



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Valutazione delle ricadute economiche e occupazionali delle attività dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci

Firenze, Febbraio 2021

RICONOSCIMENTI

Il Rapporto è stato curato da Leonardo Piccini, all'interno dell'Area Economia pubblica e territorio coordinata da Patrizia Lattarulo.

Editing a cura di Elena Zangheri.

Indice

Premessa	5
Capitolo 1: IL CONTESTO SOCIOECONOMICO DELLA COSTA TOSCANA	7
Capitolo 2: L'EVOLUZIONE DELLE IMPRESE TOSCANE DELLA LOGISTICA	13
Capitolo 3: IL TRASPORTO MERCI NELL'AREA DELLA COSTA E IL RUOLO DELL'INTERMODALITÀ	17
Capitolo 4: IL RUOLO DELL'INTERPORTO NEL SISTEMA PRODUTTIVO REGIONALE	23
Capitolo 5: L'IMPATTO ECONOMICO ED OCCUPAZIONALE DELL'INTERPORTO	29

Premessa

L'obiettivo del lavoro è quello di delineare l'impatto economico ed occupazionale dell'Interporto toscano Amerigo Vespucci. A tal fine, oltre all'analisi attraverso la tradizionale modellistica Input/Output dell'IRPET (che consente di esplicitare gli effetti di attivazione diretta e indiretta che l'operatività dell'interporto produce sui diversi settori produttivi), si cercherà di descrivere il contesto economico all'interno del quale l'interporto si trova ad operare (in particolare, il sistema logistico regionale, la realtà economica della costa toscana, gli scenari locali ed internazionali del trasporto merci), in modo da restituire in maniera esaustiva il ruolo dell'interporto nelle diverse componenti del sistema economico toscano che lo interessano.

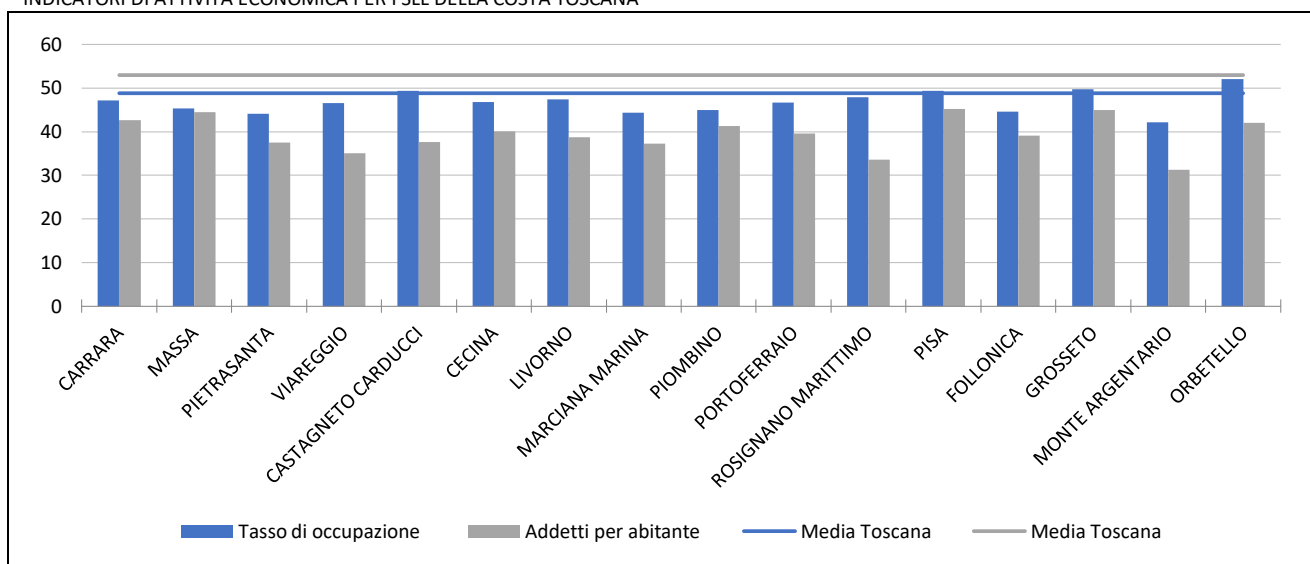
Il lavoro è quindi articolato secondo il seguente schema: nel primo capitolo si evidenzieranno le principali tendenze che caratterizzano l'area della costa Toscana tanto nelle sue componenti strutturali che nei trend di breve/medio periodo (dinamiche demografiche e di impresa, specializzazioni produttive, infrastrutturazione e accessibilità, grado di apertura internazionale). Il secondo capitolo è dedicato alla descrizione dell'evoluzione del comparto collegato alla logistica (spedizionieri, imprese di trasporto e magazzinaggio, grandi operatori infrastrutturali) e della loro distribuzione sul territorio toscano in termini di numero di imprese, addetti, fatturato. Nel terzo capitolo, partendo dai più recenti dati disponibili, si analizzeranno la domanda e l'offerta di trasporto merci con particolare riferimento all'area della costa toscana e il ruolo delle infrastrutture di interscambio modale. Il quarto e il quinto capitolo analizzano infine il ruolo dell'interporto nel sistema produttivo regionale come snodo della piattaforma logistica toscana e quale contributo questo possa fornire all'efficientamento del sistema produttivo regionale, guardando anche alle sinergie con i grandi progetti di investimento in corso di realizzazione (Darsena Europa, infrastrutture ferroviarie e stradali, masterplan aeroportuali) e quantificando l'impatto economico ed occupazionale dell'interporto grazie alla modellistica Input/Output sviluppata da IRPET, esplicitando l'attivazione economica diretta e indiretta generata dall'interporto tanto dalla sua operatività attuale che dai progetti di investimento.

Capitolo 1 IL CONTESTO SOCIOECONOMICO DELLA COSTA TOSCANA

L'economia della costa toscana ha mostrato, fin dal periodo del decollo industriale, caratteristiche peculiari rispetto al modello dominante: lo sviluppo per distretti di piccola impresa ha caratterizzato fin dalle origini la Toscana centrale (a partire da Prato e Santa Croce), mentre la costa è stata trainata dalla presenza di grandi impianti industriali a prevalente partecipazione pubblica e dalle attività legate al turismo. Quando il sistema dell'impresa pubblica è andato in crisi, il motore turistico, pur molto cresciuto, non è riuscito a compensare del tutto l'indebolimento delle attività manifatturiere e oggi l'economia della costa si caratterizza soprattutto per un deficit di capacità di creare opportunità di lavoro rispetto alla Toscana centrale. La questione che resta aperta è se questi fattori localizzativi, che distinguono i sistemi della costa da quelli del resto della regione e, che nei diversi momenti della storia economica di quelle aree hanno favorito l'insediamento di attività diverse, possano rappresentare oggi un fattore di stimolo o di freno allo sviluppo.

In linea generale, nel corso della storia la vicinanza del mare ha rappresentato un evidente elemento di vantaggio per famiglie e imprese e, ancora oggi, in Italia questo fattore sembrerebbe avere ancora un ruolo positivo nello spiegare i livelli di sviluppo raggiunti dai diversi sistemi locali: le analisi condotte, ad esempio, sui tassi di occupazione dei sistemi locali del paese mostrano come, una volta tolto l'effetto regionale, essi siano fortemente connessi con la presenza del mare (Unioncamere 2019¹) Questa relazione non è verificata in Toscana in cui i sistemi della costa sembrerebbero, invece, avere caratteristiche opposte. In particolare in tali sistemi il tasso di occupazione risulta essere particolarmente basso, spesso addirittura inferiore a quello medio nazionale, facendo del problema occupazionale il problema principale dell'area: questa caratteristica coinvolge praticamente tutti i sistemi locali del lavoro della costa toscana.

Grafico 1.1
INDICATORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA PER I SLL DELLA COSTA TOSCANA



Fonte: ISTAT

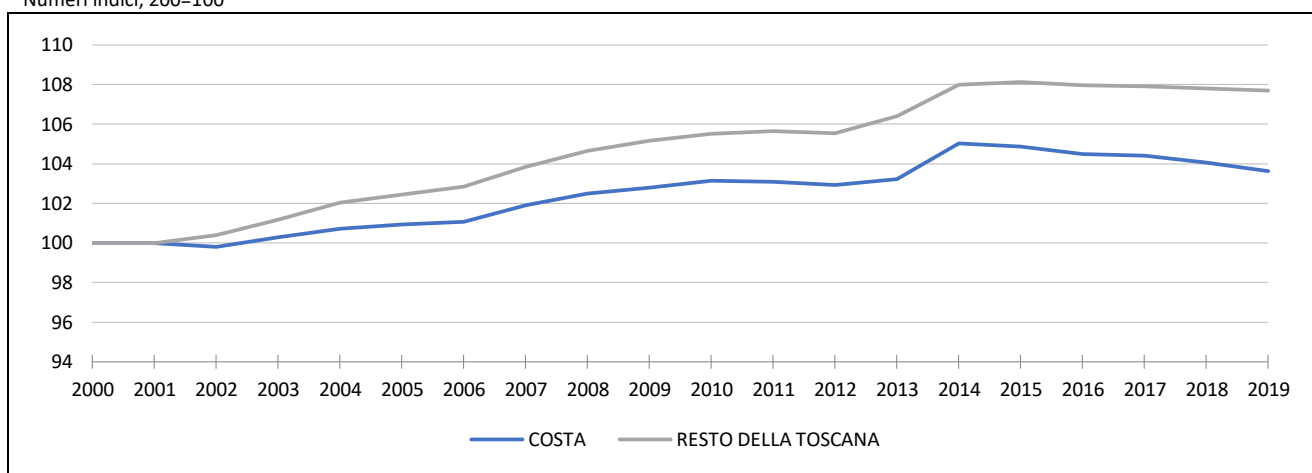
Per dare un'idea del significato di questo basso tasso di occupazione è sufficiente segnalare che, per avere lo stesso numero di occupati per abitante che ha in media la Toscana, la costa ne dovrebbe averne ben 14mila in più. Il quadro risulterebbe, però, assai più problematico se il riferimento fosse non tanto all'occupazione (che come noto si riferisce ai residenti e quindi attribuisce all'area anche i residenti che lavorano in altre aree), quanto agli addetti presenti nell'area. Il dato, derivante dal Censimento industria e servizi, è incompleto in quanto manca l'agricoltura, ma ci direbbe che, per avere gli stessi addetti per

¹ Unioncamere, VIII Rapporto Economia del mare, 2019.

abitante della Toscana, alla costa mancherebbero 26mila posti di lavoro, che arriverebbero ad oltre 110mila se il riferimento fosse il livello di addetti per abitante del SLL di Firenze (che presenta il valore più elevato a livello regionale).

Dal punto di vista della dinamica demografica, la Toscana costiera, a causa della sua ridotta capacità di offrire occasioni di lavoro, ha progressivamente perso peso sul totale regionale, essendo la sua attrattività nei confronti di flussi migratori in ingresso molto più debole di quella esercitata dall'area centrale. Ciò si è tradotto anche in un più marcato processo di invecchiamento dei suoi residenti, fenomeno questo che in genere non favorisce l'attivazione di nuovi sentieri di sviluppo. La maggiore presenza di popolazione anziana, tuttavia, è anche frutto dell'attrazione esercitata da alcune aree turistiche verso le residenze elettive di persone non più attive sul mercato del lavoro, provenienti da fuori regione o dall'estero. Nei venti anni compresi fra 2000 e il 2019, la Toscana costiera è cresciuta complessivamente del 3,6% contro il 7,6% del resto della regione.

Grafico 1.2
DINAMICA DEMOGRAFICA DELLA TOSCANA PER AREA
Numeri indici, 200=100



Fonte: ISTAT

Al suo interno, i sistemi locali che si sono dimostrati più dinamici sono stati quelli con un più spiccato carattere turistico-residenziale (Elba, costa livornese, costa grossetana, Versilia). Di contro, le dinamiche più stagnanti hanno interessato le aree più marcatamente urbane, e quindi l'area di Pisa e Livorno, insieme a quelle colpite da crisi manifatturiere di lungo periodo (Massa-Carrara e Piombino).

