

## L'impatto economico del Porto di Marina di Carrara



## **PRESENTAZIONE**

L'Istituto di Studi e di Ricerche ha svolto, e svolge, molte indagini sugli aspetti strutturali e congiunturali dell'economia locale: analisi settoriali e valutazioni complessive si alternano con sistematica frequenza, e sono davvero tante le informazioni che siamo in grado di produrre anche al di fuori delle rituali pubblicazioni.

Eppure, in questi anni, eravamo riusciti a soddisfare più di una domanda che ci interrogava sulla reale dimensione economica del Porto di Marina di Carrara: non andavamo oltre qualche tentativo di stima che, peraltro, non si è mai tradotto nemmeno in un'ipotesi di lavoro.

Il tema era, ed è, sicuramente affascinante, considerata anche la centralità delle attività portuali nella nostra economia ed anche nel dibattito che da anni caratterizza le prospettive di crescita dello scalo.

Abbiamo, così, inteso soddisfare quella domanda affidandoci ad una Società specializzata che ci ha permesso di osservare il campo della ricerca con la dovuta scientificità e con quel distacco degli studiosi che sanno dividere i numeri dalla enfaticizzazione delle dichiarazioni di parte o meno.

Un lavoro, quindi, che ha corrisposto alle nostre attese, che ci consente, oggi, di valutare l'impatto delle attività portuali sui principali settori economici, che esprime l'orizzonte degli interessi che il Porto suscita, che, sia pur con qualche cautela, ci fa anche capire cosa sarebbe oggi la nostra economia senza la presenza attiva del Porto di Marina di Carrara. Qualche cosa di più dei soliti ringraziamenti agli estensori della ricerca, ai quali va l'apprezzamento convinto di chi considera gli studi una componente essenziale della nostra cultura.

Se l'iniziativa ha potuto realizzarsi non si deve soltanto ad una sorta di dovere di rispondere a quelle domande, ma anche alla incalzante pressione ed alla collaborazione della Provincia di Massa-Carrara nella persona dell'Assessore Paolo Baldini, ed alla disponibilità ancora una volta manifestata dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Carrara, segnatamente dal suo Presidente Avvocato Alberto Pincione, che ha investito risorse importanti in questo progetto.

IL DIRETTORE I.S.R.  
Alberto Ravecca



## Ringraziamenti

L'indagine è stata finanziata dalla **Fondazione Cassa di Risparmio di Carrara** ed interamente realizzata dalla **ALFAMARK - Comunicazione e Marketing**.

Il titolare di questa, **Dott. Alessio Falorni**, ne ha anche redatto il Rapporto conclusivo, ad eccezione del paragrafo 2.3, riguardante l'impatto "indotto", che si deve invece al **Dott. Fabio Ferretti**, docente a contratto di Statistica per la Ricerca Sperimentale e Tecnologica presso l'Università degli Studi di Siena. Quest'ultimo ha anche realizzato il complesso lavoro di adattamento della matrice Input-Output nazionale dell'ISTAT al quadro economico-produttivo dell'Area di Massa e Carrara (Comuni di Carrara, Massa e Montignoso), necessario appunto alla stima dell' "indotto" medesimo, corredandolo pure dell'Appendice metodologica in Allegato.

Il lavoro ha avuto un prezioso riferimento nel **Dott. Alberto Ravecca** e nel **Dott. Giorgio De Filippi**, dell'ISR-CCIAA, nonché nell'**Avv. Luigi Guccinelli** e nel **Dott. Filippo Nardi**, rispettivamente Presidente dell'Autorità Portuale del Porto di Marina di Carrara ed Amministratore delegato della "Porto di Carrara Spa", che hanno anche avuto la cortesia di discutere con noi alcune impressioni su problematiche generali della situazione portuale locale.

Un debito di riconoscenza particolarmente cospicuo è maturato verso il **Dott. Nicola del Nobile**, Segretario dell'Autorità Portuale, senza il cui ripetuto ed intenso supporto l'indagine avrebbe implicato tempi realizzativi assai più lunghi e avrebbe incontrato ostacoli forse insuperabili.

Un sentito ringraziamento va, poi, agli **amministratori o titolari di tutte le aziende o corporazioni operanti nell'ambito del Porto commerciale (cantiere navale incluso)**, nonché a quelli delle **agenzie e spedizionieri ad esso più direttamente legati**, che hanno pressoché tutte risposto alle nostre richieste con grande disponibilità.

Per il contributo particolarmente impegnativo dato, compilando con cura il non semplice schema di rilevazione a loro presentato, nonché per i colloqui spesso avuti con i responsabili, dai quali sono state attinte informazioni anche "qualitative" e valutazioni altrimenti irreperibili o prive della competenza approfondita del mestiere, si ringraziano soprattutto: **Bogazzi Vittorio e Figli Spa, BM Shipping Group Spa, Dante Ghirlanda Srl, Intership Spa, Italcarrara Sas, Piero De Gasperis e C. S.N.C., Renato Maggiani Srl, Tirrena [+Fintirrena] Spa.**

Tuttavia, per la cortese fornitura di alcune informazioni di base veramente indispensabili, siamo grati anche a: **Danesi Spedizioni Srl, Euro Shipping Srl., Ficini Spedizioni Srl, Frine Spedizioni Srl, Sp.Inter.Mar. Srl, Sp.Int.Ship Srl., Vatteroni Vittorio & C. Sas.**

## INDICE

### **1. Dinamiche recenti e caratteristiche della movimentazione e della struttura portuale**

1.1 - Identificazione del campo d'indagine	Pag.	5
1.2 - L'andamento recente dei traffici del Porto	"	6
1.3 - I segnali leggibili ed un richiamo (sommario) ad alcuni limiti e potenzialità dello scenario evolutivo del porto	"	8

### **2. - L'impatto economico del Porto**

2.1 - L'impatto diretto delle attività legate al "versante" commerciale e cantieristico navale del Porto di Marina di Carrara	"	15
2.2 - Valutazioni quantitative e qualitative sull'impatto locale indiretto	"	22
2.3 - La stima dell'impatto indotto	"	28

### **3. - Alcune riflessioni conclusive**

Appendice - Nota metodologica sulla stima dell'impatto indotto	"	39
--	---	----

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE	"	43
-------------------------	---	----

# 1 - Dinamiche recenti e caratteristiche della movimentazione e della struttura portuale

## 1.1 - Identificazione del campo d'indagine

Non è tra gli obiettivi assegnati a questo studio ripercorrere le vicende evolutive di cornice politica e politico-economica del Porto di Marina di Carrara, né c'è quello di analizzare le sue potenzialità e limiti dal punto di vista più strettamente tecnico-funzionale.

A tutto questo, semmai, si potrà ritenere opportuno far cenno solo quando questo venga ritenuto importante per l'interpretazione di quanto invece emerso sul terreno analizzato: l'impatto sull'economia locale.

Posto il tema, si tratta di contornarlo adeguatamente, in modo che i risultati di analisi siano correttamente compresi e valutati.

In primo luogo, va precisato che la dimensione territoriale sottesa all'aggettivo "locale" è stabilita essere essenzialmente il sistema economico definito, ai sensi della Del. Cons. Reg. n° 69 del 5/4/2000, come Area di Massa e Carrara e comprendente i due comuni identificativi più quello finitimo di Montignoso.

Naturalmente, la natura del tema d'indagine ha imposto di non trascurare la segnalazione adeguata di effetti che risulterebbero invece convergere sul territorio delle confinanti province di Lucca e di La Spezia, distinguendo ciò, a sua volta, dalla ricaduta sul "Resto d'Italia" e sull'estero.

In secondo luogo, dovendosi circoscrivere l'ambito di studio anche settorialmente e strutturalmente, questo è stato identificato nel Porto commerciale ed in tutta la costellazione di attività ad esso più direttamente legate, ovvero l'insieme delle attività interne funzionali ed istituzionali, quelle delle agenzie e spedizionieri ed il cantiere navale.

Sono rimaste invece escluse componenti di molta minor rilevanza contingente, come quella della pesca e perfino della navigazione da diporto. Queste'ultima, peraltro, è certamente dotata di interessanti potenzialità sia di sviluppo intrinseco quanto di integrazione-conflitto con quelle suddette, ma ci si è convinti di doverla escludere per due ulteriori ragioni fondamentali:

- l'imprescindibile necessità, nel caso di inclusione, di allargare l'indagine anche alla cospicua attività produttiva locale recentemente sviluppatasi nel campo della cantieristica nautica, per estensione dalla finitima ed ancora più consistente presenza che da anni caratterizza la Versilia e che ha così puntato a cogliere una notevole disponibilità locale di grandi spazi e fabbricati ex-industriali disimpegnati;
- la difficoltà di dover allora orientare l'analisi soprattutto sulle potenzialità di sviluppo futuro, anziché sulla valutazione di quanto concretamente sussistente.

In terzo luogo, l'individuazione dell'anno di riferimento. L'indagine si è svolta a cavallo fra il quarto trimestre del 2007 ed il primo del 2008, con la parte rilevatoria più intensa concentrata nei primi due mesi di quest'ultimo anno; dunque, ha trovato tutti gli interlocutori preparati a rispondere congruamente solo sull'anno gestionale 2006 e perfino quasi tutte le fondamentali statistiche

di base correnti ferme a tale data, imponendone imprescindibilmente la scelta.

Si tratta, come sinteticamente si può evincere dal “Rapporto economia 2007” curato dalla CCIAA della Provincia e incardinato appunto sul 2006, di un anno “più che soddisfacente per l’economia locale”<sup>1</sup>, anche e soprattutto con riguardo al metalmeccanico ed al lapideo, fondamentali per tutta l’attività incardinata sul Porto di Marina di Carrara.

Si può aggiungere, come considerazione sommaria di scenario generale, che la ripresa registrata in tale anno è stata tale da proseguire, globalmente, anche un bel po’ oltre la metà del 2007 e quindi la stima del circuito delle grandezze in gioco può essere considerata molto valida anche in termini più attuali. Purtroppo, com’è già ben noto, il 2008 viene invece presentando una prospettiva a tinte molto più scure.

## 1.2 - L’andamento recente dei traffici del Porto

Nell’anno 2006, il volume complessivo di traffico commerciale passato per il Porto di Marina di Carrara (Tav. 1 e tav. 2) ha segnato un livello quantitativo di poco inferiore ai 3,3 milioni di Tonnellate, crescendo del 6,8% sull’anno precedente e proseguendo così la fase di ripresa che, da un “fondo” toccato nel 2004, l’ha riportato a superare del 3,6% il 2001.

Si nota un segnale che di per sé già inviterebbe a riflettere sulla possibilità di un ragguardevole e non tranquillizzante mutamento intervenuto nel legame della struttura con l’attività produttiva e, in particolare, col settore industriale: la dinamica degli imbarchi è positiva per solo il 3,0% sul 2005 e addirittura accusa un calo del 13,4% sul 2001; mentre sono gli sbarchi ad aver (quasi persistentemente nel corso dei 7 anni in esame) trainato al rialzo, con, rispettivamente, +9,5% e +17,9%, portandosi, per quota sul totale movimentato, dal 53,1% al 60,4%.

Disaggregando per tipologia merceologica in primo luogo gli imbarchi e concentrando l’analisi sulle componenti principali o almeno non trascurabili, si nota subito che quella di maggior incidenza relativa (quasi 6/10), le “Rinfuse solide” (essenzialmente granulato di marmo), mostrano oscillazioni annue non molto pronunciate e, nel 2006, si attestano su un valore pressoché in linea con quello del 2001.

Invece, il numero indice su tale anno-base, specifico ai prodotti lapidei lavorati o in blocchi (sono ormai questi ultimi la quasi totalità dell’insieme), precipita rapidamente a 59,0 nel 2004, per risalire a solo 68,6 nel 2005, per poi riportarsi a 67,2 nel 2006.

Ancor più marcato è il declino sia per i contenitori (valutati in Tonnellate: un po’ più che dimezzati), che per i sacconi di granulato (grosso modo lo stesso calo), che infine per le merci in pallets (ridotte circa di 2/3).

---

<sup>1</sup> Camera di Commercio Massa Carrara – I. S. R., “Rapporto economia Massa Carrara – anno 2007”, Carrara, 10 maggio 2007.



Tav. 1

Movimentazione Porto di Marina di Carrara																					
	IMBARCHI							SBARCHI							TOTALI						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Lapidei lavorati	13732	11023	4373	2387	1669	849	1244	3	1831	191	221	42	13	9	13735	12854	4564	2608	1711	862	1253
Lapidei in blocchi	383406	360711	264731	232008	270713	266053	274912	1269952	1299641	1319077	1256392	1293314	1386407	1334386	1653358	1660352	1583608	1488400	1564027	1652460	1609298
<b>Prodotti lapidei</b>	<b>397138</b>	<b>371734</b>	<b>269104</b>	<b>234395</b>	<b>272382</b>	<b>266902</b>	<b>276156</b>	<b>1269955</b>	<b>1301472</b>	<b>1319268</b>	<b>1256613</b>	<b>1293356</b>	<b>1386420</b>	<b>1334395</b>	<b>1667093</b>	<b>1673206</b>	<b>1588372</b>	<b>1491008</b>	<b>1565738</b>	<b>1653322</b>	<b>1610551</b>
<b>Merci in pallets</b>	<b>43406</b>	<b>26914</b>	<b>30322</b>	<b>26597</b>	<b>17935</b>	<b>13923</b>	<b>5226</b>	<b>754</b>	<b>576</b>	<b>385</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>44160</b>	<b>27490</b>	<b>30707</b>	<b>26612</b>	<b>17935</b>	<b>13929</b>	<b>5236</b>
Legname	0	24	0	0	0	0	0	1397	331	33	71	0	0	0	1397	355	33	71	0	0	0
Carta e cellulosa	2077	0	0	0	0	0	0	30133	17457	0	0	0	0	0	32210	17457	0	0	0	0	0
<b>Tot. Forestali</b>	<b>2077</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31530</b>	<b>17788</b>	<b>33</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33607</b>	<b>17812</b>	<b>33</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Tubi di ferro	107434	63089	53273	73289	95856	131808	138733	36524	40098	54455	49837	24736	40122	56797	143958	103187	107728	123126	120592	171930	195530
Altri prod. metallurgici	24906	16928	24061	20451	27900	23610	26159	92571	58482	131358	120229	134274	196967	140806	117477	75410	155419	140680	162174	220577	166965
<b>Tot. siderurgici</b>	<b>132640</b>	<b>80017</b>	<b>77334</b>	<b>93740</b>	<b>123756</b>	<b>155418</b>	<b>164892</b>	<b>129095</b>	<b>98580</b>	<b>185813</b>	<b>170066</b>	<b>159010</b>	<b>237089</b>	<b>197603</b>	<b>261735</b>	<b>178597</b>	<b>263147</b>	<b>263806</b>	<b>282766</b>	<b>392507</b>	<b>362495</b>
Granulato di marmo	673562	648583	558417	679607	730909	750376	585477	0	1006	4856	1251	0	2028	0	673562	649589	563273	680858	730909	752404	585477
di cui: sacconi	11479	12347	7991	11813	4480	6400	8750	0	202	0	0	0	0	0	11479	12549	7991	11813	4480	6400	8750
Scaglie di marmo	76584	213611	152867	19193	0	0	12001	0	0	0	0	0	0	0	76584	213611	152867	19193	0	0	12001
Altre rinf. solide	17862	6222	2979	256	2935	617	0	199628	256591	260917	258826	217794	233440	133196	217490	262813	263896	259082	220729	234057	133196
di cui: sacconi	4081	293	3435	505	0	999	0	1245	1371	8630	1251	649	308	2323	5326	1664	12065	1756	649	1307	2323
<b>Rinfuse solide</b>	<b>768008</b>	<b>868416</b>	<b>714263</b>	<b>699056</b>	<b>733844</b>	<b>750993</b>	<b>597478</b>	<b>199628</b>	<b>257597</b>	<b>265773</b>	<b>260077</b>	<b>217794</b>	<b>235468</b>	<b>133196</b>	<b>967636</b>	<b>1126013</b>	<b>980036</b>	<b>959133</b>	<b>951638</b>	<b>986461</b>	<b>730674</b>
<b>Rinfuse liquide</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10630</b>	<b>31691</b>	<b>40441</b>	<b>62751</b>	<b>46659</b>	<b>46070</b>	<b>36493</b>	<b>10630</b>	<b>31691</b>	<b>40549</b>	<b>62751</b>	<b>46659</b>	<b>46070</b>	<b>36493</b>
<b>Merci varie e impiantis.</b>	<b>3496</b>	<b>18569</b>	<b>22959</b>	<b>45276</b>	<b>17559</b>	<b>40598</b>	<b>50484</b>	<b>1690</b>	<b>3305</b>	<b>4138</b>	<b>4914</b>	<b>3353</b>	<b>8438</b>	<b>11938</b>	<b>5186</b>	<b>21874</b>	<b>27097</b>	<b>50190</b>	<b>20912</b>	<b>49036</b>	<b>62422</b>
<b>Alaggi e vari *</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>2871</b>	<b>2782</b>	<b>2393</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>3160</b>	<b>4423</b>	<b>4824</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>6031</b>	<b>7205</b>	<b>7217</b>
<b>Merci a num. in tonn. *</b>	<b>1210</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>3045</b>	<b>1493</b>	<b>1960</b>	<b>2935</b>	<b>57</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>105</b>	<b>177</b>	<b>165</b>	<b>825</b>	<b>1267</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>3150</b>	<b>1670</b>	<b>2125</b>	<b>3760</b>
<b>Contenitori in tonn.</b>	<b>132366</b>	<b>114760</b>	<b>89268</b>	<b>78680</b>	<b>88863</b>	<b>62895</b>	<b>34895</b>	<b>31902</b>	<b>35048</b>	<b>23944</b>	<b>37615</b>	<b>79524</b>	<b>56313</b>	<b>46550</b>	<b>164268</b>	<b>149808</b>	<b>113212</b>	<b>116295</b>	<b>168387</b>	<b>119208</b>	<b>81445</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1480341</b>	<b>1480434</b>	<b>1203358</b>	<b>1180789</b>	<b>1258703</b>	<b>1295471</b>	<b>1134459</b>	<b>1675241</b>	<b>1746057</b>	<b>1839795</b>	<b>1792227</b>	<b>1803033</b>	<b>1974392</b>	<b>1765834</b>	<b>3155582</b>	<b>3226491</b>	<b>3043153</b>	<b>2973016</b>	<b>3061736</b>	<b>3269863</b>	<b>2900293</b>

