



L'impatto economico della ZLS

Firenze, Luglio 2020

RICONOSCIMENTI

Il lavoro è stato curato da Leonardo Piccini con la supervisione di Patrizia Lattarulo, dirigente dell'Area Economia pubblica e Territorio dell'IRPET.

Indice

1. PREMESSA	5
2. GLI IMPATTI ATTESI	6
2.1 La metodologia di analisi	6
2.2 Gli interventi più rilevanti	8
2.3 Gli impatti su investimenti privati	14
ALLEGATI	19
Il porto di Marina di Carrara	21
Il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce	26
Il porto di Piombino	33
L'aeroporto Galilei di Pisa	39
Il porto di Portoferraio	44
L'interporto della Toscana Centrale	47
SLL Livorno	51
SLL Pisa	52
SLL Prato	53
SLL Carrara	54
SLL Piombino	55
SLL Portoferraio	56

1. PREMESSA

La forza propulsiva della ZLS va trovata nella sua capacità di costruire un progetto di sviluppo qualificato ed integrato nelle politiche regionali, di riuscire a fare sistema tra i gestori delle infrastrutture interessate ed a sostenere l'integrazione tra sistemi che interagiscono nell'ambito della logistica ed intermodalità.

La leva della semplificazione amministrativa va intesa come uno strumento tecnico-operativo e parte del progetto di sviluppo da realizzare e che a sua volta va concepita come parte integrante di una strategia di sviluppo economico-sociale e di sostenibilità ambientale che la Regione porta avanti.

In queste premesse c'è l'intenzione di mettere insieme e portare avanti una visione strategica di sviluppo con l'attivazione di soluzioni operative. L'obiettivo generale da realizzare è quello di mettere a sistema l'integrazione tra le principali infrastrutture logistiche ed intermodali regionali e farle operare in modo più funzionale e competitivo:

- al servizio delle imprese dei sistemi produttivi locali della Toscana;
- al servizio di operatori esterni che possono trovare nel territorio toscano delle competitive piattaforme logistiche ed intermodali con un'offerta articolata ed integrata per realizzare le loro operazioni di import ed export.

Su queste basi l'impianto di riferimento che si va ad attivare per poter sostenere la competitività delle infrastrutture logistiche ed intermodali della ZLS Toscana deve riuscire a superare i vincoli e limiti presenti nella normativa sulle ZLS in ambito agevolativo e di incentivazione. Lo spazio di intervento che si può aprire è quello di tener conto delle esigenze e degli obiettivi che la ZLS Toscana deve:

- portare avanti nell'utilizzo delle risorse stanziare disponibili (nella fattispecie i progetti finanziati e in corso di finanziamento) che ricadono nei territori dove sono presenti le infrastrutture [es. nei progetti di riconversione e riqualificazione Industriale (PRRI) per l'area di crisi industriale complessa, gli interventi previsti nel PRIIM in ambito di investimenti infrastrutturali, ecc.] da parte dello Stato, Regione, Comuni, Autorità, Enti locali, RFI, ecc.;
- puntare a favorire l'integrazione tra i vari progetti ed interventi finanziati ovvero che potrebbero essere finanziati; una proposta potrebbe essere quella di prefigurare la ricostruzione una sorta di "programma tecnico di investimenti", ovvero mettere insieme gli interventi previsti dalle varie linee di finanziamento dei vari soggetti pubblici e privati che possono apportare impatto sul progetto di sviluppo ZLS Toscana;
- intervenire, a favore delle imprese che operano e che si insediano nelle aree della ZLS, nel quadro della programmazione regionale sia attraverso risorse specificatamente destinate, sia attraverso la individuare nei bandi per il finanziamento degli interventi, specifiche priorità e/o premialità. In tal senso sulle aree di crisi industriale complessa di Piombino e Livorno e nelle aree di crisi industriale semplice di Carrara sono in corso interventi regionali in sinergia con interventi nazionali ex legge 181.

Questa impostazione prova a ricostruire in condizioni "extra risorse aggiuntive" che non sono attualmente disponibili, un piano dei finanziamenti che possono contribuire a realizzare gli obiettivi e le azioni della ZLS Toscana sui 4 ambiti di intervento individuati per:

- introdurre nuovi servizi e modalità operative di servizio;
- migliorare i processi e i servizi offerti;

- realizzare gli investimenti necessari per il miglioramento dell'offerta logistica ed intermodale toscana;
- favorire lo sviluppo di impresa e l'occupazione.

2. GLI IMPATTI ATTESI

Dal punto di vista operativo, possiamo analizzare gli impatti previsti degli investimenti utilizzando tre diversi punti di vista:

- Il primo utilizza un'ottica di tipo territoriale, andando ad identificare ed analizzare quegli interventi volti a rilanciare la competitività del sistema costiero, area che ha sofferto in modo particolare la crisi degli ultimi anni e dentro la quale sono emersi con maggiore evidenza alcuni elementi di debolezza del sistema economico sui quali le politiche regionali hanno cercato di intervenire.
- La seconda ottica guarda alle risorse complessivamente attivate dagli interventi infrastrutturali previsti a sostegno della ZLS e si concentra nell'identificare e isolare gli impatti relativamente "sicuri" perché le relative risorse appaiono già individuate e stanziare, da quelli di natura più aleatoria in virtù della maggiore incertezza relativa al loro finanziamento.
- Infine si cercherà di fornire qualche possibile spunto di riflessione sull'attivazione di investimenti privati connessa sia alla maggiore infrastrutturazione del territorio sia alle agevolazioni previste all'interno della ZLS.

2.1 La metodologia di analisi

Per valutare l'impatto economico degli interventi nelle aree interessate dalla ZLS toscana sul complesso del territorio regionale utilizziamo la modellistica Input Output multi regionale patrimonio dell'IRPET.

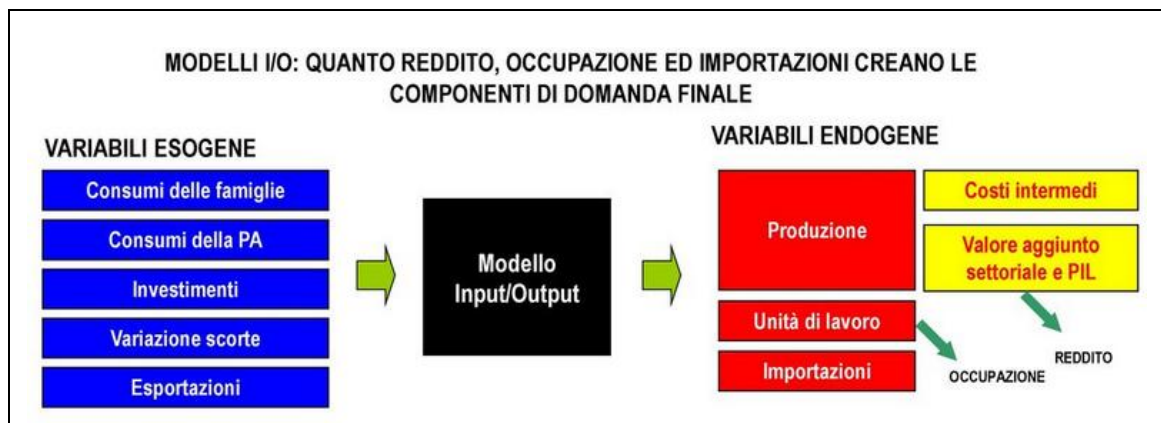
Uno dei maggior contributi della tavola input-output all'analisi economica è costituito dalla stima degli effetti diretti e indiretti che la variazione delle componenti della domanda finale produce nell'insieme dei settori economici del sistema regionale. Oltre all'insieme degli effetti di attivazione diretti e indiretti, misurabili tramite i moltiplicatori di Leontief, il modello input-output considera sia gli effetti indotti attraverso la componente del consumo delle famiglie (moltiplicatori keynesiani), sia gli effetti indotti dall'ammortamento. Nell'effetto indotto attraverso la componente del consumo delle famiglie si considera l'attivazione di produzione rappresentata dai beni di consumo dei lavoratori nel processo produttivo e dalle loro famiglie, mentre nell'effetto indotto dall'ammortamento si considera la produzione di beni di investimento necessaria per reintegrare il consumo dei beni capitali coinvolti nel processo produttivo creato dall'impulso iniziale di domanda.

Inoltre, prendendo in considerazione i diversi legami tra domanda e sistema produttivo è possibile effettuare simulazioni di effetti derivanti da variazioni della domanda finale, del valore aggiunto o dei costi di produzione (analisi di impatto). In questo modo, la tavola Input/Output diventa strumento, oltre che di descrizione della realtà economica, anche di valutazione economica. Il moltiplicatore si ottiene sommando per colonna i valori della matrice inversa di Leontief e misura la variazione complessiva (in tutti i settori) derivante da una variazione unitaria della domanda finale di un determinato bene. Di particolare interesse

risulta sia il confronto tra i moltiplicatori interni, ottenuti considerando il sistema completamente chiuso, ed esterni, ottenuti in un sistema aperto all'esterno, sia l'analisi dei moltiplicatori dell'occupazione, che misurano il livello di occupazione in relazione alla domanda finale.

Il modello Input-Output consente un'analisi di statica comparata demand-driven, che ipotizza capacità produttiva in eccesso e nessun effetto supply-side. Nell'analisi di impatto i parametri utilizzati sono rappresentati dai moltiplicatori Leonteviani della forma ridotta. Questo approccio consente di stimare l'ammontare della produzione (e quindi di valore aggiunto e occupazione) attivata dalla variazione della produzione finale conseguente allo shock di domanda. È evidente come ciò dipenda in larga misura da due caratteristiche modellistiche. La prima riguarda la tecnica produttiva adottata dalle imprese presenti, dal momento che è sulla base di quest'ultima che esse domandano beni e servizi intermedi. La seconda caratteristica riguarda il grado di integrazione del sistema economico che incide: a) sul passaggio da domanda finale (indotta dalla fase di costruzione) a produzione finale, ossia quanto va effettivamente ad impattare sul sistema economico; b) sulla localizzazione (interna od esterna alla regione) della domanda intermedia espressa dalle imprese residenti. Non solo, ma a fianco dell'impatto Leonteviano, è possibile stimare l'attivazione addizionale (cosiddetta keynesiana) che deriva dall'incremento dei consumi da parte di coloro che percepiscono un reddito nel corso del processo produttivo sopra delineato. Solo una parte di questi effetti verrà trattenuto all'interno dell'area di indagine considerata, dal momento che una parte di essa si svilupperà al di fuori della regione e al di fuori del paese, tramite le importazioni di beni e servizi. Nel modello I-O le variabili di domanda finale direttamente interessate dall'implementazione delle politiche sono considerate esogene (investimenti fissi lordi e consumi pubblici) e distinte per branche produttrici di beni e servizi.

Il modello stima i flussi di interscambio tra la Toscana e le altre regioni italiane (Resto d'Italia) attivati dalla domanda che ricade all'interno della Toscana. Il modello permette di valutare l'impatto diretto indiretto e indotto della domanda espressa dalla spesa per investimento, impattando i relativi vettori di spesa/investimenti effettuati. L'impatto diretto è costituito dalla produzione interna all'economia dei beni e servizi che soddisfano direttamente la domanda espressa con la spesa, l'impatto indiretto è costituito dal valore dei fattori produttivi (beni e servizi intermedi) acquistati dalle imprese del territorio per produrre i beni e i servizi atti a soddisfare la domanda iniziale. L'impatto indotto è infine costituito dal valore della domanda in più generata per il sistema economico dalla remunerazione dei fattori produttivi coinvolti direttamente e indirettamente nella produzione dei beni e servizi. Il modello permette anche di valutare le importazioni generate da questo processo e dunque il peso di quella parte della domanda che attiva una produzione al di fuori del territorio economico di riferimento (i cosiddetti "leakages"). In questo modo è possibile calcolare il valore aggiunto settoriale e le unità di lavoro attivate dagli interventi previsti e i moltiplicatori relativi.



2.2 Gli interventi più rilevanti

Per una regione come la Toscana, con una marcata propensione alle esportazioni e che storicamente ha visto i propri tassi di crescita fortemente legati all'evoluzione di questa componente dell'economia, la facilità di accesso ai mercati internazionali ha sempre rappresentato una condizione necessaria per la competitività di imprese e territori. L'apertura ai mercati internazionali, legata soprattutto al sistema dei porti, ha dunque avuto un ruolo importante nel sentiero di sviluppo – economico e sociale – della Toscana e tutt'oggi le esportazioni rappresentano una fattore di resilienza di fronte alle difficoltà della crisi. In uno scenario in cui la ripresa post crisi è sempre più legata al recupero delle esportazioni e alla 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.

A tal fine 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 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 sistema portuale, tanto a livello europeo che a livello nazionale, sta vivendo una stagione di riflessione e di riforma. A livello europeo, le strategie includono la riforma della regolamentazione portuale, una maggiore attenzione alla selezione degli investimenti infrastrutturali da finanziare (aumentando anche il coinvolgimento dei capitali privati), la ricerca di una maggiore sostenibilità ambientale. A livello nazionale il recente ridisegno delle Autorità Portuali sembra voler favorire le sinergie all'interno di sistemi portuali su scala territoriale più ampia, volti a competere con maggiore efficienza con i grandi hub nordeuropei e con i dinamici porti del Mediterraneo.

L'Italia si colloca al centro del Mediterraneo che ricopre un ruolo strategico negli scambi commerciali globali perché rappresenta una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati ma è un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro. Il raddoppio del Canale di Suez e l'allargamento di Panama aprono scenari nuovi nelle dinamiche internazionali del trasporto merci, all'interno delle quali le strategie di sviluppo portuale giocano un ruolo fondamentale per il trasferimento

al sistema locale delle opportunità di sviluppo economico offerte a scala internazionale. Non pochi sono, però, i segnali di incertezza che accompagnano le trasformazioni in atto, legate alla fragilità della crescita in molte aree commerciali più promettenti e alla instabilità geopolitica di molti paesi. Le strategie in ambito di trasporto marittimo coinvolgono risorse importanti, tanto dal lato delle infrastrutture che degli operatori ed è alto il rischio nelle fasi di debolezza. Da qui la necessità di adeguare rapidamente le dotazioni, di essere pronti a cogliere i segnali di ripresa, ma anche di essere attenti misurati e flessibili nelle strategie di investimento.

L'economia della costa toscana ha mostrato, fin dal periodo del decollo industriale, caratteristiche peculiari rispetto al modello dominante, caratterizzandosi per una dimensione media d'impresa maggiore che nel resto della Toscana e una specializzazione in settori *capital-intensive* e *land-intensive*, quali quelli dell'industria pesante, che hanno un minor impatto positivo sulla domanda di lavoro rispetto alla media dei settori economici. Le specializzazioni delle imprese industriali di questo 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 riguardato molte aree della Toscana costiera, caratterizzata da situazioni di profonda sofferenza nel proprio tessuto economico e sociale. Si tratta di criticità che si sono evidenziate soprattutto negli anni della crisi, in cui il reddito procapite è andato via via a diminuire in relazione alla media regionale, in una situazione che assume tratti strutturali, con forti riflessi sul mercato del lavoro e, più in generale, sulla tenuta del sistema sociale.

La lunga fase recessiva vissuta dall'economia toscana ha di nuovo accentuato le disparità territoriali invertendo una tendenza verso la convergenza che aveva caratterizzato gli anni precedenti la grande crisi. In particolare, negli anni che vanno dal 2008 ad oggi, mentre le aree della Toscana centrale hanno reagito efficacemente alla crisi, mostrando una maggiore tenuta negli anni più difficili ed una più rapida crescita in quelli di ripresa, i sistemi locali della costa hanno invece evidenziato maggiori difficoltà con cadute del PIL ben più consistenti. L'esito finale è che questi ultimi sistemi presentano, oggi, tassi di occupazione che stanno ben al di sotto della media regionale: se ci ponessimo l'obiettivo di raggiungere l'attuale media regionale dovrebbero essere creati nella costa dai 18 ai 20 mila posti di lavoro. In particolare nelle aree di Massa Carrara, Piombino, Livorno la crisi industriale registrata negli ultimi anni ha assunto caratteri di tale complessità – tanto sul piano industriale in senso stretto quanto sul piano economico sociale – da rendere necessario il mantenimento di un forte impegno regionale a fronte di una flessione quantitativa della domanda di lavoro proveniente dal sistema delle imprese.

