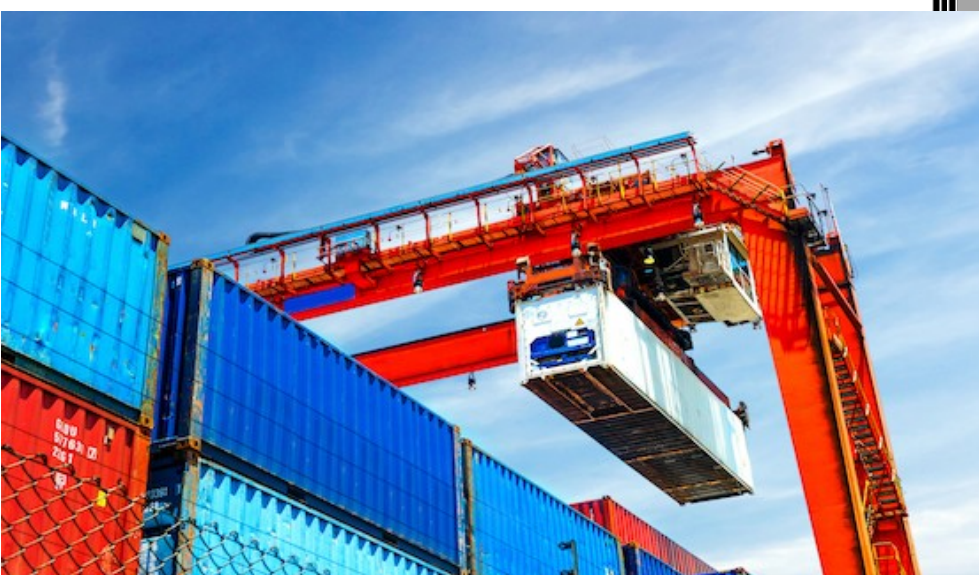


PROPOSTA PER L'ISTITUZIONE DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DELLA REGIONE TOSCANA



Sommario

Introduzione.....	4
1. Le infrastrutture candidate a fare parte della ZLS.....	10
2. Il contesto socioeconomico e territoriale della ZLS.....	14
2.1. L'area della costa toscana della ZLS.....	14
2.2. Le singole aree dei poli infrastrutturali della ZLS.....	17
2.2.1. L'area di Livorno.....	17
2.2.2. L'area di Piombino.....	20
2.2.3. L'area di Portoferraio.....	22
2.2.4. L'area di Carrara.....	25
2.2.5. L'area di Pisa.....	28
2.2.6. L'area di Prato.....	30
2.3. Le condizioni attuali e i potenziali sviluppi delle imprese e dei settori produttivi toscani in relazione al trasporto marittimo.....	33
2.3.1. Il ricorso al trasporto marittimo da parte delle imprese e dei settori produttivi toscani 33	
2.3.2. Le filiere produttive collegate allo sviluppo della ZLS.....	37
3. La proposta di ZLS della Toscana.....	44
3.1. Le sfide e gli obiettivi generali.....	44
3.2. Il quadro delle infrastrutture e dei servizi esistenti e programmati.....	46
3.2.1. Il sistema delle infrastrutture e della logistica regionale.....	46
3.2.2. Le infrastrutture di collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti.....	54
3.2.3. Il piano di sviluppo degli interventi infrastrutturali e dei servizi.....	58
3.2.4. Il piano degli interventi e gli impatti sullo split modale del trasporto merci della ZLS. .	62
3.2.5. Le infrastrutture digitali.....	64
3.3. Le aree della ZLS della Toscana.....	70
3.3.1. Le superfici ricomprese nella ZLS.....	70
3.3.2. Il Porto di Livorno.....	71
3.3.3. Il Porto di Piombino.....	86
3.3.4. Il Porto di Portoferraio.....	99
3.3.5. Il Porto di Marina di Carrara.....	105
3.3.6. L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce).....	122
3.3.7. L'Interporto Toscana Centrale (Prato).....	127



3.3.8.	L’Aeroporto Galileo Galilei di Pisa.....	133
3.3.9.	Appendice: la performance dei poli infrastrutturali della ZLS e la crisi del Covid-19. .	138
3.4.	Le aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.....	140
3.5.	Il Piano operativo della ZLS.....	142
3.5.1.	Premessa.....	142
3.5.2.	Le Attività che si intendono promuovere all’interno della ZLS.....	147
3.5.3.	Il quadro delle semplificazioni amministrative che si intendono attivare nella ZLS....	153
3.5.4.	Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato e le convenzioni con Organismi sulla gestione dei processi di semplificazione amministrativa.....	159
4.	L’impatto socioeconomico della ZLS.....	161
4.1.	Premessa.....	161
4.2.	Gli impatti attesi.....	162
4.3.	Appendice: incentivi regionali e nazionali già operanti e potenziali nelle aree ZLS.....	174
4.3.1.	Gli incentivi regionali e nazionali già operanti nelle aree di crisi.....	174
4.3.2.	Le opportunità connesse alla presenza delle aree ZLS nelle zone 107.3.c) ammissibili agli aiuti a finalità regionale per la Toscana.....	176
5.	La governance della ZLS.....	179
5.1.	Generalità.....	179
5.2.	Il sistema di governance della ZLS.....	180
5.2.1.	Il Comitato di Indirizzo.....	180
5.2.2.	Il Comitato di Gestione.....	181
5.2.3.	La Struttura gestionale e operativa.....	182
5.2.4.	Il quadro sinottico del sistema di governance della ZLS.....	185
6.	La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS.....	188
	ALLEGATI CARTOGRAFICI.....	190



Introduzione

La **Legge n. 205 del 27 dicembre 2017** (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020, articolo 1 - commi 61 e seguenti) e ss.mm.ii.¹ prevede la istituzione, nelle Regioni italiane più sviluppate, in cui non sono previste le **Zone economiche speciali (ZES)** indicate dagli articoli 4 e 5 del Decreto Legge 20 giugno 2017 n. 91 a favore delle regioni meno sviluppate e in transizione, **di Zone logistiche semplificate (ZLS)** dirette a favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali.

L'istituzione delle Zone logistiche semplificate

Senato della Repubblica, Sistemi portuali, trasporto marittimo e interno 30 settembre 2021

Le **Zone economiche speciali**, introdotte nel nostro ordinamento dagli articoli 4 e 5 del decreto-legge n. 91 del 2017 e ss.mm.ii.², **possono essere istituite solo in alcune aree del Paese**, in particolare nelle regioni meno sviluppate e in transizione, così

1 Si riporta il dettaglio degli articoli specifici della normativa coordinata:

- Comma 61. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata.
- Comma 62. La Zona logistica semplificata può essere istituita nelle regioni di cui al comma 61, nel numero massimo di una per ciascuna regione, qualora nelle suddette regioni sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, o un'Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. Qualora in una regione ricadano più Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrano scali siti in regioni differenti, la regione è autorizzata ad istituire una seconda Zona logistica semplificata, il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti.
- Comma 63. La Zona logistica semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico, specificando la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali.
- 64. Le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle agevolazioni e semplificazioni di cui all'articolo 5, commi 1, 2 limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 2-bis, 3, 4 e 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. Nelle Zone logistiche semplificate istituite ai sensi del secondo periodo del comma 62 non trovano applicazione le agevolazioni di cui all'articolo 5, comma 2, del predetto decreto-legge n. 91 del 2017.
- Comma 65. Per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.



come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In Italia sono regioni meno sviluppate (con PIL pro capite inferiore al 75% della media europea) le regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni in transizione (con PIL pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) le regioni Sardegna, Abruzzo e Molise.

Le Zone logistiche semplificate possono essere istituite³, nel numero massimo di una per ciascuna regione nel caso in cui, nella regione interessata, sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite negli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ovvero vi sia la presenza di un'Autorità di sistema portuale (comma 62).

Per le Zone economiche speciali è invece previsto che ciascuna regione (tra quelle nelle quali è possibile istituire Zone economiche speciali) può presentare una proposta di istituzione di una ZES nel proprio territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono inoltre presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale avente le medesime caratteristiche.

La ZLS viene istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di 7 anni, rinnovabile fino ad un massimo di ulteriori 7 anni (comma 63). La proposta di istituzione della ZLS deve essere corredata con un piano di sviluppo strategico, che specifichi la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali.

Per le ZLS, invece, la durata indicata dal Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali⁴ è previsto che non possa essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile fino a un massimo di ulteriori sette anni, su richiesta delle regioni interessate sulla base dei risultati del monitoraggio dell'Agenzia per la coesione territoriale. Tale decreto definisce, tra l'altro, anche i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area della ZES, i requisiti delle ZES interregionali, le modalità per l'istituzione di ZES, nonché i compiti del Comitato di indirizzo e i requisiti delle proposte ed il loro coordinamento con il Piano di sviluppo strategico.

All'interno di tale Zona, sia le nuove imprese, sia quelle già esistenti, fruiscono delle agevolazioni e semplificazioni di cui all'articolo 5, commi 1, 2 limitatamente alle zone

2 Il decreto-legge n. 91/2017 è stato più volte novellato nel corso della legislatura, da ultimo dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152.

3 Legge di bilancio per il 2020 (art. 1, comma 313 - legge n.160 del 2019).

4 Decreto del Presidente del Consiglio Dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12 Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES) (GU n.47 del 26-2-2018).



ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 2-bis, 3, 4 e 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123; tuttavia nelle Zone logistiche semplificate istituite ai sensi del secondo periodo del comma 62⁵ non trovano applicazione le agevolazioni di cui all'articolo 5, comma 2, del predetto decreto-legge n. 91 del 2017 (comma 64). Nello specifico, il citato articolo 5, comma 1, lettera a) e a-bis) del decreto-legge n. 91 del 2017 precisa che le procedure semplificate sono individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, prevedendo la possibilità di regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri. Inoltre, le lettere a-quinquies ed a-sexies del citato DL91/2017 prevedono anche la possibilità di presentare una proposta di protocollo/convenzione da parte della Regione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, oltre che di istituire nelle ZLS (ZES) zone franche doganali intercluse. La procedura per l'istituzione delle ZLS è, in quanto compatibile, quella prevista dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.12/2018 adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, che definisce tali procedure per le ZES, sopra ricordato (comma 65).

Pertanto la ZLS, originando quale variante legislativa della ZES, nella prima fase di inquadramento della legislazione nazionale circoscrive e limita la sua operatività alla sola dimensione della semplificazione dei procedimenti amministrativi e doganali, finalizzata a favorire gli insediamenti produttivi, mancando invece quella dimensione finanziaria del sostegno agli investimenti, pubblici e privati, da parte dello Stato che invece si era sviluppata a favore delle ZES per le aree del Mezzogiorno.⁶

Con la legge 27 dicembre 2019 n.160 (legge di bilancio 2020) viene integrato il disegno normativo modificando il regime giuridico delle ZLS prevedendo ZLSR (“Zone logistiche semplificate rafforzate”) contemplando per le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nelle ZLS risorse a sostegno di investimenti “limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale” ex art.107, par.3, lett. c) del Trattato sul funzionamento dell’Unione

5 Si ritiene opportuno sottolineare che il secondo periodo del comma 62 non interessa la ZLS Toscana che comprende il porto toscano di Marina di Carrara, il quale rientra nell’AdSP Mar Ligure Orientale, ma non contempla l’istituzione di due Zone Logistiche Speciali a livello regionale toscano.

6 Si è ipotizzato anche il rinvio a Zone a burocrazia zero, il cui perimetro operativo è ancora da definire a livello nazionale e rispetto alle quali il legislatore nazionale, pur avendo diverse proposte, non ha prodotto risoluzioni definitive. Per approfondimenti su questo iter ancora non concluso si vedano, tra l’altro:

Valeria Aniello, *Zone economiche speciali e Zone logistiche semplificate. Misure per lo sviluppo dei porti ed elementi per una valutazione di impatto*, Fondazione nazionale dei Commercialisti, 30 maggio 2018.

Davide Colombo, *Zone a burocrazia zero? Ci hanno provato tre governi e hanno fallito. Ecco cosa è successo*, Il Sole 24ORE, 21 febbraio 2014.



europea (TUE)".⁷ Tali zone in Toscana, sulla base della Decisione della Commissione europea C(2022) 1545 final del 18.3.2022⁸, con riferimento alle aree perimetrare della ZLS corrispondono alle zone C TOS1 (comuni di Massa, Carrara), TOS4 (comune di Livorno parzialmente e comune di Collesalveti interamente) e TOS6 (comune di Piombino).

Le risorse che vengono programmate e stanziare per le Zone Logistiche Speciali del Centro nord dell'Italia per finanziare il credito d'imposta a favore delle imprese, pertanto, si applica esclusivamente alle suddette aree ammissibili agli aiuti a finalità regionale approvate dalla Unione Europea che rientrano nella ZLS della Toscana.

La proposta di istituzione di una ZLS per il territorio della Regione Toscana, nel quadro dell'evoluzione del contesto normativo, è stata elaborata:

- dal punto di vista dei contenuti, (i) assumendo le previsioni ove applicabili alle ZLS del DPCM n.12/2018 che fa espresso riferimento alle ZES e (ii) tenendo conto delle indicazioni contenute nella Mozione del 28 marzo n. 1128 del Consiglio Regionale in merito all'istituzione di ZLS nel territorio della Toscana;
- dal punto di vista strategico, configurando una struttura di ZLS "policentrica" che punti a coinvolgere ed integrare funzionalmente, a partire dalle 4 aree portuali della Costa (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio), le altre principali infrastrutture logistiche regionali quali l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce a Livorno e l'Aeroporto di Pisa come nodi di prossimità, nonché l'Interporto Toscana Centrale di Prato come nodo di collegamento modale.

La proposta di **Piano di sviluppo strategico della ZLS della Toscana** viene articolata nei Capitoli/paragrafi riportati nel box che segue dove vengono indicati gli specifici riferimenti alla normativa istitutiva (DPCM n. 12 del 2018).

CAPITOLO/PARAGRAFO		Riferimento DPCM 12/2018
1	Le infrastrutture candidate a fare parte della ZLS	Art., lett. d)
2	Il contesto socioeconomico e territoriale della ZLS	
2.1.	L'area della costa toscana della ZLS	
2.2.	Le singole aree dei poli infrastrutturali della ZLS	
2.2.1.	L'area di Livorno	
2.2.2.	L'area di Piombino	
2.2.3.	L'area di Portoferraio	

7 Nella seduta della Camera dei Deputati del 24 aprile 2020 è stato approvato l'OdG n.9/02463/228 con il quale si impegna il Governo "ad adottare ogni opportuna iniziativa anche di carattere normativo volta a configurare anche per le Aree di crisi industriale complessa la possibilità di accedere al nuovo Strumento delle Zone logistiche semplificate rafforzate previste dalla legge di Bilancio 2020 anche come strumento di rilancio economico e produttivo nel quadro della ripartenza post-Covid-19", consentendo pertanto alle Aree inserite nel perimetro della ZLS e classificate Aree di crisi industriale complessa di usufruire dei benefici fiscali introdotti dalla L. 160/2019.

8 Decisione della Commissione europea C(2022) 1545 final del 18.3.2022, aiuto di stato SA.101134 (2021/NA) – Italia. Modifica della carta degli aiuti a finalità regionale per l'Italia (1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2027).



CAPITOLO/PARAGRAFO		Riferimento DPCM 12/2018
2.2.4.	L'area di Carrara	
2.2.5	L'area di Pisa	
2.2.6.	L'area di Prato	
2.3.	Le condizioni attuali e i potenziali sviluppi delle imprese e dei settori produttivi toscani in relazione al trasporto marittimo	
2.3.1.	Il ricorso al trasporto marittimo da parte delle imprese e dei settori produttivi toscani	
2.3.2.	Le filiere produttive collegate allo sviluppo della ZLS	
3.	La proposta di ZLS della Regione Toscana	
3.1.	Le sfide e gli obiettivi generali	Art.5, co 1); Art.6, lett. d)
3.2.	Il quadro delle infrastrutture e dei servizi esistenti e programmati	Art. 6 lett. b) e d),
3.2.1.	Il sistema delle infrastrutture e della logistica regionale	Art.6, lett. b)
3.2.2.	Le infrastrutture di collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti	Art.6, lett. b) e d)
3.2.3.	Il piano di sviluppo degli interventi infrastrutturali e dei servizi	Art.6, lett. d)
3.2.4.	Il piano degli interventi e l'impatto sullo split modale del trasporto merci della ZLS	
3.2.5.	Le infrastrutture digitali	
3.3.	Le aree della ZLS della Toscana	Art.3; Art.6, lett. a) e d)
3.3.1.	Le superfici ricomprese nella ZLS	
3.3.2.	Il Porto di Livorno	
3.3.3.	Il Porto di Piombino	
3.3.4.	Il Porto di Portoferraio	
3.3.5.	Il Porto di Marina di Carrara	
3.3.6.	L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce)	
3.3.7.	L'Interporto Toscana Centrale (Prato)	
3.3.8.	L'aeroporto Galileo Galilei di Pisa	
3.3.9.	Appendice – La performance dei poli infrastrutturali della ZLS e la crisi del Covid 19	
3.4.	Le aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione	Art.6, lett.m)
3.5.	Il Piano operativo della ZLS	Art.5, co 1); Art.6, lett. d) e g)
3.5.1.	Premessa	
3.5.2.	Le Attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS	
3.5.3.	Il quadro delle semplificazioni amministrative che si intendono attivare nella ZLS	Art.6, lett. e)
3.5.4.	Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato e le convenzioni con Organismi sulla gestione dei processi di semplificazione amministrativa	Art.6, lett. f)
4.	L'impatto socioeconomico della ZLS	Art.6, lett. c)
4.1.	Premessa	
4.2.	Gli impatti attesi	



CAPITOLO/PARAGRAFO		Riferimento DPCM 12/2018
4.3.	Appendice – Gli incentivi regionali e nazionali già operanti nelle aree di crisi	
5.	La governance della ZLS	Art.6, lett. i) e l)
5.1.	Generalità	
5.2.	Il sistema di governance della ZLS	
5.2.1.	Il Comitato di Indirizzo	
5.2.2.	Il Comitato di Gestione	
5.2.3.	La struttura gestionale e operativa	
5.2.4.	Il quadro sinottico del sistema di governance della ZLS	
6.	La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS	Art.6, lett. h)
ALLEGATI CARTOGRAFICI		

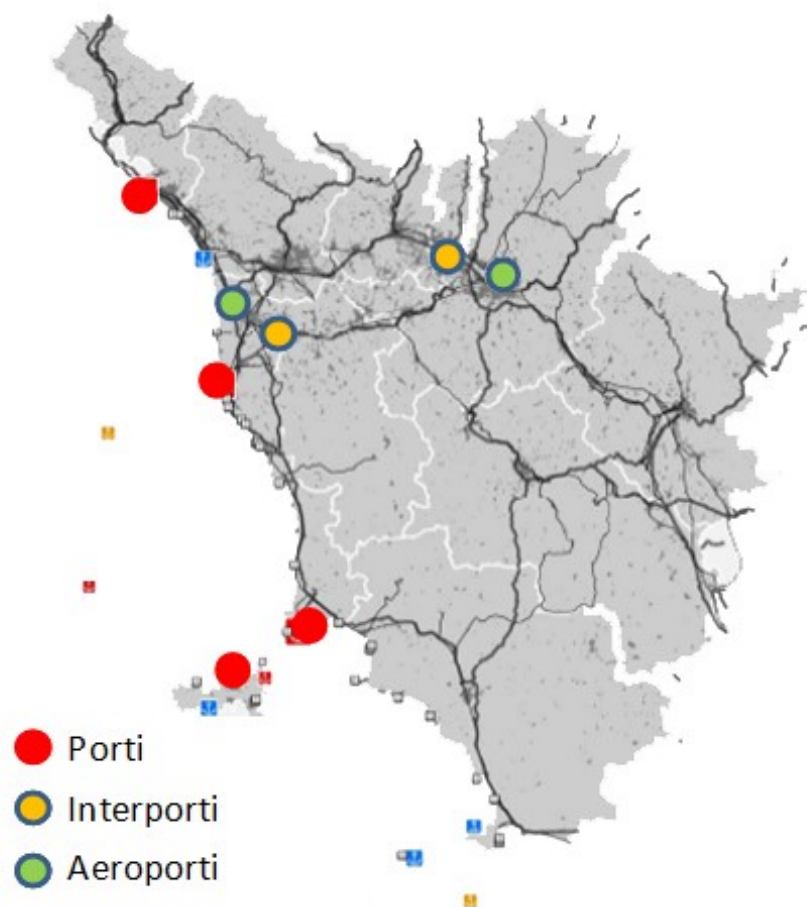


1. Le infrastrutture candidate a fare parte della ZLS

La proposta di una ZLS policentrica e multipolare distribuita sul territorio della regione trova origine nell'esigenza, conformemente alla *vision* del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)⁹ e agli investimenti previsti dal PRS 2016-2020, di connettere e valorizzare i diversi porti e aree portuali e logistiche collegate che rispondono ai requisiti previsti dalla disciplina nazionale. In un'ottica di stretta integrazione dei principali hub e nodi logistici con i maggiori sistemi economico-produttivi regionali, nazionali ed internazionali, si è privilegiata come direttrice-base l'area costiera dove si concentra il sistema logistico regionale, punto di partenza dei corridoi logistici che connettono la costa e, dunque, il bacino mediterraneo, al sistema metropolitano centrale della Toscana.