\* = Negli anni mancanti di dato specifico, esso era presumibilmente (e purtroppo insolubilmente) computato alla voce "Merzi Varie e impiantistica"

Tav. 2

Movimentazione Porto di Marina di Carrara - H. I. su 2001=100																					
	IMBARCHI							SBARCHI							TOTALI						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Lapidei lavorati	100,0	80,3	31,8	17,4	12,2	6,2	9,1	100,0	61033,3	6366,7	7366,7	1400,0	433,3	300,0	100,0	93,6	33,2	19,0	12,5	6,3	9,1
Lapidei in blocchi	100,0	94,1	69,0	60,5	70,6	69,4	71,7	100,0	102,3	103,9	98,9	101,8	109,2	105,1	100,0	100,4	95,8	90,0	94,6	99,9	97,3
<b>Prodotti lapidei</b>	<b>100,0</b>	<b>93,6</b>	<b>67,8</b>	<b>59,0</b>	<b>68,6</b>	<b>67,2</b>	<b>69,5</b>	<b>100,0</b>	<b>102,5</b>	<b>103,9</b>	<b>98,9</b>	<b>101,8</b>	<b>109,2</b>	<b>105,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,4</b>	<b>95,3</b>	<b>89,4</b>	<b>93,9</b>	<b>99,2</b>	<b>96,6</b>
<b>Merci in pallets</b>	<b>100,0</b>	<b>62,0</b>	<b>69,9</b>	<b>61,3</b>	<b>41,3</b>	<b>32,1</b>	<b>12,0</b>	<b>100,0</b>	<b>76,4</b>	<b>51,1</b>	<b>2,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>100,0</b>	<b>62,3</b>	<b>69,5</b>	<b>60,3</b>	<b>40,6</b>	<b>31,5</b>	<b>11,9</b>
Legname	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	100,0	23,7	2,4	5,1	0,0	0,0	0,0	100,0	25,4	2,4	5,1	0,0	0,0	0,0
Carta e cellulosa	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	57,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	54,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tot. Forestali</b>	<b>100,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>100,0</b>	<b>56,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>100,0</b>	<b>53,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Tubi di ferro	100,0	58,7	49,6	68,2	89,2	122,7	129,1	100,0	109,8	149,1	136,5	67,7	109,9	155,5	100,0	71,7	74,8	85,5	83,8	119,4	135,8
Altri prod. metallurgici	100,0	68,0	96,6	82,1	112,0	94,8	105,0	100,0	63,2	141,9	129,9	145,0	212,8	152,1	100,0	64,2	132,3	119,8	138,0	187,8	142,1
<b>Tot. siderurgici</b>	<b>100,0</b>	<b>60,3</b>	<b>58,3</b>	<b>70,7</b>	<b>93,3</b>	<b>117,2</b>	<b>124,3</b>	<b>100,0</b>	<b>76,4</b>	<b>143,9</b>	<b>131,7</b>	<b>123,2</b>	<b>183,7</b>	<b>153,1</b>	<b>100,0</b>	<b>68,2</b>	<b>100,5</b>	<b>100,8</b>	<b>108,0</b>	<b>150,0</b>	<b>138,5</b>
Granulato di marmo	100,0	96,3	82,9	100,9	108,5	111,4	86,9	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	100,0	96,4	83,6	101,1	108,5	111,7	86,9
di cui: sacconi	100,0	107,6	69,6	102,9	39,0	55,8	76,2	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	100,0	109,3	69,6	102,9	39,0	55,8	76,2
Scaglie di marmo	100,0	278,9	199,6	25,1	0,0	0,0	15,7	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	n. calc.	100,0	278,9	199,6	25,1	0,0	0,0	15,7
Altre rinf. solide	100,0	34,8	16,7	1,4	16,4	3,5	0,0	100,0	128,5	130,7	129,7	109,1	116,9	66,7	100,0	120,8	121,3	119,1	101,5	107,6	61,2
di cui: sacconi	100,0	7,2	84,2	12,4	0,0	24,5	0,0	100,0	110,1	693,2	100,5	52,1	24,7	186,6	100,0	31,2	226,5	33,0	12,2	24,5	43,6
<b>Rinfuse solide</b>	<b>100,0</b>	<b>113,1</b>	<b>93,0</b>	<b>91,0</b>	<b>95,6</b>	<b>97,8</b>	<b>77,8</b>	<b>100,0</b>	<b>129,0</b>	<b>133,1</b>	<b>130,3</b>	<b>109,1</b>	<b>118,0</b>	<b>66,7</b>	<b>100,0</b>	<b>116,4</b>	<b>101,3</b>	<b>99,1</b>	<b>98,3</b>	<b>101,9</b>	<b>75,5</b>
<b>Rinfuse liquide</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>100,0</b>	<b>298,1</b>	<b>380,4</b>	<b>590,3</b>	<b>438,9</b>	<b>433,4</b>	<b>343,3</b>	<b>100,0</b>	<b>298,1</b>	<b>381,5</b>	<b>590,3</b>	<b>438,9</b>	<b>433,4</b>	<b>343,3</b>
<b>Merci varie e impiantis.</b>	<b>100,0</b>	<b>531,1</b>	<b>656,7</b>	<b>1295,1</b>	<b>502,3</b>	<b>1161,3</b>	<b>1444,1</b>	<b>100,0</b>	<b>195,6</b>	<b>244,9</b>	<b>290,8</b>	<b>198,4</b>	<b>499,3</b>	<b>706,4</b>	<b>100,0</b>	<b>421,8</b>	<b>522,5</b>	<b>967,8</b>	<b>403,2</b>	<b>945,5</b>	<b>1203,7</b>
<b>Alaggi e vari <sup>1</sup></b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>	<b>n. calc.</b>
<b>Merci a num. in tonn. <sup>1</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>251,7</b>	<b>123,4</b>	<b>162,0</b>	<b>242,6</b>	<b>100,0</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>184,2</b>	<b>310,5</b>	<b>289,5</b>	<b>1447,4</b>	<b>100,0</b>	<b>n. disp.</b>	<b>n. disp.</b>	<b>248,6</b>	<b>131,8</b>	<b>167,7</b>	<b>296,8</b>
<b>Contenitori in tonn.</b>	<b>100,0</b>	<b>86,7</b>	<b>67,4</b>	<b>59,4</b>	<b>67,1</b>	<b>47,5</b>	<b>26,4</b>	<b>100,0</b>	<b>109,9</b>	<b>75,1</b>	<b>117,9</b>	<b>249,3</b>	<b>176,5</b>	<b>145,9</b>	<b>100,0</b>	<b>91,2</b>	<b>68,9</b>	<b>70,8</b>	<b>102,5</b>	<b>72,6</b>	<b>49,6</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>81,3</b>	<b>79,8</b>	<b>85,0</b>	<b>87,5</b>	<b>76,6</b>	<b>100,0</b>	<b>104,2</b>	<b>109,8</b>	<b>107,0</b>	<b>107,6</b>	<b>117,9</b>	<b>105,4</b>	<b>100,0</b>	<b>102,2</b>	<b>96,4</b>	<b>94,2</b>	<b>97,0</b>	<b>103,6</b>	<b>91,9</b>

<sup>1</sup> = Negli anni mancanti di dato specifico, esso era presumibilmente (e purtroppo insolubilmente) computato alla voce "Merce Varie e impiantistica"

Fa però vistosa eccezione l'insieme dei prodotti metallurgici, con un incoraggiante +17,2 del 2006 sul 2001 e sulla scorta di una costante ripresa dal preoccupante minimo toccato nel 2003.

Infine, non pare da trascurare anche la crescita, davvero fortissima fra i due estremi temporali (oltre la decuplicazione!), ma drammaticamente oscillante di anno in anno, delle "Merci varie ed impiantistica", di cui è da precisare subito la molto scarsa connessione con la locale produzione di macchinari (per le lavorazioni dei lapidei in particolare).

Sugli sbarchi, sono i prodotti lapidei (si tratta esclusivamente di quelli in blocchi) a costituire la quota maggiore del totale del movimento (circa 7/10) e segnano, sul 2006, un interessante +7,2 % sull'anno precedente e un + 9,2% sull'inizio del periodo in esame, tuttavia recuperando da una "moderato" calo rispetto al 2004.

Una dinamica pressoché analoga si registra per le "Rinfuse solide", qui quasi interamente costituita da merci diverse da quelle di natura lapidea; mentre tengono il buon livello del 2005 le "Rinfuse liquide". Il volume sbarcato dei "Prodotti metallurgici", invece, ripete, anzi rafforza il segnale positivo visto sugli imbarchi, (+83,6% sempre sull'inizio del periodo), sebbene con qualche oscillazione intermedia di sensibile rilievo e dopo un vero balzo in avanti nell'anno finale.

Infine, è contraddittoria la dinamica osservabile sulla non propria relevantissima componente costituita dagli sbarchi di contenitori: un 2006 nettamente più alto (circa  $\frac{3}{4}$ ) del 2001, ma con decisa flessione sull'anno precedente (-29,2%).

Riassumendo i tratti salienti dell'insieme, parrebbe di poter dire che il Porto ha teso ad allentare il suo legame di "porta di sbocco marittimo" per la parte industrialmente meno identificante (non può certo considerarsi tale il granulato!) della produzione lapidea locale, ma in parallelo ad un rafforzamento del ruolo di "porta marittima di approvvigionamento" per il lapideo più in generale, ovvero, com'è noto, soprattutto per una quota fin qui crescente di graniti che trova destinazione per oltre la metà fuori dalla zona apuana.

Si nota poi che la struttura locale accusa una persistente difficoltà ad affermarsi sul traffico dei contenitori, evidentemente schiacciata dalla specificità e superiorità di La Spezia o, in secondo luogo, di Livorno.

Tutto il contrario emerge riguardo al legame con l'industria metallurgica locale, che parrebbe tendere ad un ruolo di "secondo motore", pur tuttavia non ancora di assoluto spicco, dell'economia portuale in esame.

Insomma un'evoluzione che attenua un po', ma non stempera significativamente la specificità merceologica del Porto di Marina di Carrara, e che peraltro ne sottolinea il legame "locale" su un versante pur importante ma diverso da quello che fin qui ne ha messo in risalto l'identità peculiare.

Il quadro relativo al 2007, purtroppo, dà ragione ampiamente dei segnali complessivamente non tranquillizzanti sopra già indicati con riferimento al pur complessivamente positivo 2006.

Il volume complessivo del traffico accusa una sensibile riduzione (-11,3%), confermata dalla dinamica sia degli imbarchi che degli sbarchi.

Sul primo versante, è subito da segnalare, accanto al lieve incremento dei lapidei lavorati e in blocchi, la marcata riduzione del granulato ed ancor peggio va per i contenitori e le merci in pallets.

Tengono invece, per in misura stemperata, il trend ascendente i prodotti metallurgici e giocano un ruolo positivo di recupero apprezzabile, malgrado le modeste consistenze messe in campo, le merci varie ed impiantistica e quelle a numero.

Dal lato degli sbarchi cala moderatamente la fondamentale componente dei lapidei e molto più accentuatamente quelle delle “Altre rinfuse solide”, di quelle liquide e dei contenitori, con scarso recupero da parte delle pur molto positive “merci varie ed impiantistica” e “Merci a numero”.

Infine, non conforta certamente la sensibile riduzione mostrata anche dai prodotti metallurgici, sebbene si debba segnalare che gli sbarchi di questi prodotti (così come peraltro gli imbarchi), data la natura particolare che implica cicli ultra-annuali di produzione e ricezione per rettifiche e ricondizionamenti, rende le dinamiche in gioco violentemente oscillanti di anno in anno.

### 1.3 - I segnali leggibili ed un richiamo (sommario) ad alcuni limiti e potenzialità dello scenario evolutivo del porto

L'insieme delle evidenze suddette, in cui si incrociano e compongono molti segnali di segno opposto e di significato interpretativo intuibilmente non sempre univoco, richiama subito e rende particolarmente significativa anche una valutazione espressa formalmente dal Presidente della Port Authority locale, Avv. Luigi Guccinelli, nella Relazione annuale in cui commenta proprio il soddisfacente risultato globale del 2006: “Le previsioni per il futuro non consentono di prevedere ulteriori notevoli incrementi senza la realizzazione di nuove opere in quanto il porto sembra aver raggiunto un livello di efficienza difficilmente migliorabile”. I dati relativi al 2007, sopra commentati, danno ampiamente ragione di questa significativa affermazione orientata soprattutto alla prospettiva.

Forse, lo spettro di funzioni ed il ruolo del Porto locale si è da tempo avviato ad una evoluzione, ma su questa potrebbero fare ormai da determinate ostacolo e limite alcune problematiche irrisolte che frenano irrimediabilmente un suo congruo sviluppo strutturale.

Cominciamo dal legame fin qui identificante con l'economia locale.

Nel Piano di Indirizzo Territoriale approvato dalla regione Toscana per il periodo 2005-2010, al capitolo “Masterplan - La rete dei porti toscani”, si riporta il quadro generale delle “Trans-European Networks” e delle “Autostrade del mare” delineata, non sorprende certo che la presenza di un porto con un volume totale di traffico relativamente limitato come quello Marina di Carrara non spicchi sufficientemente sullo scenario complessivo comunitario.

Fig. 1 - Le grandi TEN-T (Trans-European Networks - Transports) e le “Autostrade del mare” alla scala continentale - Fonte: 13 in Bibliografia



Tuttavia, sempre sulle documentazioni di base della Commissione Europea che ha definito le linee prioritarie d'intervento sullo sfondo di scenari evolutivi proiettati fino al 2020, il Porto in questione viene comunque riconosciuto fra quelli di “Categoria A” (fig.2).

Il PIT della Regione Toscana identifica il Porto medesimo attribuendogli “vocazione prettamente commerciale”, malgrado non ne escluda, specie come potenzialità connessa alla sua particolare collocazione territoriale, anche la valenza turistica; inoltre, sottolinea che esso “risulta connesso sia al corridoio plurimodale tirrenico che al corridoio Tirreno-Brennero. Il completamento degli interventi infrastrutturali porterà Carrara a diventare punto di cerniera tra le piattaforme transnazionali Tirreno-Brennero e la piattaforma logistica-costiera”.

Analizzatene le caratteristiche funzionali e le dinamiche evolutive del traffico specifico, ne sottolinea quindi quattro cruciali esigenze d'intervento:

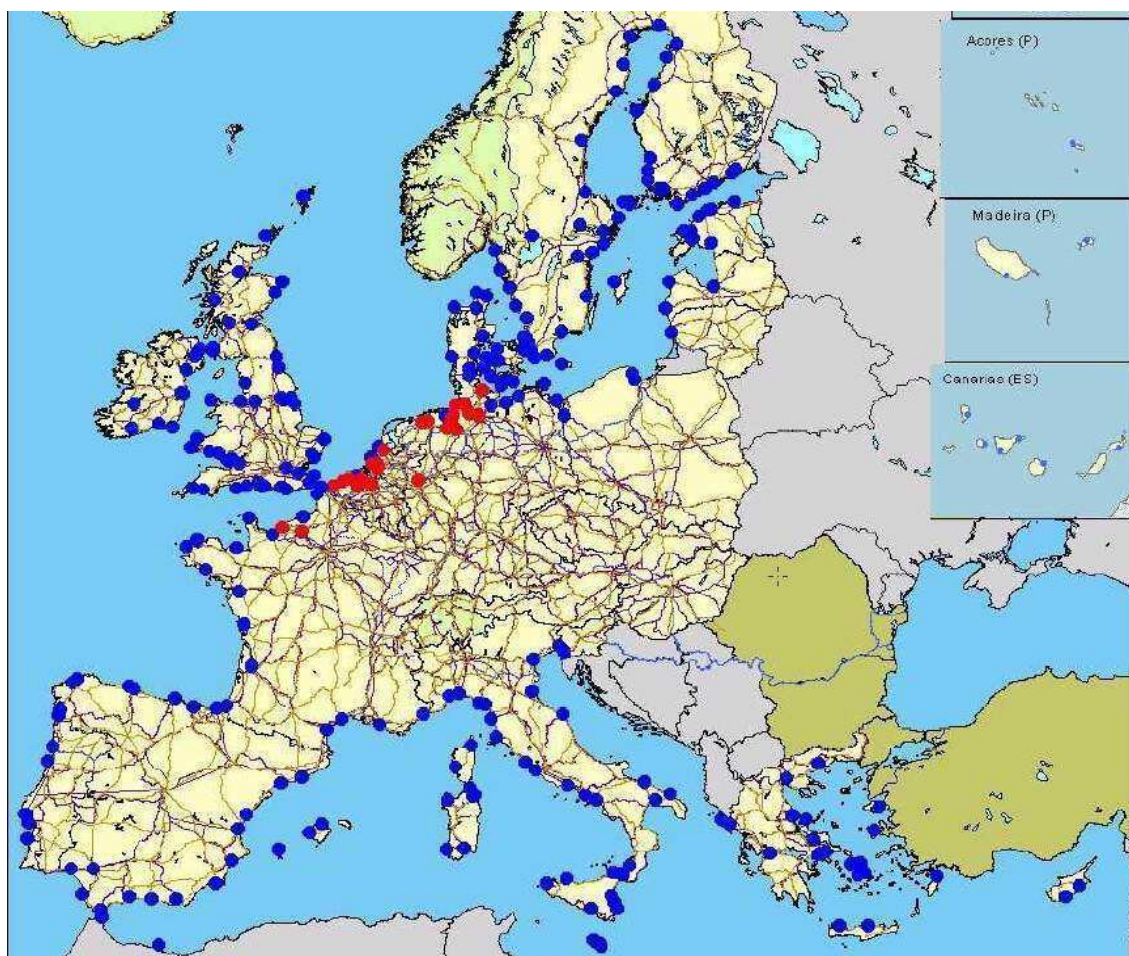
- “- razionalizzazione e ampliamento del porto con particolare attenzione alle attività dei Cantieri Apuani ed a quelle del Nuovo Pignone;
- consolidamento e sviluppo dei traffici attuali per soddisfare in modo più ampio le esigenze del settore lapideo, dei Cantieri Navali della Nuova Pignone e delle merci non containerizzate e
- verifica delle condizioni per lo sviluppo dello SSS<sup>2</sup>;
- fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento alla realizzazione della terza corsia A12 e alla Strada dei Marmi nonché ai collegamenti con la rete ferroviaria;

<sup>2</sup> Short Sea Shipping



- realizzazione del porto turistico in coerenza con gli strumenti di governo del territorio e sviluppo dei servizi al diportismo nautico e della cantieristica da diporto.”