Il recupero di parte delle potenzialità dell'area dipende, 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 (distretti manifatturieri storici come Valdera, Valdarno inferiore, distretto cartario lucchese, ma anche la "filiera" del turismo nelle città d'arte) 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

Il sistema infrastrutturale di cui la Toscana si è dotata nel corso degli anni ha garantito finora livelli di accessibilità soddisfacenti, pur in presenza di alcune situazioni critiche in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda e nell'accessibilità delle aree più periferiche. Tuttavia, la prospettiva di una (pur incerta) ripresa economica rende quanto mai impellente la necessità di adeguare il sistema infrastrutturale alle sfide del futuro, tanto nella componente di accessibilità interna (il sistema stradale e ferroviario) quanto nella componente che garantisce i collegamenti con l'esterno (porti, aeroporti e grandi nodi di interscambio). Se infatti esaminiamo l'articolazione interna della regione per quanto riguarda l'accessibilità, notiamo un sensibile divario fra le province dell'area nord (in particolare quelle dell'area metropolitana centrale come Prato e Pistoia), caratterizzate da livelli di accessibilità al di sopra della media nazionale ed europea, ma sottoposta ad alti livelli di congestione, e le regioni della costa meridionali (Livorno, Grosseto, Siena e Arezzo), dove i livelli si attestano invece su valori decisamente inferiori.

A scala regionale, il Porto di Livorno risulta indubbiamente uno snodo fondamentale per tutto il sistema della logistica. Se analizziamo la concentrazione di imprese logistiche rispettivamente nel sistema locale livornese, si può notare una elevata concentrazione di attività economiche relative all'intero ciclo logistico. In particolare, nel solo comune di Livorno si concentrano, oltre a circa i $\frac{3}{4}$ degli operatori del trasporto marittimo regionale, anche un terzo delle attività di spedizionieri e degli intermediari logistici toscani, e, più in generale, quasi il 10% delle unità locali connesse alla logistica, per un totale di circa di 500 imprese che occupano circa 4.000 addetti.

L'analisi dell'impatto macroeconomico della realizzazione della nuova infrastruttura portuale Darsena Europa, è stata condotta da IRPET in un ampio documento¹. Gli effetti dell'infrastruttura sono stati computati rispetto allo scenario controfattuale che prevede la non realizzazione della darsena e la conseguente diminuzione dei flussi di merci e passeggeri che transitano dal porto di Livorno. L'analisi di impatto prende in considerazione due fasi: quella di investimento e quella di gestione, ovvero quella nella quale la nuova darsena sarà in funzione. La realizzazione della Darsena Europa ha importanti effetti sull'economia regionale e su quella della provincia di Livorno. Gli effetti economici di breve periodo sono legati esclusivamente alla fase di costruzione della nuova infrastruttura e all'impegno di significative risorse pubbliche e private. Nel medio periodo, l'incremento (ipotizzato) della produzione del Porto di Livorno comporta una media annua di 0,08 punti di PIL aggiuntivo per l'intera regione. Tali effetti, legati principalmente a un incremento dell'export, sono, come atteso, in gran parte localizzati nella provincia di Livorno e nel settore trasporti marittimi. Tuttavia, la dinamica

¹“ Il porto di Livorno e gli investimenti per Darsena europa”, IRPET (2018).

positiva dell'export si riscontra anche nelle restanti province toscane, interessando molti dei settori che producono beni finali. Questo delinea un effetto di massima di natura strutturale sul sistema economico regionale la cui entità è solo in parte catturata dalla nostra analisi. All'interno di questo quadro si inseriscono i numerosi interventi infrastrutturali che interessano le aree più direttamente legate alla ZLS e che sono prevalentemente rivolti all'efficientamento del sistema logistico regionale. Concentrando l'attenzione sui progetti più rilevanti (importo maggiore di 100 milioni di euro), emergono come centrali il grande investimento della Nuova Darsena Europa nel porto di Livorno e gli interventi di adeguamento delle linee ferroviarie (sulle linee Prato – Bologna e Pistoia – Lucca e il raccordo alla Collesalveti – Vada), per un totale di più di due miliardi di euro di investimento.

Tabella 1. Principali interventi infrastrutturali

Infrastruttura / Altri soggetti	Titolo progetto	Costo totale (meuro)	di cui risorse stanziare (meuro)	Risorse ancora da reperire (meuro)	Stato di attuazione del Progetto		
					Progettazione	Aggiudicato	In corso di realizzazione
PORTO DI LIVORNO	Realizzazione Nuova Darsena Europa - Fase 1 [Di cui 295 m€ opere "fredde" (i.e. opere foranee e dragaggi) e stimati 550 m€ per il terminal (inclusi i costi di allestimento del terminal)]	845,00	295,00	550,00	Progettazione preliminare della 1° fase ultimata. Progettazione definitiva da avviare entro fine febbraio 2020 (relativamente alle sole opere marittime e dragaggi)		no (stima 2021-2024)
PORTO DI LIVORNO	Realizzazione Nuova Darsena Europa – Fase 2 Realizzazione terminal Ro-Ro	200,00	-	200,00			no A seguire della fase 1 (stima 2025-2026)
Interventi ferroviari	Adeguamento prestazionale della linea ferroviaria Prato-Bologna	370,00	134,00	236,00			Intervento suddiviso in tre fasi. In realizzazione opere propedeutiche di 1^ fase (tratta Prato-Vernio) avviate nel 2018, avvio adeguamento gallerie (durata 1 anno) nel terzo quadrimestre 2020. Avvio 2^ fase (S.BenedettoV.S.-Vernio) e 3^ fase (Pianoro-S.BenedettoV.S.) da definire.
Interventi ferroviari	Linea ferroviaria Pistoia-Lucca: tratta Pistoia Montecatini	269,62	250,00	19,62	ultimata	aggiudicato	In Corso, lavori avviati nel 2016 (al 31.12.2019 contabilizzati interventi per 141,50 Meuro) fine prevista nel IV trimestre 2021
INTERPORTO TOSCANO A.	Opera di Raccordo	250,00	5,00	245,00	Progetto di fattibilità	no	no ultimazione lavori

Infrastruttura / Altri soggetti	Titolo progetto	Costo totale (meuro)	di cui risorse stanziare (meuro)	Risorse ancora da reperire (meuro)	Stato di attuazione del Progetto		
					Progettazione	Aggiudicato	In corso di realizzazione
VESPUCCI	2° fase, raccordo alla linea Collesalveti-Vada				previsto entro 2020. progettazione definitiva: prevista per fine 2021		prevista per fine 2024
Interventi ferroviari	Linea ferroviaria Pistoia-Lucca: tratta Pescia – Lucca	194,79	181,10	13,69	In corso di aggiornamento	previsto entro fine 2020-inizio 2021	Avvio entro 1° quadrim. 2021 – fine entro 2024
TOTALE		2.129,41	865,10	1.264,31			

Fonte: Regione Toscana

L'attivazione prevista da questo nucleo centrale di progetti, calcolata attraverso l'utilizzo del modello input-output, è pari a circa 1 miliardo e mezzo di PIL regionale (con un'incidenza dell'1,42%) e a circa 30.000 unità di lavoro create sul territorio toscano grazie all'intervento.

Tabella 2. Impatti attesi dalla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali

Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
Pil	1.567	1.006
incidenza su Pil totale	1,42%	0,07%
Import interregionale	845	31
Import estero	469	264
PROD DIRETTA	2.850	374
PROD INDIRETTA	310	566
PROD INDOTTA	365	1.219
Unità di lavoro dipendenti	15.741	9.746
Unità di lavoro autonome	14.257	5.887
Unità di lavoro totali	29.997	15.633
Incidenza su ul totali	1,91%	0,07%

Fonte: Stime IRPET

La realizzazione di questo scenario potenziale è però condizionato al realizzarsi di numerose ipotesi al contorno, in particolare al rispetto della tempistica prevista, all'articolazione per fasi e al reperimento delle risorse mancanti.

Complessivamente, infatti, nelle aree interessate dalla ZLS sono previsti interventi infrastrutturali per quasi 3 miliardi di euro, in un orizzonte temporale che copre almeno il prossimo quinquennio. Come evidenziato, il porto di Livorno, con la realizzazione della Darsena Europa, assorbe la maggior parte delle risorse (40%), mentre la seconda voce di spesa è costituita dagli interventi ferroviari sul territorio regionale. Fra le altre aree oggetto di interventi significativi dal punto di vista delle risorse impiegate si segnalano il porto di Piombino, l'interporto di Guasticce e il porto di Marina di Carrara. Le risorse al momento sono stanziare in media per poco meno del 45%, mentre le restanti sono ancora da reperire.

Tabella 3. Quadro di insieme per infrastruttura di riferimento

Infrastruttura / Altri soggetti	Costo totale (meuro)	di cui risorse stanziare (meuro)	Risorse ancora da reperire (meuro)	% su costo totale
PORTO DI LIVORNO	1.162,40	380,40	782,00	39,6%
PORTO DI PIOMBINO	351,51	254,21	97,30	12,0%
PORTOFERRAIO	3,00	0,20	2,80	0,1%
PORTO DI MARINA DI CARRARA	148,81	41,94	106,87	5,1%
CONSORZIO ZIA	34,80	34,80	-	1,2%
INTERPORTO TOSCANO A. VESPUCCI	284,40	39,40	245,00	9,7%
INTERPORTO TOSCANA CENTRALE	73,59	2,85	70,75	2,5%
COMUNE DI PISA	12,25	6,00	6,25	0,4%
INTERVENTI FERROVIARI	863,26	571,25	292,01	29,4%
TOTALE	2.934,02	1.331,04	1.602,98	

Fonte: Regione Toscana

Complessivamente, la spesa per gli interventi infrastrutturali analizzati potrebbe attivare in Toscana circa 2 miliardi di PIL (pari a circa il 2% del prodotto interno lordo regionale). Significativa appare l'attivazione rivolta al di fuori del territorio regionale a causa della rilevante componente di importazioni implicite 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 63.000 Unità di lavoro totali, localizzate sul territorio regionale per quasi due terzi del totale.

Tabella 4. Impatto del totale degli interventi

Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
Pil	2159	1386
incidenza su Pil totale	1,96%	0,09%
Import interregionale	1164	42
Import estero	647	364
PROD DIRETTA	3927	515
PROD INDIRETTA	427	780
PROD INDOTTA	503	1680
Unità di lavoro dipendenti	21688	13429
Unità di lavoro autonome	19644	8111
Unità di lavoro totali	41332	21540
Incidenza su ul totali	2,63%	0,10%

Fonte: stime IRPET

Tali valori si riferiscono, come sottolineato più sopra, al complesso degli interventi nelle aree interessate dalla ZLS, il cui orizzonte temporale appare però di difficile quantificazione al momento a causa dell'incertezza sia dal lato del reperimento delle risorse mancanti che dal lato della complessità realizzativa di infrastrutture complesse come quelle analizzate. Limitando l'analisi ai soli impatti interni alla regione, le risorse attualmente disponibili consentono di ipotizzare una attivazione di poco inferiore all'0,9% del PIL regionale e di circa 19000 unità di lavoro totali.

Tabella 5. Impatto delle risorse già stanziato vs risorse da reperire

Conto risorse impieghi	Impatto risorse stanziato	Impatto risorse da reperire
Pil	979	1180
incidenza su Pil totale	0,89%	1,07%
Import interregionale	528	636
Import estero	294	353
PROD DIRETTA	1.782	2.145
PROD INDIRETTA	194	233
PROD INDOTTA	228	275
Unità di lavoro dipendenti	9.839	11.849
Unità di lavoro autonome	8.912	10.732
Unità di lavoro totali	18.751	22.581
Incidenza su ul totali	1,19%	1,44%

Fonte: Stime IRPET

Chiaramente, la durata della realizzazione impatta sulla rilevanza dell'intervento dal punto di vista occupazionale per ciascun anno. Ipotizzando per esempio il completamento degli interventi nel prossimo quinquennio come da previsione ed una distribuzione uniforme della spesa (utilizzando quindi tutte le risorse necessarie, compreso quelle ancora da reperire), in ciascun anno si avrebbe un contributo di attivazione in termini di incidenza sul PIL regionale pari a circa lo 0,4% e la creazione di circa 8000 unità di lavoro annue sul territorio regionale (pari allo 0,5% delle unità di lavoro toscane).

2.3 Gli impatti su investimenti privati

La caduta di investimenti che ha caratterizzato in modo drammatico l'intero paese ha sicuramente interessato anche le risorse destinate alla realizzazione di infrastrutture. Con questa perdita di stock di capitale la crescita potenziale del paese ed anche quella della regione si colloca su livelli particolarmente deboli (inferiore all'1% per l'Italia, leggermente superiore all'1% per la Toscana). Di qui la necessità di rilanciare gli investimenti: quelli privati e quelli pubblici.

All'interno delle aree interessate dalla ZLS sono previsti numerosi interventi di natura infrastrutturale volti a integrare ed efficientare la piattaforma logistica della Toscana, a supporto dei flussi merci in uscita e in entrata che interessano una regione fortemente inserita nella rete degli scambi internazionali come la nostra. Una volta terminata la fase di cantiere, l'operatività delle infrastrutture realizzate contribuirà ad accrescere il potenziale di competitività della regione e, conseguentemente, il tasso di crescita del sistema economico, attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto e l'aumento dell'accessibilità regionale.

I maggiori livelli di accessibilità garantiti dagli interventi infrastrutturali e gli incentivi previsti all'interno della ZLS dovrebbero funzionare da catalizzatori di ulteriori investimenti privati nelle aree della costa. Previste in un primo momento come versione "soft" per le regioni del nord delle Zone economiche speciali (ZES), zone franche a burocrazia zero per l'attrazione di investimenti in cui le imprese avrebbero potuto beneficiare di alcune procedure semplificate già concesse alle Zone Economiche Speciali.

Con la legge di Bilancio 2020, viene invece modificato il regime delle zone ZLS prevedendo l'istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. In particolare, potranno fruire in determinate condizioni

(porto di importanza europea così come definito dal Regolamento TEN-T; aree ammissibili alle deroghe alla normativa che vieta gli aiuti di Stato) in relazione agli investimenti effettuati, del riconoscimento del credito d'imposta commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro.

In termini di attivazione economica, sempre attraverso l'utilizzo del modello Input/Output, possiamo stimare quindi che ciascun progetto potrà generare in ipotesi massima fino a 450 posti di lavoro sul territorio regionale, come da tabella sottostante.

Tabella 6. Impatto di un singolo progetto da 50 mln di euro

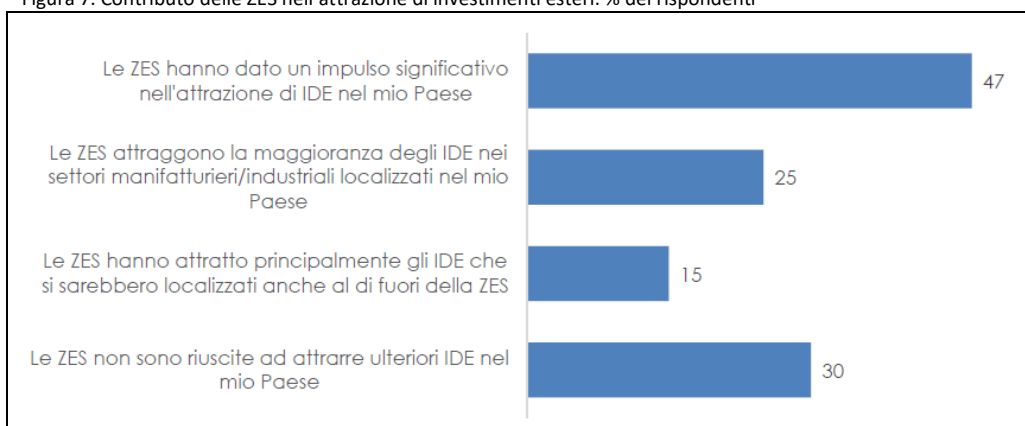
Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
Pil	26,45	26,30
incidenza su Pil totale	0,02%	0,00%
Import interregionale	22,22	0,80
Import estero	14,33	7,02
PROD DIRETTA	45,03	19,29
PROD INDIRETTA	4,28	11,76
PROD INDOTTA	6,28	25,19
Unità di lavoro dipendenti	244,10	248,29
Unità di lavoro autonome	205,37	145,94
Unità di lavoro totali	449,47	394,22
Incidenza su ul totali	0,03%	0,00%

Fonte: stime IRPET

La portata complessiva dell'impatto dipenderà, ragionevolmente, dalla capacità di attrazione di investimenti che l'implementazione della ZLS sarà capace di produrre. Secondo una recente analisi condotta dall'UNCTAD sul tema a livello internazionale², l'efficacia dell'istituzione delle ZES (e quindi, per analogia, delle ZLS nella versione modificata dalla legge di bilancio 2020) nell'attrazione di investimenti, nel caso specifico investimenti diretti esteri, appare significativa in circa i due terzi dei casi analizzati, e dipendente non solo dall'istituzione della zona ma anche e soprattutto dai pacchetti di politiche integrate per la promozione e l'accompagnamento degli investimenti.

