

Gli effetti del Covid-19 sull'economia livornese

Firenze, Dicembre 2020

RICONOSCIMENTI

La ricerca è stata curata da Stefano Casini Benvenuti, Nicola Sciclone e Donatella Marinari.

Indice

SOMMARIO	5
1. IL QUADRO NAZIONALE E REGIONALE	7
1.1 Le conseguenze economiche del Covid-19 in Italia ...	7
1.2 ... e in Toscana	8
2. L'ECONOMIA LIVORNESE PRIMA DEL COVID	11
2.1 Le specializzazioni produttive dell'area livornese	11
2.2 L'andamento negli anni pre Covid 2019	12
3. L'ECONOMIA LIVORNESE DURANTE IL COVID	15
3.1 Produzione e mercato del lavoro nel sistema locale di Livorno durante la pandemia	15
3.2 I settori produttivi	18
3.3 Il Porto di Livorno	20

L'insorgenza della pandemia, con il conseguente shock dal lato dell'offerta e della domanda, ha provocato nel corso del 2020 una recessione di ampie dimensioni, che naturalmente si è riflessa negativamente su tutti gli indicatori economici. Il blocco produttivo delle attività non indispensabili, a marzo; le successive restrizioni dopo l'estate alle attività economiche più strettamente legate al commercio, sebbene a geometria variabile fra i territori; la caduta complessiva della domanda di consumi ed investimenti hanno infatti generato un costo di dimensioni inusitate.

Nel secondo trimestre, su base nazionale, il Pil ha registrato una flessione del 18%. Considerando i primi tre trimestri, il confronto con il 2019 mostra una perdita superiore ai 123 miliardi di euro, che riporta ai livelli del 1999 il volume dei beni e servizi prodotti nel nostro paese. Rispetto al picco massimo del ciclo economico - correva l'anno 2007- il divario negativo è pari a circa 200 miliardi. E' probabile che l'anno si sia chiuso con una flessione del prodotto interno lordo, a causa della seconda ondata pandemica, attorno ai dieci punti percentuali.

Il tutto nonostante l'imponente azione stabilizzatrice messa in campo dal lato delle politiche economiche. Il ripiegamento del ciclo è stato, infatti, contenuto mediante una massiccia espansione della politica di bilancio. I provvedimenti che si sono succeduti nel corso dell'anno sono molteplici: DI 18/2020, noto come "Cura Italia"; DI 23/2020, denominato "Decreto Liquidità"; DI 34/2020, chiamato come Decreto Rilancio; DI 104/2020, conosciuto come Decreto Agosto; DI 28/10/2020, presentato come Decreto Ristori.

Complessivamente l'azione di bilancio ha mobilitato per il 2020 risorse pari a 105 miliardi di euro. Superando le ritrosie europee, l'aumento del risparmio privato, associato al crollo dei consumi, è stato cioè bilanciato - come da schema keynesiano - dalla riduzione del risparmio pubblico. L'impatto economico della pandemia è stato profondo ed asimmetrico, fra settori, territori, popolazione, ma la manovra di finanza pubblica ha mostrato, nelle componenti finalizzate al tamponamento dei costi, di essere adeguatamente congegnata nella composizione delle spese e degli interventi.

Con riferimento al mercato del lavoro le manovre di bilancio che si sono succedute in corso d'anno hanno consentito di tamponare la crescita della disoccupazione, mediante il ricorso agli ammortizzatori sociali e al blocco dei licenziamenti. Per tale motivo la riduzione della occupazione che è lecito attendersi per il 2020 è significativamente inferiore a quella della produzione, sebbene sia molto forte la caduta della intensità del lavoro, in termini di ore lavorate.

In Toscana queste considerazioni di sintesi possono essere espresse in tre numeri. Il primo numero è 3,5 mila euro: è il reddito prodotto da ogni toscano mediamente in meno nel 2020, corrispondente ad un calo complessivo del prodotto interno lordo di circa 11 punti percentuali. Questo primo valore, tarato sui lavoratori, restituisce un secondo numero: 6,5 mila euro in meno, a lavoratore, nel confronto con il 2019. Tale cifra rappresenta la minore produttività per occupato che dovremo sostenere quest'anno per mantenere la forza lavoro congelata mediante gli ammortizzatori sociali, nelle loro molteplici versioni: CIG ordinaria, straordinaria, in deroga e Fondo Integrativo Salariale.

Se viceversa tale forza lavoro, ancora occupata, fosse stata licenziata, il calo della produttività per occupato sarebbe stato significativamente inferiore. Ma, in questo caso, avremmo dovuto convivere con un terzo numero, anch'esso relativo al 2020, ma controfattuale: i 160 mila occupati in meno che avremmo avuto in una ipotetica situazione connotata dalla assenza di ammortizzatori.

La contrazione effettiva di lavoratori attesa per fine anno sarà sicuramente inferiore. Tuttavia la cifra, del tutto ipotetica, dei 160 mila occupati in meno ha un duplice potere evocativo: con riferimento al 2020, rappresenta la contrazione della intensità di lavoro, cioè il più basso volume di ore complessivamente lavorate ed espresse sotto forma di lavoratori equivalenti; con riferimento al 2021, invece circoscrive il limite superiore di un aumento della disoccupazione, che potrebbe verificarsi da marzo 2021, cioè da quando cesseranno sia il blocco dei licenziamenti, sia la proroga degli ammortizzatori sociali. La ripresa del ciclo economico attesa nel 2021, lascia tuttavia – e per fortuna – presagire un incremento inferiore del numero dei disoccupati.

In questo contesto, assolutamente problematico, come ha reagito il mercato del lavoro nel sistema locale di Livorno (che comprende i comuni di Livorno, Collesalveti e Fauglia)? Per rispondere a questa domanda utilizziamo due principali fonti statistiche: le informazioni sulle comunicazioni obbligatorie che i datori di lavoro comunicano ai centri per l'impiego e le ore autorizzate di cassa integrazione, integrate con nostre stime sull'andamento della produzione. Adeguatamente rielaborate ci restituiscono un quadro di sintesi connotato dai seguenti elementi.

Primo. Il sistema locale di Livorno non spicca, nel contesto regionale, per vocazione manifatturiera. Almeno fino all'avvento del Covid 19 erano infatti impiegati nella industria del territorio non più di 15 addetti ogni 100, al netto di istruzione, sanità e agenzie di somministrazione. In Toscana la medesima proporzione è di 26 addetti ogni 100. Tuttavia nel territorio livornese tre comparti assumono rilevanza: il primo è quello relativo alla produzione di mezzi di trasporto, ed in particolare alla fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli; il secondo è rappresentato dalla metalmeccanica ed il terzo è il segmento delle raffinerie di petrolio. I primi due settori, assieme, assorbitano il 46% degli addetti dell'industria.

Secondo. Tali comparti sono stati ovviamente colpiti dalla recessione. Tuttavia, le prime stime disponibili indicherebbero una caduta della produzione industriale dell'area inferiore a quella regionale, cui si associa una caduta di occupazione dipendente che mantiene una dimensione contenuta a causa dei provvedimenti del governo. Ma la vera novità della crisi attuale è che, per la prima volta nella storia recente, sono stati particolarmente colpiti i settori del terziario ed è qui che si è perso il maggior numero di lavoratori. Tra questi occorre ricordare la logistica, in particolare quella di lungo raggio che coinvolge le attività del porto, che ha risentito del crollo sia dei traffici commerciali che di quelli turistici.

Terzo. Con il blocco dei licenziamenti la caduta dell'occupazione è dovuta fondamentalmente ai mancati ingressi, colpendo quindi maggiormente i più giovani. In termini di addetti alle dipendenze, oltre al lavoro "perso", è però necessario prendere in considerazione anche il lavoro "congelato", includendo cioè anche i lavoratori in cassa integrazione. Tenendo conto di entrambi gli elementi, rispetto al 2019, Livorno registra una caduta complessiva rilevante anche se leggermente inferiore a quella media della regione, collocandosi su di una posizione intermedia tra i diversi sistemi locali della Toscana.

Quarto. La caduta di attività nel terziario ha certamente coinvolto anche il lavoro autonomo, particolarmente rilevante in tali attività; sulle dinamiche dei lavoratori indipendenti non ci sono al momento dati a livello locale, tuttavia, osservando la composizione del sistema locale livornese si può stimare che, più che la riduzione del numero di lavoratori (che pure vi è stata), pesa il forte decremento delle ore lavorate, tanto che sommando, anche in questo caso, il "perso" e quello "congelato" la caduta complessiva di lavoratori autonomi potrebbe essere di circa un quinto.

Quinto Tenendo conto di tutti questi elementi, il calo complessivo di occupazione, sebbene meno acuto di quello di altre realtà dell'economia toscana, è tuttavia preoccupante anche perché aggrava una situazione che, nel periodo precedente la pandemia, aveva determinato lo stato di crisi di questa area. Il mercato del lavoro nel sistema locale di Livorno negli anni pre Covid è infatti caratterizzato dal segno meno in tutti i settori. Fra il 2007 ed il 2019 il totale addetti diminuisce dell'11%, con una flessione che raggiunge punte rispettivamente pari -49% nella metalmeccanica (prodotti in metallo, macchinari, apparecchiature) e -45% nelle costruzioni. Segno meno, fra il 2007 ed il 2019 anche per le due principali specializzazioni: la produzione di mezzi di trasporto, i cui addetti flettono del 6%, e la logistica (trasporti e magazzinaggio) in cui gli addetti calano del 9%.

Si comprende quindi la preoccupazione per il prossimo futuro, quando il probabile venir meno del sostegno pubblico potrebbe trasformare anche il lavoro "congelato" in vera e propria disoccupazione rendendo ancor più necessario proseguire in quell'opera di rilancio degli investimenti resa oggi più stringente ma anche più praticabile per l'impegno assunto dall'Europa col Next Generation Europe.