Fig. 2 - Porti marittimi “di Categoria A” - Si noti l’adiacenza del Porto di La Spezia con quello di Carrara, seguiti longitudinalmente, lungo la costa toscana, da Livorno e Piombino; sono i soli classificati dal PIT toscano “di interesse regionale, nazionale ed internazionale” - Fonte: [http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/schema\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/schema_en.htm)



Tuttavia, sempre il PIT annota “una negativa commistione fra attività tra loro molto diverse: troviamo infatti presenti attività navali commerciali, attività di produzione cantieristica e la presenza di numerose barche da diporto”. Si prosegue sottolineando:

- la crescente incompatibilità della persistenza interna di un porticciolo turistico e del connesso Club Nautico, alla cui sinergia si riconoscono ricche potenzialità di sviluppo, ma a condizione di una rilevante disponibilità di nuovi spazi integrabili a funzioni plurime specifiche all’utenza cui si orienta;
- le vitali necessità di ampliamento di altri spazi disponibili sia per il consolidamento della recuperata competitività della “Cantieri

Apuania - Spa” sia per il rafforzamento di quella specializzazione nelle merci movimentate (lapidei e grandi strutture metalliche) da tempo conseguita e recentemente implementata (investimenti che hanno consentito di mettere in campo la più forte capacità di sollevamento per metro lineare di banchina a scala dell’intera Europa).

Fig. 3 - Conflittualità nello sviluppo di funzioni diverse: la “nicchia” del porto turistico, interna allo scalo commerciale e limitante l’attività dell’adiacente cantiere navale - Fonte: Google Earth

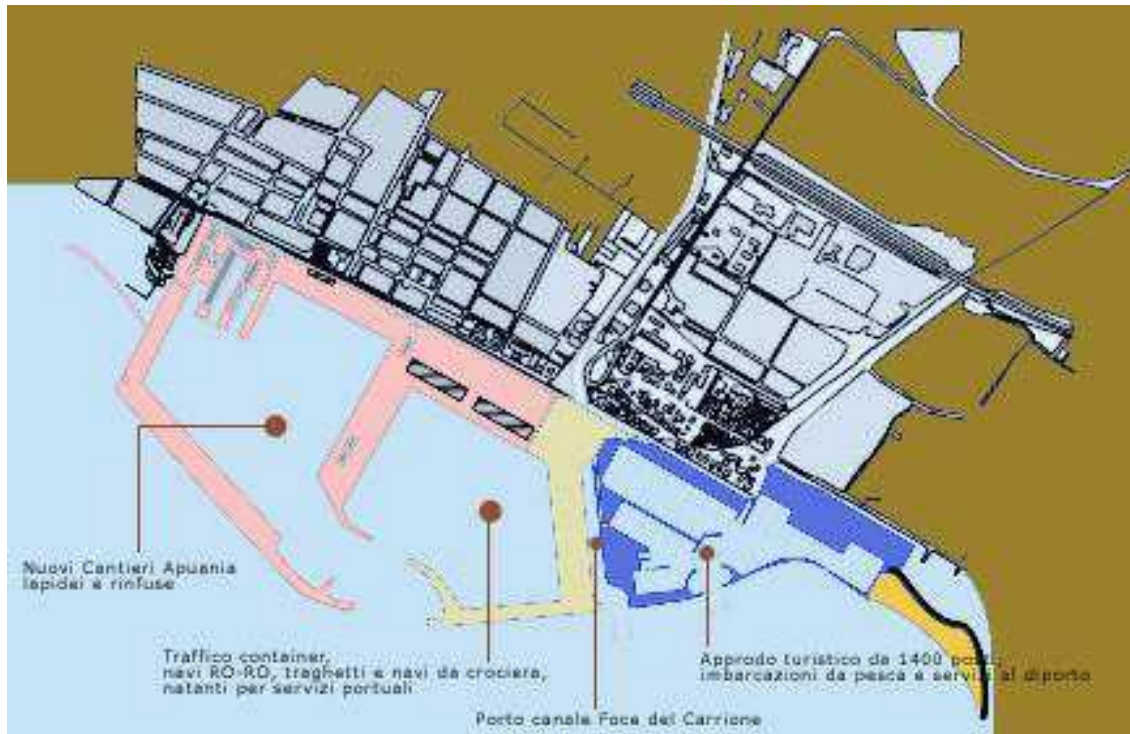


Per risolvere le conflittualità in questione ed aprire adeguati scenari alle rispettive potenzialità di sviluppo di ciascuno dei tre caposaldi di attività direttamente implicati, nel giugno 2001 è stata adottata, d’intesa con i comuni di Carrara e di Massa, una Variante Generale al vigente e ormai decisamente vecchio (aprile 1981) Piano Regolatore Portuale, nella quale, in connessione ad un forte ampliamento degli spazi complessivamente occupati e a congrui riassetti anche idrogeologici, si profila la separazione dei suddetti, pur nell’ambito di un completo mantenimento di contiguità.

Inoltre, si dettagliano una nutrita serie di interventi complementari sulle pertinenti funzioni ausiliarie di carattere viario, ferroviario e di promozione di attività collaterali: particolare riguardo hanno anche quelle di “aggregazione” di genere vario riconducibili al porto turistico, ma non si dimentica certo l’utilissima presenza di un grosso polo fieristico polifunzionale, originariamente ancorato soprattutto alle lavorazioni lapidee ed ai relativi macchinari ed impianti ma già recentemente integrato sul fronte della cantieristica nautica più leggera (una grande potenzialità ulteriore riconosciuta anche nel PIT stesso come di grande interesse e di rara compresenza in altri contesti portuali).



Fig. 4 - I tratti essenziali dell'ampliamento e riassetto del Porto di Marina di Carrara e delle sue polifunzionalità - Fonte: PIT Regione Toscana



Purtroppo, dopo un parere favorevole e tempestivo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (dicembre 2001), la Variante, anche a seguito del sollevarsi di una certa contestazione locale da parte di componenti più legate al turismo balneare o all'ambientalismo "tout court", ha più tardi (notifica del gennaio 2003) ricevuto valutazione ambientale negativa dal Ministero dell'Ambiente di concerto con quello dei Beni ed Attività Culturali. Sono ancora non concluse contro-iniziative sul piano legale, ma il dibattito locale, conseguentemente esploso, non trova ancora terreni di decise intese e condivisioni. Per questo, tentando di forzare fino all'impossibile i dettami del vecchio Piano Regolatore di oltre un quarto di secolo fa, l'Autorità Portuale ed i soggetti locali più interessati nel grave ed acuto problema hanno cercato di sopperire, con Piani Operativi Triennali, ad alcune lacune improcrastinabili di infrastrutturazione e limitazione funzionale. Ma pensiamo non occorra argomentare molto per rendere chiaro che una situazione del genere ha creato un blocco incisivo e pericoloso per le ricche e sfaccettate potenzialità sopra evidenziate.

Per quanto riguarda infine l'importantissimo profilo delle grandi infrastrutture esterne al Porto, in primis quelle di magazzinaggio e di collegamento alle grandi vie di comunicazione e da esse al TEN-T (vedi precedentemente), va in primo luogo aggiunta la disponibilità di un'ampia area (222.000 mq.) nelle immediate adiacenze, dotata di tre grandi ambiti coperti, attrezzata dal punto di vista del trasporto prurimodale ed in funzione alla quale sono stati fatti recentemente interventi di netto miglioramento del collegamento ferroviario ausiliario e di un'ampia bretella stradale.



Fig. 5 - La superficie retro portuale di stoccaggio- Fonte: <http://www.portodicarrara.it>

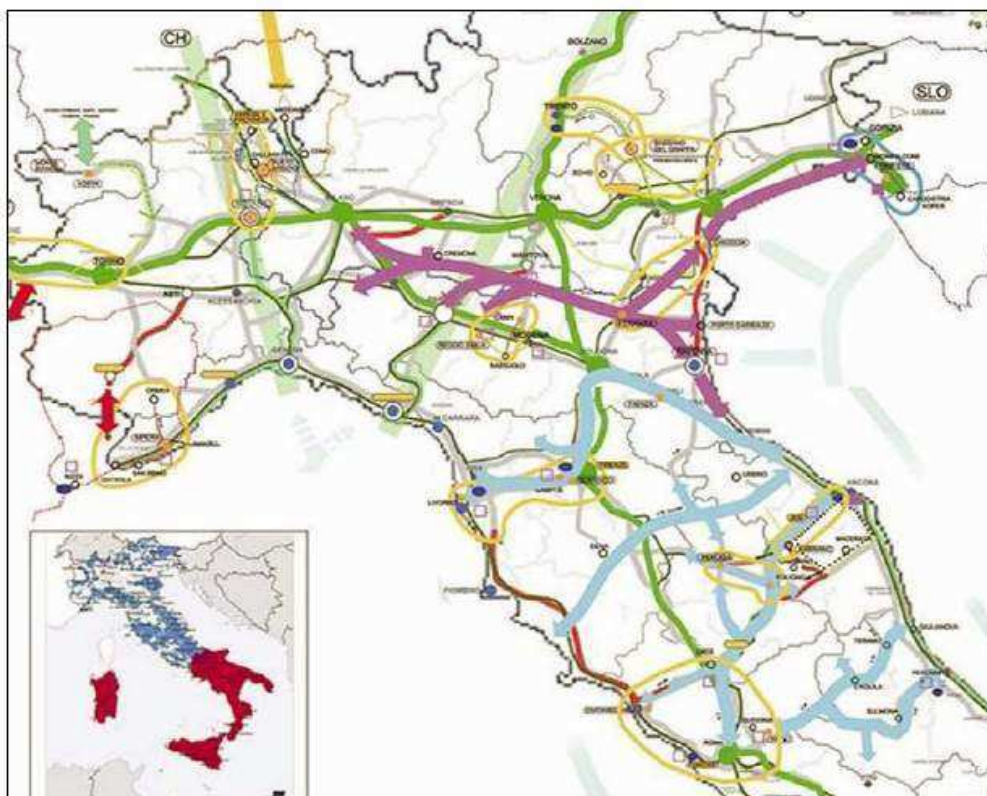


E' intuitivo dover aggiungere, qui, che anche una capacità del genere verrebbe saturata nel giro di poco tempo da uno sviluppo congruo delle potenzialità del Porto in esame, specie se quelle di natura più strettamente commerciale, come è peraltro auspicato per tutti i porti in generale, dovessero anche integrarsi quanto più possibile in senso pluri-merceologico. In tal caso, la riflessione rinvia subito al sondaggio delle eventuali possibilità di altri spazi anche in direzione della non lontana apertura valliva della bassa Lunigiana, dove infatti si è da tempo andata spostando (nel caso specifico pressoché imprescindibilmente) la gravitazione retro portuale di La Spezia. Da qui, si apre subito lo scenario delle grandi infrastrutture di collegamento rapido a più ampio raggio del Porto di Marina di Carrara, che tuttavia vanno ovviamente viste in uno scenario assai più generale ed alla scala nazionale ed Europea. L'interporto dista 1 Km circa dal casello di Carrara dell'autostrada A 12 e meno di 5 Km da quello di Massa, 3 Km dalla S.S. Aurelia e circa 15 Km dall'innesto dell'autostrada A 15 sull'A 12. Dal punto di vista ferroviario, l'interporto è raccordato alla adiacente Linea Tirrenica, con una distanza di circa 3 Km dalla stazione di Carrara-Avenza e circa 6 Km dallo scalo merci ad essa pertinente, dunque inserito in pieno sul corso del cosiddetto "Corridoio Tirrenico" a cui si raccordano tutte le grandi strutture portuali della parte Ovest del Paese; inoltre, replicando la funzione dell'innesto suddetto fra le due vie autostradali, la linea ferroviaria si innesta sulla Parma-Pontremoli- La Spezia (da un lato)-Carrara-Massa-Livorno dall'altro, che costituisce forse il più rilevante dei "denti" dei cosiddetti inserimenti "a pettine" sul corridoio in questione: la famosa "Tirreno-Brennero" (TI-BRE), parte integrante delle richiamate TEN-T assieme, appunto, all'autostrada.

In tale quadro, pare coglibile con chiarezza che gli attributi caratterizzanti e funzionali del Porto di Marina di Carrara, in particolare le specializzazioni operative già sussistenti e potenziabili nonché le ulteriori integrazioni possibili, impongono di valutarlo, per competitività ed efficienza, non come struttura a sé, bensì come componente di un sistema portuale integrato dell'Alto Tirreno-Mar Ligure, che appare allora assolutamente di primaria importanza dal punto di vista dei raccordi della grande "Autostrada del mare" mediterranea, da Suez-Porti mediorientali-Istanbul a Gibilterra-Lisbona, con le TEN-T orientate al Nord Italia e soprattutto al Nord Europa, perfino in parziale alternativa a scali del calibro di Rotterdam.

Fig. 6 - Dipartimento Coordinamento Sviluppo Territorio (Dicoter)-Ministero Infrastrutture e Trasporti (MITT): Quadro nazionale per le Linee strategiche europee in vista dei Fondi strutturali 2007-2013. L'Asse TI-BRE collocherebbe il sistema di Massa e Carrara in interessante "equilibrio" (risolti i nodi di qualità infrastrutturale), fra un raccordo diretto col contesto Nord-Italiano e quello più strettamente regionale toscano.

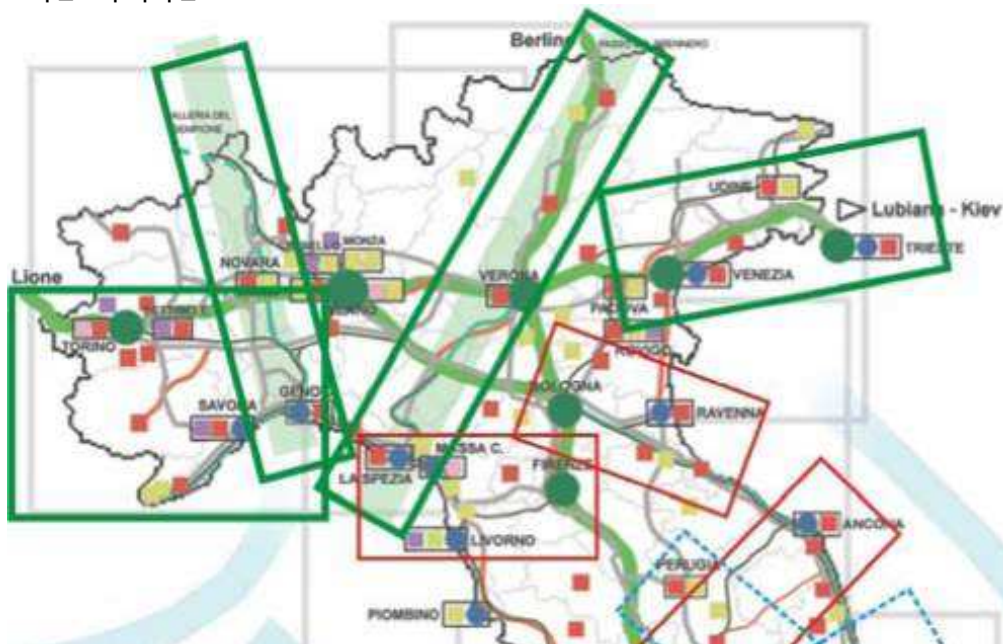
STRALCIO DELLA MAPPA FINALE DELL'ANALISI CARTOGRAFICA PER LA VALUTAZIONE DEI POTENZIALI COMPETITIVI STRATEGICI DEI SISTEMI TERRITORIALI ITALIANI



Fonte: MITT-Dicoter, ottobre 2005

E non basta: integrando questa prospettiva incardinata sulla tematica dei trasporti con gli scenari di prospettiva di collegamento più generale a mercati di approvvigionamento e di sbocco per ciò che costituisce l'ossatura portante e caratterizzante dei plessi produttivi presenti a scala di sistemi economici locali, si scopre subito che la questione TI-BRE gioca come componente determinante su tutto quello di Massa e Carrara, ovviamente investendo in pieno anche la Lunigiana.

Fig. 7 - Piattaforme nazionali (rosso) e transnazionali (verde), individuate dal MITT-Dicoter per il Piano Strategico nazionale - Fonte: [http://www.infrastrutture.gov.it/page/NuovoSito/mop\\_all.php?p\\_id=04255](http://www.infrastrutture.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=04255)



A questo punto, messo in campo il complesso insieme delle potenzialità, ma anche dei limiti attuali, delle necessità d'intervento, delle conflittualità profilatesi, la grandi domande che si aprono successivamente e su cui dunque fare qualche luce c'è fortemente quella che può così sinteticamente formularsi "Ma quanto conta davvero l'attività portuale di Marina di Carrara nell'economia dell'area su cui più strettamente insiste?".