Tabella 1.3
DINAMICA E STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE PER SISTEMA LOCALE COSTIERO

SLL	Var. Pop. 2000/2020	Indice di vecchiaia	% pop. straniera
MASSA	3,2%	229,3	6,6%
PIETRASANTA	-4,4%	272,0	5,7%
VIAREGGIO	4,2%	223,6	6,3%
CASTAGNETO CARDUCCI	8,8%	225,4	14,0%
CECINA	8,9%	221,4	8,2%
LIVORNO	1,9%	217,8	7,3%
MARCIANA MARINA	1,2%	341,8	8,3%
PIOMBINO	0,7%	272,9	9,1%
PORTOFERRAIO	11,0%	221,9	9,8%
ROSIGNANO MARITTIMO	1,5%	252,1	6,7%
PISA	4,4%	211,0	9,7%
FOLLONICA	1,1%	263,3	9,9%
GROSSETO	11,5%	224,5	9,6%
MONTE ARGENTARIO	2,1%	264,0	6,4%
ORBETELLO	0,8%	286,5	8,1%
TOSCANA	6,6%	209,8	10,8%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La Toscana costiera soffre quindi di un sistema produttivo più debole di quello della Toscana centrale, che non riesce a produrre sufficienti opportunità di lavoro e di reddito. Questa caratteristica è leggibile sia nel

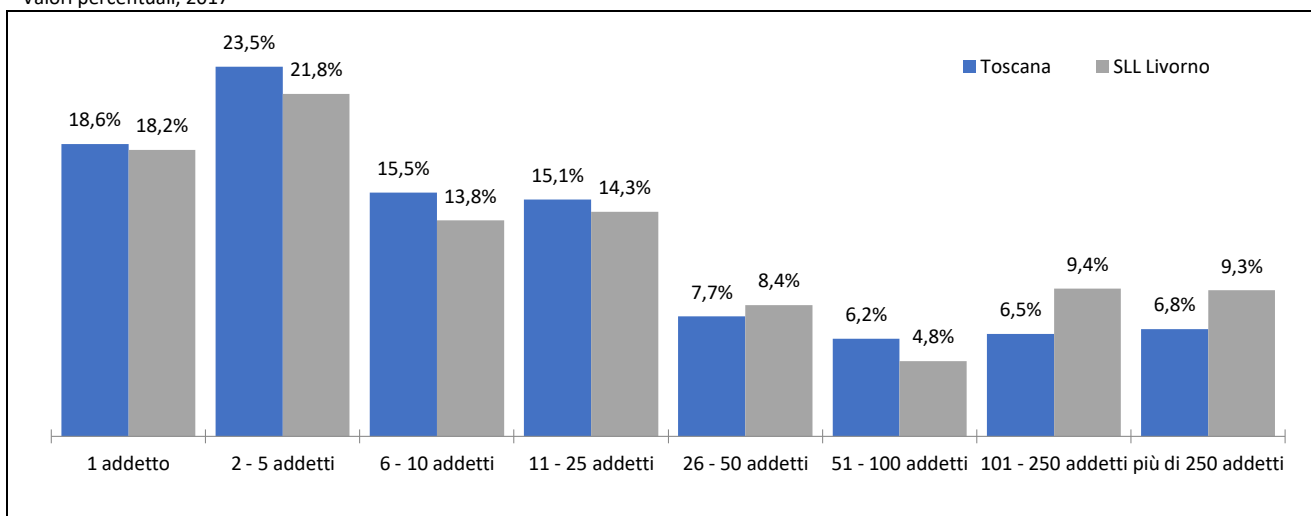
più basso tasso di attività della popolazione con età compresa fra 15 e 64 anni (51% contro 53% della Toscana non costiera), sia nel più alto tasso di disoccupazione (7,2% contro 6,5%) . Al suo interno, tuttavia, l'area urbana costiera di Pisa e Livorno (insieme a Massa-Carrara) è caratterizzata positivamente da un tasso di attività più alto delle aree più spiccatamente turistiche, in cui l'occupazione tende ad essere più stagionale e meno regolare. In questo ambito i rileva tuttavia una forte distanza tra Pisa, che ha un tessuto produttivo più terziario, anche ad elevata specializzazione, e Livorno, in cui la crisi di lungo periodo di alcune grandi imprese determina un tasso di attività inferiore (50,9% contro 52,6%) e un tasso di disoccupazione superiore (6,9% contro 6,2%).

È quindi evidente che esiste sulla costa un problema di sottoccupazione piuttosto rilevante, solo in parte risolto, attraverso attività lavorative esercitate fuori dal sistema locale di residenza, frutto di una specializzazione residenziale presente nei sistemi locali della costa, ma anche di una difficoltà storica di sviluppo autonomo dell'area.

Tra i territori della costa Toscana, Livorno è un'area che presenta rilevanti fattori di complessità dal punto di vista della struttura e delle dinamiche economiche, che mettono in luce alcuni specifici elementi critici. Si tratta infatti di un'area che mostra forti caratteri urbani, ossia è caratterizzata da un orientamento ai servizi alla persona e alle imprese. Allo stesso tempo, però, Livorno è ancora fortemente legata alla presenza industriale che l'ha contraddistinta rispetto agli altri sistemi urbani toscani e che ne ha permesso il sentiero di sviluppo nel lungo periodo, in particolare in settori dell'industria pesante e a forte intensità di capitale quali la cantieristica navale, la produzione di veicoli e loro parti, la chimica, l'energetico.

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 di trasporto (in misura 3,4 volte superiore), la produzione di energia, l'industria delle macchine e apparecchiature elettriche. 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 (10%, contro una media toscana del 7%), mentre le imprese con meno di 10 addetti impiegano il 53% degli addetti totali, contro una media toscana del 57%.

Grafico 1.4
DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DIMENSIONALE, SLL LIVORNO VS TOSCANA
Valori percentuali, 2017



Fonte: ISTAT

La presenza industriale ha consentito a Livorno di raggiungere livelli di produzione del reddito relativamente elevato, ma i caratteri che l'hanno contraddistinta hanno fatto di Livorno una "economia di

transito” (IRPET, 2010²) di beni e servizi, che tuttavia hanno ricadute positive in termini di reddito distribuito sul territorio relativamente basse nel confronto con gli altri sistemi produttivi toscani, quali ad esempio quelli distrettuali e di piccola e media impresa che caratterizzano altri territori regionali.

In altre parole, il sistema produttivo livornese ha mostrato e continua a presentare una specializzazione in settori capital-intensive e land intensive³, quali quelli dell’industria pesante, che hanno un minor impatto positivo sulla domanda di lavoro rispetto alla media dei settori economici. Tale natura va a riflettersi nella distribuzione del reddito nel territorio: ciò è andato a tradursi in una debolezza nel reddito disponibile e conseguentemente nella capacità di spesa delle famiglie residenti. Il dato sui consumi delle famiglie, che mostra un forte gap rispetto al valore toscano, ne è la dimostrazione.

Tabella 1.5
VALORE AGGIUNTO, CONSUMI DELLE FAMIGLIE E EXPORT ESTERO
Valori in Euro pro-capite anno 2018

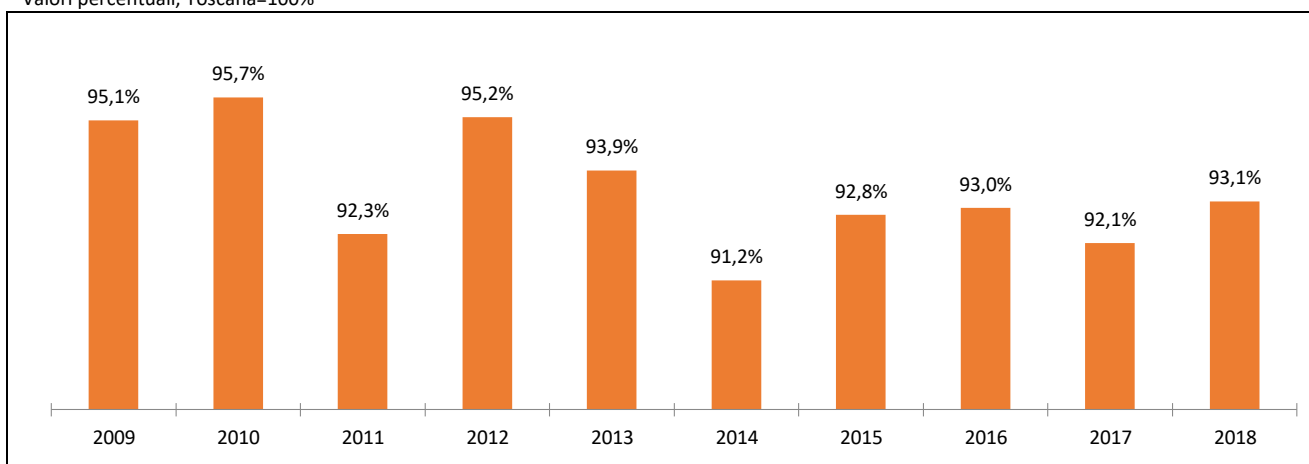
	SLL Livornese	Toscana
Valore aggiunto	26.002	27.918
Esportazioni al resto del mondo	6.959	9.842
Consumi delle famiglie	17.906	19.720

Fonte: elaborazioni IRPET

A questa peculiarità dell’area Livornese si aggiunge il fatto che le specializzazioni delle imprese industriali nel territorio sono, oggi, caratterizzate da una minore competitività, in termini di redditività o di costi per addetto, e ciò ha portato a situazioni di crisi, anche grave, per molte delle realtà produttive. Si tratta di un fenomeno che ha caratterizzato molte aree della Toscana costiera ma che in Livorno è particolarmente evidente. Basti pensare al settore dell’automotive, industria caratterizzante della struttura produttiva dell’area, che si è contraddistinta in negativo per le molte crisi industriali.

Il territorio livornese è pertanto, oggi, caratterizzato da forti situazioni di sofferenza nel proprio tessuto economico e sociale. Tali criticità derivano da una situazione di forte difficoltà nella base industriale, la quale rappresenta oggi l’eredità delle dinamiche di lungo e medio periodo e che oggi pone il sistema economico di fronte a criticità di natura sia settoriale sia territoriale. Si tratta di criticità che si sono evidenziate soprattutto a partire dagli anni della crisi, in cui il reddito procapite del sistema locale Livornese è andato via via a diminuire in relazione alla media regionale.

Grafico 1.6
VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE DELL’AREA LIVORNESE RISPETTO ALLA MEDIA TOSCANA
Valori percentuali, Toscana=100%



Fonte: elaborazioni IRPET

² IRPET, *Gli interventi per il rilancio della costa toscana*, 2010.

³ 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.

Quest'ultimo dato mostra che l'economia di Livorno non ha presentato quel grado di resilienza che invece ha caratterizzato altre parti della Toscana, che dopo un primo pesante impatto della crisi nel biennio 2008-2009 sono riuscite a recepire i timidi segnali di ripresa del periodo successivo.

In sintesi, si può affermare che l'area livornese presenta peculiarità nel suo tessuto economico che la differenziano dal resto della regione. Attualmente si tratta di un'economia a prevalente caratterizzazione terziaria, tipica delle aree urbane, con uno specifico orientamento verso le attività commerciali e della logistica, ma che conserva anche un comparto manifatturiero pur sempre rilevante, nonostante una persistente dinamica negativa che ha contribuito a trascinare il sistema locale in una condizione di crisi complessa, investendo settori produttivi, mercato del lavoro e condizioni sociali.

Nonostante la crisi strutturale che caratterizza l'area, essa mantiene il suo peso rilevante sul contesto regionale, sia in termini demografici (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) che, soprattutto, economici (il sistema locale livornese concorre per quasi il 5% alla formazione del PIL toscano e per il 4% alle esportazioni regionali) e strategici (presenza del porto e di altre grandi infrastrutture logistiche ed energetiche). Ciò implica che, la persistenza di una grave condizione di crisi dell'area avrebbe serie ricadute non solo sul popoloso sistema locale, ma sul ben più ampio sistema economico regionale.

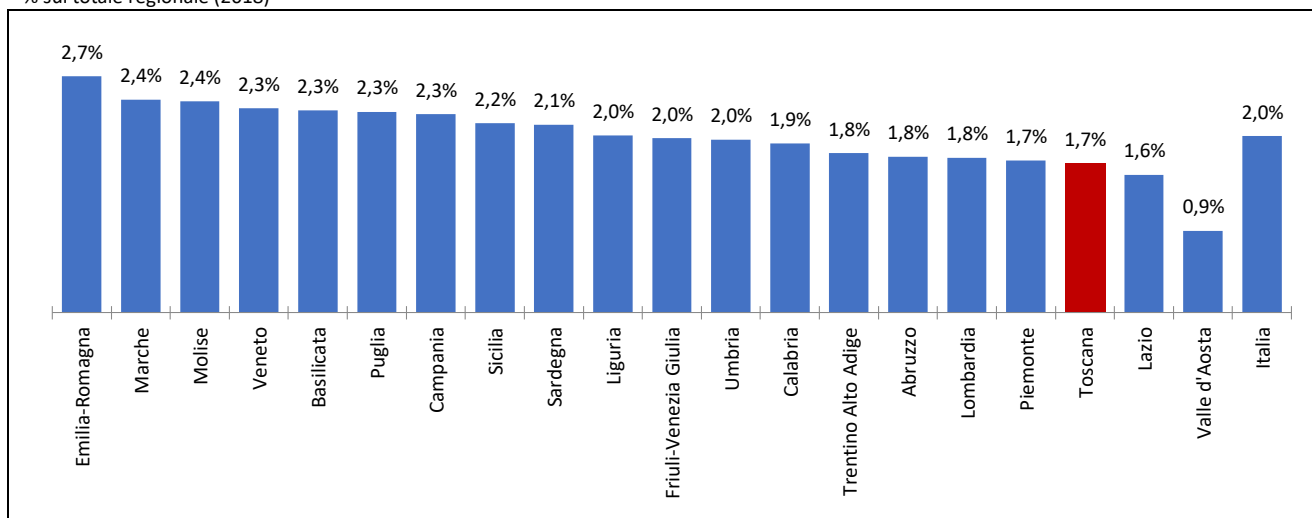
Capitolo 2 L'EVOLUZIONE DELLE IMPRESE TOSCANE DELLA LOGISTICA

I cambiamenti nell'organizzazione del sistema produttivo che hanno interessato negli ultimi anni sia l'ambito locale e regionale quanto quello globale hanno costituito per la letteratura e gli analisti economici l'occasione per riconsiderare, talvolta anche drasticamente, il ruolo svolto all'interno di questi processi dallo spostamento e dal trattamento dei beni e delle merci, ovvero dai processi logistici. Quella che una volta era considerata una funzione prettamente accessoria al core business della produzione è andata nel tempo evolvendosi verso un settore di importanza strategica primaria per la competitività delle imprese, a seguito sia delle trasformazioni subite dalle strutture organizzative dei sistemi produttivi sia dei notevoli avanzamenti in campo tecnologico che hanno aperto la porta a nuove opportunità un tempo inesistenti.