I

1. Il quadro nazionale e regionale

1.1

Le conseguenze economiche del Covid-19 in Italia ...

Le conseguenze economiche del Covid hanno una natura del tutto particolare essendo la diretta espressione di un evento esogeno che interviene minacciando la salute, ovvero una delle dimensioni più importanti della nostra vita, tale da incidere profondamente sui nostri comportamenti quotidiani. Ciò rende questa crisi diversa dalla precedente (quella iniziata nel 2008), che era totalmente endogena all'economia e che, come tale, poteva trovare rimedi dentro le sue stesse regole di funzionamento. La crisi Covid, invece troverà una soluzione solo quando il virus sarà debellato per cui, ai danni generati, si aggiungono anche quelli legati all'incertezza rispetto ad un evento che dipende da fattori in larga misura extra-economici, costringendo gli operatori a rimandare le scelte a tempi migliori. Ciò significa che oltre ai consumi, depressi dalle misure di contenimento del virus, anche gli investimenti vengono frenati dall'incertezza sulle aspettative.

Il crollo delle attività produttive che è avvenuto in questi mesi è la conseguenza di questo radicale cambiamento dei comportamenti che vi è stato con l'esplosione del virus e che, a differenza delle altre crisi, ha operato sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

Il *primum movens* si colloca dal lato dell'offerta: la chiusura delle attività produttive, indotta dalle decisioni dei governi dei paesi colpiti per primi, ha provocato una contrazione dell'offerta dei beni e servizi da parte delle attività chiuse e quindi -in un'economia fortemente interconnessa- il blocco delle filiere in cui tali attività erano inserite; la conseguenza è stata che, in assenza di approvvigionamenti, alcune imprese non sono state in grado di rispondere ad una domanda che pure esisteva. A questo si sono poi aggiunte le chiusure imposte dai decreti governativi, che in molti casi hanno riguardato interi settori produttivi, coinvolgendo in modo differenziato i diversi territori.

Dal lato della domanda, la contrazione dei redditi percepiti dalle famiglie, l'isolamento, l'impossibilità di uscire, hanno indotto cambiamenti significativi nei comportamenti delle persone, imponendogli non solo una contrazione della spesa, ma anche una sua diversa distribuzione, col quasi totale annullamento di quelle forme di consumo che richiedono maggiore addensamento di persone (buona parte delle attività ricreative e delle loro filiere) e invece l'incremento di quelle volte a garantire maggiore sicurezza e possibilità di vivere in isolamento (ad esempio quelle legate all'igiene o alla tecnologia).

La stessa domanda pubblica ha subito una trasformazione a seguito dell'impegno immesso nel sostenere la sanità e tutti i soggetti danneggiati, aggravando pesantemente -anche per la contrazione delle entrate- il bilancio dello Stato il cui deficit nel 2020 supererà il 10% del PIL portando il rapporto debito/PIL attorno al 160%.

I dati sinora disponibili confermano l'estrema gravità della situazione, ma non sono facili da interpretare, dal momento non sempre è chiaro quanto delle variazioni osservate dipenda dalle dinamiche del mercato o quanto dalle scelte del governo volte a congelare la situazione esistente nel tentativo di limitare i danni per le famiglie e le imprese.

Il calo dell'attività produttive ha comportato in Italia una drastica riduzione delle ore lavorate (oltre il 12%). Tale caduta si è, però, tradotta in un calo assai più contenuto nel numero di occupati (causa il blocco dei licenziamenti ed il ricorso esteso alla cassa integrazione); la riduzione del reddito primario, è stata compensata sia dalla CIG (le ore dichiarate sono passate dai 260 milioni del 2019 ai quasi 3 miliardi nel 2020 corrispondenti rispettivamente 150 e 1750 mila unità di lavoro a tempo pieno) che dagli altri interventi volti

a sostenere i soggetti che hanno subito i danni maggiori. In effetti il calo del reddito disponibile delle famiglie è stato alla fine di questo processo redistributivo ben più basso della caduta del PIL. Nonostante questo i consumi sono calati assai più del reddito disponibile generando un incremento consistente del risparmio delle famiglie che, se in alcuni casi può rappresentare solo il rinvio della spesa ad epoche migliori (ne caso ad esempio dei beni di consumo durevole), in altri rappresenta una rinuncia definitiva a consumare (è il caso ad esempio delle spese per l'acquisto di servizi).

Dal punto di vista dei settori produttivi sono stati colpiti in misura maggiore alcuni settori particolarmente rappresentativi dell'economia italiana, come la moda, i mezzi di trasporto, le attività legate al turismo e alla ristorazione i quali hanno subito cadute produttive particolarmente acute, mentre in altri la caduta è quasi nulla (l'alimentare e la farmaceutica) se non addirittura assente (il commercio al dettaglio, informatica, ...).

La novità più rilevante rispetto ad altre crisi del passato è che anche molte attività del terziario hanno subito una caduta senza precedenti dei fatturati, coinvolgendo in modo particolare il lavoro autonomo. Si tratta di attività abitualmente caratterizzate da cicli economici –talvolta stagionali- ma abbastanza stabili per cui la novità di una crisi di queste dimensioni potrebbe essere per loro meno sostenibile.

Tabella 1.1
L'ANDAMENTO DEL FATTURATO NEL SETTORE TERZIARIO
Tasso di variazione rispetto al 2019

	Tasso variazione
Servizi	-13.7%
Commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli	-10.5%
Commercio all'ingrosso (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	-8.2%
Commercio al dettaglio alimentare	1.7%
Commercio al dettaglio non alimentare	-12.4%
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	-13.0%
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	-33.7%
Trasporto aereo	-58.3%
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	-14.7%
Servizi postali e attività di corriere	1.4%
Alloggio	-52.0%
Attività dei servizi di ristorazione	-34.7%
Attività editoriali	-11.5%
Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	-22.5%
Attività di programmazione e trasmissione	-12.6%
Telecomunicazioni	-5.3%
Produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	1.7%
Attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	-0.1%
<u>Attività professionali, scientifiche e tecniche</u>	-11.6%
Attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	-14.1%
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	-73.2%
Servizi di vigilanza e investigazione	-1.8%
Attività di pulizia e disinfestazione	-4.9%
Attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	-10.4%

Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT

1.2 ... e in Toscana

La Toscana ha subito in modo particolare gli effetti di questi eventi a causa delle sue principali specializzazioni, in larga parte orientate nella produzione di beni e servizi legati all'uso del tempo libero (dal turismo alla moda, dalle attività ricreative a quelle museali), quelle stesse attività cioè che, nel decennio precedente, avevano favorito la migliore tenuta dell'economia regionale rispetto a quella delle altre regioni.

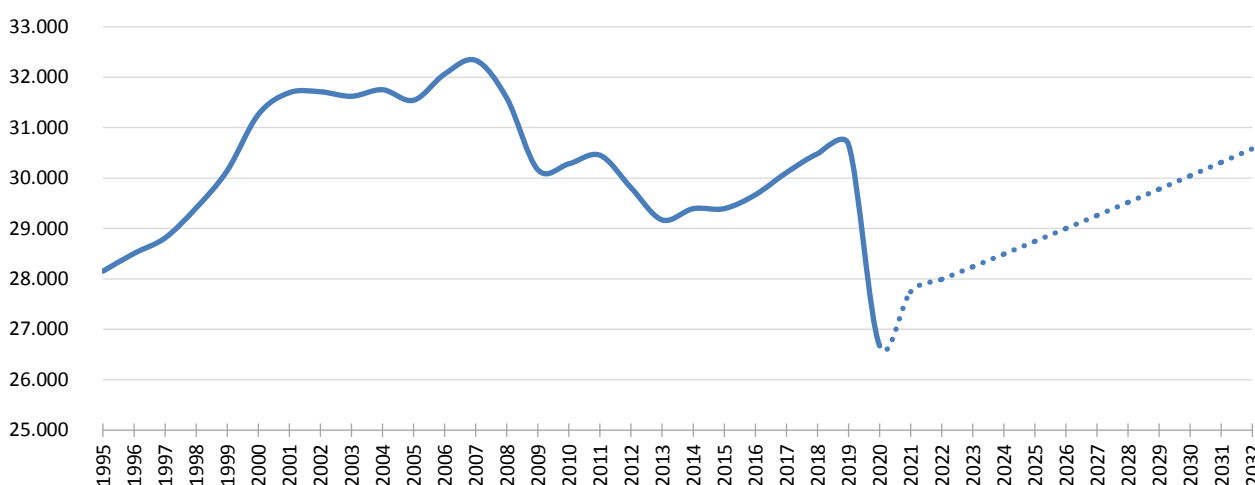
La caduta del PIL che Irpet stima per la Toscana è infatti più alta di quella nazionale. La quantità di lavoro misurata in termini di unità di lavoro equivalente a tempo pieno si è ridotta di oltre 160 mila unità: in alcuni casi si tratta effettivamente di lavoratori che hanno perso il lavoro (contratti a tempo determinato in scadenza non rinnovati) o di mancati ingressi nel modo del lavoro rispetto a quanto abitualmente avviene ogni anno; in altri casi si tratta di un minor numero di ore lavorate per i lavoratori dipendenti (anche in

Toscana la CIG è aumentata in modo considerevole anche se meno che nel resto del paese) cui si aggiungono quelle perse dai molti lavoratori autonomi coinvolti soprattutto dal calo delle attività nel settore terziario.

Si tratta evidentemente di un quadro in divenire nel senso che, col venir meno degli attuali sostegni (CIG e ristori) alcune posizioni lavorative -ad oggi congelate- potrebbero essere dismesse; in altri casi invece la ripartenza dell'economia già nel 2021 potrebbe far riprendere alcune delle attività produttive oggi in difficoltà, tuttavia l'eccessivo prolungarsi della crisi potrebbe talvolta comprometterne la sopravvivenza.

