



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

PORTI, TERRITORIO E SVILUPPO LOCALE:

Possibili impatti economici del progetto Darsena Europa del Porto di Livorno

Leonardo Piccini, Patrizia Lattarulo, Giuseppe Gori



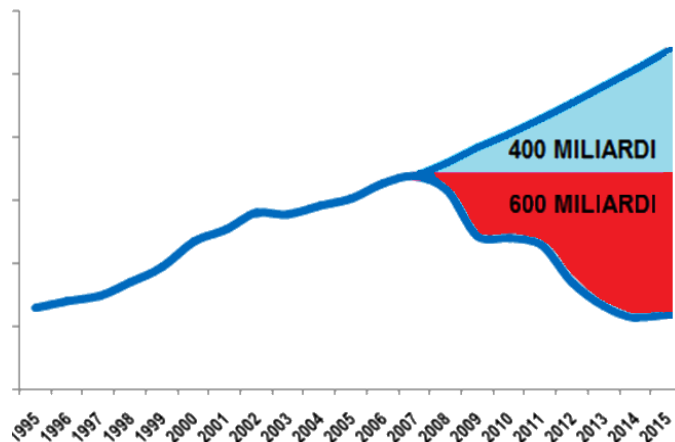
XXVIII Conferenza AISRE - Cagliari, 21.09.17

Il contesto di riferimento

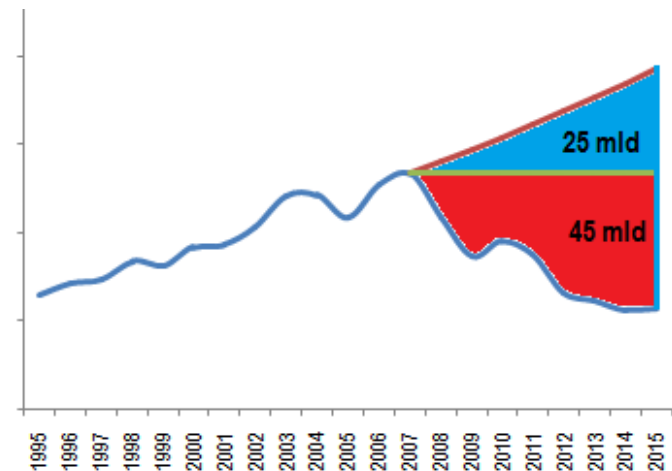
La crisi degli ultimi anni ha minato la **capacità di investimento** del sistema, tanto sul fronte degli investimenti privati quanto di quelli pubblici.

Il rallentamento degli investimenti ha compromesso il **potenziale di crescita** del sistema socio-economico.

Gli investimenti mancati in Italia...