Nella mappa che segue sono indicati i 4 porti coinvolti — Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio — a cui si aggiungono le 2 aree intermodali di Guasticce (Collesalveti-LI) e di Prato (Toscana Centrale); in questo contesto si colloca (da un punto di vista di completamento funzionale) l'area aeroportuale di Pisa.

Figura 1. Il sistema della logistica e dei trasporti della Toscana



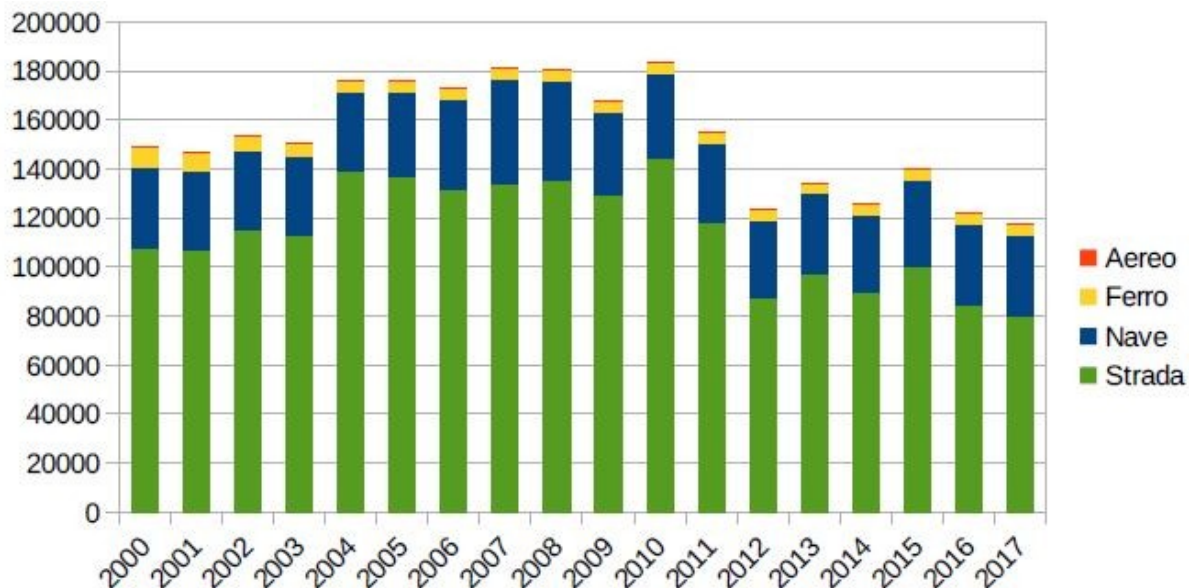
⁹ Regione Toscana, *Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità. Documento di piano, 2014.*



Tutti i nodi della rete e le loro connessioni contribuiscono ad un riequilibrio modale del trasporto merci nell’ottica di una valorizzazione della posizione strategica della Toscana all’interno delle reti TEN-T sulla direttrice est-ovest e nel quadro delle opportunità offerte dagli scenari internazionali. In particolare, si evidenzia che il porto di Livorno insieme all’interporto di Guasticce (Collesalveti-LI) e all’interporto di Prato costituiscono nodi del Corridoio multimodale della rete centrale denominato “Scandinavia – Mediterraneo” (ScanMed). Tale corridoio che attraversa la penisola italiana lungo una direttrice nord – sud, unendo Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta, presenta una diramazione verso est in corrispondenza di Firenze che consente il collegamento tra la dorsale ed i porti di Livorno e La Spezia tramite la A11 e la linea ferroviaria che collega Firenze, Pisa, Livorno.

Il trasporto delle merci via mare rappresenta infatti a tutt’oggi la quota maggiore del commercio internazionale anche nel periodo successivo alla crisi finanziaria del 2008 che però ha visto, sotto questo aspetto, la Toscana meno coinvolta di altre regioni. Le previsioni contenute nel PRIIM evidenziano che il traffico merci via mare a livello globale rispetto all’anno 2005 aumenterà del 40% al 2030 e dell’80% al 2050. Lo sviluppo del sistema portuale toscano e delle condizioni di accesso allo stesso possono contribuire, attraverso una ripartizione più efficiente delle modalità del trasporto delle merci, ad uno sviluppo del territorio caratterizzato da competitività e sostenibilità economica e ambientale.

Grafico 1. Ripartizione modale trasporto merci in Toscana 2000-2017



Il PRIIM individua tra i suoi obiettivi l’implementazione di politiche volte a potenziare le infrastrutture portuali di interesse nazionale di Livorno, Piombino e Marina di Carrara insieme alla realizzazione dei raccordi ferroviari che ruotano intorno al porto di Livorno e che costituiscono un elemento centrale della strategia regionale dedicata allo sviluppo della



costa oggetto del Programma Regionale di Sviluppo e di specifici Accordi di Programma sottoscritti con il Governo, anche ai fini della reindustrializzazione delle aree¹⁰

Il porto di Livorno è individuato quale **nodo della rete centrale** (oltre che del Corridoio Scandinavia – Mediterraneo), mentre gli altri scali sono stati definiti **nodi della rete globale**.

Lo scalo di Livorno, infatti, è elencato tra i progetti prioritari del corridoio Scandinavia Mediterraneo, come definiti nell'allegato I, Parte I, sez. 2 del regolamento (Regolamento (UE) n. 1316/2013, che istituisce il *meccanismo per collegare l'Europa*. Lo stesso Regolamento inserisce il porto di Livorno come nodo dell'autostrada del mare Barcellona – Valencia – Livorno; ed è altresì compreso (All. II, Regolamento 1316/2013) come nodo del corridoio merci Scandinavia Mediterraneo ex Regolamento (UE) n. 913/2010. I raccordi ferroviari intorno allo scalo contribuiscono al potenziamento della piattaforma logistica toscana mediante il riequilibrio modale. Le opere, in parte realizzate, sono considerate come prioritarie nell'ambito dell'accordo di programma sottoscritto nel 2015 dai diversi soggetti istituzionali coinvolti a livello locale e nazionale¹¹. Il collegamento ferroviario con l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce (Collesalveti) agevolerà l'integrazione delle attività logistiche tra porto e interporto Toscano, abbattendo significativamente il trasporto delle merci su strada.

Con riferimento alla rete globale e dunque ai restanti scali marittimi di interesse nazionale e regionale il raccordo tra il sistema dei porti dell'area della costa toscana è assicurato dalla presenza di alcuni importanti nodi di interscambio che, attraverso la rete ferroviaria e stradale e i poli aeroportuali, consentono la movimentazione di passeggeri e merci tra le diverse aree del sistema toscano e verso le altre regioni italiane e l'Europa. In tal senso la bretella di Piombino, il progetto di riqualificazione del waterfront e l'intervento di collegamento dell'area portuale di Marina di Carrara alla rete ferroviaria perseguono l'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle aree portuali per l'efficientamento della piattaforma logistica Toscana. In questo solco si muovono anche le politiche e gli interventi tesi a potenziare gli interporti di Livorno e di Prato e le interconnessioni tra gli stessi. Nella vision del PRIIM, infatti, *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.*¹² In un'ottica di potenziamento del nodo Livorno-Pisa quale punto di accesso del traffico merci internazionale da e per la Toscana.

Gli interventi previsti dal Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto G. Galilei di Pisa (approvato dal Ministero delle Infrastrutture con Decreto n. 5517 dell'1-6-2017), per quanto non ricompreso nella perimetrazione della ZLS, garantiranno e supporteranno la crescita e lo sviluppo di nuove opportunità per il miglioramento della piattaforma logistica toscana.

Anche alcuni investimenti previsti dal PRS 2016-2020, come l'ammodernamento e il potenziamento del sistema dei porti e il completamento e il potenziamento delle

10 Regione Toscana, *Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità 2019*.

11 D.G.R. n.525 del 7 aprile 2015 *Accordo di Programma per il Rilancio competitivo dell'area costiera Livornese*.

12 Regione Toscana, *Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità 2019*.



infrastrutture di trasporto (completamento dell'autostrada Tirrenica e della Due Mari), sono strategicamente rivolti ad attrarre nuovi investimenti nel cluster logistico portuale dell'Alto Tirreno costituito dai nodi della rete centrale e globale sopra definiti.

Analizzando inoltre le possibili trasformazioni conseguenti alle dinamiche socioeconomiche esposte nel capitolo che segue, è importante sottolineare che le aree portuali di Livorno (insieme all'area dell'Interporto Toscano di Guasticce-Collesalveti) e di Piombino rientrano nelle "aree di crisi complessa" per cui sono in corso specifici interventi previsti dai rispettivi Piani di riconversione e riqualificazione industriale. L'area portuale di Marina di Carrara rientra nell'"area di crisi semplice" per la quale si prevede la definizione e la realizzazione di un progetto di riqualificazione ambientale, sviluppo e reindustrializzazione dell'area produttiva. Inoltre, nei Comuni di Massa-Carrara è stata istituita una Zona Franca Urbana – ZFU¹³ finalizzata a sviluppare un programma di defiscalizzazione e decontribuzione rivolto alle micro, piccole imprese e ai professionisti locali e all'attrazione di nuovi investimenti.

Nel contesto generale appena descritto, e meglio discusso nei capitoli che seguono, la ZLS si propone come elemento propulsore della crescita degli scambi nella Regione Toscana e come uno dei driver di sviluppo in particolare dell'Area della costa, che riveste particolare strategicità e rappresenta una delle aree su cui si concentrano i poli di crisi industriale.

¹³La ZFU di Massa-Carrara è stata istituita *ai sensi dell'articolo 1, comma 340 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e ss.mm.ii. (legge finanziaria 2007) e oggetto di successivo intervento ai sensi dell'articolo 1, comma 561 e seguenti, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008)*, disciplinata dal decreto interministeriale 510 aprile 2013 come modificato dal decreto interministeriale 5 giugno 2017 e definita dalla Circolare applicativa del Ministero dello Sviluppo Economico, Direzione generale per lo sviluppo alle imprese, per le nuove ZFU, n. 172230 del 9 aprile 2018. La ZFU di Massa-Carrara è stata riconosciuta con deliberazione CIPE 8 maggio 2019 n.14.



2. Il contesto socioeconomico e territoriale della ZLS

2.1. L'area della costa toscana della ZLS

La Toscana, dopo la crisi generalizzata dell'economia registrata a partire dal 2008, ha manifestato una ripresa costante ma, sebbene in linea con le altre regioni del centro Italia, più lenta rispetto a quella delle regioni del nord del paese¹⁴. Come già evidenziato nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), l'evoluzione del quadro socioeconomico e l'andamento della domanda e dell'offerta di merci e servizi sono strettamente correlati al sistema della logistica e dei trasporti: *“un efficiente sistema logistico risulta una necessaria leva di recupero di competitività per l'intero sistema produttivo regionale”*¹⁵ e per la riduzione dei divari di sviluppo fra le macro aree che caratterizzano la regione, come le aree della Toscana centrale, le aree della costa e le aree interne regionali. Diverse analisi economiche e territoriali condotte a livello regionale¹⁶ evidenziano infatti come le distanze tra l'area metropolitana centrale (Firenze-Prato-Pistoia) e il resto del territorio regionale, delineate a causa di differenti ritmi di espansione dei sistemi economici, siano sempre persistenti e in alcuni casi, negli anni più recenti, aumentate.

Tali dinamiche persistono anche nell'area della costa toscana dove si riscontrano alcune criticità che riguardano in particolare:

- una maggiore debolezza strutturale, evidenziata da tutti gli indicatori più importanti (PIL, produttività del lavoro, tasso di attività, tasso di occupazione) i quali indicano una più marcata difficoltà di questa area rispetto all'area metropolitana della Toscana Centrale, a cui si accompagna anche una capacità di esportare delle imprese assai più ridotta e concentrata su poche voci;
- una struttura produttiva che rispetto al resto della regione, ed in particolare alla Toscana Centrale, esprime un maggiore orientamento verso le attività di servizio (trasporti, altre attività per il turismo, ecc.); la presenza della manifattura, infatti, è assai più contenuta con una prevalenza nei settori dell'industria pesante (chimica, raffineria petrolifera, siderurgia) che presentano una dotazione di capitale per addetto ben più alta di quella del resto della regione. Si rileva inoltre come siano soprattutto i consumi, ed in particolare quelli turistici, a fornire un significativo sostegno all'economia dell'area.

L'area della costa, tuttavia, può contare sulle potenzialità di alcuni settori produttivi che, anche in prospettiva, sembrano in grado di dare un importante contributo non solo allo sviluppo dell'area, ma all'intera economia regionale.

14IRPET, *La situazione economica e sociale in Toscana. Consuntivo 2016. Previsioni 2017-2019*, Firenze, 4 luglio 2017.

15 Regione Toscana, *Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità. Documento di piano*, 2014.

16IRPET, *Gli interventi della Regione sulla costa Toscana*. Firenze, luglio 2019.



Tabella 1. Struttura produttiva nei Sistemi Locali della Toscana (riepilogo per aree territoriali)

	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Commercio, Trasporti, Alberghi	Servizi imprese	a.p.	Servizi famiglie
Toscana Costa	3,7	11,0	6,9	29,0	16,5	20,1	12,8
Toscana Centrale	3,4	20,5	6,6	24,6	17,3	16,6	11,0
Aree interne	10,3	20,6	8,7	23,5	10,3	17,7	8,9
Totale complessivo	4,0	18,0	6,8	25,7	16,6	17,6	11,3

Fonte: stime IRPET su dati ISTAT

Tabella 2. Alcuni indicatori macroeconomici nei SLL della Costa Toscana

	Tasso di attività	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione
Toscana Costa	51,8	47,1	9,1
Toscana Centrale	54,0	49,4	8,4
Aree interne	52,3	48,4	7,4
Toscana	53,2	50,7	8,5
Italia	49,8	44,2	11,2

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Per quanto riguarda i settori produttivi che hanno evidenziato buone potenzialità di sviluppo in un periodo più recente, ci si riferisce in particolare:

- al settore agroalimentare, che si concentra soprattutto nella parte meridionale dell'area della costa, e fa rilevare anche alcuni interessanti volumi di export che, oltre alla produzione di vino di alta qualità, riguardano anche le produzioni di frutta e verdura;
- al settore della nuova cantieristica da diporto, che ha subito una trasformazione radicale, portando la Toscana a diventare la prima produttrice al mondo di megayacht (con un volume di esportazioni che supera i 750 milioni di euro) e con volumi di fatturato nella filiera della piccola nautica pari ad oltre un quinto dell'intero comparto nazionale;
- ad alcune iniziative imprenditoriali della meccanica caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico.

Relativamente invece ai settori produttivi che hanno una tradizione consolidata nell'area della costa, i poli principali sono rappresentati:

- da alcuni importanti insediamenti dell'industria siderurgica, chimica e petrolchimica che, salvo casi con alcune problematiche da risolvere, riguardano il polo siderurgico di Piombino, gli impianti del settore chimico (Solvay, Nuova Solmine, Ineos Manufacturing, Huntsamn P&A Italy), e quelli del settore petrolchimico (Stabilimento di Stagno – Collesalveti) la cui localizzazione è funzionale alla presenza dei nodi logistici portuali;



- dalle imprese del settore lapideo che, pur a fronte di una contrazione dei livelli occupazionali conseguenti soprattutto all'introduzione di tecnologie labour saving ma anche ad una leggera perdita di competitività rispetto ad altre realtà nazionali, ha visto svilupparsi attività collaterali a monte (macchine per la lavorazione del marmo) e a valle (commercializzazione dei prodotti) che sono riuscite a contenere almeno in parte le perdite occupazionali fatte rilevare nel corso degli anni (dal picco di circa 18 mila occupati degli anni sessanta, alle circa 5,8 mila unità attuali);
- dalle attività portuali, con: (i) il porto di Livorno al primo posto regionale e snodo fondamentale per tutto il sistema della logistica (con oltre i 3/4 degli operatori del trasporto marittimo regionale, 1/3 delle attività degli spedizionieri e degli intermediari logistici toscani, quasi il 10% delle unità locali connesse alla logistica per un totale di circa 500 imprese che occupano 4 mila addetti) tra i più importanti porti italiani e dell'intero Mediterraneo sia per il traffico merci sia per quello passeggeri, con un buon posizionamento anche nel settore della crocieristica; (ii) il porto polifunzionale di Piombino, dedicato tradizionalmente al traffico merci alla rinfusa con i mercati interni e internazionali, destinate prevalentemente alle attività industriali del comprensorio, ed al traffico passeggeri e commerciale con l'Isola d'Elba, la Sardegna e stagionalmente la Corsica; (iii) il porto di Marina di Carrara attrezzato specialmente per il traffico dei marmi; (iv) il porto di Portoferraio che svolge un ruolo rilevante per il trasporto passeggeri;
- dalle attività turistiche, caratterizzate da flussi turistici più stagionali e di provenienza nazionale (i due terzi del totale delle presenze) e internazionale in grande maggioranza provenienti dall'Europa occidentale. Le destinazioni costiere inoltre rappresentano la quota maggioritaria delle presenze turistiche della regione, circa il 40% di quelle ufficiali, valore ancora maggiore se si considerano le presenze non ufficiali in case in affitto e in proprietà.

L'analisi SWOT riportata nel box che segue, sintetizza la situazione economica e territoriale dell'area della costa della Toscana.



Analisi SWOT della situazione economico territoriale dell'area della Costa

Punti di forza	Punti di debolezza
<ol style="list-style-type: none"> 1) Presenza di importanti insediamenti di industria pesante 2) Sviluppo di importanti produzioni agroalimentari con capacità di export 3) Infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali di rilevanza nazionale e internazionale presenti nell'area 4) Alto livello di attrattività turistica 5) Tenuta del settore lapideo, grazie alla capacità di integrazione di nuove tecnologiche e di politiche di marketing 6) Settore della cantieristica da diporto che esprime una leadership mondiale 7) Presenza di un'area metropolitana potenziale (Livorno-Pisa) in grado di fornire servizi pregiati 8) Programmi di sviluppo della logistica con un rafforzamento del ruolo dell'area nell'economia regionale 9) Gestione coordinata dei due aeroporti di Pisa e Firenze con potenziale aumento della competitività 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Struttura produttiva caratterizzata da un maggiore orientamento verso le attività di servizio 2) Ridotta capacità di esportazione delle imprese della costa 3) Presenza di un pendolarismo dei lavoratori della costa che prestano la propria attività altrove 4) Peso delle "imprese più dinamiche" (in termini di occupazione e fatturato) più basso rispetto a quello regionale 5) Presenza di attività ad alta intensità di capitale che fanno largo uso di territorio, con minori opportunità per il lavoro 6) Criticità della cantieristica navale
Opportunità	Minacce
<ol style="list-style-type: none"> 1) Processo di globalizzazione con crescita degli scambi di merci e quindi dell'attività portuale 2) Ruolo crescente del Mediterraneo negli scambi commerciali e nelle attività crocieristiche 3) Riconoscimento di aree di crisi complessa e non complessa presenti nell'area costiera 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Fattori di sicurezza geopolitica internazionale che potrebbero condizionare il traffico marittimo commerciale e dei passeggeri 2) Guerre commerciali recenti e spinta verso crescenti misure protezionistiche 3) Problematiche ambientali e fenomeni di erosione costiera soprattutto nell'area della costa settentrionale

La valorizzazione dei punti di forza e lo sviluppo di nuove opportunità per i principali settori produttivi della costa toscana può essere ampiamente favorita dal potenziamento fisico e virtuale dell'infrastruttura logistica e dei trasporti regionale, con particolare riguardo alle opportunità offerte dalla realizzazione della Banda Ultra Larga (BUL), delle piattaforme abilitanti e dei servizi digitali regionali, rispetto ai quali la realizzazione di una Zona logistica speciale può fornire strumenti di armonizzazione e di semplificazione.