Ciò, va subito aggiunto, consente non solo di verificare, inoltre, non soltanto le basi locali dei legami col territorio che quelle specificità funzionali hanno determinato e sostenuto, ma anche di metterne eventualmente in evidenza altre, meno direttamente visibili e, soprattutto, di dare a tutto quanto alcuni parametri quantitativi quantomeno di stima attendibile.

## 2. - L'impatto economico del Porto

### 2.1 - L'impatto diretto delle attività legate al "versante" commerciale e cantieristico navale del Porto di Marina di Carrara

Nel proporre alla pubblica attenzione i dati raccolti che danno conto dell'impatto diretto del Porto, specificati dal punto di vista occupazionale, di volume e distribuzione di acquisti e vendite (o, nel caso di istituzioni, di entrate), di masse retributive e perfino tributarie, dobbiamo ovviamente rispettare alcuni vincoli generali, poiché i soggetti contattati e che davvero con totale disponibilità hanno collaborato a questa indagine presentano una gamma fortemente diversificata dal punto di vista dei limiti di "privacy".

Ricorreremo pertanto ai raggruppamenti di cui alla Tavola che segue.



Tav. 3

**Addetti rilevati (o stimati) nelle attività interne al Porto o ad esso fortemente legate**

Addetti o unità di lavoro annue	Area territoriale di residenza				Totale
	A. M. e C.	Pr. LU+SP	Resto d'Ita.	Eestero	
Port Authority	9	4	0	0	13
Pilotaggio, ormeggio, rimorchio	11	0	14	0	25
Porto Spa	131	10	1	0	142
Genio civ. portuale	4	0	0	0	4
<i>Operat. di az. ammesse all'interno</i>	69	56	109	0	234
Pulizia, idrico, ferrov., pesa, ecc.	41	0	0	0	41
Cantieri Apuania	245	243	278	0	766
Agenz. e spediz. rilev. (prev. co.)*	107	10	8	0	125
<i>Agenz. e spediz.stim. (prev. co.)*</i>	44	0	3	0	47
Polizia, Finanza, Capit., Dogana	79	33	0	0	112
Concessionari demaniali	35	0	0	0	35
<i>ULA/anno da impatto acquisti **</i>	281	0	0	0	281
<b>Totale unità di lav. annue occupate</b>	<b>1056</b>	<b>356</b>	<b>413</b>	<b>0</b>	<b>1825</b>
<b>Altro imp. dir. "ipotetico" in base agli acquisti</b>		<b>67</b>	<b>405</b>	<b>483</b>	<b>955</b>
<b>Imp. diretto dalla massa retrib. netta</b>	<b>172</b>	<b>58</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>297</b>
<b>Impatto diretto complessivo</b>	<b>1228</b>	<b>481</b>	<b>885</b>	<b>483</b>	<b>3077</b>

\* = Che, in base a criterio selettivo o informazione diretta sono risultate coinvolte nel porto in misura quantomeno rilevante

*Stime non scientificamente rigorose, valide essenzialmente come ordine di grandezza*

\*\* = Sono sottratti gli occupati della Porto di Carrara Spa, ipotizzandoli sostenuti dalla sue vendite agli altri utenti del Porto rilevati

Come si vede dal prospetto, si tratta di poco più di 1800 addetti<sup>3</sup>. La quota maggiore, (42%) è costituita da quelli impegnati nella "Cantieri Apuania Spa" (dipendenti diretti + operatori terzisti e in sub-appalto che tuttavia operano pressoché stabilmente all'interno della struttura) ed è certo interessante ricordare che il dato si riferisce (vedi l'introduzione al Rapporto) all'anno 2006, poiché si deve poi aggiungere la segnalazione di un aumento molto forte del fatturato nell'anno successivo, per cui è pensabile che anche la quantità di occupazione attivata ne abbia positivamente risentito.

Il secondo insieme, per consistenza, è dato dalla stima degli occupati/anno riferibili alle ben 234 aziende ammesse ad operare (entrata, operazioni ed uscita) all'interno del Porto. Emerge particolarmente qui la scelta, dichiarata

<sup>3</sup> Si tratta di addetti effettivamente rilevati (normale) o stimati (*corsivo*); si tratta invece di unità di lavoro annue nel caso della stima da impatto degli acquisti risultanti dall'indagine. Per quanto riguarda agenzie e spedizionieri, la selezione dagli elenchi di INFOCAMERE, ragionata (attività particolare svolta e controllata (contatti telefonici, per posta elettronica o in qualche caso diretti) ha consentito di raggrupparne 29, delle quali 8 (di cui 3 dimensione grande, 2 di media e 3 di piccola), con 125 addetti totali, hanno riempito un quadro di rilevazione completo e 21, con altri 47 addetti (solo un caso appena superiore a 5 e 10 degli altri con 1 sola persona impegnata) sono stati stimati, peraltro contattandole ugualmente (ancora telefono ed e-mail) quasi tutte per avere almeno un numero molto ridotto ma essenziale di informazioni quantitative.

**N. B.:** Nelle tavole e nel testo della relazione non si fa riferimento distinto alla Lunigiana. In effetti, l'incidenza di quest'area sul totale degli addetti rilevati si è rivelata essere di appena il 2% e dunque presumibilmente da considerarsi anche minore quando, entrando in gioco l'impatto degli acquisti delle aziende, delle loro fatturazioni e della spesa delle retribuzioni nette, si fa sicuramente sentire molto la gravitazione sui maggiori centri urbani.

nell'Introduzione, di tendere ad una moderata sottostima piuttosto che a ricevere una critica di "gonfiamento delle cifre": di fatto, si è ritenuto di calcolare, per ciascuna delle aziende in oggetto (alcune delle quali con una o pochissime persone addette, altre invece che arrivano ad alcune decine), un solo addetto/anno interamente "attivato" dall'attività in esame. La ripartizione territoriale, invece, non poteva che affidarsi al criterio centrato sulla localizzazione dell'azienda di riferimento.

Notevole è poi anche l'insieme degli occupati, quasi 340, che invece risultano strettamente "dipendenti" dall'universo delle funzioni portuali, col più grosso nucleo costituito dalla "Porto di Carrara Spa". A questi vanno aggiunti i 35 concessionari demaniali che, nell'ambito della struttura, esercitano attività commerciali, di ristorazione, ecc. . Infine, vengono i circa 170 addetti computati e, per una quota minoritaria, stimati, in riferimento alle Agenzie marittime e spedizionieri (l'attività svolta è quasi sempre mista e solo per le strutture più grandi corrisponde talvolta a unità aziendali più specializzate)

L'aggregato ha mostrato di attivare ben 188,1 milioni di Euro di acquisti, marcatamente concentrati su solo 2 delle 28 branche in cui, per significatività espositiva, si è qui articolata l'intera economia<sup>4</sup>.

Tav. 4

Massa finanziaria di acquisti "rilevanti"

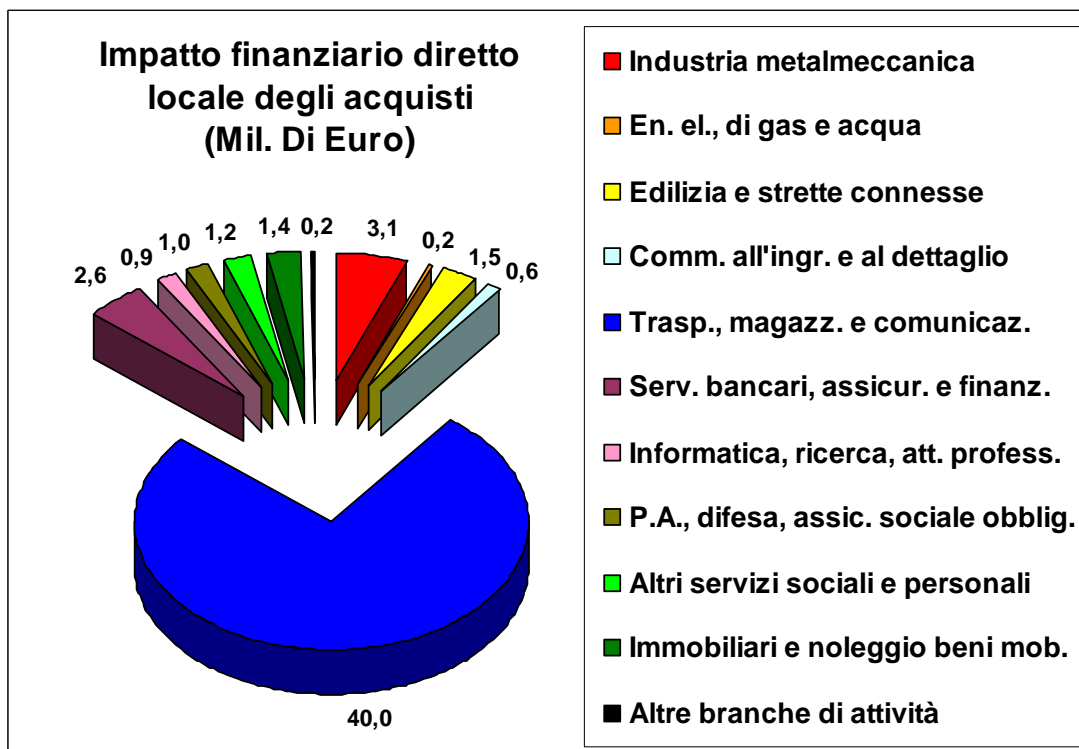
Milioni di Euro 2006	A. M. e C.	Pr. LU+SP	Resto d'It.	Estero	Totale
Industria metalmeccanica	3,1	5,4	27,8	20,3	56,6
En. el., di gas e acqua	0,2	0,1	0,9	0,0	1,1
Edilizia e strette connesse	1,5	0,7	5,7	0,0	7,9
Comm. all'ingr. e al dettaglio	0,6	0,0	1,0	0,0	1,6
Trasp., magazz. e comunicaz.	40,0	2,2	20,5	42,9	105,6
Serv. bancari, assicur. e finanz.	2,6	0,0	5,5	0,1	8,2
Informatica, ricerca, att. profess.	0,9	0,4	1,0	0,0	2,3
P.A., difesa, assic. sociale obblig.	1,0	0,0	0,1	0,0	1,1
Altri servizi sociali e personali	1,2	0,0	0,0	0,0	1,2
Immobiliari e noleggio beni mob.	1,4	0,0	0,4	0,1	1,9
<b>Altre branche di attività</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>
<b>TOTALE</b>	<b>52,6</b>	<b>8,8</b>	<b>63,3</b>	<b>63,3</b>	<b>188,1</b>

Risalta immediatamente la marcata convergenza del flusso di spesa verso il settore dei servizi e, in questo, sulla branca stessa a cui, salvo il grande cantiere navale e le unità ricadenti nell'ambito della Pubblica amministrazione, appartiene la quota preponderante delle attività in gioco.

Il fenomeno, inoltre, si accentua decisamente allorché l'attenzione si concentra sul contesto locale.

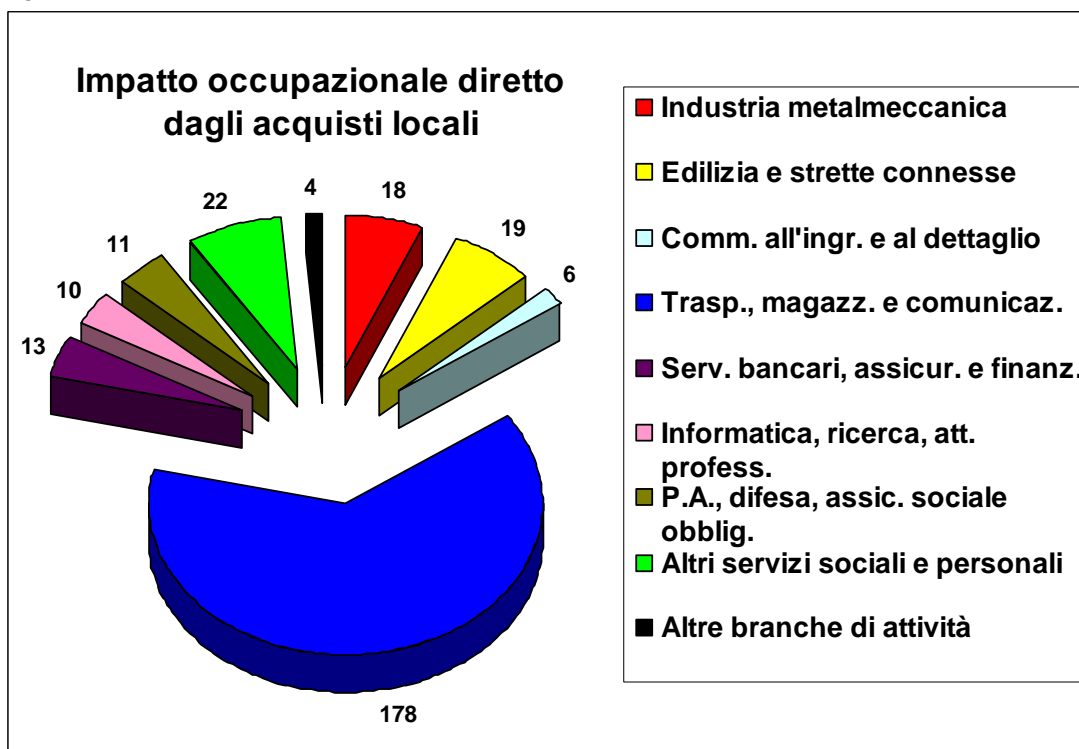
<sup>4</sup> L'articolazione adottata segue, per evidente necessità statistica, quella a 30 branche secondo la quale l'Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana (IRPET) stima ogni anno il Valore aggiunto a prezzi base e le Unità di lavoro per i 42 Sistemi Economici Locali (SEL) in cui la Toscana viene ripartita e fra cui c'è appunto quello che comprende Carrara, Massa e Montignoso. Tuttavia, i risultati della rilevazione hanno mostrato una accentuata difficoltà, da parte dei rispondenti, a distinguere gli acquisti e le vendite fra le 3 branche che articolano la metalmeccanica (non comprendente, si precisa, la produzione dei mezzi di trasporto), per cui, qui, lo considereremo un raggruppamento unico.

Fig. 8



L'insieme di questi acquisti realizzati in zona, rapportato ai rispettivi fatturati e masse di unità di lavoro stimati dall'IRPET, conduce infine ad una ulteriore aggiunta di 281 unità di lavoro nell'economia locale e porta dunque la massa occupazionale attivavivi "direttamente" a 1783 addetti/anno.

Fig. 9

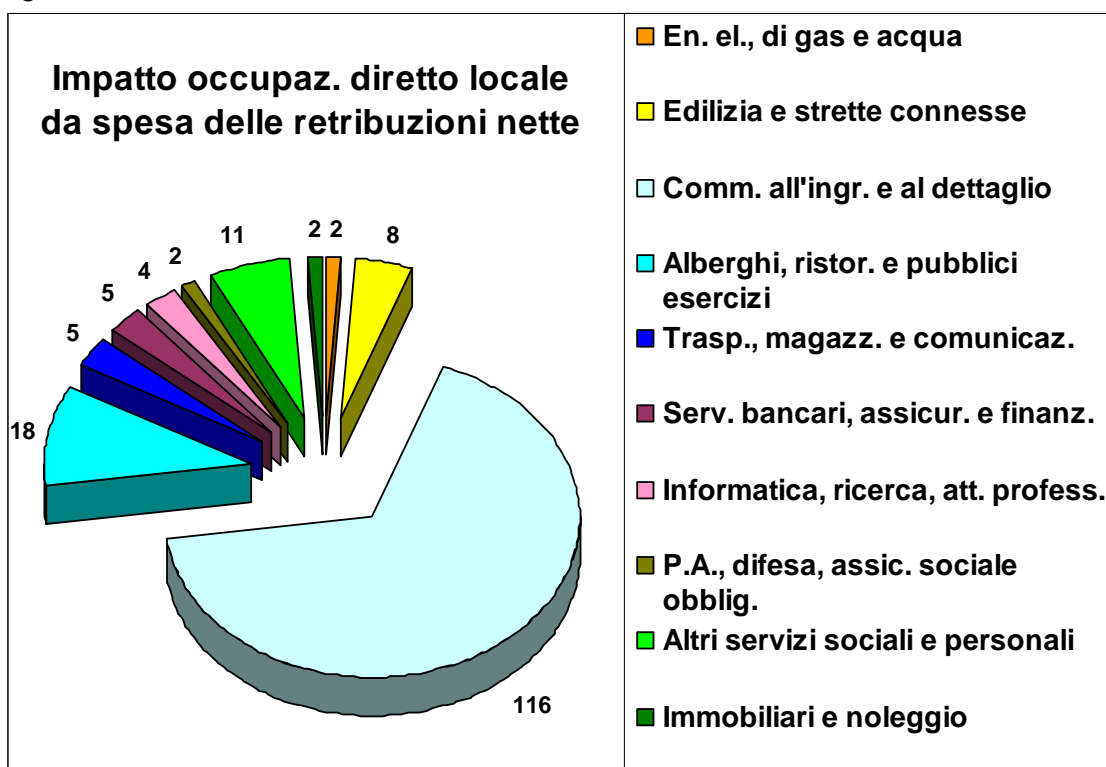


Manca l'ultima delle componenti significative rilevate: la massa retributiva, pari a 42,4 milioni di Euro lordi, sui quali sono stati indicati circa 10,2 milioni di Euro di trattenute e del cui netto annuo, pertanto, è analogamente possibile valutare l'impatto nella zona, una volta calcolata la quota che, per la distribuzione vista sui posti di lavoro corrispondenti, può ragionevolmente considerarsi "in essa presumibilmente e preferenzialmente spesa": circa il 58% ovvero 18,6 milioni di Euro.