...e in Toscana



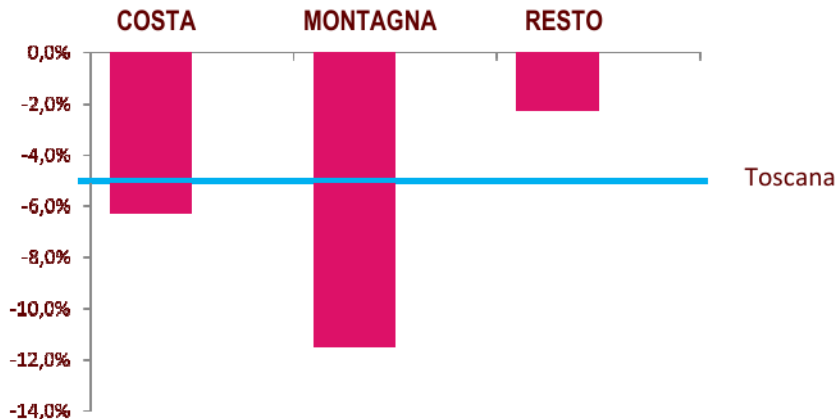
Fonte: stime IRPET

L'economia Livornese: area di crisi complessa

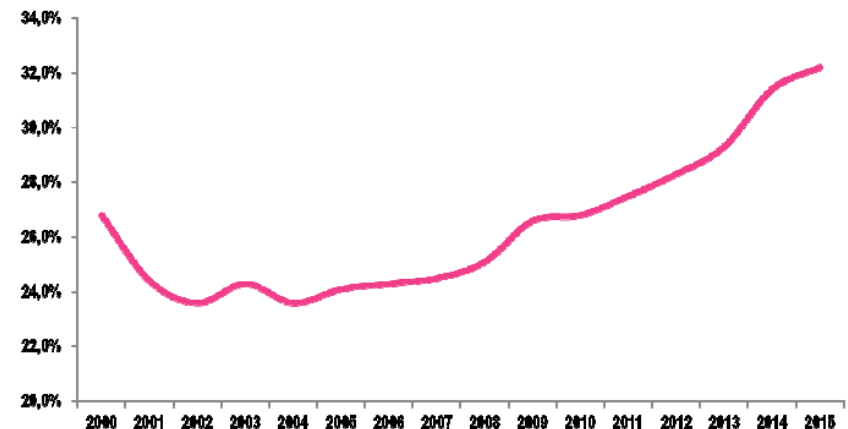
Negli anni della crisi le **disparità interne alla regione** sono tornate ad acuirsi, aumentando il già marcato differenziale di crescita fra l'area urbanizzata centrale e le aree della costa e della montagna.

In particolare, Livorno, Piombino e Massa (non a caso sedi dei tre principali porti toscani) sono state identificate come **aree di crisi** e oggetto di specifiche **politiche di rilancio economico**.

Variatione del PIL 2008/2014



Indice di disparità territoriale



Fonte: stime IRPET

La specializzazione logistica

L'area Livornese vede nella presenza del porto un **fattore di specializzazione** rilevante, sia in termini di imprese che di addetti.

Le imprese di **logistica** collocate nell'area rappresentano un elemento chiave per l'efficiente presenza del sistema produttivo toscano sui mercati internazionali.

Attività di logistica nella provincia, SLL e comune di Livorno (addetti e unità locali, 2014)

	Provincia LI	% su Totale	SLL Livorno	% su Totale	Comune di Livorno	% su Totale	Totale Toscana
Addetti settore Logistica	5765	18,0%	4849	15,2%	4106	12,9%	31947
Addetti totali	94554	8,3%	49617	4,3%	42399	3,7%	1143200
Unità Locali settore Logistica	873	13,8%	670	10,6%	566	8,9%	6337
Unità Locali totali	27847	8,0%	13968	4,0%	12624	3,6%	348330

Fonte: ISTAT

Accessibilità e competitività territoriale

L'**infrastruttura portuale** è a servizio non solo del sistema Toscano ma (potenzialmente) dell'Italia Centrale e si deve parimenti confrontare con il sistema portuale nazionale e internazionale.