Ma qual è esattamente lo stato del sistema logistico toscano? Ricostruire con precisione l'articolazione di un sistema complesso quale quello logistico, costituito da una molteplicità di attori estremamente eterogenei sia per dimensione che per funzioni (si va dal piccolo autotrasportatore in proprio a veri e propri giganti della distribuzione, dallo spedizioniere che si occupa solo delle pratiche doganali a imprese che offrono servizi che coinvolgono l'intero processo produttivo) è un compito che solo parzialmente può essere portato a termine facilmente partendo dai dati e dalle statistiche ufficiali a disposizione. Eppure, il ruolo strategico e trasversale svolto dalle funzioni logistiche per lo sviluppo e la competitività del sistema economico regionale rende estremamente utile la possibilità di disporre di un quadro conoscitivo più specifico ed aggiornato della dinamica relativa alle tematiche in oggetto.

Le imprese che operano all'interno dei settori riconducibili ai servizi logistici, secondo i dati del Registro Imprese, rappresentano in Toscana circa l'1,7% del totale delle imprese attive sul territorio. Nel confronto con i dati relativi alle altre regioni italiane, la situazione toscana si presenta inferiore alla media nazionale e ben lontana da realtà a forte vocazione manifatturiera come Emilia Romagna, Veneto, Marche.

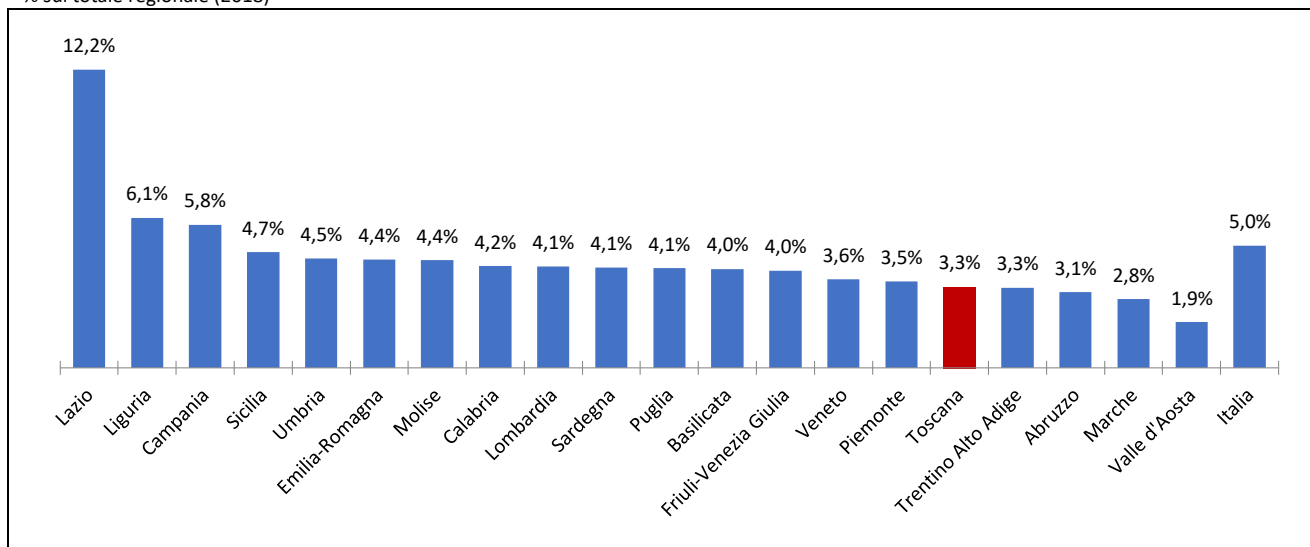
Grafico 2.1
INCIDENZA DELLE IMPRESE DI LOGISTICA* SUL TOTALE DELLE IMPRESE PER REGIONE
% sul totale regionale (2018)



* settori 494, 502, 504, 512, 520 e 530 della classificazione ATECO2007
Fonte: ISTAT

Diversa è invece la situazione per quanto riguarda l'incidenza in termini di addetti. Se infatti in media le imprese della logistica impiegano circa il 5% del totale degli addetti, in toscana il dato si attesta al 3,5%, sempre distante dalla media nazionale (in cui pesa la peculiare situazione del Lazio, sede di grosse imprese di rilevanza nazionale), ma meno dissimile dalle regioni benchmark dove si registra una incidenza attorno al 4%.

Grafico 2.2
 INCIDENZA DEGLI ADDETTI DELLE IMPRESE DI LOGISTICA* SUL TOTALE DEGLI ADDETTI PER REGIONE
 % sul totale regionale (2018)

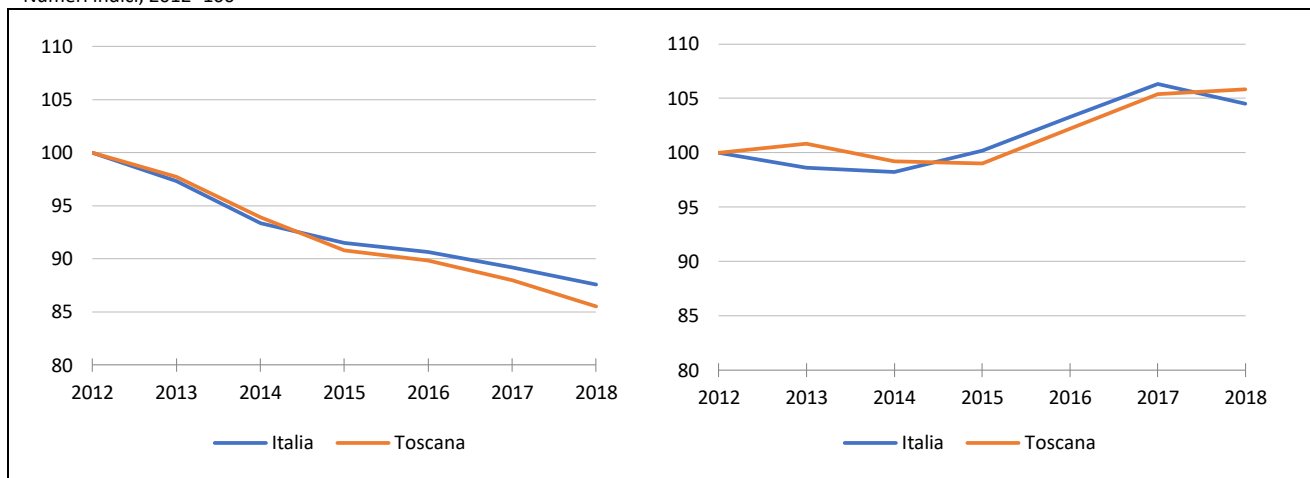


* settori 494, 502, 504, 512, 520 e 530 della classificazione ATECO2007
 Fonte: ISTAT

Si evidenzia quindi, dal confronto regionale, un universo di imprese della logistica meno frammentato che in altre regioni a vocazione distrettuale e manifatturiera, ma anche meno rilevante sul resto del sistema economico.

Da un punto di vista dinamico, Toscana e Italia sono accomunati dal un trend molto simile, che ha visto negli ultimi anni una spiccata tendenza alla crescita della dimensione media delle imprese del settore. Se infatti nel periodo 2012-2018 il numero di imprese è diminuito del 15%, con una tendenza lineare e pressoché sovrapponibile sia a livello nazionale che regionale, nel medesimo periodo il numero di addetti è cresciuto del 6% (anche in questo caso con trend molto simili a livello territoriale). Il risultato netto finale è una dimensione media delle imprese toscane della logistica che è passato da 5,5 addetti nel 2012 (media nazionale 8,1) a 6,8 nel 2018 (media nazionale 9,7).

Grafici 2.3 e 2.4
 TREND IMPRESE (SINISTRA) E ADDETTI (DESTRA) DEL SETTORE DELLA LOGISTICA
 Numeri indici, 2012=100



Fonte: ISTAT

Entrando nel dettaglio regionale, in Toscana nel 2017 erano presenti infatti circa 7 mila imprese operanti nei settori del trasporto merci e dei servizi logistici. La tabella 2.5 riporta la distribuzione di tali imprese e degli addetti da queste impiegati nei diversi settori di attività.

Tabella 2.5
 IMPRESE TOSCANE DELLA LOGISTICA PER SETTORE DI ATTIVITÀ

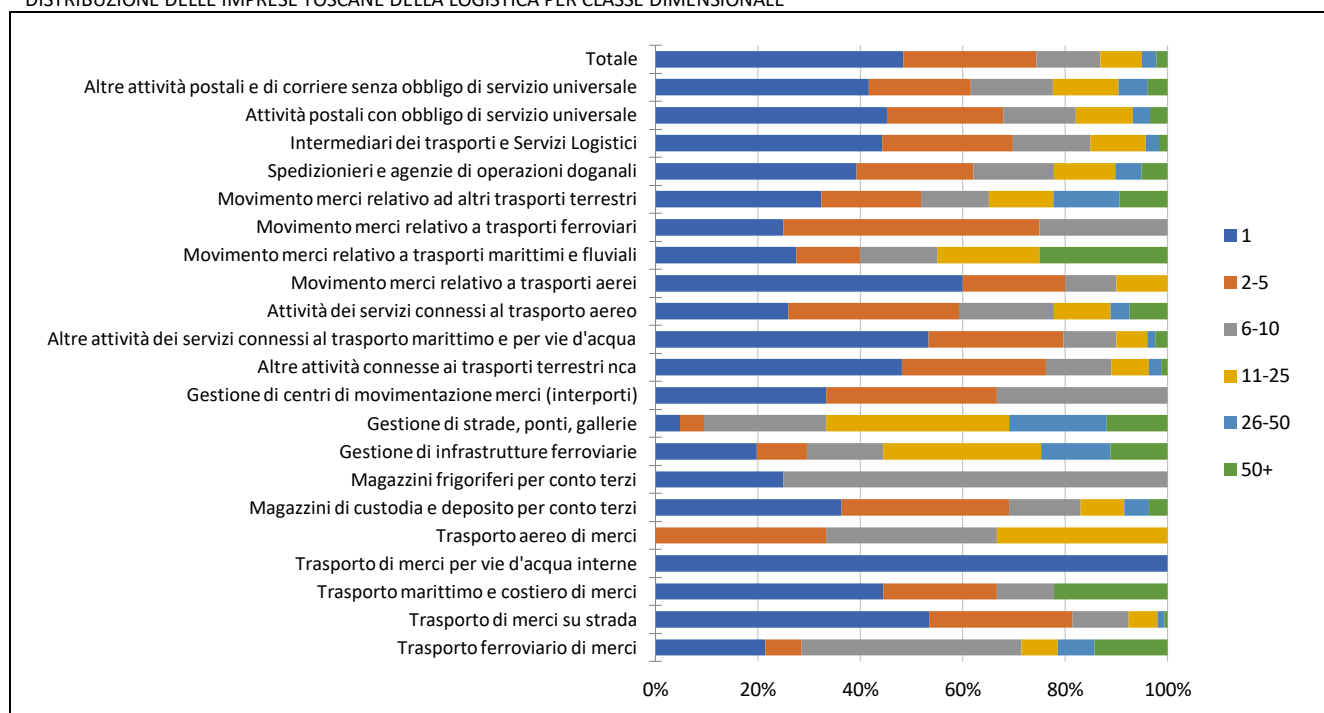
ATECO	Settore	Unità locali	% unità locali	Addetti	% Addetti
49200	Trasporto ferroviario di merci	14	0,19%	221	0,43%
49410	Trasporto di merci su strada	4.158	57,34%	16.257	31,72%
50200	Trasporto marittimo e costiero di merci	9	0,12%	256	0,50%
50400	Trasporto di merci per vie d'acqua interne	1	0,01%	1	0,00%
51210	Trasporto aereo di merci	3	0,04%	34	0,07%
52101	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi	165	2,28%	1.556	3,04%
52102	Magazzini frigoriferi per conto terzi	4	0,06%	26	0,05%
52211	Gestione di infrastrutture ferroviarie	81	1,12%	2.277	4,44%
52212	Gestione di strade, ponti, gallerie	42	0,58%	1.188	2,32%
52214	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)	6	0,08%	22	0,04%
52219	Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca	164	2,26%	804	1,57%
52220	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua	251	3,46%	1.329	2,59%
52230	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo	27	0,37%	1.042	2,03%
52241	Movimento merci relativo a trasporti aerei	10	0,14%	33	0,06%
52242	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali	40	0,55%	1.537	3,00%
52243	Movimento merci relativo a trasporti ferroviari	4	0,06%	16	0,03%
52244	Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri	287	3,96%	6.912	13,48%
52291	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	293	4,04%	3.672	7,16%
52292	Intermediari dei trasporti e Servizi Logistici	537	7,41%	3.202	6,25%
53100	Attività postali con obbligo di servizio universale	999	13,78%	9.533	18,60%
53200	Altre attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale	156	2,15%	1.339	2,61%
	Totale	7.251	100,00%	51.255,27	100,00%

Fonte: ISTAT

La tabella evidenzia come il settore di attività prevalente sia il settore dell'autotrasporto, che occupa circa il 60% delle imprese e il 30% degli addetti. Questa prevalenza è dovuta all'estrema parcellizzazione delle imprese di autotrasporto, molto spesso ditte individuali di padroncini che offrono servizio di trasporto su gomma e che sono una delle caratteristiche peculiari dell'organizzazione logistica sull'intero territorio italiano.

L'osservazione è confermata anche dall'esame della distribuzione delle imprese logistiche toscane per classe dimensionale, che evidenzia come quasi la metà delle imprese siano imprese individuali, mentre solo 1 su 4 supera i 5 addetti.