Nei successivi paragrafi si approfondiscono i principali elementi del contesto economico e sociale dei Sistemi locali delle singole aree candidate a far parte della ZLS regionale.

2.2. Le singole aree dei poli infrastrutturali della ZLS

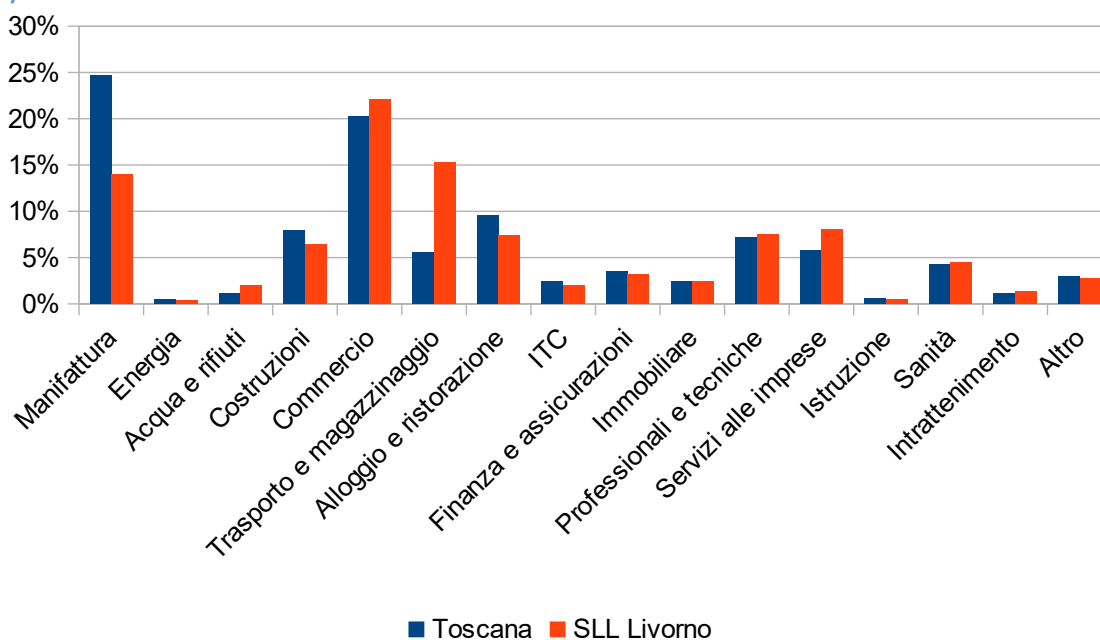
2.2.1. L'area di Livorno

Il Porto di Livorno e l'interporto Toscano "Amerigo Vespucci" di Guasticce (Collesalveti) si collocano all'interno del Sistema Locale del Lavoro (SLL) costituito dai comuni di Livorno, Collesalveti, 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 quella regionale, fatta eccezione per una 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), dovuta indubbiamente alla presenza del porto e dell'interporto.

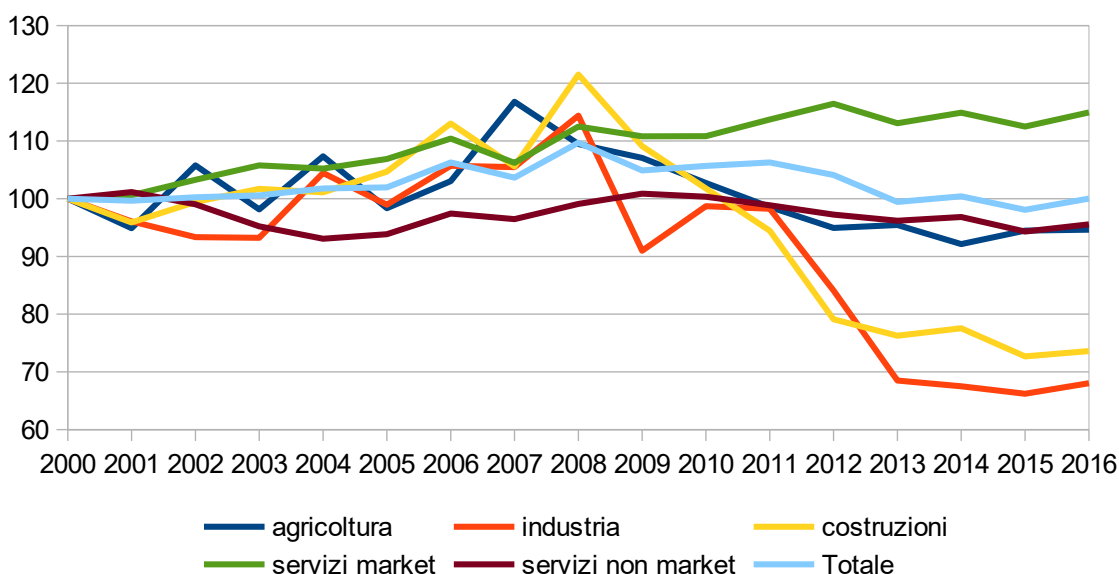
Grafico 2. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL livornese (valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Analizzando il trend 2000-2015, si nota come il SLL si caratterizzi per una dinamica negativa nell'ultimo decennio relativamente al valore aggiunto generato nei settori dell'industria e delle costruzioni, mentre migliori performance si registrano 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.

Grafico 3. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

Come descritto dalla tabella che segue, 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.

Tabella 3. Il Sistema Locale dell'area livornese, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	LIVORNO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	178.524	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	4,77%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	71,592	1.585,95
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

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.

Tabella 4. 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



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.

Tabella 5. 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	4.516	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	4,51%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	25.299	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	3.206	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	17.957	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1.163	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	6.513	8.942

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

2.2.2. L'area di Piombino

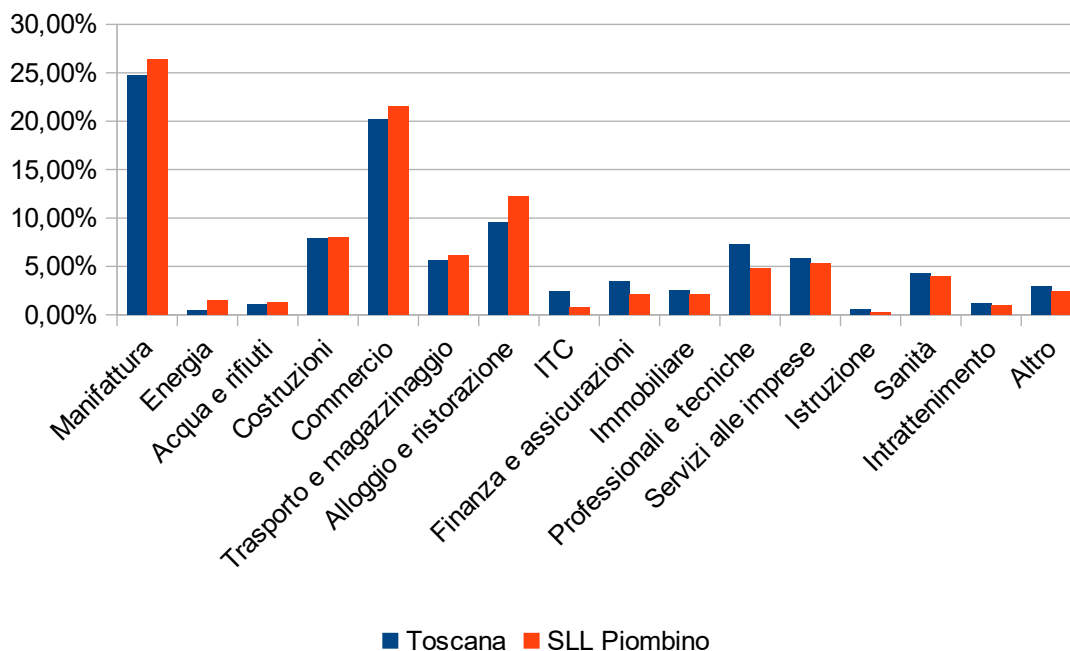
Il Porto di Piombino si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro costituito dai comuni di Campiglia Marittima, Piombino, San Vincenzo e Suvereto. All'interno del sistema economico toscano, il SLL di Piombino pesa per circa l'1,5% della popolazione, per circa l'1,5% degli addetti e l'1,2% delle imprese, prevalentemente collocati all'interno del comune di Piombino.

La struttura del sistema produttivo nel SLL 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.

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.

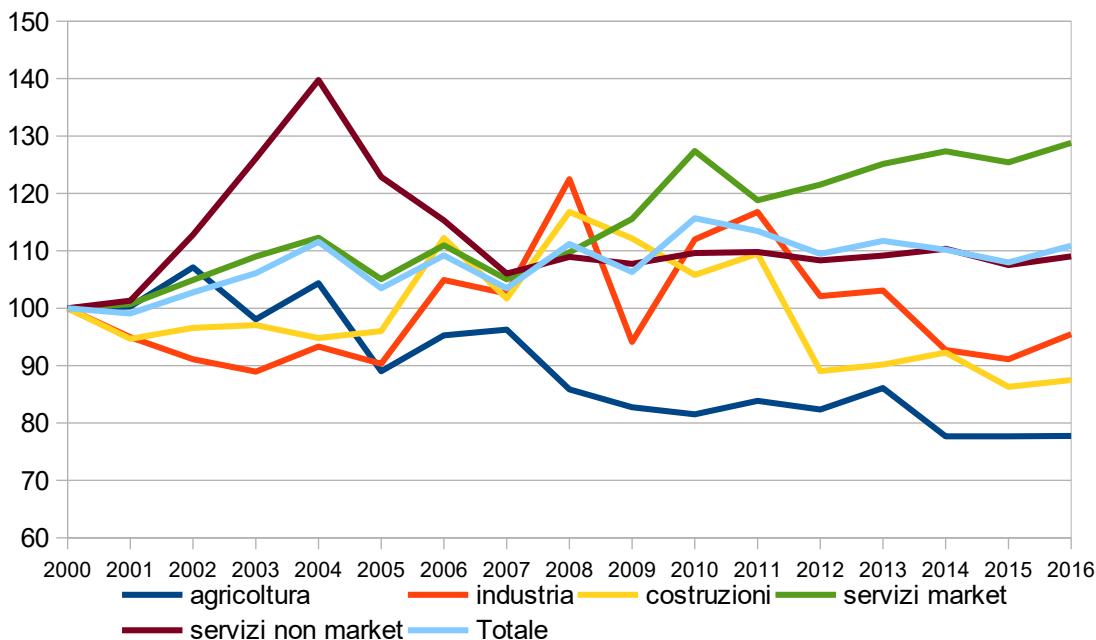


Grafico 4. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL Piombino (valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Grafico 5. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

Il SLL dell'area di Piombino, con una media di 7,5 imprese ogni cento abitanti, si colloca al di sotto della 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'acciaiera piombinese.



Tabella 6. Il Sistema Locale dell'area di Piombino, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	PIOMBINO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	56.750	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	1,52%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	24,285	1.585,95
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

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 Piombino 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.

Tabella 7. 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

Con specifico riferimento ai principali indicatori macroeconomici, si conferma la debolezza del Sistema Locale, che presenta valori pro capite di valore aggiunto 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.

Tabella 8. 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	1.321	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	1,32%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	3.284	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1.301	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	22.924	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	629	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	11.090	8.942

Fonte: elaborazioni IRPET

2.2.3. L'area di Portoferraio

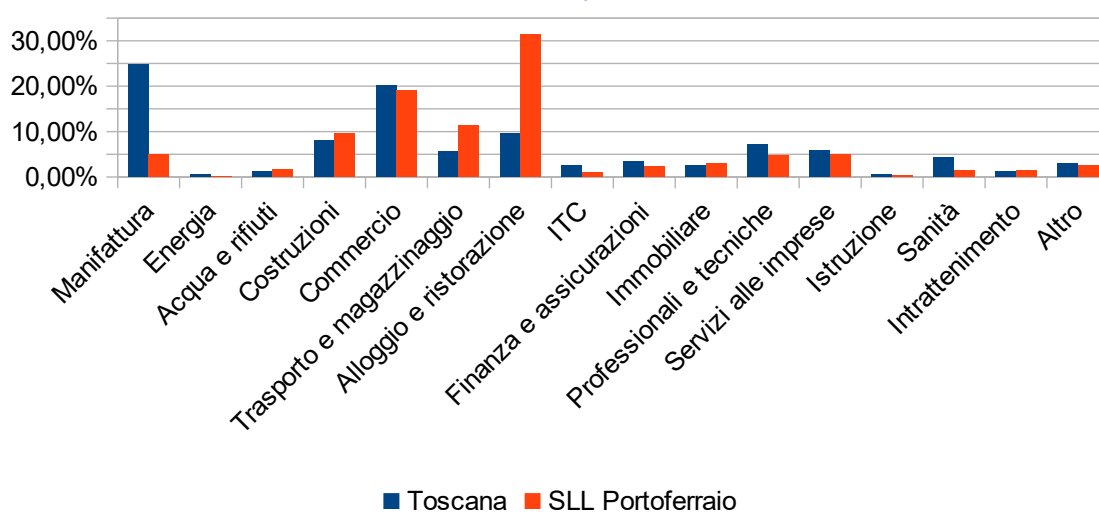
Il Porto di Portoferraio si qualifica come porto a servizio dei due Sistemi Locali del Lavoro relativi all'Isola d'Elba, quelli di Portoferraio e di Marciana Marina, costituiti dai comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Porto Azzurro, Porto Ferraiolo Rio (il primo) e Marciana e



Marciana Marina (il secondo). All'interno del sistema economico toscano, i due SLL pesano per circa lo 0,8% della popolazione, per circa lo 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%).

Grafico 6. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL Portoferraio (valori %, 2015)

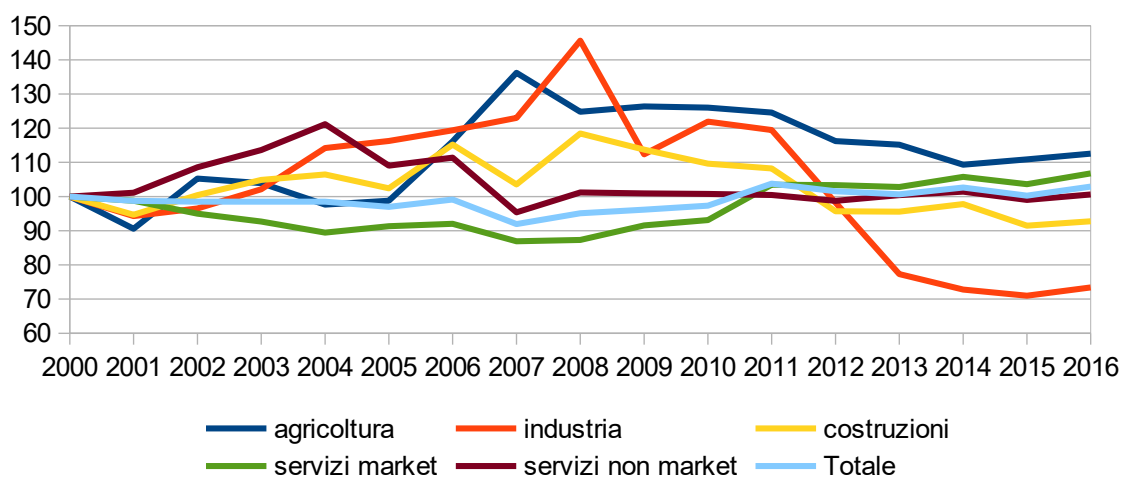


Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, i SLL si caratterizzano 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 2008. Migliori performance si registrano nel settore dei servizi market (all'interno del quale si collocano i servizi turistici) nell'ultimo quinquennio, cosa che ha consentito ai due SLL dell'isola d'Elba di registrare una dinamica complessiva lievemente positiva a partire dal 2010.



Grafico 7. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

Il SLL dell'area di Portoferraio, 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.

Tabella 9. Il Sistema Locale dell'area di Portoferraio, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	PORTOFERRAIO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	27.749	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	0,74%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	12,043	1.585,95
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

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.

Tabella 10. 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

Analizzando i principali indicatori macroeconomici, la vocazione turistica dell'area permette di raggiungere 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.



Tabella 11. 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	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	0,73%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	26.206	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	874	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	31.513	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	157	8.942

Fonte: elaborazioni IRPET

2.2.4. L'area di Carrara

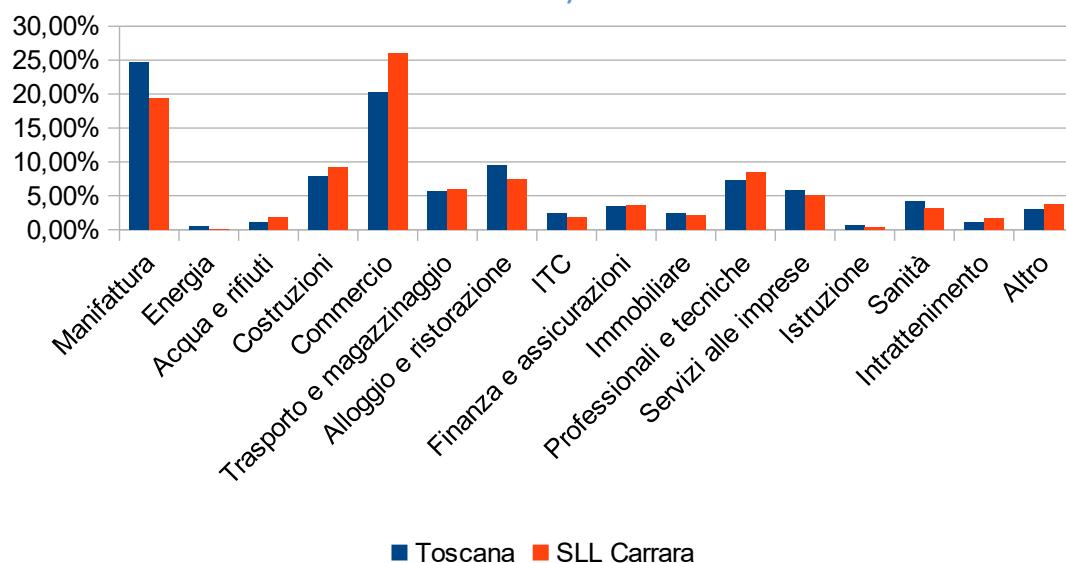
Situato a ridosso delle celeberrime cave, il Porto di Marina di Carrara rappresenta uno dei più importanti scali a livello mondiale per la movimentazione di materiali lapidei naturali, principalmente marmi e graniti; intorno allo scalo marittimo gravitano anche le attività industriali dei Cantieri Apuani e della Nuovo Pignone S.P.A., quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali per l'allestimento di piattaforme galleggianti per l'estrazione del greggio e del gas.

Il Porto di Marina di Carrara si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro costituito dai comuni di Carrara e Luni (Ortonovo), a cavallo fra Toscana e Liguria. Il Sistema Locale del Lavoro di Massa, contiguo a quello di Carrara, comprende i comuni di Massa e Montignoso e pesa, all'interno del sistema economico toscano, per circa l'1,9% della popolazione, per circa l'1,5% degli addetti e per 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.