² https://unctad.org/en/PublicationChapters/WIR2019_CH4.pdf

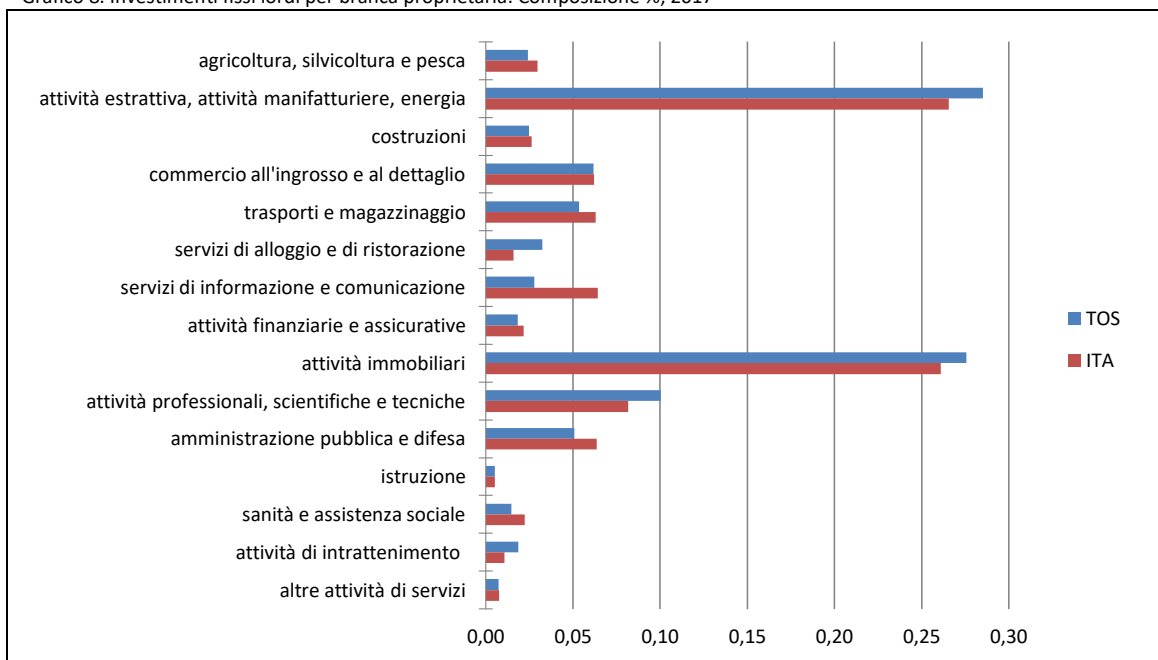
Figura 7. Contributo delle ZES nell'attrazione di investimenti esteri. % dei rispondenti



Fonte: SRM su dati UNCTAD

Per quantificare una portata teorica potenziale della maggiore attrattività territoriale, possiamo guardare all'attuale capacità regionale in termini di attrazione di investimenti e specificare alcune ipotesi di lavoro. In generale, la toscana si caratterizza per un propensione agli investimenti, rispetto alla media nazionale, più concentrata nei settori manifatturieri e nel settore immobiliare, mentre più bassa rispetto al dato nazionale risulta la capacità di investimento dei settori dell'informazione e comunicazione e dell'amministrazione pubblica.

Grafico 8. Investimenti fissi lordi per branca proprietaria. Composizione %, 2017



Fonte: ISTAT

Complessivamente, il sistema economico regionale realizza circa 18 miliardi di investimenti fissi lordi. Di questi si concentrano sui territori maggiormente interessati dalla ZLS (i sistemi locali di Livorno, Pisa Carrara, Piombino e Portoferraio) poco meno di 3 miliardi, pari al 15% del

totale. Ipotizzando quindi un incremento del 10% della capacità di attrazione territoriale in seguito alla realizzazione della ZLS, si potrebbero realizzare nell'area circa 300 milioni di investimenti aggiuntivi che genererebbero +0,14 punti percentuali in termini di PIL e 2600 unità di lavoro in termini regionali.

Tabella 9. Impatto di 300 milioni di euro di investimenti aggiuntivi nell'area della ZLS

Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
Pil	157	156
incidenza su Pil totale	0,14%	0,01%
Import interregionale	132	5
Import estero	85	42
PROD DIRETTA	267	114
PROD INDIRETTA	25	70
PROD INDOTTA	37	149
Unità di lavoro dipendenti	1.445	1.470
Unità di lavoro autonome	1.216	864
Unità di lavoro totali	2.661	2.333
Incidenza su ul totali	0,17%	0,01%

Fonte: stime IRPET

ALLEGATI

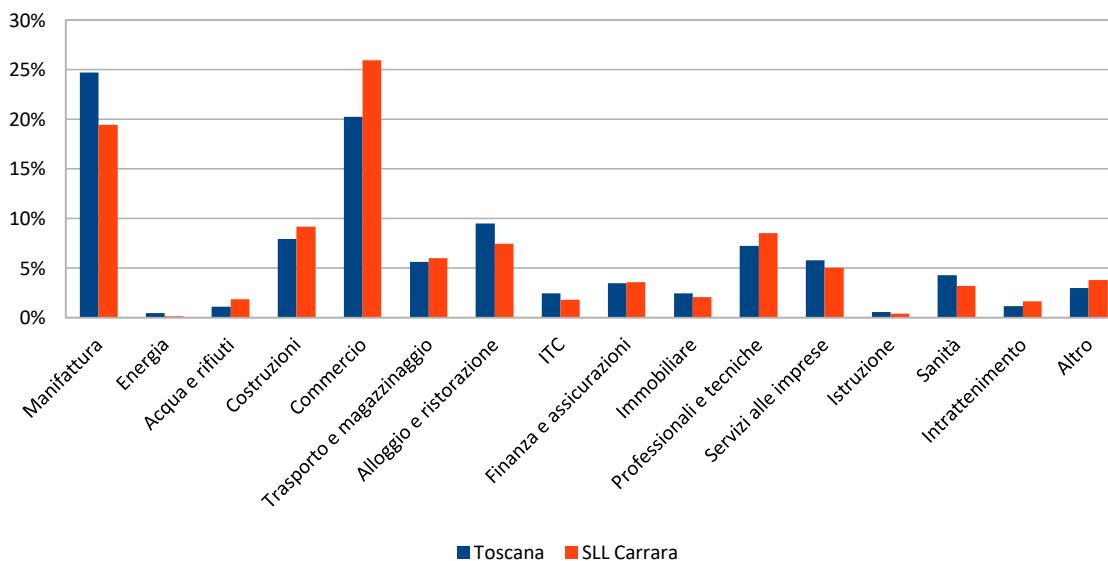
Il porto di Marina di Carrara

Il contesto economico

Il Porto di Marina di Carrara si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) costituito dai comuni di Carrara e Ortonovo, a cavallo fra Toscana e Liguria. All'interno del sistema economico Toscano, il SLL di Massa pesa per circa l'1,9% della popolazione e per circa l'1,5% degli addetti l'1,8% delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Carrara.

La struttura del sistema produttivo nel SLL di Carrara esprime una minore vocazione manifatturiera rispetto al profilo medio regionale (19% degli addetti sono impiegati nella manifattura contro una media regionale del 24%) ed una maggiore specializzazione nel settore del commercio (25% degli addetti contro il 20% medio regionale), mentre non mostra la specializzazione nei servizi turistici tipica della maggior parte dei territori della costa.

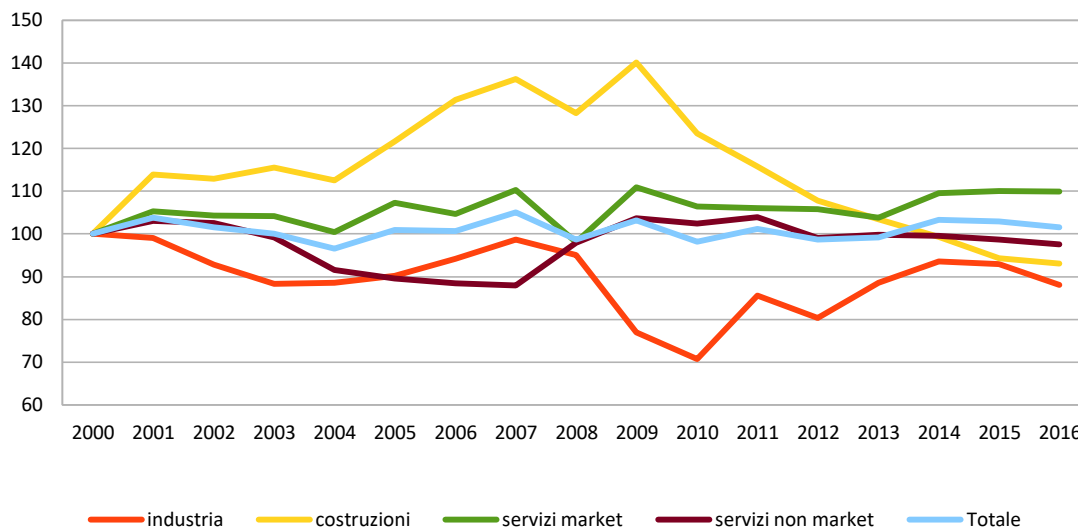
DISTRIBUZIONE % DEGLI ADDETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ, CONFRONTO TOSCANA E SLL DI CARRARA.
(valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL si caratterizza per una dinamica positiva nell'ultimo quindicennio relativamente al valore aggiunto generato nei settori dei servizi market, mentre le costruzioni, dopo un decennio positivo corrispondente agli anni pre crisi, mostrano un declino rapido negli anni post 2008. Il settore dell'industria (che incide per il 20% del valore aggiunto tale generato all'interno del SLL), mostra invece una dinamica complessivamente negativa, seppure con alcuni segnali positivi negli ultimi anni.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

Il porto di Marina di Carrara vanta una vocazione consolidata collegata alla movimentazione di merci non containerizzate ed in particolare marmi e graniti, ma sul porto gravitano anche le attività cospicue dei Cantieri Apuani e della Nuova Pignone, quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali attinenti all'allestimento di piattaforme galleggianti per l'estrazione del greggio e del gas.

Il porto di Carrara è il principale centro mondiale intermodale per l'import e l'export di pietre naturali quali i graniti, i marmi ecc. ed è direttamente collegato agli importanti caselli autostradali di Carrara (2 km) e Massa (6 km). Da qui, nel giro di pochi minuti, si può raggiungere l'autostrada che collega (A1, A21, A4, A22). Inoltre, dall'inizio degli anni 2000, è stato realizzato e messo in funzione un apposito raccordo ferroviario che collega il porto con la stazione di Massa - zona industriale e pertanto con tutta la rete ferroviaria nazionale. Questa favorevole posizione geografica fa del porto di Marina di Carrara un porto inserito perfettamente nel T.E.N. (TRANS EUROPEAN NETWORK) ed il naturale sbocco di molte produzioni provenienti e dirette non solo in Italia ma anche nell'Europa orientale e centrale.

IL PORTO DI MARINA DI CARRARA



Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

MOVIMENTAZIONE MERCI PER TIPOLOGIA DI CARICO E PASSEGGERI NEL PORTO DI CARRARA

Tipologia	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rinfuse liquide	940	-	36	25	13	6	-	-	-	-	-	-	-
Rinfuse solide	168	980	720	523	328	317	295	450	351	276	236	547	530
In contenitori	-	119	81	130	106	120	88	1	4	2	1	418	715
Ro-ro	1953	-	-	12	336	1529	1607	1545	-	-	-	279	477
Altre merci varie	2122	2172	2063	1882	1244	1370	1242	1278	1444	1389	1163	646	557
Totale	6222	3271	2900	2572	2027	3342	3232	3273	1799	1668	1400	1889	2280
TEUs	-	4493	2330	4710	6168	7793	5455	99	356	384	68	32780	52452
Passeggeri	-	-	-	27100	23137	9474	11493	-	1237	1550	8600	15660	17810

Fonte: ASSOPORTI

Riguardo ai volumi movimentati nel porto, i dati indicano un andamento estremamente erratico per le diverse tipologie nei diversi anni, con un trend complessivo di fondo declinante fino al 2015 che solo nell'ultimo biennio mostra timidi segnali di ripresa.

Interventi previsti

Le azioni necessarie per la riqualificazione ambientale, lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'area, da declinare con successivi Accordi di Programma, erano state individuate nell'ambito di un Protocollo d'intesa firmato a maggio 2015 tra la Regione Toscana, i Ministeri interessati, la Provincia di Massa Carrara, i Comuni di Massa e Carrara e l'Autorità Portuale di Marina di Carrara. Tra i temi nodali e strategici sui quali attivare il Progetto di riqualificazione e riconversione per il Porto di Massa Carrara erano stati individuati interventi relativi alla logistica portuale nell'ambito di un progetto complessivo di riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città (progetto waterfront) e interventi di sviluppo della rete ferroviaria interna alla zona industriale apuana (ZIA). Il progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città", promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, e sul quale la Regione Toscana si è espressa con proprio parere nell'ambito del procedimento di competenza nazionale nel marzo 2014, si articola in quattro distinti "ambiti progettuali", che mirano a definire il nuovo assetto dell'interfaccia porto-città con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli altri enti territoriali e con la popolazione.

Le opere previste riguardano:

- riqualificazione geometrica e funzionale della intersezione tra viabilità finalizzata al miglioramento della accessibilità portuale e alla maggiore sicurezza degli attraversamenti
- riconfigurazione viabilistica e della mobilità;
- riqualificazione architettonica ed urbana dell'area adiacente al Porto di Ponente, con potenziamento dei servizi ed attrezzature urbane e realizzazione del nuovo mercato ittico;
- riqualificazione paesaggistica del Molo di Ponente con inserimento della nuova passeggiata a mare con belvedere. Obiettivi del progetto sono il miglioramento e la razionalizzazione del sistema viario di accesso all'area portuale;

il miglioramento e una maggiore efficienza del trasferimento ferroviario e modale; il miglioramento della competitività e dell'organizzazione funzionale complessiva dello scalo marittimo.

Per la realizzazione delle opere, dal costo di 35 milioni, la Regione Toscana ha stanziato con legge finanziaria 2016 risorse per circa 15 mln a favore dell'Autorità di Sistema Portuale, prevedendo l'erogazione di contributi straordinari per un importo massimo di 1 mln l'anno per 20 anni per consentire il rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte dell'Autorità stessa. Ulteriori finanziamenti sono a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (8,2 mln del Fondo nazionale porti) e

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (12,2 mln). Per disciplinare le modalità di attuazione del Progetto Waterfront e le modalità di erogazione e gestione dei finanziamenti regionali, nel gennaio 2018 la Giunta regionale ha approvato uno specifico Accordo di Programma con l'Autorità di Sistema Portuale (DGR n. 26 del 15/01/2018). Contestualmente è stato approvato dalla Giunta Regionale (DGR n. 13 del 15/01/2018) un Accordo tra Comune di Carrara, Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per lo sviluppo condiviso del porto. L'Accordo è finalizzato all'attuazione del progetto waterfront e alla redazione condivisa di una proposta di variante al vigente Piano Regolatore Portuale (sulla base della nuova normativa nazionale in materia che ha introdotto il Piano Regolatore del Sistema Portuale, al posto del Piano Regolatore Portuale del singolo scalo marittimo). La redazione e l'adozione di una variante al vigente PRP è da considerarsi indispensabile al fine di consentire un idoneo sviluppo futuro del porto, che sappia coniugare le attività commerciali, cantieristiche, crocieristiche e diportistiche in parte esistenti ed in parte da implementare, alla luce degli imprescindibili valori di rispetto ambientale ed antropico del contesto circostante. L'Accordo individua i temi da approfondire e gli obiettivi da conseguire nei successivi livelli di progettazione delle opere del waterfront previsti dalla legge. Sono in corso gli approfondimenti di carattere tecnico-amministrativo e giuridico tra Regione Toscana, Autorità di Sistema e Comune di Carrara per definire le procedure e gli adempimenti concernenti la Variante al PRP vigente del porto in ottemperanza alle nuove disposizioni in materia di pianificazione dei porti nazionali (D.Lgs. n. 162/2016; D.lgs. n. 232/2017 "Decreto correttivo").

