

PORTUALITÀ TURISTICA E NAUTICA DA DIPORTO IN TOSCANA

**Analisi delle
dinamiche strategiche
e degli impatti
socio-economici**

**a cura di
Iacopo Cavallini**

FrancoAngeli

REGIONE
TOSCANA



Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

**PORTUALITÀ
TURISTICA E NAUTICA
DA DIPORTO
IN TOSCANA**

**Analisi delle
dinamiche strategiche
e degli impatti
socio-economici**

**a cura di
Iacopo Cavallini**

FrancoAngeli

Copyright © 2013 by Franco Angeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.*

INDICE

Gli Autori	pag.	9
Introduzione	»	11

Parte Prima **La portualità turistica**

1. Un'analisi empirica dei porti turistici in Toscana	»	17
1. Aspetti metodologici dell'analisi, di <i>Iacopo Cavallini</i>	»	17
2. I risultati dell'analisi, di <i>Katia Corsi, Giuseppina Iacoviello</i> ed <i>Elisa Tizzoni</i>	»	21
3. Un confronto spaziale e temporale mediante l'analisi di bilancio, di <i>Maurizio Ricciardi</i>	»	56
2. Linee di sviluppo per la portualità turistica toscana	»	79
1. Il diporto nautico toscano: il posizionamento delle unità portuali, di <i>Giuseppina Iacoviello</i>	»	79
2. La rete terziaria del valore per il diportista, di <i>Katia Corsi</i>	»	92
3. Il diportismo toscano e il turismo nautico contemporaneo, di <i>Elisa Tizzoni</i>	»	96

Parte Seconda
Cantieristica da diporto e filiera della nautica

3. Un'analisi empirica della cantieristica da diporto in Toscana: aspetti introduttivi	pag. 109
1. Introduzione allo studio del <i>cluster</i> della nautica da diporto in Toscana, di <i>Giulio Greco</i>	» 109
2. Lo scenario macroeconomico: il business della cantieristica navale, di <i>Maurizio Ricciardi</i>	» 115
3. Aspetti metodologici dell'analisi, di <i>Carlo Caserio</i>	» 120
4. La dimensione geografica del settore della nautica in Toscana di <i>Michela Lazzeroni</i>	» 126
1. Introduzione	» 126
2. La posizione della Toscana nel panorama italiano per il settore nautico	» 130
3. La geografia delle principali attività comprese nel settore nautico: un'analisi per Sistemi Economici Locali e per comune	» 135
4. La distribuzione territoriale della cantieristica in Toscana	» 139
5. La dimensione territoriale delle relazioni nel settore della cantieristica: alcune considerazioni derivanti dall'indagine diretta	» 144
6. Conclusioni	» 146
5. Un'analisi empirica della cantieristica da diporto in Toscana: impatti socio-economici	» 149
1. Un confronto temporale sulla cantieristica navale, di <i>Carlo Caserio</i>	» 149
2. L'analisi della cantieristica attraverso i questionari, di <i>Sara Trucco</i>	» 156
3. L'analisi della cantieristica attraverso i bilanci, di <i>Gennaro Oliviero</i>	» 182

Parte terza
Spunti di riflessione
per una politica regionale della nautica:
verso il Distretto Integrato
di Iacopo Cavallini

- | | |
|---|----------|
| 6. La nautica da diporto nella programmazione regionale e nella percezione degli operatori | pag. 209 |
| 7. Settore, filiera o distretto? | » 225 |
| 8. Verso il DINT – Distretto Integrato della Nautica Toscana | » 240 |
| Appendice cartografica | » 257 |

Il presente lavoro è stato realizzato nell'ambito dell'omonimo progetto di ricerca, cofinanziato da Regione Toscana e Università di Pisa valere sul bando 2008 "Ricerca e innovazione in campo territoriale e ambientale". Coordinatore scientifico Iacopo Cavallini (Università di Pisa – Dipartimento di Economia e Management); hanno partecipato alla ricerca e alla stesura del lavoro: Carlo Caserio, Paola Ferretti, Giulio Greco, Giuseppina Iacoviello, Maurizio Ricciardi, Sara Trucco (Università di Pisa – Dipartimento di Economia e Management), Katia Corsi (Università di Sassari – Dipartimento di Scienze economiche e aziendali), Michela Lazzeroni ed Elisa Tizzoni (Università di Pisa – Dipartimento di Civiltà e forme del sapere). Alla gestione del progetto di ricerca ha collaborato fattivamente Roberto Fabbrini (Settore Porti commerciali, interporti e porti e approdi turistici – Regione Toscana).