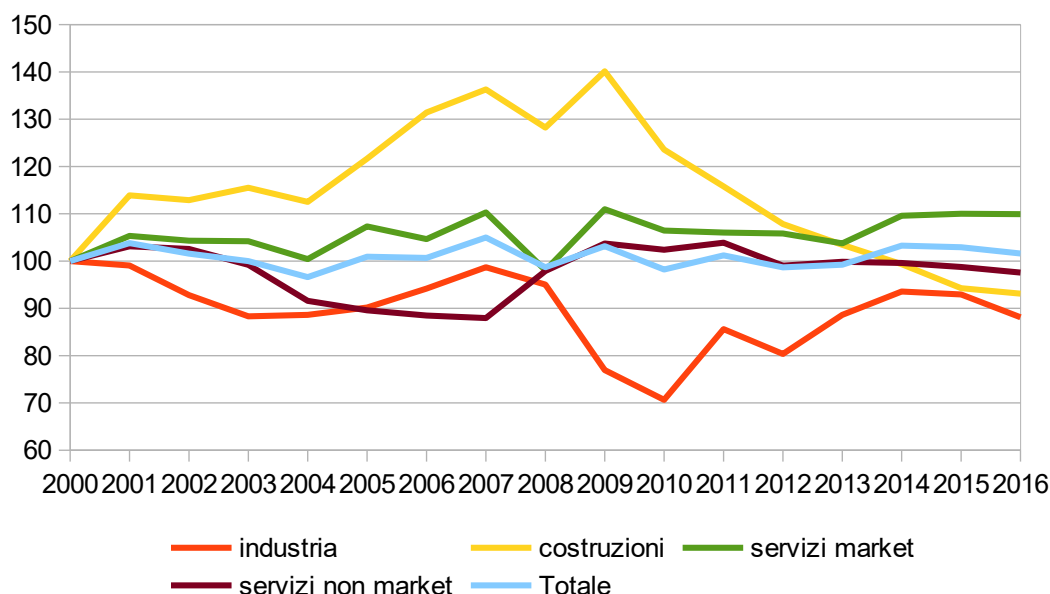
Grafico 8. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL di Carrara (valori %, 2015)



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 precrisi, mostrano un declino rapido negli anni post 2008. Il settore dell'industria (che incide per il 20% del valore aggiunto generato all'interno del SLL) mostra invece una dinamica complessivamente negativa, seppure con alcuni segnali positivi negli ultimi anni.

Grafico 9. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: elaborazioni 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.

Tabella 12. Il Sistema Locale dell'area di Carrara, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	CARRARA	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	70.730	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	1,89%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	22,243	1.585,95
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

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

Tabella 13. 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

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.

Tabella 14. 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	1.516	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	1,51%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	21.433	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1.064	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	15.043	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	1.135	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	16.054	8.942

Fonte: elaborazioni IRPET



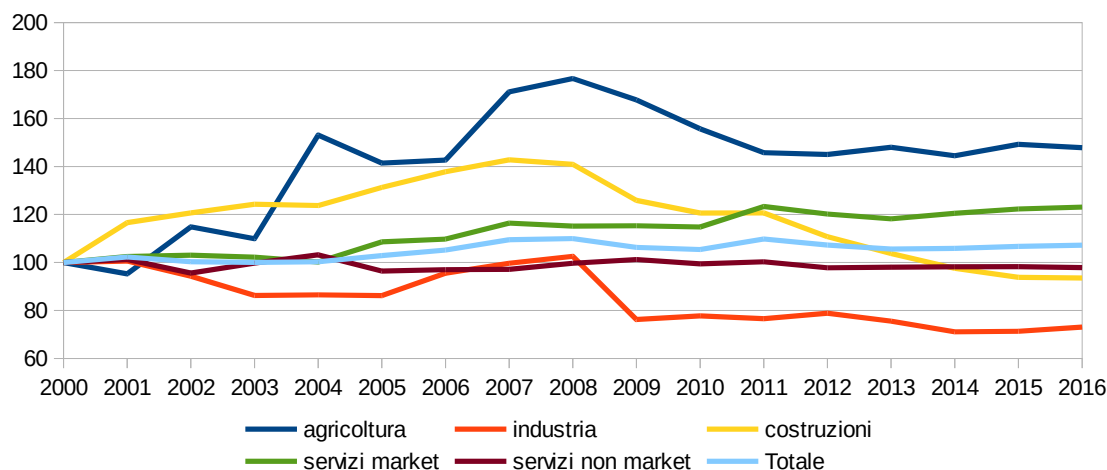
2.2.5. L'area di Pisa

L'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa è il primo aeroporto regionale ed è incluso sia nella c.d. rete globale (*comprehensive network*) della rete TEN-T e sia tra gli "aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse statale". Insieme con l'Aeroporto Vespucci di Firenze è individuato come infrastruttura che "riveste una particolare rilevanza strategica" per il bacino di traffico centro nord in forza dell'avvenuto perseguimento della "gestione unica" (come da art. 1, co. 2 e 6 del D.P.R. 17 settembre 2015, n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione").

L'aeroporto Galileo Galilei si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro costituito dai comuni di Pisa, Calci, Cascina, San Giuliano Terme e Vecchiano. All'interno del sistema economico toscano, al SLL di Pisa afferisce circa il 5% della popolazione e 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%).

Grafico 10. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL di Pisa (valori %, 2015)

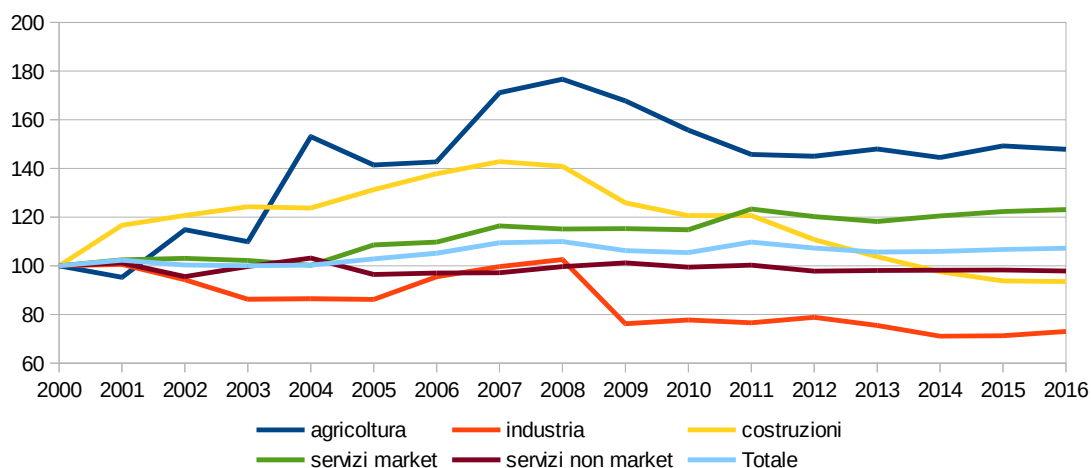


Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

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 complessivo generato nel SLL), mentre le costruzioni, dopo un decennio positivo corrispondente agli anni precrisi, 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.



Grafico 11. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: stime IRPET

Il SLL dell'area pisana contribuisce per poco meno del 5% al totale della popolazione e per poco più del 5% alle unità di lavoro del sistema regionale. Con una media di 8,7 imprese e 28,6 addetti ogni 100 abitanti si colloca al di sotto della media regionale in termini di attivazione economica.

Tabella 15. Il Sistema Locale dell'area pisana, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	PISA	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	184.865	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	4,94%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	86,246	1.585,95
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	28,6	30,83

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e IRPET

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.

Tabella 16. 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

Con specifico riferimento ai 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, delineando il quadro di un sistema fortemente orientato ai servizi ad alto valore aggiunto ma diretti in maniera prevalente al mercato locale o domestico.

Tabella 17. 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	5.381	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	5,37%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	29.106	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	3.504	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	18.955	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	311	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	1.681	8.942

Fonte: elaborazioni IRPET

2.2.6. L'area di Prato

L'interporto della Toscana Centrale di Prato è una infrastruttura di rilevanza nazionale ai sensi della Legge 240/1990 (Interporto di primo livello del PGT) ed è attivo dal 2000.

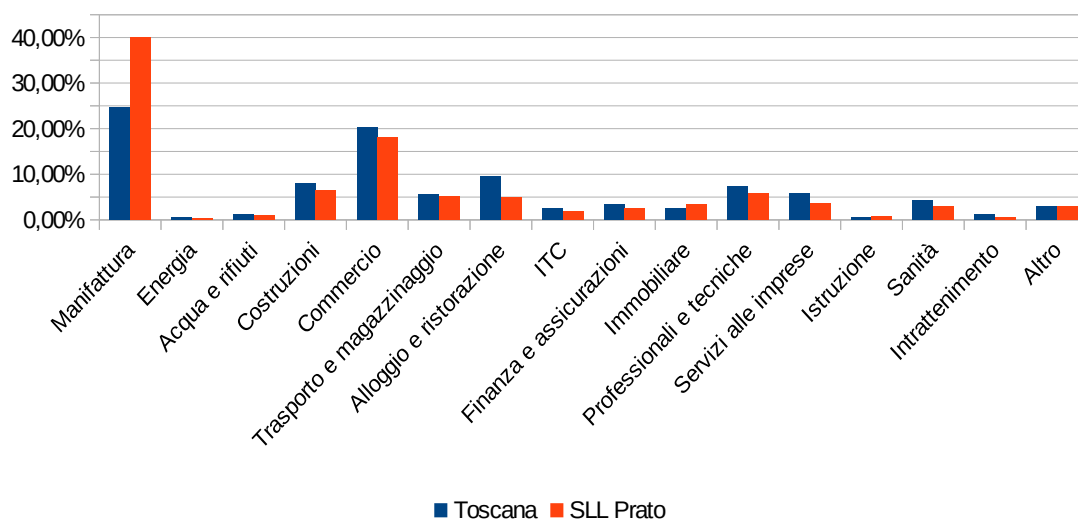
L'interporto ricade nella Comprehensive Network della rete europea TEN-T come infrastruttura puntuale (è stato richiesto dalla Regione Toscana il passaggio nella Core Network, dove già è compreso l'Interporto Amerigo Vespucci di Guasticce).

L'interporto della Toscana Centrale si colloca all'interno del Sistema Locale del Lavoro 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, 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%).



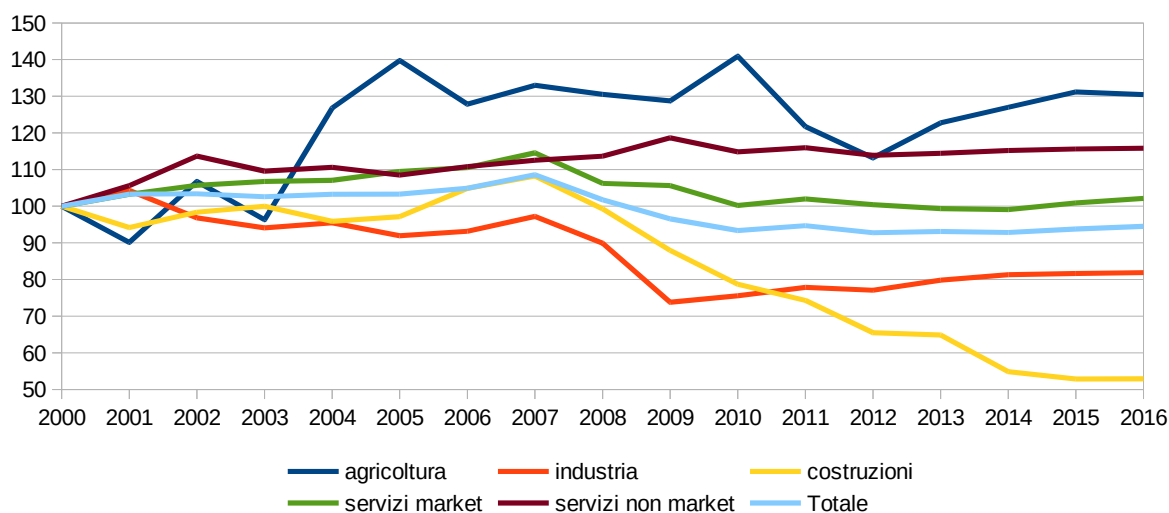
Grafico 12. Distribuzione % degli addetti per settore di attività, confronto Toscana e SLL di Prato.(valori %, 2015)



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

In termini di trend, il SLL pratese si caratterizza per una dinamica negativa soprattutto prendendo in considerazione l'ultimo decennio quando la caduta del valore aggiunto generato nelle costruzioni e nell'industria (che incide per il 55% del valore aggiunto generato all'interno del SLL), ha interessato, a partire dal 2008, l'economia regionale e quella mondiale. Tale inversione del trend di crescita, nonostante la dinamica leggermente positiva per il settore industriale, non ha consentito di recuperare i livelli pre crisi.

Grafico 13. Valore aggiunto a prezzi concatenati per settore di attività economica (numeri indici, 200=100)



Fonte: stime 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.



Tabella 18. Il Sistema Locale dell'area pratese, dati di sintesi

Variabile	Anno	Unità di misura	PRATO	TOSCANA
Popolazione legale	2017	unità	282.084	3.729.641
Popolazione, quota regionale	2017	%	7,54%	
Unità di lavoro	2016	migliaia di unità	119,931	1.585,95
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

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.

Tabella 19. 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

Considerando i principali indicatori macroeconomici, il Sistema Locale pratese, sebbene presenti valori pro capite di valore aggiunto e consumi ed esportazioni inferiori alla media regionale, evidenzia 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.

Tabella 20. 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	7.189	100.149
Quota di Valore Aggiunto regionale	2016	%	7,18%	
Valore Aggiunto Pro Capite	2016	euro	25.485	26.852
Consumi delle famiglie	2016	milioni di euro a prezzi correnti	4.549	70.769
Consumi delle famiglie Pro Capite	2016	euro	16.126	18.975
Esportazioni al resto del mondo	2016	milioni di euro a prezzi correnti	2.745	33.351
Esportazioni Pro Capite	2016	euro	9.730	8.942

Fonte: elaborazioni IRPET



2.3. Le condizioni attuali e i potenziali sviluppi delle imprese e dei settori produttivi toscani in relazione al trasporto marittimo

L'introduzione della ZLS ha un'importanza fondamentale per il rafforzamento del tessuto industriale e logistico della Regione in quanto è uno strumento che coniuga al proprio interno opportunità di crescita per le imprese e attrazione di nuovi investimenti, consolidando la connessione tra le infrastrutture marittime e le attività produttive considerato che risponde alle necessità di semplificazione amministrativa che rappresenta una reale opportunità di crescita della competitività sia portuale che logistica.

La ZLS, infatti, rappresenta uno strumento in grado di dare alle imprese agevolazioni fiscali, doganali e burocratiche, assicurando all'intero territorio regionale una grande proiezione internazionale mediante la valorizzazione dell'offerta portuale e la promozione del sistema imprenditoriale e trasportistico nel suo insieme.

2.3.1. Il ricorso al trasporto marittimo da parte delle imprese e dei settori produttivi toscani

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

Tabella 21. Trasporto merci via strada e via nave in arrivo o partenza dalla Toscana

Tipologia	Via strada	Via mare	Totale	% strada	% mare
Nazionale	89.540.677	14.370.000	103.910.677	71%	11%
Internazionale	671.383	21.607.000	22.278.383	1%	17%
Totale	90.212.060	35.976.000	126.188.060	71%	29%

Fonte: ISTAT, 2018

Utilizzando il database Coeweb, il sistema informativo on-line dell'ISTAT dedicato alle statistiche del commercio con l'estero che fornisce un ricco patrimonio informativo sui flussi commerciali dell'Italia con il resto del mondo¹⁷, è possibile esaminare nel dettaglio quali settori utilizzino in maniera più intensa il trasporto marittimo, sia dal punto di vista delle quantità movimentate che dal punto di vista del loro valore economico.

Se guardiamo alle esportazioni delle imprese toscane, i settori che movimentano le quantità più significative sono le attività del commercio (sia all'ingrosso che al dettaglio), la chimica, il settore cartaceo, quello alimentare, l'attività estrattiva (in particolare il settore del lapideo). Per quanto riguarda invece le importazioni, le maggiori quantità di merce vengono

¹⁷ Le elaborazioni sono state condotte sui microdati riguardanti la Toscana che riportano, per ciascun movimento registrato, oltre al valore e alla quantità, il mezzo di trasporto utilizzato. Tale campo risulta non sempre valorizzato, per cui le elaborazioni contenute nelle tabelle da 2 a 6 sono da intendersi di natura campionaria e non censuaria, utili a restituire la distribuzione settoriale del fenomeno ma non precise nella quantificazione dei livelli in valore assoluto.



movimentate da imprese che operano, oltre che nei settori già menzionati come esportatori, nei settori del tessile, del cuoio e della produzione di materie plastiche. L'incidenza del trasporto marittimo sul totale delle modalità di trasporto utilizzate nello scambio internazionale è tendenzialmente quasi sempre uguale o superiore al 60%, con alcuni settori che utilizzano il trasporto via mare in maniera pressoché esclusiva.

Tabella 22. Primi 10 settori per intensità di utilizzo del trasporto marittimo in base alla quantità delle merci esportate

Settore	Quantità (kg)	% expo marittima su totale expo
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	998.481.512	89%
Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici	378.671.817	66%
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	292.323.057	81%
Carta	143.766.140	22%
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	139.983.551	52%
Attività estrattiva	61.864.418	99%
Fabbricazione di macchinari ed apparecchi n.c.a.	56.001.506	57%
Fabbricazione di prodotti in metallo	54.639.317	57%
Progettazione di ingegneria integrata	37.237.552	93%
Trattamento rifiuti	24.695.933	84%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

Tabella 23. Primi 10 settori per intensità di utilizzo del trasporto marittimo in base alla quantità delle merci esportate

Settore	Quantità (kg)	% impo marittima su totale impo
Carta	881.129.191	76%
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	673.978.579	63%
Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici	120.352.841	45%
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	78.997.495	79%
Metallurgia	61.430.977	92%
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	51.500.513	81%
Industrie tessili	44.968.634	91%
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	39.470.494	17%
Preparazione e concia del cuoio	26.967.495	47%
Attività estrattiva	25.140.696	99%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

Se si osserva invece la rilevanza economica dei flussi di scambio internazionali, i settori con un maggiore valore di merce trasportata via nave operano in Toscana nell'ambito del commercio, della progettazione ingegneristica (come la Nuovo Pignone), della fabbricazione di mezzi di trasporto e macchinari e dell'alimentare per quanto riguarda i flussi in uscita; dal lato delle importazioni, particolare incidenza in termini di valore rivestono i flussi generati dalle imprese che operano nel settore della carta, del commercio, dell'abbigliamento e della chimica/farmaceutica. In questo caso l'incidenza del trasporto marittimo è mediamente minore rispetto ai flussi valutati in termini quantitativi, dato che indica un ricorso maggiore al trasporto marittimo per categorie merceologiche a minor rapporto valore/quantità.



Tabella 24. Primi 10 settori per intensità di utilizzo del trasporto marittimo in base al valore delle merci esportate

Settore	Valore (euro)	% expo marittima su totale expo
Progettazione di ingegneria integrata	1.277.387.847	73%
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	1.020.597.483	37%
Fabbricazione di macchinari	826.968.246	63%
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	574.836.037	63%
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	268.554.128	81%
Fabbricazione di mezzi di trasporto	258.766.949	25%
Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici	252.448.251	52%
Fabbricazione di calzature	227.256.451	15%
Fabbricazione di apparecchi elettrici	153.964.066	33%
Carta	142.768.869	19%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

Tabella 25. Primi 10 settori per intensità di utilizzo del trasporto marittimo in base al valore delle merci importate

Settore	Valore (euro)	% impo marittima su totale impo
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	1.166.356.116	36%
Metallurgia	587.125.994	28%
Carta	466.892.282	74%
Industrie tessili	182.097.652	86%
Confezione di articoli di abbigliamento e in pelle	160.364.839	55%
Fabbricazione di macchinari ed apparecchi n.c.a.	130.873.311	18%
Preparazione e concia del cuoio	112.629.361	23%
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	112.431.779	17%
Produzione di articoli farmaceutici, chimico-medicinali	90.308.435	8%
Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici	82.804.628	39%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

Per quanto concerne la rilevanza a livello territoriale, le province le cui imprese fanno maggior ricorso al trasporto via mare sono quelle situate sulla costa, in particolare Massa-Carrara, Grosseto e Livorno.