Insieme al progetto waterfront il Porto di Marina di Carrara è interessato da un intervento di collegamento dell'area portuale alla rete ferroviaria, dal costo di circa 5 mln (di cui 2 finanziati da RFI e 3 dall'Autorità di Sistema Portuale). Ad RFI compete la progettazione e la realizzazione della parte dei binari ferroviari, mentre l'Autorità si occuperà di effettuare l'intervento in porto. Nel 2017 è stato pubblicato dall'Autorità il bando di gara per la tratta di propria competenza, a cui seguirà la procedura da parte di RFI per il tratto di rete nazionale. Per consentire l'accesso al bacino portuale delle navi di maggiori dimensioni ampliando le potenzialità del porto è stato inoltre previsto da parte dell'Autorità Portuale nazionale un progetto di dragaggio per l'approfondimento dei fondali, nell'ambito di un adeguamento tecnico funzionale (ATF) al PRP vigente, che è stato approvato con parere del Consiglio Superiore dei LL.PP.

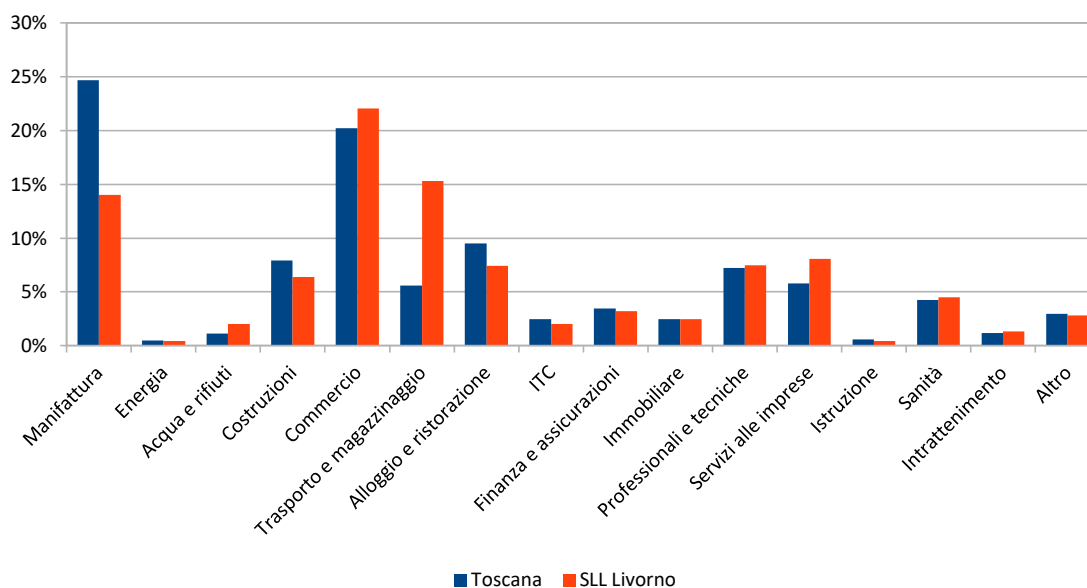
Il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce

Il contesto economico

Il Porto di Livorno e l'interporto toscano "Amerigo Vespucci" si collocano all'interno del Sistema Locale del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) costituito dai comuni di Livorno, Colesalveti, Fauglia e Capraia Isola). All'interno del sistema economico Toscano, il SLL livornese pesa per circa il 5% della popolazione e per circa il 4% degli addetti e delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Livorno.

La struttura del sistema produttivo nel SLL livornese ricalca da vicino la struttura regionale, ma esprime una decisa minore vocazione manifatturiera (14% degli addetti sono impiegati nella manifattura contro una media regionale del 24%) ed una forte specializzazione nel settore del trasporto e della logistica (15% degli addetti contro il 5,6% medio regionale), dovuto indubbiamente alla presenza del porto.

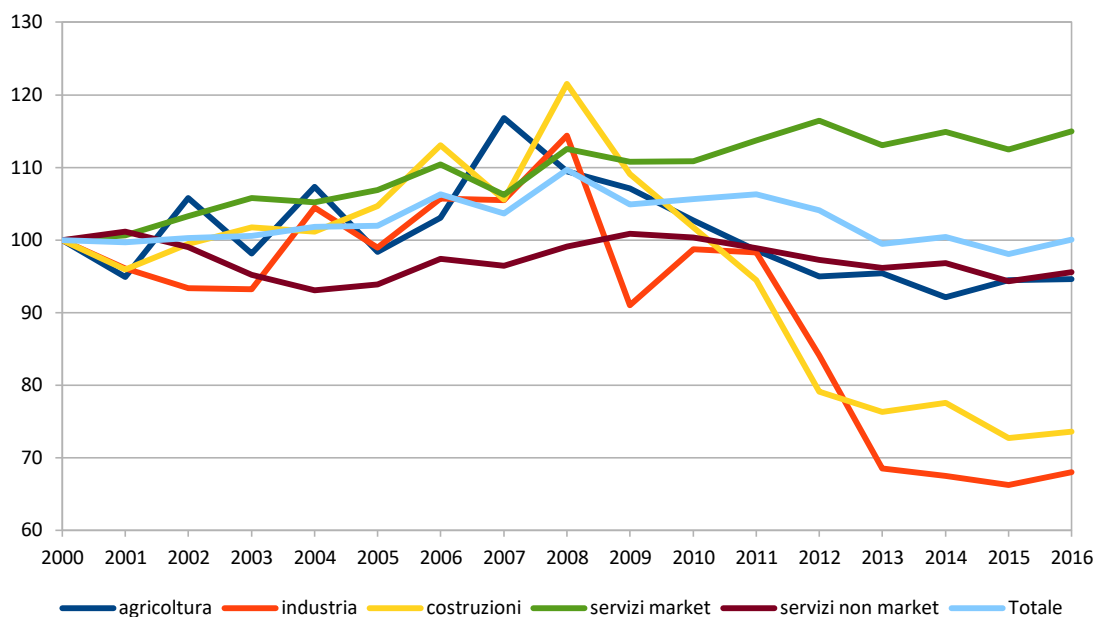
DISTRIBUZIONE % DEGLI ADDETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ, CONFRONTO TOSCANA E SLL LIVORNESE (valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL si caratterizza per una dinamica negativa nell'ultimo decennio relativamente al valore aggiunto generato nei settori dell'industria e delle costruzioni. Migliore performance si registra invece nel settore dei servizi market (all'interno del quale si collocano i servizi logistici), settore che ha consentito al SLL di attenuare la dinamica negativa complessiva registrata a partire dal 2008.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)

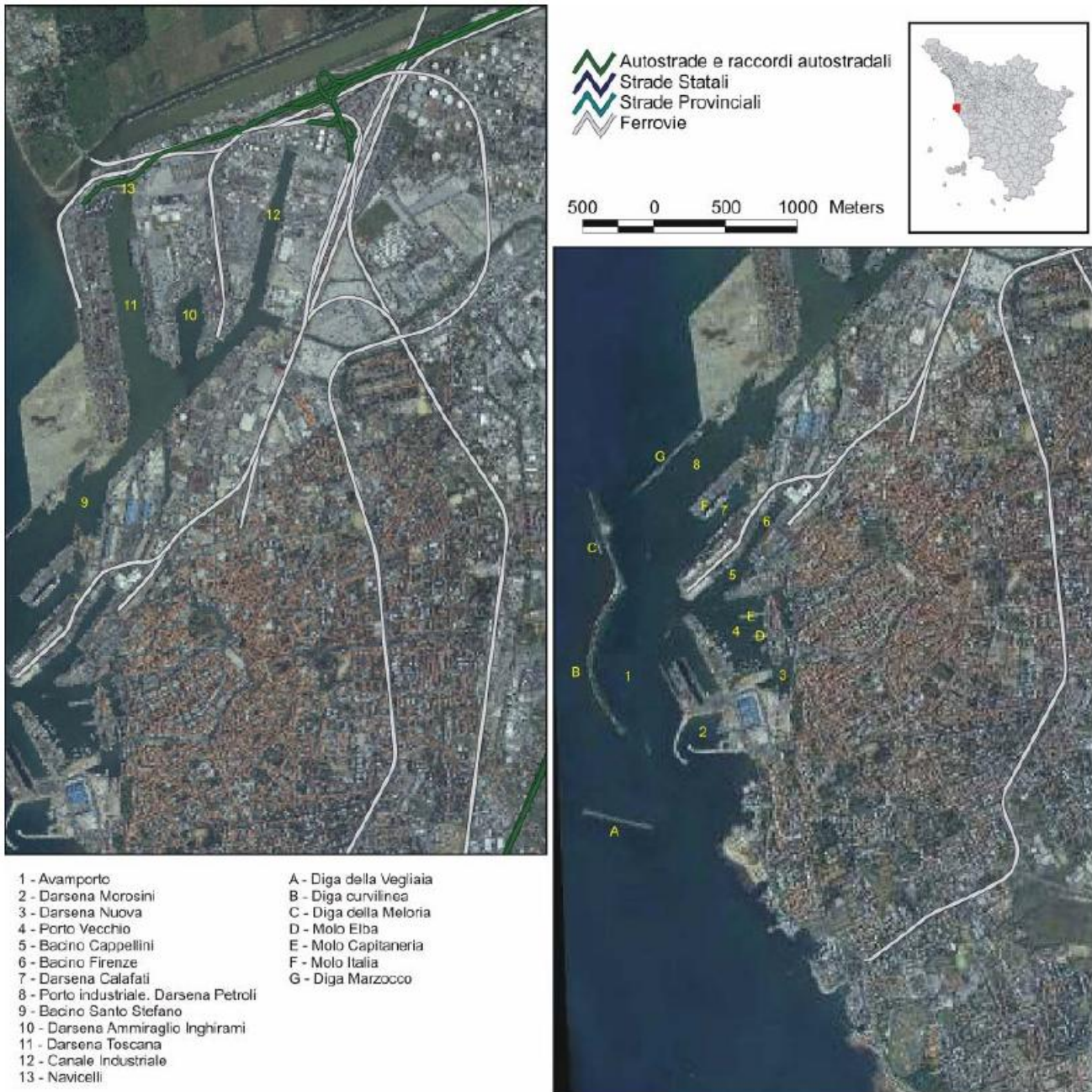


Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

Il porto di Livorno si affaccia sull'Alto Tirreno e si trova nella parte Nord-Occidentale della Toscana. È principalmente interno alla linea di costa, ben protetto dai venti del quadrante sud ed ovest. È classificato come Core all'interno delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) è uno scalo polivalente, dotato cioè di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico (LO-LO, rotabile RO-RO, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.). Il Porto di Livorno è quindi un porto multi – purpose specializzato nel settore container (TEU), nel settore Ro-Ro, delle rinfuse liquide e solide, nel general cargo (settore autovetture), settore crocieristico e traghettiistico per il collegamento con le isole del Mediterraneo in particolare con la Corsica, con la Sardegna e con l'Isola di Capraia.

IL PORTO DI LIVORNO E LE CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI

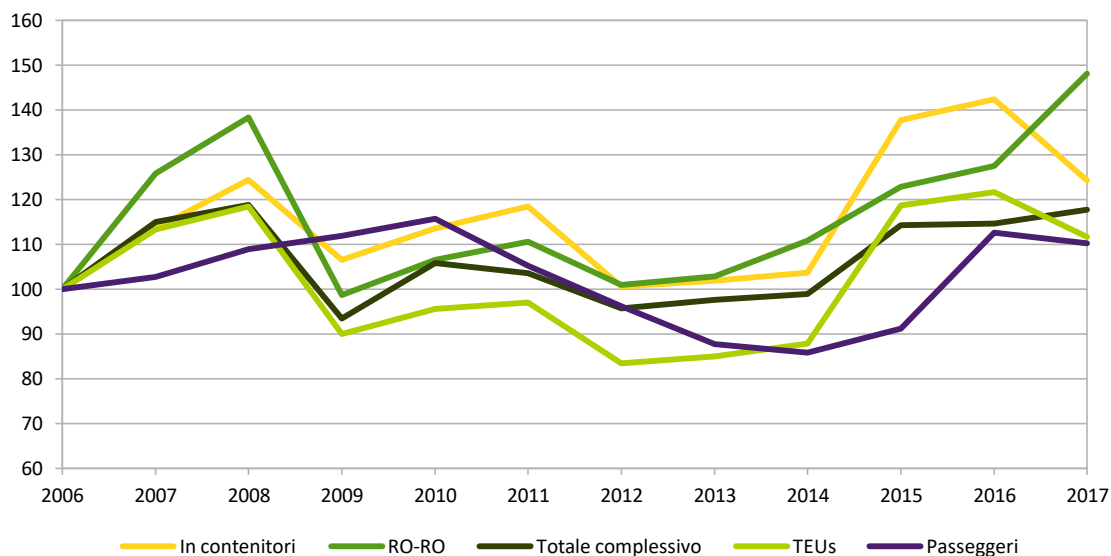


Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

Il porto di Livorno è inoltre uno dei porti considerati più adatti per lo Short Sea Shipping (Autostrade del Mare). Il traffico Ro-Ro ha avuto infatti un incremento sensibile rispetto al 2006 superiore al 40%. L'intermodalità nave/camion potrebbe ottenere definitivo sviluppo con la realizzazione della Darsena Europa e fare del porto di Livorno un bridge intermodale per lo

SSS (treno – nave – camion). Il porto di Livorno ha quindi le caratteristiche per essere considerato sia un porto a chiamata diretta sia un porto feeder.

TREND MOVIMENTAZIONE MERCI PER TIPOLOGIA DI CARICO
(numeri indici, 2006=100)



Fonte: Assoport

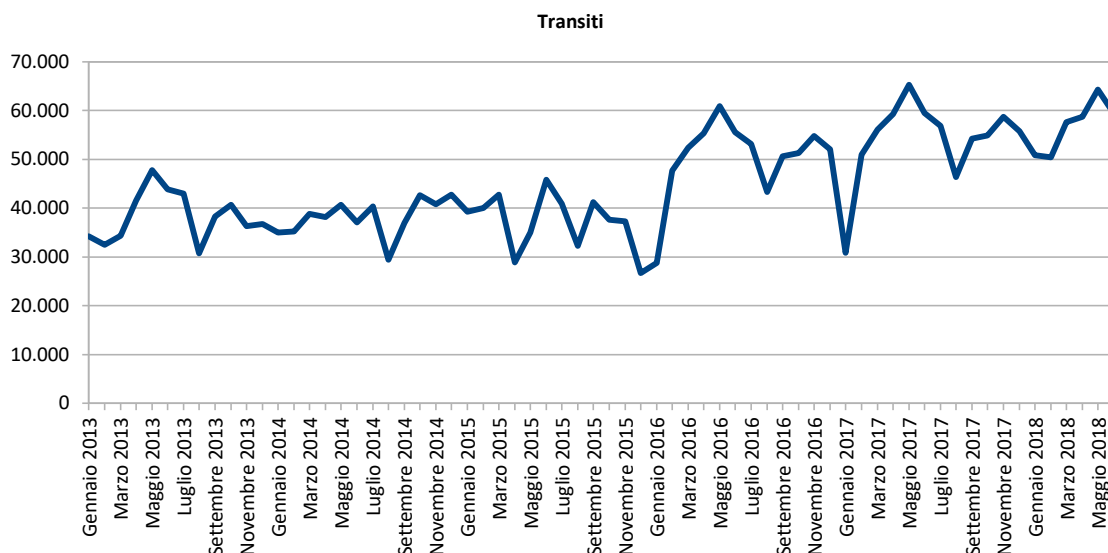
Riguardo al movimento merci i dati si attestano su un quantitativo complessivo annuo per il 2017 di circa 33 milioni di tonnellate, in crescita costante dal 2012. Il traffico passeggeri risulta assai importante con un movimento complessivo superiore a 3,2 milioni di unità con particolare riferimento al settore crocieristico.

La dotazione infrastrutturale del Porto permette la connessione alle principali arterie stradali e ferroviarie nazionali ed alle zone aeroportuali di Pisa e Firenze. Grazie al suo hinterland piuttosto ampio, formato principalmente da Toscana, Emilia Romagna, Umbria e Marche, molto attivo dal punto di vista imprenditoriale ed industriale, il Porto di Livorno movimentava un elevato quantitativo di merci. Con lo sviluppo dell'area retroportuale, il collegamento con l'Interporto A. Vespucci, con il Corridoio Tirrenico e con la rete ferroviaria nazionale, il porto di Livorno costituisce il fulcro della piattaforma logistica toscana e gli interventi per il suo potenziamento hanno un valore strategico per la realizzazione della stessa. Il complesso sistema infrastrutturale collegato al porto include il Canale dei Navicelli, che termina presso la città di Pisa nella Darsena Pisana e il vicino aeroporto Galileo Galilei, dotato di servizio cargo ed in particolare in grado di servire merci ad alto valore aggiunto a scala internazionale ed intercontinentale.