FIGURA 15: ACCESSIBILITÀ AI PORTI DELLA RETE CORE

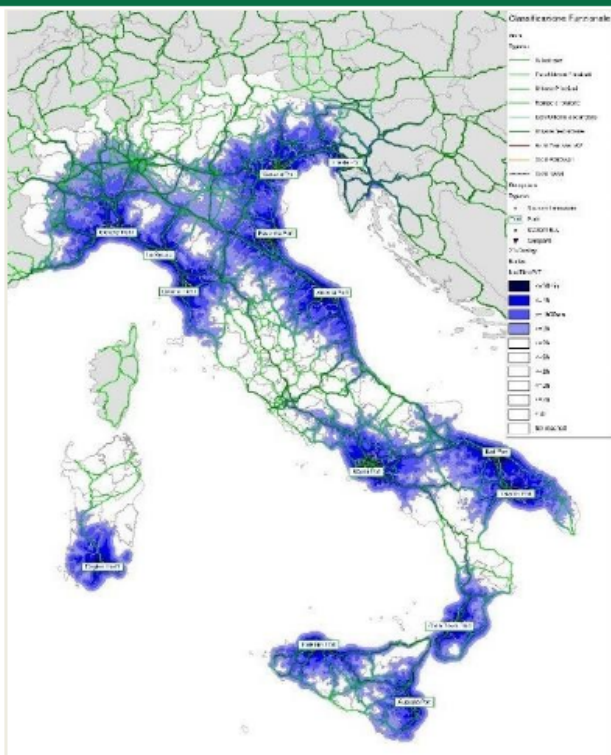
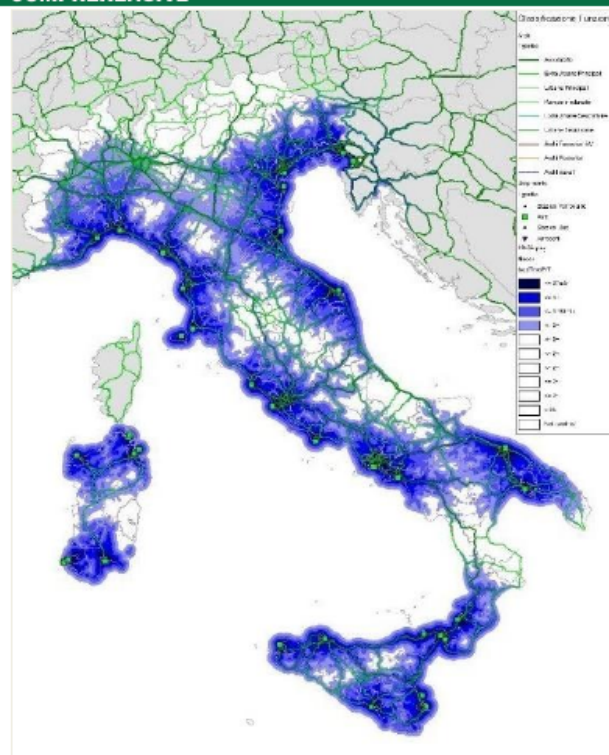