Le principali stime ad oggi disponibili prevedono un rimbalzo nel 2021 che però col passare dei giorni tende gradualmente a peggiorare soprattutto a causa del crescente clima di incertezza alimentato dalla difficile evoluzione della campagna vaccinale. Pertanto se, dopo il 2021, riprendessimo il ritmo di crescita pre-crisi – una crescita in realtà estremamente debole- ci vorranno anche in Toscana molti anni ancora per ritornare sui livelli di PIL procapite del 2019.

Figura 1.2
IL PIL PROCAPITE IN TOSCANA



Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT

Resta quindi essenziale che la crescita prossima ventura si posizioni su ritmi ben più alti da quelli del recente passato, attraverso un rilancio della capacità produttiva del sistema che richiede per forza di cose un seria ripresa degli investimenti, rimasti troppo a lungo depressi in Toscana come in Italia. Il sostegno che proviene dall'Europa col Next Generation Europe servirebbe proprio a colmare tale lacuna.

Ciò vale con connotati diversi per le diverse parti della Toscana, che come noto si presenta con caratteristiche diverse al suo interno, sintetizzabili in tre diverse Toscani: la Toscana centrale, il luogo in cui si concentra la quota più rilevante della capacità produttiva del sistema che anche nel corso degli anni successivi alla crisi del 2008 ha manifestato una notevole capacità di tenuta dovuta soprattutto ai successi sui mercati internazionali sia sul fronte dei beni che del turismo; la Toscana della costa che invece ha sofferto sia per problemi storici precedenti che ne avevano in parte ridimensionato il corpo produttivo, sia per la stagnazione della domanda interna negli anni della crisi; infine le aree interne, le aree cioè distanti dai principali centri di servizi alla persona, caratterizzate da spopolamento e da un'economia spesso marginale. Ciascuna di queste aree presenta punti di forza e debolezze diverse per cui il rilancio degli investimenti necessario, dovrà in ciascuna di esse assumere un indirizzo particolare.

2. L'economia livornese prima del Covid

2.1

Le specializzazioni produttive dell'area livornese

Le ricadute economiche della pandemia sui territori dipendono in larga misura dalle caratteristiche del sistema produttivo locale rispetto sia alle dinamiche della domanda sopra richiamate sia a come i provvedimenti governativi adottati per fronteggiare le difficoltà si siano distribuiti sugli operatori locali.

Il sistema locale livornese –comprensivo dei comuni di Livorno, Collesalveti e Fauglia- si contraddistingue dal resto della regione sostanzialmente per la sua vocazione legata all'economia del mare e si colloca a pieno titolo in quella Toscana della costa sopra richiamata: la portualità e le attività ad essa connesse innanzitutto; una presenza manifatturiera molto contenuta e fatta di specializzazioni molto particolari per produzioni (prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, mezzi di trasporto) e dimensioni d'impresa (una parte consistente degli occupati del manifatturiero lavora in poche imprese, talvolta di grandi dimensioni).

Nel complesso si tratta di un sistema che ha una minore capacità di creare lavoro (tab. 2.1), con un rendimento per occupato però più elevato della media regionale data la presenza di settori a più alto valore aggiunto per addetto: l'effetto congiunto della minore partecipazione al lavoro e del suo rendimento è un valore aggiunto per abitante che si attesta sul 90% di quello medio regionale.

L'apertura verso l'estero (sia sul fronte dei beni che del turismo) è meno rilevante che altrove, ciò non significa però che l'economia dell'area non siano sensibili alle dinamiche dei mercati esteri, dal momento che, soprattutto le attività legate alla logistica, dipendono in larga misura proprio dall'andamento dell'import-export e in parte anche da quello del turismo.

Tabella 2.1
ALCUNI INDICATORI MACROECONOMICI

	Livorno	Toscana	rapporto
Consumi delle famiglie (migliaia di euro)	17.1	18.7	91.4%
Esportazioni (migliaia di euro)	5.5	8.8	62.5%
Valore aggiunto per ab. (migliaia di euro)	23.7	26.3	90.1%
Valore aggiunto per unità di lavoro. (migliaia di euro)	63.7	62.9	101.3%
Unità di lavoro per 100 abitanti	37.1	41.8	88.8%
Composizione del valore aggiunto			
Agricoltura	0.8%	2.4%	
Costruzioni	3.6%	4.6%	
Industria	12.2%	20.6%	
Servizi market	57.9%	53.1%	
Servizi non market	25.4%	19.3%	
	100.0%	100.0%	

L'incidenza sul tessuto produttivo dell'industria in senso stretto è di poco superiore al 12% in termini di valore aggiunto, quindi poco più della metà della media regionale, mentre largamente superiore è il peso dei servizi, sia di quelli market – in larga misura per il ruolo della portualità – ma anche quelli legati ai servizi della pubblica amministrazione.

Più nel dettaglio, all'interno dell'industria il quadro è speculare rispetto a quello della regione, per la mancanza di quelle attività tipiche del *made in Tuscany* e invece la presenza di alcune attività dell'industria pesante che trovano nella vicinanza al porto vantaggi localizzativi evidenti. Ciò vale per la raffinerie, ma anche per le attività connesse ai mezzi di trasporto, quelli navali ovviamente, ma anche quelli relativi agli autoveicoli (l'esempio più evidente è l'automotive). Si tratta, come già ricordato, di attività caratterizzate dalla presenza

di imprese di maggiori dimensioni e con un valore aggiunto per addetto più elevato, una parte del quale va però a remunerare redditi da capitale che non sempre restano sul territorio.

Tra le attività terziarie, oltre a quelle direttamente connesse ai trasporti marittimi, vi sono tutte quelle legate al magazzinaggio e al commercio all'ingrosso; mentre le attività legate al turismo hanno una minore incidenza rispetto al resto della regione. Si conferma, anche su questo fronte, l'immagine di un'economia di transito; un'economia cioè in cui merci e persone si soffermano poco sul territorio riducendo quindi la capacità di trattenerne gli effetti moltiplicativi.

Tabella 2.2
ADDETTI PRIVATI DIPENDENTI PER SETTORE NEL SISTEMA LOCALE DI LIVORNO –2017

	Valori assoluti	Incidenza sul totale addetti	Incidenza sul medesimo settore in Toscana
INDUSTRIA	6,821	14.7%	2.3%
alimentare	753	1.6%	3.6%
legno e mobili	183	0.4%	0.3%
prodotti in metallo, macchinari, apparecchiature	1,092	2.4%	1.9%
mezzi di trasporto	2,059	4.4%	14.6%
fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli	1,190	2.6%	76.2%
fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli	255	0.6%	20.3%
costruzione di navi e imbarcazioni	280	0.6%	9.3%
fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi	335	0.7%	42.8%
raffinerie di petrolio	401	0.9%	93.8%
UTILITIES	1,136	2.5%	6.0%
CONSTRUZIONI	2,819	6.1%	3.1%
TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO	7,553	16.3%	11.6%
magazzinaggio e attività di supporto	4,319	9.3%	17.9%
trasporto terrestre	2,067	4.5%	7.2%
trasporto marittimo	696	1.5%	72.5%
COMMERCIO INGROSSO/DETTAGLIO AUTOVEICOLI	1,368	3.0%	5.1%
ALTRO COMMERCIO INGROSSO	2,778	6.0%	3.6%
ALTRO COMMERCIO DETTAGLIO	6,392	13.8%	4.8%
SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	3,989	8.6%	3.3%
ALTRE ATTIVITÀ DEI SERVIZI	13,452	29.0%	4.2%
TOTALE	46,309	100.0%	4.0%

Fonte: elaborazioni Irpet dati Asia

2.2

L'andamento negli anni pre Covid 2019

Nel corso del decennio precedente – quello avviato dalla crisi di fine 2008 – queste caratteristiche strutturali hanno giocato negativamente sul sistema locale livornese il quale ha mostrato segnali di maggiore debolezza, all'interno di una regione che, pur nelle gravi difficoltà del periodo trascorso, aveva espresso una maggiore tenuta rispetto al resto del paese, collocandosi con Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna nell'area più solida dell'economia nazionale.

La crescente capacità di esportare e la forte attrattività turistica avevano consentito all'economia toscana di usufruire del maggiore impulso proveniente dai mercati esteri, in una fase di sostanziale stagnazione della domanda interna; al contrario la minore presenza nell'area livornese di legami con le componenti della domanda finale in maggiore espansione (export e turismo degli stranieri) ne aveva accentuato le condizioni di debolezza. Tra il 2007 e il 2019 il calo degli addetti è infatti decisamente superiore a quello medio della regione e lo è per il peggiore andamento in entrambi i sub-periodi: quello della recessione (2007-2015), quello della successiva ripresa (2015-19).

Tale cattivo andamento è esteso a tutti i settori dell'economia locale: nelle diverse componenti dell'industria, ma anche nella maggior parte delle attività del terziario. Solo i servizi di alloggio e ristorazione hanno segnato un incremento – anche consistente – ma, sebbene importanti anche per l'economia livornese, lo sono assai meno che per il resto della regione, per cui il loro buon andamento non è stato sufficiente a modificare il trend complessivamente negativo dell'occupazione dell'area.