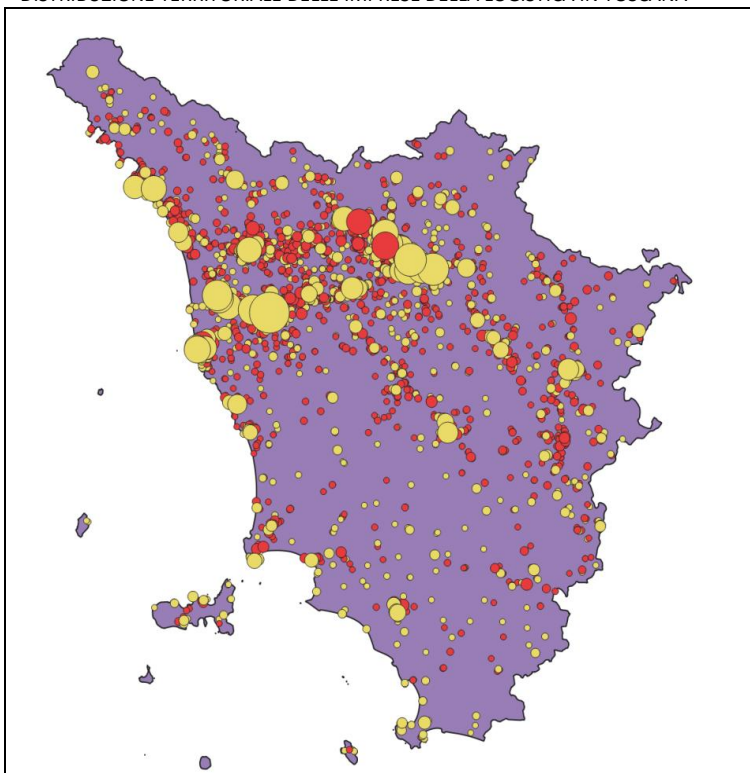
Grafico 2.6
 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE TOSCANE DELLA LOGISTICA PER CLASSE DIMENSIONALE



Fonte: ISTAT

Se si osserva la distribuzione territoriale delle imprese della logistica ci si accorge che, mentre le imprese di autotrasporto si distribuiscono sull'intero territorio regionale proporzionalmente alla distribuzione territoriale delle attività produttive, le restanti imprese (servizi logistici, trasporto merci non terrestri, spedizionieri, magazzinaggio) sono relativamente molto più concentrate nelle zone ad alta intensità industriale, in particolar modo in prossimità delle aree urbane e in corrispondenza di alcuni importanti infrastrutturali (porti e interporti).

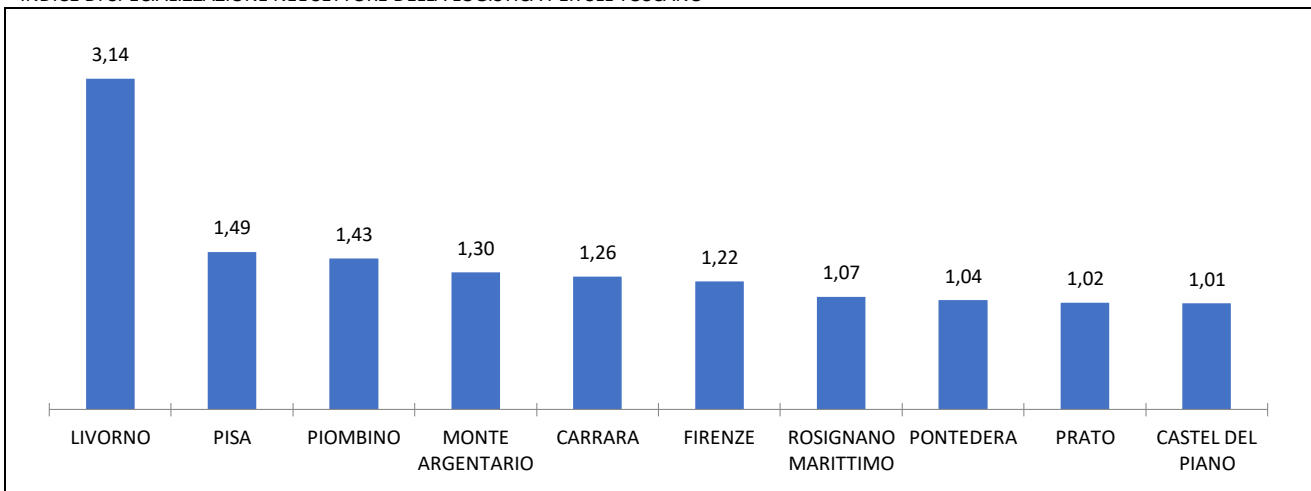
Figura 2.7
DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELLE IMPRESE DELLA LOGISTICA IN TOSCANA



Fonte: ISTAT

Se guardiamo però la specializzazione dei territori toscani, Livorno emerge come il sistema locale del lavoro che presenta l'indicatore più elevato, con una incidenza degli addetti impiegati nelle imprese di logistica sul totale degli addetti pari al 13%, circa il triplo della media regionale.

Grafico 2.8
INDICE DI SPECIALIZZAZIONE NEL SETTORE DELLA LOGISTICA PER SLL TOSCANO



Fonte: ISTAT

Capitolo 3

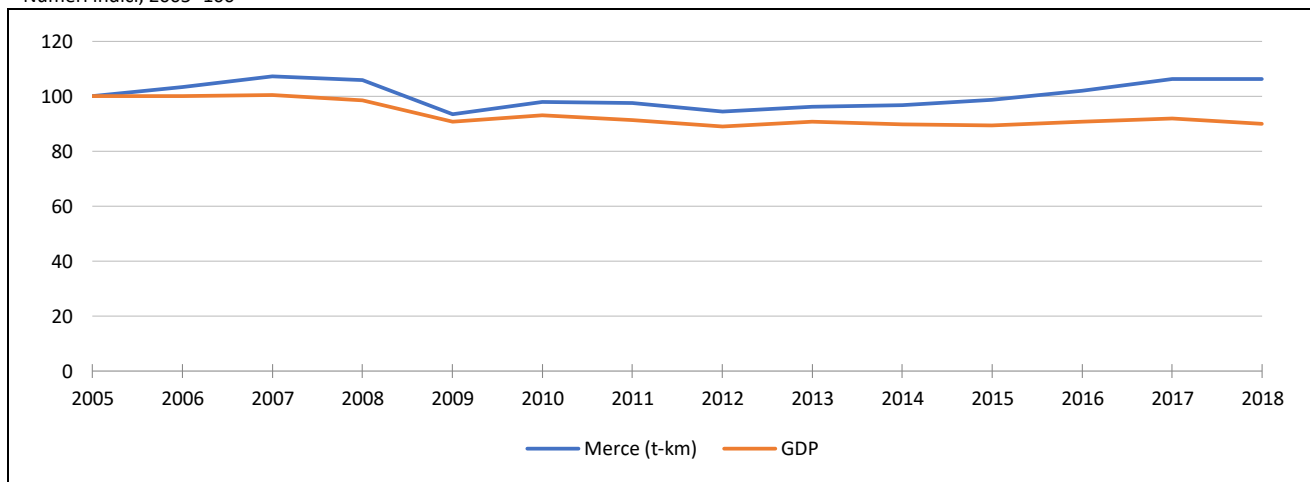
IL TRASPORTO MERCI NELL'AREA DELLA COSTA E IL RUOLO DELL'INTERMODALITÀ

La mobilità delle merci riveste un ruolo strategico all'interno dei processi produttivi, andando ad incidere in maniera sostanziale sui costi sostenuti dalle imprese e quindi, in definitiva, sulla loro capacità di competere tanto a livello locale quanto su scala globale. Fra le precondizioni necessarie all'efficienza di un sistema produttivo locale, soprattutto per un sistema con una forte vocazione all'esportazione quale è storicamente quello toscano, vi è la presenza di un'adeguata rete di trasporto dedicata alla mobilità delle merci. La rete infrastrutturale logistica è una rete che necessita dell'integrazione di reti di diverso tipo dedicate alle diverse tipologie di trasporto (nave, strada, ferrovia, aereo, etc.). L'efficienza complessiva di tale rete integrata è data non solo dalla capacità delle singole reti, ma si gioca sempre più spesso sulla funzionalità dei nodi dove queste vengono in contatto l'una con l'altra e sulla capacità dei nodi di interscambio di massimizzare i vantaggi di ciascuna delle diverse modalità di trasporto impiegate in relazione alla distanza che le merci devono percorrere e alla tipologia di beni trasportate. In particolare, la rete stradale è chiamata ad offrire flessibilità e capillarità del servizio, in funzione di un sistema produttivo diffuso sul territorio e frammentato in realtà di piccole medie-dimensioni; mentre le altre modalità (trasporto su nave e su ferrovia) consentono di ammortizzare i costi diretti (legati ai costi del trasporto stesso) e indiretti (connessi ai costi ambientali e sociali che i soggetti che effettuano il trasporto non percepiscono direttamente) sul trasporto di lunga percorrenza.

Un efficiente sistema logistico risulta una necessaria leva di recupero di competitività per l'intero sistema produttivo regionale, sia attraverso l'abbattimento dei costi e dei tempi del trasporto di beni fra le imprese (che ad oggi incide in media per più del 10% sul totale dei costi di produzione, pur con forti oscillazioni nelle diverse filiere produttive), sia attraverso l'attrazione di nuovi investimenti produttivi per i quali un efficiente sistema di trasporto rappresenta spesso un requisito essenziale nelle decisioni di localizzazione. Inoltre in uno scenario in cui la ripresa post crisi dovrà probabilmente passare attraverso il recupero delle esportazioni e la capacità di agganciare la domanda estera, le inefficienze e gli ostacoli infrastrutturali alla circolazione dei beni potrebbero compromettere la capacità del sistema economico di recuperare la sofferenza avvertita negli ultimi anni e di beneficiare delle dinamiche della domanda internazionale.

Alla crescita economica si è da sempre, accompagnato l'aumento dei flussi di scambio di merci. Nel lungo periodo, in Italia come nel resto d'Europa, queste due grandezze sono cresciute a tassi analoghi, con un'elasticità prossima all'unità. Tuttavia in anni recenti si è assistito ad un incremento dell'intensità dei traffici merci nei paesi industrializzati dovuta a fenomeni quali la delocalizzazione delle attività produttive, la banalizzazione del costo del trasporto (in special modo di quello su gomma), l'emergere di nuovi paradigmi per la produzione e la distribuzione dei beni (il just in time, il commercio elettronico, ecc.), tanto che gli indicatori del trasporto merci sono cresciuti quasi sempre a tassi superiori a quelli dell'economia nel suo complesso. Nonostante il calo della domanda di trasporto registrato in concomitanza del picco negativo di crisi nel 2009, già dal 2010 le statistiche mondiali ci dicono che il traffico merci ha ricominciato a crescere, e sebbene il momento di turbolenza economica che sta affrontando l'economia mondiale renda difficile qualsiasi tipo di previsione, è ragionevole ipotizzare che alla ripresa economica si associ anche la necessità di far fronte ad una crescente domanda di mobilità delle merci.

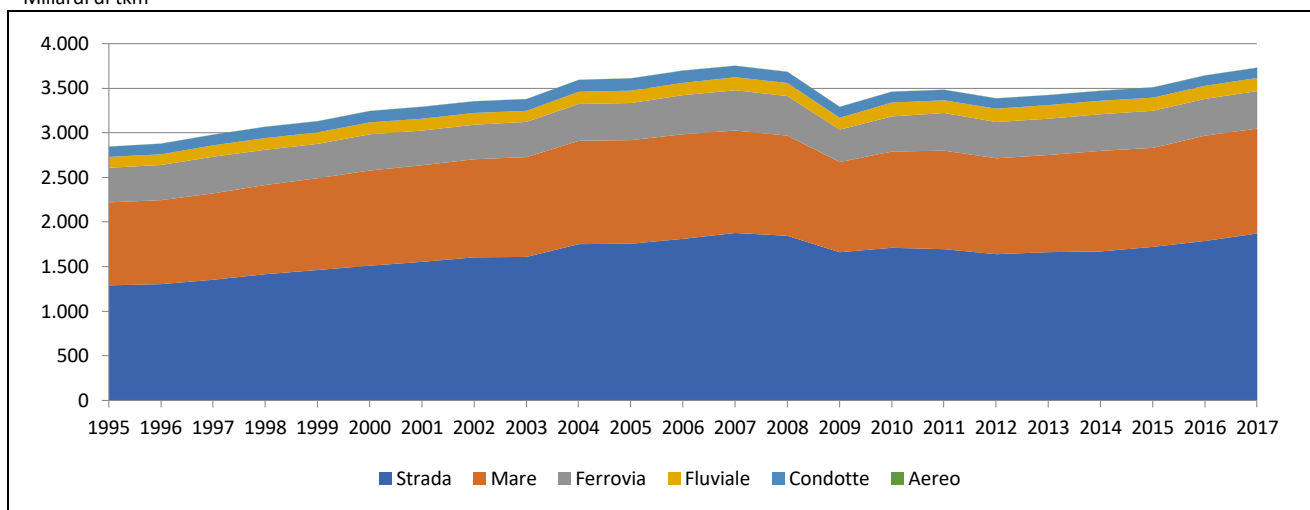
Grafico 3.1
 MOBILITÀ DELLE MERCI E GDP IN EUROPA
 Numeri indici, 2005=100



Fonte: EUROSTAT

In particolare, nonostante l'attenzione politica messa in campo ai vari livelli di governo verso la decarbonizzazione dei trasporti e l'incentivo a modalità meno impattanti, continua la tendenza all'accentuato ricorso al trasporto su strada. La quota di trasporto su strada è andata crescendo nell'ultimo ventennio a livello europeo, a scapito soprattutto del trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne, e tale tendenza coinvolge anche la nostra regione, come si vedrà nel dettaglio successivamente. Il trasporto per via aerea rimane una parte minimale e riguarda prevalentemente merci ad alto valore aggiunto.

