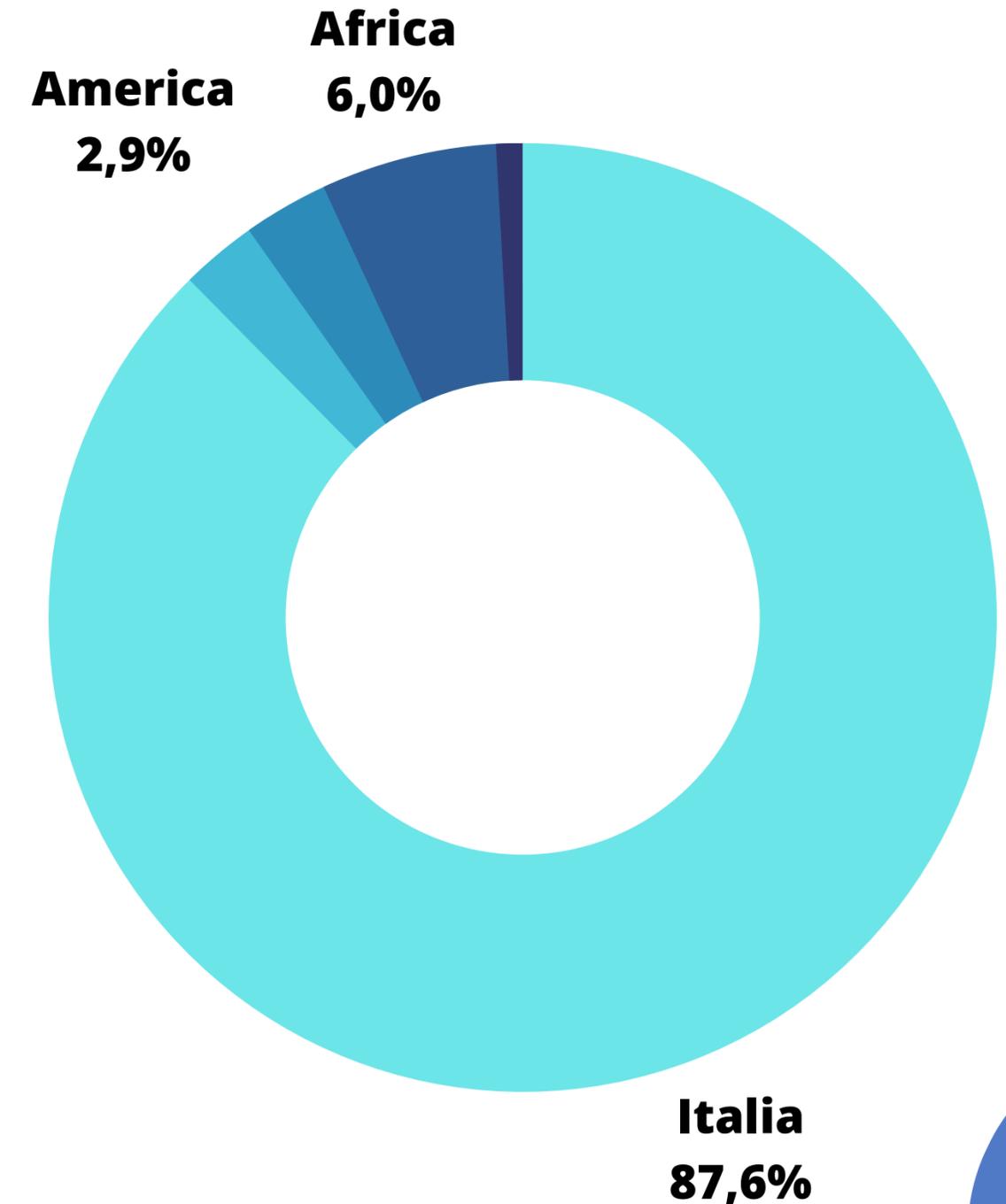
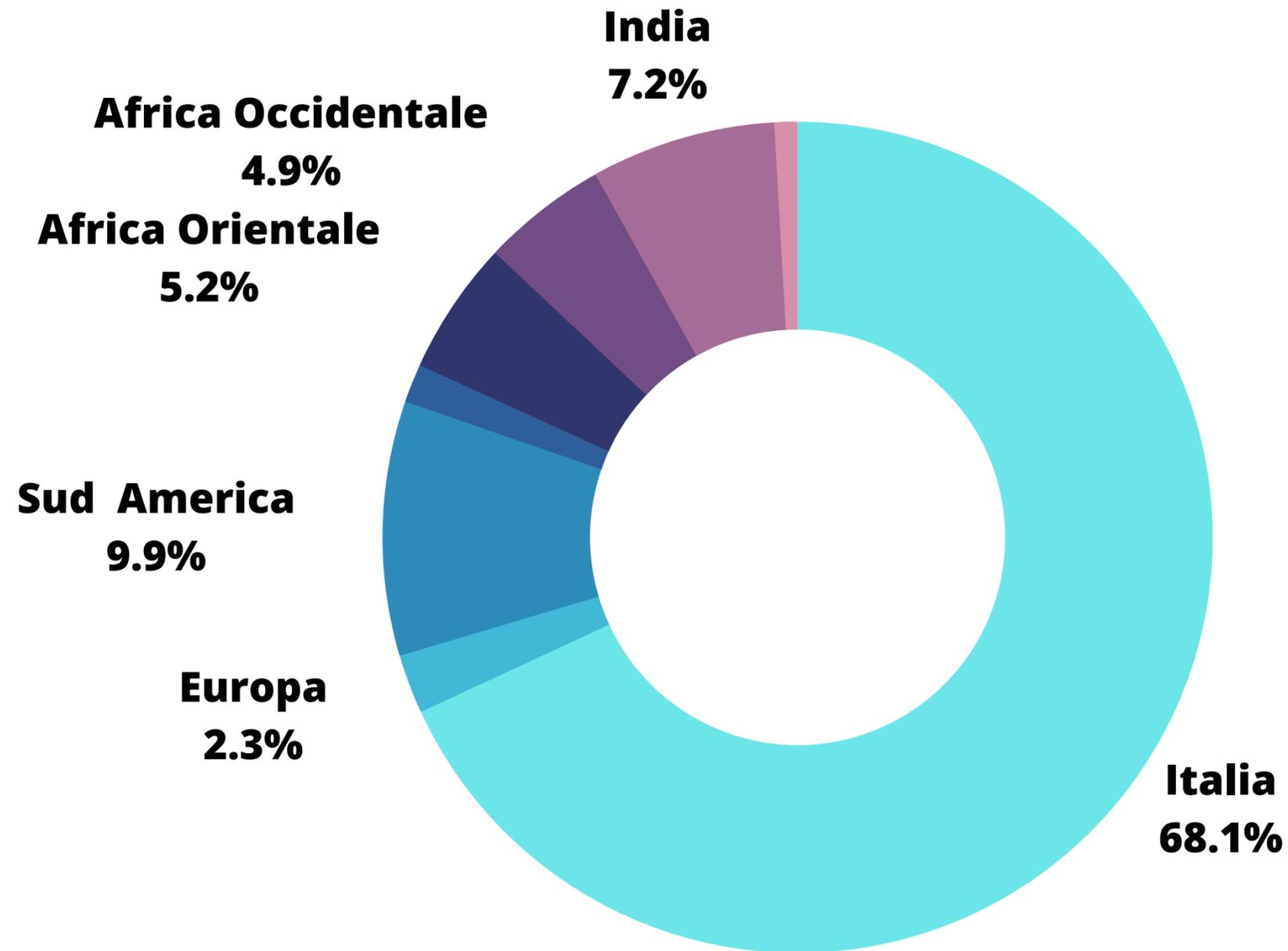
4,4%