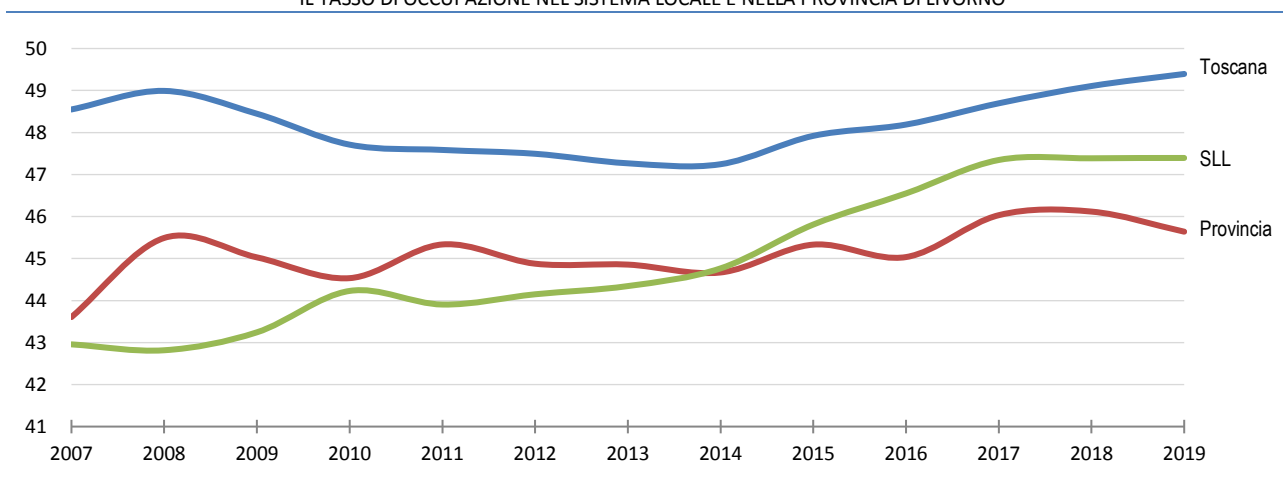
Tabella 2.3
LA VARIAZIONE DEGLI ADDETTI NELL'ERA PRE COVID-19

	LIVORNO			TOSCANA		
	2015-2007	2019-2015	2019-2007	2015-2007	2019-2015	2019-2007
INDUSTRIA	-26.9%	7.8%	-21.2%	-13.8%	9.2%	-5.9%
di cui: Prodotti in metallo, macchinari, apparecchiature	-47.5%	-4.5%	-49.9%	-13.5%	10.1%	-4.8%
di cui mezzi di trasporto	-19.4%	16.3%	-6.2%	-19.4%	19.1%	-4.0%
UTILITIES	-7.0%	-3.5%	-10.3%	7.1%	7.3%	14.9%
COSTRUZIONI	-40.7%	-7.6%	-45.3%	-34.8%	3.9%	-32.2%
TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO	-12.7%	4.7%	-8.6%	-9.0%	2.3%	-6.9%
COMMERCIO INGROSSO/DETTAGLIO AUTOVEICOLI	-14.5%	12.6%	-3.7%	-11.5%	10.2%	-2.4%
COMMERCIO INGROSSO	-22.2%	-4.8%	-25.9%	-12.5%	1.5%	-11.2%
COMMERCIO DETTAGLIO	-3.8%	0.5%	-3.3%	-5.3%	3.3%	-2.2%
SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	5.2%	22.0%	28.4%	8.7%	16.1%	26.2%
ALTRE ATTIVITÀ DEI SERVIZI	-11.1%	6.6%	-5.3%	1.7%	6.2%	8.0%
TOTALE	-15.7%	5.0%	-11.5%	-8.9%	7.0%	-2.5%

Fonte: stime IRPET

Il fatto che si siano perse opportunità di lavoro nelle imprese presenti nell'area non significa tuttavia che sia diminuita anche l'occupazione dei residenti: infatti, il tasso di occupazione, pur restando ben al di sotto della media regionale, in questi anni è aumentato e lo è in modo particolare proprio nel sistema locale livornese (almeno sino al 2017).

Figura 2.4
IL TASSO DI OCCUPAZIONE NEL SISTEMA LOCALE E NELLA PROVINCIA DI LIVORNO



Fonte: ISTAT

Questo diverso andamento tra dinamiche degli addetti presenti e quella degli occupati residenti, oltre a difetti nelle rilevazioni – sempre presenti quando la scala di analisi si fa più piccola – si spiega con un aumento del pendolarismo verso l'esterno, ovvero lavoratori residenti nel sistema locale che gravitano per lavoro su altre aree; a questa spiegazione si aggiunge anche il fatto che sono presenti nell'area – soprattutto in alcune attività del terziario – forme di lavoro meno strutturato che sfugge alle rilevazioni qui utilizzate.

Nel complesso negli anni che hanno preceduto il Covid l'economia dell'area si è significativamente indebolita, tanto da giustificare la dichiarazione di area di crisi complessa. La possibilità di trovare lavoro in aree vicine più solide o di trovarlo in settori particolari caratterizzate da forme di lavoro meno stabile ha impedito che gli stati di disagio emergessero in modo evidente. La migliore testimonianza è offerta dal tasso di disoccupazione che nel 2019 è del 6,8% solo di poco superiore a quello medio regionale (6,9%), abbassandolo quindi dal 10,8% del 2014.

La crisi da Covid-19 è quindi intervenuta da un lato introducendo fattori di ulteriore difficoltà per le imprese dell'area, dall'altro però rendendo ancor più urgente il rilancio dell'economia che potrebbe essere favorito dal nuovo impegno europeo che ha affiancato ad una politica monetaria ancora espansiva anche una politica fiscale espansiva, attraverso l'impegno verso un significativo rilancio degli investimenti di cui anche l'area potrebbe e dovrebbe avvantaggiarsi.

3. L'economia livornese durante il Covid

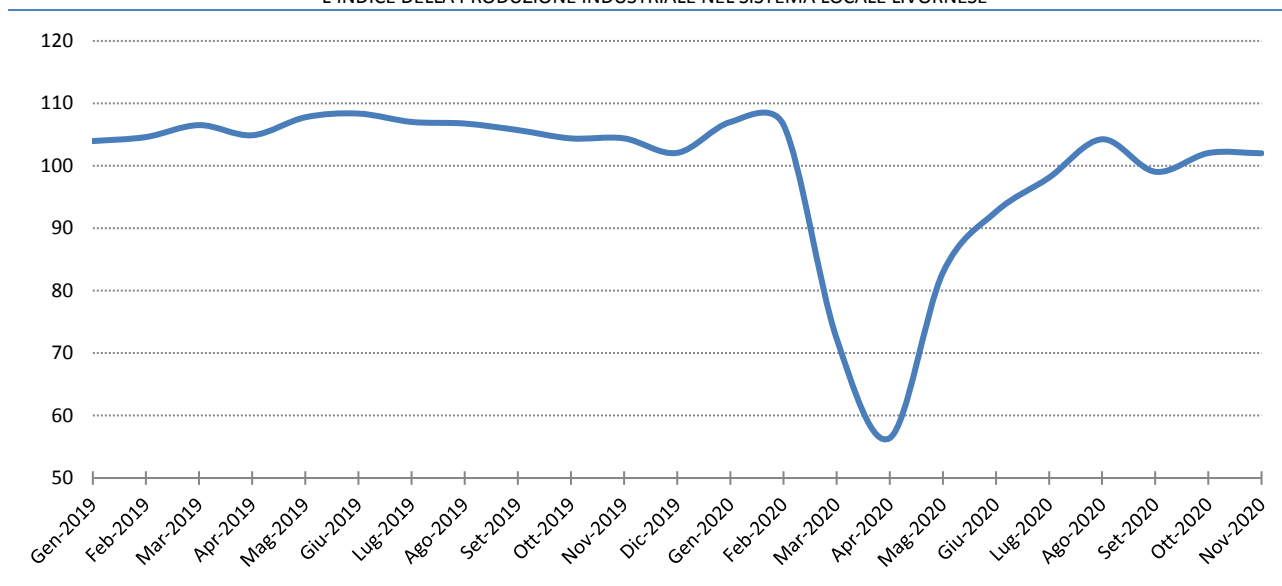
3.1

Produzione e mercato del lavoro nel sistema locale di Livorno durante la pandemia

Come già ricordato la crisi generata dalla pandemia ha ulteriormente approfondito le debolezze mostrate dall'intero sistema produttivo nazionale; si è inoltre modificato il ruolo delle diverse componenti della domanda: se dopo il 2008 le esportazioni estere ed il turismo straniero avevano rappresentato gli elementi più propulsivi favorendo le aree più aperte, nel 2020 queste stesse componenti hanno avuto un ruolo opposto, con la conseguenza che le aree più forti ed aperte hanno sofferto più di quelle più deboli.

Nel sistema locale livornese la caduta della produzione industriale sebbene grave (di circa il 12%) è stata infatti inferiore a quella media regionale (-18%), mentre quella del terziario (di circa il 15%) si è mantenuta in linea con quella del resto della regione. Si conferma anche nell'area livornese la particolarità di questa crisi che, avendo colpito le attività che richiedono nel loro svolgimento addensamenti maggiori di persone, ha coinvolto maggiormente proprio le attività terziarie, che sono qui particolarmente presenti.

Figura 3.1
L'INDICE DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE NEL SISTEMA LOCALE LIVORNESE



Fonte: stime IRPET¹

Nel corso dei mesi l'economia ha subito le conseguenze dell'alternarsi delle chiusure e delle riaperture oltre che dei diversi interventi del governo per tamponarne gli effetti; i danni maggiori si sono avvertiti a partire dal mese di marzo, per riprendersi gradualmente nel corso dei mesi estivi.

In linea di massima gli interventi del governo e delle autorità locali hanno risposto al tentativo di congelare il sistema produttivo in attesa che l'economia riprendesse il suo corso normale. Sul fronte occupazionale ciò è avvenuto attraverso il blocco dei licenziamenti e l'estensione della cassa integrazione praticamente a tutte

¹ La stima è stata fatta ponderando l'indice della produzione industriale nazionale nella classificazione ATECO a 3 cifre con il peso degli addetti del sistema locale livornese. Si tratta quindi di una stima indiretta che come tale soffre del particolare comportamento che le imprese del territorio possono avere avuto all'interno di ciascuno dei settori ATECO a 3 cifre.

le imprese. Tuttavia, molte delle assunzioni che abitualmente si facevano nella prima parte dell'anno, non sono state fatte e, allo stesso tempo, molti contratti a termine in scadenza non sono stati rinnovati.

