

REGIONE
TOSCANA



DOSSIER

AREA DI CRISI COMPLESSA DI LIVORNO

*Decreto Ministero dello Sviluppo Economico
del 31 gennaio 2013 in attuazione dell'art. 27, comma 8, del decreto –legge 2276/2012, n.83 recante
“Misure urgenti per la crescita del Paese”*

Bozza in progress
3 febbraio 2014

Documento a cura della Dg Competitività del sistema regionale e sviluppo delle competenze, Area di coordinamento Industria, artigianato, innovazione tecnologica, Settore Monitoraggio programmi e progetti di sviluppo economico, redatto con la collaborazione di Irpet (punti a, b, c, d, e) e Sviluppo Toscana s.p.a.(punti f e g)

INDICE

Premessa.....	5
a. Descrizione dei fattori di complessità della crisi industriale	6
b. Descrizione delle caratteristiche della crisi	8
c. Descrizione dei territori interessati	16
d. Analisi delle dinamiche ed incidenza specializzazione produttiva.....	19
e. Analisi incidenza economica del sistema locale.....	22
f. Proposta di massima dei contenuti del PRRI	23
L'area di crisi complessa di Livorno: per un nuovo quadro strategico di sviluppo	23
L'automotive tra cambiamenti strutturali di mercato e ricadute sul sistema produttivo locale livornese	24
Alcune ipotesi di lavoro per sostenere il settore dell'automotive nel sistema produttivo locale livornese	26
La rilettura del quadro strategico di sviluppo in relazione alle aree di intervento del PRRI.....	28
La qualificazione del settore dell'automotive livornese e l'integrazione con gli altri settori della meccanica.	30
Alcuni riferimenti per l'impostazione di intervento.....	30
Le linee di azione prioritarie proposte	33
g. Gli strumenti d'intervento	35
Allegato 1 Strumentazione regionale e misure di politica attiva del lavoro - le schede.....	36
Allegato 2 Estratto dal Progetto BUILD del Comune di Livorno	38

Premessa

Il "Dossier Area di Crisi Complessa" rappresenta un documento di base predisposto a cura dalla Regione Toscana per ogni area di crisi complessa riconosciuta per la quale deve essere predisposto il PRRI (*Progetti di riconversione e riqualificazione industriale*)

Il documento ha lo scopo di inquadrare i principali caratteri economici del sistema locale di Livorno, fornendo un'analisi del contesto economico e sociale che mostra come, sotto diversi punti di vista, il territorio sia caratterizzato da forti situazioni di sofferenza nel proprio tessuto economico e sociale. Tali criticità derivano da una situazione di forte difficoltà nella propria base industriale, la quale rappresenta oggi l'eredità delle dinamiche di lungo e medio periodo. Una componente tra le principali dell'industria livornese è rappresentata dalla **componentistica automotive**, che rappresenta il settore più rappresentativo, in termini di addetti, all'interno del settore manifatturiero del territorio. La crisi di tale settore, che va di pari passo con la congiuntura sfavorevole del mercato dell'auto, è andata a riflettersi sulle imprese operanti nel territorio livornese. Le varie crisi aziendali che si sono aperte negli ultimi cinque anni, che coinvolgono soprattutto aziende di medie e grandi dimensioni, sono dunque affluite sull'intero sistema produttivo e sociale del territorio. È lecito dunque affermare che la crisi della componentistica autoveicolare a Livorno assuma caratteri di complessità che legano allo stesso tempo criticità settoriali e criticità territoriali

Il presente "Dossier Area di Crisi Complessa di Livorno " facendo riferimento al DM attuativo del 31 gennaio 2013 per l'attuazione dell'art27 comma 8 del DL 83/2012 sviluppa nell'articolazione ivi richiesta e richiamata i seguenti contenuti:

- a) Descrizione fattori di complessità della crisi industriale
- b) Descrizione caratteristiche della crisi
- c) Descrizione dei territori interessati
- d) Analisi delle dinamiche ed incidenza specializzazione produttiva
- e) Analisi incidenza economica del sistema locale
- f) Proposta di massima dei contenuti del PRRI
- g) Gli strumenti d'intervento

La sezione **a**-va a descrivere i principali punti di complessità, che vengono poi approfonditi nelle sezioni seguenti. La sezione **b** va ad esaminare nel dettaglio le caratteristiche con cui la crisi si è manifestata, attraverso i dati della contabilità economica locale, delle prestazioni delle imprese e del mercato del lavoro. La sezione **c** descrive i principali tratti strutturali del sistema economico di Livorno, in cui emergono sia i fattori di debolezza sia il peso economico rispetto al resto della regione. Segue una disamina sulle caratteristiche, soprattutto quantitative, del settore di specializzazione: la siderurgia, che viene presentata nella sezione **d**. Infine, la sezione **e** approfondisce l'incidenza economica dell'area di Livorno nei confronti del resto della regione. Al punto **f** viene delineata la proposta di massima del PRRI, mentre al punto **g** sono delineati gli strumenti regionali attivati o potenzialmente attivabili.

a. Descrizione dei fattori di complessità della crisi industriale

L'area di Livorno sta attraversando una fase particolarmente grave per la sostenibilità del proprio tessuto economico. Si tratta di un'evidenza che investe il sistema delle imprese per poi riflettersi sul mercato del lavoro e che conseguentemente va ad investire l'intero sistema sociale del territorio. A partire infatti dal biennio 2008-2009, il sistema locale ha iniziato a subire la recessione che ha interessato l'intera economia nazionale, e che ha colpito soprattutto il settore industriale (si veda la sezione **b**). Le prestazioni negative in termini di valore aggiunto, e in particolare quelle dei settori industriali, emergono anche dai dati sulla demografia d'impresa, dall'export, e più in generale dalle condizioni economiche e finanziarie d'impresa, che sono mediamente peggiori nell'area Livornese rispetto al resto della Toscana. Tali elementi sono rintracciabili ad esempio dall'analisi dei bilanci delle imprese manifatturiere dell'area¹. Le società dell'Area Livornese mostrano infatti prestazioni peggiori sia nei risultati di gestione, (riscontrabili in indicatori quali i ricavi delle vendite o il Margine Operativo Lordo) sia negli indicatori di produttività (quali i ricavi per dipendente, costo del lavoro per dipendente). Esse inoltre presentano una più bassa patrimonializzazione, che le rende più deboli a fronte del prolungarsi delle sfavorevoli condizioni congiunturali (Tab.).

Tabella
INDICATORI DI BILANCIO, AREA LIVORNESE E RESTO TOSCANA, 2009
Valori in migliaia di euro

	Livorno	Toscana
Ricavi delle vendite	7152	4089
Margine Operativo Lordo	93	243
Utile Netto	-157	109
Patrimonio Netto	1221	1672
Ricavi per dipendente	188	235
Valore aggiunto per dipendente	46	45
Costo lavoro per dipendente	32	30
Rendimento dipendenti	7	9
Numero di imprese del campione	465	13941

Fonte: elaborazioni su dati AIDA - Bureau van Dijk

I punti di debolezza strutturale del sistema economico si riflettono nel mercato del lavoro locale, il quale presenta maggiori criticità rispetto al resto della regione. L'area Livornese è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività particolarmente bassi rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono superiori. Il carattere strutturale della debolezza del mercato del lavoro locale è inoltre evidenziato dal fatto che gli indicatori sopra menzionati sono mediamente peggiori rispetto alla Toscana sia nel periodo che ha preceduto la crisi sia durante la recessione (Tab.).

Tabella
INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO
Valori %

		Media 2004-2008	Media 2009-2011
LIVORNO	Attività	46.4	48.0
	Occupazione	43.7	44.9
	Disoccupazione	5.8	6.5
TOSCANA	Attività	51.1	51.2
	Occupazione	48.6	48.1
	Disoccupazione	5.0	6.1
ITALIA	Attività	49.2	48.5
	Occupazione	45.7	44.5
	Disoccupazione	7.1	8.2

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La specializzazione settoriale concorre a spiegare, almeno in parte, le attuali criticità dell'economia livornese. La specializzazione in settori quali quelli dell'industria pesante fa sì che il sistema produttivo livornese abbia una caratterizzazione ad alta intensità di capitale e di territorio². Si tratta di un'economia specializzata in settori *capital-intensive* e *land intensive*, quali quelli dell'industria pesante, e con un minor

¹ L'analisi considera i bilanci depositati dalle società di capitali presso le Camere di Commercio.

² Il 5% della superficie del sistema locale è ad uso "produttivo": si tratta del secondo più elevato valore regionale, dopo l'Area di Massa e Carrara e prima di quella di Prato.

ricorso al fattore lavoro. Ciò si riflette nella distribuzione del reddito nel territorio: nonostante l'area sia stata infatti caratterizzata da *performance* piuttosto elevate del sistema produttivo – quali quelle espressi dal valore aggiunto e dalle esportazioni che risultano superiori alla media regionale – ciò non va a tradursi in una altrettanta capacità di spesa delle famiglie residenti, ma è destinato in misura maggiore alla remunerazione del capitale investito. Il dato sui consumi delle famiglie, che mostra un forte *gap* rispetto al valore toscano, ne è la dimostrazione (Tab.).

Tabella
VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE-IMPIEGHI, AREA LIVORNESE E TOSCANA
Valori in Euro pro-capite anno 2011

	Area Livornese	Toscana
Pil	34 421	30 340
Consumi delle famiglie	15 392	19 499
Consumi PA e ISP	5 551	5 769
Esportazioni al resto del mondo	11 461	9 429

Fonte: elaborazioni IRPET

Oltre alle condizioni di debolezza del sistema produttivo che si sono sin qui evidenziate, più in generale il territorio dell'area Livornese è caratterizzato da fragilità sociali che si presentano in misura maggiore che nel resto della Toscana. L'area di Livorno mostra, infatti, un indice di disagio sociale mediamente più alto rispetto alla regione (111,8 fatto 100 la Toscana), sia complessivamente che disaggregato in tutte e tre le dimensioni analitiche considerate: il disagio occupazionale, quello scolastico e il disagio abitativo. Si tratta di dati che evidenziano quanto le fragilità del sistema economico-produttivo vadano a riflettersi in altrettante criticità nelle condizioni delle famiglie (Tab.).

Tabella
INDICATORI DI DISAGIO SOCIALE NELL'AREA DI LIVORNO, 2011

	Valori %	Valori rispetto alla Toscana
Tasso grezzo di disoccupazione	19,6	111,1
Tasso di insuccesso secondario	15,9	109,3
Domande di contributo affitto per 1000 famiglie	16,6	108,4
Sfratti eseguiti*	2,4	129,7
INDICE DISAGIO SOCIALE		111,8

Fonte: elaborazioni da Regione Toscana

* Dato provinciale

Proprio quest'ultimo punto, le criticità ed il disagio sociale, rende necessaria una riflessione sulle caratteristiche della crisi economica nel sistema locale di Livorno. Si tratta di una crisi che va oltre le dinamiche congiunturali ma che assume tratti strutturali, con forti riflessi per il mercato del lavoro e, più in generale, per la tenuta del sistema sociale. Invertire i segnali allarmanti di peggioramento di tale tenuta implica dunque necessariamente riflettere sul ruolo e le dinamiche dei principali settori che sono alla base dell'economia locale, e in particolare di quelli industriali. Tra questi ultimi si contraddistingue quello della componentistica auto, che vede attualmente a Livorno alcuni emblematici casi di sofferenza. Si tratta di un settore di elevata importanza non solo per l'impatto occupazionale sul territorio livornese, ma anche per i legami, attuali e potenziali, con il resto del sistema produttivo nazionale.

b. Descrizione delle caratteristiche della crisi

Se nel decennio passato il sistema locale di Livorno ha registrato buone prestazioni economiche, **a partire dal biennio 2008-2009 ha iniziato a subire le conseguenze della recessione** mostrando forti elementi di tensione economica e sociale che si sono esplicitati nell'attuale struttura.

Si tratta di una inversione di tendenza che si è manifestata, e continua a farlo, sotto diversi punti di vista. Gli indicatori economici dell'economia locale mostrano, infatti, una situazione di difficoltà. Se la dinamica del PIL è stata migliore rispetto alla Toscana, i consumi delle famiglie, indice più diretto dei riflessi economico-sociali della congiuntura, hanno mostrato andamenti generalmente peggiori rispetto alla regione. Si tratta di una indicazione che va di pari passo con i livelli relativamente elevati di disagio sociale. Anche la spesa pubblica ha mostrato dinamiche relativamente peggiori rispetto al resto della toscana (Tab.).

Tabella
CONTO RISORSE-IMPIEGHI, VARIAZIONI ANNUALI 2008-2011
Tassi di variazione ai prezzi dell'anno precedente

		2009	2010	2011
PIL	Livorno	0.2%	4.6%	2.1%
	Toscana	-2.1%	3.2%	0.9%
Consumi famiglie	Livorno	-1.9%	3.2%	1.9%
	Toscana	0.1%	2.9%	2.4%
Spesa pubblica	Livorno	3.6%	1.7%	0.0%
	Toscana	5.2%	1.9%	-0.1%
Export estero	Livorno	-13.2%	49.2%	20.0%
	Toscana	-3.2%	6.3%	12.0%

Fonte: elaborazioni IRPET

La disaggregazione della dinamica del valore aggiunto nei macrosettori (agricoltura, industria, costruzioni, servizi) mostra come gli effetti della prima parte della recessione siano dovuti al minor contributo – in termini negativi – del settore industriale, presente nel sistema locale in misura minore che nel resto della regione. Nel periodo 2009/2010 la crescita è stata poi trainata soprattutto a una dinamica del settore della logistica (Tab.).

Tabella
VALORE AGGIUNTO NEI MACROSETTORI, 2008-2011
Tassi di variazione e contributi alla crescita annuali, prezzi anno precedente

		2009 2008		2010 2009		2011 2010	
		Tasso	Contributo	Tasso	Contributo	Tasso	Contributo
Livorno:	Agricoltura	0.9%	0.0%	-1.3%	0.0%	-4.6%	0.0%
	Industria in senso stretto	-10.5%	-1.9%	11.8%	1.9%	-0.8%	-0.1%
	Costruzioni	-5.3%	-0.2%	4.6%	0.2%	-5.8%	-0.2%
	Servizi	2.7%	2.1%	7.0%	5.5%	0.8%	0.6%
	Totale	0.0%	0.0%	7.6%	7.6%	0.2%	0.2%
Toscana:	Agricoltura	-3.2%	-0.1%	-4.8%	-0.1%	-2.9%	-0.1%
	Industria in senso stretto	-16.8%	-3.6%	7.0%	1.3%	-4.3%	-0.8%
	Costruzioni	-6.2%	-0.4%	1.4%	0.1%	-4.0%	-0.2%
	Servizi	4.1%	2.9%	2.9%	2.1%	1.7%	1.2%
	Totale	-1.1%	-1.1%	3.4%	3.4%	0.2%	0.2%

Fonte: elaborazioni IRPET

Un'ulteriore disaggregazione settoriale ad un livello di dettaglio maggiore mostra come il settore dei trasporti sia stato decisivo per le prestazioni dell'Area Livornese, mentre **la produzione di mezzi di trasporto ha mostrato una dinamica negativa** (Tab.).

Tabella
DINAMICA SETTORIALE DEL VALORE AGGIUNTO, 2008-2011
Tassi di variazione a prezzi costanti

	Tassi di variazione		Contributi alla crescita	
	Livorno	Toscana	Livorno	Toscana
Agricoltura e pesca	-1%	-8%	0.0%	-0.2%
Alimentari	4%	-6%	0.0%	-0.1%
Moda	0%	-14%	0.0%	-0.7%
Raffinazione	-10%	-11%	-0.5%	0.0%
Chimica, gomma, minerali	4%	-18%	0.0%	-0.5%
Metalmeccanica e siderurgia	14%	-15%	0.2%	-0.5%
Elettrica e ottica	-14%	-12%	-0.3%	-0.2%
Mezzi di trasporto	-15%	-26%	-0.4%	-0.3%
Altre manifatturiere	-15%	-24%	-0.2%	-0.8%
Utilities	-20%	-22%	-0.6%	-0.5%
Costruzioni	-16%	-17%	-0.7%	-1.0%
Commercio e pubblici esercizi	4%	4%	0.5%	0.7%
Logistica e trasporti	8%	6%	1.6%	0.4%
Finanza	10%	11%	0.6%	0.6%
Servizi immobiliari e alle imprese	5%	4%	0.9%	0.9%
Servizi alla persona	1%	3%	0.3%	0.6%
TOTALE	1%	-2%	1.4%	-1.6%

Fonte: elaborazioni IRPET

In sostanza, dunque, il quadro che emerge dalle stime di contabilità è di un sistema che, se ha retto dal punto di vista della produzione, mostra forti segni di debolezza da un punto di vista socio-economico, come sintetizzato dall'andamento dei consumi, nonché delle prestazioni generalmente negative dei principali settori di specializzazione.

Dinamiche d'impresa, proiezione internazionale e mercato del lavoro

I dati di contabilità economica sono il risultato di stime. In quanto tali, ai fini di offrire un quadro maggiormente esaustivo della congiuntura, la loro lettura si presta ad essere integrata con le altre fonti informative disponibili al livello locale o provinciale, quali la demografia d'impresa, le esportazioni, i bilanci delle imprese e gli andamenti del mercato del lavoro: si tratta di fonti che possono inoltre avere il pregio di fornire informazioni anche in misura piuttosto tempestiva (in particolare quest'ultimo aspetto del mercato del lavoro).

- *Le imprese*

I dati sulla demografia di impresa mostrano come anche nell'ultimo periodo, ovvero il biennio 2011-12, nella provincia di Livorno si sia avuto un **tasso di crescita negativo delle imprese** (-0,12%), a fronte di valori positivi in Toscana e Italia (Camera di Commercio di Livorno, 2013), con il settore manifatturiero che ha presentato le peggiori variazioni tendenziali subito dopo le costruzioni: -2% il quarto trimestre 2012, -3% le costruzioni (Tab.).