L'interporto A. Vespucci di Guasticce, 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.

NUMERO DI TRANSITI NELL'INTERPORTO VESPUCCI



Fonte: Interporto Vespucci

I numeri relativi ai traffici confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci: nel 2017 i transiti totali presso i varchi sono stati 649.000 rispetto ai 605.000 del 2016, con un incremento pari a circa il 7%. Con riferimento alle categorie merceologiche trattate, le merci varie confermano di essere il core business; importanti anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive. Per quanto riguarda il traffico ferroviario, nel 2016 sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti o provenienti da Verona. Nel 2015 i treni sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%. I dati statistici confermano l'elevato livello dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobilierista per diventare un polo integrato, capace di combinare innovazione tecnologica, intermodalità e servizi logistici a valore aggiunto crescente. Con la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo livornese per il decongestionamento delle sue banchine.

Interventi previsti

La principale opera per il Porto di Livorno è la nuova Piattaforma Europa, strategica non solo per lo scalo livornese ma anche per l'intera Toscana, che consentirà di inserire la Regione a pieno all'interno del sistema di scambi del Mediterraneo. L'opera consiste nella realizzazione di un nuovo terminal contenitori, un nuovo terminal dedicato al progetto europeo 'Autostrade del mare', un nuovo terminal petroli. Con la realizzazione della piattaforma lo scalo livornese verrà reso più moderno, funzionale e competitivo. In ordine alla spesa, a fronte di un costo complessivo per infrastrutture di 467 milioni, si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un costo complessivo stimato dell'investimento ora pari a 662 milioni di euro. La tempistica prevista è di circa 5 anni.

ASSETTO ATTUALE E PREVISTO DELLE AREE FUNZIONALI DEL PORTO DI LIVORNO



Fonte: AdSP del mar Tirreno Settentrionale

In coerenza ed in sinergia con il progetto della Darsena Europa, a seguito di un protocollo d'intesa firmato a novembre 2017 tra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI, è in corso il potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna, prioritario per il collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa.

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. È attualmente allo studio un progetto di ampliamento del terminal ferroviario a sud dell'Interporto su una superficie di circa 18,7 ettari, innestato sul previsto collegamento ferroviario tra porto di Livorno e linea Collesalveti-vada in corso di studio da parte di RFI. L'ampliamento è funzionale alla attivazione delle autostrade del mare, convogliando su ferrovia i semirimorchi movimentati dalle navi RO-RO. Con un'azione integrata finalizzata a sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale tra l'Interporto di Livorno e gli Interporti di Padova e Verona, per i RO-RO viaggianti sulle autostrade del mare in transito dal Porto di Livorno, la Regione Toscana ha sottoscritto nel novembre 2017 un protocollo di intesa con la Regione Veneto, gli interporti di Livorno, Padova e Verona, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., l'Autorità di Sistema Portuale del Mar

Tirreno Settentrionale. Il progetto è stato avviato ed è attualmente in corso. I primi risultati sono stati presentati nel mese di marzo dalla società Interporto in occasione dell'evento "Green Logistics 2018" alla Fiera di Padova.

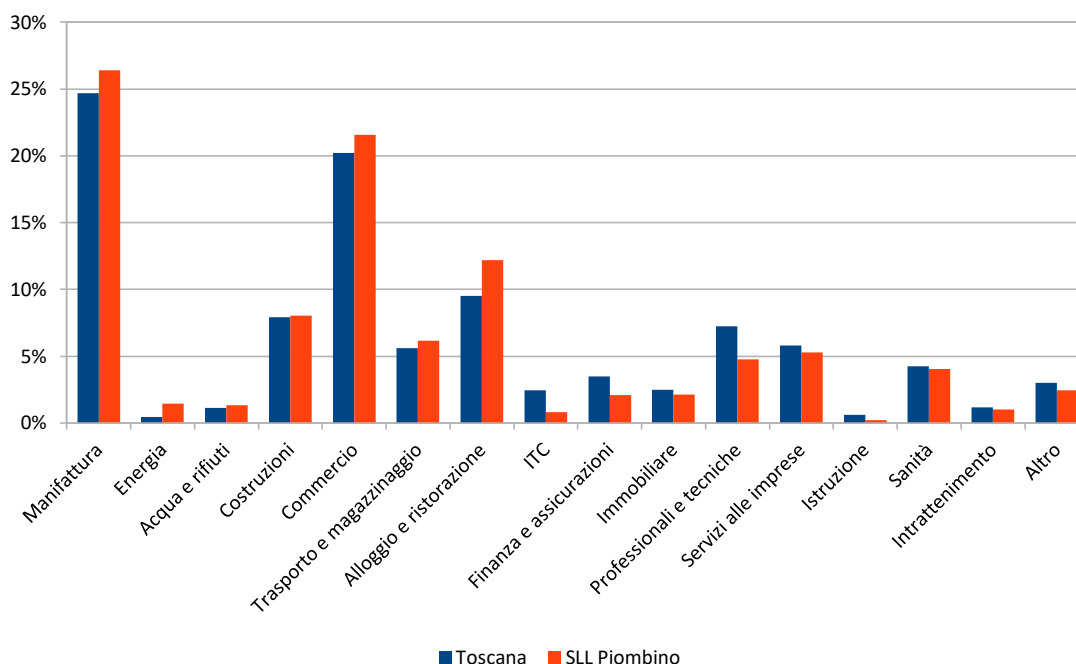
Il porto di Piombino

Il contesto economico

Il Porto di Piombino si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) costituito dai comuni di Campiglia Marittima, Piombino, San Vincenzo e Suvereto). All'interno del sistema economico Toscano, il SLL di Piombino pesa per circa l'1,5% della popolazione e per circa l'1,5% degli addetti e l'1,2% delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Piombino.

La struttura del sistema produttivo nel SLL livornese ricalca da vicino la struttura regionale, ma esprime una maggiore vocazione manifatturiera (27% degli addetti sono impiegati nella manifattura contro una media regionale del 24%) ed una specializzazione nel settore del turismo (12% degli addetti contro il 9,5% medio regionale), dovuto indubbiamente alla natura costiera del territorio.

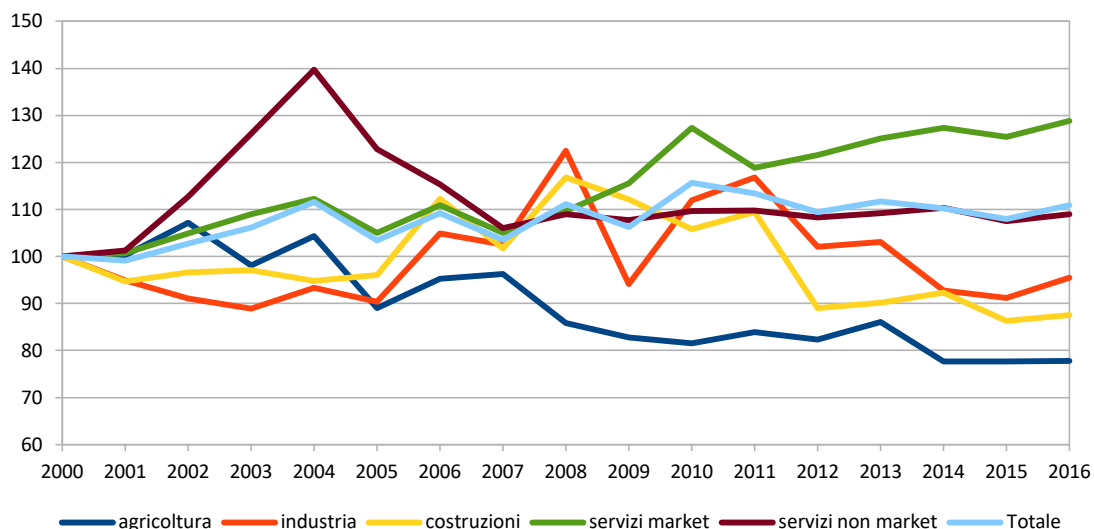
DISTRIBUZIONE % DEGLI ADDETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ, CONFRONTO TOSCANA E SLL PIOMBINO (valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL si caratterizza per una dinamica negativa nell'ultimo decennio relativamente al valore aggiunto generato nei settori dell'agricoltura, dell'industria e delle costruzioni. Migliore performance si registra invece nel settore dei servizi market (all'interno del quale si collocano i servizi turistici), settore che ha consentito al SLL di attenuare la dinamica negativa complessiva registrata a partire dal 2010.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

Il porto di Piombino è situato al confine tra il Mar Ligure e il Mar Tirreno. Il porto di Piombino è specializzato nel servizio alle isole e passeggeri, con un traffico superiore ai 3 milioni di passeggeri. Il servizio alle isole include anche il trasporto merci; in tal senso, il porto è l'interfaccia delle isole dell'arcipelago toscano, che necessitano di navi ro-ro/pax per merci e passeggeri e ro-ro per il tutto merci su semirimorchi e camion. È terzo porto passeggeri italiano per le rotte verso l'isola d'Elba (unico imbarco), la Sardegna, la Corsica e Pianosa. Per il trasporto delle merci, inoltre, la rotta da Piombino verso la Sardegna e la Corsica, costituisce un percorso sicuro per garantire a queste isole il costante approvvigionamento delle merci. Inoltre, il porto di Piombino è storicamente legato alle attività di movimentazione materiali connesse alla presenza degli stabilimenti siderurgici di Piombino. L'assetto funzionale attuale dello scalo è quindi in gran parte condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte nelle zone limitrofe al porto. Il porto di Piombino ha infatti un bacino delimitato a Sud-Est dal molo sopraflutto, detto Batteria, ed a Nord-Est dal pontile ex ILVA. L'area nord del porto è prevalentemente utilizzata per i traffici da e per le aziende siderurgiche, che si svolgono al pontile c.d. Lucchini (Sud 470 m e Nord 270 m). Il fondale massimo è di circa 12 metri. Altri traffici portuali, soprattutto lavorati di acciaio ed altre rinfuse, vengono svolti presso altre infrastrutture: la banchina G.Pecoraro, lunga 275 m., il pontile Magona, con due accosti da 155 m a nord e 105 m a sud, la banchina Marinai d' Italia, con accosto di 125 m., e occasionalmente la Banchina Trieste con fascia operativa di 135 m. I fondali vanno dai 7 ai 13 m.

Ancora oggi Piombino è sede di un importante polo industriale il cui sviluppo nel tempo ha favorito anche la crescita delle attività portuali. In questo quadro, il porto di Piombino si è

sviluppato secondo le proprie vocazioni, industriale e turistico-traghetistica, acquisendo una propria peculiare specializzazione. Nel settore delle merci il porto opera prevalentemente nel settore delle rinfuse solide e delle merci ro-ro, mentre per i passeggeri l'attività è strettamente legata ai collegamenti con le isole Elba, Sardegna e Corsica. Al traffico passeggeri sono destinati il c.d. Dente Nord Capitaneria (85 m), il pontile Elba (85 m) ed il piazzale Premuda, nonché il molo Batteria (285 m) per il traffico ro – ro e passeggeri con la Sardegna ed in particolare durante la stagione estiva, la banchina Trieste.

Occorre precisare che il porto ha operato storicamente in presenza di forti criticità infrastrutturali che ne hanno impedito un maggiore sviluppo e nel tempo delineato una riduzione di competitività delle imprese industriali e portuali presenti. Sono infatti ben note le storiche criticità connesse alla inadeguata accessibilità portuale, alla inadeguatezza dei fondali, degli accosti e degli spazi portuali, alle problematiche legate alle interferenze tra traffici diversi. Problematiche che l'Autorità Portuale ha programmato di affrontare, in parte, con la Variante II di Piano Regolatore Portuale (P.R.P. nel seguito) approvata nel 2003 e poi complessivamente con il nuovo P.R.P. del 2008. Il nuovo P.R.P. del porto di Piombino è stato adottato il 16 ottobre 2008 ed a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della pronuncia di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA, è stato definitivamente approvato dal Consiglio Regionale della Toscana il 26 luglio 2013. Con il nuovo P.R.P., l'Autorità Portuale ha decisamente fornito puntuali risposte programmatiche alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo portuale, nell'ottica di perseguire obiettivi di lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.

Pertanto, è stata riconosciuta al porto l'esistenza della necessità del potenziamento infrastrutturale di banchine, aree e fondali per soddisfare in modo ampio ed adeguato la domanda di movimentazione delle merci, specialmente quella connessa ai prodotti delle attività industriali, alle merci rinfuse, alle Autostrade del Mare, allo Short Sea Shipping ed ai passeggeri. Parimenti è stato previsto quale esigenza prioritaria la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico e con le ferrovie, oltre allo sviluppo di infrastrutture nautiche.

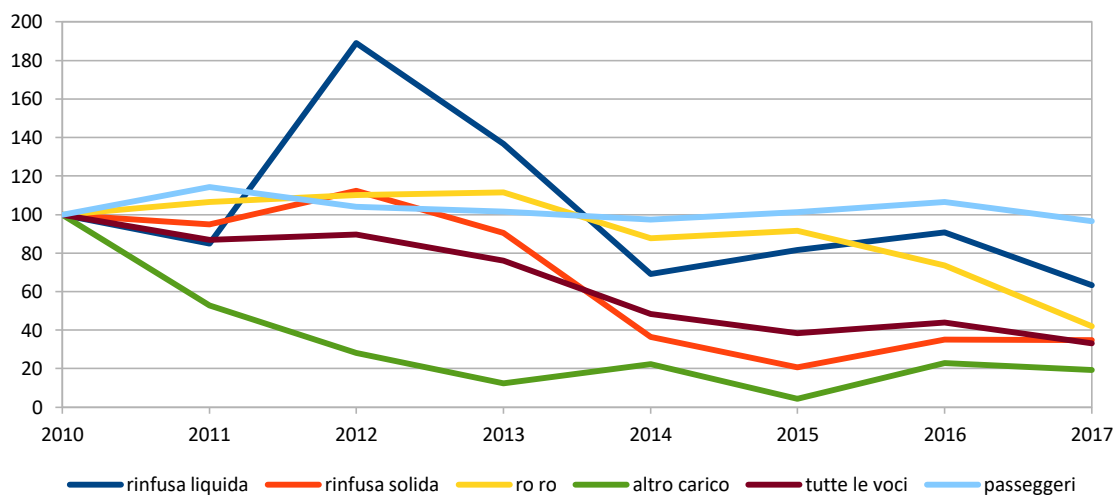
Questi indirizzi e le conseguenti previsioni sono state ulteriormente affinate a seguito degli effetti della pesante crisi economica manifestatasi a partire dalla fine dell'anno 2008. Con il decreto legge 26 aprile 2013, n. 43, convertito, con modificazioni, nella legge 24 giugno 2013, n. 71, all'articolo 1 l'area industriale di Piombino è stata riconosciuta come area di crisi Industriale complessa per la quale è stata ravvisata la straordinaria necessità e urgenza di adottare interventi di implementazione infrastrutturale, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione, con l'obiettivo principale di mantenere e potenziare i livelli occupazionali dell'area siderurgica, superare la grave situazione di criticità ambientale dell'area e garantirne uno sviluppo sostenibile.

IL PORTO DI PIOMBINO



Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

TREND MOVIMENTAZIONE MERCI PER TIPOLOGIA DI CARICO
(numeri indici, 2006=100)



Fonte: ISTAT e EUROSTAT

Riguardo al movimento merci i dati indicano una flessione generalizzata di tutte le tipologie di carico negli ultimi anni, con l'eccezione del traffico passeggeri dove si registra una sostanziale stabilità.