Grafico 3.2
 TRASPORTO MERCI IN EUROPA PER MODALITÀ
 Miliardi di tkm

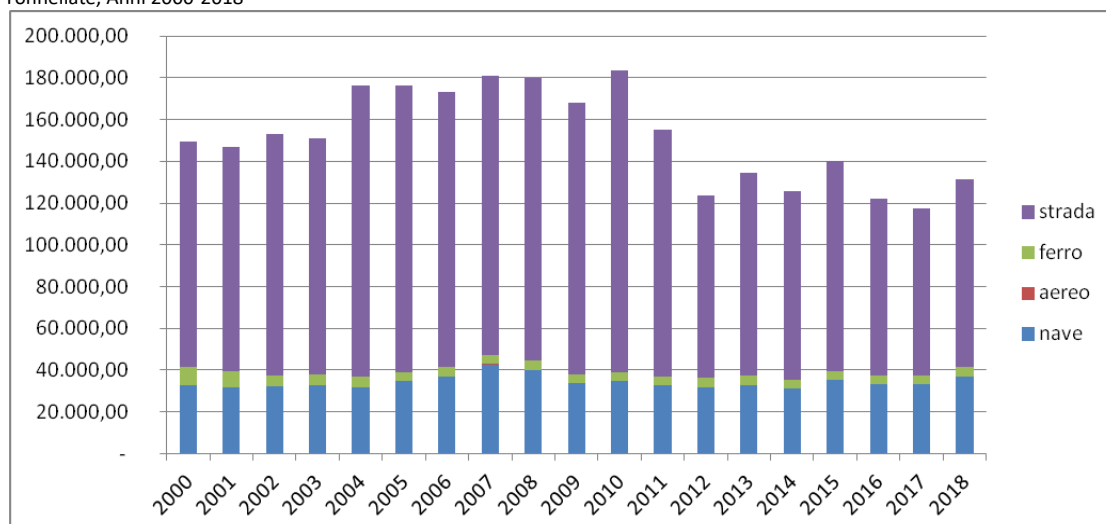


Fonte: EUROSTAT

Per capire come la regione Toscana si colloca di fronte a questi nuovi fenomeni può essere utile passare brevemente in rassegna i dati, aggregati a livello regionale, attualmente disponibili in materia, in modo da evidenziare composizione e direzione dei flussi di trasporto merci che interessano il territorio toscano, e tentare di formulare alcune ipotesi sugli scenari attesi nell'immediato futuro.

la domanda di mobilità espressa dal territorio toscano mostra negli ultimi anni segnali di sostanziale stazionarietà nella componente merci, che vede il vettore stradale in leggera ripresa dopo un triennio di calo consecutivo e quello marittimo attestarsi sui livelli degli anni precedenti. Tale situazione appare riconducibile sia alla ripresa (pre-covid) della domanda interna (soprattutto per il trasporto stradale) che alla dinamica sul fronte delle esportazioni (trasporto marittimo).

Grafico 3.3
RIPARTIZIONE MODALE DEL TRASPORTO MERCI IN TOSCANA
Tonnellate, Anni 2000-2018



Fonte: ISTAT

Il trasporto merci via mare rappresenta una vettore di fondamentale importanza per il sistema produttivo toscano, soprattutto nelle sue relazioni con i paesi esteri. Complessivamente, infatti, quasi un terzo delle merci in arrivo o in partenza dalla regione viaggiano su nave, ma se guardiamo solo al traffico internazionale tale percentuale sale in maniera significativa.

Tabella 3.4
TRASPORTO MERCI VIA STRADA E VIA NAVE IN ARRIVO O PARTENZA DALLA TOSCANA

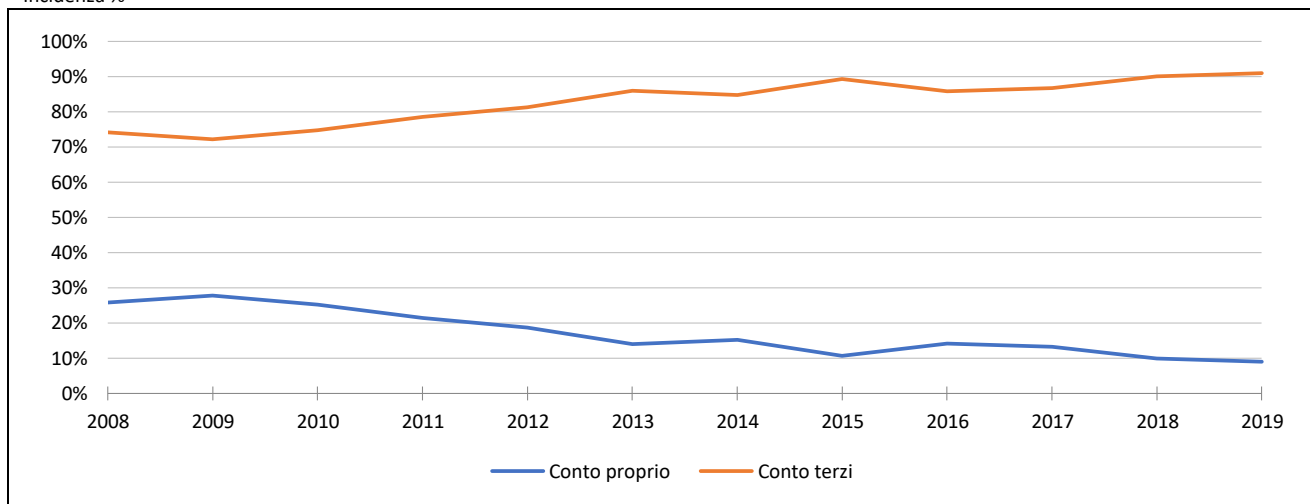
	Strada	%	Nave	%
Merce trasportata internamente	43.265.353	32%	532.000	0%
Merce in arrivo da altre regioni	22.758.775	17%	9.543.000	7%
Merce in arrivo dall'estero	197.655	0,1%	14.624.000	11%
Merce in partenza verso altre regioni	24.179.516	18%	9.543.000	7%
Merce in partenza per l'estero	538.538	0,4%	8.905.000	7%
TOTALE	90.939.837	68%	43.147.000	32%

Fonte: ISTAT

Si può osservare che poco meno di un terzo dei flussi merci considerati risultano interni ai confini della regione (circa 45 milioni di tonnellate su 135 milioni di tonnellate complessive) e che la merce viene movimentata prevalentemente su strada, in particolar modo (ma non solo) per quanto riguarda il trasporto interno e a corto raggio (non è disponibile il dato relativo al trasporto su rotaia interno alla regione, mentre il trasporto aereo è marginale).

Per quanto riguarda il titolo di trasporto, come è noto, il trasporto stradale in conto terzi predomina sul trasporto in conto proprio. La differenza in quote percentuali sul totale fra le due modalità, già elevata nel 2008, è andata aumentando nel tempo (vedi grafico 1.15). Questa terziarizzazione dei servizi di trasporto è uno dei trend più rilevanti dell'ultimo ventennio, tanto che ormai il trasporto in conto proprio interessa meno del 10% della movimentazione complessiva regionale su strada.

Grafico 3.5
 TRASPORTO MERCI SU STRADA IN TOSCANA PER TITOLO DI TRASPORTO
 Incidenza %



Fonte: ISTAT

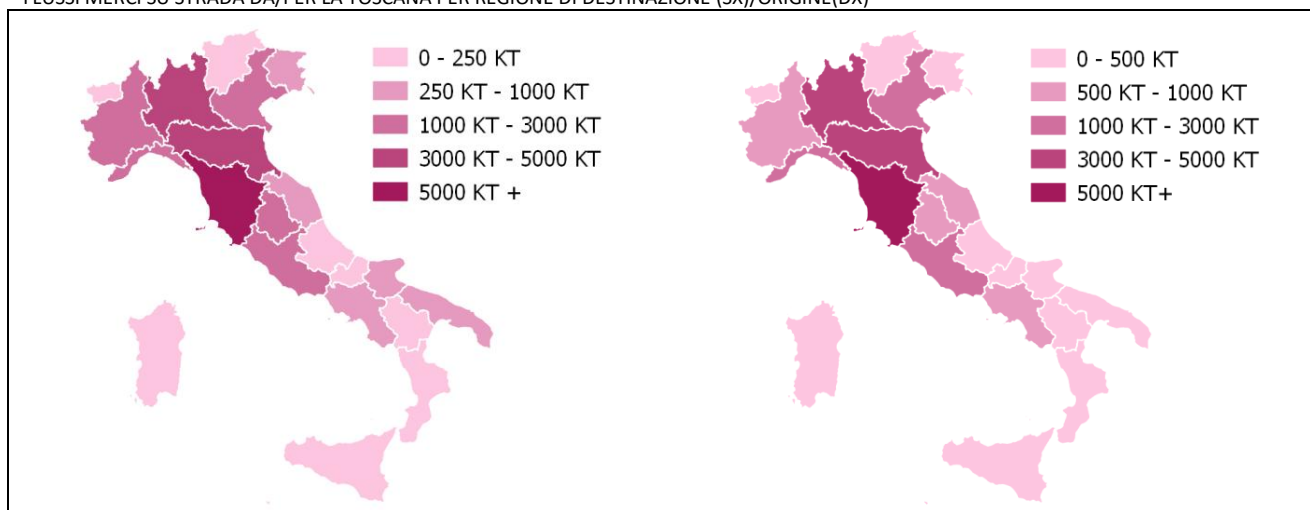
Tabella 3.6
 TRASPORTO MERCI SU STRADA IN TOSCANA PER CATEGORIA MERCEOLOGICA
 (Tonnellate e incidenza %)

Categoria merceologica	Tonn.	%
Prodotti agricoli, alimentari, bevande e tabacchi	15.931.046	17,5%
Carboni fossili, coke, petrolio, prodotti petroliferi, gas naturale	5.092.521	5,6%
Minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti ceramici	28.890.301	31,8%
Prodotti chimici, articoli in gomma e materie plastiche,	5.232.742	5,8%
Prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta, mobili e altri manufatti	6.858.973	7,5%
Macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto	2.642.771	2,9%
Materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci	16.157.136	17,8%
Posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile	10.134.350	11,1%
Tutte le voci	90.939.837	100,0%

Fonte: ISTAT

Le figure 3.7 e 3.8 riportano, infine, le regioni italiane maggiormente interessate dal trasporto merci in uscita e in entrata dalla regione. Come era lecito attendersi, i flussi maggiori riguardano le regioni più prossime e/o con i più alti livelli di industrializzazione, in particolare lungo la direttrice Nord-Est (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto).

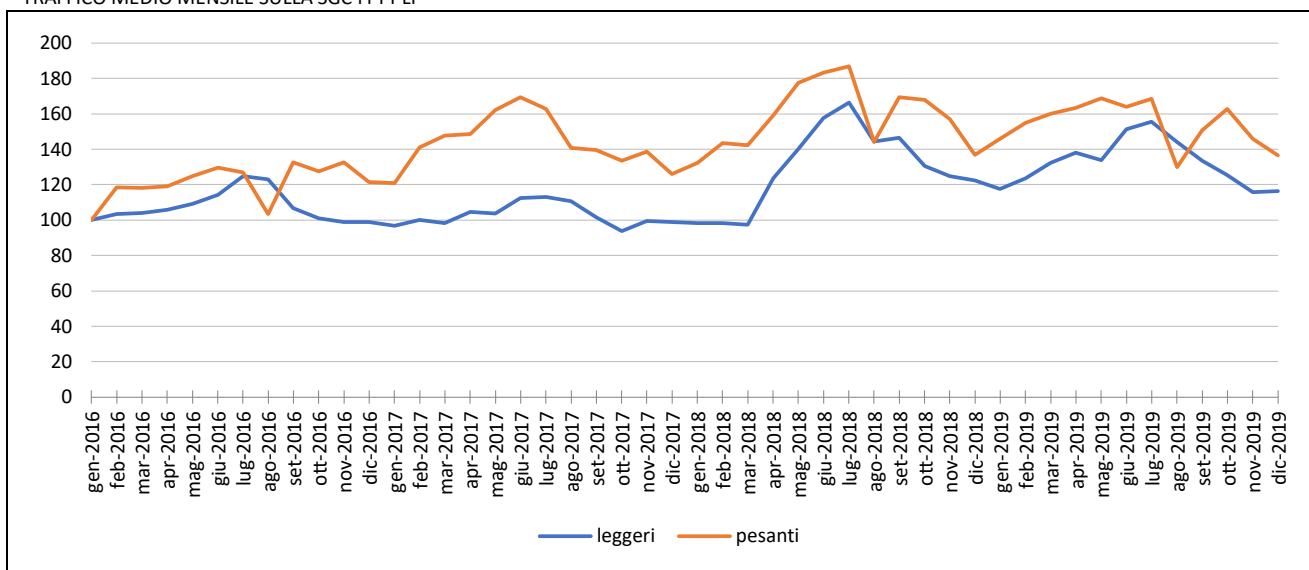
Figure 3.7 e 3.8
 FLUSSI MERCI SU STRADA DA/PER LA TOSCANA PER REGIONE DI DESTINAZIONE (SX)/ORIGINE(DX)



Fonte: ISTAT

Con riferimento ai flussi interni, prendendo come rappresentativi i transiti sulla principale arteria interna in direzione est-ovest (la SGC Fi-Pi-Li), nell'ultimo quadriennio i traffici merci hanno conosciuto una dinamica leggermente più sostenuta del traffico leggero, con una media del 2019 di quasi il 27% in più rispetto al 2016, a fronte di un +23% dei veicoli passeggeri nello stesso periodo.