Tabella
DEMOGRAFIA D'IMPRESA, PROVINCIA DI LIVORNO, TOSCANA E ITALIA
Valori %

	Anno	Tasso di natalità	Tasso di mortalità	Tasso di crescita
Livorno	2012	7.03	7.14	-0.12
	2011	7.57	6.08	1.49
Toscana	2012	6.68	6.41	0.37
	2011	6.92	5.87	1.05
Italia	2012	6.28	5.97	0.31
	2011	6.41	5.58	0.82

Fonte: Camera di Commercio di Livorno

Anche le prestazioni nell'export risultano negative: dopo una buona dinamica nel 2010, nel periodo successivo la provincia di Livorno ha mostrato una crescita dello 0,6%, che rappresenta il dato peggiore toscano dopo quello di Massa-Carrara (IRPET, 2012). nel 2012 le esportazioni hanno recuperato (+13,3%), ma ciò è dovuto in parte al settore energetico, mentre l'industria ha continuato a mostrare dinamiche piuttosto negative (ad esempio la meccanica dei macchinari ha perso il 32% rispetto al 2011).

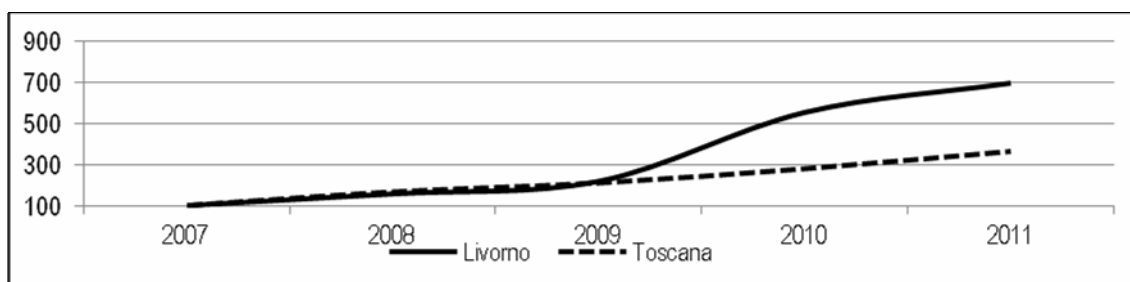
Le sofferenze del sistema produttivo si riflettono sul fronte del credito. Nel 2007 la provincia di Livorno aveva il minor grado di decadimenti dei finanziamenti (misurati come rapporto tra flusso di sofferenze rettificato e impieghi vivi) in Toscana, ma nel periodo 2007-2011 ha presentato il più alto tasso di crescita, il quale ha subito un'impennata soprattutto nel periodo 2009-2011 (Tab.; Graf.).

Tabella
RISCHIO DEI FINANZIAMENTI
Tasso di decadimento annuale dei finanziamenti per cassa (%)

	2007	2008	2009	2010	2011
Livorno	0.4	0.7	1.0	2.5	3.1
Toscana	1.0	1.7	2.2	2.9	2.8

Fonte: Banca d'Italia

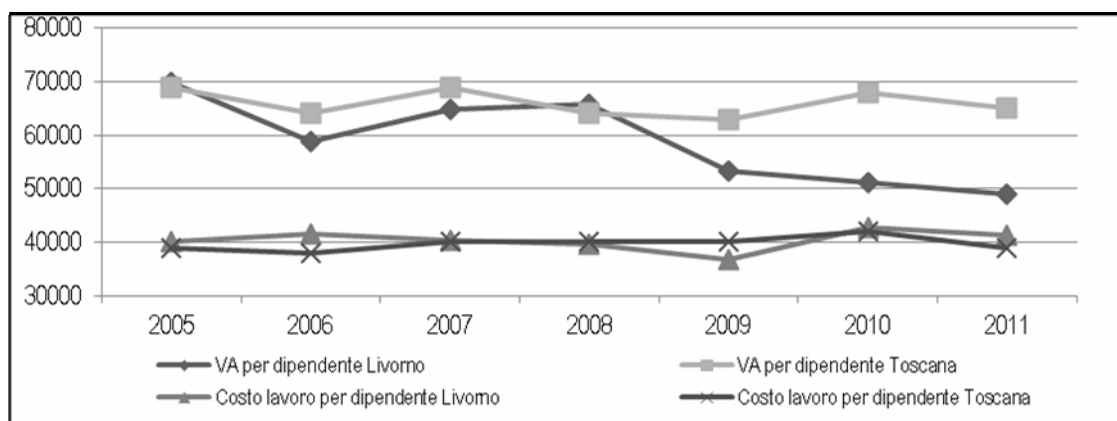
Grafico
RISCHIO DEI FINANZIAMENTI, EVOLUZIONE TEMPORALE
Numeri indice (2007=100)



Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia

A partire dal 2008 l'area mostra una riduzione progressiva della redditività per dipendente, con un costo del lavoro che invece non è diminuito: ne deriva una **perdita complessiva di produttività del sistema locale**, anche nei confronti dell'industria regionale totale. Se infatti a livelli regionale si assiste, dopo il 2009 ad un pur lieve recupero che riporta la produttività ai valori pre-crisi, il sistema locale di Livorno presenta una forte dinamica relativa, che può essere interpretata come una difficoltà del sistema delle imprese a reagire alla congiuntura per mezzo del recupero di produttività (Graf.).

Grafico
PRODUTTIVITÀ E REDDITIVITÀ DELLE IMPRESE MANIFATTURIERE DELL'AREA LIVORNESE
Valore aggiunto e costo del lavoro per dipendente, Euro

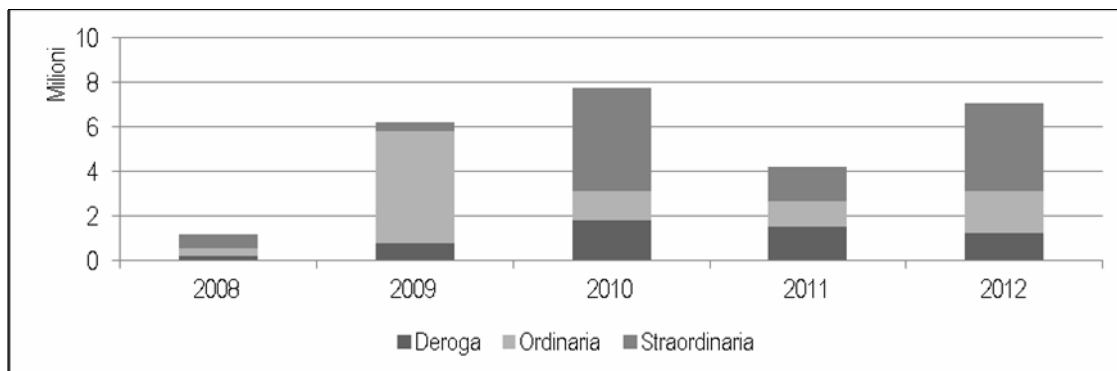


Fonte: elaborazioni su dati AIDA - Bureau van Dijk

- *Il mercato del lavoro*

L'impatto della congiuntura sull'economia dell'area di Livorno è particolarmente evidente dal punto di vista del mercato del lavoro, che è forse l'aspetto che presenta le maggiori criticità. Queste sono riconducibili a debolezze strutturali che si sono palesate con la crisi economica. Ciò ha comportato, a partire dal 2009, un'impennata del ricorso a strumenti di sostegno al reddito dei lavoratori quali la Cassa Integrazione Guadagni. Se in una fase iniziale si è fatto ricorso prevalentemente alla cassa integrazione ordinaria, negli anni seguenti è aumentato nettamente il ricorso a cassa integrazione straordinaria e in deroga (Graf.).

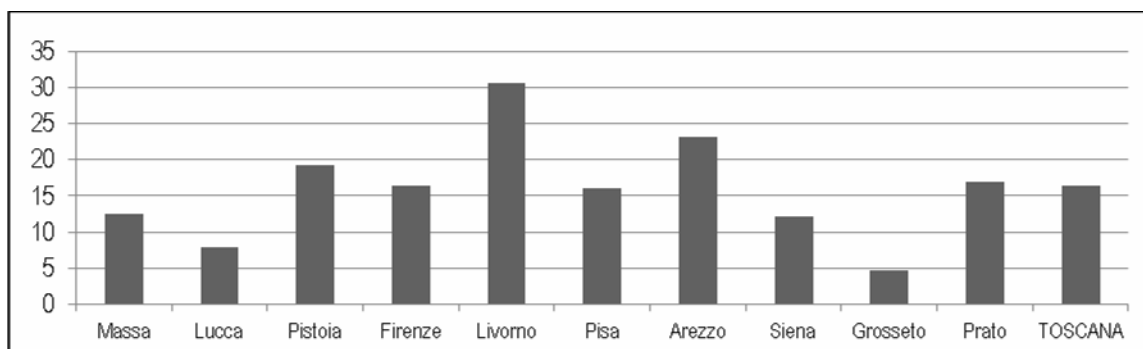
Grafico
ORE DI CASSA INTEGRAZIONE AUTORIZZATE PER TIPO, PROVINCIA DI LIVORNO



Fonte: elaborazioni su dati INPS

Tutto ciò ben rappresenta come la crisi abbia sia progressivamente evoluta da congiunturale a strutturale e come questa evoluzione sia evidente nei sistemi locali della provincia di Livorno. Basti pensare che al 2012 la provincia di Livorno è in Toscana quella con il più alto numero di ore di cassa integrazione procapite e, a livello assoluto, la provincia con più ore di cassa integrazione straordinaria – ossia la forma di cassa integrazione maggiormente riconducibile a vere e proprie situazioni di crisi aziendale (Graf.).

Grafico
ORE DI CASSA INTEGRAZIONE STRAORDINARIA PER RESIDENTE, PROVINCE TOSCANE 2012

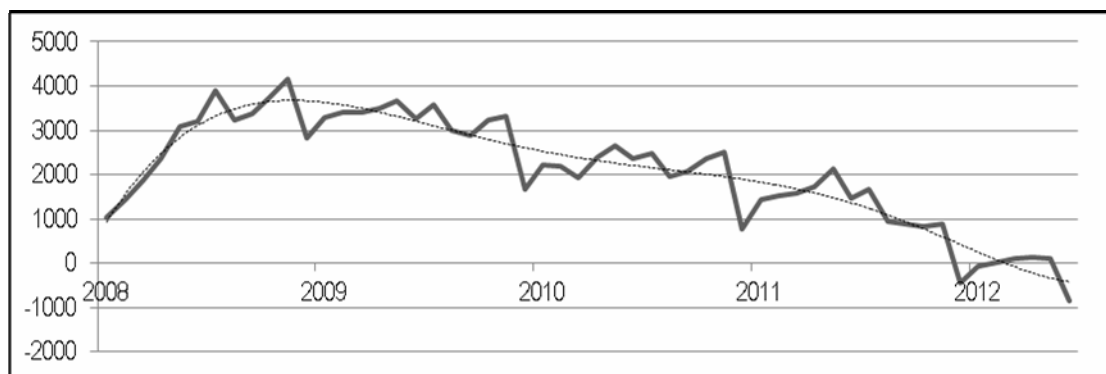


Fonte:

elaborazioni su dati INPS

Ulteriori indicazioni sulla congiuntura del mercato del lavoro vengono offerte dall'analisi dei flussi delle posizioni lavorative dei lavoratori subordinati e parasubordinati (sulla base delle comunicazioni obbligatorie ai Centri per l'Impiego) mostra come il sistema locale, dall'inizio della crisi ad oggi, sia stato sempre meno capace di produrre posti di lavoro. Complessivamente, infatti, dal 2008 alla metà del 2012 l'area Livornese ha perso 843 posizioni lavorative. Se si esclude il primo semestre 2008 il quadro è ancora più negativo, con una perdita di oltre 4000 posizioni che fa dell'area Livornese **il secondo sistema locale con la maggior perdita assoluta di posizioni lavorative in Toscana** (dopo la Valdera); in termini relativi nel sistema locale di Livorno si sono perse 23 posizioni di lavoro ogni 100 abitanti, pari all'8% delle perdite totali in Toscana (Graf.).

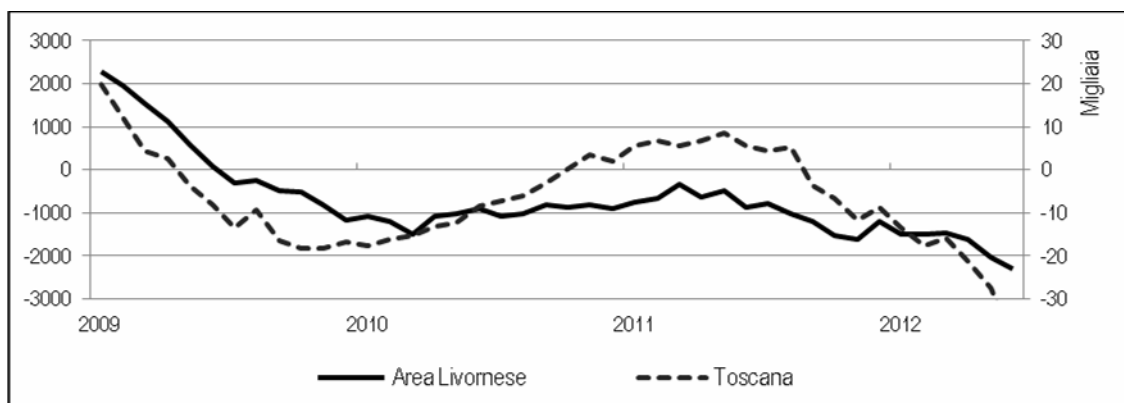
Grafico
SALDI MENSILI TRA ASSUNZIONI E CESSAZIONI, 1 GENNAIO 2008-30GIUGNO 2012
Variazioni cumulate congiunturali



Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

Così come la Toscana, la crisi occupazione dal 2008 ad oggi risulta complessivamente composta da tre fasi: una prima fase, che va dal 2008 alla metà del 2010, fortemente negativa, seguita da una fase di recupero – con l'occupazione che torna a crescere – che si conclude alla fine del 2011, quando si ha una nuova flessione. L'Area Livornese ha però presentato complessivamente una prestazione peggiore che nel resto della Toscana, con una dinamica interna diversa. Infatti, mentre in Toscana dopo la caduta dell'occupazione nel 2009 è seguito un anno di recupero, seppur molto debole, per l'Area Livornese l'ultimo anno di crescita dell'occupazione è il 2008 (ed in particolare solo il primo semestre), dopodiché l'area ha continuato a perdere posizioni in maniera continuativa, senza più raggiungere saldi positivi. Se come detto nel 2010 la Toscana ha recuperato posizioni, per l'esattezza 2096, Livorno ne ha perse 910. In sostanza l'economia di Livorno non ha mostrato quel grado di resilienza che invece ha caratterizzato la Toscana (Graf.): si tratta di un'evidenza che concorre a spiegare la forte condizione di disagio sociale che si è mostrata nella sezione a del presente report.

Grafico
SALDI MENSILI TRA ASSUNZIONI E CESSAZIONI, 1 GENNAIO 2008 – 30 GIUGNO 2012
Variazioni cumulate tendenziali (Asse sx. Area Livornese, asse dx. Toscana)



Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

Particolarmente preoccupante è il dato riguardante il primo semestre 2012. I dati riferiti al primo semestre di ciascun anno sono infatti sempre positivi, mentre al 2012 per Livorno è negativo (a differenza della Toscana), a dimostrazione di un forte cedimento nella tenuta occupazionale dell'area (Tab.)

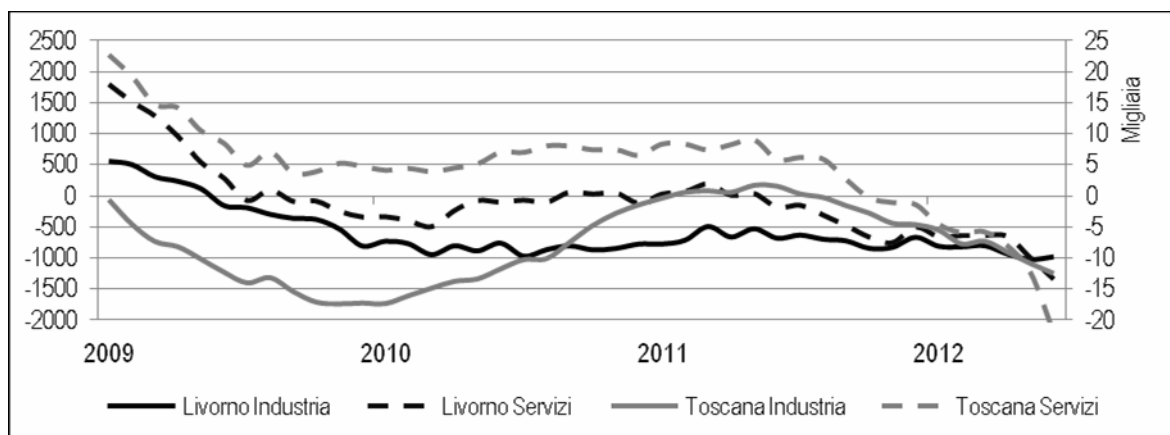
Tabella 1.22
SALDI SEMESTRALI TRA ASSUNZIONI E CESSAZIONI

Anno	2008		2009		2010		2011		2012
semestre	1	2	1	2	1	2	1	2	1
Area livornese	3192	-354	423	-1 586	684	-1 594	713	-1925	-396
Toscana	88 000	-57 425	49 356	-66 241	57 630	-55 534	61 095	-69 859	29 906

Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

La crisi occupazionale si è manifestata con una certa eterogeneità nei settori economici. I servizi sono stati intaccati in misura minore dalla crisi rispetto all'industria, di pari passo con le dinamiche economiche settoriali. In più, ciò che contraddistingue Livorno dalla Toscana è che mentre nella regione l'industria ha mostrato, dopo la caduta del 2008-2009, segnali di ripresa nel biennio successivo, l'Area Livornese presenta sempre saldi negativi: ciò può indicare una parziale incapacità di recepire i pur timidi segnali di ripresa che si sono avuti nel periodo e conferma ulteriormente la criticità del sistema produttivo livornese (Graf.).