FIGURA 16: ACCESSIBILITÀ AI PORTI DELLE RETI CORE E COMPREHENSIVE



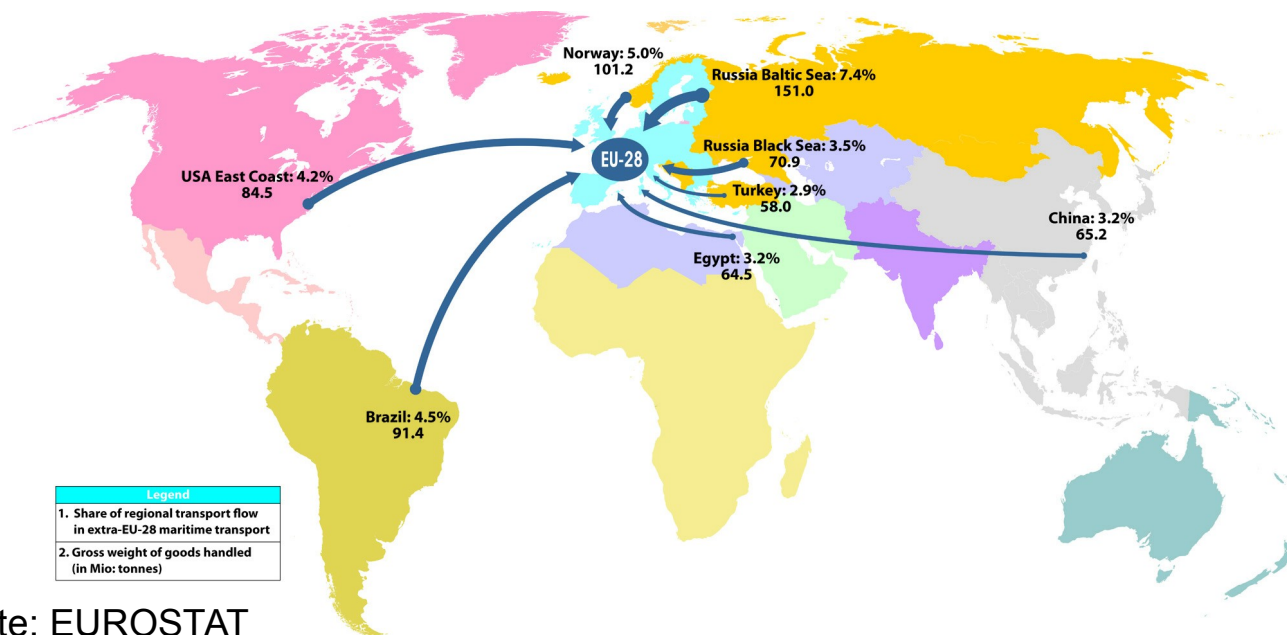
Fonte: Ministero dei Trasporti

Lo scenario internazionale del trasporto marittimo

La **centralità del Mediterraneo** nelle rotte mondiali rappresenta un'opportunità sia per le merci con origine o destinazione in EU sia per i transiti E/O e N/S. L'allargamento del canale di Suez (2015) ha rafforzato questa centralità in competizione con la rotta via Panama.

In questo scenario i porti mediterranei prevedono ingenti **investimenti infrastrutturali** sia sulla sponda nord che su quella sud.

Principali partner per il commercio via mare dei paesi EU



Fonte: EUROSTAT

Il progetto Darsena Europa: un po' di storia

Aprile 2014: studio di fattibilità della prima fase della piattaforma europa del Porto di Livorno (propedeutica al nuovo PRP)

Marzo 2015: approvazione del nuovo PRP del Porto di Livorno (sostituisce il vecchio PRP del 1953, ancora vigente al netto di varianti, ed adeguamenti tecnici funzionali)