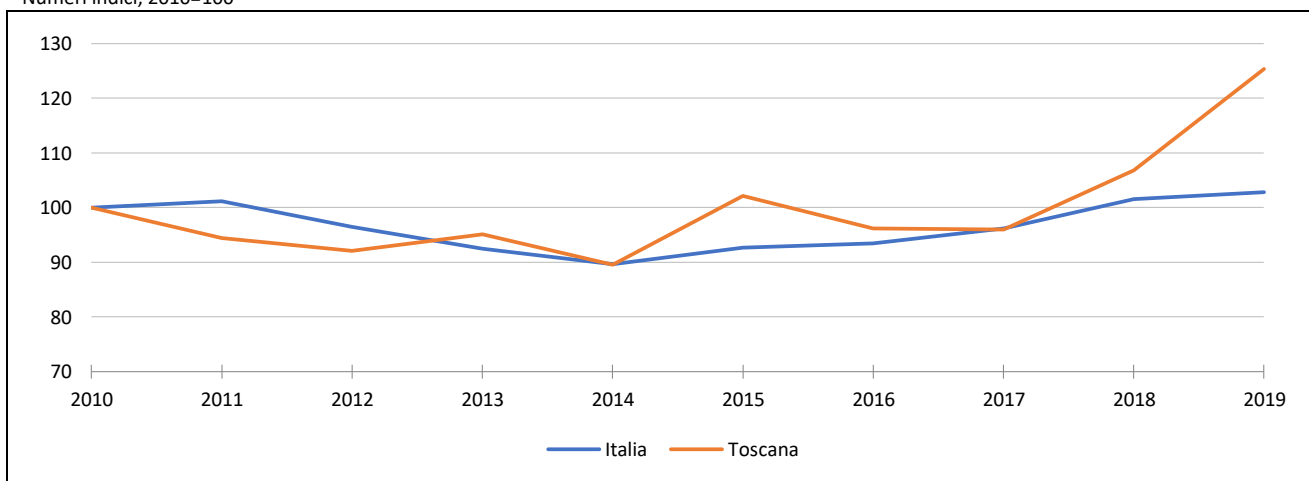
Grafico 3.9
TRAFFICO MEDIO MENSILE SULLA SGC FI-PI-LI



Fonte: Regione Toscana

Dopo un decennio di sostanziale stazionarietà, i traffici marittimi della Toscana hanno conosciuto nell'ultimo biennio un periodo di relativa crescita, rispetto al trend nazionale. I porti toscani hanno infatti movimentato nel 2019 circa l'8,4% del totale nazionale (rispetto al 7% del 2010), e in particolare il porto di Livorno si colloca al terzo posto fra i porti italiani per traffico totale (dopo Genova e Trieste).

Grafico 3.10
TREND TRASPORTO MARITTIMO, CONFRONTO ITALIA VS. TOSCANA
Numeri indici, 2010=100



Fonte: ISTAT

Fra i porti toscani, Livorno attrae poco meno dell'85% del traffico, mentre Piombino e Marina di Carrara ne movimentano in maniera uguale il restante 15%. La tabella 3.11 riporta il dettaglio di sbarchi e imbarchi per i 3 principali porti della Toscana e le percentuali di ciascun porto relative al totale regionale.

Tabella 3.11
TRANSITO DI MERCE NEI PRINCIPALI PORTI TOSCANI
Merce movimentata 2019 (migliaia di tonn.)

Porto	Cabotaggio	%	Internazionale	%	Totale	%
Livorno	14.489	81,3%	21.774	87,1%	36.263	84,7%
Marina Di Carrara	2.404	13,5%	746	3,0%	3.150	7,4%
Piombino	934	5,2%	2.470	9,9%	3.405	8,0%
Totale	17.827	100,0%	24.990	100,0%	42.818	100,0%

Fonte: ISTAT

Per il Porto di Livorno le voci più rilevanti sono costituite dal traffico Ro-Ro e dai contenitori, mentre per Marina di Carrara e Piombino la tipologia più significativa è costituita dalle rinfuse solide.

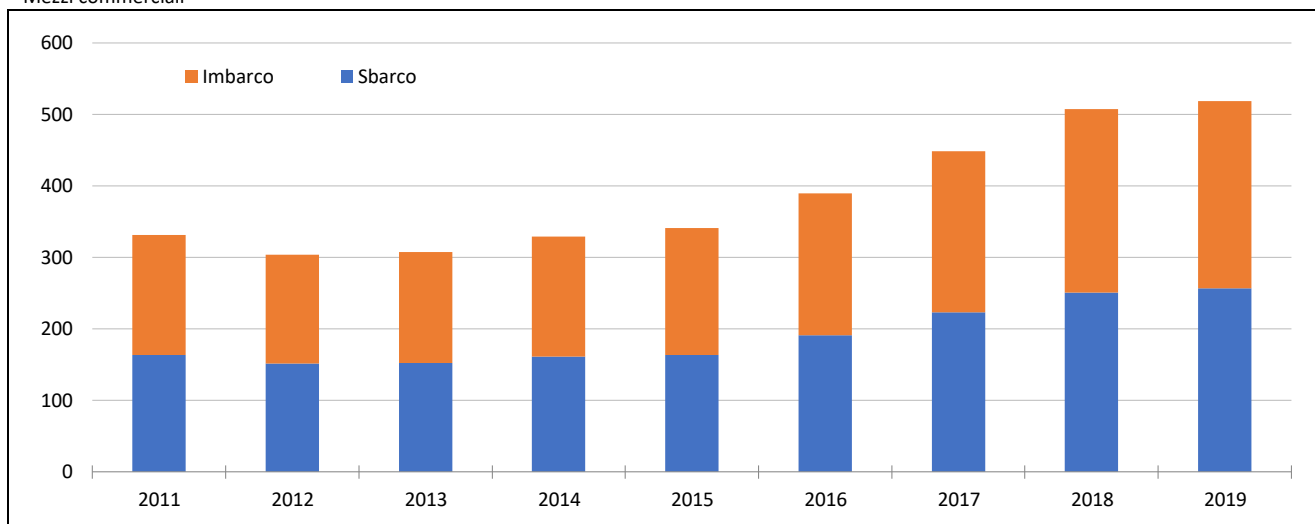
Tabella 3.12
TRANSITO DI MERCE NEI PRINCIPALI PORTI TOSCANI

	Merce sbarcata - tonnellate (migliaia)	Merce imbarcata - tonnellate (migliaia)	Merce imbarcata e sbarcata - tonnellate (migliaia)					Tutte le voci
	Tutte le voci		Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro ro	Altro carico	
Livorno	21.157	15.106	16.545	5.547	723	13.426	22	36.263
Carrara	1.020	2.130	749	0	1.282	228	892	3.150
Piombino	2.209	1.195	1	132	2.641	513	118	3.405
Totale	24.386	18.431	17.295	5.679	4.646	14.167	1.032	42.818

Fonte: ISTAT

La crescita dei traffici di Livorno è ascrivibile in larga parte al trend collegato al traffico rotabile, che in particolare nell'ultimo quinquennio è cresciuto con un tasso medio di circa il 10% annuo.

Grafico 3.13
PORTO DI LIVORNO - TRAFFICO ROTABILI
Mezzi commerciali



Fonte: ADSP Mar Tirreno Settentrionale

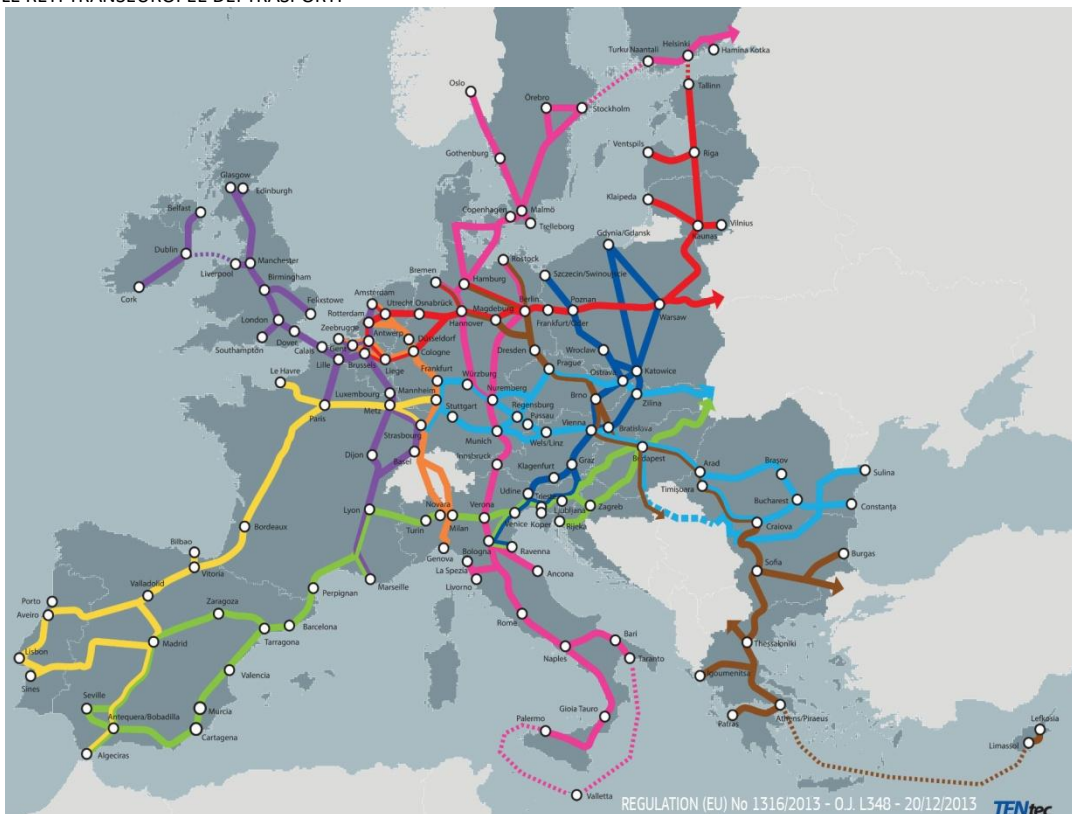
Capitolo 4 IL RUOLO DELL'INTERPORTO NEL SISTEMA PRODUTTIVO REGIONALE

Il 9 dicembre 2020 la Commissione europea ha presentato la sua nuova strategia di mobilità sostenibile e intelligente. Strutturata intorno ai tre obiettivi chiave di rendere il sistema di trasporto europeo sostenibile, intelligente e resiliente e corredata da un piano d'azione in cui si individuano 82 iniziative in 10 settori chiave d'azione ("iniziative faro"), tra cui la mobilità urbana e su strada, il trasporto ferroviario, aereo e su vie d'acqua, la strategia delinea un percorso chiaro per raggiungere l'obiettivo di riduzione del 90% delle emissioni del settore trasporti entro il 2050. Per il settore del trasporto merci il tema dell'intermodalità rappresenta uno degli elementi chiave della strategia, sia dal punto di vista della sostenibilità (con l'obiettivo di rendere più ecologico il trasporto merci, ad esempio raddoppiando il traffico merci per ferrovia entro il 2050) che dal punto di vista dell'innovazione (attraverso una mobilità multimodale connessa e automatizzata).

Parallelamente, è in corso il processo di revisione della Rete Transeuropea di trasporto (TEN-T), che dovrebbe concludersi entro il 2023. La realizzazione della rete TEN-T rappresenta sicuramente uno degli strumenti più rilevanti all'interno della politica europea dei trasporti, e dimostra in maniera esplicita la centralità dell'intermodalità come chiave per l'efficiamento e la sostenibilità del sistema europeo dei trasporti, sia sul versante passeggeri che su quello merci.

All'interno della strategia TEN-T il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce sono inseriti fra i nodi della rete centrale (core network). La collocazione geografica è strategica da un lato per raggiungere mediante servizi multimodal i mercati europei, dall'altro per servire i nuovi centri di produzione e consumo come quelli del Nord Africa.

Figura 4.1
LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI



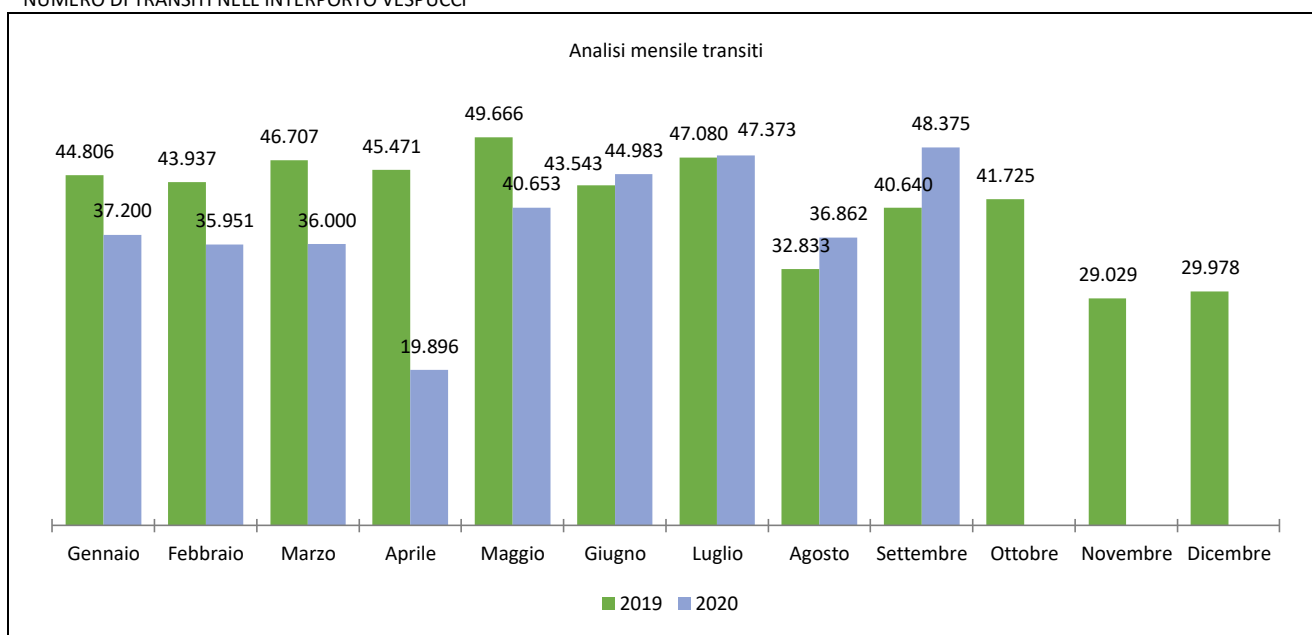
Fonte: Commissione Europea

A livello nazionale, il nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2015, è lo strumento di pianificazione strategica del settore, finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci e alla riforma della *governance* portuale. Il Piano disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici e individua azioni di *policy* a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi e infrastrutturali coinvolti - che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza.