Principali provenienze e destinazioni delle movimentazioni di merci del Porto di Marina di Carrara

IN

OUT





Bibliografia e Sitografia



Bibliografia e sitografia

- Associazione Industriali Massa-Carrara, *Sistema produttivo e logistica nella zona industriale di Massa-Carrara*, Carrara 2015
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, *Rendicontazione di Sostenibilità 2022*, La Spezia 2023
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, *Rapporto di Sostenibilità 2018*, La Spezia 2019
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, *I traffici portuali nel periodo 2012-2022*, La Spezia 2023
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, *Piano dell'Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, Anni 2022- 2024*, La Spezia 2022
- Banca d'Italia, *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e Convegni*, Aprile 2011
- Camera di Commercio Toscana Nord-Ovest, Istituto di Studi e Ricerche, *L'infrastruttura ferroviaria come asse strategico per lo sviluppo eco-sostenibile di Massa-Carrara*, Settembre 2022
- Camera dei Deputati, *Sistema informativo Legge Opere Strategiche, Ferrovie / Direttrice centrale e Tirrenica Nord / Potenziamento linea Pontremolese / Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese*, Scheda n. 36, Maggio 2022
- Comune di Carrara, *Piano Operativo, Allegato 1 delle N.T.A, Schede Norma degli Ambiti e delle aree di trasformazione*, Anno 2020



Bibliografia e sitografia

- Il Tirreno (Ed. Massa-Carrara), *Waterfront, fra un mese il via al cantiere per la passeggiata*, Barbieri Luca, Agosto 2022
- International Transport Forum, *Prospettive dei trasporti del FIT 2021*, Outlook 2021, Oecd 2021
- InToscana, *Marina di Carrara, operativi i tre chilometri di binari per il porto*, Redazione, <https://www.intoscana.it>, Aprile 2021
- Isfort, *18° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, Novembre 2021
- La Nazione (Ed. Massa-Carrara), *Porto nel futuro: svolta high tech. Siglato l'accordo tra FHP e Regione*, Scolaro Francesco, Agosto 2022
- Regione Toscana, *Ferrovie*, Novembre 2012
- Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE
- ToscanaNotizie, *La Regione investe su Massa Carrara, i progetti vanno avanti*, Giunta regionale Toscana, Giugno 2011
- Uniontrasporti - Unioncamere, *Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche, per la ripresa economica*, Focus Toscana, Anno 2022



La ricerca è stata curata da Daniele Mocchi e Massimo Marcesini, ricercatori dell'Istituto di Studi e Ricerche, azienda speciale della Camera di Commercio Toscana Nord-Ovest, con la collaborazione di Alberto Susini e Massimo Pazzarelli dell'Ufficio studi dell'Ente camerale.

Il layout grafico è stato curato da Francesca Vergossola dell'Istituto di Studi e Ricerche.

La supervisione generale è stata curata da Cristina Martelli, direttore dell'Istituto.

Si ringrazia per il prezioso contributo offerto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Navigo, F2I Holding Portuale, MdC Terminal, Porto di Viareggio, Cantiere Arpeca, Cna Massa-Carrara e Confartigianato Massa-Carrara.

Istituto di Studi e Ricerche

Azienda speciale della Camera di Commercio della Toscana Nord-Ovest

 0585-764270/268

 azienda.speciale.isr@tno.camcom.it

 www.isr-ms.it | <https://tno.camcom.it>

The Creative Commons License



Il presente documento può essere distribuito, modificato, copiato, a condizione che venga menzionato l'autore dell'opera e il link al sito web da cui è stato tratto.