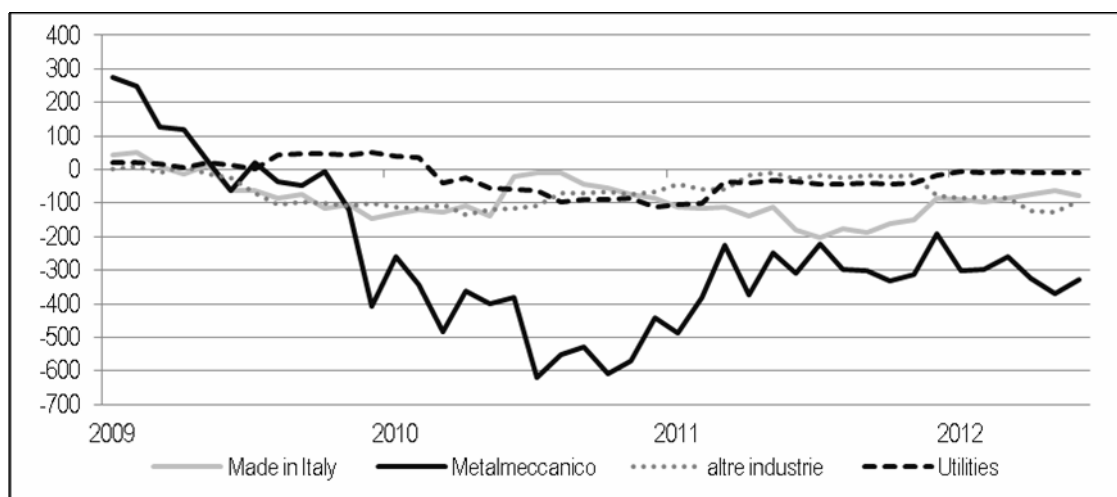
Grafico
SALDI MENSILI TRA ASSUNZIONI E CESSAZIONI, 1 GENNAIO 2008 – 30 GIUGNO 2012, MACROSETTORI ECONOMICI
Variazioni cumulate tendenziali (Asse sx. Area Livornese, asse dx. Toscana)



Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

Nell'industria, le peggiori prestazioni sono attribuibili ai settori della metalmeccanica – nel quale sono ascrivibili molte specializzazioni dell'area, tra cui la componentistica auto – che mostrano sempre variazioni tendenziali negative a partire dalla seconda metà del 2009 (Graf.).

Grafico
VARIAZIONI CUMULATE TENDENZIALI, SETTORI INDUSTRIALI

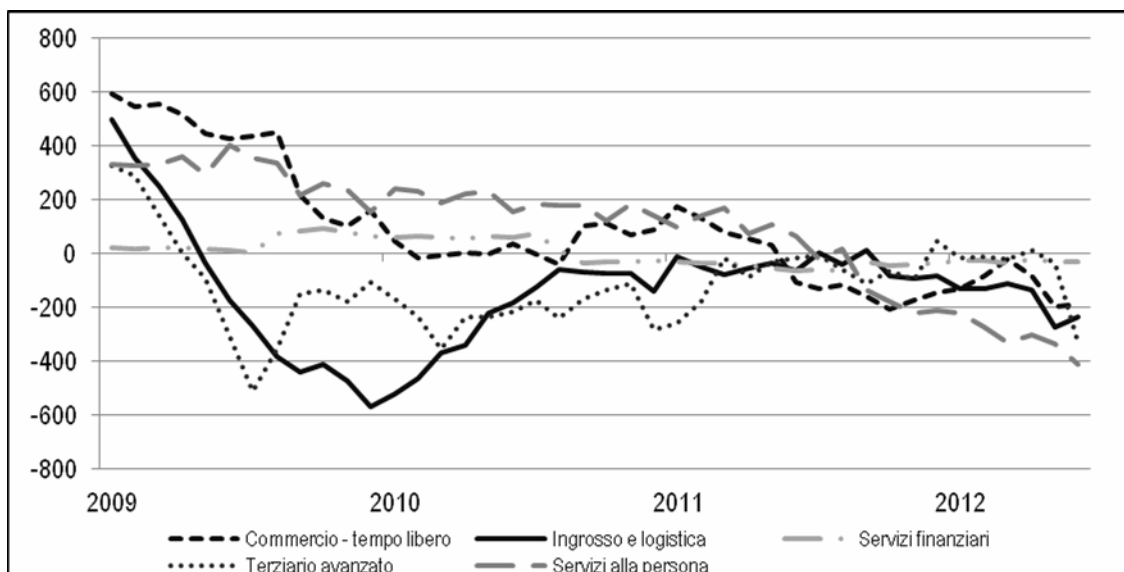


su dati SIL, Regione Toscana

Fonte: elaborazione

La congiuntura si è comunque abbattuta anche nei servizi, dove le prestazioni peggiori sono date dall'ingrosso e logistica e dal terziario avanzato, che come visto occupano una posizione rilevante nell'economia dell'area. Questi recuperano parzialmente solo a partire dal 2011. Anche i servizi commerciali e alla persona – che invece avevano mostrato una maggiore capacità di tenuta – presentano una netta dinamica negativa nella fase più recente della crisi, cominciando a perdere posizioni lavorative a partire dalla seconda metà del 2011 (Graf.; Tab.).

Grafico
 VARIAZIONI CUMULATE TENDENZIALI, SETTORI DEI SERVIZI



Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

Tabella
 POSIZIONI DI LAVORO DIPENDENTE CREATE O DISTRUTTE PER SETTORE:

	1 luglio 2008 - 30 giugno 2012	1 luglio 2011 - 30 giugno 2012
agricoltura	12	26
estrattive	-64	-10
Made in Italy	-340	-77
Metalmeccanico	-1074	-327
altre industrie	-264	-93
Utilities	-94	-10
Costruzioni	-753	-465
Commercio - tempo libero	167	-188
Ingresso e logistica	-652	-236
Servizi finanziari	-21	-29
Terziario avanzato	-864	-329
Servizi alla persona	209	-411
Altri servizi	-178	-146
ND	-119	-26
Totale	-4035	-2321

Fonte: elaborazioni su dati SIL – Regione Toscana

Il quadro complessivo congiunturale che emerge è dunque quello di un sistema economico, quello di Livorno, complessivamente in sofferenza, quale che sia la prospettiva di analisi adottata, dalla contabilità economica locale alla demografia e le prestazioni delle imprese e al mercato del lavoro. In tale contesto si inserisce la crisi del principale settore manifatturiero dell'area, la componentistica autoveicolare.

Interventi a sostegno del sistema locale

Nell'ambito del ciclo di programmazione regionale che sta per concludersi, il sistema delle imprese e degli enti locali dell'Area di Livorno è stato oggetto (nel periodo 2008-2012) di misure per un importo totale di circa 67 milioni di euro, in larga parte (64%) sotto forma di aiuti e per il 36% sotto forma di garanzie (Tab. 1.27), per un totale di oltre 700 interventi (Tabella seguente)

Tabella
INTERVENTI DI SOSTEGNO A IMPRESE ED ENTI LOCALI, 2008-2012
Progetti ammessi, Euro e numero degli interventi

FONDO		2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Artigiancredito	Euro			530.203	34.800	204.608	769.611
	n			1	1	4	5
Fidi Toscana misura Investimenti	Euro		1.881.303	2.376.062	1.878.455	402.240	6.538.060
	n		18	18	1	4	50
Fidi Toscana misura liquidità	Euro		7.746.245	7.001.188	1.438.000	492.749	16.678.182
	n		51	46	9	3	109
FESR	Euro	2.715.098	1.515.694	10.764.780	7.624.003	916.831	23.536.405
	n	9	5	24	13	17	68
FAS	Euro		465.698	3.021.080	5.963.062	305.143	9.754.983
	n		1	15	3	6	25
PRSE	Euro		140.210	16.500	32.120	9.500	198.330
	n		7	3	4	1	15
Bando Unico linea az. A	Euro					1.382.725	1.382.725
	n					7	7
Bando Unico linea az. B	Euro					52.617	52.617
	n					1	1
FSE	Euro	1.908.147	2.328.581	869.184	940.858	2.175.711	8.222.480
	n		66	34	33	109	195
Totale	Euro	4.623.245	14.077.730	24.578.997	17.911.298	5.942.123	67.133.393
	n	75	116	140	149	237	717

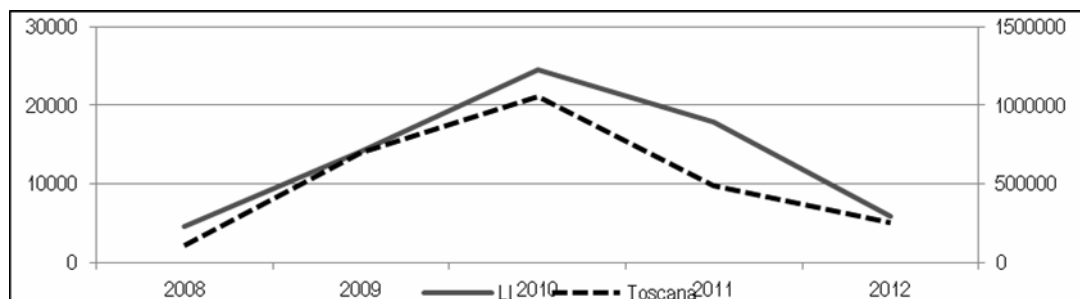
Fonte: elaborazioni su dati Regione Toscana

Gli interventi hanno attinto in misura dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), con 23,5 milioni di euro (35% dell'ammontare ammesso totale) e 68 interventi. Sono le misure del Fondo Sociale Europeo a presentare, invece, il maggior numero di interventi (437).

La dinamica degli importi totali finanziati o garantiti mostra un andamento temporale in linea con il resto della regione (Graf.)

Grafico

IMPORTI TOTALI FINANZIATI O GARANTITI
AREA LIVORNESE (asse sinistro) e Toscana (asse destro), migliaia di Euro



Fonte: elaborazioni su dati Regione Toscana

c. Descrizione dei territori interessati

Struttura e dinamiche di lungo e medio periodo

L'area presenta alcune peculiarità nel proprio tessuto economico che la differenziano dal resto della regione. Essa si presenta infatti come **un'economia a prevalente caratterizzazione terziaria**, tipica delle aree urbane, con orientamento in particolare verso le attività commerciali e della logistica, mentre il comparto manifatturiero rappresenta una quota più bassa: se in Toscana il 24% degli addetti alle imprese private è occupato in unità locali manifatturiere (in Italia il 23%) nell'area livornese tale quota è del 16% (Tab.).³

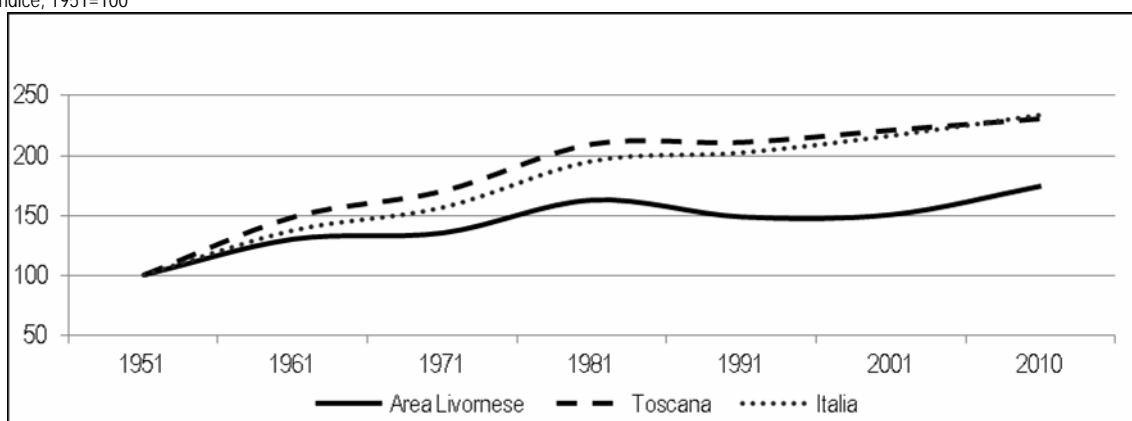
Tabella
IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA LIVORNESE, DATI DI SINTESI

	Area	
	Livornese	Toscana
Popolazione legale 2011, valore	178 946	3 672 202
Popolazione (1/1/2012), quota regionale	4.9%	100.0%
Unità di lavoro, quota regionale, 2011	4.7%	100.0%
Imprese per 100 abitanti, 2010	8.6	11.0
Addetti alle imprese di industria e servizi privati per 100 abitanti, 2010	30	32
Quota di Valore Aggiunto regionale, 2011	5.1%	100%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Tale dato è il risultato di una dinamica di lungo periodo, in cui l'area – così come tutta la provincia di Livorno – è stata caratterizzata, soprattutto negli anni Ottanta, da un processo di deindustrializzazione al quale si sono accompagnati fenomeni di flessione occupazionale e declino demografico che si sono protratti almeno fino alla metà degli anni Novanta: si tratta di un andamento che riflette in misura ancora più grave la dinamica avutasi a livello regionale (Graf.).

Grafico
ADDETTI ALLE UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE (INDUSTRIA E SERVIZI), DINAMICA 1951-2001
Numeri indice, 1951=100



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Gli anni Duemila hanno invece mostrato un'inversione di tendenza, con una dinamica di maggiore crescita dell'economia Livornese rispetto al resto della regione. Si tratta di prestazioni positive – avvenute perlopiù nella prima metà del decennio passato – sia in termini di risultati economici che di addetti. Il sistema locale ha infatti visto una crescita media annua di addetti alle imprese dell'1.6%, contro un valore regionale del 0.6% nel periodo 2001-2009⁴. Occorre notare che si tratta di una dinamica che contrasta con l'andamento della popolazione: quest'ultima ha infatti visto un incremento dell'1.2% nel decennio, a fronte di un valore medio regionale del 5%. Si tratta quest'ultimo di un andamento che pone degli interrogativi sulla sostenibilità del sentiero di sviluppo intrapreso dall'area nell'ultimo decennio. La prestazione di Livorno è

³ Dati anno 2010. Fonte: ISTAT, Archivio Statistico Imprese Attive.

⁴ SLL, Dati Censimento Industria e Servizi 2001 e ASIA UL 2004-2009.

inoltre ascrivibile alla prima metà del decennio, in cui si è avuta una crescita nettamente maggiore rispetto che nel resto della regione. Nel periodo successivo, che dunque include anche la fase recessiva, i valori dell'area Livornese e regionale si sono invece riallineati. In questo secondo periodo Livorno ha inoltre presentato una peggiore prestazione in termini di Unità di Lavoro impiegate, invertendo il trend positivo che aveva caratterizzato l'area (Tab.).

Tabella
ANDAMENTO DI VALORE AGGIUNTO, UNITA' DI LAVORO E ADDETTI ALLE IMPRESE
Tassi medi annuali di variazione

	2001-2009		2001-2005		2005-2009	
	Livorno	Toscana	Livorno	Toscana	Livorno	Toscana
Valore Aggiunto	0,9%	0,5%	2,1%	0,9%	0,1%	0,1%
ULA	0,9%	0,5%	3,0%	1,1%	-0,9%	0,0%
Addetti alle imprese	1,6%	0,6%	2,4%	0,8%	0,5%	0,3%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La crescita dell'economia livornese in termini di addetti dell'ultimo decennio è derivata quasi esclusivamente dai settori dei servizi, che hanno offerto un contributo del 14% alla crescita totale degli addetti dal 2001 al 2009. In particolare, i maggiori contributi sono stati offerti dal commercio, dai servizi immobiliari, dai servizi alle imprese e da quelli alla persona. Viceversa, il comparto industriale è stato caratterizzato da prestazioni generalmente negative, seppur in misura minore al resto della regione, e con un fenomeno di ulteriore concentrazione nei settori di maggiore specializzazione – perlopiù dell'industria pesante – a cui però si è sottratto il settore dei mezzi di trasporto, che mostra un trend negativo dovuto alla prestazione del comparto della componentistica auto, mentre la cantieristica ha presentato segnali di vitalità nel periodo in questione (Tab).