Interventi previsti

La Regione sostiene gli investimenti a favore dello scalo di Piombino che danno attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale e che nel complesso sono finalizzati a rendere più competitive le infrastrutture portuali ed in particolare a consentire l'ingresso in porto di navi portarinfuse di grandi dimensioni. Da una parte sono terminati gli interventi infrastrutturali oggetto dell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione nel 2013 con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e la Provincia che ha previsto risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi hanno riguardato in particolare l'approfondimento a quota -20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e nella realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali. Per la realizzazione delle opere la Regione ha stanziato risorse in finanziaria 2013 per consentire l'attivazione di un mutuo da parte dell'Autorità Portuale nazionale. Con le somme derivanti dal ribasso d'asta sono in corso da parte dell'Autorità nazionale le procedure di gara per ulteriori opere relative al prolungamento del Molo Batteria (dal costo di 23mln) e alla nuova strada di ingresso al porto (stralcio strada 398 svincolo Gagno- Terre rosse, dal costo di 18,5 mln). D'altra parte, un ulteriore contributo straordinario è stato destinato dalla Regione all'Autorità di Sistema Portuale con la finanziaria regionale 2016 (3 mln euro l'anno per 20 anni per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi), nell'ambito di uno specifico Accordo di Programma da definire sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi. Le opere in questione sono riconducibili alla realizzazione di un'Area di business per la logistica industriale nel porto di Piombino, ovvero di un'area attrezzata con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena, dotata di tutti gli impianti necessari per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale; su tale area l'Autorità di Sistema portuale ha ricevuto una manifestazione di interesse della società Nuovo Pignone.

Tra le opere previste dall'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo del porto di Piombino e dal successivo Accordo di Programma dell'aprile 2015 sottoscritto tra Ministeri interessati, Regione Toscana, Autorità Portuale, Comune di Piombino, Provincia di Livorno, Agenzia del Demanio e Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, con cui è stato adottato un Progetto di riconversione e riqualificazione industriale del Polo industriale di Piombino articolato in varie misure di intervento, si prevede la realizzazione con risorse statali della bretella di Piombino, di collegamento diretto tra il Porto e la viabilità nazionale (Autostrada A12 Tirrenica) - SS 398- lotto Gagno - Montegemoli. Tale intervento, inizialmente previsto nell'ambito del Corridoio Tirrenico, a seguito del nuovo piano economico finanziario dell'opera autostradale condiviso nell'ambito del Protocollo di Intesa che la Toscana ha sottoscritto nel maggio 2015 con la

Regione Lazio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Società Autostrade per l'Italia e Società Autostrada Tirrenica ne è stato escluso, e la progettazione definitiva predisposta da SAT è stata messa a disposizione dell'Autorità Portuale di Piombino per le necessarie verifiche in merito al quadro finanziario e alle conseguenti determinazioni per realizzare l'opera. Il progetto relativo al 1° lotto svincolo di Geodetica-Gagno (ex lotto 7 del Corridoio Tirrenico) è stato inserito nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE ad agosto 2017 con appaltabilità nel 2018, per un finanziamento di circa 50 milioni di euro. Nell'aprile 2017 ANAS ha trasmesso il progetto definitivo del I Lotto alla Regione, al MIT ed a tutte le altre Amministrazioni interessate, per l'approvazione; nel giugno successivo la Regione con ha espresso parere favorevole con prescrizioni all'intesa per la localizzazione dell'opera. Il CIPE ha approvato il progetto definitivo nella seduta del 22 dicembre 2017. Il progetto è stato trasmesso da ANAS al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel maggio 2018 al fine di acquisirne il parere, come richiesto ad aprile dalla Corte dei Conti.

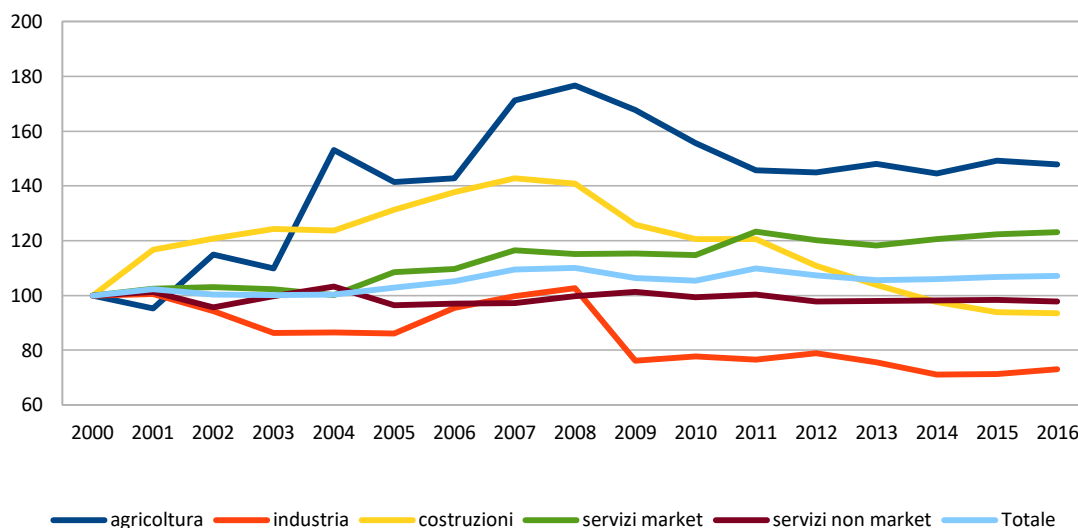
L'aeroporto Galilei di Pisa

Il contesto economico

L'aeroporto Galileo Galilei si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) costituito dai comuni di Pisa, Calci, Cascina, San Giuliano Terme e Vecchiano. All'interno del sistema economico Toscano, il SLL di Pisa pesa per circa il 5% della popolazione e per circa il 4,5% degli addetti e delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Pisa.

La struttura del sistema produttivo nel SLL di Pisa esprime una minore vocazione manifatturiera rispetto al profilo medio regionale (10% degli addetti sono impiegati nella manifattura contro una media regionale del 24%) ed una maggiore specializzazione nel settore dell'ITC (6% degli addetti contro il 2,5% medio regionale) dei servizi alle imprese e delle attività professionali (complessivamente 19% contro il 13% regionale) e, infine, nei servizi turistici e nei trasporti (20% contro 15%).

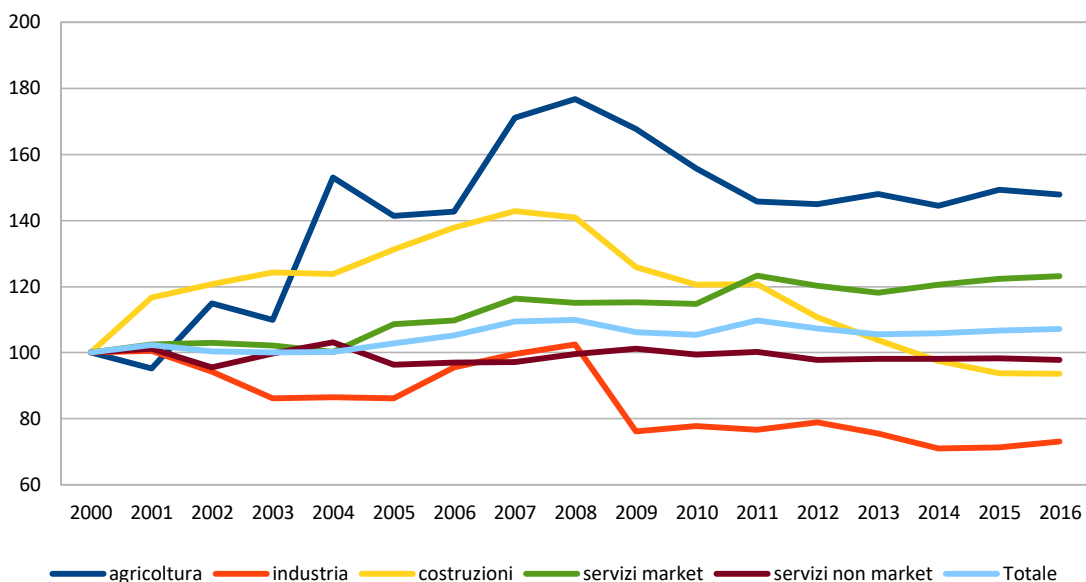
DISTRIBUZIONE % DEGLI ADDETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ, CONFRONTO TOSCANA E SLL DI PISA.
(valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL si caratterizza per una dinamica positiva nell'ultimo quindicennio relativamente al valore aggiunto generato nei settori dei servizi market (che incidono per il 60% in termini di valore aggiunto generato nel SLL), mentre le costruzioni, dopo un decennio positivo corrispondente agli anni pre crisi, mostrano un declino rapido negli anni post 2008. Il settore dell'industria (che incide per il 9% del valore aggiunto tale generato all'interno del SLL), mostra invece una dinamica complessivamente negativa nel periodo analizzato.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

L'aeroporto Galileo Galilei è ubicato nella zona sud del territorio comunale di Pisa, in località San Giusto, in adiacenza al tessuto urbano. Di proprietà in gran parte dell'Aeronautica Militare, viene costruito intorno agli anni 30. Negli anni 60-70 viene costruita l'attuale aerostazione ad uso civile con trasferimento al Demanio Trasporti di parte del sedime dello scalo. L'aeroporto dista 2 km dal centro città di Pisa, 20 km da Livorno e 80 km da Firenze. Il sedime aeroportuale occupa un'area di 378 ettari con ampie zone libere da ostacoli ed è ubicato in prossimità di nuclei residenziali sull'asse est-ovest e delimitato a nord dalla strada a scorrimento veloce Firenze-Pisa-Livorno e dalla ferrovia e, a sud, dall'aeroporto militare.

L'aerostazione passeggeri è costituita da un complesso di edifici a pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Nord-Sud, per una lunghezza di circa 170 m e una larghezza di circa 122 m. Il terminal, di superficie pari a circa 21000 mq, è organizzato con una distribuzione a ovest delle partenze e a est degli arrivi con relative attività air side e land side disposte rispettivamente nella porzione sud e nord del fabbricato viaggiatori. Sul fronte dei piazzali aeromobili si trovano, a partire da est, le sale riconsegna bagagli, la dogana, la sala di imbarco al centro e le aree tecniche del BHS. Solo nella porzione più a ovest si trovano spazi dedicati agli operativi e al varco staff-only. Sul lato città troviamo da est la hall arrivi, l'area con i varchi di sicurezza e i collegamenti con il primo piano mentre a ovest si trova la sala accettazione con i check-in. Il secondo livello sovrasta soltanto la porzione centrale del piano terra sviluppandosi verso ovest. Il primo piano è occupato per gran parte da uffici (lato ovest), mentre sul lato est si trovano le aree aperte al pubblico: ristorante, self-service e varie attività commerciali e di servizio secondario ai viaggiatori. Sul lato sud, affacciata sui piazzali, si trova una seconda sala

partenze connessa al piano terra con scale e scale mobili. Al terzo livello si trovano gli uffici del gestore aeroportuale Sat, gli uffici delle compagnie aeree, degli Enti di Stato, il business center e le sale vip. Sono previsti a breve interventi di collegamento della zona arrivi e imbarchi in area air side. All'edificio principale del terminal è annesso un secondo edificio, destinato a piano terra a check-in aggiuntivi e al piano superiore ad uffici delle compagnie aeree ed Enti di Stato. La superficie lorda destinata all'aerostazione dunque, comprensiva del piano interrato, ammonta a circa 49.000 mq. Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 25,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 13,7%. La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a circa 15,2 mq/pax.

Ad est dell'aerostazione passeggeri è sito lo Scalo Merci, costituito da una costruzione di circa 2.500 mq, suddivisa in due parti, dove vengono svolte le operazioni di ricevimento e immagazzinamento delle merci provenienti via aerea e/o via superficie, sia in arrivo che in partenza. Una prima parte, sviluppata su tre piani, comprende: - al piano terra gli uffici operativi dell'Handling Agent S.A.T.; - al primo piano gli uffici della Dogana sezione Aeroporto; - al secondo piano gli uffici delle varie case di spedizione. La seconda parte risulta adibita a magazzino che, per esigenze doganali, è stato suddiviso in due settori: Nazionale/Esportazione e Importazione. L'aerostazione merci prospetta su un piazzale sufficientemente ampio che risulta, rispetto alle limitate esigenze attuali, facilmente collegato alla viabilità principale, quale la SGC Firenze-Pisa-Livorno e la viabilità di accesso alla città. Come previsto dal PSA, è in corso la realizzazione di un'area Cargo Village indipendente, dedicata esclusivamente al settore logistico, per consentire i futuri sviluppi previsti per questo settore e per risolvere l'attuale interferenza dei flussi merci con quelli dei passeggeri. L'area Cargo Village è dotata di viabilità dedicata.

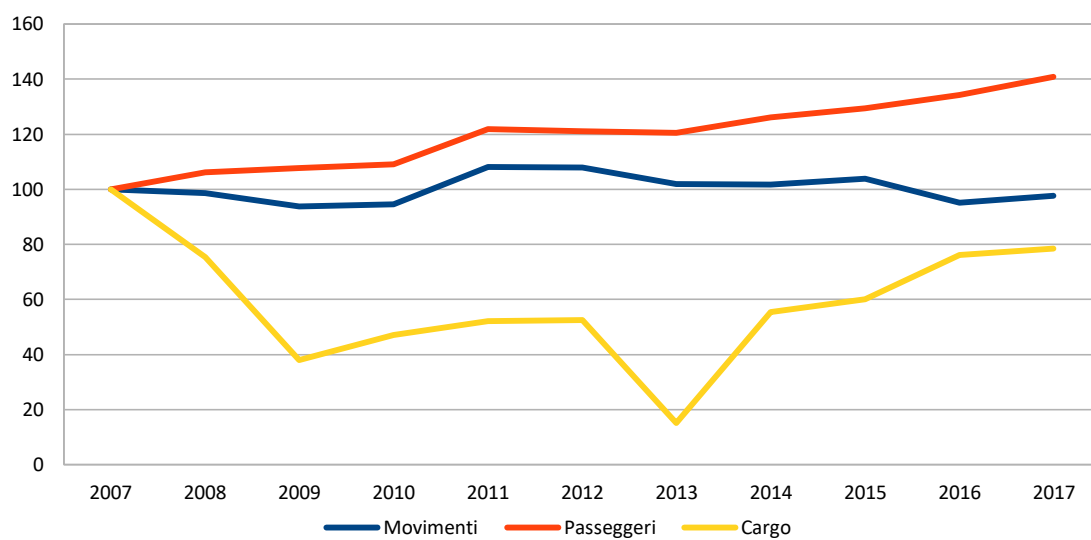
L'infrastruttura può contare su un sistema di due piste parallele: la pista principale ha una lunghezza di 2993 metri, e la pista secondaria con una lunghezza di 2488 metri. Apron e aerostazione civile sono ubicati a Nord-Est rispetto alle piste spostati verso la testata a Nord, il piazzale di sosta ha una superficie di circa 160000mq e può ospitare fino a 20 aeromobili di classe C con possibilità di parcheggiare anche aeromobili di classi maggiori in sovrapposizione. Due piazzole sono utilizzabili da elicotteri con Fuori Tutto fino a 14,0m. Grazie alla strumentazione di cui è dotato la pista principale, su questa sono possibili atterraggi anche in condizioni meteo non ottimali.

L'AEROPORTO DI PISA



Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

MOVIMENTAZIONE MERCI E PASSEGGERI NELL'AEROPORTO DI PISA



Fonte: ENAC

Riguardo ai volumi movimentati, i dati indicano un andamento estremamente positivo nell'ultimo decennio per quanto riguarda il traffico passeggeri, con un aumento del 40%, mentre il traffico merci, nonostante un quinquennio positivo a partire dal 2013, non è ancora riuscito a recuperare i livelli pre-crisi.

Interventi previsti

Nel 2016 si è concluso il procedimento di VIA nazionale sul Masterplan 2014-2028 dell'aeroporto e, nel febbraio 2017, è stata conclusa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Conferenza di servizi per l'approvazione del Piano, su cui la Regione si è espressa positivamente nel gennaio 2017. Nel giugno 2017, il Ministero ha accertato il perfezionamento dell'intesa Stato – Regione Toscana.

Nel gennaio 2019, il masterplan è stato integrato e aggiornato alla luce delle esigenze e delle criticità infrastrutturali e operative dettate dalla condivisione dello scalo con l'aeronautica militare, cui l'aeroporto fa capo, con un programma di interventi relativi al più ampio sistema infrastrutturale che gravita intorno all'aeroporto di Pisa, dalla pista secondaria, alle aree di stazionamento, fino alla previsione di realizzazione di un Hub di manutenzione aeromobili.

Gli interventi previsti sulle infrastrutture di volo riguarderanno il raccordo Echo e la pista secondaria, utilizzata attualmente solo per il rullaggio, l'ampliamento dell'area di stazionamento (Apron) in coerenza ai fabbisogni aggiornati e la realizzazione di un Hub di manutenzione aeromobili che prevede uno sviluppo infrastrutturale nell'area Nord-Est del sedime aeroportuale militare. Per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture passeggeri, il progetto di ampliamento del terminal di Pisa prevede la realizzazione di una prima fase di interventi – per un investimento di 37 milioni di euro – con l'obiettivo di aumentare la capacità aeroportuale fino a 6,5 milioni di passeggeri annui e la superficie totale da 35.900 a 63.800 mq con incremento di gate (da 16 a 23), varchi security (da 8 a 10) e di aree commerciali (+2.300 mq.)".