Maggio 2015: piano economico e finanziario (studio OSC)

Gennaio 2016: pubblicazione del bando di gara per la realizzazione della prima fase della piattaforma europa prevista nel nuovo piano regolatore portuale (scadenza 22.03.2016)

Proroga dei termini al 30.06.2016, 30.09.2016, 15.12.2016, 31.05.2017 e 29.09.2017

Luglio 2017: Revoca definitiva del bando e presentazione della revisione del progetto

Il Progetto Darsena Europa nella prima versione

Durata della concessione: 50 anni (Progettazione, Costruzione e Gestione)

Prima fase: realizzazione del terminal contenitori, delle opere foranee di protezione e della nuova imboccatura portuale

Successivamente: terminal autostrade del mare e terminal petroli

Struttura funzionale attuale



Fonte: Autorità Portuale

Struttura funzionale prevista



Il progetto Darsena Europa: la prima fase

Caratteristiche infrastrutturali:

Banchina Nord 900 m
Profondità di calcolo – 20m
Profondità dragaggio – 16m

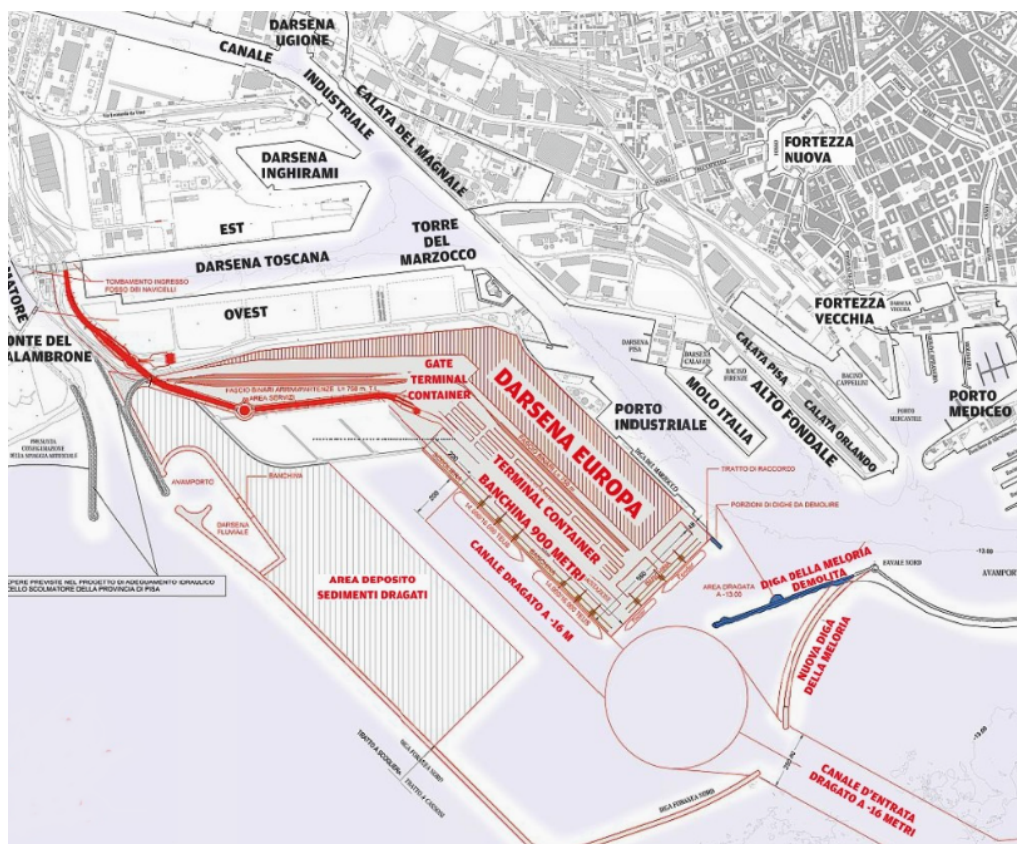
Banchina Ovest 550 m
Profondità di calcolo – 13m
Profondità dragaggio – 13 m