GLI AUTORI

Iacopo Cavallini è ricercatore di economia aziendale presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa; coordinatore scientifico della ricerca RETURN, è membro del Consiglio direttivo del CIRN (Centro Interuniversitario di Ricerca sulla Nautica) creato dalle Università di Sassari, Pisa e Genova.

Carlo Caserio è dottore di ricerca in economia aziendale e assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Katia Corsi è professore associato di economia aziendale presso il Dipartimento di Scienze economiche e aziendali dell'Università di Sassari.

Paola Ferretti è ricercatore di economia degli intermediari finanziari presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Giulio Greco è ricercatore di economia aziendale presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Giuseppina Iacoviello è ricercatore di economia aziendale presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Michela Lazzeroni è ricercatore di geografia economico-politica presso il Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere dell'Università di Pisa.

Gennaro Oliviero è dottore di ricerca in economia aziendale presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Maurizio Ricciardi è dottore di ricerca in economia aziendale presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

Elisa Tizzoni è dottore di ricerca in storia contemporanea presso il Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere dell'Università di Pisa.

Sara Trucco è dottore di ricerca in economia aziendale e assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa.

INTRODUZIONE

In qualità di responsabile del settore della Regione Toscana competente in tema di portualità, è con vero piacere, raccogliendo l'invito del Responsabile Scientifico dott. Iacopo Cavallini, che rappresento alcune considerazioni sulla ricerca effettuata dal Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Pisa sulle *dinamiche strategiche e sugli impatti socio-economici del settore della nautica da diporto in Toscana*, settore che contribuisce, in termini percentuali, in modo significativo al PIL regionale e nazionale.

Lo studio è stato condotto abbracciando i due filoni specifici della filiera della nautica, la portualità turistica e la cantieristica, e ponendo alcuni spunti di riflessione per il loro sviluppo.

L'analisi condotta sulle unità portuali dislocate sul territorio regionale anche attraverso i contatti che il gruppo di lavoro ha attivato con i gestori delle strutture, consente di avere una visione più approfondita sulla tipologia dei servizi offerti all'utenza e sulle caratteristiche delle opere portuali, potendo altresì costituire un valido punto di riferimento per individuare maggiormente le esigenze degli operatori e calibrare in tal modo le future iniziative per il miglioramento degli standard nautici in coerenza con gli obiettivi della pianificazione regionale contenuti nel Masterplan dei Porti allegato al Piano di Indirizzo Territoriale. Lo sviluppo del settore passa anche attraverso una semplificazione amministrativa per offrire sostegno ai progetti di riqualificazione dei porti turistici come evidenziato nel Progetto Integrato di Sviluppo (PIS), Cluster della Nautica e sistemi portuali, di attuazione del Programma Regionale di Sviluppo 2010-2015, che si propone di dare risposta alle sfide poste al settore della nautica dai cambiamenti del mercato internazionale attraverso il sostegno allo sviluppo di reti tra grandi e PMI che si attua soprattutto attraverso lo sviluppo di competenze specifiche per supportare i processi di internazionalizzazione e gli adeguamenti infrastrutturali necessari per la competitività.

Lo studio ha poi affrontato il tema della cantieristica da diporto e della filiera della nautica delineandone la dimensione geografica attraverso la sua distribuzione territoriale per evidenziare le connessioni tra le varie attività di set-

tore quali quelle di produzione e manutenzione di navi e imbarcazioni, quelle più specificatamente commerciali di vendita e noleggio di imbarcazioni e quelle di servizio. Un valore aggiunto della ricerca è consistita nell'analisi dell'industria cantieristica sia attraverso appositi questionari alle aziende del settore sia attraverso l'organizzazione di focus group tra gli attori coinvolti in tutto il processo della filiera nautica volti a far emergere quelle importanti relazioni nel sistema economico regionale.

Le connessioni tra i due corpi centrali della ricerca (portualità turistica e cantieristica) sono individuate in diverse rappresentazioni cartografiche che possono costituire un valido supporto alla programmazione regionale, aspetto questo ben sintetizzato nell'ultima parte della ricerca che esplicita alcuni spunti di riflessione assai utili a tali fini e pone come obiettivo proprio quel distretto integrato della nautica, quale soggetto "a governare una crescita armonica del settore", che la Regione Toscana, in attuazione del Programma Regionale di Sviluppo, ha costituito nel mese di Settembre scorso coinvolgendo nel comitato di indirizzo, oltre le Province costiere, le Camere di Commercio e i rappresentanti sindacali, le categorie economiche, il Polo di innovazione per la Nautica e le tecnologie del mare e affidandone la Presidenza a un imprenditore di comprovata esperienza.