Tabella 26. Incidenza del trasporto marittimo sul totale delle expo/impo

Provincia	Expo (valore)	Impo (valore)	Expo (quantità)	Impo (quantità)
Arezzo	6%	22%	26%	24%
Firenze	25%	24%	54%	60%
Grosseto	78%	41%	95%	58%
Livorno	51%	60%	67%	72%
Lucca	38%	48%	41%	64%
Massa-Carrara	87%	58%	97%	79%
Pisa	35%	45%	63%	78%
Prato	30%	54%	63%	63%

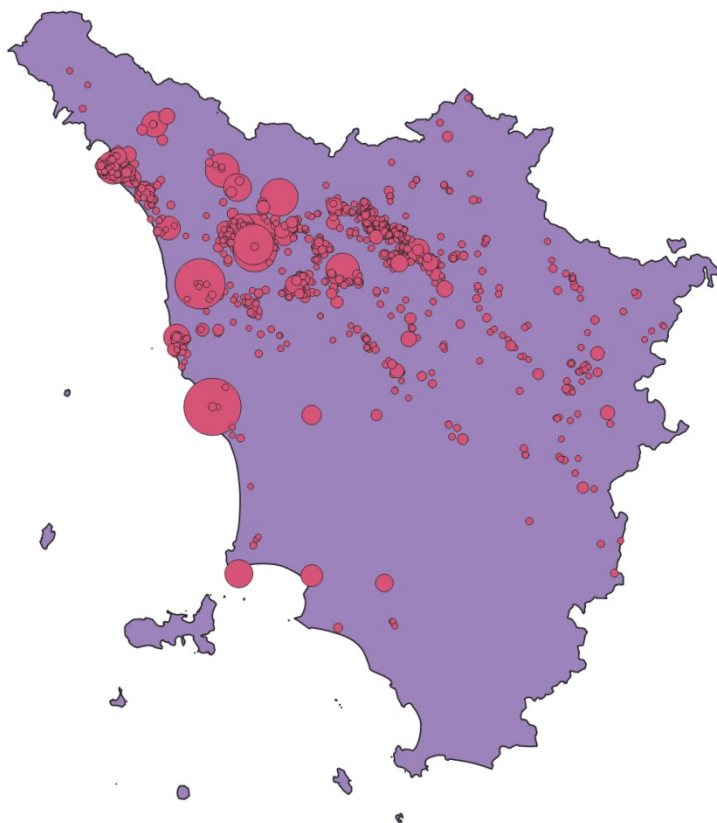


Provincia	Expo (valore)	Impo (valore)	Expo (quantità)	Impo (quantità)
Pistoia	48%	57%	60%	55%
Siena	48%	29%	59%	37%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

Se guardiamo infatti alla localizzazione delle imprese che movimentano annualmente almeno 100 tonnellate in arrivo o in partenza, notiamo una distribuzione con un baricentro spostato verso ovest rispetto alla classica distribuzione territoriale delle imprese toscane, soprattutto per quanto riguarda le imprese che mostrano volumi maggiori. Sono però presenti anche nell'area centrale numerose imprese che movimentano singolarmente volumi inferiori, in corrispondenza con il tessuto produttivo costituito da piccole e medie imprese soprattutto dei settori manifatturieri del Made in Italy, per i quali il trasporto via mare rappresenta indubbiamente un canale significativo di connessione con le catene globali del valore.

Figura 2. Localizzazione delle imprese con movimentazione maggiore di 100t annue



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT, 2017

2.3.2. Le filiere produttive collegate allo sviluppo della ZLS

Filiere e settori di traffico fondamentali dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Carrara, come la movimentazione dei prodotti forestali, il settore automotive, quello dei prodotti siderurgici, l'agroalimentare, la "cold chain" o i materiali lapidei sono esempi concreti di settori strategici che potranno usufruire dei benefici e dei vantaggi derivanti



dall'istituzione della ZLS che, uniti agli interventi di potenziamento infrastrutturale di ultimo miglio, andranno a migliorare l'efficienza operativa dei singoli porti all'interno del più complessivo sistema portuale, favorendo l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere.

Le semplificazioni amministrative, accompagnate da necessarie ed opportune incentivazioni economiche, apporteranno benefici a tutte le filiere che operano nel sistema portuale toscano, favorendo un efficientamento in termini di tempi e, conseguentemente, la riduzione dei costi per le catene logistiche e produttive interessate. Considerando le aree di Livorno, Piombino, Portoferraio e Carrara ricomprese nella ZLS, le numerose imprese operanti nella ZLS potranno altresì beneficiare delle agevolazioni previste dalla disciplina delle ZLS, che rappresentano un'opportunità di crescita, di aumento della competitività sul mercato e di miglioramento della capacità di attrarre nuovi traffici.

Il Porto di Livorno

Il traffico dei *prodotti forestali* nel porto di Livorno riguarda principalmente lo sbarco di alcune categorie merceologiche quali la cellulosa, il fluff, la carta kraft ed il legname. Nel 2019 il porto di Livorno ha movimentato oltre 1,6 milioni di tonnellate di materiale forestale in break bulk, a cui vanno aggiunte altre 700 mila tonnellate di prodotti forestali in contenitori. Il trasporto marittimo ha infatti un ruolo strategico nelle importazioni italiane, in quanto i paesi di provenienza dell'import dei prodotti forestali sono soprattutto extra-europei: oltre l'80% delle importazioni complessive italiane avviene via mare e, di queste, circa il 60% vengono sbarcate a Livorno, che conferma la propria posizione di leadership nel settore tra i porti del Mediterraneo e nel contesto nazionale. La ripartizione per paesi di importazione della cellulosa individua al primo posto i paesi del Sud America (Brasile, Cile, Uruguay) seguiti dal Nord America (USA e Canada) mentre, in ambito europeo, quote rilevanti arrivano da Spagna e Finlandia.

L'importanza del porto di Livorno nella movimentazione dei prodotti forestali è attribuibile a diversi fattori, in primis la sua collocazione baricentrica rispetto alle aree più sviluppate del paese. La sua posizione di prossimità al distretto lucchese delle cartiere ne fa poi la porta d'ingresso della cellulosa nella Lucchesia: Lucca costituisce la prima provincia italiana per la concentrazione di imprese che producono carta e cartone. Il settore cartario e cartotecnico del distretto comprende oltre 100 aziende, con un fatturato di quasi 3.500 milioni di euro ed oltre 6.500 occupati.

Gran parte della cellulosa sbarcata a Livorno raggiunge l'area delle cartiere della Lucchesia, mentre una significativa quota viene destinata alle aree del nord Italia. I rotoli di carta kraft raggiungono invece le aree del centro e nord Italia e del sud Europa, mentre il legname è destinato prevalentemente alle zone del centro e nord Italia. Il trasporto dall'area portuale al distretto cartario lucchese avviene prevalentemente via gomma. Ciò è dovuto principalmente ad una maggiore flessibilità nella movimentazione ed a ragioni economiche che risiedono nella breve distanza di trasporto. Tuttavia, sono attivi collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno e l'area lucchese e l'obiettivo è quello di potenziare queste relazioni



commerciali in considerazione degli interventi infrastrutturali già realizzati (come il collegamento delle cartiere alla rete ferroviaria o la presenza della piattaforma del Frizzone, che necessita però di un adeguamento infrastrutturale) e programmati in area portuale, sulla rete e nelle località di destinazione. La movimentazione dei prodotti forestali oltre il confine regionale presenta invece una quota maggiore di traffico via ferro. In ogni caso tutti gli attori della catena logistica manifestano la necessità di potenziare i collegamenti ferroviari per aumentare la competitività del porto e dei distretti logistici ad esso collegati. In questo scenario si inseriscono le misure di incentivo allo studio da parte dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e della Regione Toscana per favorire lo split modale da gomma a ferro e attrarre, nel solco degli obiettivi e dei benefici delle ZLS, nuovi investimenti in area portuale e retroportuale.

Le cartiere della Lucchesia, anche nel 2020, anno particolarmente difficile per quasi tutte le tipologie di traffico, hanno sostenuto e spinto i traffici di prodotti forestali dal porto a seguito delle precauzioni sanitarie imposte dal Covid 19 che hanno aumentato la domanda di carta igienica, fazzoletti monouso, rotoli asciugatutto e materiali da imballaggio. Le prospettive del settore, indipendentemente dalla situazione attuale e contingente, sono comunque molto buone anche perché le campagne di riduzione dell'utilizzo di plastiche monouso hanno spinto a studiare sostituti con la carta ed il cartone.

Per quanto riguarda invece le **auto nuove**, il porto di Livorno è uno scalo primario per il bacino di mercato dell'automotive del Centro Italia ed ha una funzione di supporto significativo anche per il Nord del paese. Il comparto dell'automotive ha un legame particolarmente forte con il commercio mondiale poiché è caratterizzato da un elevato livello di dislocamento fisico delle catene di produzione e da un consumo su scala globale. Ciò ha quindi particolare rilievo anche per la logistica e, nello specifico, per quella portuale. Livorno, sia in termini marittimi, che retroportuali, ovvero di collegamento e snodo logistico di rotte miste marittimo/terrestri (Interporto A. Vespucci, Autoparco "Il Faldo") ha un ruolo di primo piano nel contesto italiano (è il primo porto in Italia per movimentazione di auto nuove) e non solo.

L'integrazione della fase di trasporto, in particolare via mare (nel trasporto globale di veicoli la modalità marittima ha una quota del 75%), nella filiera dell'automotive è infatti diventata un fattore di vantaggio competitivo per tutte le imprese produttrici e distributrici di veicoli che fanno parte della filiera. Per tale motivo lo strumento della ZLS, mettendo in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive e commerciali con il porto di Livorno, potrà apportare alle imprese insediate nella ZLS, già presenti o nuove, una serie di facilitazioni regionali e nazionali come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e l'occupazione. Le agevolazioni previste vedranno un ulteriore processo di attuazione e concretizzazione con la realizzazione degli interventi infrastrutturali di ultimo miglio che metteranno in rete il porto di Livorno con l'Interporto Vespucci e l'Autoparco "Il Faldo".



Quanto sopradescritto ha ulteriore valenza dal punto di vista logistico, poiché si prevede che i poli di maggiore sviluppo futuro di produzione e consumo si concentreranno in Asia (Cina, India, Sud Est asiatico), in Medio Oriente (Turchia, Iran) e nell'Europa dell'Est (Russia, Ucraina, Serbia). I porti tirrenici come Livorno e, in prospettiva futura, anche Piombino, potrebbero dunque avere un ruolo fondamentale anche su queste rotte oltre sulle attuali per l'Estremo Oriente (soprattutto Giappone e Corea del Sud), gli Stati Uniti e il Brasile che, negli ultimi anni, è risultato in forte espansione, oltre nel collegamento tra i produttori del Nord America e dell'Europa Occidentale (e viceversa) con mercati di consumo emergenti dell'Europa orientale e dei Balcani.

Riguardo, invece, alla **“cold chain”**, la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati che transitano dal porto, il polo logistico livornese per le merci refrigerate è costituito da terminal portuali con aree dedicate e prese reefer, anche per le visite che pochi terminal hanno, permettendo agli operatori sanitari e veterinari di svolgere i loro accertamenti in sicurezza ed in tempi rapidi affinché la permanenza delle merci sulla banchina sia ridotta al minimo.

Presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, è inoltre in fase di realizzazione un nuovo impianto dedicato ai prodotti surgelati, per i quali è necessaria una temperatura che varia dai -20 ai -30 gradi (struttura innovativa dal punto di vista impiantistico, dedicata alla movimentazione in import dei prodotti surgelati in arrivo nel porto di Livorno). Presso l'Interporto ci sono inoltre celle frigorifere, alcune in area doganale, per la frutta fresca che arriva nel porto e che da qui riparte verso i punti vendita della grande distribuzione in tutto il centro Italia. Sempre presso l'Interporto Toscano è stato inoltre recentemente finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto per la realizzazione di un'area di sosta per mezzi refrigerati, con servizi ed impianto di produzione di energia (n.35 stalli con colonnine elettriche) che va ad aggiungersi al nuovo impianto per merci surgelate (attualmente in costruzione) ed ai magazzini del fresco (soprattutto ortofrutta), che costituiscono una vera e propria catena del freddo di tipo alimentare.

Quanto, infine, alla **Toscana pharma valley**, si tratta di una filiera in corso di realizzazione, che potrebbe però beneficiare dall'istituzione della ZLS. Il progetto della Toscana pharma valley nasce dal comune accordo tra Regione Toscana e imprese private, per realizzare un magazzino una piattaforma logistico-digitale presso l'interporto Vespucci dedicata all'export e all'import nel settore della farmaceutica.

La piattaforma, altamente tecnologica, è stata promossa da colossi come Molteni, Eli Lilly, Kedrion e Gsk Vaccini, a cui si è successivamente aggiunta anche Aboca. Pur essendo nata dalle necessità del comparto toscano, si rivolge a tutte le imprese del Centro Italia per fare rete, ridurre i costi di trasporto e migliorare la logistica per l'import e l'export di farmaci e di materie prime. Le aziende toscane della farmaceutica, sostenute dalla Regione Toscana e dal Ministero dello Sviluppo Economico, hanno così deciso di mettersi in rete e di creare una piattaforma logistica, automatizzata ed altamente tecnologica in grado di tenere il passo con la crescita del comparto e del commercio con l'estero, che occupa un ruolo sempre più



rilevante. La Toscana farmaceutica è la terza realtà italiana (dopo Lazio e Piemonte), con 300 imprese attive e 19 grandi stabilimenti situati soprattutto nelle province di Firenze, Lucca, Pisa e Siena e circa 11 mila addetti. La produzione ha un valore di 6 miliardi di euro l'anno, pari al 12% del totale nazionale.

La piattaforma logistico-digitale è pensata come una rete aperta, che possa attirare altri operatori piccoli, medi e grandi, dalla Toscana e anche da altre regioni. Una piattaforma digitalizzata, che non vuol dire semplicemente un nuovo grande magazzino, ma un progetto di sistema, una filiera capace di offrire, ad esempio, tutta una serie di servizi alla rete di imprese che decideranno di servirsene: dal confezionamento degli imballaggi alla movimentazione delle merci, fino alla digitalizzazione e organizzazione dei flussi, che è il vero valore aggiunto. Un hub logistico nel centro Italia, pensato per diventare punto di riferimento non solo delle aziende toscane.

Ad oggi le imprese toscane esportano farmaci in tutto il mondo imbarcandoli su aerei in partenza da Roma e Milano. Il progetto della Pharma Valley prevede la nascita di un grande hub di smistamento presso l'interporto di Guasticce, situato alle spalle del porto di Livorno. La grande piattaforma logistica, integrata e intermodale, occuperà un'area di circa 120 mila metri quadrati, tecnologica ed automatizzata, e consentirà la gestione dei flussi di prodotti in entrata diretti negli stabilimenti produttivi ed i flussi di prodotti finiti in uscita, che saranno smistati in tutta Italia o inviati all'estero via mare, grazie alla vicinanza con il porto, oppure via area sfruttando l'aeroporto di Pisa, altro polo infrastrutturale della ZLS, che dista circa 10 chilometri.

Il Porto di Piombino

Il porto di Piombino è un porto multifunzionale dedicato prevalentemente al **traffico passeggeri/commerciale**, svolgendo un ruolo fondamentale per la continuità territoriale con le isole dell'arcipelago toscano.

Il traffico di merci alla rinfusa legate al **settore siderurgico**, storicamente funzionale agli stabilimenti di Piombino, è legato alla definizione del nuovo piano industriale per il rilancio dello stabilimento siderurgico di Jsw Steel Italy, volto alla messa in sicurezza e recupero di efficienza dei laminatoi, compreso l'impianto per la tempra delle rotaie fino alla produzione diretta di acciaio, con la realizzazione di una nuova acciaieria elettrica.

Anche per il porto di Piombino l'istituzione della ZLS, nel solco di piani e programmi avviati a livello regionale e nazionale, mira ad agevolare la realizzazione di progetti d'investimento inseriti in processi di reindustrializzazione del tessuto produttivo, finalizzati a sostenere percorsi di ristrutturazione e riconversione nell'Area di crisi industriale complessa.

Le misure favoriscono il potenziamento della vocazione logistica di aree portuali e retroportuali, come ad esempio l'area produttiva di Montegemoli, anche in sinergia con le attività di pianificazione e programmazione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, attraverso l'individuazione e destinazione di aree adeguate a tale scopo all'interno delle stesse aree produttive.



La riconversione industriale nel porto di Piombino passa anche attraverso la previsione di sfruttamento di fonti di energia “pulita” (come, ad esempio, l’idrogeno) sia per i fabbisogni energetici degli stabilimenti siderurgici che quale volano per l’attrazione di investimenti e nuovi insediamenti per la produzione, il consumo e la distribuzione di energia da sorgenti alternative. A tal fine, nel settembre 2020, è stato firmato un “Memorandum of understanding” tra Creon Capital, Jsw Steel Italia Piombino, Piombino Logistics e GSI Lucchini, con l’obiettivo di lavorare ad un piano di investimento che renda la zona industriale di Piombino un cluster innovativo per prodotti energetici all’avanguardia (idrogeno, energie rinnovabili, gas naturale liquefatto) e la loro logistica. In questo senso è utile citare anche la presenza, sempre nel campo siderurgico, di altre importanti realtà industriali come Dalmine e Liberty Magona.

Degne di nota inoltre sono le **attività cantieristiche** nelle nuove aree di espansione del porto piombinese sviluppate da PIM con la piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e refitting navale.

Per quanto riguarda le **auto nuove**, la procedura per l’assegnazione di nuove aree del porto di Piombino ha visto anche l’aggiudicazione ad un raggruppamento di operatori marittimi/logistici della realizzazione di un progetto focalizzato sulla creazione di un polo logistico per la Germania e l’Europa centrale dedicato al traffico delle auto nuove.

Va ricordata infine la **filiera ittica**: l’area piombinese è caratterizzata anche da un’intensa attività di pesca che alimenta anche un importante mercato del pesce, particolarmente sviluppato sia a Piombino che a Portoferraio. In generale, nell’area di Piombino e in senso più ampio nel golfo di Follonica è radicata una filiera ittica di rilievo su scala nazionale.

Il Porto di Portoferraio

Il porto di Portoferraio, situato sulla costa settentrionale dell’isola d’Elba e suo principale approdo, ha un utilizzo strettamente legato al traffico traghetti di linea con Piombino, al traffico crociere e al traffico da diporto.

I **traffici commerciali** che insistono sul porto sono principalmente legati alle attività di approvvigionamento dell’isola e a supporto delle attività presenti, principalmente commerciali e artigianali. Anche in questo caso, seppur in misura minore, l’istituzione di una ZLS potrà generare benefici volti al consolidamento e allo sviluppo di suddetti traffici oltre che all’attrazione di nuovi investimenti.

Il Porto di Marina di Carrara

Il porto di Marina di Carrara è tradizionalmente legato soprattutto alla movimentazione dei **prodotti lapidei**, sorgendo a valle dei bacini marmiferi posti alle spalle di Carrara. L’alta specializzazione delle maestranze locali nella lavorazione del marmo ha fatto sì che oltre ad un traffico di marmo in uscita vi fosse un traffico di granito in entrata. Infatti, quest’ultimo



materiale estratto in altre aree geografiche (per citarne alcuni, Scandinavia, Sudafrica, Brasile, India e Sardegna) viene importato in blocchi e lavorato in loco per essere poi rispedito. Tale tipologia di traffico ha tuttavia subito un forte rallentamento alcuni anni fa, in occasione della delocalizzazione della lavorazione: tecnologie e professionalità sono state acquisite anche dai paesi estrattori, comportando l'attuale flessione di tale traffico, che comunque, con circa 145kt di materiali, costituisce oltre il 70% delle rinfuse solide movimentate nel 2018.

Un ruolo molto importante, inoltre, per il porto di Marina di Carrara riveste la **filiere dei prodotti siderurgici**: il traffico siderurgico riguarda prodotti semilavorati e, nel 2018, copre circa il 30% della movimentazione delle rinfuse solide.

Anche i traffici **general cargo** costituiscono una buona aliquota dei movimenti merci relativi al porto sia in ingresso che in uscita. In questo settore occupano una posizione importante i containers e i ro-ro movimentati dalla Società Grendi Trasporti Marittimi. Il porto di Marina di Carrara ha recuperato parte dei volumi con importanti traffici, primo fra i quali quello legato alla produzione dei grossi manufatti da parte di GE Oil & Gas, leader mondiale nella fornitura di tecnologie avanzate e servizi per tutti i segmenti dell'industria del gas e del petrolio, dall'estrazione al trasporto, fino all'utilizzo finale. La produzione si colloca al livello di eccellenza mondiale per turbine a gas, compressori e pompe, con clienti in tutto il mondo, tra i quali spiccano BP, Chevron, Eni, Shell, Total. A livello locale si tratta della più grande realtà che opera sul territorio con la società del gruppo Nuova Pignone S.p.A. L'area occupata dall'industria è non lontana e sufficientemente collegata alla struttura portuale.

Il riferimento permette di richiamare l'importanza della Zona Industriale Apuana (Z.I.A), della superficie di 800 ettari circa, che si estende alle spalle del porto. La zona industriale apuana accoglie sia la grande che la media che la piccola impresa dei settori della meccanica, del lapideo e della nautica. Le previsioni indicano quali settori che avranno maggiore sviluppo nei prossimi anni quelli dell'indotto del Nuovo Pignone e della nautica, che graviteranno direttamente sullo scalo portuale.