Tabella

ADDETTI ALLE UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE, DINAMICA 2001-2009

	Tassi di crescita		Contributi alla crescita	
	Area Livornese	Toscana	Area Livornese	Toscana
Estrazioni	--	-19.7%	--	-0.1%
Industria manifatturiera	-1.6%	-15.6%	-0.3%	-5.1%
Alimentari	-8.8%	4.8%	-0.2%	0.1%
Moda	-20.1%	-28.2%	-0.1%	-3.3%
Raffinazione	0.2%	-20.9%	0.0%	0.0%
Chimica, gomma, minerali	1.0%	-20.5%	0.0%	-0.8%
Metalmeccanica e siderurgia	7.8%	-5.1%	0.4%	-0.3%
Elettrica e ottica	10.0%	-5.1%	0.3%	-0.1%
Mezzi di trasporto	-12.5%	5.1%	-0.5%	0.1%
Altre	-11.0%	-13.4%	-0.3%	-0.8%
Utilities	-11.8%	-3.2%	-0.2%	0.0%
Costruzioni	27.0%	20.8%	2.0%	2.0%
Servizi	19.7%	19.6%	14.0%	11.1%
Commercio e pubblici esercizi	15.9%	13.3%	4.3%	3.6%
Trasporti e comunicazioni	-1.8%	-0.4%	-0.3%	0.0%
Finanza	-29.7%	-2.6%	-1.4%	-0.1%
Servizi immobiliari e alle imprese	52.2%	34.7%	7.4%	4.4%
Servizi alla persona	57.6%	52.4%	4.0%	3.2%
Totale	15.6%	7.8%	15.6%	7.8%

Fonte: elaborazioni su dati censimenti industria e servizi e Archivio Statistico Imprese Attive (ASIA UL) ISTAT

L'industria nell'area

Nonostante i processi di de-industrializzazione occorsi nel lungo e medio periodo che hanno portato Livorno ad avere una quota di solo il 3% delle unità di lavoro toscane nell'industria, vi è tutt'oggi una consistente presenza industriale nell'area tanto che, con circa 9000 addetti (anno 2010), **Livorno rappresenta tutt'oggi il primo polo industriale della Toscana costiera**⁵. Si tratta di una presenza concentrata in alcuni settori che contraddistinguono l'area dal resto della regione. Se, come noto, la Toscana è specializzata soprattutto in settori dell'industria leggera, e in particolare nelle produzioni del *Made in Italy*, **l'Area Livornese è caratterizzata da una maggiore presenza nei settori dell'industria pesante e nella metalmeccanica e cantieristica**. Rispetto alla Toscana, infatti, i settori di maggiore specializzazione sono, nell'ordine, la petrolchimica (presente nell'area in misura 15 volte superiore alla media regionale) la costruzione di mezzi

⁵ Dati ISTAT (Archivio Statistico Imprese Attive 2010).

di trasporto (in misura 3,4 volte superiore), la produzione di energia, l'industria delle macchine e apparecchiature elettriche (Tab.).

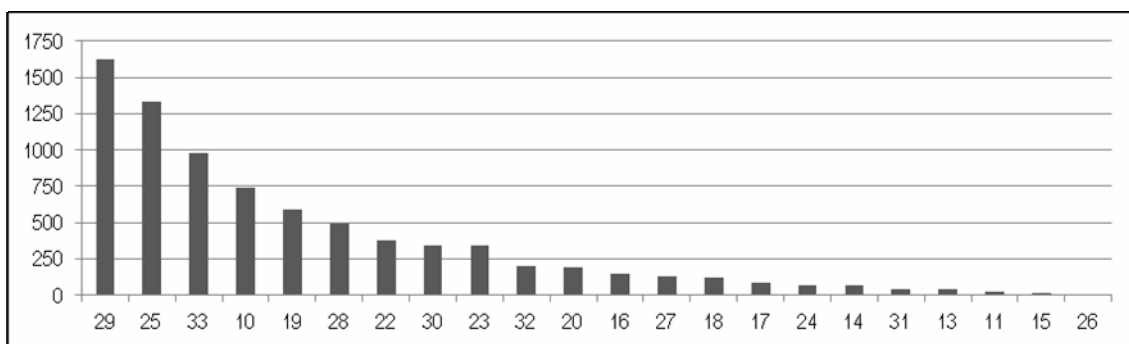
Tabella
 QUOTE DI UNITÀ DI LAVORO E QUOZIENTI DI LOCALIZZAZIONE DEI SETTORI A MAGGIORE SPECIALIZZAZIONE
 Anno 2011

	Quota di Unità di Lavoro regionali	Quoziente di localizzazione (Toscana=1)
Raffinazione	71%	15,1
Mezzi di trasporto	14%	3,4
Produzione e distribuzione di energia	7%	1,5
Macchine e apparecchiature elettriche	6%	1,3

Fonte: elaborazioni IRPET

Nel dettaglio, il settore principale per numero di addetti è quello della costruzione di veicoli e loro parti (divisione 29 della classificazione ATECO 2007), in cui al 2010 risultano impiegati circa 1600 addetti, seguito dalla fabbricazione prodotti in metallo (div. 25) con più di 1300 addetti, dalla riparazione/manutenzione/installazione di macchine e apparecchiature (div. 33) con poco meno di 1000 addetti, l'industria alimentare (div. 10) con circa 750 addetti, la raffinazione di petrolio (div. 19) con circa 600 addetti, la fabbricazione di macchinari e apparecchiature (div. 28) con poco meno di 500 addetti, la fabbricazione di articoli in gomma e plastica (div. 22), ecc (Graf.).

Grafico
 ADDETTI ALLE UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE PER DIVISIONE DI ATTIVITÀ ECONOMICA (2010)



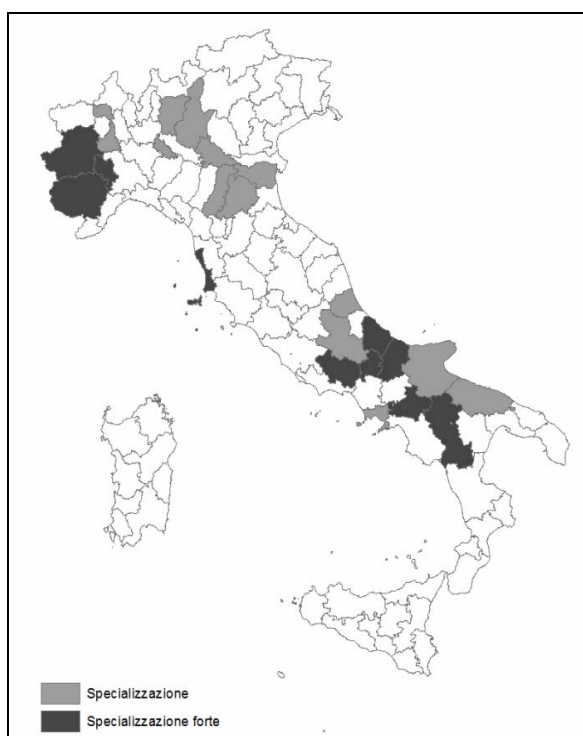
Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Le specificità settoriali fanno sì che l'area sia caratterizzata da una dimensione media d'impresa maggiore che nel resto della Toscana. In particolare è relativamente elevata la quota di addetti in imprese con più di 250 addetti (11%, contro una media toscana del 6%), mentre le imprese con meno di 10 addetti impiegano il 51% degli addetti totali, contro una media toscana del 57%. Anche all'interno del settore manifatturiero la dimensione d'impresa è maggiore rispetto al dato regionale: il 27% degli addetti manifatturieri è impiegato in unità locali con oltre 250 addetti, mentre mediamente in Toscana solo il 10% degli addetti opera all'interno delle grandi imprese. La dinamica vede però una riduzione generalizzata della dimensione media d'impresa, dovuta al maggiore sviluppo del settore dei servizi rispetto all'industria.

d. Analisi delle dinamiche ed incidenza specializzazione produttiva

L'area Livornese è caratterizzata da un'importante presenza della componentistica autoveicolare. Essa infatti rappresenta il settore più rappresentativo in termini di addetti all'interno dell'industria manifatturiera. La specializzazione di Livorno nell'industria autoveicolare è evidente anche su una scala nazionale, insieme ad altre province italiane afferenti all'area piemontese, dell'Emilia-Romagna, della Lombardia e ad alcune province del Centro-Sud. Si tratta di aree in cui la presenza industriale nel comparto autoveicolare è caratterizzata da forme dimensionali e organizzative eterogenee, ed in cui l'area Livornese ha saputo ritagliarsi un proprio ruolo. È di un segmento posto a monte della filiera della produzione di autoveicoli, in quanto quasi totalmente di fornitura verso una clientela posta al di fuori del sistema locale. Come tale, è esposto alle dinamiche dell'offerta e della domanda mondiale e nazionale di veicoli (Fig.).

Figura
GRADO DI SPECIALIZZAZIONE NEL SETTORE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI E LORO PARTI, 2010
Quoziente di specializzazione: >1 = specializzata, > 1.5 specializzata forte



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Archivio Statistico Unità Locali delle Imprese Attive

La congiuntura della filiera automotive

La componentistica è un segmento posto a monte della filiera della produzione di autoveicoli, in quanto quasi totalmente di fornitura verso una clientela posta al di fuori del sistema locale. Come tale, è esposto alle dinamiche dell'offerta e della domanda mondiale e nazionale di autoveicoli, che hanno subito forti shock dal 2008 ad oggi. In particolare, la produzione italiana di autoveicoli, dopo aver tenuto nel 2011, è andata progressivamente scendendo: tra il 2010 e il 2011 si sono prodotte 87mila unità in meno. Si tratta di un dato in controtendenza rispetto alla produzione mondiale che, dopo la frenata del 2009, è tornato a crescere; di conseguenza la posizione relativa dell'Italia è peggiorata – passando ad essere da decimo a undicesimo produttore mondiale di autoveicoli nel periodo 1999-2011 (Osservatorio sulla Filiera Autoveicolare, 2012, p. 20). Le ragioni delle prestazioni negative del sistema nazionale sono state ritrovate in una perdita di competitività – riguardo soprattutto ai segmenti più bassi di mercato (a minor valore aggiunto per unità di prodotto ed esposti maggiormente alla concorrenza internazionale) – e dall'assenza di alternative nazionali a FIAT, che è andata a riposizionarsi sul mercato globale, mentre nel contempo non si sono attratti investimenti esteri a sufficienza. Il sistema automobilistico italiano è poi orientato maggiormente sul mercato nazionale, che ha risentito della caduta della domanda potenziale più di altri mercati esteri perdendo terreno: ciò ha ulteriormente indebolito tutti i segmenti della filiera, e in modo particolare per i componentisti: chi si è

orientato al mercato estero ha visto crescere le vendite rispetto a chi è rimasto confinato al mercato domestico. Questo proprio per gli elementi di criticità che caratterizzano la filiera automotive, dove nei beni finali, gli autoveicoli appunto, si hanno le maggiori criticità della catena del valore, che si riversano dunque sui fornitori, con l'eccezione generale di coloro che sono proiettati sulle catene del valore globale.

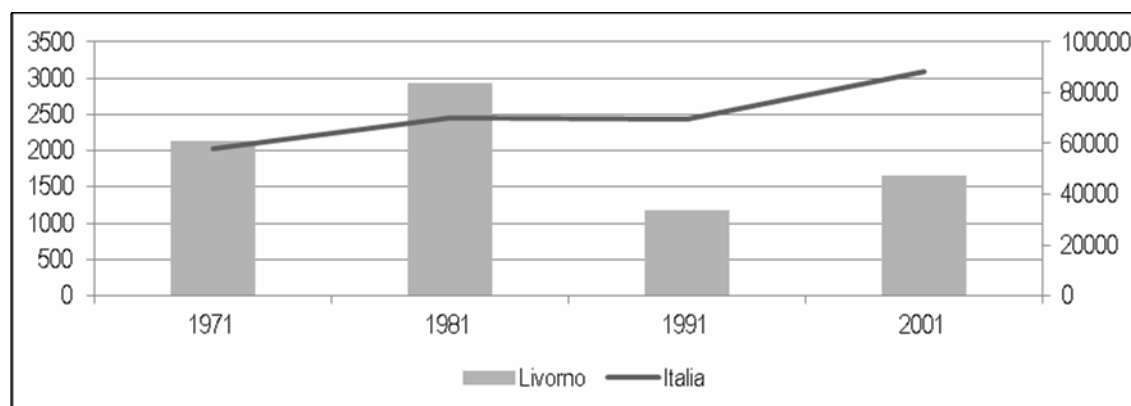
La componentistica è dunque una parte della filiera automotive sottoposta alle pressioni congiunturali. Queste sono tanto più forti quanto minore è la produttività – che si attesta a livelli medio-bassi, anche in comparazione con le stesse fasi lavorative in altre filiere –, bassa capacità innovativa e alcune criticità finanziarie. Sono tutti elementi che vanno ad aggravare gli scenari futuri. Infatti l'automotive si presenta come la filiera con le peggiori previsioni di fatturato, che si stima avrà una caduta di oltre tre punti percentuali nel periodo 2012-2014.

Il ruolo di Livorno

Come visto, l'area Livornese è caratterizzata da una importante presenza della componentistica auto veicolare che rappresenta il settore più rappresentativo in termini di addetti all'interno dell'industria manifatturiera. Si tratta di una presenza storica, sviluppatasi a partire dagli anni Settanta, e che si è mantenuta anche negli ultimi anni, nonostante un ridimensionamento del settore. Al 2010 l'area di Livorno presenta il 37% degli addetti alla divisione "Fabbricazione di autoveicoli" toscani (circa 2400 su un totale di 6300). Come detto si tratta di una presenza storica, ma che ha visto un ridimensionamento a partire dagli anni Ottanta, per poi tornare a crescere nel decennio successivo (Graf.).

Grafico

ADDETTI NEL GRUPPO DELLA FABBRICAZIONE DI PARTI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI E PER LORO MOTORI, 1971-2001
SLL di Livorno (asse sinistro) e Italia (asse destro)



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT, Censimenti generali dell'Industria e dei Servizi

Nel periodo più recente il comparto è composto da una decina di imprese principali, che hanno tuttavia ridimensionato la propria presenza: dal 2004 al 2010 il settore ha perso circa 20% degli addetti. Quasi tutte le imprese stanno affrontando situazioni di difficoltà ed alcune hanno cessato l'attività, come la ex-Delphi/ De Tomaso, la Inalfa Italia e la Brovedani (quest'ultima era fornitrice della Eaton di Massa), per un totale di circa 230 addetti (Tab.).

Tabella

ADDETTI ALLE UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE, 2004-2010

	Stato attuale	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BROVEDANI SPA	Cessata	52	52	48	--	33	31	--
DELPHI / DE TOMASO	Cessata	370	338	233	244	185	168	148
INALFA ITALIA SPA	Cessata	61	56	53	51	51	50	47
MAGNA CLOSURES SPA	Attiva	771	823	811	733	665	617	599
MTM SRL	Attiva	--	--	--	--	32	252	240
PIERBURG PUMP TECHNOLOGY ITALY S.P.A.	Attiva	287	261	278	263	248	256	262
SOCIETA' MONTAGGI INDUSTRIALI S.R.L.	Attiva	--	--	--	--	--	25	60
TRW AUTOMOTIVE ITALIA SPA	Attiva	847	588	522	560	572	571	559
Totale		2411	2138	1970	1874	1812	1991	1936

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Le imprese principali, per numero di addetti e fatturato, sono la MAGNA CLOSURES SPA e la TRW AUTOMOTIVE ITALIA SPA⁶. La Magna Closures, che produce serrature ed alzacristalli, fa parte di Magna International, il secondo gruppo mondiale in termini di fatturato della componentistica auto. A partire dal 2008 ha iniziato a subire fortemente gli effetti della crisi, cominciando così le procedure di cassa integrazione che hanno coinvolto circa 600 addetti. Sono previsti circa 130/140 esuberi tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014, per cui potrebbero restare solo 450 dipendenti.

La TRW, che produce sistemi di sterzo e in Italia ha circa 2000 dipendenti, ha come principale cliente FIAT (per l'80% della produzione). Prima della crisi contava circa 600 addetti, adesso ne conta circa 470. A Novembre 2012 ha annunciato una potenziale ristrutturazione riguardante fino a 105 addetti e dal primo gennaio 2013 sono in vigore gli accordi di solidarietà.

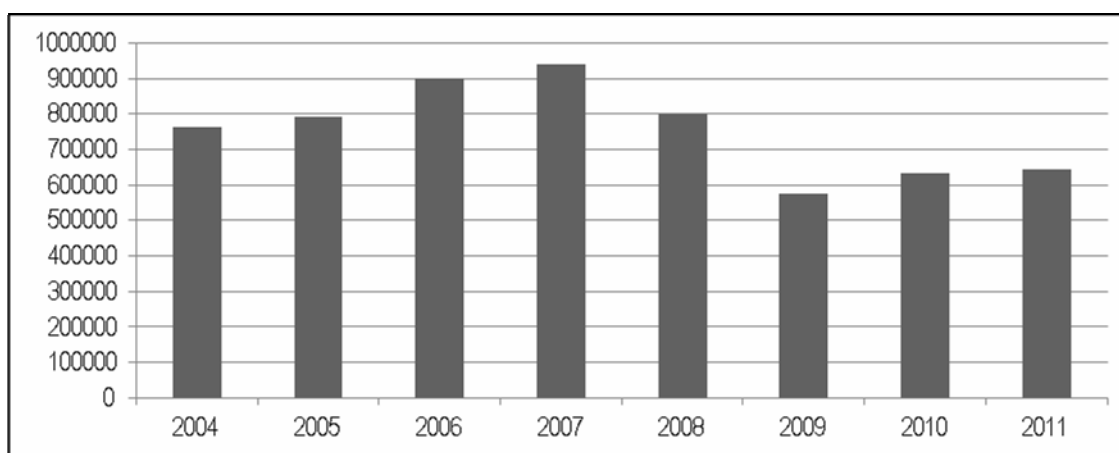
La PIERBURG è l'azienda che ha raccolto l'eredità della Motofides, presenza storica a partire dagli anni Settanta. Presenta circa 270 lavoratori, di cui 150 diretti. Ad oggi rappresenta una delle poche realtà positive dell'area. Ha infatti diversificato la produzione lavorando per più committenti: Fiat, Renault, Ford. Così ha evitato il ricorso agli ammortizzatori sociali, inoltre ha sviluppato al proprio interno funzioni di ricerca e sviluppo.

La BRC-MTM, che installa impianti a GPL nelle auto nuove, ha circa 70/100 dipendenti. Il suo andamento è stato fortemente condizionato dagli incentivi alle automobili, quindi ha alternato fasi positive ad altre negative. Con la mancanza di incentivazione dell'ultimo periodo è attualmente in forte difficoltà.