Box 1 LE DINAMICHE OCCUPAZIONALI IN ITALIA

Gli effetti delle scelte del governo risultano evidenti osservando la dinamica dell'occupazione a livello nazionale (mancano al momento dati analoghi a livello subnazionale) che vede, simultaneamente, un calo contenuto sia dell'occupazione che della disoccupazione, affiancati però da un significativo aumento degli inattivi.

Sono evidenti gli effetti, da un lato, del blocco dei licenziamenti e, dall'altro, della difficoltà di cercare lavoro con conseguente scelta di inattività che, di fatto, nasconde un evidente effetto scoraggiamento associato alla stessa maggiore difficoltà di cercare attivamente lavoro a causa dei vari lockdown (ricordiamo che per essere classificati come disoccupati occorre cercare lavoro).

Tabella 3.2
LE FORZE LAVORO A LIVELLO NAZIONALE
Variazioni

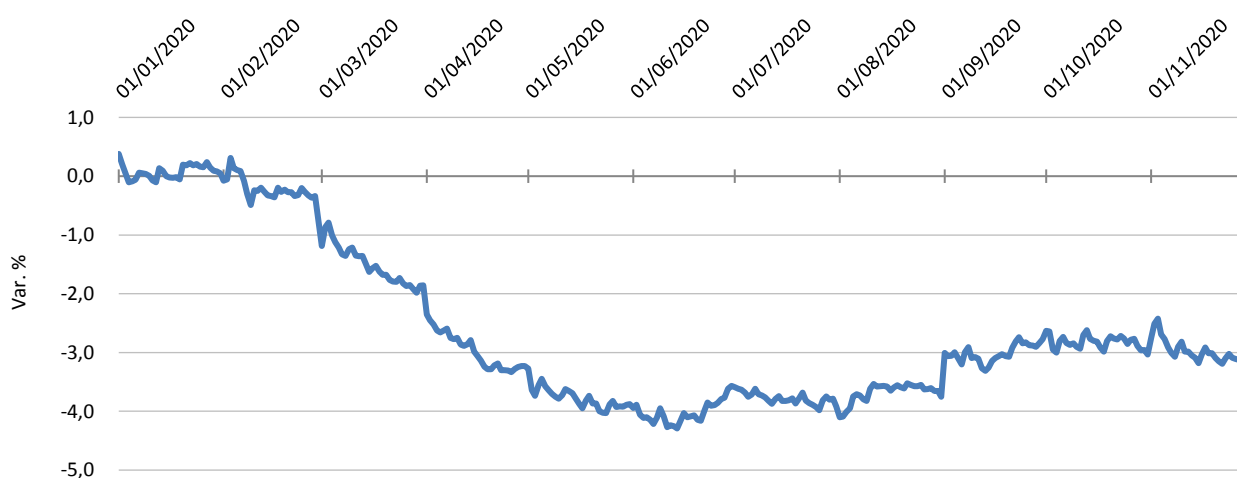
	2020 su 2019		Dicembre 2020 su dicembre 2019	
	Migliaia	%	Migliaia	%
Disoccupati	-267	-2.1%	-222	-2.1%
Occupati	-421	-1.7%	-444	-1.7%
Inattivi	671	2.6%	595	2.6%

Fonte: ISTAT

Il calo dell'occupazione si è manifestato soprattutto nei confronti di coloro che avevano un contratto a termine in scadenza e di quelli che abitualmente entravano ogni anno nel mercato del lavoro. Sono stati quindi maggiormente penalizzati i giovani e le donne, oltre ai lavoratori autonomi.

A livello locale i dati disponibili consentono ad oggi di fare una analisi dell'andamento del solo lavoro alle dipendenze (e con l'esclusione dell'agricoltura e della Pubblica Amministrazione); si tratta quindi una parte soltanto dell'occupazione complessiva dell'area. Le categorie mancanti potrebbero avere un effetto complessivamente neutrale visto che i lavoratori dell'agricoltura (pochi nel SLL livornese) e della Pubblica Amministrazione non hanno subito conseguenze evidenti dall'emergenza sanitaria, compensando l'effetto, invece, negativo dei lavoratori autonomi che, verosimilmente, anche nell'area livornese hanno avuto una dinamica più negativa di quella dei lavoratori dipendenti.

Figura 3.3
I DIPENDENTI NEL 2020
Differenze rispetto allo stesso giorno del 2019



Anche nel sistema locale livornese il numero dei lavoratori dipendenti nel corso del 2020 risulta costantemente al di sotto di quello corrispondente dell'anno precedente. Le differenze più rilevanti si sono registrate, ovviamente, nei mesi iniziali del *lock-down*, con una attenuazione nei mesi estivi, per ritornare a crescere nei mesi successivi.

La caduta dei dipendenti è risultata nel complesso contenuta, sia in assoluto che rispetto al resto della regione (-2,9% contro il 3,4% della Toscana), confermando quanto sta accadendo nell'intero paese, ovvero che, ad oggi, il crollo delle attività produttive si è solo parzialmente scaricato sul numero di occupati, mentre ha comportato una riduzione assai più consistente delle ore lavorate: vi è stato, infatti, un aumento rilevante delle ore autorizzate di cassa integrazione guadagni.

Tabella 3.4
LAVORO PERSO E LAVORO CONGELATO NEL SISTEMA LOCALE LIVORNESE

	Persi	Numero Congelati		Persi	Peso sul settore Congelati	
		CIG al 70%	CIG al 100%		CIG al 70%	CIG al 100%
Alimentari	-9	-14	-19	-1.4%	-2.3%	-3.3%
Metallurgiche	4	-181	-258	0.7%	-29.7%	-42.7%
Meccaniche	-27	-1,164	-1,663	-0.8%	-33.3%	-47.2%
Chimica, petrolchimica, gomma e materie plastiche	22	-52	-74	4.2%	-9.5%	-14.1%
Carta, stampa ed editoria	-12	-13	-19	-2.4%	-2.8%	-3.9%
Energia elettrica, gas e acqua	-9	-3	-4	-1.9%	-0.6%	-0.8%
Altre industrie	-59	-32	-46	-6.6%	-3.8%	-5.1%
Costruzioni	20	-210	-300	1.2%	-12.7%	-18.4%
Trasporti e comunicazioni	-2	-746	-1,065	0.0%	-10.4%	-14.9%
Commercio all'ingrosso e al minuto	-134	-475	-678	-2.2%	-7.9%	-11.1%
Alberghi, pubblici esercizi e attività similari	-278	-349	-498	-9.5%	-13.2%	-17.1%
Altri servizi	-479	-730	-1,043	-5.6%	-9.0%	-12.2%
Totale complessivo	-962	-3,967	-5,667	-2.9%	-12.2%	-16.9%

Fonte: stime IRPET

Vi sono, in altre parole, posti di lavoro "persi" e posti di lavoro "congelati". I primi hanno subito nel sistema locale livornese un calo più contenuto di quello medio regionale, prevalentemente per motivi di mix produttivo meno sfavorevole. Infatti osservando l'andamento dei singoli macrosettori la dinamica dell'area è spesso peggiore di quella regionale con solo alcune significative eccezioni (commercio all'ingrosso, alloggio e ristorazione).

L'occupazione "congelata" è invece quella coinvolta nella CIG e dal FIS in cui le ore autorizzate hanno avuto un significativo salto in alto; un aumento che ipotizzando un tiraggio della CIG del 70% corrisponderebbe a circa 4000 unità di lavoro a tempo pieno (6 mila nel caso di tiraggio completo).

Quindi tra lavoro perso e lavoro congelato vi sarebbe una flessione di circa il 15% (19% nel caso di tiraggio completo della CIG) del numero di dipendenti dell'area, con punte più elevate nell'industria e nel settore degli alberghi e ristoranti.

Un calo quindi complessivamente consistente, ma che pone il sistema su posizioni migliori di quelle di molti altri sistemi locali, in particolare di quelli strettamente turistici o quelli manifatturieri con una forte specializzazione nei settori industriali considerati "non essenziali" e sottoposti a chiusura nei mesi del lockdown.