L'aspetto infrastrutturale ha influenzato molto le scelte della Società Nuovo Pignone SPA, che ha localizzato un importante insediamento nella Z.I.A., proprio per la sua vicinanza al porto di Carrara. Attualmente la Società ha a propria disposizione sul territorio una prima area, sita nel Comune di Massa e che già ospita lo stabilimento di produzione; ed una seconda area, ubicata in prossimità dello scalo portuale e già impiegata per l'assemblaggio dei manufatti destinati alla spedizione via mare. All'interno della Z.I.A ricade inoltre l'Area Retroportuale Apuana. L'importanza di quest'area è fondamentale per la sosta e la distribuzione delle merci in ingresso nell'area portuale per l'imbarco ed in uscita dallo scalo. Essa costituisce il Centro Intermodale Retroportuale del porto di Marina di Carrara, tramite il quale vengono avviate per le destinazioni interne merci di provenienza estera e vengono ricevute per l'imbarco con destinazione estera. In seguito al progetto di sviluppo industriale attuato dallo stabilimento di Massa della Società "Nuovo Pignone", facente parte del Gruppo General Electric (GE Oil&Gas), il centro intermodale dell'area retroportuale di Marina di



Carrara è interessato dal montaggio e assemblaggio di manufatti, denominati “Project Cargo”, di particolare complessità tecnica e dimensioni significative (lunghezza variabile da 45 m a 60 m, larghezza variabile da 22 a 25 m, altezza di 20 m circa).

Nel settore della **nautica**, inoltre, ad un tessuto di piccole e medie imprese di produzione di yachts si aggiunge, all’interno del bacino portuale carrarese, lo stabilimento in concessione alla Società Nuovi Cantieri Apuania SPA. La società opera direttamente in porto nel settore della costruzione di mega yacht e del refitting. Sta conoscendo una domanda in aumento proprio in quest’ultimo settore (refit), dove registra crescenti richieste di lavori, che l’hanno sospinta a chiedere ulteriori spazi rispetto a quelli interno al plesso del cantiere navale.

Completano la caratterizzazione dei traffici portuali di Marina di Carrara i segmenti del **traffico passeggeri** e del **traffico crocieristico**.

Il traffico passeggeri ha mostrato segnali incoraggianti negli ultimi anni. Sebbene manchino strutture dedicate, all’interno di un porto vocato per tradizione al lapideo e alle merci, nel 2017 sono stati registrati 17.810 crocieristi in transito con un incremento del 13,7% rispetto al 2016.

Riguardo al traffico crocieristico, il porto di Marina di Carrara è da tempo già operativo nell’attuazione di traffici crocieristici. Attualmente, infatti, la Banchina Taliercio serve navi Cruise del tipo M/V TUI Discovery e Marella Explorer con una permanenza media in banchina di circa 12 ore e consentendo lo sbarco di circa 2.300 passeggeri ad accosto. Tipicamente, nel corso dell’anno, la Banchina Taliercio risulta attiva nell’espletamento di attività crocieristiche nel periodo compreso tra i mesi di maggio e ottobre. Sia nel 2016 che nel 2017 la banchina ha registrato 6 accosti per anno, mentre nel 2018 gli accosti registrati sono stati 8 e 11 nel 2019.



3. La proposta di ZLS della Toscana

3.1. Le sfide e gli obiettivi generali

La istituzione della ZLS Toscana si inserisce all'interno delle politiche di sviluppo sostenibile e competitivo, di qualificazione delle infrastrutture a favore della logistica e mobilità attivate dalla Regione Toscana e definite nei principali documenti di programmazione; ed in particolare:

- Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020, ed in particolare il Piano Strategico per lo sviluppo della Costa Toscana (allegato B) Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)¹⁸;
- PIT (Piano Integrato Territoriale);
- Master plan: la rete dei porti toscani;
- Agenda digitale regionale, delineata nell'ambito del Progetto regionale 5 (Agenda digitale, banda ultralarga, semplificazione e collaborazione)¹⁹ del PRS 2016-2020²⁰, in coerenza con gli strumenti dell'Agenda digitale Italiana e dell'Agenda digitale Europea, ed in fase di definizione sulla base di un percorso partecipativo per la specificazione dei contenuti prioritari.

Nel contesto degli interventi per lo sviluppo della Costa Toscana, la ZLS intende costituire uno degli strumenti per favorire la integrazione dei principali **hub logistici portuali**, in primo luogo con il sistema aeroportuale di Pisa e dell'interporto Toscano di Guasticce (Collesalveti) ed in secondo luogo con la diramazione logistica interna del sistema metropolitano centrale, costituito dall'interporto di Prato: la finalità è il rafforzamento e l'efficientamento del sistema logistico ed intermodale toscano attraverso la valorizzazione dei corridoi modali di connessione della Costa con la Toscana Centrale.

18 *Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità*. Deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12 febbraio 2014 (BURT n.10 del 28 febbraio 2014 parte I).

19 In particolare, si vedano: obiettivo n. 1 (Dotare la Toscana di infrastrutture tecnologiche adeguate a supportare lo sviluppo e la crescita basate sul digitale, in primo luogo l'infrastrutturazione del territorio in banda larga e ultralarga per i cittadini, imprese e PA con velocità di 100 Mbps per il 70% della popolazione e di 30 Mbps per la parte rimanente); obiettivo n. 2 (Dotare la Toscana di un data center in Cloud capace di accogliere le esigenze della PA di tutto il territorio che garantisca i collegamenti e metta a disposizione le piattaforme abilitanti per lo sviluppo di servizi aprendosi anche alla collaborazione con le imprese private); obiettivo n. 3 (Aumentare e migliorare, tramite il Cloud e le piattaforme abilitanti, i servizi della PA per i cittadini e le imprese, con l'obiettivo da un lato di innovare la PA migliorandone il livello di digitalizzazione e di efficienza, nonché di semplificazione, dall'altro di garantire i diritti di cittadinanza digitale e di accesso on line ai servizi) e obiettivo 7 (Migliorare e semplificare l'accessibilità digitale ai servizi regionali per cittadini e imprese proseguendo il processo di integrazione delle procedure e di semplificazione e uniformazione delle modulistiche e dei modelli di raccolta dei dati per garantire una migliore fruibilità dei servizi e per offrire elementi di valutazione e monitoraggio delle azioni e delle misure intraprese più puntuali ed efficaci).

20 Con la Deliberazione 10 aprile 2019, n. 22 "*Documento di economia e finanza regionale (DEFER) 2019*". Integrazione della sezione programmatica della nota di aggiornamento al DEFER 2019 (deliberazione 18 dicembre 2018, n. 109) ai sensi dell'articolo 8, comma 5 bis, 5 della L.R. 1/2015", che riconferma gli obiettivi del Progetto regionale 5 e implementa le tipologie di intervento di tale progetto.



La ZLS Toscana, dunque, disegna un impianto territoriale multipolare su cui si innesta il sistema logistico regionale, funzionale alle esigenze intermodali dei sistemi produttivi locali e della mobilità e rafforzato dall'integrazione con le tecnologie digitali.

Per definire l'ambito della ZLS si tiene conto della:

- superficie zonizzabile, e quindi dell'attenta perimetrazione delle aree vocate rispetto al beneficio della semplificazione delle operazioni insediative e, per quanto previsto dalla disciplina nazionale, doganali;
- dimensione del volume di operazioni doganali effettuate presso le infrastrutture interessate.

La ZLS Toscana così disegnata intende realizzare vantaggi localizzativi oltre che per le imprese insediate all'interno delle aree individuate anche per l'implementazione di economie di rete, favorendo l'attrazione di imprese insediate fuori dai suoi confini anche sviluppando le filiere produttive connesse alle imprese leader presenti, che potranno fruire di un sistema intermodale integrato e accessibile per la movimentazione delle merci, sia dal punto di vista dell'infrastruttura fisica sia della dotazione di piattaforme e servizi digitali dedicati.

La proposta di istituzione della ZLS assume **cinque sfide** che si pongono alla base del più ampio sostegno allo sviluppo economico e alla competitività delle infrastrutture logistiche e del sistema produttivo toscano:

- 1) promuovere e rafforzare la realizzazione di nodi di interconnessione logistica tra il sistema portuale toscano (con specifico riferimento ai porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio) e degli interporti di Guasticce (Collesalveti) e Prato, favorendo la connessione funzionale con il sistema aeroportuale regionale;
- 2) integrare la ZLS dentro la strategia sulle infrastrutture e mobilità definita dalla Regione nel PRIIM (Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità);
- 3) migliorare i servizi esistenti e creare nuovi servizi ad alto contenuto digitale a supporto della gestione efficiente del traffico merci, dello snellimento delle procedure e della riduzione dei costi e dei tempi a carico degli enti gestori e degli utenti;
- 4) sostenere l'integrazione operativa della ZLS con le azioni nelle aree di crisi complessa (Livorno e Piombino) e semplice (Massa Carrara) della Toscana;
- 5) favorire l'integrazione della ZLS con l'eventuale futura creazione di Zone Franche Doganali all'interno delle aree di crisi complessa (Livorno e Piombino) e di crisi semplice (Massa-Carrara), nonché con la Zona Franca Urbana istituita nel Comune di Massa-Carrara.

Queste sfide, tra loro strettamente interrelate, richiedono l'impegno di molteplici risorse e l'avvio di un dialogo negoziale tra tutte le parti coinvolte, ivi incluso il livello centrale. Esse



rappresentano il contesto nel quale si innesta il quadro degli obiettivi e delle azioni in cui è articolata la proposta di istituzione della ZLS, riportato nel box che segue.

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Attività
Creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, nelle principali aree logistiche e produttive toscane, delle imprese già operanti in tali aree nonché l'insediamento di nuove imprese	1. Rafforzare le condizioni competitive dell'offerta regionale sia per le imprese toscane che per le altre imprese che troveranno convenienza ad utilizzare le infrastrutture logistiche ed intermodali toscane; favorire processi di razionalizzazione ed integrazione nell'uso delle infrastrutture e nella logistica anche per contenere gli impatti ambientali	1.1. Sostegno agli investimenti necessari per il miglioramento dell'offerta logistica ed intermodale toscana
		1.2. Sostegno dello sviluppo di impresa e per l'occupazione
	2. Favorire una migliore e maggiore integrazione di offerta di servizi tra i gestori delle infrastrutture che ne fanno parte in particolare attraverso un processo di evoluzione verso le tecnologie digitali delle infrastrutture logistiche, a partire dai porti e dagli interporti	2.1. Miglioramento e sviluppo di servizi e di nuove modalità operative
		2.2. Introduzione di agevolazioni e riduzione di oneri amministrativi e fiscali

La gerarchia di Obiettivi e Attività è declinata in Linee di Intervento che rappresentano la parte operativa della proposta di istituzione della ZLS, per la cui descrizione si rimanda al capitolo 3.5.

Nel suo insieme il disegno della ZLS Toscana proposto punta a favorire e rafforzare un "effetto sistema" di integrazione di reti logistiche e sistemi produttivi, sviluppare filiere produttive localizzate, dove le aree che compongono la ZLS costituiscono ambiti multifunzionali di servizi logistici, doganali e produttivi per le imprese localizzate in Toscana e punti di interconnessione per le merci in transito per esportazione e importazione.

3.2. Il quadro delle infrastrutture e dei servizi esistenti e programmati

3.2.1. Il sistema delle infrastrutture e della logistica regionale

Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, come si è visto, è lo strumento di programmazione delle politiche regionali in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti predisposto e adottato dalla Regione Toscana da cui derivano i presupposti strategici, strutturali e di sistema per la progettazione della ZLS Toscana.

Il PRIIM è stato istituito con legge regionale 4 novembre 2011, n. 55. L'istituzione del piano deriva dall'esigenza di razionalizzare il complesso degli strumenti e dei procedimenti di programmazione nei settori attinenti alle infrastrutture e trasporti, fornendo adeguato presupposto per l'autorizzazione della spesa ai sensi delle norme sulla programmazione



regionale. Il piano ha l'obiettivo di superare, da un lato, la disomogeneità della tipologia degli atti di programmazione esistente nei diversi settori e, dall'altro, di creare uno strumento unitario che consenta la gestione globale delle politiche della programmazione in materie inscindibilmente connesse. Il PRIIM definisce, ai sensi della legge istitutiva, le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT (Piano di Indirizzo Territoriale) secondo quanto disposto dall'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio). In particolare, il PRIIM:

- a) definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, delle infrastrutture per la logistica, della domanda di mobilità e dell'offerta dei servizi;
- b) promuove il coordinamento e l'integrazione delle politiche regionali per gli aspetti relativi alla mobilità e alle infrastrutture in riferimento agli altri piani e programmi di settore;
- c) definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito di azione strategica;
- d) individua le tipologie di intervento finalizzate al raggiungimento degli obiettivi strategici, determinandone i risultati attesi e gli indicatori, ed individua i criteri di ripartizione delle risorse a cui i documenti attuativi debbono attenersi, contenendo, in particolare, quanto previsto: (i) in materia di viabilità regionale dall'articolo 24 della legge regionale 10 dicembre 1998, n. 88; (ii) in materia di porti, aeroporti e vie navigabili di interesse regionale, dagli articoli 25 e 26 della legge regionale 88/1998; (iii) in materia di trasporto pubblico locale, dall'articolo 5 della legge regionale 31 luglio 1998, n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale); (iv) in materia di promozione e sicurezza stradale, dall'articolo 1, comma 2, lettera a), e dall'articolo 2, comma 4, lettera a), della legge regionale 11 maggio 2011, n. 19 (Disposizioni per la promozione della sicurezza stradale in Toscana).

Il PRIIM rappresenta dunque un documento di riferimento nella gestione della domanda di mobilità di cittadini ed imprese e per l'organizzazione dell'offerta infrastrutturale di servizi in grado di sostenere i modelli di sviluppo regionale che si intendono realizzare. In questo senso il documento fa riferimento alle finalità indicate nel PIT (Piano di Indirizzo Territoriale) e nel PRS (Piano Regionale di Sviluppo).

In relazione agli interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana, il PRIIM punta sulla qualificazione, il potenziamento infrastrutturale e la promozione di azioni volte a favorire la sinergia e l'integrazione del sistema dei porti nazionali (Livorno, Piombino e Marina di Carrara) a beneficio del traffico merci; al sostegno della cantieristica e della nautica da diporto e al rafforzamento e consolidamento del traffico marittimo. Il Piano punta inoltre al rafforzamento della dotazione aeroportuale e alla specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e del city airport per Firenze, mirando ad integrare le attività, i servizi e lo sviluppo di entrambi.

La ZLS Toscana è dunque una proposta organica al disegno del PRIIM al quale si è fatto riferimento per definire e configurare l'impianto strategico policentrico proposto, con cui si



intende favorire il rafforzamento dell'integrazione funzionale ed organizzativa tra infrastrutture di servizio diverse, quali quelle portuali, interportuali ed aeroportuali. Le strategie proposte sono dunque volte a creare l'ossatura logistica a servizio della mobilità delle merci a favore dei sistemi produttivi territoriali.

La ZLS Toscana nella sua configurazione policentrica, all'interno delle strategie del PRIIM, costituisce, pertanto, un riferimento tecnico-operativo territoriale del sistema regionale della logistica integrata.

Le sue finalità specifiche sono quelle di promuovere una migliore offerta di servizi a favore degli operatori economici e contribuire a sostenere la competitività dell'offerta localizzata dei sistemi produttivi locali toscani. Di seguito si fornisce un quadro della situazione e dello stato di attuazione per ambito di infrastrutture.

3.2.1.1. Ferrovie

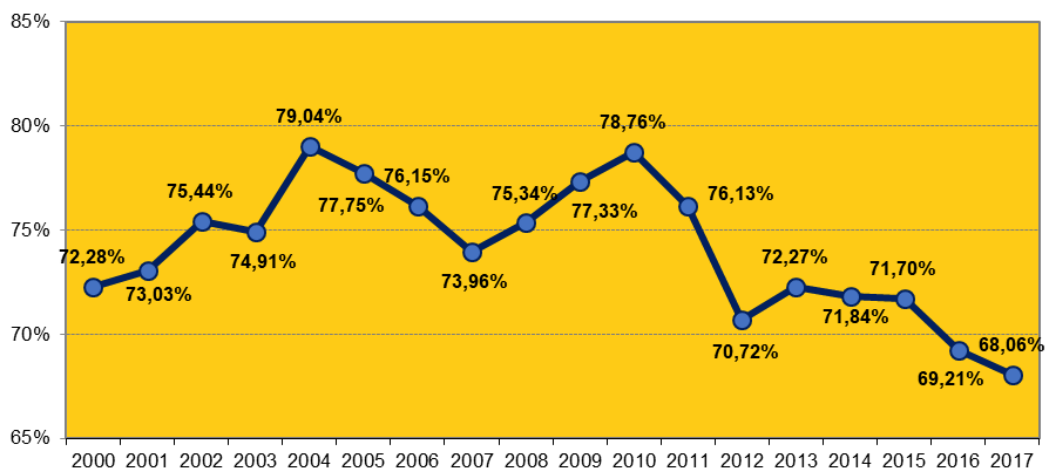
Nell'impostazione policentrica sopra descritta il rafforzamento e la valorizzazione dei collegamenti ferroviari tra le diverse infrastrutture che sono candidate a costituire la Zona Logistica Speciale della Regione Toscana assume una valenza fortemente significativa. Il trasporto su ferro, nelle sue connessioni con quello marittimo, rappresenta una *modalità* indispensabile per lo spostamento di grandi volumi di merci nei porti commerciali garantendo, più del trasporto su gomma, una maggiore sostenibilità economica, ambientale e sociale nella movimentazione di container e bulk. Questo valore aggiunto si conferma non solo nelle connessioni a lunga distanza ma anche in quelle con il retroporto e, dunque, con le aree elettive delle ZLS.

L'adeguamento della rete ferroviaria toscana alle specifiche TEM (Treno Europeo Merci) permetterebbe di trasportare le merci ad un costo del 40% inferiore a quello attuale²¹ favorendo l'accesso ai porti di rilevanza nazionale e stimolando il ruolo delle imprese ferroviarie private che, anche in Italia, stanno assumendo un ruolo importante nel trasporto merci. Attualmente il porto di Livorno, ad esempio, ha una quota modale ferroviaria pari al 13% delle merci trasportate nei container. Una quota nettamente inferiore a quella di Trieste e La Spezia, che movimentano su ferro rispettivamente il 30 e il 27% dei container.

21 ISFORT, *Un Treno che viene dal mare – Il futuro del trasporto intermodale tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business e impatti sul territorio*, 2019.



Grafico 14. Merci trasportate su strada sul totale delle modalità (%)



Fonte: IRPET-Regione Toscana su dati ISTAT

Le grandi opere infrastrutturali ferroviarie di interesse statale e regionale sono individuate nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003 tra Governo e Regione sulle infrastrutture strategiche, in attuazione della Legge Obiettivo (L.443/2001 e s.m.i.), che individua e integra le opere strategiche del Programma approvato dal CIPE, con atto aggiuntivo all'intesa siglato a gennaio 2010 e successiva integrazione firmata a giugno 2011. L'Intesa Generale Quadro costituisce inoltre il riferimento per la definizione del Contratto di Programma tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).

In coerenza con le tematiche di sostenibilità dei trasporti, l'obiettivo della realizzazione e del potenziamento dei corridoi ferroviari riveste carattere strategico prioritario con particolare riferimento al sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

La tratta ferroviaria Bologna - Firenze è ufficialmente entrata in funzione il 13 dicembre del 2009. Gli interventi del nodo ferroviario fiorentino, insieme alle opere connesse ed accessorie, invece, comprendono:

- l'opera di scavalco di Rifredi (lotto I): lavori ultimati a novembre 2011;
- il sottoattraversamento ferroviario (lotto II): lavori sospesi, con previsione di ripresa entro la fine del 2020;
- la nuova stazione AV/AC (lotto II): lavori sospesi, con previsione di ripresa entro la fine del 2020.

Il costo complessivo dei lavori, comprese le opere principali, le opere connesse e le opere accessorie, è pari a 1.612 Meuro²².