Una simile attività è svolta dalla Società di Montaggi Industriali (SMI), che installa impianti GPL e conta 90/100 addetti. Nel 2012 aveva ricominciato ad assumere, ma a Settembre dello stesso anno 50 contratti a termine non sono stati rinnovati. La situazione di difficoltà deriva dalla decisione di General Motors (Opel), di cui è fornitore, di tornare a concentrare le produzioni.

Le imprese che sono sopravvissute hanno comunque dovuto far fronte a un generale calo di fatturato, di circa il 20% nel periodo 2008-2011, soprattutto nel 2009, che ha rappresentato l'anno più critico della serie storica disponibile (Graf.).

FATTURATO DELLE SOCIETÀ AUTOMOTIVE CON SEDE O UNITÀ PRINCIPALE NEL SLL DI LIVORNO, 2004-2010
Migliaia di euro, valori correnti*



Fonte: elaborazioni da AIDA – Bureau van Dijk
* sono escluse De Tomaso e SMI

⁶ Si è esclusa dalla seguente analisi l'impresa Continental Automotive, con sede nel comune di Fauglia e con circa 900 dipendenti nelle due unità locali di Fauglia e Pisa in quanto, pur rientrando nei confini del Sistema Locale del Lavoro di Livorno è al di fuori della provincia di Livorno ed in particolare dell'area industriale di Livorno-Collesalveti.

e. Analisi incidenza economica del sistema locale

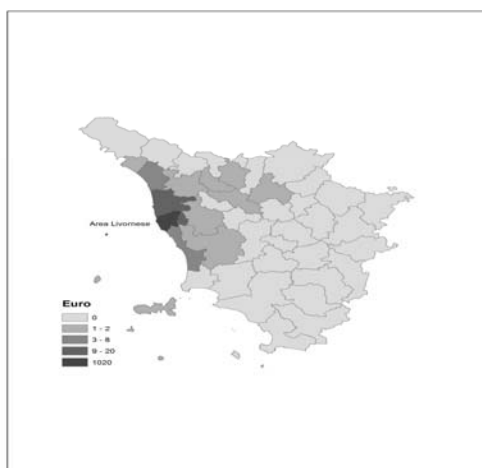
L'Area Livornese⁷ rappresenta, uno dei principali poli economici della Toscana. In termini di popolazione costituisce il quarto sistema locale toscano, con circa 175mila abitanti (corrispondenti al 4,7% della popolazione regionale), e il secondo della Toscana costiera. Il solo comune di Livorno, con circa 157mila abitanti, è il terzo comune toscano, dopo Firenze e Prato, e ospita il 47% dell'intera popolazione provinciale. Ciò ne fa un polo di primaria importanza per l'intero tessuto regionale, ed in particolare per l'area vasta costiera.

Il peso demografico si traduce in un altrettanto forte ruolo economico. Il sistema locale livornese concorre per oltre il 5% alla formazione del PIL toscano⁸: si tratta di un ammontare di circa 6 miliardi di euro, che ne fa la terza area toscana in termini dimensionali, preceduta dall'area metropolitana Fiorentina e dall'area Pratese. Nonostante le dinamiche negative, dunque, l'area Livornese mantiene il proprio ruolo di polo principale per la Toscana costiera.

L'incidenza economica del sistema locale di Livorno va però oltre il proprio peso produttivo e demografico sul resto della regione. L'area di Livorno ha infatti basato il proprio sentiero di sviluppo economico sull'apertura all'esterno, e proprio la leva delle esportazioni ha determinato la crescita (ancora oggi il 7% delle esportazioni toscane è dato dalla provincia di Livorno). Basti pensare al ruolo del porto per l'intera economia regionale toscana, ma anche ad altre infrastrutture quali quelle logistiche ed energetiche.

I legami potenziali con gli altri territori toscani sono potenzialmente elevati, come dunque le ricadute nel caso di prestazioni sfavorevoli per l'area. Una diminuzione del valore della produzione nell'area di 1000 euro provocherebbe una riduzione del PIL regionale di 1067 euro. Se la gran parte di tale riduzione andrebbe a ricadere sul sistema Livornese (1020 euro), il resto si propagherebbe sul resto della regione. Come si vede (Fig.), l'incidenza dell'area Livornese sul resto dell'economia toscana è particolarmente evidente nei territori della Toscana costiera.

FIGURA
INCIDENZA ECONOMICA DELL'AREA LIVORNESE SUL PIL DEI SISTEMI LOCALI TOSCANI
Variazione del PIL in euro derivante da una variazione del valore della produzione di 1000 euro nell'area Livornese



Fonte: stime IRPET

Sebbene la quota di PIL che incide sul resto della regione sia il 4%, si tratta di un valore superiore a quello di altri sistemi locali di dimensioni demografiche medio-grandi, quali l'area Pisana, l'area Senese, l'area Aretina, l'area Livornese. Questo in ragione sia del ruolo di Livorno come fornitore di servizi per il resto della provincia sia per i legami tra i settori di specializzazione nell'area e territori circostanti.

⁷ Il Sistema Locale del Lavoro di Livorno è composto dai comuni di Livorno, Collesalveti, Capraia Isola, Fauglia e Lorenzana.

⁸ Stime IRPET, 2011.

f. Proposta di massima dei contenuti del PRRI

L'area di crisi complessa di Livorno: per un nuovo quadro strategico di sviluppo

In coerenza con l'impianto e le finalità del presente documento si è proceduto a raccogliere ed analizzare tutta la principale documentazione (studi e piani) prodotta negli ultimi anni relativa alle analisi, alle proposte avanzate ed alle iniziative intraprese che hanno avuto come oggetto l'area di Livorno. Lo scopo è stato quello di raccogliere tutti gli elementi utili per **ricostruire il quadro strategico di sviluppo** da cui derivare le linee di azione da realizzare **nell'ambito del PRRI**.

I documenti presi a riferimento sono stati **una raccolta dei principali studi realizzati negli ultimi anni da diversi soggetti ed in particolare da IRPET⁹ le relazioni accompagnatorie delle recenti varianti urbanistiche approvate dal Comune di Livorno e dal Comune di Collesalveti, gli Accordi di programma e i Protocolli d'intesa siglati dagli attori istituzionali del territorio e il Piano Comunale di Sviluppo Economico del Comune di Livorno per gli anni 2011 - 2014** che rielabora e pone una serie di obiettivi che hanno il merito di fare anche da raccordo sulle principali azioni da portare avanti.

IRPET in uno di questi suoi interventi formula e propone degli specifici indirizzi su cui puntare che appaiono utili richiamare in questa sede in quanto possono dare un contributo per la ricostruzione del quadro strategico di sviluppo. Nell'ambito dello studio "Livorno e l'economia del mare" l'IRPET propone di lavorare prioritariamente su due indirizzi:

- favorire l'adozione di un modello di sviluppo meno *land-intensive* e più *labour-intensive* con l'utilizzo delle aree di attività in grado di creare maggiore occupazione;
- sostenere il **rafforzamento della capacità di export** con la maggiore competitività delle filiere esportatrici ed in questo ambito: **sviluppare attività e settori direttamente rivolta ai grandi mercati internazionali** (*automotive*, nautica, petrolchimico ecc.) e **rafforzare l'offerta di servizi di supporto alle imprese del resto della regione** e funzionali alle loro esportazioni in una logica di hub logistico integrato (attività portuali, logistica, ICT come servizi etc.).

Il **Piano di sviluppo del Comune** nella sua costruzione, partendo dalle difficoltà esistenti, dai rischi di prospettiva e dai fabbisogni che l'area di Livorno vive, **definisce degli ambiti di azione prioritari su cui puntare** per poter ricostruire e sostenere le condizioni di sviluppo economico e sociale per il territorio. Ambiti di azione che secondo il Piano vanno realizzati prioritariamente nelle seguenti **4 aree strategiche**:

1. Economia del mare, nei settori: Logistica, Nautica, Tecnologie del mare, Turismo Commercio e Cultura;
2. Economia *green*, nei settori: Ambiente, Energia, Chimica;
3. Manifatturiero, nei settori: *Automotive*, Meccanica, Scienze della vita;
4. ICT/high tech quale area strategica trasversale (a rafforzare la "catena del valore" delle altre aree, con iniezione di tecnologie ICT, TLC, ingegneria, elettronica, servizi innovativi, favorendo "innovazione" di comunicazione, processo, organizzazione e collaborazione).

Il documento inoltre evidenzia che ci sono già **una serie di progetti esistenti e cantierabili** che sostengono gli obiettivi posti dal Piano e tra i quali, ai fini del PRRI, possono, in questa sede, essere richiamati quelli su:

"il Polo della Logistica ed il Centro di robotica, la "Porta a Mare", il "Nuovo Centro", i progetti PIUSS, il porto turistico, il nuovo Ospedale, Vallin Buio, la Rotonda, il Lotto zero, la Darsena Europa, il nuovo depuratore, la terza linea del termovalorizzatore, la fibra ottica tra le sedi comunali, il progetto di

⁹ Solo per richiamarne alcuni dei lavori IRPET si citano i seguenti studi: "Livorno e l'economia del mare"; "Imprese e cantieristica nautica: quale integrazione nell'area livornese?"; "La Green Economy a Livorno".

riqualificazione del Pentagono attraverso il progetto “Pensiamo in Grande”, il progetto di connessione del porto con le ferrovie”.

Un elemento che appare abbastanza chiaro emergere nei vari studi e piani esaminati è che **la meccanica in generale e l'automotive nello specifico** vengono sempre riconosciute tra le componenti essenziali su cui intervenire per contribuire a sostenere lo sviluppo economico-produttivo dell'area di Livorno. In questo senso si può dire che l'iniziativa nell'ambito degli interventi a favore delle Aree di Crisi Complessa per Livorno che richiama l'attenzione su meccanica ed automotive si inserisce coerentemente a rafforzare queste visioni di sviluppo promosse dal e per il territorio.

L'automotive tra cambiamenti strutturali di mercato e ricadute sul sistema produttivo locale livornese

Il mercato e le strategie dei costruttori

Il settore automotive (veicoli e componentistica) rileva nella specificità della crisi di questi anni un'accelerazione su tutta una serie di cambiamenti strutturali che ne stanno cambiando profondamente la configurazione industriale. Tra i cambiamenti più rilevanti da citare sicuramente ci sono quelli relativi ai **processi di ridefinizione delle piattaforme di produzione di riferimento a livello globale** (spostamento dei siti industriali tra aree geografiche intercontinentali con effetti per tutte le aziende di componentistica), **le strategie globali attivate dai grandi player** (impegnati a livello internazionale su strategie di aggregazione e concentrazione di marchi nei gruppi industriali) ed alla formazione sempre più netta di una **nuova articolazione dei mercati per aree geografiche** (con l'Europa in progressiva contrazione di mercato ed i Paesi emergenti in crescita sostenuta della domanda).

In Italia questo nuovo scenario sta portando **significativi effetti negativi** (oltre che ai dati di vendita e di produzione negli stabilimenti italiani) **su tutto l'indotto con particolari effetti nella componentistica** con profonde ricadute dirette nei sistemi produttivi locali con specializzazioni nell'automotive in termini di riduzione dei fatturati e forti cadute nell'occupazione.

I dati dell'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA) rappresentano bene l'attuale situazione molto pesante del settore auto italiano sia rispetto al mercato che per il sistema produttivo. Secondo i dati ANFIA nel 2012 **il mercato** si è ridotto del 20% rispetto all'anno precedente e complessivamente del 44% rispetto al 2007 anno di inizio crisi. Per l'anno in corso si stima un'ulteriore riduzione del 10% delle vendite. Rispetto ai dati della **produzione**, questi appaiono ancora peggiori con una contrazione al 2012 rispetto ai livelli del 2007 del 56%.

Nell'ambito della componentistica, nella contrazione della domanda degli ordinativi, **le aziende italiane** stanno affrontando una forte competizione sui prezzi da parte dei competitor di altri Paesi con strutture di costo industriale e del personale sensibilmente più bassi. Situazione questa che vede i produttori di **componenti più semplici** subire maggiormente questa situazione con pesanti impatti sulle loro organizzazioni (accettazione di lavorazioni sottocosto nelle commesse per non chiudere, procedure di chiusura degli stabilimenti, licenziamenti e cassa integrazione, azioni di delocalizzazione produttiva). Le imprese che invece posizionate nell'offerta su **componenti più complessi, innovativi e nei servizi a maggiore valore aggiunto** (es. progettazione, ricerca e sviluppo, ecc.) e che sono riuscite anche ad orientarsi e sviluppare maggiormente i loro **mercati verso l'estero**, pur con fatica, risultano invece essere più capaci di mantenere le proprie posizioni ed in molti casi a sviluppare segmenti del proprio business.

Le politiche comunitarie

La Commissione Europea, nel Piano d'azione CARS 2020 “ Piano d'azione per un'industria automobilistica e sostenibile in Europa”¹⁰ indica nel settore automobilistico e componentistica automotive una delle

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni (Bruxelles, 8.11.2012 COM(2012) 636 final)

componenti strategiche del sistema economico-produttivo europeo¹¹ su cui investire a sostegno delle sfide competitive internazionali che le aziende del settore e delle filiere collegate devono affrontare per tenere e sviluppare le loro posizioni di leadership mondiale.

In un momento difficile per tutto il comparto, la Commissione Europea indica una chiara linea di attenzione e sostegno che guarda all'industria automobilistica come attore primario **"nella nuova rivoluzione industriale, che mira tra l'altro alla graduale sostituzione degli idrocarburi, quale fonte principale di energia, e ad un impiego più efficiente e sostenibile delle risorse ... Il settore automobilistico è una delle linee d'azione prioritarie in cui andrebbero agevolati gli investimenti in nuove tecnologie e innovazione ... ulteriore slancio agli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva di Europa 2020 e caldeggia un'industria europea più forte per la crescita e la ripresa economica. Il ruolo importante di questo settore industriale per generare crescita e occupazione, anche nei servizi collegati, è stato chiaramente riconosciuto. Dobbiamo quindi adottare un approccio proattivo"**.

In questi brevi richiami si rappresenta sia l'interesse e l'impegno proposto dalla Commissione Europea che alcune direttrici di investimento su cui muoversi. La Commissione nel Piano si sofferma inoltre sulla necessità di **"adeguare l'attuale capacità produttiva, (di) elaborare nuovi metodi di produzione e garantire ulteriori fonti di materie prime, che dovranno essere utilizzate in modo più efficiente, e si dovranno sviluppare nuovi cluster e modelli imprenditoriali"**. Aspetti questi che hanno portato a definire i seguenti obiettivi strategici per un'industria automobilistica forte e competitiva verso una mobilità sostenibile per la società dell'UE nel 2020:

- **un settore automobilistico, che conservi la sua importanza strategica e resti una pietra angolare dell'industria e dell'economia dell'UE, che offra posti di lavoro di qualità a milioni di lavoratori nell'UE;**
- **un settore che sia essenziale a molte altre attività economiche, che offra prodotti accessibili e desiderabili e che soddisfi le richieste dei consumatori, basato su un mercato competitivo dei prodotti e dei servizi automobilistici, compreso l'after-market;**
- **una solida base manifatturiera nell'UE per i veicoli stradali e le loro componenti, che costruisca una parte importante dei veicoli e delle parti venduti sul mercato dell'UE;**
- **una rete industriale forte con una catena di fornitura e di distribuzione flessibile e integrata;**
- **un settore che esporti una gamma più ampia di veicoli di alta qualità e ad alto contenuto tecnologico verso i mercati dei paesi terzi;**
- **mercati mondiali che offrano condizioni realmente eque a tutti gli operatori del settore, con pari opportunità per tutte le tecnologie;**
- **un'industria automobilistica leader in campo tecnologico, che collabori in modo coordinato con l'industria che fornisce il combustibile, e che produca veicoli attrattivi per i consumatori dell'UE, puliti per quanto riguarda gli inquinanti regolamentati, più efficienti in termini di consumo di carburante, sicuri, silenziosi e connessi;**
- **una gamma di tecnologie di propulsione, in cui predomini la tecnologia avanzata dei motori a combustione, ma che siano sempre più elettrificate. Si sta inoltre diffondendo l'uso di veicoli con sistemi di propulsione alternativi (come i veicoli elettrici5 o a celle a combustibile);**
- **infrastrutture di rifornimento e di ricarica adeguate per i veicoli a combustibile alternativo in costruzione, in linea con le loro potenzialità di mercato;**

¹¹ " Il settore rappresenta circa **12 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti** e apporta un **contributo positivo sostanziale alla bilancia commerciale dell'UE** (che è aumentato negli ultimi anni, raggiungendo 90 miliardi di euro nel 2011). Il settore registra la **maggiore spesa privata in ricerca e innovazione** (28 miliardi di euro nel 2009) e costituisce un motore fondamentale di innovazione tecnologica. È inoltre un importante **moltiplicatore di crescita**, grazie ai suoi legami economici forti con numerosi altri settori industriali. Tali legami sono presenti sia a monte, per esempio con l'industria siderurgica, chimica e tessile, sia a valle, con i servizi TIC, di riparazione e di mobilità" (Piano d'azione CARS 2020 pag 3)

- *una forza lavoro sia nel reparto produzione, che nella R&S e nella manutenzione, preparata e disposta a lavorare con le tecnologie più diverse.*

L'Italia, tra i maggiori Paesi produttori automobili e componentistica e con un importante indotto vede i diversi territori nazionali con un'alta specializzazione di comparto in questi ambiti direttamente coinvolta in tutti questi processi. Nello specifico del territorio livornese, l'intervento nell'ambito dell'azione a sostegno delle aree di crisi complessa sull'automotive trova doppio riscontro sia per intervenire in un contesto di difficoltà strutturali del sistema produttivo locale e sia nel rientrare in un ambito di azione strategico a sostegno del sistema produttivo automobilistico e dell'automotive dell'Unione Europea.