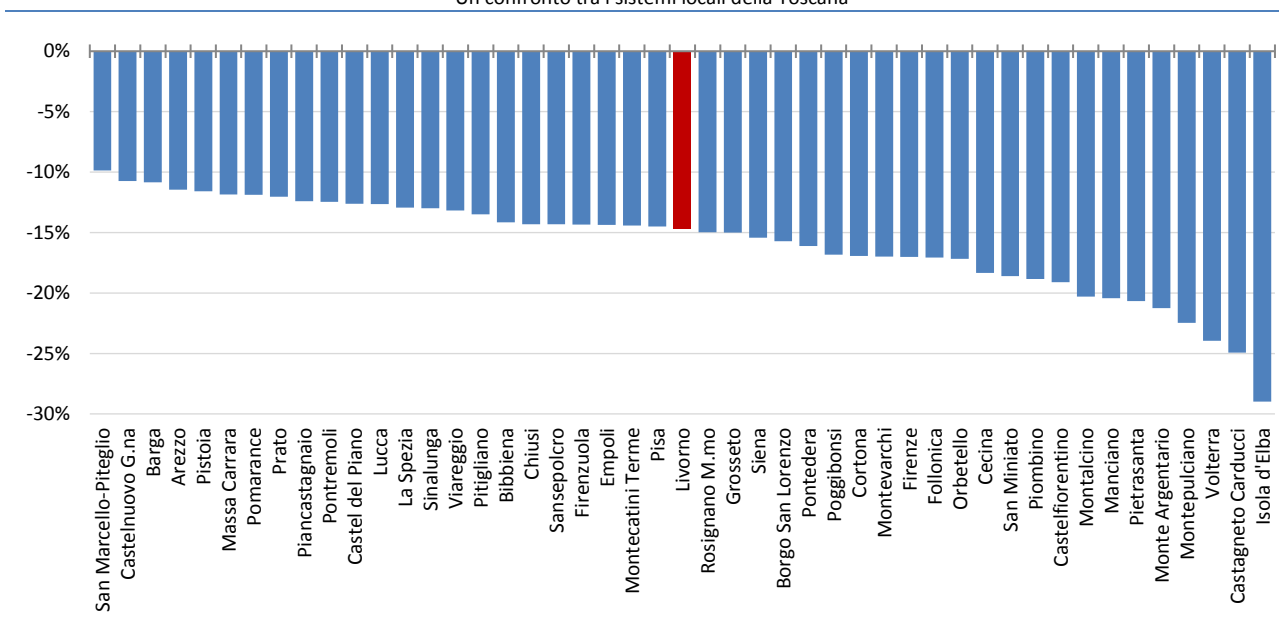
Il calo osservato in alcuni sistemi locali vicini a forte specializzazione turistica (Isola d'Elba, Castagneto Carducci, Cecina) ha in realtà effetti anche sull'economia livornese in quanto si tratta di luoghi in cui, in passato, i residenti livornesi trovavano talvolta occasioni di lavoro soprattutto nella stagione estiva. Inoltre il crollo del turismo verso le isole (non solo quelle dell'arcipelago toscano, ma anche Corsica e Sardegna) ha inciso sulle dinamiche del porto che, infatti, ha subito un rilevante crollo del traffico passeggeri.

Nel complesso siamo quindi di fronte ad una caduta rilevante della quantità di lavoro coinvolta nei processi produttivi e che, ad oggi, non si è scaricata in riduzione di occupati, ma che in futuro - se e quando verrà meno il sostegno pubblico - potrebbe esplodere, trattandosi di un'area storicamente caratterizzata da una bassa capacità di creare lavoro.

Mancano, come abbiamo già ricordato, dati sulla dinamica del lavoro autonomo, ma si può supporre che anche nell'area livornese possa avere subito un calo più consistente di quello del lavoro alle dipendenze, sia nel numero di occupati, sia nelle ore lavorate. Alcune stime molto sommarie (applicando cioè al lavoro

autonomo dell'area per macrosettori la stessa dinamica osservata a livello nazionale) porterebbero a un calo di occupati vicino al 4%, ma con un calo delle ore lavorate di circa il 19%.

Figura 3.5
UNITÀ DI LAVORO DIPENDENTE IN MENO RISPETTO AL 2019
Un confronto tra i sistemi locali della Toscana



Fonte: stime IRPET

3.2

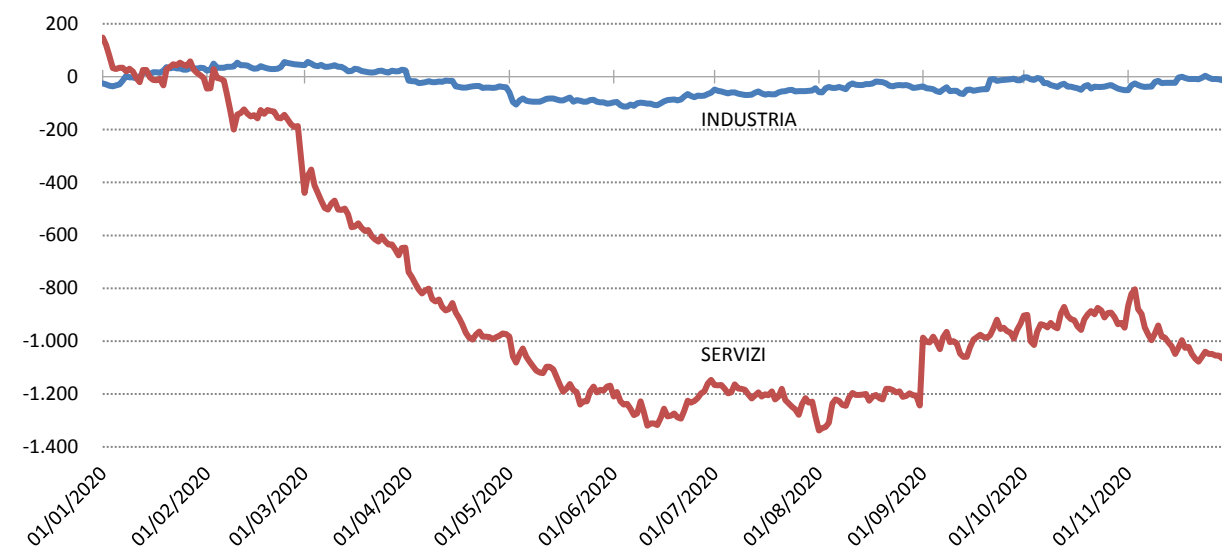
I settori produttivi

Il profilo giornaliero dello stock di lavoratori dipendenti è strettamente in linea con l'evoluzione del virus e delle corrispondenti limitazioni imposte dal governo, a partire da quella iniziale della chiusura totale con esclusione delle attività considerate "essenziali". Nel confronto con gli stessi giorni del 2019 emerge il crollo delle attività nei mesi di marzo, aprile e maggio; da allora il percorso torna parallelo a quello del 2019, confermando, ma non aggravando, la perdita di occupati che vi era stata nei mesi precedenti: il livello dell'occupazione dipendente resta in ogni giorno dell'anno inferiore a quella dello stesso giorno dell'anno precedente.

Il contributo maggiore al calo occupazionale proviene dal settore dei servizi, sia in termini assoluti (data il maggior peso che il settore ha sull'economia livornese) che relativi, dal momento che sono stati soprattutto i servizi a subire le maggiori conseguenze delle misure di distanziamento sociale.

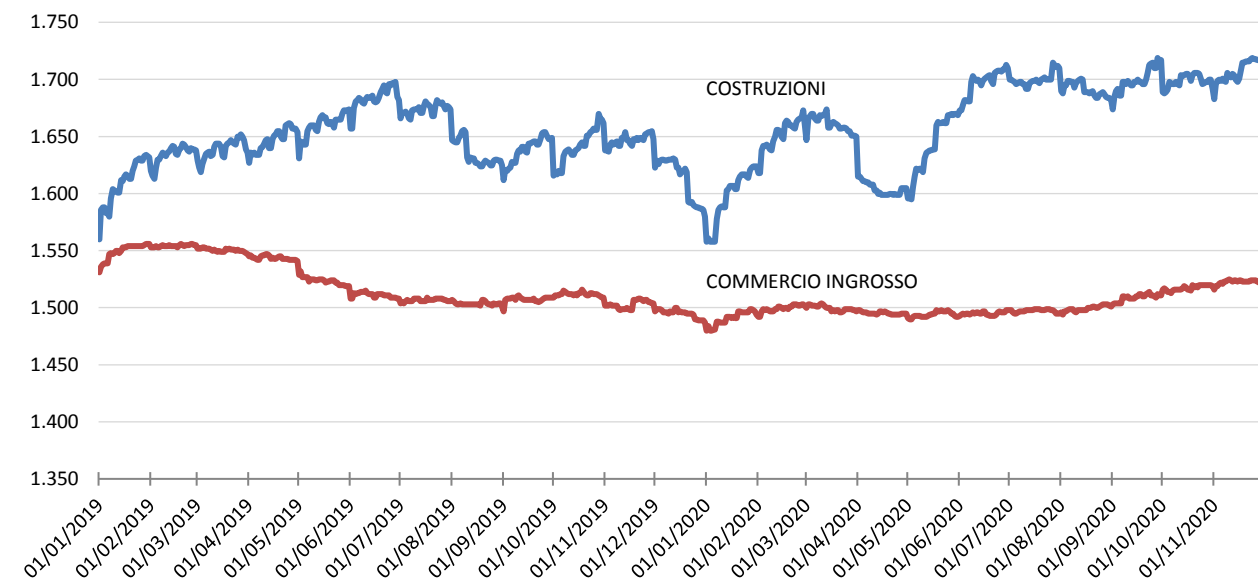
I dati disponibili a livello locale non consentono di valutare appieno questo effetto, riferendosi solo ai lavoratori dipendenti: in molte attività di servizio il peso del lavoro autonomo è infatti rilevante e, come abbiamo già osservato nel Box 1, la caduta dell'occupazione è stata maggiore proprio per i lavoratori autonomi. Anche per questi ultimi più che la diminuzione degli addetti – che pure è stata superiore a quella dei dipendenti – pesa il numero di ore in meno lavorate: in Italia il numero di ore lavorate dai lavoratori indipendenti è calato di circa 300 ore ciascuno. Come abbiamo già ricordato la caduta complessiva di ore lavorate dai lavoratori autonomi potrebbe avvicinarsi anche nel sistema locale livornese al 20%.