22 Il completamento dei lavori del Nodo ferroviario fiorentino consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario per un totale di ulteriori 224 treni al giorno. Infatti, l'insieme degli interventi previsti nell'ambito del nodo di Firenze consentirà di utilizzare, oltre ai due nuovi binari sotterranei e la relativa stazione, le nuove fermate metropolitane, tra cui la fermata di superficie "Circondaria", gli ulteriori binari di superficie, l'opera di scavalco per la fluidificazione del traffico, e tutti i vari interventi di sviluppo tecnologico che consentiranno un notevole rafforzamento del servizio passeggeri a livello regionale e metropolitano tale da tener conto della crescente domanda. Inoltre, la tratta fra Porta a Prato e Firenze Cascine potrà essere dedicata



Il potenziamento della rete ferroviaria riveste carattere prioritario anche su tutte le altre linee ferroviarie, tra cui il Corridoio Tirreno - Brennero (tratta Pontremolese e nodo di Pisa), la linea Pistoia-Lucca-Viareggio, la Direttissima Firenze-Roma, la linea Firenze-Pisa, la linea Empoli- Siena-Chiusi, la linea Faentina e altri collegamenti ferroviari. Questo permetterà di conseguire miglioramenti tecnologici e funzionali della rete, di potenziare e velocizzare il trasporto regionale dei passeggeri, ma anche, in taluni casi, di consentire o migliorare il traffico dei treni merci, tendendo a privilegiare la sostenibilità dei mezzi di trasporto nell'ottica anche di una migliore integrazione e complementarità delle reti ad alta velocità e convenzionali, nonché puntando ad un loro equilibrato sviluppo.

Tra le priorità di intervento si segnalano, inoltre, la realizzazione delle opere inerenti all'Alta Velocità (AV) e la programmazione delle connessioni tra l'AV e le altre realtà territoriali toscane.

Tra le varie azioni avviate si registrano in particolare:

- il protocollo d'intesa del 01/12/2011 tra Regione Toscana e R.F.I. per l'aggiornamento delle opere relative al potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca;
- il protocollo d'intesa del 01/12/2011 tra Regione Toscana, R.F.I., Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Autorità Portuale di Livorno per l'aggiornamento delle opere relative al potenziamento dei raccordi ferroviari Livorno-Pisa e successiva convenzione del 14/12/2011;
- l'accordo interistituzionale del 18/12/2013 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalveti, Autorità Portuale di Livorno e Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. per la realizzazione del collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto A. Vespucci tramite lo scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica;
- l'accordo del 23.05.2019 tra Regione Toscana, M.I.T., R.F.I., Autorità Portuale di Livorno e Interporto Toscano A. Vespucci per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo.

L'adeguamento alle specifiche TEM, gli interventi previsti per l'ultimo e il penultimo miglio, la realizzazione di piazzali e raccordi descritti nei paragrafi e capitoli seguenti sono volti a garantire l'accessibilità ferroviaria dei porti regionali da provenienze e destinazioni sia nazionali sia continentali. Tali interventi previsti da piani e programmi regionali sono indispensabili, tra l'altro, al funzionamento della ZLS.

Con specifico riferimento all'ambito di interesse del presente documento, si richiama che fanno parte della rete TEN-T "core"²³ per il trasporto merci le seguenti linee e collegamenti: Reti classificate in rete "core" Collegamento Livorno – Pisa – La Spezia; Pisa – Firenze (via Empoli); Firenze – Prato – Bologna; Firenze Roma (linea "storica", mentre la linea AV è classificata nella rete centrale specificamente per il trasporto passeggeri). Tali collegamenti si trovano anche lungo gli allineamenti del corridoio della rete "core" denominato Scandinavia

al servizio di tipo tranviario da estendere fino alle Piagge, in piena integrazione con la rete fiorentina.

²³ Regolamento 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013.



– Mediterraneo²⁴: Sia l’allineamento del corridoio Scandinavia – Mediterraneo, sia la classificazione in rete “core” per il trasporto merci delle linee e collegamenti ferroviari in parola coinvolgono alcuni importanti nodi logistici toscani, ed in particolare:

- porto di Livorno: costituisce un nodo della rete “core” ed è identificato come progetto prioritario del corridoio Scandinavia – Mediterraneo per quanto concerne “interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali”;
- interporto Toscano di Guasticce: costituisce un nodo della rete “core” nell’ambito dei “Terminali ferroviario – stradali”;
- interporto di Prato – Gonfienti: costituisce un nodo della rete “core” nell’ambito dei “Terminali ferroviario – stradali”;
- porto di Carrara: costituisce un nodo della rete “comprehensive”.

Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie classificate in rete “comprehensive” per il trasporto merci, in coerenza con le finalità del presente documento, si rileva la presenza della linea tirrenica che collega Pisa – Livorno – Roma, e che interessa il nodo intermedio costituito dal porto “comprehensive” di Piombino.

3.2.1.2. Aeroporti

Per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano l’integrazione gestionale dei due principali scali aeroportuali è stata considerata strategica. Tale obiettivo è stato conseguito con l’integrazione delle società di gestione aeroportuale degli aeroporti Galilei di Pisa e Vespucci di Firenze sotto il gestore unico Toscana Aeroporti S.p.A. dal 1° giugno 2015.

E’ previsto il rafforzamento della dotazione infrastrutturale e dell’accessibilità agli scali. Sono da incentivare azioni legate allo sviluppo del trasporto aereo delle merci ad alto valore aggiunto. I miglioramenti infrastrutturali dovranno essere pianificati a sostegno dei volumi attesi. In tal senso, con decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 5517 del 1/6/2017, è stato accertato il perfezionamento del procedimento d’intesa Stato-Regione Toscana, in merito al progetto del “Piano di Sviluppo Aeroportuale per il periodo 2014-2028” dell’Aeroporto di Pisa “Galileo Galilei”.

Per l’accessibilità agli scali si fa riferimento alle azioni per la mobilità urbana di Pisa (il *People mover* per quanto riguarda l’Aeroporto di Pisa) e al potenziamento dei servizi ferroviari nell’ottica descritta nel paragrafo precedente.

Con riferimento alle infrastrutture programmate e alle proposte in essere, è interessante segnalare il ruolo aeroportuale nell’ambito della piattaforma logistico-digitale *Pharma Valley*, che ha tra le sue finalità quella di favorire lo sviluppo dei flussi dei prodotti connessi alla *life science* da e per l’Italia. L’iniziativa promossa da una catena di soggetti pubblici e privati (Regione Toscana, TLS, Confindustria, RetImpresa, Invest in Tuscany, Comune di Livorno e Collesalveti, Estar) coinvolgerebbe il porto di Livorno, l’interporto Amerigo Vespucci di Guasticce e Toscana Aeroporti nella catena di forniture da e per l’Italia attraverso il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. Il sito individuato si trova all’interno

24 Regolamento n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013.



dell'interporto Toscano di Guasticce, a 5 km dal porto di Livorno e a 12 dall'aeroporto di Pisa; quest'ultimo garantirebbe il collegamento con i principali aeroporti europei di merci ad alto valore aggiunto in arrivo/partenza dal porto di Livorno e in transito per l'interporto. L'iniziativa valorizzerebbe ancora di più il ruolo del nodo Livorno – Pisa quale elemento baricentrico della proposta di ZLS Toscana.

3.2.1.3. Porti nazionali

Lo sviluppo della portualità commerciale toscana è strettamente legato alla realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione con i corridoi TEN-T Scandinavia-Mediterraneo. Come già evidenziato, il porto di Livorno costituisce un nodo della rete “core” ed è identificato come progetto prioritario del corridoio Scandinavia – Mediterraneo per quanto concerne “interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali”, mentre i porti di Piombino e Marina di Carrara sono inseriti nella rete “comprehensive”.

Il PRIIM promuove il potenziamento delle infrastrutture dei porti commerciali nazionali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara e l'adeguamento dei fondali, per incrementare i traffici merci e passeggeri. Lo sviluppo dei 3 porti nazionali rientra inoltre in una più ampia strategia di rilancio della costa che punta alla riconversione e riqualificazione industriale delle aree di crisi complessa e che contribuisce inoltre al raggiungimento degli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica introdotto dalla riforma Del Rio (D.Lgs. 168/2016).

Gli interventi si inseriscono nel nuovo scenario di *governance* dettato dalla riforma, che ha portato alla creazione delle nuove Autorità di Sistema Portuali: per la Toscana l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (per porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Capraia e Cavo, con sede a Livorno) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (comprendente il porto toscano di Marina di Carrara, insieme al porto di La Spezia, quest'ultimo sede di Autorità).

Il masterplan della “Rete dei porti toscani” inquadra i tre porti nazionali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara in una più ampia strategia di rilancio e riqualificazione delle aree industriali di crisi semplice e complessa. In questo senso anche la riorganizzazione delle AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e del Mar Ligure Orientale conferiscono maggiore dinamicità ed efficienza agli enti deputati alla pianificazione e gestione dei porti con specifico riferimento ai cambiamenti socioeconomici che hanno interessato i sistemi produttivi locali.

I porti commerciali costituiscono un sistema integrato, complementare nelle singole specializzazioni e che rappresenta un anello fondamentale a servizio della catena logistica e dell'economia del territorio. La piattaforma logistica toscana, che trova nei porti, la complementarità tra traffici merci e passeggeri, rappresenta un importante valore aggiunto di tipo socioeconomico.

Le principali azioni relative alla portualità commerciale sono le seguenti:

- a. realizzazione della nuova Darsena Europa, in attuazione del nuovo PRP del Porto di Livorno, come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera;



- b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, con l'Interporto Toscano di Guasticce (Collesalvetti), la linea Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze mediante il by-pass del nodo di Pisa;
- c. attuazione del nuovo PRP del Porto di Piombino tramite i lavori concernenti l'approfondimento dei fondali, l'incremento di banchine e piazzali, la realizzazione di un'area attrezzata per la logistica industriale (accordo di programma di cui alla Del. GR n. 721/2019);
- d. approvazione da parte dell'ente regionale del Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale (DPSS) del Mar Ligure Orientale, atto propedeutico alla procedura di Variante del PRP del porto di Marina di Carrara. Si prevede il potenziamento delle funzioni commerciali tradizionali e delle attività crocieristiche dello scalo marittimo toscano in sinergia con il porto di La Spezia, nonché la riqualificazione delle attività e dei servizi legati al diportismo nautico;
- e. realizzazione del progetto Waterfront del porto di Marina di Carrara che, come obiettivi prioritari, prevede il miglioramento dell'accessibilità dello scalo marittimo e la riqualificazione delle aree di interfaccia porto-città.

Si evidenzia in particolare che gli interventi di cui ai punti a) e b) riguardano infrastrutture classificate nella rete ten-t a livello "core", oltre a trovarsi lungo l'allineamento del corridoio Scandinavia- Mediterraneo.

3.2.1.4. Interporti

Il sistema degli interporti è indispensabile per la mobilità delle merci e per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana. L'integrazione dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce (Collesalvetti) e di quello della Toscana Centrale (Prato) con Le reti TEN-T, in un'ottica di "banchina lunga" dei porti rispettivamente "core" e "comprehensive" di rango nazionale, può considerarsi strategica per la creazione della ZLS toscana.

Lo sviluppo della competitività degli interporti della Toscana è incentivato da azioni di consolidamento di una strategia industriale mirante a determinare una sinergia nel contesto nazionale e internazionale. L'ottimizzazione e potenziamento dei collegamenti ferroviari e viari e della valorizzazione di quelli via mare, la rimozione dei "colli di bottiglia" del sistema logistico, l'interconnessione funzionale fra gli hub portuali e le principali aree portuali mediterranee e con i mezzi movimentati dalle "Autostrade del mare", favoriranno il protagonismo degli interporti toscani negli scambi regionali ed extraregionali.

3.2.1.5. Porti regionali e navigazione interna

Lo sviluppo di questo paragrafo, anche se non strettamente necessario in termini di "ricevibilità" della proposta di ZLS, può essere utile per le connessioni con le principali infrastrutture logistiche e intermodali dell'area e per le ricadute positive di cui l'intera portualità toscana potrebbe beneficiare a seguito dell'istituzione della ZLS regionale.



Per quanto riguarda lo sviluppo ed il potenziamento del sistema dei porti regionali, la Regione in attuazione della L.R. 23/2012, ha istituito l’Autorità Portuale Regionale con lo scopo di aumentare l’efficienza e l’efficacia nella gestione delle funzioni concernenti i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo.

Sulla base del dettato della L.R. 23/2013, le funzioni di pianificazione delle aree portuali e di progettazione e realizzazione delle opere portuali per i porti di interesse regionale sono svolte dall’Autorità Portuale Regionale sulla base degli indirizzi e delle risorse destinate dalla Regione per l’attuazione del Piano di attività annuale (contenente attività e opere da realizzare annualmente per ciascuno dei quattro porti di competenza).

Il PRIIM punta in particolare alla riorganizzazione, alla riqualificazione funzionale e al potenziamento dei porti esistenti e favorisce interventi volti a soddisfare gli standard di qualità della disciplina regionale e a garantire una maggiore integrazione del sistema portuale con il contesto territoriale, a partire dalle condizioni che regolano l’accessibilità e i collegamenti viari.

Gli obiettivi degli interventi a favore dei porti di interesse regionale, delle infrastrutture per la nautica da diporto e delle vie navigabili riguardano:

- l’adeguamento per la sicurezza e la funzionalità delle infrastrutture portuali e delle vie navigabili, quali i lavori per l’imboccatura per l’accesso ai porti ed i consolidamenti delle sponde dei canali navigabili ed assumendo carattere prioritario quegli interventi finalizzati al servizio collegamento passeggeri;
- il raggiungimento degli standards definiti nel PIT assumendo importanza strategica lo sviluppo delle vie navigabili, il miglioramento dell’accessibilità ed il raggiungimento di un’adeguata offerta di dotazioni in termini territoriali ed ambientali;
- nel settore della nautica da diporto, gli interventi che, congiuntamente al miglioramento dei servizi al diportista e dell’organizzazione funzionale dello scalo nel suo complesso, comprendano lavori di consolidamento e/o manutenzione straordinaria delle opere fisse di protezione dello specchio acqueo interessato dalle funzioni di ormeggio, il soddisfacimento degli standard urbanistici, nautici e ambientali che risultino inadeguati, senza prevedere la realizzazione di nuove opere a mare, né l’incremento della capacità ricettiva; l’attuazione di interventi di competenza degli enti locali relativi alla piccola nautica da diporto in ambito portuale rientrano in questa ottica.

3.2.2. Le infrastrutture di collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti

La creazione di una rete fortemente interconnessa tra i diversi poli infrastrutturali della ZLS della Toscana proposta è un obiettivo chiaramente delineato nelle strategie di pianificazione economica e territoriale della Regione Toscana. Il quadro conoscitivo del Masterplan “La Rete dei Porti toscani” e il suo aggiornamento evidenziano l’importanza delle connessioni, soprattutto ferroviarie, tra porti ed interporti nell’ambito dei flussi transitanti per il corridoio



TEN-T Scandinavo Mediterraneo. Gli Obiettivi Specifici del PRS 2016-2020²⁵ confermano il valore strategico dei raccordi ferroviari per il trasporto merci verso i porti nazionali presenti sul territorio regionale.

Tale visione è confermata dalle dinamiche di carattere nazionale e internazionale. Con riferimento, infatti, ai 430 milioni di tonnellate di merci transitate da e per l'estero si osserva che 240 milioni hanno utilizzato il trasporto marittimo e 190 milioni sono entrate nel nostro paese via terra, 55 milioni su ferrovia e 135 milioni su strada²⁶. Poco più del 68% delle merci da e per l'estero hanno dunque utilizzato la modalità nave-treno, dato che avvalorata la necessità di un potenziamento degli scambi intermodali.

Le infrastrutture logistiche che compongono la ZLS sono collegate tra loro sia da rete stradale primaria che ferroviaria (in alcuni casi anche in modo dedicato come tra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano di Guasticce a Collesalveti). L'unica infrastruttura raggiungibile solo mediante i collegamenti marittimi è quella del Porto di Portoferraio sull'Isola d'Elba.

La rete stradale esistente garantisce in maniera adeguata i collegamenti tra i poli infrastrutturali della ZLS e, inoltre, è interessata da diversi interventi di potenziamento, ammodernamento e miglioramento funzionale, dei quali, nei paragrafi seguenti, si fornisce una descrizione puntuale in riferimento ai singoli poli infrastrutturali della ZLS.

Nel box che segue vengono indicate le strade principali di collegamento (autostrade, superstrade, strade statali) e le distanze chilometriche esistenti tra le infrastrutture che compongono la ZLS Toscana.

25 Si veda, ad esempio, l'Obiettivo specifico 1.2 "Sviluppo infrastrutture portuali di interesse nazionale e raccordi Ferroviari" – Linea di intervento 1 "Potenziamento dei raccordi ferroviari per il trasporto merci del Porto di Livorno del Programma di Sviluppo Regionale 2016-2020.

26 ISFORT, *Un Treno che viene dal mare – Il futuro del trasporto intermodale tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business e impatti sul territorio*, 2019.



	Porto di Livorno	Porto di Piombino	Porto di Carrara	Porto di Portoferraio	Interporto di Guasticce (Collesalvetti)	Interporto di Prato	Aeroporto di Pisa
Porto di Livorno		E80: 103,7 km	A12/E80: 71,2 km	+ 14 miglia nautiche da Piombino	SS1: 9,8 km	A11/E76: 95,6 km	SS1: 21,8 km
Porto di Piombino	E80: 103,7 km		E80: 155,4 km	+ 14 miglia nautiche da Piombino	E80: 91,5 km	E80 A11/E76: 189,3 km	E80: 108,0 km
Porto di Carrara	A12/E80: 71,2 km	E80: 155,4 km		+ 14 miglia nautiche da Piombino	A12/E80: 68,7 km	A11/E76: 109,3 km	A12/E80: 58,1 km
Porto di Portoferraio	+ 14 miglia nautiche da Piombino	+ 14 miglia nautiche da Piombino	+ 14 miglia nautiche da Piombino		+ 14 miglia nautiche da Piombino	+ 14 miglia nautiche da Piombino	+ 14 miglia nautiche da Piombino
Interporto di Guasticce (Collesalvetti)	SS1: 9,8 km	E80: 91,5 km	A12/E80: 68,7 km	+ 14 miglia nautiche da Piombino		A11/E76: 103,0 km	A11/E80: 21,5 km
Interporto di Prato	A11/E76: 95,6 km	E80 A11/E76: 189,3 km	A11/E76: 109,3 km	+ 14 miglia nautiche da Piombino	A11/E76: 103,0 km		A11/E76: 91,3 km
Aeroporto di Pisa	SS1: 21,8 km	E80: 108,0 km	A12/E80: 58,1 km	+ 14 miglia nautiche da Piombino	A11/E80: 21,5 km	A11/E76: 91,3 km	

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, rinviando anche in questo caso alla descrizione più dettagliata ai singoli poli infrastrutturali della ZLS, soprattutto per quanto riguarda i nodi di scambio e il tratto “ultimo miglio”, la rete portante che garantisce il collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti della ZLS Toscana è costituita:

1. da alcune tratte ferroviarie della rete fondamentale e della rete complementare regionale, che garantiscono il collegamento tra i principali poli della ZLS, dislocate sia lungo la linea costiera, unendo Massa-Carrara, Livorno e Piombino, sia tra la costa e l’hinterland, fino ai principali nodi logistici interni e specificamente:
 - dalla Linea “Tirrenica” Genova-Roma, con possibilità di instradamenti a Nord verso i valichi alpini occidentali (Ventimiglia, Frejus e Sempione) ed a Sud verso il Centro e Sud Italia. Lungo tale linea si collocano i poli infrastrutturali costieri della ZLS: i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Carrara e l’interporto Toscano di Guasticce (Collesalvetti); l’interporto di Guasticce è a sua volta servito da alcune linee minori che ne assicurano un buon raccordo con la linea di costa:
 - la linea Pisa-Collesalvetti-Vada, innestata a Vada sulla Tirrenica in direzione sud e con accesso alla stazione di Pisa in direzione nord. Nella tratta Pisa-Collesalvetti, a circa 9 km da Pisa ed a 6 km da Collesalvetti, è stato inserito in linea un deviatoio in previsione di un futuro raccordo ferroviario a servizio dell’autoporto “Faldo”;