Nel dettaglio, sarà migliorato il rapporto tra terminal e piazzali degli aeromobili, l'equilibrio volumetrico e compositivo del terminal, i flussi e i percorsi dei passeggeri e di conseguenza l'esperienza degli stessi, le condizioni di sicurezza separando i flussi di imbarchi dalla viabilità perimetrale, la possibilità di gestire contemporaneamente due voli intercontinentali, l'inserimento di eventuali ulteriori finger, l'ampliamento dell'area riconsegna bagagli e, infine, la circolazione dei mezzi di rampa.

A marzo 2017 è entrato in esercizio il People Mover che collega direttamente l'aeroporto di Pisa con la stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

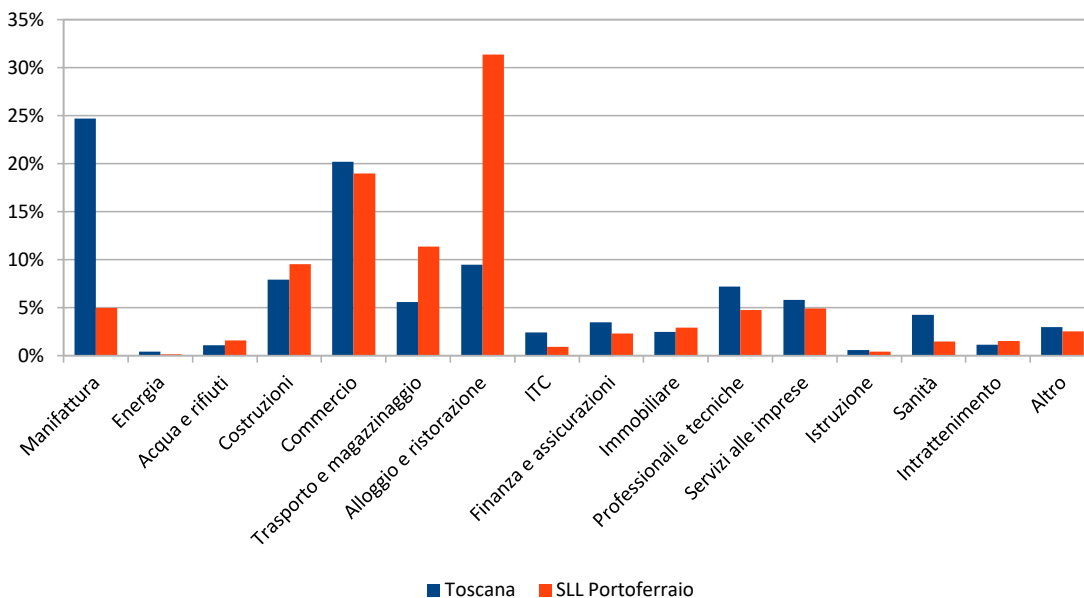
Il porto di Portoferraio

Il contesto economico

Il Porto di Portoferraio si qualifica come porto a servizio dei due Sistemi Locali del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) relativi all'Isola d'Elba, quelli di Portoferraio e di Marciana Marina, costituiti dai comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Porto Azzurro, Porto Ferraio Rio (il primo) e Marciana e Marciana Marina (il secondo). All'interno del sistema economico Toscano, i due SLL pesano per circa lo 0,8% della popolazione e per circa l'0,8% degli addetti e l'1% delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Portoferraio.

La struttura del sistema produttivo nei due SLL differisce in maniera sostanziale dalla struttura media regionale, esprimendo una decisa vocazione turistica (30% degli addetti sono impiegati nei settori relativi ad alloggio e ristorazione contro una media regionale del 9%) ed una scarsa propensione manifatturiera (5% degli addetti contro il 25% medio regionale). Anche i settori relativi al trasporto pesano nei due SLL in misura molto più significativa che nel resto della regione (11% contro 6%).

Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL Portoferraio (valori %, 2015)

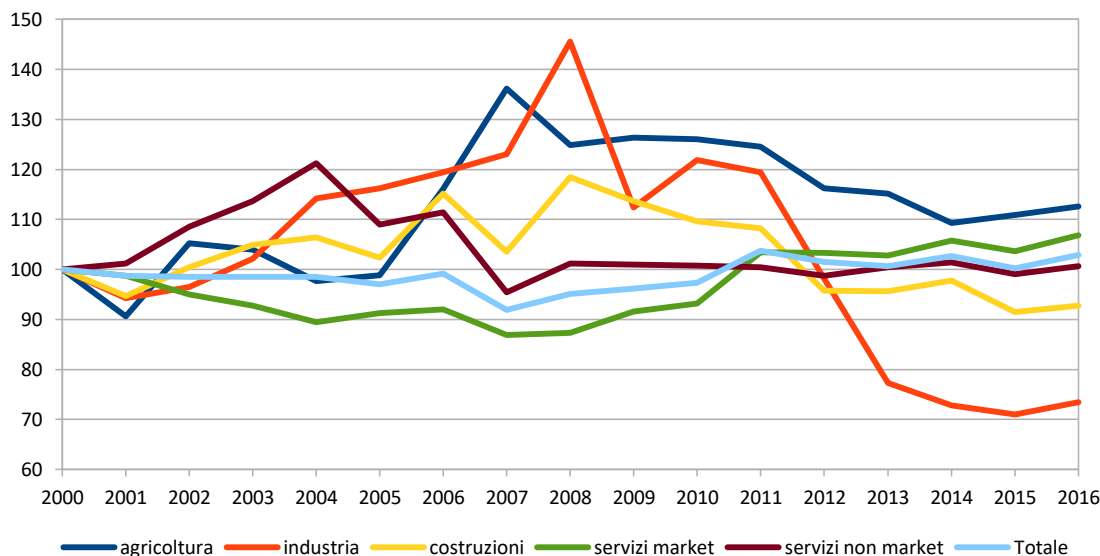


Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, i SLL si caratterizza per una dinamica sostanzialmente stazionaria nell'ultimo decennio, con un trend settoriale negativo relativamente al valore aggiunto generato nei settori dell'industria e delle costruzioni, in special modo nel periodo post-crisi, mentre migliori performance si registrano invece nel settore dei servizi market (all'interno del

quale si collocano i servizi turistici) nell'ultimo quinquennio, cosa che ha consentito ai SLL di registrare una dinamica complessiva lievemente positiva a partire dal 2010.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

Il porto di Portoferraio è il principale approdo dell'isola d'Elba. È situato sulla costa settentrionale dell'isola, all'interno dell'ampia omonima baia ed è composto da due parti distinte: il porto vero e proprio (costituito dalla darsena completamente banchinata e da pontili riservati al traffico commerciale) e la rada.

A partire dalla Darsena Medicea, oggi adibita ad approdo per unità da diporto, si incontra la Calata Depositi e la banchina d'Alto Fondale, che, grazie all'ubicazione in pieno contro storico, all'attiguo ampio piazzale per parcheggio dei pullman adibiti alle escursioni e alle notevoli dimensioni delle navi che vi possono attraccare, costituisce l'ormeggio preferenziale per le navi da crociera.

L'Alto Fondale, tramite una banchina di raccordo, si unisce, senza soluzioni di continuità, alla Calata Italia che si estende sino all'estremo Sud della zona portuale e dalla quale si dipartono tre pontili: Pontile G. Massimo, Pontile n. 3 e Pontile n. 1, destinati a terminal per i traghetti che collegano l'Isola con il porto di Piombino, ma nei quali possono ormeggiare anche le navi da crociera. Il bacino della rada, largo 2000 metri e ben protetto dal maltempo, è delimitato a Nord dalla congiungente P.ta Falcone - P.ta Falconaia ed in esso possono trovare sicuro ancoraggio navi di ogni dimensione e pescaggio.

All'interno del Porto di Portoferraio, sempre nell'area di competenza dell'Autorità Portuale, è presente l'approdo turistico denominato "Darsena Medicea" gestito dalla Cosimo de' Medici s.r.l., società partecipata dal Comune di Portoferraio. All'interno di tale Darsena si trova una darsena per piccole imbarcazioni riservata ai residenti. In totale sono presenti 125 posti barca.

Così come avviene a Piombino, anche a Portoferraio si segnala l'attiva presenza di una flottiglia da pesca stanziale e di un traffico stagionale di barche da pesca d'altura. Tale traffico è sostanzialmente legato al principale mercato ittico che rifornisce l'intera isola.

Oggi Portoferraio si sviluppa su una superficie di circa 50.000 mq ed offre circa 1,5 Km di banchine con fondali che variano dai 5 ai 10 metri.

GLI ACCOSTI DEL PORTO DI PORTOFERRAIO

Accosto	Lunghezza (m)	Larghezza fascia operativa (m)	Pescaggio (m)	Destinazione Traffico
Pontile 1 Lato Sud	130	17	7,1	Prioritariamente Passeggeri e Ro-ro
Pontile 1 Lato Nord	102	17	7,1	Prioritariamente Passeggeri e Ro-ro
Pontile 3 Lato Sud	128	17	8	Prioritariamente Passeggeri e Ro-ro
Pontile 3 Lato Nord	128	17	7	Prioritariamente Passeggeri e Ro-Ro
Pontile Aliscafo	45	2,5	4	Prioritariamente Passeggeri e Ro-Ro
Pontile Massimo Sud	125	25	5	Prioritariamente Passeggeri e Ro-Ro / Traffico Regionale
Pontile Massimo Nord	125	25	5	Promiscua tra Traffico Crocieristico e Traffico Passeggeri e Ro-Ro
Calata Italia	145	32	4	Prioritariamente Traffico Passeggeri Battelli Turistici
Raccordo Alto Fondale	50	40	5	Prioritariamente interfaccia Traffico Crocieristico in rada e subordinatamente alla disponibilità per Traffico Passeggeri Battelli Turistici
Banchina Alto Fondale	115	15	7,5	Prioritariamente Traffico Crocieristico e subordinatamente alla disponibilità per Traffico Passeggeri e Ro-Ro
Calata Depositi	110	8	5,5	Prioritariamente interfaccia Traffico Crocieristico in rada

Fonte: AdSP Mar Tirreno Settentrionale

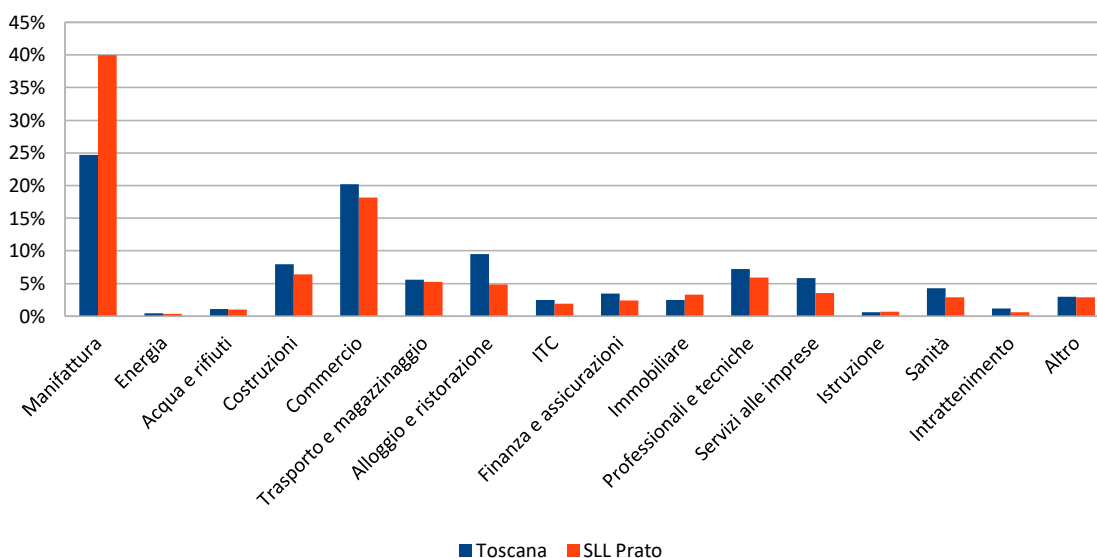
L'interporto della Toscana Centrale

Il contesto economico

L'interporto della Toscana Centrale si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro (così come definiti da ISTAT in base ai dati del censimento 2011) costituito dai comuni di Prato, Agliana, Montale, Cantagallo, Carmignano, Montemurlo, Poggio a Caiano, Vaiano e Vernio. All'interno del sistema economico Toscano, il SLL di Prato pesa per circa il 7,5% della popolazione e per circa il 9% degli addetti e il 9,3% delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Prato.

La struttura del sistema produttivo nel SLL di Prato esprime una forte vocazione manifatturiera rispetto al profilo medio regionale (40% degli addetti sono impiegati nella manifattura contro una media regionale del 24%) ed una minore specializzazione nel settore dell'ITC dei servizi alle imprese e delle attività professionali (complessivamente 9% contro il 13% regionale) e, nei servizi turistici (5% contro 9,5%).

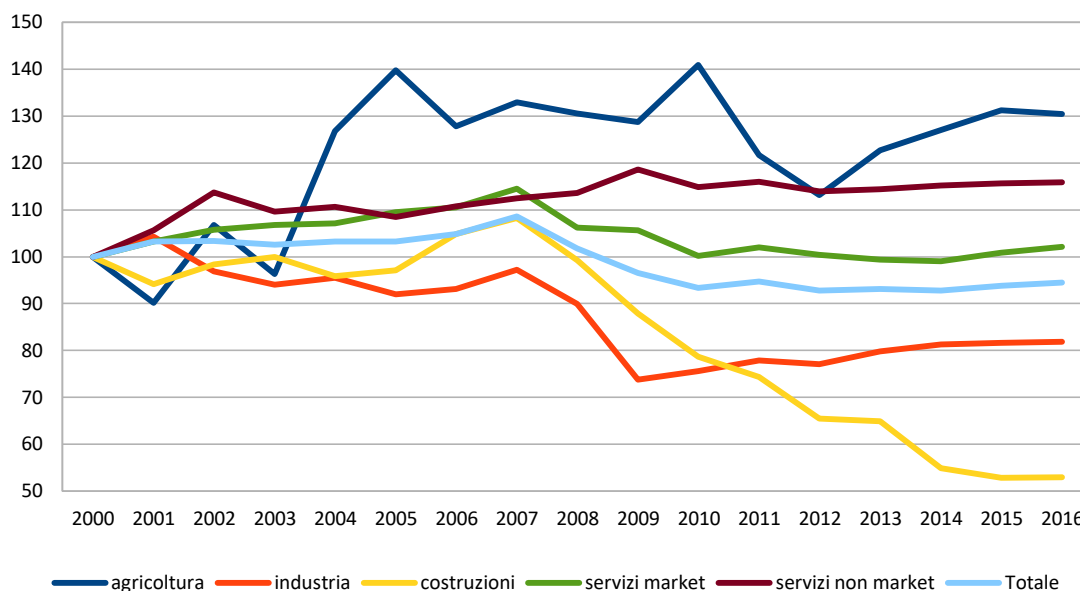
DISTRIBUZIONE % DEGLI ADDETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ, CONFRONTO TOSCANA E SLL DI PRATO. (valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL si caratterizza per una dinamica negativa soprattutto nell'ultimo decennio quando la caduta del valore aggiunto generato nei settori delle costruzioni e dell'industria (che incide per il 55% del valore aggiunto totale generato all'interno del SLL), soprattutto durante i primi anni della crisi, hanno determinato una inversione del sentiero della crescita tale che neppure la dinamica leggermente positiva per il settore industriale ha consentito di recuperare i livelli pre crisi.

VALORE AGGIUNTO A PREZZI CONCATENATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA
(numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

L'infrastruttura

L'Interporto della Toscana Centrale è una Società a maggioranza pubblica, nata nel 1984 come polo logistico della Toscana centrale. Occupa una superficie di circa 700.000 mq sulla quale sono stati realizzati magazzini per circa 91.000 mq coperti, uffici per 23.000 mq, viabilità e parcheggi interni per 104.000 mq, un'area a verde per 191.000 mq e dove sono insediati oltre 60 operatori. L'Interporto è dotato di una moderna piattaforma ferroviaria di circa 90.000 mq per l'interscambio gomma-rotai con otto fasci binari di lunghezza maggiore di 600 mt, il cui sistema ferroviario è alimentato da un raccordo al fascio Prato Sud situato sul Corridoio "scandinavo-mediterraneo" del Sistema Europeo TEN-T quindi asse strategico per lo sviluppo italiano e cruciale per l'economia europea. Si colloca nel cuore dell'Italia centrale, in particolare è posto esattamente all'incrocio delle direttrici che uniscono in nord dell'Italia con il sud e le due coste, adriatica e tirrenica.