Superficie terminal: 67 ha

Capacità: 1.6 mln TEU

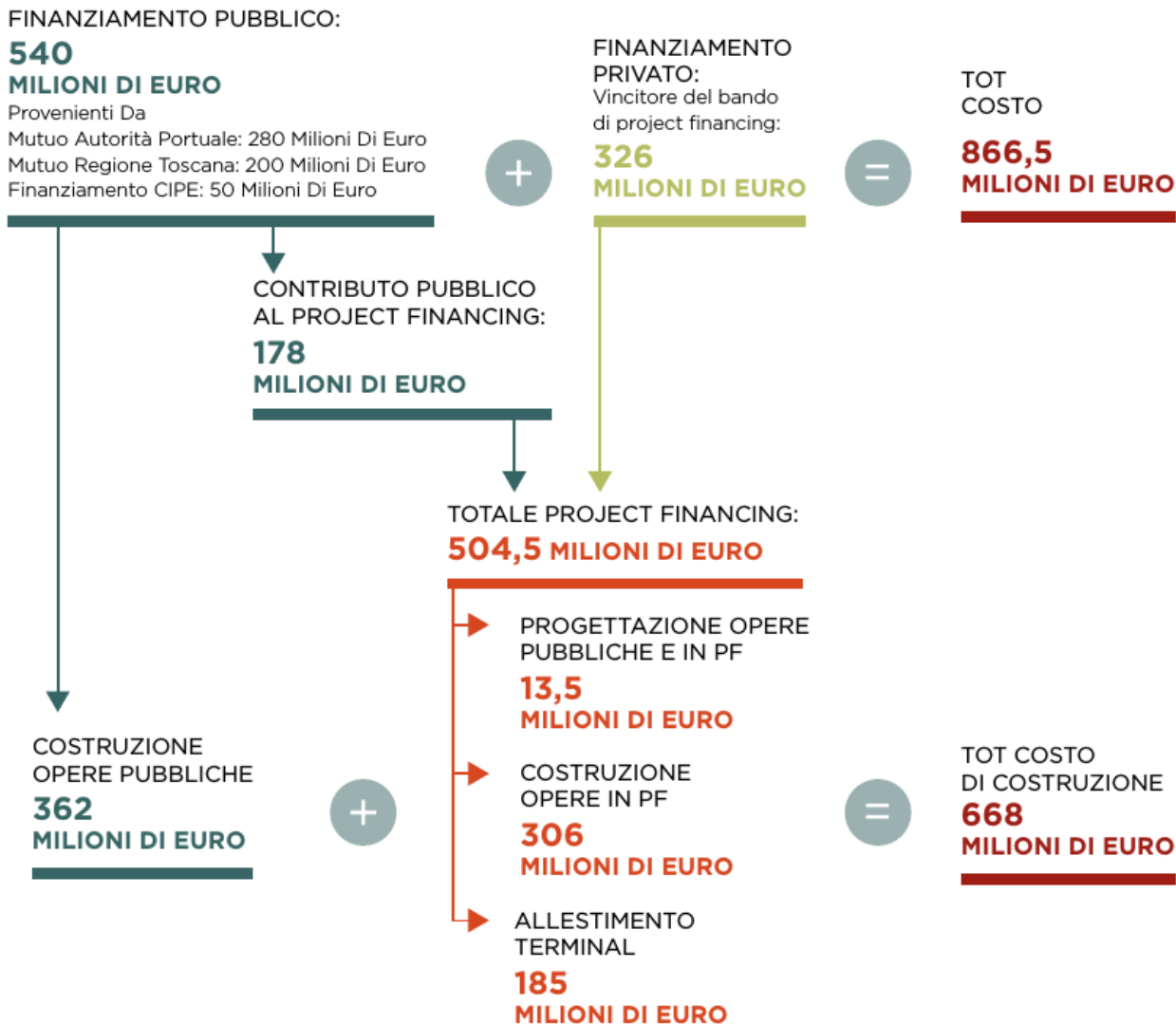
Treni blocco sino a 750 m
direttamente sulla linea tirrenica.