Figura 3.6
I LAVORATORI PERSI NEL SISTEM LOCALE LIVORNESE NEL CORSO DEL 2020
variazioni rispetto agli stessi giorni del 2019



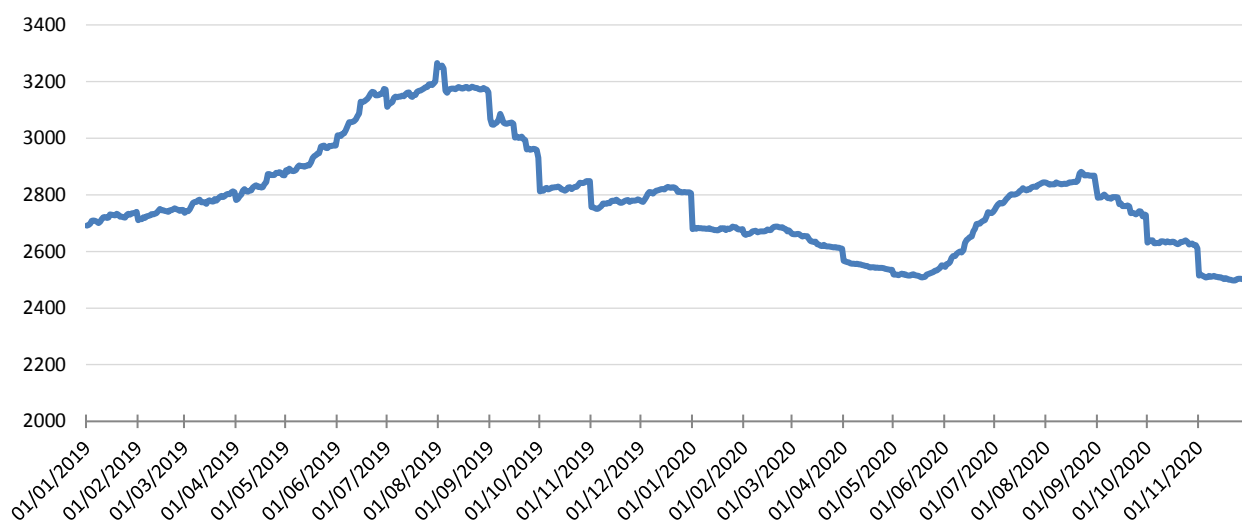
L'andamento sopra descritto accomuna la maggior parte dei settori con due eccezioni particolarmente rilevanti: il commercio all'ingrosso e le costruzioni. In entrambi i casi si inverte la dinamica negativa seguita nel 2019 con un ritorno all'aumento dell'occupazione che, nel caso delle costruzioni, torna addirittura al di sopra dei livelli medi dell'anno precedente.

Figura 3.7
DIPENDENTI NEI SINGOLI GIORNI DELL'ANNO



Si conferma invece anche a livello locale la sofferenza del settore degli alberghi e pubblici esercizi, certamente il settore più colpito ma che nelle località della costa ha potuto usufruire di un certa ripresa del turismo – soprattutto nazionale - nei mesi estivi.

Figura 3.8
ALLOGGIO E RISTORAZIONE



Un ragionamento a parte riguarda alcuni comparti del un settore dei mezzi di trasporto – particolarmente rappresentativo dell’industria livornese - i cui addetti coprono circa un terzo dell’occupazione manifatturiera dell’area (rispetto al 2,3% della Toscana). Si tratta quindi di una delle attività di maggiore specializzazione del sistema locale e che è strettamente legato alla vicinanza del porto, nel caso della cantieristica per ovvi motivi, nel caso dell’automotive per lo storico impiego del porto di Livorno come punto di sbarco delle importazioni di autovetture.

Tabella 3.9
GLI ADDETTI NEL SETTORE DEI MEZZI DI TRASPORTO NEL SISTEMA LOCALE LIVORNESE E IN TOSCANA
Anno 2008

	Fauglia	Collesalveti	Livorno	Totale Sistema locale	Toscana
fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	668	546	269	1,483	2,856
costruzione di navi e imbarcazioni	-	1	345	346	3,255
fabbricazione di aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	-	-	64	64	397
TOTALE MEZZI DI TRASPORTO	668	547	679	1,893	6,509
TOTALE MANIFATTURIERO	777	1,307	3,737	5,820	288,719
Peso su manifatturiero	86.0%	41.8%	18.2%	32.5%	2.3%

Fonte: ISTAT

Entrambi i comparti hanno avuto nel corso degli anni dinamiche diverse e sono oggi alle prese con problematiche specifiche legate, da un lato, alle trasformazioni che sta subendo il settore automobilistico e, dall’altro, alla evoluzione della domanda finale di imbarcazioni da diporto di pregio particolare - come quelle prodotte in Toscana - in un periodo di così gravi difficoltà.

Un entrambi i casi le esportazioni hanno segnato oscillazioni molto accentuate nel corso dell’ultimo decennio, tuttavia mentre nel caso dell’automotive vi è stato un graduale ridimensionamento, nel caso delle imbarcazioni, le punte eccezionali toccate nel biennio 2015-16 si collocano all’interno di una tendenza di fondo improntata all’aumento; tendenze, queste, tutte confermate anche dai dati sull’occupazione.

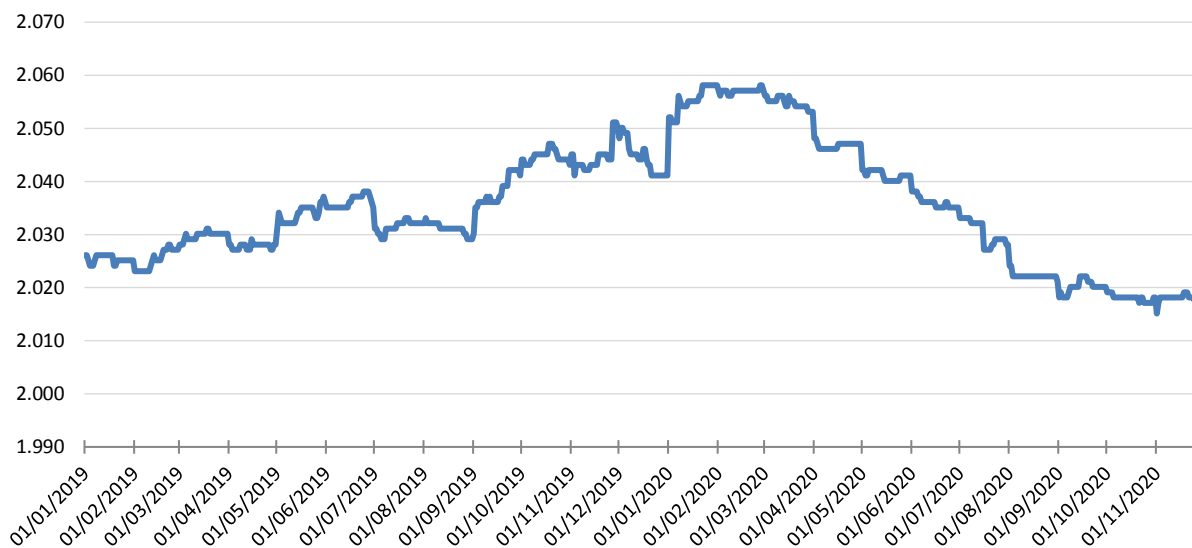
La crisi del 2020 si è ovviamente fatta sentire pesantemente in entrambi i settori, in un caso, confermando ed aggravando le dinamiche più recenti (automotive) e, nell’altro, invertendo la ripresa che vi era stata negli ultimi anni. Il numero di lavoratori dipendenti in crescita per tutto il 2019 dal marzo scorso è tornato regolarmente a scendere.

Tabella 3.10
EXPORT E ADDETTI NEL SETTORE DEI MEZZI DI TRASPORTO NEL SISTEMA LOCALE LIVORNESE E IN TOSCANA

	automotive		nautica	
	Export Milioni di euro)	addetti	Export Milioni di euro)	addetti
2007	164.2	..	37.7	..
2008	141.9	..	30.7	..
2009	78.0	..	12.6	..
2010	114.5	..	9.2	..
2011	160.8	..	19.1	..
2012	105.1	1850	9.4	303
2013	94.9	1719	13.4	332
2014	116.0	1437	82.7	350
2015	151.6	1379	127.1	316
2016	108.6	1426	168.7	356
2017	100.4	1444	22.8	280
2018	81.2	1483	27.3	346
2019	62.9	..	58.9	..
2020	50.1	..	31.8	..

Fonte: ISTAT

Figura 3.11
I DIPENDENTI NEL SETTORE DEI MEZZI DI TRASPORTO

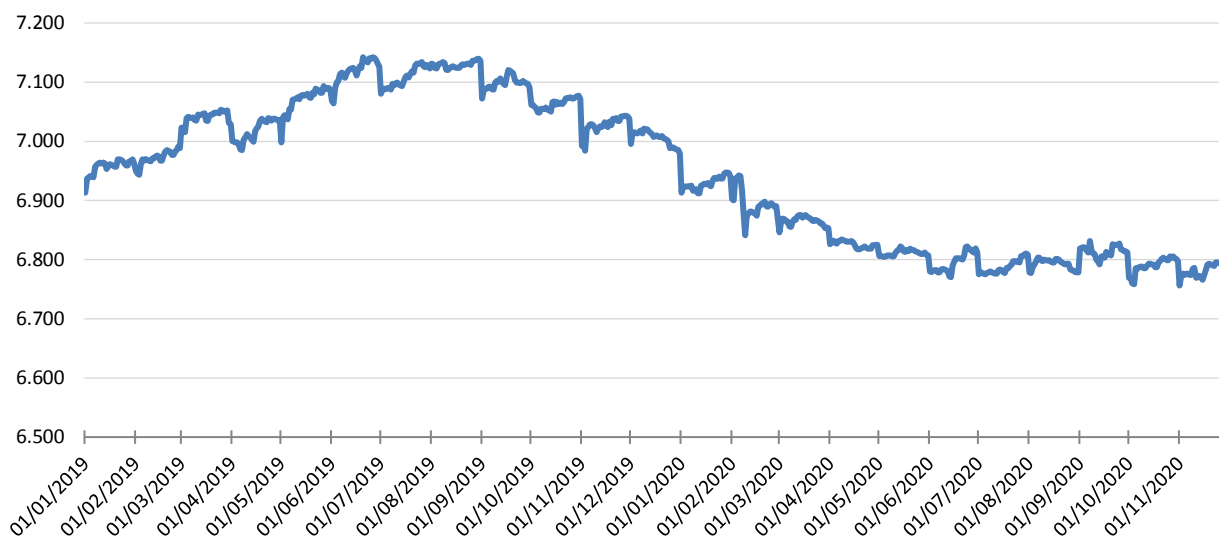


3.3

Il Porto di Livorno

Il settore dei trasporti e magazzinaggio ha mantenuto per tutto l'anno una dinamica negativa, largamente motivata dalla evoluzione dell'attività all'interno del porto che ha subito pesantemente gli effetti dell'emergenza sanitaria e soprattutto della conseguente contrazione del traffico a lunga distanza di merci e persone.