Per il sistema degli interporti e delle piattaforme logistiche, l'obiettivo è quello di "un approccio di sinergia e coordinamento, che garantisca l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche, nell'ottica non solo di valorizzare la contiguità territoriale, ma anche le omogeneità strategiche, anche tra realtà territorialmente non adiacenti".

L'interporto di Guasticce è collocato dalla pianificazione strategica europea fra i 15 nodi "core" del sistema TEN-T. Ubicato nel Comune di Collesalveti (LI), ricade in un contesto caratterizzato da un'ottima dotazione infrastrutturale viaria essendo collegato al porto di Livorno (distante appena 4 km) mediante la bretella livornese della strada di grande comunicazione Firenze – Pisa – Livorno e da un secondo ramo di accesso costituito dalla SS 555 di collegamento tra la SS 206 in corrispondenza dell'abitato di Vicarello con la SS1 nei pressi di Stagno. Nell'area logistica, che si estende su di una superficie di quasi 3.000.000 mq circa, sorgono numerosi magazzini di varie dimensioni per lo stoccaggio e la movimentazione della merce. I due gates, Est e Ovest, rappresentano le porte di ingresso all'area logistica ed operativa dell'interporto e svolgono un controllo puntuale su tutti i mezzi in ingresso ed in uscita, applicando un moderno sistema di rilevamento transiti con rappresentazione su base geografica. L'Interporto è dotato di un terminal ferroviario di ampie dimensioni che si estende su una superficie di circa 130.000 mq, che si avvale di 2 binari per le prese in consegna più 2 binari per l'operatività ed è servito da una gru da 40 tonnellate.

Grafico 4.2
NUMERO DI TRANSITI NELL'INTERPORTO VESPUCCI



Fonte: Interporto Vespucci

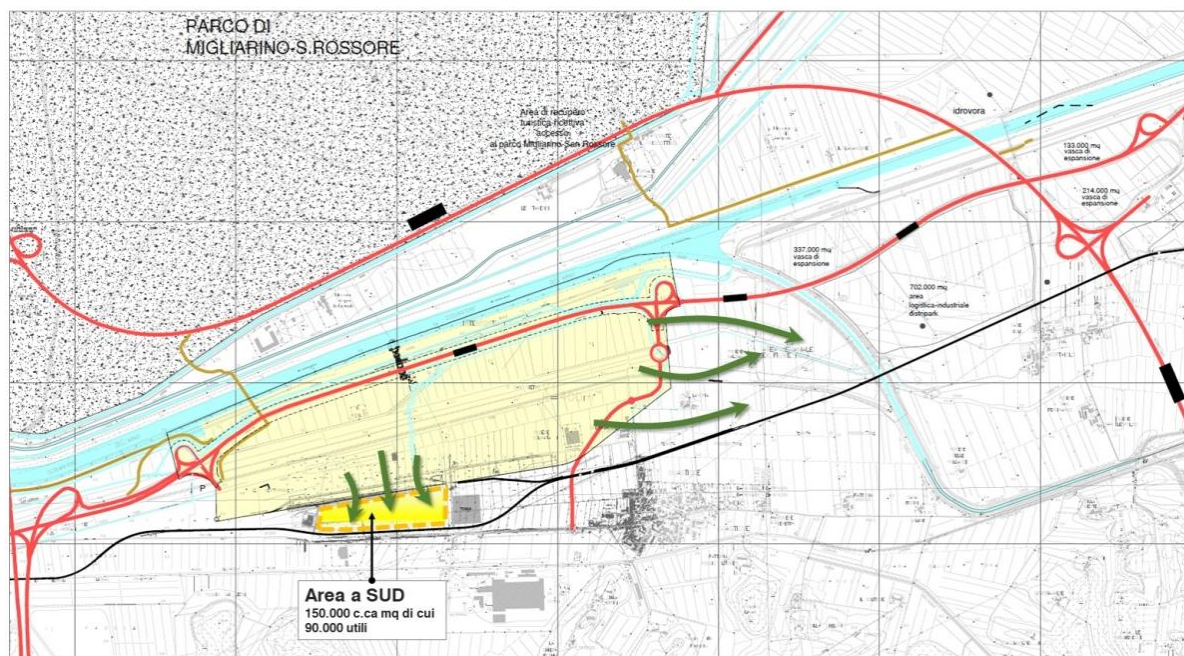
I numeri relativi ai traffici indicano una diminuzione nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, verosimilmente a causa delle misure restrittive implementate per fronteggiare la pandemia COVID, mentre già nel secondo semestre si assiste ad una decisa ripresa dei transiti con un incremento rispetto al 2019.

L'interporto, già caratterizzato dal terminal ferroviario e dalle uscite alla SGC Firenze Pisa Livorno, ha importanti prospettive di sviluppo legate alla piattaforma logistica toscana con le connessioni con il porto di Livorno. Sono in corso i lavori per la realizzazione di due nuovi depositi doganali refrigerati per l'ortofrutta e di un laboratorio fitosanitario per il controllo di qualità, la realizzazione di un'area di sosta sicura per mezzi pesanti a servizio del mondo dell'autotrasporto (Truck village) ed un'area di sosta per veicoli refrigerati con servizi ed impianto di produzione di energia. Il Truck Village si estenderà su un'area di circa 40mila metri quadrati, in prossimità dello svincolo FiPiLi e sarà dotato di 276 stalli camion, con servizi di diurno, controllo accessi, lavaggio, stazione rifornimento, foresteria e bar/ristorante, per andare incontro alle esigenze sempre più impellenti di parcheggio espresse dall'area livornese. L'altro servizio è costituito da una nuova area parcheggio con 35 stalli corredati di colonnine elettriche destinate ai mezzi refrigerati, che sarà realizzata in adiacenza al nuovo impianto per merci surgelate ed ai magazzini del fresco, andando ad aggiungersi come un vero e proprio Cold Village. Il progetto prevede infine la costruzione di un impianto per la produzione di energia, sia con l'istallazione di un nuovo impianto fotovoltaico, sia con un impianto di trigenerazione (produzione di energia elettrica, termica e frigorifera per attività industriale), e vedrà l'Interporto Vespucci raggiungere una produzione pari al 37% dell'intero fabbisogno energetico del sito. Nel complesso il Piano Industriale prevede investimenti per circa 12 milioni di Euro, a cui si sono aggiunti recenti contributi ministeriali ed europei per altri 3,5 milioni.

Nel Marzo 2019 è stato sottoscritto, tra Eli Lilly Italia Spa, GSK Vaccines, Kedrion Spa e Molteni Spa, un accordo volto a sviluppare sul territorio regionale toscano progetti di investimento funzionali a consolidare e rafforzare la presenza delle aziende del settore "Pharma". L'accordo individua il Lotto Q dell'Interporto Americo Vespucci di Livorno quale area strategica per sviluppare tale progetto ed in particolare per la realizzazione di un Hub-Regionale logistico-digitale per la gestione dei flussi inbound e la distribuzione outbound dei prodotti finiti verso i mercati di sbocco. Il progetto Pharma Valley permetterà la creazione di una piattaforma volta sia agli operatori della logistica, incaricati di realizzare e gestire la stessa, sia alle aziende utilizzatrici e/o clienti che necessitano di usufruire dei servizi offerti dall'Hub Logistico.

La Società ha individuato nelle aree adiacenti all'interporto la logica espansione verso sud della superficie retroportuale. La sua collocazione, adiacente al terminal ferroviario, le attribuisce un elevato valore strategico. L'area di potenziale sviluppo ha una superficie complessiva di ca. 150.000 mq. È inoltre nelle previsioni anche un'espansione verso est per soddisfare la crescente domanda di spazi da parte delle imprese, con l'aggiunta di ulteriori 800.000 mq.

Figura 4.3
AREE DI ESPANSIONE DELL'INTERPORTO VESPUCCI



Fonte: Interporto

l'integrazione delle attività logistiche realizzate nel porto e nell'Interporto. In particolare esso condurrà alla creazione di nuovi servizi multimodali a beneficio dell'utenza portuale, della multimodalità della rete transeuropea di trasporto e consentirà di conseguire significativi miglioramenti ambientali per effetto dell'abbattimento delle movimentazioni su gomma. Per la realizzazione dello scavalco ferroviario, il cui costo complessivo è stimato in 27 mln, il 23 maggio 2019 la Regione Toscana ha firmato un Accordo con RFI, l'Interporto e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consuccessiva convenzione attuativa sottoscritta a dicembre. L'Accordo prevede a copertura dell'intervento uno stanziamento di 20,2 mln da parte della Regione (17 mln nell'ambito del contributo straordinario a favore di RFI previsto dalla l.r. 68/2017, destinando parte delle risorse non più necessarie per il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca, a cui si sono aggiunti ulteriori 3,2 mln previsti dalla finanziaria 2019), 4,3 mln. da parte di RFI (risorse del Contratto di Programma vigente), con un concorso del MIT per 2,5 mln. Sono infase di esecuzione i lavori per le opere propedeutiche. RFI si è impegnata ad assumere lo svolgimento delle fasi successive di progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera, che costituirà infrastruttura ferroviaria nazionale. Nel giugno 2020 è stata avviata da parte di RFI la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento.

Figura 4.5
I RACCORDI FERROVIARI DEL SISTEMA PORTO-INTERPORTO



Fonte: Regione Toscana

L'accordo di maggio 2019 sopra richiamato prevede inoltre la progettazione e la realizzazione di ulteriori grandi opere ferroviarie per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati al trasporto delle merci, come: il collegamento ferroviario fra l'interporto A. Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa; l'intervento di adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 della linea ferroviaria Prato Bologna, per consentire ai treni merci dei porti del sistema "Livorno- Piombino" di raggiungere le aree logistiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Europa Centro; la revisione dei collegamenti ferroviari per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata. Le opere sono finalizzate l'una (bypass di Pisa) ad efficientare il corridoio europeo Scandinavo Mediterraneo evitando l'ingresso di treni merci in stazione di Pisa per i traffici che corrono lungo la direttrice nord-sud, fruendo di un itinerario dedicato con caratteristiche prestazionali in linea con

gli standard dei corridoi merci europei e l'altra (collegamento Interporto - corridoio ScanMed) allo sviluppo di nuove connessioni ferroviarie tra Porto di Livorno, Interporto e Corridoio Scandinavo Mediterraneo, velocizzando l'inserimento sulla rete ferroviaria nazionale ed europea delle merci in arrivo a Livorno. In una visione di sistema i raccordi ferroviari concorrono all'attivazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e al necessario trasferimento da gomma a rotaia del trasporto delle merci.

Capitolo 5

L'IMPATTO ECONOMICO ED OCCUPAZIONALE DELL'INTERPORTO

Obiettivo di questa parte del lavoro è quello di rappresentare la valutazione dell'impatto economico complessivo generato dal complesso di attività e di effetti economici che la presenza di un interporto produce. Questi effetti sono per lo più, dal punto di vista macroeconomico, da domanda, ovvero quelli che stimolano il sistema creando valore aggiunto nel breve periodo, più difficile è considerare gli effetti più importanti, ovvero quelli da offerta, sulla produttività e che agiscono sul lungo periodo.

Tradizionalmente il funzionamento di un interporto provoca degli effetti che possono essere definiti a cascata, ovvero che si propagano progressivamente dal centro operativo dell'interporto (la società di gestione) per poi allargarsi a tutti i servizi connessi, per poi coinvolgere l'intero sistema economico locale, regionale e nazionale. Altrettanto tradizionalmente questi effetti vengono classificati in effetti diretti, indiretti ed indotti. I primi (diretti) si riferiscono agli effetti di occupazione e di reddito prodotti dalle attività economiche che si svolgono nell'area dell'interporto, i secondi (indiretti) agli effetti attivati sulla filiera della produzione di beni e servizi a supporto delle attività dirette, gli ultimi agli effetti prodotti dal moltiplicatore (leontieviano e keynesiano) legati ai maggiori consumi indotti dalla spesa dei soggetti coinvolti negli impatti diretti ed indiretti. Questi ultimi possono essere articolati infatti in due componenti, quella prodotta dall'operare delle interdipendenze settoriali (i maggiori acquisti di un settore produttivo provocano un aumento di attività dei settori a cui questo è collegato, che a loro volta aumentano gli acquisti verso altri settori....) e quella prodotta dal consumo aggiuntivo operato da chi percepisce i redditi generati dall'attività aeroportuale, consumo che a sua volta genera altri redditi e altri consumi.