Nuova viabilità di accesso al
Terminal direttamente collegata
alla FI-PI-LI



Fonte: Autorità Portuale

Darsena Europa: struttura del project financing

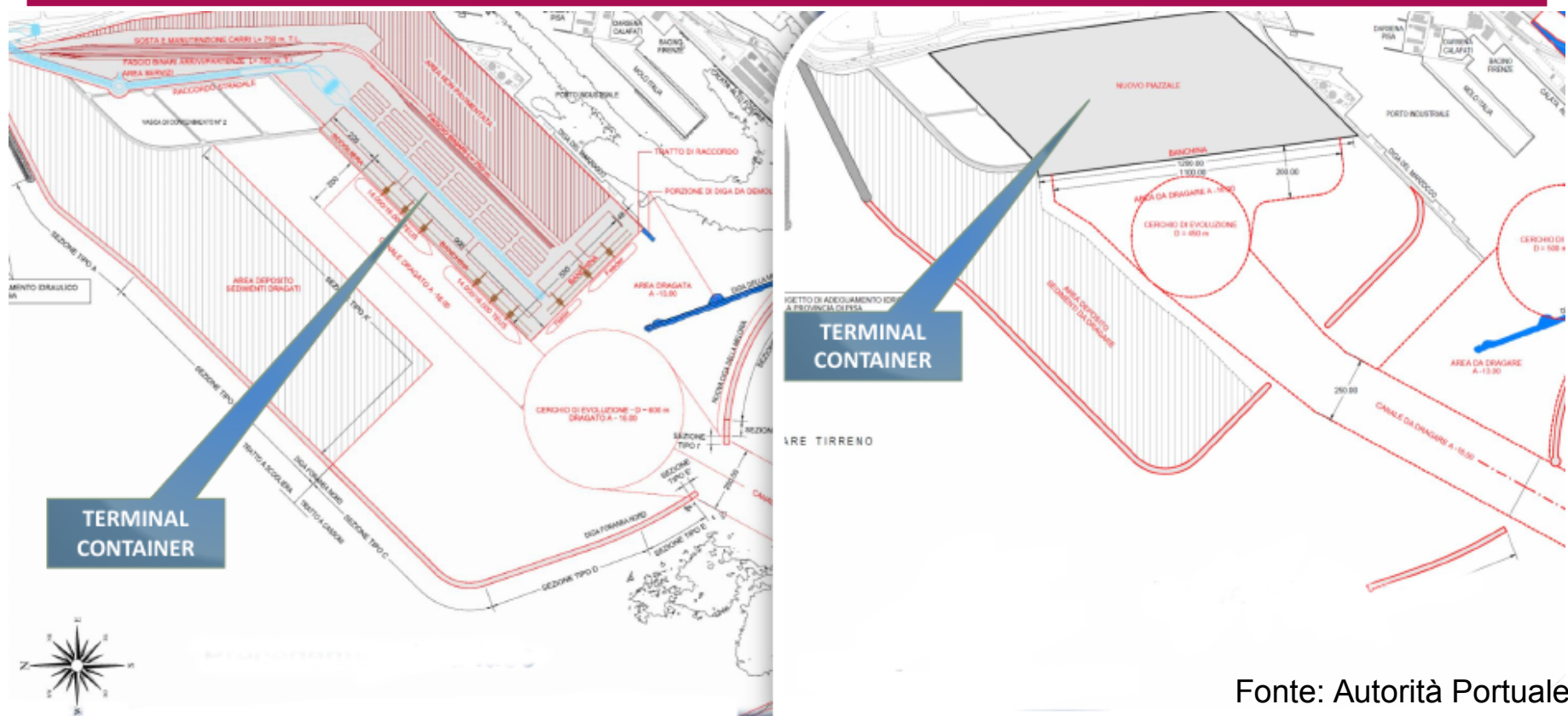


Fonte: Autorità Portuale

Fattori di rischio nel contesto internazionale e locale

- Aleatorietà delle **proiezioni della domanda** internazionale di traffico merci
- Nuove **strategie dei player internazionali** (fine del gigantismo?)
- Difficoltà nel reperire **partner privati** per il Project Financing
- Necessità di **accelerare i tempi** per contrastare gli effetti della crisi sull'economia locale
- Mutamenti nella **normativa ambientale**
- **Riforma del sistema portuale e PSNPL**
- Stagione nazionale della **Project Review**

Il nuovo progetto Darsena Europa



Fonte: Autorità Portuale

La **nuova prima fase** prevede la realizzazione di una banchina di 1200 metri contro i 900 dell'attuale progetto e una profondità che da 16 metri potrà spingersi fino a 20. Il terminal si estenderà su una superficie di 62 ettari, che senza più la necessità di lasciarne una parte libera, non pavimentata, per il deposito dei sedimenti, di fatto si tradurrà in una capacità di 1,6 MLN TEU.

Impatto economico di breve periodo: le ipotesi

A fronte di un costo complessivo per infrastrutture di 667 milioni di euro con la precedente ipotesi, la stima della **nuova soluzione si attesta intorno a 467 milioni**, cioè 200 milioni in meno. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un **costo complessivo stimato pari a 662 milioni di euro** (contro gli 862 iniziali).

Il **cronoprogramma** stimato della nuova proposta prevede un totale di 5 anni per completare sia le opere di protezione che il terminal contenitori.

Interventi	Costo (MLN Euro)
Dragaggi	90
Banchine	94
Dighe	77
Impianti	23
Piazzali	183
Allestimento	195
Totale	662

Fonte: Autorità Portuale

Impatto economico di lungo periodo: le ipotesi

Le **ipotesi** che sottendono alla stima prevedono (in uno scenario cautelativo) che la realizzazione della nuova darsena consenta al Porto di crescere al ritmo di crescita atteso del commercio mondiale nei prossimi anni (pari a circa il **3.6% annuo**).

In particolare, il nuovo terminal container, dalla capacità massima di 1.6 milioni di TEU, consentirà una maggiore operatività del Porto nel segmento contenitori. La ripartizione del traffico container fra transshipment e hinterland è mantenuta costante nel tempo (anche qui, in ottica cautelativa). Il **valore aggiunto generato dal transito di un container** è pari a 50 euro per il transshipment, 300 euro per il transito da/verso l'hinterland e 2300 per la lavorazione in loco.

Per la metodologia di stima si rimanda a Isfort-Confcommercio (2015).