Il sistema produttivo locale dell'automotive livornese

Analizzando le imprese che fanno parte del sistema produttivo locale dell'automotive livornese¹², queste si caratterizzano prevalentemente per:

- **operare sul segmento di filiera della produzione di componentistica di base** che è quello più sensibile alla competizione internazionale sui costi e che deve confrontarsi maggiormente con competitor che operano con minori costi di struttura e del lavoro;
- **non presidiare in modo specifico i segmenti della ricerca e sviluppo** di prototipi e soluzioni tecniche di processo;
- **realizzare produzioni di componentistica non distintiva nelle caratteristiche tecniche** e che ha nella competizione sui costi e prezzi di vendita il fattore più importante di riferimento;
- **lavorare per un mercato che vede il Gruppo FIAT come principale cliente di riferimento per molti di loro** (che come richiamato è tra i marchi che in questi anni soffre maggiormente sulle vendite in Italia ed Europa).

Situazione a cui si va ad aggiunge il fatto che **molte di queste aziende fanno parte di gruppi multinazionali** dove le proprietà ragionano su strategie globali di vantaggi competitivi e sono portate a spostare, esternalizzare e delocalizzare le produzioni dove queste costano meno senza legami particolari con i territori (cosa che hanno fatto e continuano a fare).

Senza reticenza si può dire che **si è di fronte ad un quadro di insieme molto problematico su cui è fondamentale intervenire su più livelli e per molte ragioni** che vanno **da quelle più immediate** per la salvaguardia dell'occupazione e per non far perdere redditi alle famiglie **a quelle più di carattere strategico di sviluppo** per trattenere attività produttive importanti nel territorio e per non disperdere competenze che si sono formate negli anni.

Alcune ipotesi di lavoro per sostenere il settore dell'automotive nel sistema produttivo locale livornese

Analizzando la situazione oltre alla crisi del mercato a rendere più critica la condizione delle **aziende attualmente attive nel territorio è quella che in larga parte sono**, come già riportato, **posizionate su segmenti di mercato altamente competitivi sui costi** con competitor che riescono ad operare con strutture di costi significativamente più bassi grazie al fatto di essere insediati in Paesi che consentono maggiori vantaggi localizzativi su questi fattori .

Consapevoli delle difficoltà in atto nel comparto automotive nell'area livornese **la Regione Toscana e gli attori locali hanno firmato nel 2010 un protocollo di intesa¹³** volto ad avviare una prima serie di azioni di monitoraggio tramite la costituzione di un **Osservatorio componentistica**, come tavolo permanente di confronto, e avente come finalità specifiche quelle di:

¹² Le principali aziende di componentistica per auto presenti nel territorio si possono richiamare: Trw Automotive, Magna Closures, Pierburg Pump Technology Italy spa, Inalfa Italia

¹³ Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Amministrazione Provinciale di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalveti, CCIAA di Livorno, Confindustria, CGIL, CISL, UIL per la valorizzazione, potenziamento e riqualificazione del sistema regionale della componentistica auto (automotive)

- a. creare un coordinamento degli interventi di tutti i soggetti pubblici e delle politiche di competenze della Regione e delle istituzioni locali;
- b. seguire ed analizzare l'andamento del comparto, delle vertenze locali e dei programmi di reindustrializzazione e di riqualificazione aziendale, anche in funzione anticipatrice di possibili criticità;
- c. individuare una serie di azioni per il settore della componentistica auto dell'area livornese che possa confluire in un programma di interventi;
- d. promuovere e sostenere il confronto e l'interlocazione con la dirigenza aziendale locale delle multinazionali; e. garantire la presenza congiunta e coordinata dell'intero comparto regionale sui tavoli nazionali per affrontare le questioni di maggiore rilievo per le aziende locali.

IL POLO 12

Le aziende insediate nell'area livornese per continuare a stare sul territorio dentro una prospettiva di sviluppo di impresa dovrebbero probabilmente rivedere in qualche misura anche il loro posizionamento competitivo e rilanciare le loro attività su altri segmenti di mercato dove l'offerta locale può portare dei vantaggi competitivi (es. utilizzate le competenze locali per sviluppare nuovi prodotti a maggiore valore aggiunto, diversificare in altri comparti come azioni anticicliche, utilizzo centri di ricerca, ecc.). Il limite che esiste in questa situazione è che **molte di queste decisioni da prendere spettano alle aziende stesse ed afferiscono alle loro strategie di sviluppo globale.**

A supporto delle imprese il sistema locale si è mosso prima favorendo e sostenendo la costituzione di poli tecnologici e centri di ricerca ed in particolare nell'area livornese opera il POLO 12 - **Polo della Meccanica**¹⁴ **gestito da Compolab**, società per il 15% di proprietà del Polo Scientifico e Tecnologico di Livorno e per l'85% rilevata da parte dei collaboratori che vi lavorano. Compolab è capofila di un'associazione temporanea di scopo (ATS) che allo stato attuale aggrega oltre 300 aziende appartenenti in gran parte al settore della meccanica nelle varie specializzazioni.

Altro aspetto qualificante c'è da richiamare alcune importanti sinergie tra Compolab e le Università presenti – Università di Pisa, Istituto di BioRobotica della Scuola Superiore S. Anna di Pisa che consentiranno di supportare ricerca e trasferimento tecnologico di alto livello per le azioni del territorio¹⁵.

Altro aspetto che si pone seguendo queste scelte è su **come poter riqualificare professionalmente parti delle attuali maestranze su attività a maggior valore aggiunto.** La riqualificazione professionale sottintende necessariamente un percorso per avere risorse professionalmente adeguate e poter mantenere e reinserire parti di maestranze attive nel mondo del lavoro.

Le considerazioni che emergono portano a definire la necessità di cercare nuove linee da percorrere. Tra queste certamente va inserita quella di **lavorare per qualificare in modo distintivo e competitivo il distretto produttivo dell'automotive puntando sugli asset di offerta localizzativa, sui servizi qualificati e competitivi nei costi, sulla qualità professionale delle risorse locali** (magari attraendo anche risorse con nuove qualificazioni professionali e con alta specializzazione).

¹⁴ Polo 12 è costituito da una rete di sei centri di formazione, assistenza alle imprese e trasferimento tecnologico regionali, in grado di offrire, al sistema imprenditoriale del comparto meccanico, servizi qualificati destinati al miglioramento di processi e prodotti, quali: testing, sperimentazione di materiali, progettazione ICT, prototipazione, due diligence tecnologiche, benchmarking.

¹⁵ In questo senso l'iniziativa del 5 febbraio 2013 con la sigla del protocollo d'intesa tra Regione Toscana, Università di Pisa, Polo di innovazione Polo 12 e **Continental Automotive spa** può rappresentare un esempio che va in questa direzione. La Continental Automotive spa (multinazionale tedesca presente in Toscana con i due stabilimenti completamente automatizzati di Fauglia e San Piero a Grado dove lavorano 1.000 addetti, che nel 2011 hanno realizzato un fatturato di 240 milioni di euro producendo circa 30 milioni di **iniettori per motori a benzina**) collaborerà con l'Università di Pisa e il Polo 12, avvalendosi dei laboratori di ricerca e delle loro strutture dedicate all'innovazione e al trasferimento delle competenze tecnologiche. In particolare, il Polo 12 attiverà, di concerto con la Continental spa, un'azione di scouting per individuare PMI che possano attivare forme di cooperazione e collaborazione, sia in attività di R&SI sia per eventuali contratti di subfornitura. A questo deve aggiungersi la lettera di intenti firmata da Compolab e Istituto di BioRobotica della Scuola superiore Sant'.Anna, la Convenzione tra Compolab e Università degli studi di Pisa Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle costruzioni.

Come altro elemento di attenzione, tenendo conto della contrazione della domanda di mercato e conseguentemente dei volumi di produzione di vetture anche per il futuro, sarebbe quello di **analizzare se il sistema produttivo livornese dell'automotive potrebbe trovare spazio anche a divenire una componente funzionale per integrare e sviluppare attività dentro altre specializzazioni produttive metalmeccaniche toscane.**

Questa ipotesi di lavoro potrebbe consentire in particolare di **mettere a fuoco in modo appropriato tutte le sinergie possibili con gli altri comparti metalmeccanici toscani** sia per lo sviluppo e qualificazione di nuove competenze e saperi, sia per integrare e sfruttare le importanti infrastrutture di ricerca e sviluppo presenti a livello regionale e sia per lavorare su ipotesi di ricollocazione del personale fuoriuscito in modo trasversale ai comparti.

Inoltre, svolgendo azioni di qualificazione dell'offerta localizzativa (infrastrutture, aree produttive, servizi, ecc.) si potrebbe lavorare sia per favorire l'insediamento di aziende di sub-fornitura della meccanica (non solamente dell'automotive) e sia a rafforzare il ruolo di snodo intermodale di Livorno.

A completamento di questa proposta si dovrebbe **puntare a lavorare alla formazione e consolidamento di un meta-distretto regionale organizzato per filiere di prodotti/mercati, per reti tra imprese e per sistemi di offerta di servizi.** Un approccio questo che si propone in una certa misura anche come superamento del distretto industriale storico di prossimità territoriale della sub-fornitura per proiettarsi e rafforzarsi sulle integrazioni delle varie competenze anche per sostenere nuovi settori di sviluppo (es. settore spaziale che nell'area livornese e pisano già conta realtà interessanti) e concepito a livello territoriale (nei fatti riprendendo e rilanciando le politiche regionali di sviluppo della meccanica degli ultimi anni) in modo da creare le masse critiche necessarie sia per rafforzare le reti corte tra imprese toscane che lunghe connesse con le realtà globali più evolute. In questo senso, ad esempio, **le aziende del settore aerospaziale toscano** già operano in questa dimensione aderendo, supportate dalla Regione, al Cluster tecnologico nazionale dell'aerospazio (CTNA) concepito come un meta-distretto formato con le altre aziende e centri di ricerca che sono localizzate in Campania, Puglia, Piemonte, Lombardia e Lazio e poi costruendo collaborazioni prestigiose con realtà internazionali.

Rispetto alle ipotesi di lavoro, questa esperienza offre spunti importanti quasi da "modellazione" in quanto tra accreditamenti e riconoscimenti questo operare ha portato la Toscana a divenire tra le realtà regionali specializzate nell'aerospazio e divenire **polo di competenze per trasmettere la riutilizzabilità delle tecnologie sperimentate** in questo campo che si aprono **per gli altri settori** come la nautica, la camperistica e l'automotive per lavorare su componentistica sofisticata ad alto valore aggiunto. In queste opportunità si possono aprire scenari per favorire **la contaminazione dell'uso delle tecnologie dai campi più avanzati verso applicazioni "consumer" per altri settori della meccanica.** Applicazioni queste che potrebbero costruire dei differenziali competitivi estremamente importanti anche per mantenere nel territorio attività di produzione in contesti di prototipazione e di pre-serie dove i valori di scala perdono rilevanza (senza inventarsi niente di nuovo, ripetere un po' quello che ha fatto Prato per anni passati con i campionari).

La rilettura del quadro strategico di sviluppo in relazione alle aree di intervento del PRRI

La Regione Toscana da anni è impegnata a sostenere tutto il settore della meccanica regionale nell'articolazione di tutte le sue specializzazioni principali che oltre all'automotive esprime eccellenze produttive nella camperistica e nei settori motocicli, nautica e diffuse competenze che vanno dalla meccanica tradizionale fino a quelle specialistiche della mecatronica e domotica¹⁶, oggi allargata anche all'aerospazio per ricollegarsi con l'elettronica.

¹⁶ "Il progetto si propone di **consolidare il comparto della meccanica regionale**, a partire, nello specifico, dalla **componentistica auto, motocicli e camper**, sia per svilupparsi in settori di nicchia diffusi sul territorio regionale (es. **meccanica di precisione, mecatronica**, etc.) che per sviluppare una filiera per il trasferimento tecnologico e lo sviluppo di innovazioni di processo e prodotto nel settore dei veicoli a motore e relativa componentistica (materiali ecocompatibili, motori ibridi ed ecologici, etc.). Lo sviluppo di sistemi integrati della componentistica auto (e relative subforniture), di filiere industriali motociclistiche o per la camperistica rappresentano quindi finalità di sistema, su cui attrarre anche investimenti esteri in grado di valorizzare il patrimonio di conoscenze e competenze locali" da: Programma Regionale di Sviluppo 2011 - 2015 - Piano Integrato di Sviluppo - Cluster per la Meccanica Avanzata e Componentistica

Tutto il vasto ed articolato settore della meccanica per la Regione Toscana rappresenta una componente essenziale del proprio composito sistema produttivo regionale che ricerca e trova nell'interazione tra le varie eccellenze specialistiche e nelle integrazioni di più competenze trasversali esistenti, i fattori primari per qualificare e rafforzare i vantaggi competitivi localizzativi distintivi per le imprese insediate nel proprio territorio.

Le azioni individuate e definite già in sede di Programma Regionale di Sviluppo 2011 - 2015 - Piano Integrato di Sviluppo - Cluster per la Meccanica Avanzata e Componentistica su cui la Regione Toscana è impegnata materialmente con risorse ed attività. A soli fini di memoria, la Regione Toscana, col Progetto Integrato di Sviluppo sta già operando sulle seguenti linee di intervento:

1. Sostegno alle attività di ricerca, sviluppo e innovazione
2. Acquisto servizi per innovazione e trasferimento tecnologico
3. Aiuti ai poli di innovazione e incubatori di impresa
4. Aree per insediamenti produttivi
5. Infrastrutture per il trasferimento tecnologico
6. Ingegneria finanziaria
7. Sostegno ai processi di integrazione tra imprese
8. Sostegno ai processi di internazionalizzazione delle PMI
9. Promozione economica
10. Promozione dell'imprenditoria giovanile, femminile e dei lavoratori già destinatari di ammortizzatori sociali
11. Interventi per il capitale umano, l'adattabilità e l'occupabilità
12. Competitività e sostenibilità del sistema energetico

L'impianto di riferimento del quadro strategico che si propone si forma dentro questo spazio e punta a **lavorare al miglioramento dei fattori attrattivi distintivi che possano formare una base di offerta localizzativa competitiva** sia per le aziende del segmento automotive in senso stretto che per tutti gli altri segmenti della meccanica che possono utilizzare le infrastrutture, i servizi e le competenze tecniche e professionali presenti nel territorio.

Seguendo questo approccio si va a lavorare tenendo a riferimento l'insieme del "circuito della meccanica" con l'obiettivo di andare a recuperare e valorizzare la massa critica esistente nella ricerca, innovazione e sviluppo e favorire processi di "contaminazione" delle tecnologie tra comparti produttivi.

L'obiettivo è quello di andare a puntare su una più chiara focalizzazione di posizionamento competitivo nei diversi segmenti di mercato e spostare l'asse di presidio negli ambiti in cui sono maggiormente richieste le capacità innovative e di integrazione tra tecnologie (es. nella domotica e mecatronica nei diversi comparti produttivi, ecc.), **nell'offerta di servizi di progettazione** (es. prototipazione) **e nelle produzioni di pre-serie** (piccoli lotti con specifiche proprie) **che richiedono competenze qualificate specifiche.**

Un impianto che nella varietà dei segmenti di mercato presidiati si potrebbe dire porti a **ragionare partendo dalle "filiera di competenze" come una delle basi per la qualificazione dell'offerta localizzativa.** Una impostazione questa senza dubbio che appare più in linea con il contesto di sviluppo e con le caratteristiche economiche, sociali e strutturali della Toscana in generale e che può fornire maggiori opportunità per l'area livornese.

L'integrazione delle competenze scientifiche, tecniche e produttive all'interno delle filiere di prodotto/mercati e delle reti tra imprese e sistemi di servizi (ricerca, tecnologie, sviluppo mercati, ecc.) dovrebbe poter divenire la piattaforma cognitiva su cui muoversi per poter dare e sostenere specificità competitiva della meccanica toscana.

In questo ambito la Regione Toscana attraverso il **Quadro Strategico Regionale (QRS)**¹⁷ per il ciclo 2014-2020 delle politiche di coesione, che rappresenta il Position Paper della Toscana in rapporto allo scenario di Europa 2020, individua tra gli obiettivi tematici il rafforzamento, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione e definendo i seguenti interventi su cui concentrerà le risorse:

1. promozione degli investimenti delle imprese in ricerca e innovazione
2. rafforzamento delle relazioni tra imprese e il sistema della ricerca pubblico e privato, privilegiando le attività di ricerca orientate al risultato e potenziando il sistema e i processi di trasferimento tecnologico
3. ottimizzazione dell'efficacia degli interventi pubblici favorendo il coordinamento degli incentivi e le capacità di sviluppare l'eccellenza

L'azione di sostegno al sistema produttivo livornese dell'automotive si va ad inserire dentro questa cornice strategica regionale e su queste basi si propone di lavorare per cercare ulteriori e distintivi fattori competitivi in grado di trattenere le realtà produttive presenti nel territorio e di attrarre nuove aziende sia del settore specifico che del metalmeccanico più in generale.

La qualificazione del settore dell'automotive livornese e l'integrazione con gli altri settori della meccanica.