In base ai risultati dell'indagine sui consumi delle famiglie, resa al momento disponibile dall'ISTAT per l'anno 2005 con specificazione territoriale "Centro Italia", abbiamo così potuto stimare le ulteriori 172 unità di lavoro/anno da aggiungere al conto di "Impatto diretto locale".

La porzione di gran lunga maggiore (67%) si indirizza sulla branca del commercio e riparazioni di beni mobili, seguita a molta distanza da quella degli alberghi e pubblici esercizi, poi, ancora a decrescere, dagli immobiliari e noleggio, dall'edilizia, dai trasporti e comunicazioni e infine da altre 5 branche di attività, quasi tutte del settore dei servizi.

Fig. 10



E' forse opportuno commentare ancora l'impostazione moderatamente sottostimante di queste quantificazioni.

Alcune esclusioni, magari, possiamo considerarle pressoché irrilevanti oppure troppo difficilmente traducibili in unità di lavoro/anno impegnate e consistenze di redditi: è il caso dell'operatore dedicato alla sanità marittima e, soprattutto, quello dei membri dei Consigli di amministrazione e dei Collegi di revisione conti impegnati all'interno della costellazione di attività implicate; così com'è il caso della massa degli utili distribuiti, che

sicuramente, malgrado qualche bilanciamento da casi in perdita, è sicuramente attiva per numeri non trascurabili e dunque si riversa pure, almeno per una quota non irrilevante, sull'economia della zona

Non bisogna pure dimenticare che, per evitare il rischio di superare una intuibile soglia di "eccesso di richieste a soggetti in piena fase di lavoro", è rimasta fra le indicazioni non raccolte quella, non certo poco rilevante, sui cosiddetti, "oneri riflessi" che pure costituiscono una quota molto rilevante del costo effettivo del lavoro dipendente sostenuto dalle aziende e che costituiscono un ulteriore gettito per Enti assistenziali e previdenziali e per le finanze pubbliche in generale.

Ma un'altra delle elisioni invece di qualche peso è stata, sempre a causa della impossibilità di dar conto su base affidabile delle conseguenze d'impatto, la massa di occupazione e di redditi attivata dalle cospicue opere che intervengono, pur secondo piani operativi pluriennali, sulla "grande infrastrutturazione" del porto: si tratta, per il periodo 2006-2008, di ben 92,3 milioni di Euro.

L'indagine ha invece messo in condizione di evidenziare, magari con attendibilità un po' inferiore rispetto al quadro precedentemente commentato ma tuttavia ancora su standard accettabili di significatività, i gettiti messi in campo che, riversati sulle Istituzioni, contribuiscono ovviamente ad impinguare la grande vasca delle risorse che sono alla base anche del riversamento sulla comunità di una miriade di servizi sociali e generali di grande importanza: in migliaia di Euro, 185 al comune di localizzazione, 193 alla Provincia, 1192 alla Regione, ben 5706 allo Stato e 215 circa su cui i rispondenti non hanno dato specifiche indicazioni di destinazione; ed è certo opportuno aggiungere qui i circa 13,1 milioni di Euro (la cifra è approssimativa) riscossi dalla Dogana portuale e che non sono andati alla Port Authority bensì allo Stato italiano medesimo.

Tav. 5

Altre "cifre rilevanti" attivate dal Porto di Marina di Carrara (migliaia di Euro, salvo diversa indic.)

Imposte e tasse varie

Al Comune di Carrara	185	Donazioni, sponsorizzazioni, ecc.	49		
Alla Pr. di Massa Carrara	193				
Alla Regione Toscana	1192	Lav. plurienn. grande infrastr. (mil. €)	92,3		
Allo Stato italiano	5706				
Altri oneri simili vari	215	IVA da Dogana allo Stato ita. (mil. €)	19,7		
<b>TOTALE</b>	<b>7491</b>				
		<b>Massa retributiva netta</b>	<b>32213</b>		
<b>Ammortamenti</b>		- di cui: trattenute			
		- di cui ripart. territ. stimabile			
Immob. (terr. ed edifici)	630	Pr. MS Pr. LU+SP Resto d'Ita. Estero			
Imp., macch. ed attr.	4124				
Altri analoghi	549				
<b>TOTALE</b>	<b>5303</b>	<b>18639</b>	<b>6284</b>	<b>7290</b>	<b>0</b>



Sono poi in campo altri 5,3 milioni di Euro di ammortamenti, che dunque sono destinati a tradursi, prima o poi, in consistenti reintegri di macchinari, edifici, ecc.. Sono emersi perfino circa 50000 Euro di donazioni ad associazioni di assistenza e beneficenza, ma crediamo che la domanda specifica sia stata ampiamente trascurata dai rispondenti poiché abbiamo constatato che molti hanno risposto affermativamente nel momento di illustrazione dello schema rilevatorio da riempire e poi invece non hanno restituito alcuna cifra esibita.

Una delle componenti che infine non c'è, che è fatta di una miriade sterminata di piccole e piccolissime quote ma la cui massa si può, questa volta davvero "a braccio" stimare abbia ridotto di non meno del 5% circa le masse rilevate è sicuramente quella delle "spese minute". In una rilevazione del genere occorre puntare a far impiegare i tempi di risposta degli interlocutori, come si può subito capire non certo di indifferente entità, sulle "grandi cifre" e dunque mancano dal computo i numerosissimi acquisti periodici di piccole partite di cancelleria (solo i soggetti più grandi hanno potuto dar corpo non trascurabile a questa voce), una parte del "polverizzato" universo delle micro-riparazioni e manutenzioni, la miriade dei micro-acquisti presso bar, pizzerie, pasticcerie, ecc., determinati dalla presenza quotidiana della massa di persone che, oltre ai lavoratori stabili e qui quantificati, gravita periodicamente sul Porto e su quanto vi ruota attorno. Infine i servizi pagati ai trasporti di persone e cose che, avendo carattere non sistematico, sono pure sfuggiti a questa ricognizione.

Resta da concludere questo primo quadro mettendo in campo la massa di fatturazione rilevata invece sul versante della vendita.

Ovviamente, è decisamente imponente, raggiungendo i 235,1 milioni di Euro, di cui peraltro solo 1/4 circa (59,9) si riversa sull'economia locale, mentre appena un po' meno del 2% va verso le province di Lucca e Spezia, quasi la metà verso il resto d'Italia ed un altro quarto circa verso l'estero.

Dal punto di vista delle destinazioni per branca di attività, quasi 8/10 della massa totale rimane all'interno dei "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" (si arriva a quasi il 100% per l'area locale) e dunque deve essere considerato che vi è un forte effetto di "circuitazione interna" di quanto già computato dal lato degli acquisti, anche se, altrettanto sicuramente, vi è cospicua pure la parte che viene da servizi prestati a vettori e trasportatori esterni a quelli strettamente ricompresi nell'universo portuale.

Tav. 6

**Masse finanz. di vendite "rilevanti"**

Milioni di Euro 2006	A. M. e C.	Pr. LU+SP	Resto d'It.	Estero	Totale
Industria metalmeccanica	0,6	0,0	0,3	0,1	1,0
Produzione di mezzi di trasporto	0,2	0,0	68,7	0,0	68,9
Trasp., magazz. e comunicaz.	57,7	4,2	35,3	57,9	155,1
P.A., difesa, assic. sociale obbligat.	0,1	0,0	7,8	0,0	7,8
Immobiliari e noleggio	0,3	0,0	0,8	0,0	1,1
<b>Altre branche di attività</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>
<b>TOTALE</b>	<b>59,9</b>	<b>4,2</b>	<b>112,9</b>	<b>58,2</b>	<b>235,1</b>

La presenza della “Cantieri Apuania Spa” porta poi quasi un ulteriore 30%, dell’intera massa fatturata, sulla branca della produzione di mezzi di trasporto e dunque risultano davvero poco rilevanti le quote residue sulle sole altre 8 branche che sono al di sopra dello zero.

Su queste cifre è stato impossibile spingere l’analisi oltre il mero apprezzamento complessivo, poiché per le agenzie e spedizionieri in particolare, che ne loro insieme vi apportano una quota non lontana dalla metà, non aveva probabilità di successo la richiesta di distinguere accuratamente, nelle fatturazioni medesime, il valore del servizio specifico venduto e quello, spesso incluso e ovviamente preponderante, della merce interessata.

Si può solo aggiungere che la movimentazione di una massa finanziaria di questa entità include pure una quantità importante di costi d’intermediazione bancaria, assicurativa, ecc., nonché in parte più piccola ma non trascurabile anche libero-professionale, che vengono messi a carico dal lato di coloro che pagano e che dunque, per la quota locale, attivano a loro volta una certa quantità di unità di lavoro/anno quantomeno nelle due branche di attività corrispondenti.

## 2.2 - Valutazioni quantitative e qualitative sull’impatto locale indiretto

Quali, o quantomeno quale quota, delle attività produttive di beni e servizi localizzate nell’Area di Massa e Carrara non considerate fra quelle di “impatto diretto” sopra indicate, possono essere identificate come “indirettamente” legate al Porto locale, ovvero, potrebbero considerarsi così dipendenti dalla sua presenza da poterle ritenere, in mancanza di essa, inesistenti o quantomeno rapidamente destinate a scomparire o valutare la rilocalizzazione in adiacenza a strutture simili in altre zone della regione o del paese?

Naturalmente, la valutazione è terribilmente complessa e discutibile, imponendo una selezione un po’ drastica e basata su ragionamenti logici molto chiari, così da lasciarne la plausibilità al giudizio critico del lettore di questo Rapporto.

Innanzitutto, dovremmo mettere in campo, riterremmo, i segmenti della branca ISTAT “Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni” ragionevolmente più coinvolti. Prescindendo dai servizi postali, dai trasporti per condotta e trascurando anche quanti addetti ai servizi ferroviari e di trasporto persone potrebbero, nella realtà, essere cancellati dalla cessazione dell’attività portuale e di tutte quelle di cui al paragrafo precedente, dovremmo invece sicuramente dare qualche rilevanza alle ripercussioni nel campo del trasporto di merci su gomma, al di là dei trasportatori del genere che sono stati compresi fra gli autorizzati ad operare nel Porto ai sensi dell’Art. 68 della Legge 84/1994. Purtroppo, annotata la componente, va subito aggiunta l’impossibilità di una quantificazione attendibile, poiché, specie così lontano dalla data dell’esaustiva ma decennale rilevazione Censuaria dell’ISTAT, è perfino impossibile avere una quantificazione aggiornata dell’intero “universo” locale del comparto specifico.



legame assolutamente cruciale della struttura portuale con la permanenza quantomeno dell'azienda che si è mantenuta nell'area.

La Nuovo Pignone Spa in questione può attendibilmente stimarsi aver occupato, nel 2006 e con carattere di notevole stabilità e anzi in tendenziale incremento, circa 270 dipendenti e ben altri 900 circa di indotto interno di vario genere, con commesse assicurate per una tranquillizzante prospettiva, ma già ha avanzato richiesta di nuovi piazzali di stoccaggio che occuperebbero ben altri 190.000 mq. di terreno.

Sempre a titolo di cauto mantenimento della già richiamata impostazione sottostimante sull'impatto locale da valutare, ci limitiamo a mettere in campo la massa retributiva mediamente valutabile per questa ragguardevole massa di dipendenti di vario genere.

Fig. 12 - Un colossale reattore della Nuovo Pignone in via di movimentazione



Penseremmo ragionevole calcolare, nel mix, un medio pro-capite di Euro 1600 lordi (le masse salariali dell'indotto abbassano notoriamente in misura marcata i valori da considerare), da cui è presumibile poter scorporare un approssimativo quarto di trattenute INAIL, INPS, IRPEF, ecc.: si tratterebbe di altri 18.250.000 Euro netti da considerare immessi per non meno di 2/3 nell'economia locale e verosimilmente, in primis, nel commercio, nei pubblici esercizi (ristoranti, pizzerie, pasticcerie, rosticcerie, ecc.) nei servizi alla persona ed alla famiglia (parrucchieri, lavanderie, ecc.), nella domanda di prestazioni sanitarie, di servizi orientati al tempo libero, nelle banche ed assicurazioni, in una parte delle libere professioni (avvocati, notai,



commercialisti, ecc.), nei trasporti di persone pubblici e privati, nell'edilizia e manutenzioni, e così via.

Per quanto riguarda la cantieristica nautica, basta consultare i materiali raccolti sul locale sito INTERNET della INVESTMASSACARRARA per constatare una chiara sottolineatura della grande e crescente rilevanza locale anche di questa attività, con circa 250 imprese di complessiva "filiera" (subappalti ed altre attività ausiliarie) impegnanti intorno ai 1050 addetti.

In effetti, se dal fatturato ed unità di lavoro di cui alla stima dell'IRPET per l'Area di Massa e Carrara al 2006 togliamo i rispettivi parametri rilevati in quest'indagine sulla "Cantieri Apuania Spa"<sup>5</sup>, otteniamo, nell'ordine, circa 70 milioni di Euro e un migliaio di unità di lavoro/anno, che possiamo attendibilmente ascrivere alle unità aziendali<sup>6</sup>. Dall'altro lato, scorrendo interventi polemici o preoccupati di rappresentanti di questa categoria, si scopre subito l'elevata incidenza di limiti di strutture ausiliarie, segnatamente di un accesso locale riservato alla portualità turistica, capace di consentire la messa a mare degli scafi da allestire poi progressivamente; senza questo supporto, si deve ricorrere al trasporto dei "gusci" verso gli scali versiliesi e ciò diviene difficile o addirittura impossibile se si accettano le commesse, tendenzialmente crescenti, di maggior dimensione.

Fig. 13 - Uno dei più prestigiosi prodotti locali nel Porto di Marina di Carrara - Fonte: <http://www.cerrcantierinavali.it/eventi.htm>



<sup>5</sup> In questo caso imputiamo al cantiere in questione, collocato nella branca "Costruzione di mezzi di trasporto" solo gli addetti direttamente dipendenti; non computiamo invece i 550 di indotto, fatto di subappalti e terzisti vari che, per tipo di produzione specifica, vengono presumibilmente classificati nelle branche della metalmeccanica (meccanica generica, macchinari, parti di motori, impiantistica elettrica ed elettronica varia, strumentazione di precisione, ecc.).

<sup>6</sup> I dati rilevati dalla INVESTMASSACARRARA sulla produzione realizzata all'interno dell'area ex-Z.I.A. (Zona Industriale Apuania), riferiti all'anno 2003, sono nettamente più elevati, ma riterremmo che ciò potrebbe esser dovuto al riferimento alle "imprese", anziché alle unità locali, nonché, come infatti è specificato nel "dossier" di settore disponibile on-line, all'intera filiera produttiva anziché alle attività strettamente classificabili nella branca di cui si parla.

Certo, il nucleo locale, ormai molto consistente, di questa industria, si è gradualmente creato per “estensione” proprio di quello della confinante Versilia e molto anche perché, a seguito della drammatica crisi ed estinzione di quasi tutte le grandi imprese che costituivano fino ad una trentina di anni fa la cospicua Zona Industriale Apuana, si sono resi disponibili molti ampi spazi, spesso dotati di grossi fabbricati coperti non difficilmente recuperabili alla cantieristica nautica e relativamente poco costosi.

Inoltre, aspetto certo di fondamentale importanza e che sottolinea ulteriormente quali potenzialità sono in gioco, si deve mettere subito nel conto la presenza locale, addirittura assai prossima alla struttura portuale, dei padiglioni della “Carrara Fiere”, fino a qualche anno fa essenzialmente dedicati ad esposizioni annuali dei comparti lapideo e meccano-lapideo e poi invece ospitanti l’ormai consolidata “SEATEC”, dedicata proprio alla cantieristica nautica e che, nell’edizione 2008 appena conclusasi, ha visto la partecipazione di ben 858 espositori provenienti da 25 differenti Paesi.

Malgrado tutto questo, l’indicazione dei limiti del plesso specifico di produzione locale precedentemente richiamati può considerarsi perentoria e generalizzante per tutto il comparto: senza l’ampliamento e riorganizzazione del Porto di Marina di Carrara nella direzione prefigurata dalla bloccata Variante al superatissimo Piano Regolatore Portuale del 1981, tutto il “virtuoso circuito” ascendente messi in moto su questo particolare versante produttivo rimarrebbe sicuramente in gran parte soffocato e svuotato, con presumibile affermazione di scelte aziendali riduttive, di fughe e quantomeno di riferimento ad altre soluzioni di sbocco a mare non locali (si parla già di una località alto-versiliese).

Attualmente, com’è certo ben noto quantomeno nella zona, il piccolo porto turistico con poco più di 450 posti barca, di cui poco meno di 200 di diretta competenza di un Club nautico in cui sono impegnati una quindicina di addetti ed il cui movimento, sicuramente non irrilevante nella “alta stagione” è chiaramente in evidente condizione di rischiosità con quello delle navi commerciali, non può certo essere considerata la componente complementare capace di supportare apprezzabilmente le potenzialità suddette.

In base a tutto questo insieme di considerazioni, parrebbe cautamente ragionevole valutare che, in termini di somma fra ricadute riduttive possibili e cancellazione di potenzialità di crescita, circa un quinto dell’intero comparto, ovvero circa 200 unità di lavoro/anno e poco più di 9 milioni di Euro di valore aggiunto a prezzi base<sup>7</sup> dipendano davvero “fortemente” dall’esistenza e funzionalità del Porto di Marina di Carrara.

Infine, è analogamente avventuroso quantificare, anche solo sommariamente, quanto del molto consiste e tutt’oggi “identificante” comparto lapideo locale può considerarsi legato al Porto di Marina di Carrara così strettamente da accusare un colpo mortale dall’ “estinzione” di questo stesso, (al di là del breve-medio termine, non paiono esserci alternative decisamente affidabili di semplice adagiamento sull’esistente, specie se si considera che dovranno essere valorizzati adeguatamente i forti investimenti che, malgrado tutto, sono stati già fatti o sono in corso di realizzazione).