Il distretto integrato della nautica avendo tra i suoi compiti principali quelli di individuare le problematiche di carattere produttivo dell'industria della nautica e della cantieristica e formulare proposte di intervento alle istituzioni potrà svolgere un efficace ruolo di raccordo anche con l'Autorità Portuale Regionale di prossima costituzione che pone al centro della sua attività proprio il porto di Viareggio leader mondiale nella produzione di megayachts. La Regione Toscana ha ritenuto infatti, proprio per la strategicità del ruolo dei porti regionali nella programmazione economica del territorio, istituire un Ente al quale affidare il compito di una gestione unitaria delle risorse regionali per una migliore efficacia ed efficienza delle stesse.

In perfetta sintonia con l'istituzione da parte della Regione Toscana, lo studio evidenzia, come dicevamo, nelle proprie conclusioni l'esigenza della nascita del distretto integrato della nautica toscana quale organo strategico per correlare, come definiti dallo studio stesso, i due "nuclei focali" della nautica da diporto; la cantieristica e la portualità turistica per uno sviluppo di tutto il sistema economico del mare.

Nella concreta speranza pertanto, che la ricerca svolta dall'Università di Pisa possa rappresentare un valido contributo alle attività e costituire un punto di raccordo e di stimolo per affrontare al meglio le tematiche di settore da parte degli organi competenti, desidero ringraziare il dott. Iacopo Cavallini e il gruppo tecnico dell'Università di Pisa da lui coordinato per il lavoro svolto e per

avermi concesso questo “spazio” introduttivo nel quale ho cercato brevemente di coniugare le risultanze emerse dallo studio con le strategie e gli obiettivi che la Regione Toscana mette in campo per lo sviluppo della portualità regionale e del settore della nautica da diporto.

*Fabrizio Morelli – Responsabile Settore
Porti Commerciali, Interporti e Porti e
Approdi Turistici, Regione Toscana*

PARTE PRIMA
LA PORTUALITÀ TURISTICA

1. UN' ANALISI EMPIRICA DEI PORTI TURISTICI IN TOSCANA

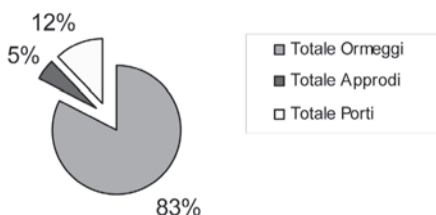
1. Aspetti metodologici dell'analisi

di *Iacopo Cavallini*

Il punto di partenza dell'analisi empirica relativa alla portualità turistica in Toscana è rappresentato dalla dotazione infrastrutturale di cui gode questa Regione. Al fine di poterla identificare nella maniera più corretta – come prerequisito indispensabile per l'efficacia delle fasi successive – abbiamo scelto di utilizzare i dati forniti dalla Regione stessa, che a loro volta costituiscono la base di riferimento del Master plan “La rete dei porti toscani” (parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale): nonostante infatti la disponibilità di altre fonti¹, per certi aspetti anche più aggiornate², abbiamo ritenuto di ricorrere a quella maggiormente “istituzionale”, soprattutto in ragione del fatto che il Master plan stesso ha rappresentato un documento di programmazione regionale di importanza fondamentale con cui confrontarsi lungo l'intera ricerca, in particolare per individuare le potenziali linee di sviluppo del sistema portuale toscano.

Tale punto di partenza, e in definitiva l'universo mappato ai fini di questa parte del lavoro, è dato dunque dalle 58 infrastrutture regionali, così ripartite nelle tre tipologie previste dalla normativa vigente (D.P.R. 509/97):

Infrastrutture regionali, ripartite per tipologia (2005)

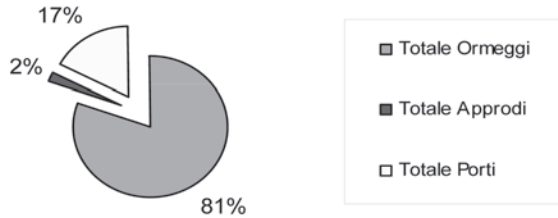


¹ Come per esempio le informazioni cartografiche prodotte dall'Istituto Idrografico della Marina e utilizzate anche per le “Pagine Azzurre”, ossia il Portolano dei Mari d'Italia.