Nell'area dell'interporto hanno sede circa 60 imprese che impiegano quasi 600 addetti addetti con un fatturato medio di circa 7 milioni di euro ad impresa.

Tabella 5.1
UNITÀ LOCALI OPERANTI ALL'INTERNO DELL'INTERPORTO

OPERATORE	SETTORE	MERCE TRATTATA
Global service	Studi di professionisti	Officina mezzi portuali
ICT Plus	Studi di professionisti	Informatica e Networking
Ra.M.Oil	Studi di professionisti	Studio di ingegneria
2LNG	Studi di professionisti	
Dal Canto	Studi di professionisti	Prodotti petrolchimici
Geom. Puccini	Studi di professionisti	Geometra
ARB	Studi di professionisti	Assicurazioni
Bcube	Logistica	Logistica Industriale
Ceva Logistics	Logistica	Logistica Industriale
Granite	Logistica	merce varia
Trailer service	Logistica	Parcheggio Camion
CS Group Sharen'go	Logistica	Auto elettriche
Bieffe / Hillebrand	Operatori Intermodali	Vino
CFG Logistica e Servizi Bitossi	Operatori Intermodali	prod.chimici per la manutenzione
Mito / CFT	Operatori Intermodali	Cellulosa
C.S.C. Vespucci	Operatori Intermodali	Ortofrutta
Galletti	Operatori Intermodali	Merci Varie
Pacorini	Operatori Intermodali	Merci Varie
Francesconi	Operatori Intermodali	Alimentare
Gori	Operatori Intermodali	Vino/Legname
Gragnani	Operatori Intermodali	Auto e Merci Varie
--Guaimm (gragnani)	Operatori Intermodali	Auto
--Astra (Gragnani)	Operatori Intermodali	Auto
Terminali Italia	Operatori Intermodali	Container
Inter Repairs Nord	Operatori Intermodali	Container
Kortimed	Operatori Intermodali	Liquidi alimentari
Spreafico	Operatori Intermodali	Ortofrutta
Washmed s.r.l	Servizi	Lavaggio cistern
Aico uno s.r.l.	Servizi	Stazione Carburanti
Centro car	Servizi	Carrozzeria

OPERATORE	SETTORE	MERCE TRATTATA
Omaelba / Opus	Servizi	Officina/Carrozzeria
Cantini-Securpol (NO AdSP)	Servizi	Sorveglianza – Portierato
I Contadini	Servizi	Bar ristorante
Sogese s.r.l.	Servizi	Riparazione/movimentazione di container
Coremas POLARIS	Servizi	Riparazione/movimentazione di container
Fitosanitario (Regione Toscana)	Servizi	Controlli sulle merci
Aule di formazione	Servizi	Formazione
Age Control	Servizi	Controlli sulle merci
Reefer Service	Servizi	Reefer containers
Express Agency UPS	Corriere	Corriere
Jas	Spedizionere	Spedizioniere
Autamarocchi	Trasporti	Contenitori
Fercam	Trasporti	Marci Varie
Martelli	Trasporti	Merci Varie
Gruppo Mercurio	Trasporti	Auto
--Autotrasporti Rovini (trailer service)	Trasporti	Merci varie
--Co e Ci Trans Oil	Trasporti	Carburanti/combustibili/contenitori
--Pinna trasporti	Trasporti	Merci varie
--Maurilli	Trasporti	Merci varie
--Nieddu	Trasporti	Merci varie
--Friul Trasporti	Trasporti	Merci varie
AutoSped / G&A gruppo Gavio	Trasporti	Merci varie
Piccirilli	Trasporti	Merci varie
Trans shipping	Trasporti	Merci varie
SP CONSULTING	Consulenza	
AEROSPAZIO	RICERCA	

Fonte: Interporto Toscano Amerigo Vespucci

Il punto di partenza per la valutazione è rappresentato dalla stima della domanda di beni e servizi connessa alle attività dell'interporto. A ciascuna delle attività sono stati imputati i vettori medi regionali di domanda di beni e servizi derivanti dall'archivio ISTAT ASIA FRAME per ciascuno specifico settore di appartenenza dell'unità locale (secondo la classificazione ATECO 2007 a 5 cifre), in modo tale da ottenere un vettore di domanda per macrobranca da inserire all'interno del modello multiregionale input-output dell'IRPET.

Tabella 5.2
DOMANDA DIRETTA RICONDUCEBILE ALL'OPERATIVITÀ DELL'INTERPORTO
Euro e unità di lavoro

Settore	Domanda di beni	Domanda di servizi	Unità di lavoro
Trasporto e magazzinaggio	23.225.508	78.981.439	368
Altre attività	7.322.405	15.569.071	210
Totale	30.547.913	94.550.511	579

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Le stime della spesa effettuata dalla domanda, espresse per tipologia di bisogno soddisfatto, sono state imputate alle singole branche produttrici tramite matrici ponte dei consumi, adattate al caso in esame. Il vettore di spesa per settori produttivi così ottenuto ha rappresentato l'informazione inserita nel modello input-output per calcolare il volume di produzione derivante dai consumi. Quindi, partendo dalla stima della domanda è stato possibile calcolare in quale misura la produzione direttamente attivata si sia trasformata in valore aggiunto. Il modello ha permesso, altresì, di valutare come la produzione attivata direttamente abbia determinato una ulteriore domanda di beni e servizi intermedi prodotti all'interno o all'esterno del sistema (importazioni), fino a determinare il volume totale della produzione attivata.

Tabella 5.3
IMPATTO ANNUO DIRETTO INDIRETTO E INDOTTO DELLE ATTIVITÀ DELL'INTERPORTO
Milioni di euro e unità di lavoro

	Toscana	Resto d'Italia
PIL	46,271	86,004
Incidenza su Pil totale	0,04%	0,01%
Import interregionale	72,935	2,778
Import estero	29,943	23,036
Produzione diretta	67,943	88,160
Produzione indiretta	5,523	30,959
Produzione indotta	14,608	64,295
Unità di lavoro dipendenti	392,228	822,747
Unità di lavoro autonome	229,748	425,345
Unità di lavoro totali	621,976	1249,126
Incidenza su ul totali	0,03%	0,01%

Fonte: stime IRPET

Complessivamente, l'attività dell'interporto e delle imprese che ospita attivano circa 130 milioni di euro di PIL, di cui meno di 50 localizzati sul territorio regionale (a causa della rilevante componente di importazioni implicita nei beni e servizi domandati dalle imprese della logistica). Dal punto di vista occupazionale, la ricaduta si attesta intorno alle 1.800 Unità di lavoro totali, localizzate sul territorio regionale per un terzo del totale.

Le previsioni di espansione a est e a sud coinvolgono complessivamente circa 600.000 mq aggiuntivi, sui quali è previsto che si insedi un mix funzionale di attività non dissimile da quello attualmente presente nell'interporto. Possiamo quindi ragionevolmente supporre che il potenziale impatto dell'espansione sia proporzionale alla superficie aggiuntiva, ovvero circa il 50% in più dell'attuale impatto dell'Interporto. Ciò significherebbe quasi ulteriori 300 unità di lavoro *on site* (e più di 500 indotte) e un impatto economico di più di 20 milioni di euro sul territorio regionale.

Tabella 5.4
IMPATTO ANNUO DIRETTO INDIRETTO E INDOTTO DELL'ESPANSIONE DELL'INTERPORTO
Milioni di euro e unità di lavoro

	Toscana	Resto d'Italia
PIL	20,988	39,010
Incidenza su Pil totale	0,02%	0,00%
Import interregional	33,082	1,261
Import estero	13,581	10,448
Produzione diretta	30,817	39,988
Produzione indiretta	2,505	14,043
Produzione indotta	6,625	29,162
Unità di lavoro dipendenti	178,003	373,599
Unità di lavoro autonome	104,525	193,527
Unità di lavoro totali	282,528	567,126
Incidenza su ul totali	0,02%	0,01%

Fonte: stime IRPET

L'altra componente rilevante di cui è possibile quantificare l'impatto economico è data dal complesso degli investimenti infrastrutturali connessi alla funzionalità dell'interporto. Come visto nel capitolo precedente, il sistema della piattaforma logistica Toscana rappresenta un complesso intreccio di interventi volti a rafforzare l'efficienza del sistema logistico regionale. L'innovazione dei processi logistici, l'integrazione delle modalità di trasporto, l'efficienza dell'organizzazione del sistema dell'accessibilità rappresentano delle sfide strategiche per il prossimo futuro. In questa luce, i porti e gli interporti non costituiscono solo delle infrastrutture fisiche ma nodi dello scambio, congiunzione tra sistemi produttivi e mercati, fulcri della catena dell'innovazione logistica, basata sull'ottimizzazione del trasferimento di prodotti e informazione che accompagna tutto il processo produttivo fino ai mercati finali.

Il recupero di parte delle potenzialità dell'area livornese dipende inoltre, oltre che da importanti investimenti infrastrutturali, dalla capacità di promuovere relazioni cooperative in grado di valorizzare il ruolo dell'area urbana costiera come punto di offerta di funzioni ad elevata specializzazione per un ampio bacino territoriale, a partire dai mercati locali per estendersi a quelli sovralocali. All'interno di questo quadro, la realizzazione del progetto di potenziamento del sistema logistico assume una doppia valenza: una locale e anticiclica, di sostegno all'occupazione e di rilancio della competitività territoriale nel breve/medio periodo. Una seconda valenza ha invece un orizzonte più lungo ed una scala territoriale più ampia, che passa attraverso l'efficienza del sistema logistico regionale, la capacità di innovazione nei processi logistici da parte delle attività connesse, l'inserimento nella rete del commercio mondiale delle imprese del territorio. Tuttavia, gli investimenti pubblici, in particolar modo quelli infrastrutturali di grandi dimensioni, appaiono in Italia generalmente afflitti da elevati e sistematici ritardi nelle procedure di avvio dei lavori e nella esecuzione e da altrettanto frequenti aumenti dei costi. Tempi troppo lunghi e costi troppo alti portano a rallentare l'effetto anticiclico e rendono spesso inefficace – perché tardiva – la risposta alle richieste del territorio. In un periodo di forte incertezza nelle prospettive come quello attuale, è necessario accorciare il più possibile tale distanza, rendendo subito operativi gli investimenti disponibili, coordinando i diversi attori della pianificazione infrastrutturale affinché il sistema sia in grado di massimizzare l'impatto delle opere evitando elementi di conflittualità o disallineamenti temporali negli interventi.

Come esaminato nel paragrafo precedente, l'Interporto è interessato nell'immediato futuro da numerosi interventi infrastrutturali al contorno (raccordi e scavalchi ferroviari) ma anche da ingenti investimenti sia dal lato della società di gestione che da parte degli operatori che vi sono insediati.

Tabella 5.5
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E INVESTIMENTI CONNESSI ALL'INTERPORTO

Titolo progetto	Costo totale (meuro)
Opera di Raccordo linea ferroviaria Porto-Interporto – 1° fase Scavalco ferroviario	27,00
Opera di Raccordo 2° fase, raccordo alla linea Collesalveti-Vada	250,00
Potenziamento dell'Interporto Toscano A. Vespucci di Guasticce (Realizzazione celle frigo a bassa temperatura, opere impiantistiche e sistemazioni esterne)	1,90
Realizzazione di edifici di guardiania, un magazzino, opere esterne e di una tettoia per merci refrigerate (escluso celle frigo a bassa temperatura)	5,50
Realizzazione Pharma Village	80,00
Investimenti operatori (Gagnani e So.Ge.Se.)	32,00
Totale	396,40

Fonte: Regione Toscana e Interporto Toscano

Complessivamente sono previsti interventi per quasi 400 milioni di euro, in un orizzonte temporale che copre almeno il prossimo quinquennio. L'incertezza sulla tempistica di realizzazione effettiva non consente di operare l'analisi di impatto sulla base di una distribuzione anno per anno dell'attivazione, ragione per cui si è preferito adottare un'ottica compressiva.

Tabella 5.6
IMPATTO COMPLESSIVO DEGLI INVESTIMENTI CONNESSI ALL'INTERPORTO

Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
PIL	291,307	186,771
Incidenza su Pil totale	0,26%	0,01%
Import interregional	157,501	5,575
Import estero	87,810	48,783
Produzione diretta	531,042	69,691
Produzione indiretta	57,146	105,930
Produzione indotta	68,297	227,191
Unità di lavoro dipendenti	2933	1816
Unità di lavoro autonome	2655	1097
Unità di lavoro totali	5588	2912
Incidenza su ul totali	0,36%	0,01%

Fonte: stime IRPET

Complessivamente, la spesa per gli interventi infrastrutturali analizzati potrebbe attivare in Toscana circa 300 milioni di euro di PIL (pari a circa il 0,26% del prodotto interno lordo regionale). Significativa appare l'attivazione rivolta al di fuori del territorio regionale a causa della rilevante componente di importazioni implicita nei beni e servizi domandati dal settore delle costruzioni (principale settore attivato dalla tipologia di interventi considerate). Dal punto di vista occupazionale, la ricaduta si attesta intorno alle 4.800 Unità di lavoro totali, localizzate sul territorio regionale per quasi due terzi del totale. Tali valori si riferiscono, come sottolineato più sopra, al complesso degli investimenti riferiti all'interporto, il cui orizzonte temporale appare però di difficile quantificazione al momento a causa dell'incertezza realizzativa di infrastrutture complesse come quelle analizzate. Chiaramente, la durata della realizzazione impatta sulla rilevanza dell'intervento dal punto di vista occupazionale per ciascun anno (maggiore la durata, minore sarà l'impatto medio annuo).