Seguendo l'impostazione proposta, i punti di avvio da cui partire per sostenere il settore dell'automotive livornese appaiono essere quelli di lavorare contestualmente su almeno quattro direzioni: due con caratteristiche di sviluppo e due con caratteristiche di manutenzione innovativa:

- **sostenere processi di riqualificazione produttiva** su segmenti di mercato a maggiore valore aggiunto che richiedono competenze più specialistiche;
- **sostenere lo sviluppo di competenze trasversali** per favorire forme di integrazione di servizio tra i vari comparti della meccanica (in particolare con le specializzazioni del camper, della moto, della nautica) a livello di ricerca e sviluppo, di aprire a forme di sub-fornitura tra comparti e per realizzare processi di riallocazione delle risorse in esubero;
- **interagire con le aziende attualmente insediate** per portare avanti progetti comuni di sviluppo che abbiano come obiettivo il mantenimento della loro continuità produttiva nel territorio e salvaguardia occupazionale;
- **lavorare per mantenere attiva tutta la tradizione artigianale presente nel territorio** in grado sia di soddisfare una domanda di servizio di prossimità vitale e sia di alimentare il tessuto economico-produttivo e di competenze professionali per l'area.

Le azioni che si prefigurano possono ed in molti casi debbono avere punti di intersezione trasversale ed integrazione operativa tra loro per valorizzare complementarità funzionali allo sviluppo dei vari ambiti di intervento e rafforzare la dimensione del sistema produttivo locale e sostenere la qualificazione dell'offerta localizzativa del territorio sia per le imprese che già vi operano che per nuove che intendono insediarsi.

Alcuni riferimenti per l'impostazione di intervento

I contenuti di queste linee di azione, nelle declinazioni opportune per l'area di Livorno, vengono riportate all'interno dello schema adottato che va ad articolarsi su tre macro ambiti di intervento prioritari:

- A. **migliorare e qualificare l'organizzazione dell'offerta localizzativa** come base primaria per poter sostenere la competitività di sistema per tutte le imprese insediate e per poter portare avanti una politica attiva di attrazione di investimenti produttivi;
- B. **sostenere il sistema delle imprese** per rafforzare i loro livelli di competitività sui mercati, sviluppo prodotti e servizi, migliorare l'organizzazione dei processi e dei sistemi gestionali;

¹⁷ Approvato con Delibera n.72 del 04 febbraio 2013

C. sostenere l'occupazione e la qualificazione professionale delle persone per creare migliori condizioni per fare ed avviare attività imprenditoriali e professionali, per sviluppare nuove competenze e qualificazioni e per favorire migliori condizioni occupazionali.

Rispetto a questi ambiti di riferimento si motivano le seguenti ragioni che suggeriscono di intervenire in questi ambiti:

A. Migliorare e qualificare l'organizzazione dell'offerta localizzativa

In un mercato attuale e con un modello industriale come quello dell'automotive in profonda trasformazione per caratteristiche e contenimento dei volumi produttivi evidenzia già di per sé la necessità per tutte le aziende del settore e sub-fornitrici dover lavorare ad una profonda riconfigurazione dei propri modelli di business (posizionamenti competitivi sui mercati e organizzazione produttiva) ma anche per tutti i territori che ospitano queste aziende ed intendono continuare a farlo di dover rivedere la loro organizzazione di offerta localizzativa e sui vantaggi da dare.

Nell'area di Livorno sia le aziende insediate e sia gli attori locali che devono sostenere l'organizzazione dell'offerta localizzativa si ritrovano a dover affrontare questi temi. Per quanto riguarda Livorno, dal punto di vista del sistema locale, il tema di attenzione che si pone è: **come poter ridurre l'attuale mismatch tra domanda delle imprese** (posizionate prevalentemente su una competizione sui costi) **con un'offerta del territorio che può fornire asset qualificati che sono più funzionali per produrre prodotti a maggior valore aggiunto.**

La questione cruciale che si pone dal punto di vista del sistema locale è sia strategica che tattico-operativa su come intervenire per migliorare e qualificare l'offerta localizzativa e su quali modelli di vantaggio competitivo puntare per promuovere e sostenere sia a favore delle imprese già insediate che per quelle da attrarre.

L'impegno che appare necessario da porre è quello di arrivare a definire come poter ricostruire **una proposta di offerta localizzativa per le imprese competitiva per la creazione del loro valore aggiunto e valorizzazione delle risorse professionali presenti nel territorio.** Impegno questo che appare essere anche una delle opzioni possibili da seguire e più in linea con il quadro strutturale di sviluppo della Toscana.

Un'azione fondamentale per sostenere l'organizzazione dell'offerta localizzativa parte in modo specifico dalla **riqualificazione delle aree produttive esistenti** (in particolare delle aree SIN¹⁸) e delle infrastrutture in termini di utilità che possono essere apprezzate e considerate dalle imprese e dagli investitori per restare e venire ad insediarsi a Livorno.

Più in generale, un aspetto su cui puntare per recuperare aspetti e vantaggi competitivi è quello di investire in ambito ambientale e per il contenimento del consumo di risorse non rinnovabili. E' importante che questo aspetto vada impostato tenendo conto sia delle esigenze di salvaguarda ambientale del territorio ma anche e soprattutto che si creino le condizioni affinché le imprese possano operare nel rispetto delle norme ed a livelli competitivi in termini di costi rispetto ai mercati di riferimento.

Questa linea di equilibrio è la corretta frontiera a cui tendere per poter gestire in modo moderno sistemi locali evoluti dove la sostenibilità produttiva è nelle regole da rispettare e nei costi da sostenere. In Europa,

¹⁸ "In Toscana esistono 5 SIN (Sito di Interesse Nazionale): a Massa Carrara, a Livorno, a Piombino, a Grosseto e a Orbetello. Il SIN dell'area di Livorno è stato istituito nel 2003 con DM 25/5/2003, è suddiviso in 66 proprietà, vi operano 40 aziende di importanza fondamentale per la struttura economica territoriale e della Toscana con oltre 6000 addetti. È necessario che la nostra Regione ed i Ministeri competenti, riescano a sciogliere le criticità derivanti dal SIN. Occorre liberare **spazi disponibili per attrarre imprese e promuovere** il territorio. È necessario mappare le aree disponibili e riqualificare le aree dismesse per attivare sistemi di attrazione, attraverso servizi efficienti a sostegno di una rapida gestione delle fasi di sviluppo dei progetti. Occorre creare una forte alleanza con **Il Comune di Collesalvetti** per ottimizzare l'industrializzazione delle aree interportuali e creare spazi per l'insediamento di nuove attività. È necessario creare **nuove aree con "mission" dedicate**, dove oltre agli spazi e alle infrastrutture materiali, si offrano anche servizi ed infrastrutture immateriali per l'attrazione e lo sviluppo delle imprese attive. In ottica cluster, in queste aree potranno risiedere solo aziende specializzate nel settore (produzione, filiera, indotto, servizi). Prioritaria rispetto a questi obiettivi è la costruzione di una programmazione urbanistica che verifichi le esigenze delle dinamiche economiche." dal Piano di sviluppo del Comune di Livorno 2011 - 2014

per allargarsi a tutti gli altri Paesi a sviluppo sostenuto (basti guardare in prospettiva il tema ambientale che avrà in Cina nei prossimi anni) la discriminante per le aziende sarà sempre più avere dei luoghi adeguati dove poter produrre (in questo senso le politiche comunitarie che si stanno ponendo per le demolizioni delle navi sono indicative). Il "dove produrre" oltre la delocalizzazione in Paesi meno regolamentati può aprire un nuovo scenario di sviluppo e di opportunità per tenere e qualificare il manifatturiero non solo in Toscana ma per l'Italia.

Realizzare dei sistemi di offerta localizzativa ecologicamente attrezzati sia nella salvaguardia ambientale, nel contenimento del consumo di risorse non riproducibili, sviluppo di tecnologie per l'efficienza degli impianti produttivi per la riduzione dei costi rappresenta il nesso tra presente e futuro prossimo. Una rielaborazione dell'impianto delle **APEA** (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) superandone allo stesso tempo certi limiti che la normativa attualmente prevede (es. non adeguata attenzione alle esigenze competitive delle imprese rispetto ai costi) e che ha portato nelle conseguenze a ridurre alcune utilità di vantaggio (es. rivedere i modelli di gestione che impattano sui costi) può rappresentare una chiave specifica su cui lavorare ed investire.

Uno strumento pragmatico su cui lavorare partendo dalle situazioni specifiche di contesto può essere quello di disegnare, promuovere e realizzare dei "**progetti localizzativi**"¹⁹ mirati a creare vantaggi specifici per le imprese che si devono (o sono insediate) nei specifici siti produttivi.

Su questo punto, nella specificità di Livorno, va ricordata tutta l'**iniziativa progettuale Build**²⁰ portata avanti dal Comune di Livorno, Comune di Collesalveti e Provincia di Livorno i cui contenuti principali sull'attrazione di investimenti viene riportata in allegato al presente documento. Iniziativa questa che dovrà essere ripresa e trovare opportuna integrazione all'interno del PRRI come un dispositivo già attivo nel territorio.

A sostenere la qualificazione dell'offerta localizzativa va valorizzato il vantaggio competitivo derivante dalla presenza della **Piattaforma Logistico Costiera**, comprendente oltre al porto di Livorno anche l'interporto Toscano A. Vespucci e l'aeroporto G. Galilei quale hub logistico di livello internazionale per le aziende toscane.

La recente variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno (adottata con Delibera del C. C. nr 144 del 09/12/2013) rende inoltre coerente la strumentazione urbanistica comunale con il progetto di nuovo Piano Regolatore Portuale che si pone l'obiettivo di connotare il Porto di Livorno come Piattaforma Logistica di Livello internazionale. Inoltre con la delibera di Consiglio del Comune di Collesalveti n. 23 del 26/09/2012 è stata approvata la variante al Piano Strutturale comunale che ha previsto l'ampliamento delle funzioni ammesse nel comparto dell'Interporto Vespucci (UTOE nr 4).-

In questa cornice deve essere inoltre ricordato il Protocollo d'intesa firmato da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Collesalveti e Interporto A. Vespucci il 02/04/2013 per l'integrazione delle attività logistiche e produttive che si pone quale priorità quella di "rafforzare le potenzialità attrattive, rilanciare il ruolo strategico nel sistema regionale, transfrontaliero e internazionale e dare impulso adeguato al rilancio del sistema economico e occupazionale dell'area vasta".

Nel dicembre 2013 è stato inoltre siglato un ulteriore accordo per il potenziamento dei collegamenti e dell'integrazione modale tra il porto di Livorno e l'interporto Vespucci con l'obiettivo di potenziare i collegamenti ferroviari tra i due poli della piattaforma logistica.

¹⁹ **Progetti localizzativi** (e non dei meri pacchetti) in grado di costruire delle condizioni e delle prospettive di sviluppo per investitori che possono dare un contributo a realizzare lo sviluppo economico-produttivo ed occupazionale del territorio. Superare l'idea di pacchetti localizzativi "a scaffale" come prodotti standard significa impegnarsi ad andare a costruire per ogni specifica situazione delle proposte ad hoc in grado di prefigurare progetti di sviluppo su cui ricercare partner "industriali" che sviluppino attività di impresa.

²⁰ Progetto BUILD del Comune di Livorno, iniziativa co-finanziata - POR CREO 2007 – 2013; Linea di intervento 5.3 "Attivazione di iniziative mirate di marketing finalizzate a promuovere le risorse endogene e ad attrarre investimenti esterni nei settori avanzati" Linea A- SCHEDE DI PROGETTO (DELIBERA n.309 del 16/04/2012)

B. Il sostegno al sistema delle imprese

Questo ambito rappresenta la seconda dimensione polare che si incentra per migliorare le condizioni per fare impresa nel territorio, sostenere sia la formazione delle aggregazioni di impresa (in tutte le loro forme), sia lavorare per supportare per sviluppare i loro mercati, gli investimenti, nella ricerca ed innovazione, sviluppo dei nuovi prodotti ed il miglioramento dei processi produttivi e dei sistemi di gestione aziendale.

Il sostegno alle imprese dovrebbe in questo ambito andare a declinarsi su tre livelli:

- il primo, in richiamo alle politiche comunitarie, nazionali e regionali in corso di attuazione, dove, per le risorse gestite dalla Regione, nei bandi si prevedranno delle "premiali" a favore delle aziende insediate nell'area;
- il secondo, rivolto specificatamente verso le aziende del distretto dell'automotive per cercare le condizioni per tenere aperti ed operativi gli stabilimenti e per il sostegno all'occupazione;
- il terzo, rivolto a favorire e sostenere i processi di integrazione produttiva tra le aziende della meccaniche dei vari comparti (camperistica, nautica, ecc.).

C. Il sostegno all'occupazione

Questo ambito deve poter divenire un nuovo spazio di azione da articolare su più finalità e strumenti, dall'attenzione alla salvaguardia dell'occupazione, a sostenere politiche adeguate per qualificare e riqualificazione professionale verso i fuoriusciti dal mondo del lavoro e verso giovani in cerca di prima occupazione e per le donne che cercano forme diverse di occupazione (part time, sistemi di congedo, ecc.) e, non ultimo dare particolare spazio ed attenzione verso chi intende avviare attività di autoimprenditorialità per la creazione di nuova impresa e/o che punta a sviluppare attività professionali.

Come evidenzia il recente studio prodotto da Officine Emilia per il progetto LEVE della Provincia di Livorno ²¹la sedimentazione di competenze nella meccanica da quella di precisione legata alla componentistica alla carpenteria, è indiscutibile ed affonda le proprie radici nelle attività di imprese capostipite. E' una competenza molto forte ma che necessita di reti di supporto per essere mantenuta viva e dinamica. Lo stesso studio individua alcune azioni innovative al fine di far LEVA sulle competenze territoriali e sostenere lo sviluppo e l'occupazione di qualità.

Il sostegno all'autoimprenditorialità rappresenta in questa fase storica due aspetti fondamentali che stanno cambiando la "nuvola del lavoro" e su cui bisogna impegnarsi, anche in modo nuovo, a trovare strumenti efficaci di supporto (da soluzioni per un migliore utilizzo di incubatori, all'assistenza allo start up, a forme di tutoraggio su aspetti essenziali quali quelli di gestione d'impresa, strumenti tecnologici, ricerca e sviluppo, ecc.). Molte di queste attività vengono già realizzate, si potrebbero cercare forme più specifiche di supporto dedicate e disegnate su esigenze specifiche.

Le linee di azione prioritarie proposte

Punto centrale è come andare a declinare e contestualizzare nei modi più opportuni questi tre ambiti primari di interventi rispetto a delle linee di azioni che possono andare a rilanciare lo sviluppo economico-produttivo di Livorno. Allo scopo vengono **individuati 4 linee di azione** che rappresentano l'articolazione dei contesti specifici su cui si reputa prioritario, e si propone nel PRRI, di andare ad intervenire. Le 5 linee di azione che si propongono di avviare sono:

1. **linea di azione per favorire processi di riqualificazione dei siti produttivi e di integrazione con le infrastrutture del polo logistico costiera;**
2. **linea di azione per trattenere ed attrarre investimenti produttivi nel territorio sia nell'ambito dell'automotive che per i settori complementari ad esso su cui poter favorire processi di sinergia ed integrazione produttiva;**

²¹ LEVE – Reti di competenze istruzione e innovazione nella Provincia di Livorno settembre 2013 Officina Emilia - Laboratorio di storia delle competenze e dell'innovazione della meccanica Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia

3. **linea di azione per favorire l'integrazione produttiva manifatturiera** nel territorio sia sfruttando le competenze presenti che sviluppandone di nuove e sia sostenendo la formazione di processi di "distrettualizzazione" tra imprese di sub-fornitura;
4. **linea di azione per sostenere dei miglioramenti a livello di sistema locale**; trattasi di una linea di azione trasversale che integra componenti, attività, iniziative che possono portare beneficio alla realizzazione delle 4 linee precedenti.

g. Gli strumenti d'intervento

Una delle attività avviate ha riguardato la raccolta delle informazioni relative alla *strumentazione regionale* e alle *misure di politica attiva del lavoro* (cfr art.1, comma 3, lett. f e g), inseribili nell'ambito di una "proposta di massima" dei contenuti del *Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale* (PRRI) per ciascuna delle aree di crisi industriale della Toscana.

Le schede ricognitive compilate dai competenti Settori regionali hanno consentito di raccogliere una serie di informazioni di base che portano a rappresentare una prima evidenza degli strumenti regionali utilizzabili. Il lavoro svolto ha consentito in particolare:

- di costruire una prima matrice in grado di incrociare le linee di interventi e gli ambiti primari di ricaduta in modo da mettere in evidenza le risorse disponibili per articolare dei progetti di sviluppo;
- di rilevare se ci sono e in quali ambiti delle risorse destinate esclusivamente alle singole aree di crisi e dove sono in "concorrenza" con gli altri territori regionali.

Questa prima ricognizione ha portato alla seguente tabella di sintesi.