² Il Master plan utilizza infatti il Censimento della Direzione Marittima di Livorno risalente al novembre 2005, per stabilire il numero di posti barca di ciascuna infrastruttura.

a cui corrisponde una sostanziale omogeneità nella ripartizione, tra le suddette tre tipologie, dei 23.567 posti barca disponibili nel complesso:

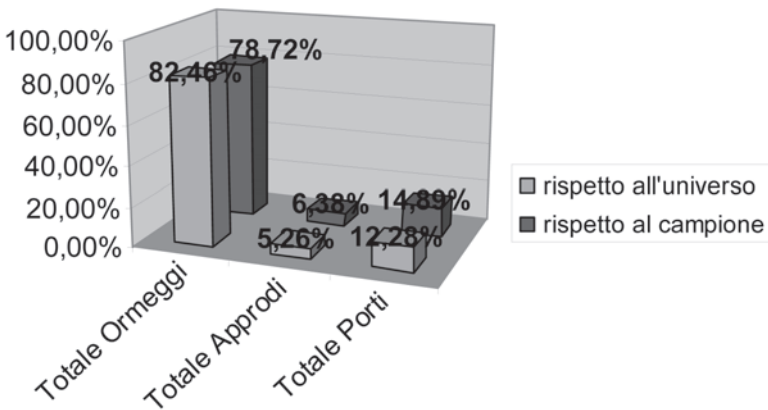
Posti barca, ripartiti per categoria (2005)



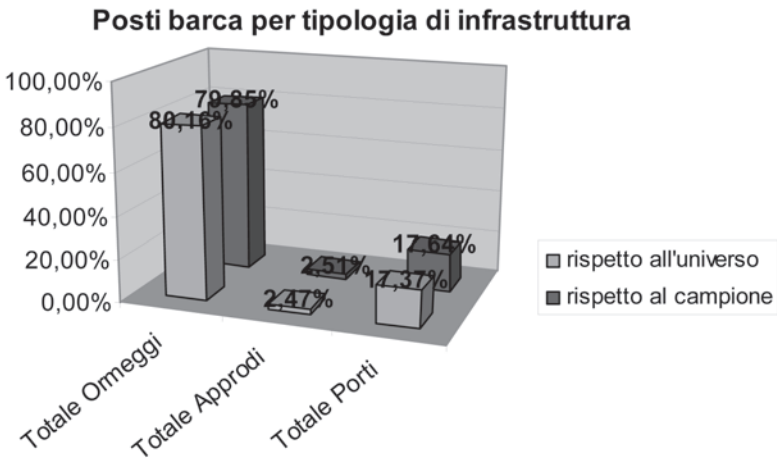
A seguito di un riscontro preliminare, nella maggior parte dei casi avvenuto attraverso un contatto con gli stessi gestori delle infrastrutture, abbiamo ritenuto di escludere 11 di esse, in quanto si sono rivelate di modeste dimensioni, prive di una forte connotazione turistica quando non di veri e propri spazi per il diporto, o ancora a proprietà privata e quindi inaccessibili a un'utenza turistica: a riprova della limitata significatività di tali strutture, il nostro campione definitivo è risultato inferiore all'universo in misura del 19% (da 58 a 47), ma solo dell'1,5% se la differenza è calcolata sui posti barca (da 23.567 a 23.209).

Né sono cambiati se non in maniera impercettibile, in questo passaggio dall'universo di riferimento al campione assestato, i "pesi" delle tre diverse tipologie portuali sul totale complessivo, rispetto alle infrastrutture:

Ripartizione tra le tipologie di infrastruttura



e rispetto ai posti barca:



Anzi, questa lieve crescita in direzione di approdi e porti turistici a discapito degli ormeggi, alla prova dei fatti ha generato un effetto moltiplicatore sulla significatività dei dati raccolti, avendoci consentito di prendere in considerazione realtà più predisposte a un'analisi di tipo strategico.

In Appendice è possibile visualizzare a livello cartografico (figure 1-3) come, in definitiva, si presentava il campione segmentato per SEL – Sistemi Economici Locali, i quali infatti hanno rappresentato una chiave metodologica di riferimento per l'intera ricerca.

È opportuno precisare che i soggetti contattati ai fini dell'invio e restituzione del questionario, e in molti casi dell'intervista diretta, erano più numerosi di 47, a cagione della differenza numerica tra infrastrutture portuali e gestori portuali. In alcuni casi, infatti, abbiamo riscontrato la presenza di più soggetti che insistono sullo stesso porto e che ne condividono responsabilità e utilizzo. Per tale ragione, i 36 questionari ricevuti o compilati in presenza corrispondono in realtà a 35 infrastrutture, dal momento che in un solo caso sono stati intervistati due diversi gestori di uno stesso porto. Ma anche laddove a rispondere non sia stata la pluralità di soggetti che insistevano sulla medesima realtà, il carattere esaustivo delle informazioni fornite, l'articolazione stessa del questionario, la condivisione da parte dei diversi gestori di strutture spesso di dimensioni contenute, ci portano a considerare quelle singole risposte delle *proxies* più che accettabili rispetto a un'interpretazione complessiva.

In definitiva, pertanto, possiamo affermare che il tasso di *redemption* è stato del **74%** delle unità selezionate (**35 su 47**), ma dell'**83% per posti barca**