Figura 3.12
I DIPENDENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO



• Il traffico portuale

Le statistiche portuali dei primi 9 mesi del 2020, confrontate con i dati del corrispondente periodo del 2019, presentano una movimentazione complessiva in tonnellate in flessione del 16,1%,

In calo il traffico dei container, con una diminuzione del 10% in TEU². Dati negativi anche per il traffico rotabile con un calo complessivo, in termini di mezzi commerciali movimentati, del 12,6%. Tra i traffici commerciali il settore che ha risentito maggiormente del *lockdown* è stato quello dell'automotive che ha registrato, nei mesi di aprile, maggio e giugno, rispettivamente -76%, -74% e -66% nel numero di auto nuove movimentate rispetto allo stesso periodo 2019, la perdita media tra gennaio e settembre è stata pari a -39%. Il traffico passeggeri è diminuito di un milione di unità (-40,8%) e quello di crocieristi è stato di fatto azzerato (18mila passeggeri contro 632mila, -97%).

L'unica eccezione al calo generalizzato dei traffici registrato nel porto di Livorno è rappresentata dai prodotti forestali, cresciuti del 4% a causa dell'aumentata domanda, durante la fase acuta della pandemia, di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia che sono rifornite quasi esclusivamente dai traffici che arrivano al porto di Livorno.

Tabella 3.13
PORTO DI LIVORNO. PRINCIPALI INDICATORI DI TRAFFICO

	Gen - Sett 2020	Gen - Sett 2019	Var. %
Totale movimentazione del porto (ton)	23.573.352	28.083.113	-16,1%
Navi arrivate	4.861	6.27	-22,5%
TEUs	543.773	605.535	-10,2%
Rotabili (n° mezzi commerciali)	340.345	389.386	-12,6%
Passeggeri (unità)	1.432.950	2.418.698	-40,8%
Crocieristi (unità)	18.459	631.515	-97,1%
Auto nuove (unità)	294.684	485.424	-39,3%
Prodotti forestali (ton)	1.280.228	1.230.936	4,0%

Fonte: Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, "Piano dell'organico del porto 2021"

• Le imprese, i lavoratori e il ricorso alla Cassa Integrazione

Dal Piano dell'Organico del Porto risultano 34 imprese autorizzate alle attività interne del porto. Sulla base dell'indagine effettuata dall'Autorità Portuale al 31 agosto 2020 i lavoratori di queste imprese erano 1.644, di cui 1.390 con mansioni operative e 254 addetti dei reparti amministrativi. Nella tabella sottostante si riportano i dati degli addetti suddivisi tra l'agenzia di lavoro portuale, chi è autorizzato alle sole operazioni portuali chi è autorizzato ai soli servizi, chi ha entrambe le autorizzazioni, i terminalisti e i depositi costieri.

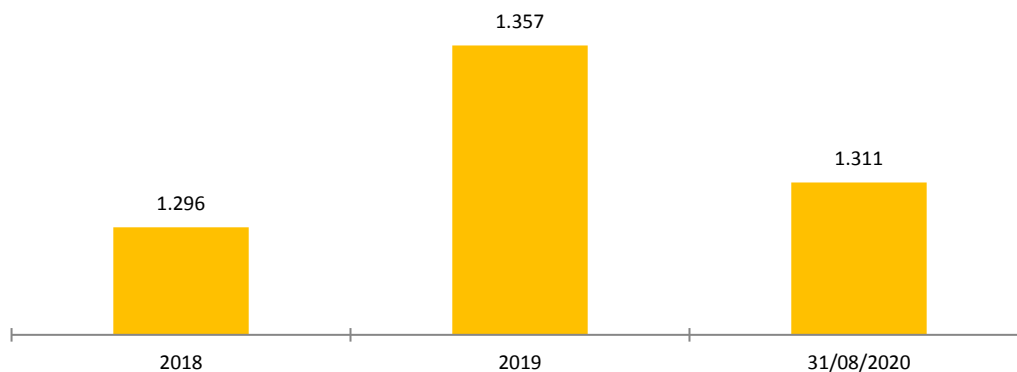
² L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 38 metri cubi d'ingombro totale.

Tabella 3.14
ADDETTI DELLE IMPRESE PER TIPO DI AUTORIZZAZIONE³. 31 AGOSTO 2020

	Imprese	Totale	di cui: Operativi
Agenzia di Lavoro Portuale	1	68	64
Operazioni portuali	1	75	72
Servizi portuali	8	298	271
Servizi e operazioni portuali	2	332	302
Terminalisti	15	745	602
Depositi costieri	7	126	79
TOTALE	34	1.644	1.390

Nel complesso gli addetti operativi (al netto degli impiegati nei depositi costieri), nonostante il periodo di crisi attualmente in essere, risultano allo stesso livello del 2018 e in calo di 46 unità rispetto al 2019.

Grafico 3.15
ADDETTI OPERATIVI DELLE IMPRESE AUTORIZZATE



Questa modesta riduzione degli organici, a fronte della forte contrazione dei volumi di traffico, si spiega, anche in questo caso, con il blocco dei licenziamenti economici e il ricorso alla Cassa Integrazione. Dall'indagine dell'Autorità Portuale emerge che solo 7 imprese su 34 non hanno fatto ricorso ad alcuna misura di sostegno al reddito e che il totale delle persone coinvolte, tra marzo e agosto 2020, è stato pari a 985 unità, circa il 75% degli addetti operativi.

• I turni lavorati

Se la forte contrazione dei volumi di traffico del porto non si manifesta in un calo di dipendenti, il suo effetto è chiaramente visibile nella quantità di lavoro utilizzata nei mesi del *lockdown*.

Tra gennaio e ottobre 2020 la riduzione del volume di lavoro impiegato, misurato in turni, è stata del -7,3% rispetto allo stesso periodo 2019; tra marzo e luglio la contrazione media è stata del -17,3%. Importante è stato il taglio del lavoro somministrato: in media nei 10 mesi -21% e -54% tra marzo e luglio contro il -6% e -14% di turni per i dipendenti.

³ Autorizzazioni ai sensi della Legge 84/94:

Agenzia di Lavoro Portuale: società autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo alle imprese per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo.

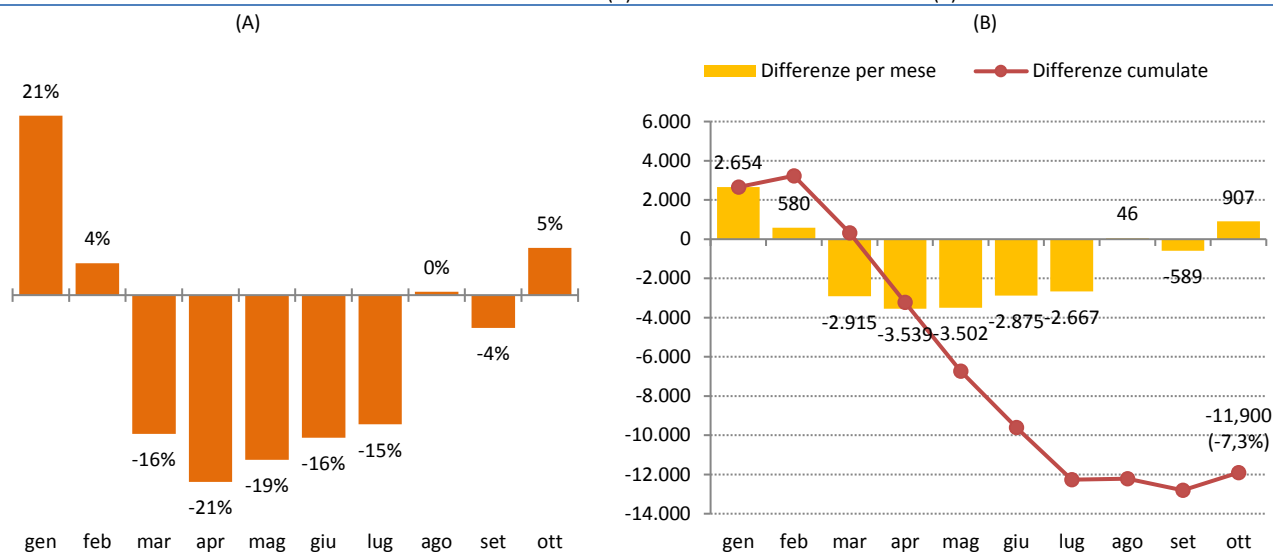
Operazioni portuali: il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale.

Servizi portuali: attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

Terminalisti: concessionari di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento di operazioni portuali.

Deposito costiero: deposito doganale specializzato nel ricevimento, nello stoccaggio e nella rispeditura via strada, ferrovia e mare di prodotti chimici e petrolchimici.

Figura 3.16
 NUMERO DI TURNI LAVORATI. VARIAZIONI TENDENZIALI (A) E DIFFERENZE ASSOLUTE MENSILI (B) GEN-OTT 2020-2019



A ottobre 2020 il numero di turni supera il livello 2019, i leggeri segni di ripresa del lavoro a partire da agosto sono però dovuti alla crescita dell'impiego di somministrato, segnale di una situazione ancora incerta che spinge le imprese a continuare l'utilizzo della Cassa Integrazione per una parte dei propri dipendenti, impiegando in maggior misura lavoro flessibile.

Figura 3.17
 NUMERO DI TURNI LAVORATI