---

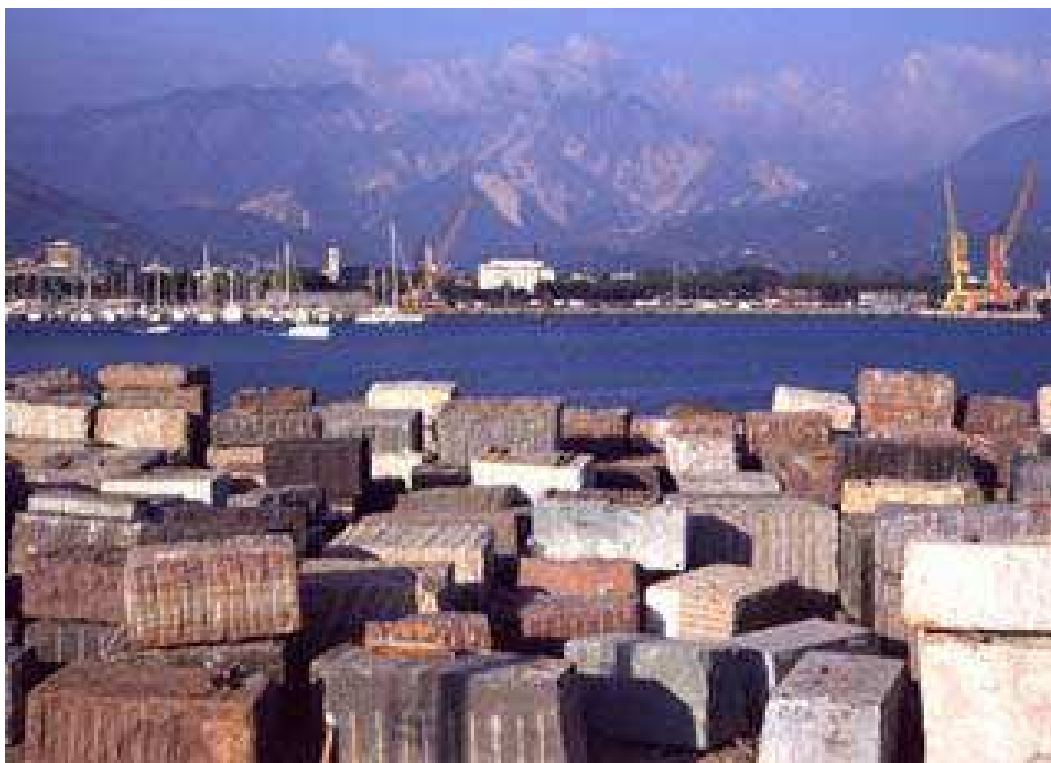
<sup>7</sup> Come sempre, il calcolo è effettuato sui parametri complessivi di branca stimati dall’IRPET.

Stando all'insieme delle indicazioni raccolte con l'indagine diretta sulla "Porto di Carrara Spa" e soprattutto sulle agenzie marittime e spedizionieri, nonché considera la composizione dei traffici portuali, si è potuti arrivare alla ragionevole conclusione che il rapporto "tecnico", per così dire, fra l'attività portuale locale ed il comparto in questione, mediando fra un legame più stretto per la minoritaria ma nettamente più "locale" componente dei marmi grezzi e lavorati e quella maggioritaria ma prevalentemente "esterna" dei graniti, sia ragionevolmente oscillante attorno a 0,6: nel senso che circa un 60% di tutti i prodotti lapidei del genere (si può stare invece pressoché sul 100% per il granulato) quanto entra o esce dal Porto è "determinato" dalle aziende localizzate nella zona, che a loro volta utilizzano invece per circa 8/10 il Porto stesso per i loro scambi per via marittima.

Certo, qui, quanto può riversarsi ancor più sui containers ha chiaramente ormai una destinazione elettiva in La Spezia e secondaria in Livorno; ma anche una buona fetta del resto, in mancanza del Porto locale, finirebbe certamente per cercare nei due suddetti uno sbocco sostitutivo praticabile.

Ma i maggiori costi e soprattutto la mancanza di strutture e di pratiche altamente specifiche si farebbe altrettanto sicuramente sentire molto ed è facile immaginare cosa significherebbe ciò in termini di impatto ambientale connesso al riversamento su gomma e quindi autostrada di migliaia di camions con carichi fortissimi, abbastanza pericolosi e perfino inevitabilmente "pulverulenti".

Fig. 14 - una molto parziale evidenza dell'intenso legame fra il Porto ed il comparto lapideo, nel cui ambito è dominante la quota locale - Fonte: [http://www.primapagina.regione.toscana.it/index.php?codice=20340&sott\\_c=130](http://www.primapagina.regione.toscana.it/index.php?codice=20340&sott_c=130)



In sintesi, dei 160 M€ circa di fatturato e 700 unità di lavoro/anno per l'estrattiva, più i 375 M€ e 1830 unità di lavoro/anno per la lavorazione dei minerali non metalliferi indicati dall'IRPET relativamente all'Area di Massa e Carrara al 2006, non appare irragionevole pensare che, specie pensando alla rilevante quota coperta dai graniti nella seconda delle due branche, una quota identificabile molto cautamente attorno ad un quarto verrebbe, nel breve-medio termine, incisa dalla mancanza del Porto locale così gravemente da esser portata alla cessazione di attività o quantomeno a dover considerare una congrua rilocalizzazione.

Nel più lungo termine, intuibilmente, la negativa ricaduta potrebbe farsi così massiccia da deteriorare irrimediabilmente il tessuto di relazioni interaziendali territorialmente concentrato e specifico che sostiene la tipica struttura e competitività del distretto industriale in quanto tale.

Prescindendo da altre possibili considerazioni, è intuibile che perfino il turismo, pur considerando le sue molteplici e sfaccettate conflittualità con un'intensa attività industriale ed una connessa portualità commerciale, finirebbe quasi sicuramente per risentirne non poco: quantomeno, la zona perderebbe per sempre il non trascurabile "appeal" di presentare, ancora in ben percepibile fermento di attività, l'affascinante mondo delle "cave di Michelangelo", dell'arte di "far parlare la pietra" e del mito dei cavatori e più in generale della gente che a questi riferimenti appare legata.

Tav. 7

<b>Settori più dirett. coinvolti</b>	<b>Addetti o Unità di lavoro/anno</b>	<b>Val. agg. loc. stimabile (Mil. di €)</b>
<b>Metalmeccanica</b>	<b>1170</b>	<b>60,8</b>
<b>Cantieristica nautica *</b>	<b>200</b>	<b>9,2</b>
<b>Estrattiva e lavoraz. di lapidei *</b>	<b>630</b>	<b>41,2</b>
<b>Totale imp. indiretto valutabile</b>	<b>2000</b>	<b>111,2</b>

\* = Valutazioni tentative, supportate da raccolta di pareri da operatori locali esterni ai due comparti

## 2. 3 - La stima dell'impatto indotto

Per impatto indotto si intende quell'insieme di relazioni ed attività economiche che vengono attivate, in diverso grado e misura, dalla domanda di beni di consumo proveniente da uno specifico settore produttivo. Nel caso specifico del Porto di Marina di Carrara, la cui costellazione di attività, lo ricordiamo, ricade quasi tutta nella branca dei "Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni" (l'eccezioni più importante è il cantiere navale, che invece sta nella "Produzione di mezzi di trasporto"), la stima dell'impatto indotto dovrà evidenziare quali sono i vantaggi, in termini economici, dello sviluppo dell'intero insieme, quale volano per le imprese del territorio che con queste



hanno un rapporto produttivo funzionale e più in generale per tutte le imprese del sistema economico locale.

La stima di tale impatto indotto si basa sull'utilizzo delle matrici input-output che permettono di risalire all'intreccio dei settori economici attivati dalle attività portuali in esame. Alla tecnica di stima della matrice locale è dedicata la nota metodologica in appendice al rapporto, nella quale sono stati illustrati i criteri di applicazione dell'analisi input-output al caso specifico del Porto. È importante però sottolineare gli elementi essenziali dell'utilizzo di questo strumento per l'analisi dell'impatto economico che i settori produttivi hanno sul territorio.

L'assunto principale da cui parte l'analisi input-output è che sia possibile studiare il "valore" delle branche dell'economia sulla base degli scambi che queste instaurano fra loro in un rapporto di scambio produttivo funzionale: in altre parole, nelle tavole intersettoriali è possibile riconoscere la quantità di beni che vengono ceduti da un determinato settore agli altri del sistema per l'espletamento della propria attività produttiva (compresa la quota di "autoconsumo", ovvero di beni che sono riacquistati dalla stessa branca).

Ma le tavole input-output offrono anche il quadro generale dell'intera economia, in quanto alla matrice degli interscambi sopra descritta si affiancano altre due matrici che spiegano la struttura dell'economia, rappresentandone gli aggregati macroeconomici più importanti per la definizione delle risorse necessarie all'attività produttiva e degli impieghi finali che il sistema economico è in grado di produrre. Stiamo facendo riferimento al valore aggiunto, al volume delle imposte e dei consumi, al valore delle importazioni e delle esportazioni, degli investimenti, ecc. .

In questo senso, la lettura di una tavola input-output offre la "mappa" di un sistema economico, nella quale è possibile leggere i collegamenti e l'intensità dei flussi produttivi che questi generano. Ma questo livello di analisi non è sufficiente a capire in che misura ed in quale grado tali interscambi riescano a generare una diversa intensità di impatto economico sul territorio. A tal fine è indispensabile utilizzare altre matrici, derivate dalla tavola input-output, nelle quali è possibile leggere la composizione settoriale dei flussi di produzione (matrice dei coefficienti tecnici) e l'attivazione che ogni settore è in grado di realizzare in quelli ad esso collegati, ovvero stimare l'indotto creato dal settore produttivo in questione. Quest'ultimo aspetto delle tavole input-output è certamente quello più interessante, in quanto consente non solo di interpretare con maggiore accuratezza la rete dei legami, ma soprattutto consente di simulare le ricadute delle variazioni di attività di un settore sull'intera economia locale.

Come già evidenziato nella nota metodologica, la maggiore difficoltà nell'utilizzo di questa classe di strumenti di analisi, consiste nella loro difficile composizione e messa a punto qualora la dimensione dell'analisi di impatto non sia di livello nazionale (solo in quest'ultimo caso esistono le matrici fornite dall'ISTAT), ma di livello regionale o locale. La difficoltà consiste non tanto nella riproducibilità della metodologia di analisi, ma essenzialmente nella disponibilità di dati di contabilità economica caratterizzati da una forte disaggregazione territoriale e soprattutto classificati per branca di attività produttiva.

Date queste premesse, la tavola input-output del sistema economico locale è stata stimata sulla base di una serie di criteri che sono descritti nell'Appendice metodologica. Inoltre, nella lettura dei risultati che saranno di seguito illustrati è opportuno tenere presente che la stima dell'indotto che sarà fornita riguarda la branca dei "Trasporti, magazzinaggio, ecc.", all'interno della quale le attività portuali rappresentano una quota assolutamente di spicco.

L'analisi della matrice dei coefficienti tecnici, derivata dalla matrice input-output del sistema economico locale, ci permette di valutare il fabbisogno diretto degli input di produzione interna per il settore dei trasporti medesimo: esso riceve input produttivi (ovvero flussi di beni che vengono utilizzati nel suo "ciclo" produttivo) soprattutto da quattro branche, elencate di seguito in ordine di importanza:

1. Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazioni;
2. Industria metalmeccanica;
3. Informatica, ricerca, altre attività professionali;
4. Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.

Non abbiamo incluso nella precedente graduatoria, il settore dei trasporti stesso, per il cui volume degli input provenienti dal proprio interno si collocherebbe al quarto posto del precedente elenco (dopo "Informatica, ricerca, ecc.") .

Il sistema economico locale si distingue per la presenza del distretto produttivo lapideo, ma nonostante ciò gli input utilizzati dal settore dei trasporti e provenienti dall'"Estrazione di minerali non energetici" (quota notoriamente importante del distretto stesso) fornisce un contributo sensibilmente inferiore rispetto alle branche sopra indicate.

Il calcolo della matrice inversa di Leontief e dei relativi moltiplicatori settoriali ci permette di stimare il volume dell'indotto riguardante la branca dei trasporti nel sistema economico locale e la Tav.14 illustra la distribuzione dei consumi intermedi indotti tra le 27<sup>8</sup> in cui esso è suddiviso.

I dati della tavola ci mostrano come il 92% dei consumi intermedi della branca stessa deriva da sole 5: le 4, appunto, di cui all'elenco precedente, oltre a quella generatrice dell'impatto. In particolare, la componente diretta dell'impatto indotto, ovvero quella derivante proprio da "Trasporti, magazzinaggio, ecc.", è particolarmente alta, se si considera che il 54% dei consumi intermedi le appartiene, per un valore economico che assomma a circa 281 milioni di Euro.

Le attivazioni più importanti dell'indotto, ovvero quelle attinenti alla componente indiretta dell'impatto, sono poi da attribuire a "Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazioni" (con valore economico dei consumi intermedi indotti pari a circa 77 milioni di Euro), a "Industria metalmeccanica" (circa 70 milioni), a "informatica, ricerca, altre attività professionali" (circa 25 milioni) e a "Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi" (circa 24 milioni).

Lo studio dei coefficienti di attivazione della matrice inversa di Leontief conferma quanto appena descritto, evidenziando che un eventuale

---

<sup>8</sup> Vedi, ancora, l'Appendice metodologica e la Nota 4, Par. 2.1

incremento delle attività della branca “Trasporti, ecc.” evidenzierrebbe prima di tutto un incremento dell’attività produttiva di quelle di cui, appunto, abbiamo appena descritto l’importanza per l’indotto della suddetta.

Tav. 8 - Composizione percentuale dei consumi intermedi indotti dalle attività del settore dei trasporti

	Milioni di € 2006	valore %	rango
1 Agricoltura, caccia e silvicoltura	0,020	0,004	25
2 Pesca, piscicoltura e servizi connessi	0,000	0,000	27
3 Estrazione di minerali non energetici	4,152	0,798	10
4 Alimentari, bevande e tabacco	0,604	0,116	17
5 Tessili ed abbigliamento	0,122	0,023	21
6 Concia, prodotti in cuoio, pelle e calzature	0,003	0,001	26
7 Legno e dei prodotti in legno	0,297	0,057	18
8 Carta, stampa ed editoria	0,123	0,024	20
9 Petro-carbo-chimica, combustibili nucleari	1,230	0,236	13
10 Prodotti chimici. fibre sintetiche e artificiali	1,119	0,215	15
11 Articoli in gomma e materie plastiche	0,049	0,009	23
12 Lavorazione di minerali non metalliferi	23,729	4,560	5
13 Industria metalmeccanica	70,172	13,485	3
14 Produzione di mezzi di trasporto	1,091	0,210	16
15 Altre industrie manifatturiere	0,021	0,004	24
16 Energia elettrica di gas e acqua	2,829	0,544	12
17 Edilizia e strette connesse	10,754	2,067	6
18 Comm. all'ingrosso e al dettaglio; riparazioni	77,505	14,894	2
19 Alberghi e pubblici esercizi	3,785	0,727	11
20 Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	281,350	54,068	1
21 Servizi bancari, assicurativi e finanziari	5,219	1,003	7
22 Immobiliari e noleggio	4,596	0,883	9
23 Informatica, ricerca, altre attività professionali	25,487	4,898	4
24 Pubblica ammin., difesa; assic. sociale obblig.	0,063	0,012	22
25 Istruzione	0,128	0,025	19
26 Sanità e altri servizi sociali	1,146	0,220	14
27 Altri servizi sociali e personali	4,769	0,917	8
TOTALE	520,362	100	

Sulla base di questi risultati che derivano dall’applicazione dei moltiplicatori ai consumi intermedi in tale branca è possibile giungere ad una stima dell’importanza del suo indotto in relazione al valore economico della produzione, al valore aggiunto e alle unità di lavoro che essa è in grado di attivare. Per quanto riguarda il valore della produzione, l’indotto in questione rappresenta una quota di circa l’8,9% del valore complessivo espresso dal sistema produttivo locale. Per quanto riguarda, invece, il valore aggiunto, la quota è quantificabile nel 6,9% di quello realizzato dal sistema complessivo medesimo.

Infine, le unità di lavoro stimate che possono essere attribuite a questo impatto assommano a 1.126 unità.

I grafici che seguono (fig.15, fig.16) illustrano la composizione percentuale del valore della produzione e del valore aggiunto nelle branche produttive attivato dall’indotto del settore dei trasporti.