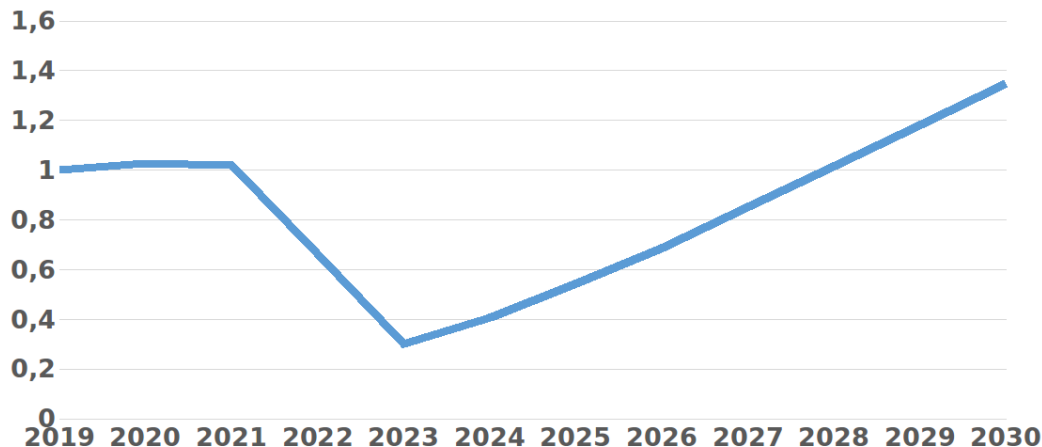
INCREMENTO DELLA PRODUZIONE DEL PORTO DI LIVORNO A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELLA DARSENA EUROPA (Milioni di euro correnti)

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
22,2	45,2	69,0	93,6	119,2	145,6	173,0	201,5	230,9

Fonte: stime IRPET

Impatto economico: risultati

Impatto sul PIL della provincia di Livorno, valori %

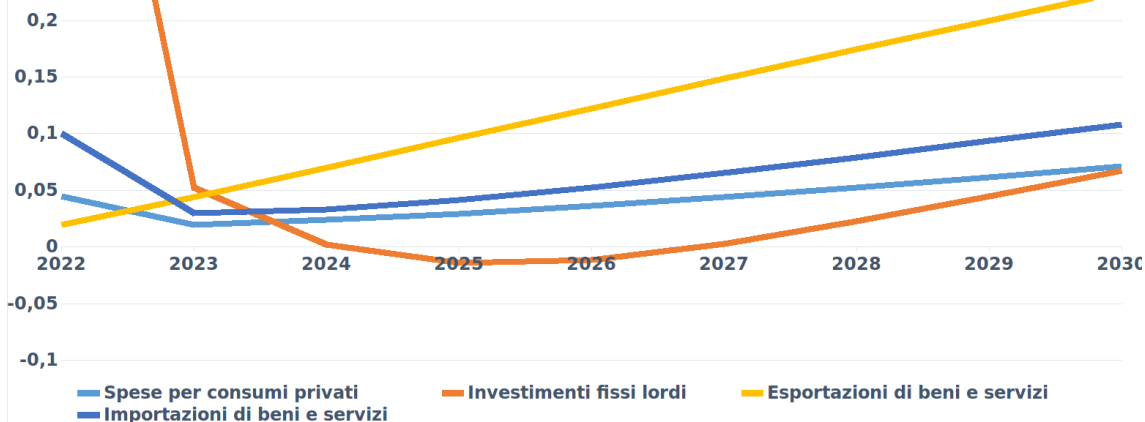


L'impatto della fase di investimento è un **impatto di breve periodo**, pari a una media annua dello 0,9% del PIL provinciale (0,1% a livello regionale).

L'**impatto di medio/lungo periodo** è soggetto a un maggior grado di aleatorietà e pari, in media, allo 0,08% nel caso in ambito regionale e allo 0,77% all'interno della provincia.

L'effetto sul valore aggiunto regionale è determinato dalla **dinamica positiva dell'export regionale**, legato all'incremento dell'esportazione di servizi portuali e in parte minore, se pur significativa, dall'incremento dell'export di altri settori.

Impatto sulle componenti del conto risorse-impieghi, Toscana, valori %



Fonte: stime IRPET

- L'allungamento dei tempi di realizzazione di investimenti infrastrutturali di grandi dimensioni è causa di **inefficienza** sia a causa dei mutamenti nel contesto che per i costi nascosti connessi ai ritardi.
- Gli investimenti infrastrutturali possono costituire uno strumento efficace per il rilancio dei motori di **sviluppo locale**, sfruttando le **specializzazioni funzionali** esistenti.
- In uno scenario dove il futuro presenta ampi margini di **incertezza** anche nel breve periodo è necessario garantire uno spazio di **flessibilità** per poter ricalibrare il progetto senza necessariamente dover ripartire dall'inizio della procedura.

Grazie per l'attenzione!

leonardo.piccini@irpet.it