Tabella 1 **Strumentazione regionale e alle misure di politica attiva del lavoro**

		Politiche di sviluppo economico	Competitività dell'offerta localizzativa	Sostegno alle imprese	Occupazione e sviluppo competenze
1.	INTERVENTI PER LA COMPETITIVITA' DEL SISTEMA PRODUTTIVO (Innovazione, ricerca, servizi qualificati), PER LO SVILUPPO DI NUOVE INIZIATIVE E LA DIVERSIFICAZIONE DEL SISTEMA PRODUTTIVO				
2.	INTERVENTI PER FAVORIRE L'ACCESSO AL CREDITO				
3.	INTERVENTI DI MARKETING TERRITORIALE E ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI				
4.	INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE O DI RICONVERSIONE DELLE AREE INDUSTRIALI (finalizzati ad aumentare la qualità delle aree industriali tramite riqualificazioni ambientali, aumento dei servizi, riconversione delle aree produttive verso segmenti a più elevata qualità, nonché a diversificare i sistemi produttivi esistenti promuovendo nuovi investimenti)				
5	MISURE ANTICRISI E DI SOSTEGNO ALL'OCCUPAZIONE (cassa integrazione, contratti di solidarietà, interventi per il reimpiego dei lavoratori: incentivi assunzioni e avvio di attività autonome, etc..)				
6	FORMAZIONE DEL CAPITALE UMANO E POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO				

Un quadro più completo di tutta la strumentazione regionale a disposizione per le imprese si trova nella **Guida incentivi**, che è possibile scaricare dal sito della Regione Toscana:

<http://www.regione.toscana.it/imprese/bandi-per-finanziamenti/guida-incentivi>

Inoltre specificatamente per Livorno si richiama al report: **Principali interventi regionali a favore della Provincia di Livorno - anni 2010-2012** a cura D.G. Presidenza Area di coordinamento Risorse finanziarie Settore Controllo strategico e di gestione del febbraio 2013

Allegato 1 Strumentazione regionale e misure di politica attiva del lavoro - le schede

Tabella 2

1.	INTERVENTI PER LA COMPETITIVITA' DEL SISTEMA PRODUTTIVO (INNOVAZIONE, RICERCA, SERVIZI QUALIFICATI), PER LO SVILUPPO DI NUOVE INIZIATIVE E LA DIVERSIFICAZIONE DEL SISTEMA PRODUTTIVO	
	Tipologia d'intervento	Riferimenti normativi e programmatici
	Aiuti ai poli di innovazione	<i>Fesr 2007-2013, nuova programmazione 2014-2020 e Prse 2012-2015</i>
	Bando servizi qualificati	<i>POR CReO FESR 2007-2013 Linea di intervento 1.3b; PAR FAS 2007-2013 Linea di Azione 1.2.; PRSE 2012-2015 Linea di intervento 1.1b</i>
	Bando servizi all'internazionalizzazione	<i>PAR FAS 2007-2013 Linea di Azione 1.4. C); PRSE 2012-2015 Linea di intervento 1.2 a 2)</i>
	Bando Fondo Rotativo	<i>POR CReO Fesr 2007-2013 Linea 1.4.a2.; DGR n.16/2013</i>
	Aiuti allo sviluppo sperimentale di PMI	<i>Linea di Intervento 1.1.a PRSE 2012-2015</i>
	Aiuti alla ricerca industriale e allo sviluppo sperimentale delle imprese	<i>Linea di Intervento 1.1.a PRSE 2012-2015</i>
	Sostegno ai programmi di sviluppo di PMI industriali, artigiane e cooperative	<i>Linea di Intervento 1.2.a PRSE 2012-2015</i>

Dalle rilevazioni delle schede raccolte emerge che gran parte dei dispositivi in atto sono rivolte ad imprese che operano nel territorio toscano e che poi posseggono specifici requisiti per poter beneficiare delle risorse e servizi disponibili

Tabella 3

3.	INTERVENTI DI MARKETING TERRITORIALE E ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI	
	Progetto BUILD relativo ad iniziative di marketing a livello locale finalizzato ad attrarre investimenti	<i>POR CREO 2007-2013 – Linea 5.3 A –decreto 2858/2012</i>

Tabella 4

4.	INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE O DI RICONVERSIONE DELLE AREE INDUSTRIALI	
	(finalizzati ad aumentare la qualità delle aree industriali tramite riqualificazioni ambientali, aumento dei servizi, riconversione delle aree produttive verso segmenti a più elevata qualità, nonché a diversificare i sistemi produttivi esistenti promuovendo nuovi investimenti)	
	Infrastrutture per trasferimento tecnologico e aree produttive	<i>Fesr 2007-2013 (e nuova programmazione 2014-2020), FAS 2007-2013 (e nuova programmazione 2014-2020), Prse 2012-2015</i>

Tabella 5

5.	MISURE ANTICRISI E DI SOSTEGNO ALL'OCCUPAZIONE	
	(cassa integrazione, contratti di solidarietà, interventi per il reimpiego dei lavoratori: incentivi assunzioni e avvio di attività autonome, etc..)	
	AIUTI A FAVORE DI IMPRESE A SOSTEGNO DELL'OCCUPAZIONE	
	Tipologia di intervento	Riferimenti normativi e programmatici
	Incentivi alle imprese per favorire l'occupazione di particolari tipologie di lavoratori.	Il Decreto 167 del 24/01/2013 ha approvato l'Avviso pubblico per la concessione di aiuti a favore di imprese a sostegno dell'occupazione per l'anno 2013.

Tabella 6

6.	FORMAZIONE DEL CAPITALE UMANO E POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO	
	MISURE ANTICRISI E DI SOSTEGNO ALL'OCCUPAZIONE	
	(cassa integrazione, contratti di solidarietà, interventi per il reimpiego dei lavoratori: incentivi assunzioni e avvio di attività autonome, etc..)	
	FORMAZIONE DEL CAPITALE UMANO per tutto il territorio regionale	
	Tipologia di intervento	Riferimenti normativi e programmatici
	Finanziamento di progetti di formazione rivolti ad imprese che hanno sottoscritto contratti di solidarietà	L. 53/2000 art. 6 comma 4 D.D. n.3751 del 27 Luglio 2010, pubblicato sul Supplemento 91 del BURT n. 31 del 04/08/2010, che approva l'avviso pubblico per il finanziamento di progetti formativi rivolti alle imprese che hanno stipulato contratti di solidarietà
	Sostenere le iniziative a favore dei lavoratori, per aggiornare ed accrescere le loro competenze e a favore delle imprese, per svilupparne la competitività	L. 236/93 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, recante interventi urgenti a sostegno dell'occupazione art.9 <u>D.D n.1808 del 03/05/2012</u>

Allegato 2 Estratto dal Progetto BUILD del Comune di Livorno

POR CREO 2007 – 2013

Linea di intervento 5.3 “Attivazione di iniziative mirate di marketing finalizzate a promuovere le risorse endogene e ad attrarre investimenti esterni nei settori avanzati”

Linea A- SCHEDE DI PROGETTO (DELIBERA n.309 del 16/04/2012)

2.1.3 Presentazione Offerta localizzativa specifica

Predisposizione del pacchetto tipo relativo all’offerta localizzativa

Obiettivo specifico: *Analisi e identificazione del contesto di investimento*

Descrizione:

Dalla metà degli anni novanta fino alla metà degli anni duemila, l’attrazione di nuove realtà imprenditoriali sull’area livornese è stata attuata prevalentemente attraverso la messa a punto di un’offerta localizzativa molto competitiva in termini di condizioni economiche per l’acquisto o la locazione di immobili d’impresa e il contemporaneo impiego di finanziamenti pubblici destinati sia al potenziamento delle infrastrutture pubbliche che all’agevolazione degli investimenti privati a scopo produttivo. Tali interventi hanno consentito l’approntamento di vari pacchetti localizzativi:

- d’iniziativa pubblica da parte di PP.AA. locali (P.I.P. Picchianti promosso ed attuato dal Comune di Livorno)
- d’iniziativa pubblico-privata affidata a soggetti di diritto pubblico (Interporto A. Vespucci di Guasticce)
- d’iniziativa pubblico-privata affidata a soggetti di diritto privato (interventi di reindustrializzazione attuati da SPIL S.p.a. sia su Livorno che su Collesalveti - Vetreria Borma, Mobilificio Giannetti, Officine S. Marco, CMF)
- d’iniziativa privata (Porta a Terra, Porta a mare, Centro commerciale/direzionale Le fate, riqualificazione sito ex Ceramiche Industriali).

Dal momento:

- che le opportunità insediative create tramite i suddetti pacchetti localizzativi sono ad oggi esaurite, salvo alcuni spazi residui ancora da saturare,
- che gli Enti Locali non dispongono delle risorse necessarie per l’approntamento di nuovi pacchetti localizzativi d’iniziativa pubblica,
- che, peraltro, esiste un numero considerevole di immobili per l’impresa disponibili sul mercato a seguito della cessazione di numerose attività o di mutate esigenze di spazi operativi da parte di aziende che hanno visto considerevolmente ridotte le proprie necessità produttive a seguito della crisi economica generale, il Comune di Livorno, in collaborazione con la società partecipata SPIL, intende attuare azioni di marketing territoriale attraverso la definizione e la promozione di un’offerta insediativa basata:
- in parte sui beni compresi all’interno dei pacchetti localizzativi approntati nello scorso decennio che attualmente sono tornati sul mercato a seguito di cessazioni o trasferimenti aziendali (aree ex SPIL, aree Interporto, aree demaniali in ambito portuale da riassegnare);
- in parte su immobili di proprietà di privati che vengono proposti in vendita o in locazione sul libero mercato, con o senza il supporto di intermediari abilitati;
- beni che, se opportunamente trattati e promossi in forma unitaria, vengono a costituire un consistente e variegato portafoglio di immobili d’impresa spendibile per l’attrazione di investimenti esterni e in risposta alle esigenze di rilocalizzazione delle imprese interne al territorio.

L’acquisizione, su basi oggettive e documentate, e la messa a sistema di informazioni puntuali:

- sugli immobili disponibili tempo per tempo nell’area di riferimento;
- sulle loro caratteristiche e consistenze;
- sul contesto urbano ed extraurbano in cui si collocano;
- sulle condizioni economiche di offerta;

- sulle possibilità di un'eventuale loro trasformazione in risposta ad esigenze differenziate; intese a supportare le azioni di **scouting immobiliare** in favore delle imprese intenzionate a investire o a reinvestire (in caso di rilocalizzazione di imprese già presenti) sul territorio di riferimento.

Obiettivo specifico: *Descrizione degli elementi qualificanti dell'offerta in termini di specifici fattori localizzativi*

Descrizione:

Gli elementi qualificanti dell'offerta localizzativa presente nell'area livornese sono:

- come espresso nel DOS il sistema logistico (Porto, Interporto, Aeroporto), la vicinanza e la presenza dell'Università, la qualità di vita la disponibilità, già in essere, di un portafoglio di immobili d'impresa strutturato come offerta insediativa su iniziativa di SPIL; il progetto è stato avviato nel 2010 e consente di avere una panoramica ampia delle disponibilità dei beni offerti in vendita e/o in locazione nell'area di riferimento (**database già popolato e costantemente aggiornato**)
- la presenza di un soggetto a capitale misto pubblico-privato (SPIL S.p.A.) con comprovate competenze ed esperienze nello sviluppo immobiliare (reindustrializzazione), nel supporto all'insediamento e nella gestione di finanziamenti pubblici.

La società:

- ha già censito una parte consistente dell'offerta insediativa disponibile sul mercato e l'ha organizzata in modo sistematico in una logica di marketing territoriale
- ha creato una partnership con i principali operatori immobiliari locali del settore corporate per l'acquisizione delle segnalazioni
- dispone di una rete di contatti con i principali operatori pubblici e privati che detengono proprietà immobiliari
- conosce il mercato immobiliare locale e ne segue l'andamento, in particolare per quanto riguarda le dinamiche dell'offerta
- ha strutturato e testato un servizio di **scouting immobiliare** e servizi complementari a supporto all'insediamento denominato **InsediaIMPRESA**
- la valorizzazione dell'offerta insediativa attraverso la messa a disposizione di servizi di accompagnamento e facilitazione all'insediamento, che vanno dall'analisi della domanda e dell'offerta, all'individuazione delle soluzioni insediative più idonee a soddisfare i desiderata dell'investitore, all'eventuale analisi degli interventi di adeguamento dell'immobile prescelto per renderlo fruibile all'investitore, all'accompagnamento nell'espletamento delle pratiche autorizzative, all'individuazione di eventuali incentivi e forme di finanziamento a supporto dell'investimento.

Infine, la creazione di sistemi di circolazione e condivisione delle informazioni sull'offerta insediativa esistente (prevista nelle azioni di animazione e capacity building) contribuirà ad arginare il rischio che per semplice mancanza di conoscenza dell'offerta immobiliare esistente, si perdano concrete opportunità di insediamento.

Obiettivo specifico: *Stima dell'opportunità di investimento in termini economico-finanziari*

Descrizione:

Al momento non è possibile effettuare una stima in termini economico finanziari delle opportunità di investimento perché non si dispone di soluzioni insediative rispondenti ai requisiti dimensionali previsti dal decreto Regione Toscana n.4147/2011.

Obiettivo specifico: *Identificazione di target di potenziali investitori in termini di settori di riferimento e attività di impresa da proporre nell'ambito del PMU*

Descrizione:

Come descritto nel DOS, nel 2009 il Comune di Livorno ha istituito il "Tavolo dell'Innovazione" nel quale siedono rappresentanti delle istituzioni, delle associazioni datoriali ed esperti economici (Scuola Superiore Sant'Anna; Columbia University) conoscitori del sistema livornese. I lavori del Tavolo hanno portato all'individuazione di 4 aree strategiche per lo sviluppo locale:

- Economia del mare nei settori Logistica, Nautica, Tecnologia del mare;
- Economia Green nei settori Ambiente, Energia, Chimica;
- Manifatturiero nei settori Automotive, Meccanica, Scienze della vita;
- ICT/High Tech quale area strategica trasversale.

L'analisi svolta da OCO Global "Ricerca sul mercato degli investimenti in Toscana e nei comuni PIUSS – Parte B", su mandato della Regione Toscana, ha di fatto confermato le indicazioni del Tavolo Innovazione, identificando come strategici i seguenti settori:

- Ingegneria/ICT - in particolare per funzioni di business services;
- Logistica (marittima, domestica);
- Tecnologie marine (ambiente, robotica) - in particolare per funzioni di ricerca e sviluppo;
- Energia (eolico) e Agroalimentare - in particolare per funzioni di manufacturing;
- Call centres, in particolare per servizi finanziari, consumer electronics.

Al fine di massimizzare l'efficacia delle azioni di promozione, in parte già intraprese, il Comune intende affinare ulteriormente il target di investitori su cui puntare, andando a privilegiare le aziende esterne al territorio provinciale/regionale/nazionale **che hanno già rapporti di partnership/clientela/fornitura con aziende locali operanti nei settori target.**

L'idea di fondo è che tali aziende, intrattenendo già rapporti con operatori locali, siano più inclini a valutare positivamente l'ipotesi di apertura di un'unità produttiva nel territorio livornese, ove sussistano condizioni particolarmente favorevoli quali la presenza di più partner/clienti/fornitori nella medesima area.

Obiettivo specifico: *Identificazione e inserimento delle opportunità fisiche (aree industriali e fabbricati) presenti nei territori PiuSS secondo le indicazioni dell' "avviso finalizzato alla rilevazione di opportunità di insediamento in Toscana nella banca dati delle opportunità localizzative" (decreto n.4147/2011)*

Descrizione:

Nel database della Regione, al momento, non risultano censite opportunità insediative rispondenti ai requisiti dimensionali previsti dal decreto Regione Toscana n.4147/2011, ovvero aree con destinazione d'uso produttiva e/o direzionale con superficie fondiaria di almeno 5.000 mq e/o edifici con medesima destinazione con superficie utile lorda di almeno 2.000 mq. A tale proposito si è rilevato, innanzitutto, che il mancato inserimento nel data base regionale di soluzioni insediative delle dimensioni richieste non implica necessariamente la totale assenza di questo tipo di soluzioni sul territorio di riferimento; infatti chi detiene questa tipologia di immobili non sempre è disposto a rendere pubbliche informazioni inerenti la titolarità dei beni offerti in vendita o in locazione e le relative condizioni economiche, preferendo trattare tali operazioni in via riservata. L'area livornese, ciò nonostante, risulta molto interessante sotto il profilo delle opportunità insediative, che risultano essere consistenti e molto variegate per tipologia e dimensioni. Quindi, pur non essendo numerosi gli spazi dimensionati rispondenti ai parametri del decreto 4147/2011, il patrimonio locale di immobili a destinazione aziendale rappresenta sicuramente una leva di attrazione per le imprese interessate ad investire in loco. Nella fattispecie, l'offerta localizzativa dell'area livornese è costituita da:

- Immobili di proprietà del Comune di Livorno
- Immobili di proprietà SPIL
- Immobili di proprietà Interporto A. Vespucci
- Immobili demaniali disponibili in ambito portuale
- Immobili inseriti nell'Osservatorio dell'offerta insediativa locale gestito da SPIL: il portafoglio di immobili ad oggi censito è costituito da spazi a destinazione produttiva, logistica, commerciale ed a servizi, distribuiti nell'area livornese (Comuni di Livorno e Collesalveti) per un ammontare di **circa 200.000 mq. di superficie coperta.**

Per quanto l'attività di censimento effettuata da SPIL non sia ancora completamente esaustiva, nell'Osservatorio risulta registrata la maggior parte degli immobili di impresa del territorio; in particolare sono presenti prevalentemente capannoni di piccolo taglio, fino a 500 mq, pari al 39% del totale. Discreta è anche la dotazione di capannoni di taglio medio-grande: gli spazi di superficie coperta compresa tra 500 e 1.000 mq rappresentano infatti il 21% del totale. Un ulteriore 26% è rappresentato da superfici comprese tra 1.000 e 2.000 mq. L'offerta di immobili di taglio grande, da 2.000 a 5.000 mq e oltre 5.000 mq, copre, invece, il restante 14%. Il Comune di Livorno, patrocinando l'Osservatorio SPIL, intende estenderne la portata e la spendibilità in un'ottica di marketing d'area. Il database è oggi alimentato attraverso le segnalazioni di immobili offerti sul mercato da parte di proprietari, costruttori e di varie agenzie immobiliari specializzate nel settore del corporate real estate, appositamente convenzionate con SPIL. L'obiettivo è quello di allargare il fronte dei segnalatori, attraverso la collaborazione dei soggetti pubblici che dispongono direttamente di aree produttive (Interporto e Autorità Portuale) e delle Associazioni di categoria, che, per lo stretto contatto con le imprese locali, sono spesso a conoscenza di un'offerta immobiliare ulteriore, che solitamente non passa attraverso il circuito delle agenzie immobiliari.