Fig. 15 - Composizione percentuale del valore della produzione spettante all'indotto del settore dei trasporti

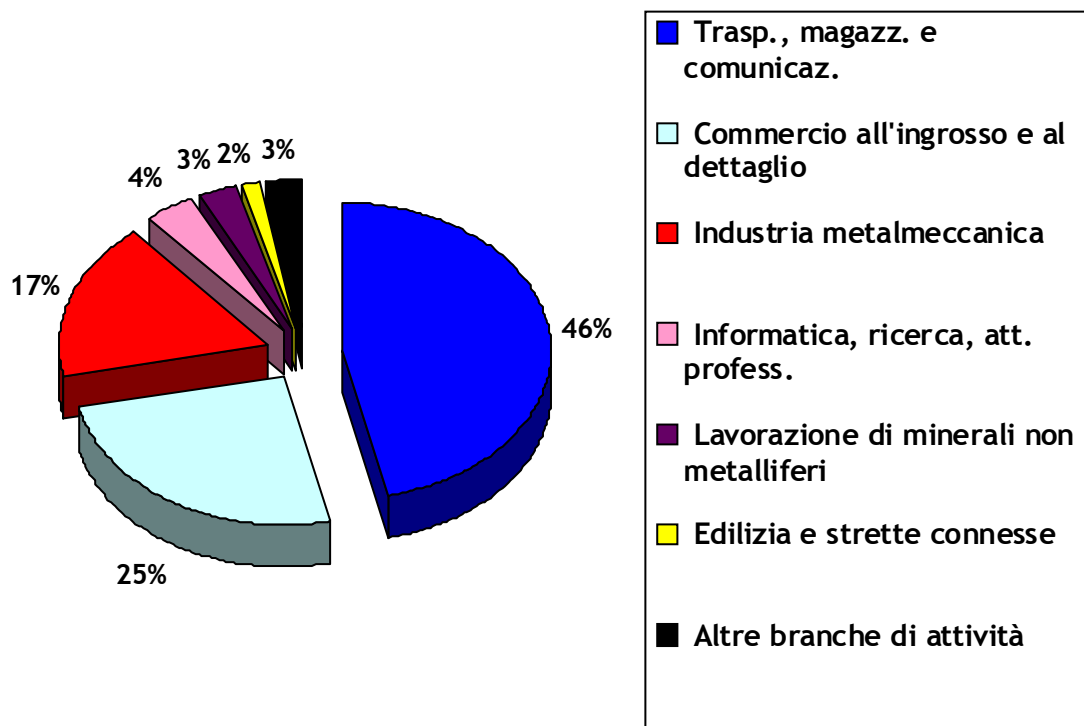
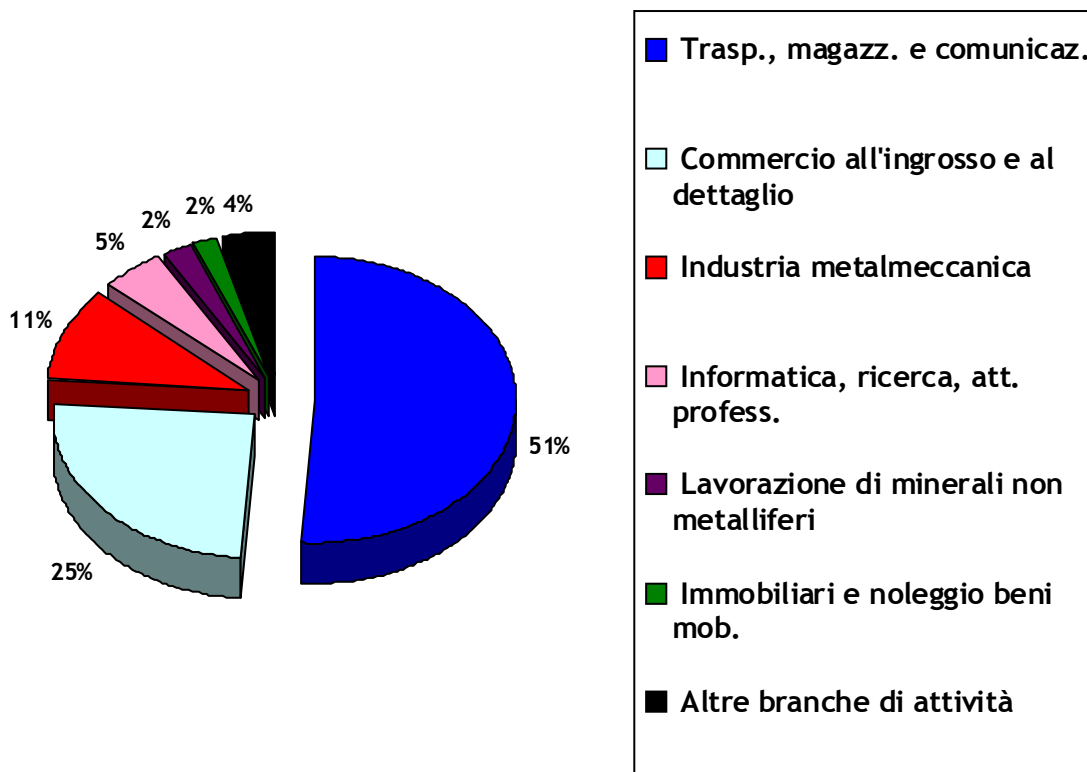


Fig. 16 - Composizione percentuale del valore aggiunto spettante all'indotto del settore dei trasporti



### 3. - Alcune riflessioni conclusive

Sul quadro delle “quantità”, finanziarie ed occupazionali, in gioco attorno al Porto di Marina di Carrara e alle potenzialità che esse possano fortemente corroborarsi e rendersi più stabili, crediamo che a questo punto non ci sia molto da aggiungere.

Sta invece al capitolo conclusivo di un’indagine introdurre alcune sintetiche riflessioni di scenario e di ruolo, in merito al tema affrontato.

In primo luogo, richiameremmo quanto abbiamo detto nel Par. 1.3 sul versante retro-portuale, e in particolare, non dimenticando certo la questione importantissima dell’allargamento degli spazi di primo stoccaggio di prossimità al Porto e di intermodalità, concentreremmo l’attenzione sui collegamenti alla grande infrastrutturazione di collegamento e potenziamento a lunga distanza: le già ricordate TEN-T e soprattutto il “corridoio tirrenico” e l’asse TI-BRE.

Una nutrita serie di valutazioni ed informazioni raccolta dalla viva voce degli operatori che, anche da punti di vista e ruoli differenti hanno collaborato a quest’indagine, pur scontatamente confermando la crucialità di quei collegamenti ha anche mostrato un clima di fiducia molto oscillante, talvolta decisamente volatile, sulla effettiva realizzabilità, per costi e congruità di tempi, delle immani opere implicate. In particolare, se molti dubbi si nutrono già sui potenziamenti di quanto già c’è sul versante del trasporto su gomma, si potrebbe parlare di vera e propria sfiducia su quello per ferrovia.

Eppure, le valutazioni raccolte da qualcuno degli operatori più specializzati in tale campo, hanno sottolineato con forza la debolezza di funzionalità e soprattutto di sviluppo di un Porto che movimentava circa 220 treni-blocco all’anno, carichi di pesi ovviamente notevolissimi, dovendo però raggiungere la rete del Nord-Italia e quindi le arterie orientate sia ai porti dell’Alto adriatico che ad altri capisaldi nord-europei (grandi porti compresi) transitando addirittura da Genova anziché dalla inaffrontabile (specie in ascesa) “linea Pontremolese”.

Riportando testualmente quanto raccolto da uno degli operatori più legati a questa problematica “Basta che un blocco di pietra passi anche di poco le 30 tonnellate perché la ferrovia diventi irrinunciabile e dalla “pontremolese” il passaggio è praticamente impossibile”.

Per ristrutturare a fondo, come purtroppo si imporrebbe, quel tracciato, si sono valutati costi assolutamente astronomici, senza contare la difficoltà, ben nota, di dover affrontare battaglie poste di recente ripetutamente alla ribalta dai “media” in relazione al potenziamento dell’A1, alla costruzione della TAV ed a quella del ponte sullo stretto di Messina.

Ma un punto che si sente il dovere di richiamare è che queste riflessioni emergono spesso in contesti dove si muovono istanze al massimo di scenario regionale, quando non addirittura locale, mentre qui si entra su scenari non solo nazionali ma addirittura europei. In sintesi, richiameremmo con più forza ed integreremmo meglio quanto già accennato al par. 1.3: se, rispetto alla grande “Autostrada del mare” Suez-Gibilterra” (che pone in primo piano le prospettive integrate degli scali di Palermo, Augusta e Gioia Tauro), il sistema portuale che va da Napoli e, soprattutto, da Livorno a Genova diviene un

riferimento di alternative integrabili per un trasporto diretto verso il Nord-Italia ed il Nord-Europa, allora anche la “Pontremolese” (senza, certamente, dimenticare la via su gomma) va vista altrettanto come possibile alternativa per non indurre sovraccarichi possibili sulle vie Genova-Milano e Firenze-Bologna, specie, appunto, dove il riversamento su rotaia si pone sostanzialmente come irrinunciabile.

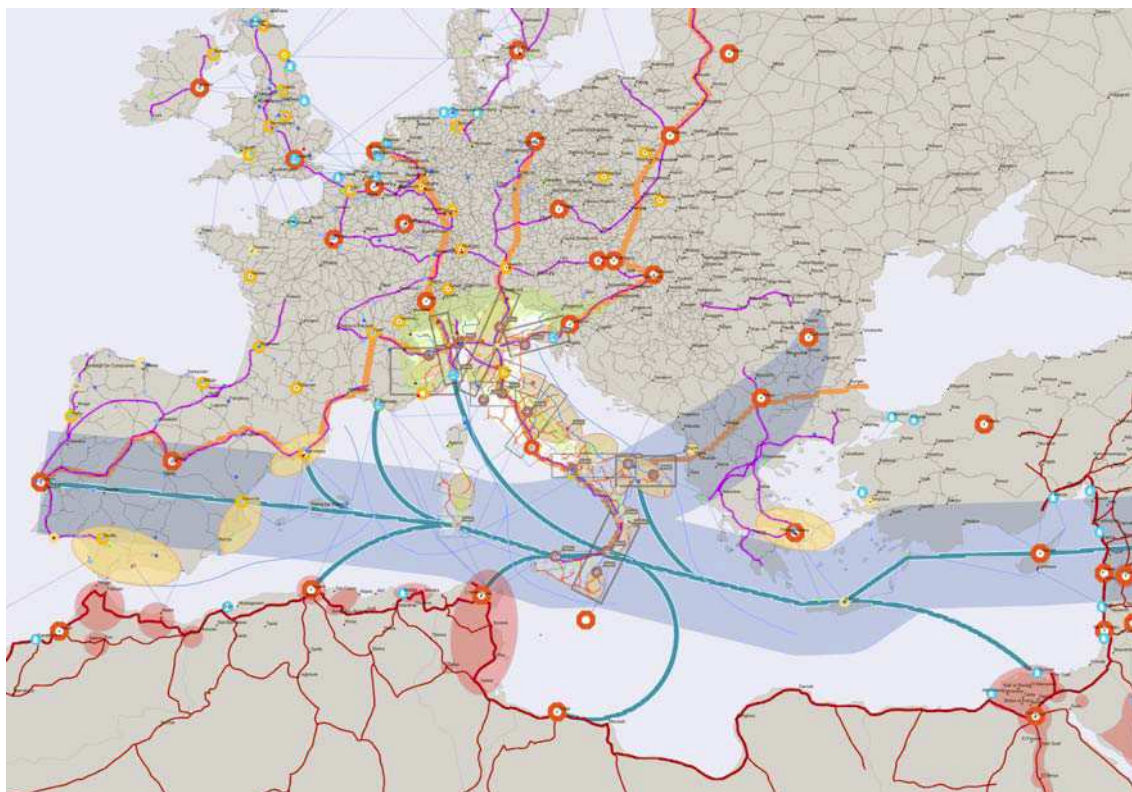
Fig. 15 - Parte italiana, operativa e in potenziamento, della rete ferroviaria delle TEN-T





E, si è pure accennato, è davvero tutto il sistema portuale che va principalmente da Livorno a Savona a costituire lo scenario corretto di riferimento per la valutazione “costi-benefici” in questione. In particolare: se, come si vede anche dalla Fig. 8, si mette in campo una “Planned high-speed line” da Roma-Civitavecchia fino a La Spezia, appare davvero riduttivo fermarsi di fronte agli stridenti limiti della “Conventional line” che da lì si porta oltre l’Appennino in direzione Parma-Verona-Venezia. Non solo, ma che dire se poi consideriamo la potenzialità costituita dalle promettenti “triangolazioni” di traffico diversificato che proprio la considerazione del porto veneziano, con la vicina struttura di Trieste e la sua prossimità allo scenario Est europeo-Alto balcanico? Non è, anche presumibilmente, in questa prospettiva che l’alta specializzazione del Porto di Marina di Carrara ha sostenuto la sua inclusione, già ricordata, fra i “porti europei di categoria A”, nonostante il modesto volume attuale di traffico annuo?

Fig. 16 - La grande “Autostrada del mare mediterranea e le opportunità dell’Alto Tirreno, integrabili ad una secondaria opzione verso Venezia-Trieste - Fonte: 3 e 13 in Bibliografia



Proprio su questo orizzonte, uno degli operatori locali contattati e più coinvolti sul Porto di Marina di Carrara ha legato la convenienza a riprendere in seria considerazione anche una diversificazione moderata del traffico medesimo: non solo un impingamento di quello dei grandi manufatti metallici, ma il recupero di una parte consistente di quelli legati ai prodotti forestali ed alla cellulosa in particolare, considerazione sostenuta anche robustamente dalla relativa prossimità di un polo produttivo di grande rilevanza specifica come il ricco distretto cartario-cartotecnico lucchese.

In tal senso, è ad esempio noto che la capacità di assorbire l'intero traffico attivato da parte del Porto di Livorno si rivela sempre più problematica<sup>9</sup>. Un'altra considerazione da sottolineare è poi la rilevanza della problematica portuale specifica evocata, non solo per via delle consistenze occupazionali e finanziarie emerse, ma sul "come" e "quanto" l'intera comunità dell'Area di Massa e Carrara e così un po' tutta la sua industria può rendersi "visibile e percepita" nella competizione in atto sullo scenario dei contatti rapidi con l'esterno che appare decisiva sui risultanti ruoli a scala nazionale ed internazionale.

Fig. 17 - Piattaforme strategiche, territori-snodo e scenario di competitività con riequilibrio territoriale. Parte centrosettentrionale del territorio italiano - PON "Convergenza e reti di mobilità" 2007-2013- Fonte: 12 in Bibliografia



<sup>9</sup> La tesi di una concreta opportunità, per il Porto di Marina di Carrara, nell'intercettare opportune "nicchie" del grande traffico di materiali forestali incardinato sul porto di Livorno, nonché di sfruttare eventuali spazi complementari nelle navi con carico di lapidei ma per questo integrabile con prodotti del genere suddetto originari in particolare dai Paesi dell'america Centrale e Meridionale è sostenuto chiaramente in: CNEL, "I flussi marittimi nelle filiere del legno e della carta", Roma, ottobre 2003.



Come appare ben evidente nella Fig. 10, si deve riflettere, allorché localmente si parla delle esigenze del Porto commerciale, sulle ragioni per cui l'”accoppiata” La Spezia-Carrara, come estremo meridionale della TI-BRE, è stata collocata, nel Programma Operativo Nazionale Convergenza “Reti e mobilità”, fra le “piattaforme transnazionali”, quando invece l’asse Firenze-Costa alto tirrenica, che pur tuttavia non lascia fuori Carrara, ricade in quelle “nazionali”.

In sintesi, certo un po’ forzata al di là delle valutazioni strettamente scientifiche, ma che chi fa ricerca ha il dovere quantomeno di porre all’attenzione di altri protagonisti, la battaglia mobilitazione di energie e la concentrazione di iniziative a sostegno del Porto di Marina di Carrara, non solo per dispiegare le sue potenzialità e consolidarsi ma soprattutto per dare davvero respiro ampio alla promettente cantieristica (tutta la cantieristica!) e poi per aprire tutto l’interessantissimo orizzonte delle opportunità giocabili in connessione alla nautica da diporto e al porto turistico e quindi ai suoi legami con le presenze turistiche in senso stretto, ha valenza assolutamente complessiva. E’ in questo senso che, in occasione del convegno tenutosi proprio a Carrara nel 16 febbraio 2007 su “Porti, logistica, trasporti: la Toscana nel Mediterraneo”, l’IRPET ha presentato una relazione dal titolo assai significativo “I porti della Toscana: fattore di coesione territoriale e crescita”.

Un altro riscontro concreto di tale valenza? E’ grazie alla presenza di un Porto classificato di Cat. A su scala europea che l’intera area di Massa e Carrara è stata inserita fra le 22 d’Italia selezionate in riferimento ai “Programmi innovativi in ambito urbano per la valorizzazione delle aree adiacenti ai porti e grandi stazioni” (riferimenti normativi nella L. 21/2001 e nel D.M. 27 dicembre 2001, n° 2522)<sup>10</sup>.

Infine una riflessione, sempre posta all’attenzione con il distacco analitico-diagnostico irrinunciabile da parte del ricercatore, proprio sul versante apparentemente antitetico con quello qui considerato: il turismo e le sue potenzialità.

Ancor più esplicitamente che nell’accenno già fatto ancora una volta nel Par. 1.3, bisogna riflettere su uno dei paradossi più sfuggenti nel campo delle valutazioni sull’attrattiva turistica di un’area.