L'Interporto è collocato nell'area maggiormente industrializzata della Toscana ed una delle maggiori in Italia. In particolare l'area pratese è dotata di importanti aree produttive quali macrolotti industriali. Del resto, il sistema produttivo pratese, da sempre ha esportato i propri prodotti nel mondo ed ha, quindi, costituito una rete di spedizionieri con corrispondenti in tutti i maggiori centri mondiali di concentrazione delle merci. A livello locale, l'area interportuale è situata in località «Gonfienti», in prossimità dell'uscita Prato Est dell'Autostrada Firenze-Mare (A11), di quella di Calenzano dell'Autostrada del Sole (A1) e della SGC Firenze-Pisa-Livorno mentre l'aeroporto "A.Vespucci" di Firenze si trova a soli 3 km.

Al fine di sviluppare una quota determinante di traffico intermodale, dare un servizio completo ed efficiente anche in ambito ambientale e per rispondere alle richieste degli operatori, è stato promosso un processo che prevede di affiancare agli attuali uffici doganali che operano per le Province di Prato e Pistoia presso l'Interporto, anche quelli della Provincia di Firenze, il servizio CITES, Sportello Unico e principalmente la trasformazione della piattaforma ferroviaria in area di temporanea custodia con relativa cinta doganale e gli innovativi "fast corridor" controllati di raccordo con i porti di Livorno (a 80 km) e La Spezia (a 120 km).

Ad oggi l'Interporto della Toscana Centrale, in cui sono insediati oltre 60 operatori, si estende su un'area di oltre 700.000 mq con 78.000 mq di aree scoperte raccordate, 6.400 mq di parcheggi, 19.000 mq di aree scoperte senza vocazione; 90.000 mq di aree coperte sono invece composti da 64.000 mq di magazzini con ribalta gomma/gomma, 4.300 mq di magazzini con ribalta gomma/gomma anche esenti iva e ad accisa assolta, 16.700 mq di magazzini con ribalta ferro/gomma, 5.000 mq di magazzini a temperatura controllata; infine 6.800 mq di uffici.

In dettaglio:

- Terminale intermodale - Con quattro binari operativi in grado di trattare treni per una lunghezza di oltre mt. 600. Il piazzale di movimentazione avrà un'area libera con una larghezza di 50 mt ed una superficie operativa circa 30.000 mq. Consentirà il carico e lo scarico di quattro treni al giorno per una movimentazione di oltre 120.000 TEU per anno.

- Area per la movimentazione a carro - Con due binari dedicati della capacità di stazionamento di oltre 580 mt ciascuno. Il piazzale di movimentazione avrà un'area dedicata con una larghezza di 25 mt ed una superficie operativa di circa 14.000 mq. Consentirà il carico e lo scarico minimo di un treno al giorno per una movimentazione totale di 200.000 ton x anno.

E' da notare che la disposizione dell'area, in affiancamento a quella del terminale intermodale, per cui è facilmente intercambiabile l'operatività del trasporto a carro con quella intermodale.

- Fabbricati di movimentazione merci con ribalte raccordate alla ferrovia e bocche di carico per il trasferimento da e per la strada. Si tratta di due fabbricati contigui della superficie rispettiva di mq 3.565 e 12.435 e quindi per complessivi circa 16.000 mq per una altezza di mt 11,50 libera, vocati ad una logistica con componente ferroviaria importante, in grado di movimentare oltre 200.000 ton x anno. I fabbricati sono dotati di uffici dedicati per complessivi mq 2280 distribuiti su più piani.

- Binari di stanziamento - Il sistema ferroviario è alimentato da un raccordo al fascio

PRATO SUD, posto sulla linea FI – BO e FI – PT. Da questo si dipartono otto aste complessive (quattro per l'intermodale, due per la movimentazione a carro e due di rifornimento dei magazzini).

Intermodale, 2 movimentazione e carro e 2 di rifornimento dei magazzini) dedicate alla movimentazione dei treni. Dal lato opposto è presente uno scalo di appoggio per consentire

l'accumulo di treni in attesa di lavorazione articolato su tre aste per complessivi mt 893 in grado di far stazionare 30 carri.

- Supporti – La piattaforma è corredata da vari supporti che ne integrano la funzionalità.

- Fabbricato di controllo della sup. di circa 300 mq.
- Pesa fino a 40 ton.
- Rimessa del locomotore con fossa di visita.
- La Società dispone già di un locomotore di manovra e di uno stacker.

Tutta l'area della piattaforma è sorvegliata da un sistema di controllo degli accessi e sorveglianza perimetrale, che fa capo ad una centrale operativa integrata con il controllo dell'intera area interportuale.

Interventi previsti

L'Interporto della Toscana Centrale, già saturo nella sua configurazione attuale, si è attivato dal 2013 per procedere con l'ampliamento ed il potenziamento che comprende sia una porzione di area interportuale esistente in Comune di Prato, sia l'area limitrofa ricadente nel Comune di Campi Bisenzio.

In particolare, il progetto di potenziamento nel Comune di Prato prevede la realizzazione di due magazzini di movimentazione merci con annessi uffici (14.200 mq. di superficie coperta) e di un nuovo sistema dei parcheggi che prevede, tra l'altro, la realizzazione di un nuovo parcheggio, con annesso fabbricato di supporto (13.200 mq di superficie di stazionamento).

Il progetto di ampliamento in Comune di Campi Bisenzio prevede la realizzazione di quattro magazzini di movimentazione merci raccordati alla piattaforma ferroviaria interportuale; un edificio direzionale; un'area di sosta attrezzata (comprendente un parcheggio TIR, un'area di rifornimento carburante, un impianto di lavaggio ed un centro per servizi alle persone).

Risulta attivato il corridoio controllato stradale tra il porto di Livorno – Società Lorenzini & C. s.r.l. (Nodo logistico portuale) e l'Interporto di Prato – Magazzino TC della Società Interporto Services Prato s.r.l. (Nodo logistico di destinazione). Per il funzionamento del corridoio controllato all'interno del terminale ferroviario dell'interporto è stata riconosciuta la destinazione doganale A3 dell'area di temporanea custodia (TC).

In sostanza, il terminale interporto sta progressivamente assumendo la configurazione di "banchina lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure. E' in progetto l'ampliamento del corridoio protetto doganale anche con il porto di La Spezia, estendendolo alla modalità ferroviaria.

SLL Livorno

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA LIVORNESE, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	LIVORNO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	178524	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	4,77%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	71,592	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	4,51%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	7,85	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	26,67	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area livornese contribuisce per poco meno del 5% al totale della popolazione e delle unità di lavoro del sistema regionale. Con una media di 7,85 imprese e 26,67 addetti ogni 100 abitanti si colloca al di sotto della media regionale in termini di attivazione economica.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	LIVORNO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	51,89%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	47,31%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	8,83%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

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 più bassi rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono leggermente superiori.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA LIVORNESE E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	LIVORNO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4516	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	4,51%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	25299	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	3206	70769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	17957	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1163	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	6513	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, si conferma la criticità del sistema locale livornese, che presenta valori pro capite di valore aggiunto, consumi ed esportazioni inferiori alla media regionale.

SLL Pisa

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA PISANA, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PISA	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	184865	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	4,94%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	86,246	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	5,44%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	8,69	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	28,60	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area pisana contribuisce per poco meno del 5% al totale della popolazione e per poco più del 5% delle unità di lavoro del sistema regionale. Con una media di 8,69 imprese e 28,60 addetti ogni 100 abitanti si colloca al di sotto della media regionale in termini di attivazione economica.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PISA	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	52,86%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	48,69%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	7,89%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Il mercato del lavoro locale, presenta alcuni aspetti peculiari rispetto al resto della regione. L'area Pisana è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, ma anche i tassi di disoccupazione sono leggermente inferiori, a testimoniare un quadro socioeconomico non depresso ma con alcuni segnali di scoraggiamento.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA PISANA E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PISA	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	5381	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	5,37%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	29106	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	3504	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	18955	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	311	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	1681	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, il sistema locale pisano, presenta valori pro capite di valore aggiunto superiori al dato medio regionale, consumi in linea ed esportazioni decisamente inferiori alla media regionale, delineando il quadro di un sistema fortemente orientato ai servizi ad alto valore aggiunto ma diretti in maniera prevalente al mercato locale o domestico.

SLL Prato

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA PRATESE, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PRATO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	282084	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	7,54%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	119,931	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	7,56%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	11,61	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	36,29	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area pratese contribuisce per quasi l'8% al totale della popolazione e delle unità di lavoro del sistema regionale. Con una media di 11,6 imprese e 36,29 addetti ogni 100 abitanti si colloca al di sopra della media regionale in termini di attivazione economica, mostrandosi come una delle aree più dinamiche della regione per imprenditorialità.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PRATO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	55,35%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	50,71%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	8,39%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La vivacità del sistema economico si riflette nel mercato del lavoro locale, il quale presenta minori criticità rispetto al resto della regione. L'area pratese è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più alti rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono leggermente inferiori.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA PRATESE E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PRATO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	7189	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	7,18%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	25485	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4549	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	16126	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	2745	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	9730	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, il sistema locale pratese, sebbene presenti valori pro capite di valore aggiunto e consumi ed esportazioni inferiori alla media regionale, evidenzia invece un elevato valore in termini di esportazioni pro capite, a testimonianza di un sistema economico vivace ed orientato all'esterno ma con alcuni elementi di criticità sul fronte locale.

SLL Carrara

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA DI CARRARA, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	CARRARA	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	70730	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	1,89%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	22,243	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	1,40%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	9,02	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	23,92	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area di Carrara contribuisce per poco meno del 2% al totale della popolazione e per l'1,4% delle unità di lavoro del sistema regionale. Con una media di 9 imprese ogni cento abitanti si colloca in linea con la media regionale, ma il dato sugli addetti (23 ogni 100 abitanti a fronte di una media regionale di 30) evidenzia un sistema di imprese di piccole dimensioni con un elevato livello di frammentazione.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	CARRARA	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	53,53%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	47,25%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	11,73%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

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 di Carrara è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono significativamente superiori.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA DI CARRARA E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	CARRARA	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1516	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	1,51%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	21433	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1064	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	15043	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1135	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	16054	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, si conferma la debolezza del sistema locale, che presenta valori pro capite di valore aggiunto e consumi decisamente inferiori alla media regionale. Su fronte della connessione con i mercati esteri il SLL di Carrara evidenzia invece un livello di esportazioni pro-capite pari a quasi il doppio della media regionale.

SLL Piombino

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA DI PIOMBINO, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	56750	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	1,52%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	24,285	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	1,53%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	7,53	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	30,05	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area di Piombino contribuisce per circa l'1,5 al totale della popolazione e delle unità di lavoro al sistema regionale. Con una media di 7,5 imprese ogni cento abitanti si colloca al di sotto con la media regionale, mentre il dato sugli addetti in linea con il dato Toscano evidenzia un sistema di grandi imprese condizionato in particolare dalla presenza dell'acciaieria.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	48,21%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	44,51%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	7,67%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Proprio la crisi di alcuni specifici settori si riflette nel mercato del lavoro locale, il quale presenta maggiori criticità rispetto al resto della regione. L'area di Carrara è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, ma anche i tassi di disoccupazione sono leggermente inferiori, a testimoniare un quadro socioeconomico con alcuni decisi segnali di scoraggiamento.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA DI PIOMBINO E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1321	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	1,32%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	23284	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1301	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	22924	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	629	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	11090	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, si conferma la debolezza del sistema locale, che presenta valori pro capite di valore aggiunto pro capite inferiori alla media regionale, mentre migliore appare il posizionamento sul fronte dei consumi delle famiglie e delle esportazioni, frutto anche della vocazione turistica dell'area.

SLL Portoferraio

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA DI PORTOFERRAIO, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	27749	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	0,74%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	12,043	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	0,76%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	10,85	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	30,68	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area di Piombino contribuisce per meno dell'1% al totale della popolazione e delle unità di lavoro al sistema regionale. Con una media di più 10 imprese ogni cento abitanti si colloca al di sopra della media regionale, mentre il dato sugli addetti in linea con il dato Toscano evidenzia un sistema di piccole imprese votato sensibilmente all'attività turistico ricettiva.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	51,10%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	46,85%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	8,31%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Le caratteristiche strutturali del sistema economico si riflettono nel mercato del lavoro locale, il quale presenta alcune criticità rispetto al resto della regione. L'area di Portoferraio è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono in linea con il dato regionale.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA DI PORTOFERRAIO E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	727	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	0,73%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	26206	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	874	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	31513	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	157	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, la vocazione turistica dell'area permette di ottenere al sistema un elevato livello di consumi e un valore aggiunto pro-capite in linea con il dato regionale, mentre appare praticamente nulla la capacità di esportazione, evidenziando un sistema economico sostanzialmente rivolto ai servizi locali.

SLL Piombino

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA DI PIOMBINO, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	56750	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	1,52%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	24,285	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	1,53%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	7,53	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	30,05	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area di Piombino contribuisce per circa l'1,5 al totale della popolazione e delle unità di lavoro al sistema regionale. Con una media di 7,5 imprese ogni cento abitanti si colloca al di sotto con la media regionale, mentre il dato sugli addetti in linea con il dato Toscano evidenzia un sistema di grandi imprese condizionato in particolare dalla presenza dell'acciaieria.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	48,21%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	44,51%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	7,67%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Proprio la crisi di alcuni specifici settori si riflette nel mercato del lavoro locale, il quale presenta maggiori criticità rispetto al resto della regione. L'area di Carrara è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, ma anche i tassi di disoccupazione sono leggermente inferiori, a testimoniare un quadro socioeconomico con alcuni decisi segnali di scoraggiamento.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA DI PIOMBINO E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1321	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	1,32%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	23284	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1301	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	22924	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	629	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	11090	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, si conferma la debolezza del sistema locale, che presenta valori pro capite di valore aggiunto pro capite inferiori alla media regionale, mentre migliore appare il posizionamento sul fronte dei consumi delle famiglie e delle esportazioni, frutto anche della vocazione turistica dell'area.

SLL Portoferraio

IL SISTEMA LOCALE DELL'AREA DI PORTOFERRAIO, DATI DI SINTESI

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	27749	3729641
Popolazione, quota regionale	2017	%	0,74%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	12,043	1.585,952
Unità di lavoro, quota regionale	2016	%	0,76%	
Imprese per 100 abitanti	2015	unità	10,85	9,43
Addetti alle imprese per 100 abitanti	2015	unità	30,68	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

Il SLL dell'area di Piombino contribuisce per meno dell'1% al totale della popolazione e delle unità di lavoro al sistema regionale. Con una media di più 10 imprese ogni cento abitanti si colloca al di sopra della media regionale, mentre il dato sugli addetti in linea con il dato Toscano evidenzia un sistema di piccole imprese votato sensibilmente all'attività turistico ricettiva.

INDICATORI DI STOCK DEL MERCATO DEL LAVORO

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Tasso attività	2017	%	51,10%	53,30%
Tasso occupazione	2017	%	46,85%	49,10%
Tasso disoccupazione	2017	%	8,31%	8,60%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Le caratteristiche strutturali del sistema economico si riflettono nel mercato del lavoro locale, il quale presenta alcune criticità rispetto al resto della regione. L'area di Portoferraio è infatti interessata da tassi di occupazione e di attività più bassi rispetto alla media toscana, mentre i tassi di disoccupazione sono in linea con il dato regionale.

VOCI PRINCIPALI DEL CONTO RISORSE E IMPIEGHI, AREA DI PORTOFERRAIO E TOSCANA

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Valore Aggiunto	2016	milioni di euro a prezzi correnti	727	100149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	0,73%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	26206	26852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	874	70769,45
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	31513	18975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4	33351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	157	8942

Fonte: elaborazioni IRPET

Dal punto di vista dei principali indicatori macroeconomici, la vocazione turistica dell'area permette di ottenere al sistema un elevato livello di consumi e un valore aggiunto pro-capite in linea con il dato regionale, mentre appare praticamente nulla la capacità di esportazione, evidenziando un sistema economico sostanzialmente rivolto ai servizi locali.