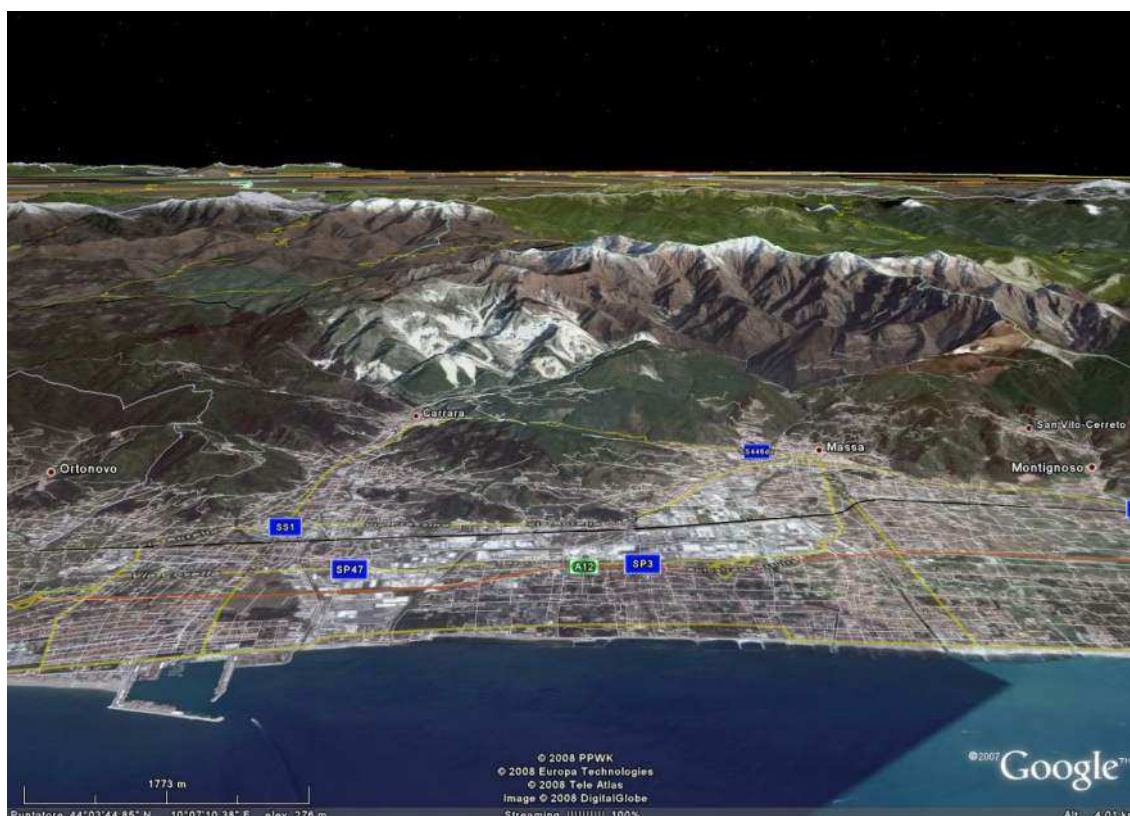
In particolare, richiamando la premessa, ormai abbastanza nota, che il turismo moderno impone l’offerta di un buon servizio di confort d’accoglienza con un requisito di agevole accessibilità che certo non dispregia anche un porto dedicato ma che aggiunge anche una diversificazione adeguata dei riferimenti che riempiano la giornata dell’ospitato e ne motivino particolarmente l’allungamento della permanenza, si finisce spesso per trascurare che la comunità, oltre ad una condizione ambientale non “troppo” compromessa, è parte integrante della gamma delle attrattive medesime e che, in tal senso, mette in gioco un’identità, percepibile fuori dall’ambito locale e oggi addirittura in un contesto mondiale, che è data dall’associarsi a caratteristiche di vita e quindi di economia, di produzione, di tradizione, di

---

<sup>10</sup> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Conferenza informale dei ministri sulla coesione territoriale e le politiche urbane – Rapporto di Sintesi”, Rotterdam, 24 novembre 2004.

“cultura operosa” che stanno assolutamente al di fuori della costellazione di quanto al servizio turistico sta più direttamente legato. Insomma, per dirlo in modo semplificato, chi sceglie le spiagge di Massa e Carrara e non è toscano (così da conoscerle magari per le gite di “week-end”), sicuramente lo fa in primo luogo per la combinazione “qualità del mare-prezzi-confort di permanenza”; ma sul fatto che vi sia quel decisivo “di più” che consolida la scelta rispetto ad altre alternative di cui l’intera regione e l’intero Paese sono notoriamente ricchissime, giocano un ruolo tutt’altro che trascurabile sia l’insieme di realtà e miti legati in primo luogo all’industria lapidea sia l’integrarsi di essa con altre suscettività di cui quantomeno “riempire gli occhi” ed i desideri come ad esempio la cantieristica nautica. Ma, si badi bene, quel turista preferisce di gran lunga trovare tutto questo vivo, funzionante e ancora tale da dare un’identità spiccata alle persone e ad una cultura sociale diffusa e percepibile; attrae assai di meno ciò che è consegnato alla cristallizzazione museale e di “archivio storico”. Naturalmente, quando un’attività produttiva è viva, si fanno sentire sicuramente dei confini conflittuali con l’amenità di cui il turista ha pure, certamente, esigenza; è certo qui che occorre saper lavorare per mantenere equilibri, stemperare punti di frizione e magari creare sinergie. Tuttavia, nella misura in cui si vuol mantenere alla zona gran parte di quanto la identifica per produzione e per cultura sociale produttiva, è chiaro che il Porto commerciale costituisce, assieme ad un ricollocato, ampliato ed implementato porto turistico, una fondamentale “economia esterna e, come dice l’IRPET, un potentissimo fattore di coesione.

Fig. 18 - Una vocazione turistica locale molto legata anche al Porto commerciale?



## ***Appendice - Nota metodologica sul metodo di stima dell'impatto indotto***

La stima dell'impatto indotto degli effetti dell'attività del Porto di Carrara sull'economia locale si basa sull'utilizzo delle matrici input-output (altrimenti dette Tavole delle Interdipendenze Settoriali).

E' noto che l'analisi Input-Output (I-O) si afferma nel panorama della scienza economica a metà degli anni Sessanta, ad opera dell'economista russo Wassily Leontief, premio nobel nel 1973, il quale rielabora l'intuizione di un suo predecessore francese (F. Quesnay) in merito alla dipendenza dell'equilibrio economico generale dalla struttura delle interdipendenze tra gli operatori economici di una determinata dimensione territoriale.

Sulla base di questi presupposti, l'interdipendenza strutturale di un sistema economico può essere studiata per mezzo di una particolare tecnica di indagine economica, detta appunto analisi delle interdipendenze strutturali. L'elemento centrale dell'analisi input-output è costituito dalla tavola intersettoriale dei flussi fisici.

I sistemi economici di diversa dimensione territoriale (sistema Paese, Regione, Provincia) possono essere immaginati come un insieme di unità produttive. Ciascuna di queste unità realizza un duplice ordine di transazione da un lato come acquirente, dalle altre unità, di beni e servizi che impiega come immissioni nella propria attività produttiva; dall'altro come venditore del suo prodotto. In un arco di tempo, per esempio un anno, tra le diverse unità in cui è articolata l'economia si svolge un complesso di transazioni che è determinato dalle esigenze di impiego finale e dalle caratteristiche tecnologiche del sistema economico.

L'analisi input-output utilizza una tavola (matrice) a doppia entrata dove per riga figurano le unità in qualità di venditori (output) e per colonna le stesse unità figurano in qualità di acquirenti (input), dove con il termine "unità" vengono indicate le diverse branche o i diversi prodotti (le relazioni intersettoriali rappresentate nella matrice, infatti, possono essere rappresentate "branca per branca" o "prodotto per prodotto").

La matrice input-output è una tavola che permette di rappresentare non solo i flussi di beni che vengono scambiati tra i settori economici, ma soprattutto permette di riunire anche le risorse e gli impieghi che generano tali scambi.

L'esempio di matrice input-output di seguito riportato illustra la composizione di una tavola intersettoriale. Si tratta di un modello semplificato, in quanto le branche considerate sono solo 3 (agricoltura, industria e servizi).

La matrice indicata con A rappresenta le transazioni interindustriali riguardanti i beni e servizi intermedi affluiti dal settore di origine (riga  $i$ ) ai settori di impiego (colonna  $j$ ) e da questi utilizzati come input del loro processo produttivo (le righe di tale matrice indicano il settore che vende, le colonne il settore che acquista).

La matrice B illustra gli impieghi finali: in questa sono riportati i flussi di beni e servizi che dai settori di origine affluiscono agli utilizzatori finali per essere destinati al consumo, alla formazione del capitale ed alle esportazioni. La somma per riga degli impieghi intermedi e di quelli finali rappresenta il totale degli impieghi di beni e servizi dell' $i$ -esimo settore.

La matrice C riunisce il valore dei conti della produzione e della distribuzione del valore aggiunto, ed il blocco delle risorse disponibili.

La lettura verticale della tavola input-output illustra come si formano le risorse delle tre branche produttive considerate; la lettura orizzontale, invece, fornisce l'indicazione di come tali risorse sono impiegate.

BRANCHE	agricoltura	industria	servizi	Totale impieghi intermedi	Consumi	Investimenti fissi lordi	Variazione delle scorte	Esportazioni	Totale impieghi finali	Totale impieghi	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
<b>A</b> 1	agricoltura	4,471	20,700	1,519	26,722	14,337	-65	393	1,538	16,203	42,925
2	industria	6,625	276,441	72,796	372,241	169,472	139,347	1,125	103,649	413,593	785,834
3	servizi	2,149	67,189	170,265	253,256	412,290	19,608	2	19,207	451,106	704,362
<b>B</b>											
	Salari e stipendi	7,081	82,233	145,074	255,321						
	Valore aggiunto al costo dei fattori	26,049	229,799	398,478	707,834						
<b>C</b>	Produzione effettiva al costo dei fattori	39,735	615,760	661,457	1,415,894						
	Produzione distribuita DU	35,913	666,139	689,757	1,486,269						
	Importazioni CIF	6,576	114,884	14,312	139,592						
	NA su importazioni	33	2,921	293	3,271						
	Risorse a prezzi Départ-usine	42,925	785,834	704,362	1,631,426						

Negli ultimi anni, l'Istat ha adeguato il proprio sistema di analisi dei conti nazionali sulla base di specifiche indicazioni comunitarie<sup>11</sup>, fornendo un'analisi basata su uno schema intersettoriale descritto attraverso le tavole delle risorse e degli impieghi (o "SUT tables": "supply and use tables"). Da tali tavole è possibile poi ricavare la tavola input-output per l'anno di riferimento. Il quadro intersettoriale che viene fornito dall'Istat si basa su una scomposizione degli scambi in 96 branche produttive.

L'Istituto, però, fornisce solo un'analisi di scala nazionale, evidenziando le difficoltà di poter pervenire ad un risultato di maggiore dettaglio (anche regionale); ciò, a causa della complessità del metodo e della sua onerosità in termini di realizzazione. Su tale carenza di dati riguardanti aggregati territoriali di dimensione inferiore sono stati scritti numerosi articoli riguardanti la possibilità di stimare tavole intersettoriali di livello regionale; in Italia, l'IRPET (Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana) è uno dei pochissimi enti di ricerca che realizza delle tavole input-output ottenute dalla matrice nazionale, stimate sulla base dei conti economici regionali italiani, poi aggiornate con anticipo temporale di circa 2 anni rispetto all'ISTAT stesso e infine portate fino alla scala di Sistema Economico Locale.

<sup>11</sup> Eurostat (1996), Sistema europeo dei conti 1995 - SEC95

Queste considerazioni evidenziano come sia oggettivamente assai complesso riottenere per via autonoma una matrice degli interscambi locali, nel nostro caso una matrice che sia in grado di rappresentare il sistema economico locale (SEL) “Area di Massa e Carrara”, che comprende i territori comunali delle due Città medesime e quello di Montignoso, in coerenza alla Del. Cons. Reg. n° 69 del 5/4/2000.

Il procedimento di stima al quale ci siamo attenuti, trova la sua origine nella matrice input-output nazionale; la più recente pubblicata dall’ISTAT, che si riconduce ai conti economici dell’anno 2000. Anziché, però, assumere l’ipotesi che la domanda complessiva del sistema locale (cioè la domanda di beni e servizi di produzione interna e di importazione) sia identica a quella che si rivolge al sistema economico nazionale, abbiamo utilizzato una serie di vettori di dati che ci consentissero da un lato di poter utilizzare alcuni aggregati, all’interno della matrice, che non fossero stime ma dati ufficialmente resi disponibili da fonti correnti o da rilevazione, e dall’altro di ponderare la stima dei flussi in relazione alle caratteristiche del mix produttivo del sistema economico locale.

Ad integrazione dei dati forniti dall’ISTAT e rappresentati nella matrice input-output nazionale, sono stati utilizzati i vettori riguardanti:

- il valore aggiunto, le unità di lavoro/anno e la produzione all’anno 2006 per il SEL di Massa e Carrara forniti dall’IRPET con un livello di disaggregazione settoriale pari a 30 branche produttive;
- la struttura delle imprese sul territorio locale (fonte: INFOCAMERE, classificazione a 30 branche) e su quello nazionale (fonte: ISTAT, classificazione a 96 branche) per l’anno 2006;
- i valori aggregati di imposte nette, importazioni, esportazioni, consumi, variazione delle scorte e investimenti relativi al sistema economico locale di Massa Carrara per l’anno 2006 (fonte: IRPET).

Come si può notare le diverse fonti statistiche non sono caratterizzate dallo stesso livello “minimo” di disaggregazione dei dati. È stato indispensabile uniformare almeno la numerosità delle branche da prendere in considerazione per la costruzione della matrice e per questo motivo, vista la disponibilità dei preziosi vettori di origine IRPET, è stata individuata la dimensione delle 30 branche produttive quale struttura di riferimento per la costruzione della matrice degli impieghi intermedi.

In prima battuta, la matrice dei flussi nazionali, risalente all’anno 2000, è stata aggiornata all’anno 2006. Successivamente il numero delle branche produttive della suddetta matrice è stato ridotto da 96 a 27, con l’aggregazione dei flussi dei settori appartenenti alla stessa branca (3 in meno rispetto ai vettori forniti dall’IRPET, in quanto l’industria metalmeccanica è stata riunita in un’unica branca<sup>12</sup>, mentre la branca dell’estrazione di minerali energetici è stata eliminata dalla matrice in quanto contenente valori nulli in tutte le righe/colonne).

Nella matrice ottenuta sono stati inseriti i vettori di dati disponibili con disaggregazione a 27 branche produttive, mentre i restanti vettori sono stati stimati tenendo in considerazione il valore complessivo degli aggregati

---

<sup>12</sup> Vedi nota 4, par.2.1 del Rapporto.

(disponibile a livello locale) ed il mix produttivo che caratterizza il sistema economico di Massa e Carrara in rapporto a quello nazionale che ha generato la matrice ISTAT.

Dalla matrice input-output ottenuta secondo i criteri descritti è stata ricavata dapprima la matrice dei coefficienti tecnici, da cui la matrice di Leontief; quindi, dopo aver verificato che il suo determinante è diverso da 0, è stata infine ottenuta la matrice inversa di Leontief e la matrice dei coefficienti di attivazione, nelle quali è possibile leggere il valore dei moltiplicatori settoriali. Questi ultimi indicano, scorrendo la matrice per colonna, qual è l'aumento della produzione generato da un aumento unitario della domanda per la branca intestataria di quella colonna.

I moltiplicatori settoriali possono ancora scomporsi nella componente diretta e in quella indiretta, cioè conseguente ad un incremento di domanda per la branca in esame generato non dal suddetto incremento unitario iniziale della sua domanda, bensì dall'impulso che le "ritorna" dagli altri settori, a cui più o meno intensamente si collega, proprio in quanto sollecitati dall'impulso primario ricevuto dalla medesima e ad essi trasmesso.



## BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- 1) Autorità Portuale di Marina di Carrara, "Relazione annuale sull'attività organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio portuale di Marina di Carrara", a cura del presidente Avv. Luigi Guccinelli, anni: 2003, 2004, 2005, 2006.
- 2) Autorità Portuale di Marina di Carrara, "L'economia portuale", a cura del Dott. Nicola del Nobile, 2001.
- 3) Carta Maurizio, "Il corridoio meridiano come "dispositivo territoriale" nello scenario di un Piano strategico del Mediterraneo", relazione presentata al XXV° Congresso dell'INU, "Infrastrutture, città e territori", Roma, 1-2 dicembre 2005.
- 4) CNEL, "I flussi marittimi nelle filiere del legno e della carta", Roma, ottobre 2003.
- 5) INVESTMASSACARRARA, "Dossier nautica" (versione integrale), INTERNET: [http://www.investmassacarrara.com/ita/community/download/documentazione/archivio/2005/dossier\\_nautica.pdf](http://www.investmassacarrara.com/ita/community/download/documentazione/archivio/2005/dossier_nautica.pdf).
- 6) IRPET, "I porti della Toscana, fattore di coesione territoriale e crescita", relazione, a cura di Patrizia Lattarulo, presentata al Convegno "Porti, logistica, trasporti: la Toscana nel Mediterraneo", Carrara, 16 febbraio 2007.
- 7) IRPET, "Esiste un'economia del mare?", relazione, a cura di Stefano Casini Benvenuti, presentata alla seconda Conferenza regionale "La Toscana del mare", Livorno 15 giugno 2007.
- 8) ISR-CCIAA di Massa-Carrara, "Rapporto economia", anni: 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007.
- 9) MITT-Dicoter, "Il progetto S.I.S.T.E.M.A.: sviluppo integrato sistemi territoriali multi-azione - Centro-Nord - Documento di sintesi", Roma, aprile 2006.
- 10) Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - Ministero per i beni e le attività culturali, "Testo del parere contrario alla Variante Generale al Piano regolatore portuale per il Porto di Marina di Carrara", Roma, 20 dicembre 2002.
- 11) Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, "Conferenza informale dei ministri sulla coesione territoriale e le politiche urbane - Rapporto di sintesi", Rotterdam, 24 novembre 2004.
- 12) Ministero delle Infrastrutture, "Programma operativo nazionale Reti e Mobilità - Obiettivo convergenza 2007-2013", Roma, 20 novembre 2007.
- 13) Ministero delle infrastrutture, "Quadro strategico nazionale - La programmazione strategica unitaria per il Mezzogiorno: Reti e mobilità 2007-2013", a cura di Loredana Campagna, Cagliari, 20 Aprile 2007.
- 14) Regione siciliana, Ministero Affari Esteri, Seminario "Reti mediterranee - Interconnessioni materiali e immateriali per l'integrazione dei mercati" - Atti e sintesi della documentazione, Palermo, 10-11 febbraio 2006.
- 15) Regione Toscana - Provincia di Massa Carrara, "Patto per lo sviluppo locale tra regione Toscana e Provincia di Massa Carrara", Carrara, maggio 2007.

16) Regione Toscana, "Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana 2005-2010 - Masterplan: la rete dei porti toscani", Firenze, 2006.

17) Rotary Club di Carrara e Massa, "Il Porto nell'economia apuana", a cura del Dott. Filippo Nardi, Carrara, 9 settembre 2003.