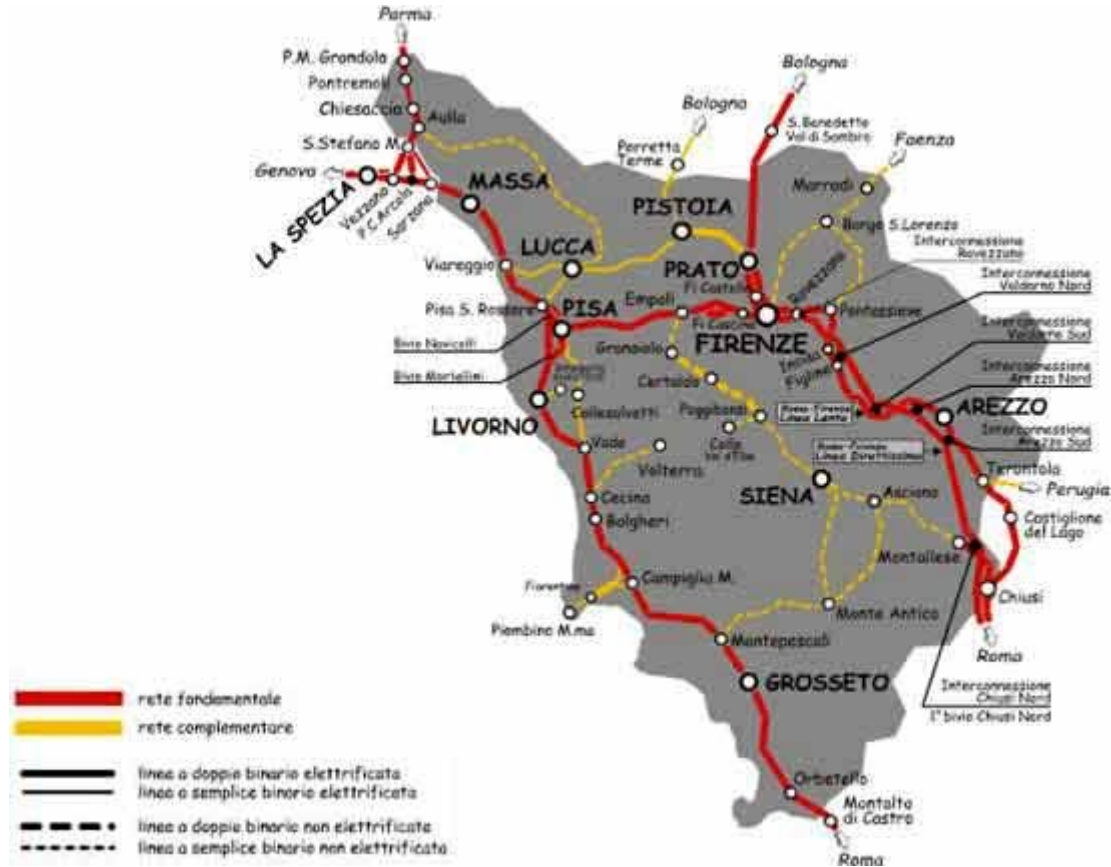


- la linea Livorno Calambrone-Guasticce-Collesalveti, attualmente gestita in regime di raccordo nella tratta Livorno-Guasticce e dismessa nella tratta Guasticce-Collesalveti. La linea è utilizzata come raccordo per i trasporti diretti alla zona industriale di Stagno;
 - la linea elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone direttamente collegata alla direttrice Tirrenica in direzione Pisa (Km. 95+222 della linea La Spezia C.le – Livorno C.le), attivata all'esercizio ferroviario in data 18 dicembre 2016 con circolare di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. RFI CT 11/2016, dalla quale si diramerà il nuovo collegamento diretto con l'interporto di Guasticce mediante scavalco della linea fondamentale Tirrenica. L'impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, così come prevede lo standard europeo, fa sì che la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenti già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del Core Corridor TEN-T Scandinavia – Mediterraneo;
 - dalla Linea Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Pisa-Viareggio, che diramandosi da Lucca si collega alla Tirrenica a Pisa in direzione Sud e a Viareggio in direzione Nord. Anche questa linea garantisce i collegamenti tra l'area territoriale dei poli infrastrutturali principali della costa con l'area della Toscana centrale, dove insiste l'Interporto della Toscana Centrale di Prato;
 - dalla Linea "Pontremolese" La Spezia/Sarzana-Pontremoli-Parma/Fidenza, di valico appenninico lungo il corridoio Tirreno-Brennero, innestata sulla Tirrenica;
2. dai collegamenti che si diramano dai principali nodi logistici dell'hinterland toscano, con particolare riferimento all'Interporto di Prato, e garantiscono continuità di collegamento tra i porti e gli interporti costieri e i principali corridoi ferroviari nazionali e transeuropei e, in particolare:
- dalla linea Firenze-Pisa che si sviluppa parallelamente al Fiume Arno, connettendo gli importanti centri di Empoli e Pontedera e che, attraverso il nodo di Firenze, risulta collegata alla dorsale centrale Milano/Bologna-Firenze/Roma/Sud Italia ed al sistema dei valichi minori appenninici tra i quali si evidenzia l'itinerario transappenninico costituito dalla linea "Faentina", utilizzata anche per alcuni specifici collegamenti del porto di Livorno con il porto di Ravenna. Le stazioni di Pisa e di Livorno sono terminali di treni viaggiatori e l'importanza delle due città fa sì che i treni da Nord abbiano termine a Livorno e treni da Sud termine a Pisa; così che il tratto fra le due stazioni è caratterizzato dalla sovrapposizione delle tracce treno, oltre che dalla presenza dei treni da/per Firenze. Per questa linea si evidenzia che la stessa consente anche la connessione dell'interporto di Prato con la tirrenica percorrendo la direttrice Pisa – Firenze Cascine – Firenze Castello – Stazione di Prato Centrale, di cui l'Interporto è appendice.



Anche la rete ferroviaria che garantisce attraverso i nodi di scambio i collegamenti tra i poli infrastrutturali della ZLS, è interessata da alcuni importanti interventi di potenziamento, ammodernamento e miglioramento funzionale attualmente in fase di realizzazione e/o programmati per i prossimi anni.

Figura 3. La rete ferroviaria toscana



3.2.3. Il piano di sviluppo degli interventi infrastrutturali e dei servizi

Con l'obiettivo di rafforzare e strutturare la logica multipolare della proposta per la ZLS la Regione Toscana insieme agli altri soggetti attuatori ha in programma un robusto piano di adeguamento e potenziamento del sistema dei trasporti. Gli interventi, insieme a quelli finalizzati a migliorare la logistica delle aree candidate alla ZLS, fanno parte di un piano di sviluppo integrato che può contare su un cospicuo numero di opere in parte programmate, in parte già in corso di realizzazione.

Le connessioni ferroviarie descritte nel paragrafo precedente rappresentano dunque una priorità nel piano degli investimenti in corso e programmati, impiegando quasi il 30% delle risorse stanziare o da stanziare. L'insieme degli interventi assicura la valorizzazione delle singole iniziative diffuse sul territorio regionale connettendole con le reti nazionali e transnazionali.



I progetti di potenziamento e upgrading tecnologico della tratta Pistoia-Lucca, ad esempio, per i quali sono stati già stanziati 431,10 Meuro dei complessivi 487,11, garantiranno, nella logica del piano, un'alternativa importante alla tratta della rete Firenze-Pisa, potenzialmente dedicata ai traffici tra l'hinterland e il nord-ovest, anche con transito nel porto di Carrara. L'adeguamento prestazionale della linea ferroviaria Prato-Bologna invece rafforzerà il ruolo strategico dell'Interporto di Prato. Quest'ultimo intervento prevede l'allineamento delle gallerie allo standard PC/80 e l'adeguamento a modulo europeo delle stazioni previsti per la rete merci nell'ambito del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo ed è dunque funzionale al collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa. Per questa significativa opera sono già disponibili 134 Meuro dei 370 complessivi necessari.

All'obiettivo di favorire il trasferimento su ferro del trasporto merci del distretto cartario lucchese, attualmente svolto su gomma, puntano lo scalo merci di Porcari Tassignano ed i raccordi ferroviari realizzati nell'ambito delle opere relative alla "Interconnessione ferroviaria nel territorio lucchese", nonché il potenziamento dello scalo merci della stazione di Castelnuovo Garfagnana e gli interventi di potenziamento della linea Lucca-Aulla. Per tali opere, previste dall'accordo di programma sottoscritto da Provincia di Lucca, Comune di Castelnuovo di Garfagnana, Unione Comuni Garfagnana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Lucart S.p.A. e MIGRA S.r.l., sono stati già stanziati tutti i 6,15 Meuro necessari.

In questo senso, di importanza cruciale è la realizzazione dei raccordi ferroviari tra il porto di Livorno, l'interporto di Guasticce e il corridoio Scandinavia-Mediterraneo, che comprendono lo scavalco ferroviario della linea tirrenica, il collegamento con linea Collesalveti-Vada ed il by pass del nodo di Pisa, per un investimento complessivo di 337 Meuro, 37 dei quali già stanziati. Tale sistema di collegamenti consente il collegamento ferroviario diretto tra porto di Livorno e interporto A. Vespucci e garantirà la piena attivazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo fino al porto di Livorno favorendo il trasferimento modale da strada a rotaia del trasporto merci.

Gli interventi sulla rete ferroviaria impiegano complessivamente 1.200,26 Meuro di cui 603,25 già stanziati, e saranno ultimati entro la fine del 2026, come sinteticamente indicato nella tabella che segue.

Tabella 27. Interventi ferroviari in corso di realizzazione e programmati

n	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziat e	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicaz. gare	Stato esecuzione
1	Linea ferroviaria Pistoia-Lucca: tratta Pistoia Montecatini	269,62	250,00	19,62	ultimata	aggiudicato	In corso i lavori avviati nel 2016 fine prevista nel IV trimestre 2021
2	Linea ferroviaria Pistoia-Lucca: tratta Pescia - Lucca	194,79	181,10	13,69	In corso di aggiornamen to	previsto entro fine 2020-inizio	Avvio entro 1° quadrimestre 2021 – fine



n	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziat e	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicaz. gare	Stato esecuzione
					2021	entro 2024	
3	Linea ferroviaria Pistoia-Lucca: Upgrading tecnologico tratta Montecatini-Pescia	22,70	-	22,70	Da avviare	-	-
4	Adeguamento prestazionale della linea ferroviaria Prato-Bologna	370,00	134,00	236,00	ultimata	ultimata	In realizzazione opere fase 1- in avvio fase 2 – fase 3 entro fine 2026
5	Realizzazione di interventi finalizzati al potenziamento della linea Lucca – Aulla e dello scalo merci della stazione di Castelnuovo di Garfagnana	6,15	6,15	-	progetto esecutivo viabilità ultimato	lavori viabilità consegnati	Viabilità: giu-20/ago-21 - raccordo Lucart: lug-20/ott-21 - scalo: ago-20/ott-21 - Attivazione Impianto merci: nov-21/ mag-22
6	Scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica	27,00	27,00	0,00	progetto definitivo terminato.	gara per appalto integrato in corso	Opere propedeutiche in corso. Ultimazione opera prevista entro 2022
7	Realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite by-pass del nodo di Pisa.	310,00	5,00	305,00	progetto di fattibilità tecnico-economica in corso	previsto per fine 2022	Ultimazione lavori prevista entro fine 2026
Totale		1.200,26	603,25	597,01			

Fonte: Regione Toscana

Agli interventi descritti vanno ad aggiungersi gli investimenti finalizzati al miglioramento della rete autostradale, in particolare quelli di adeguamento a 3 corsie dell'Autostrada Firenze - Mare A11 e per la realizzazione delle terze corsie dell'Autostrada del Sole A1, che costituiscono un importante corridoio per la movimentazione delle merci su gomma tra i porti, l'hinterland e i corridoi transeuropei.

In quest'ottica multipolare si inseriscono i singoli interventi infrastrutturali programmati o in corso di realizzazione nell'ambito dei poli infrastrutturali di diretto interesse per la ZLS Toscana, come il potenziamento, l'adeguamento e la connessione alle reti di trasporto di porti e interporti toscani descritti nei paragrafi successivi.



Di particolare rilevanza sono quelli all'interno del porto di Livorno, nel quale si sta realizzando un complesso di opere destinate al rilancio della costa, denominate "Darsena Europa", che prevedono l'ampliamento dell'attuale porto commerciale verso il mare, con la realizzazione di nuovi terminal e di opere di protezione e imboccatura portuale. Per il potenziamento degli scambi è prevista inoltre la realizzazione di una conca di navigazione all'intersezione del canale dei Navicelli con l'Autostrada A/12, funzionale al passaggio di grandi imbarcazioni tra la darsena pisana ed il Porto di Livorno.

Specifici investimenti sono destinati al rilancio dell'attività logistico-portuali del Porto di Piombino, definite nell'ambito del più generale sviluppo del porto previsto dal Piano Regolatore Portuale, che prevede anche la realizzazione di un'area di business per la logistica industriale, la realizzazione di opere necessarie alle attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale, opere di raccordo ferroviario e stradale nonché interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica. A questi vanno ad aggiungersi opere già concluse nel Porto come il raccordo e prolungamento e il rifiorimento del molo Batteria, la realizzazione della banchina interna alla darsena nord e una serie di interventi infrastrutturali connessi al nuovo PRP.

Il Porto di Carrara è interessato dalla realizzazione delle opere di riqualificazione del waterfront "Interfaccia porto-città" nonché da una serie di interventi correlati al nuovo PRP. In stretta connessione con l'area portuale, assumono valenza significativa per la ZLS gli interventi di riqualificazione, valorizzazione industriale e bonifica del consorzio ZIA per i quali è in corso la progettazione.

Con riferimento al sistema degli interporti toscani, sono in programma progetti di ampliamento, espansione ed infrastrutturazione dell'interporto Toscana Centrale di Prato nonché opere di raccordo e potenziamento dell'interporto A. Vespucci di Guasticce (Collesalveti-LI). In quest'ultimo è in corso la realizzazione di due nuovi depositi doganali refrigerati per l'ortofrutta, di un laboratorio fitosanitario per il controllo di qualità e di una tettoia per merci, che rientrano nell'ambito del più generale ampliamento dell'interporto, innestato sul collegamento ferroviario previsto tra porto di Livorno e la linea Collesalveti-Vada, funzionale all'attivazione delle autostrade del mare.

Sono infine da considerare gli investimenti programmati per la realizzazione degli interventi previsti nell'area dei Navicelli nel comune di Pisa funzionali allo sviluppo del traffico merci dell'aeroporto di Pisa.

L'insieme delle opere per un importo complessivo di 1.800,49 Meuro è descritto dalla tabella che segue.



Tabella 28. Interventi in corso di realizzazione e programmati nell'ambito dei poli della ZLS (valori in Meuro)

Localizzazione	Interventi in corso di realizzazione e/o programmati	Costo totale	Risorse stanziare	Risorse da reperire
Porto di Livorno	Realizzazione Darsena Europa, opere di infrastrutturazione, connessione, manutenzione e ampliamento	1.16 2,40	380, 40	782, 00
Porto di Marina di Carrara – Consorzio ZIA	Progetto waterfront, prolungamento di diga e banchina, realizzazione nuova darsena, potenziamento ferroviario nel porto - interventi di valorizzazione industriale e opere di bonifica e ripristino ambientale nel Consorzio ZIA	183 ,61	76, 74	106, 87
Porto di Piombino	Interventi connessi al PRP, lavori di rifiorimento, mitigazione ambientale e potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari	351 ,51	254, 21	97, 30
Porto di Portoferraio	Stazione marittima e potenziamento pontile	3,00	0, 20	2, 80
Aeroporto Pisa – Comune di Pisa	Progetti nell'area Navicelli del Comune di Pisa	18 ,98	12, 40	6, 58
Interporto Toscano A. Vespucci	Opere di potenziamento e accessoria, raccordo ferroviario	7,40	7, 40	-
Interporto Toscana Centrale	Opere di ampliamento ed espansione e sviluppo dell'intermodalità e logistica	73 ,59	2, 85	70, 75
Totale		1.800,49	734,19	1.066,30

Fonte: Responsabili Infrastrutture ZLS

3.2.4. Il piano degli interventi e gli impatti sullo split modale del trasporto merci della ZLS

In merito agli impatti sullo split modale del trasporto merci derivanti dalla realizzazione degli interventi infrastrutturali con riferimento all'ambito della ZLS, va ribadita la valenza significativa del rafforzamento e della valorizzazione dei collegamenti ferroviari tra le diverse infrastrutture che sono candidate, secondo l'assetto policentrico descritto in precedenza, a costituire la ZLS della Regione Toscana. Il trasporto su ferro, nelle sue connessioni con quello marittimo, rappresenta una *modalità* indispensabile per lo spostamento di grandi volumi di merci nei porti commerciali garantendo, più del trasporto su gomma, una maggiore sostenibilità economica, ambientale e sociale nella movimentazione di container e bulk. Questo valore aggiunto si conferma non solo nelle connessioni a lunga distanza ma anche in quelle con il retroporto e, dunque, con le aree elettive delle ZLS.

Di seguito si presentano sinteticamente i dati stimati di crescita dello split modale nel periodo 2020-2050 prendendo a riferimento il Porto di Livorno che costituisce il principale hub della ZLS Toscana, ritenendo che gli andamenti descritti possano essere rappresentativi di tutta la Zona Logistica Speciale della Regione Toscana.

La stima del traffico merci



Nel nuovo assetto delle opere ferroviarie, già realizzate o in fase di progettazione/realizzazione, delineato nei paragrafi precedenti, riveste carattere decisivo la realizzazione e l'entrata in esercizio della Piattaforma Europa a Livorno prevista nel 2026, come si può evincere dalla tabella seguente²⁷, che prende come riferimento il principale hub della ZLS toscana, Livorno.

Tabella 29. Traffici ferroviari segmento container nel Porto di Livorno in TEUs/anno

	2020	2026(*)	2030	2050
Traffico Totale Container	794.762	1.080.302	1.241.239	1.980.107
Quota modale ferroviaria	20%	20%	25%	30%
Traffico Ferroviario Container	158.952	216.060	310.310	594.032

(*) Anno di entrata in esercizio della Piattaforma Europa

Tabella 30. Traffici ferroviari segmento RORO nel Porto di Livorno in Tonn/anno

	2020	2026(*)	2030	2050
Traffico Totale RORO	13.466.240	16.104.528	17.863.386	25.829.156
Quota modale ferroviaria	0%	5,50%	8,00%	12,50%
Traffico Ferroviario RORO	-	885.749	1.429.071	3.228.645

(*) Anno di entrata in esercizio della Piattaforma Europa

In particolare, si può suddividere l'andamento del traffico ferroviario in due archi temporali significativi.

Periodo 2020-2026

Nel periodo 2020-2026 si stima un mantenimento della percentuale di traffico ferroviario del 20% nel segmento container e dell'incremento del 5,5% nel nuovo segmento dei Ro-Ro. Questo risultato è attribuibile alle politiche già messe in campo dalla Regione Toscana che ha fortemente investito nella politica di promozione dello sviluppo intermodale del trasporto ferroviario anche attraverso il cosiddetto "Ferrobonus regionale" con una disponibilità aggiuntiva (rispetto al provvedimento di Ferrobonus nazionale) di risorse regionali da destinare alla concessione di contributi ai servizi di trasporto ferroviario intermodale e trasbordato. La Giunta Regionale infatti, in seguito alla sigla dell'Intesa operativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti infatti con l'articolo 16 della legge regionale 16 aprile 2019, n. 19 come modificato dall'articolo 36 della legge regionale n. 80/23.12.2019, ha deciso di erogare contributi straordinari per un massimo di 420.000,00 euro per l'anno 2020 ed 80.000,00 euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, ad integrazione degli stanziamenti già previsti a carico del bilancio dello Stato con legge n. 160/2019. Inoltre, con la proposta di legge di stabilità n. 5 del 23/11/2020, la Giunta Regionale ha ritenuto opportuna la riprogrammazione delle risorse regionali, concentrandole sull'annualità 2021 fino al

²⁷ Fonte: Italferr - Progetto di fattibilità tecnica linea Pisa-Collesalveti-Vada.



raggiungimento della quota di 420.000,00 euro pari all'importo di cui al 2020, eliminando altresì la previsione sull'annualità 2022 pari a 80.000,00 euro.

Per le annualità successive 2022-2023-2024 la Regione Toscana sta predisponendo una nuova misura di sostegno al trasferimento modale verso la rotaia in accordo con la Comunicazione 2008/C 184/07 recante le "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie".

In particolare, la nuova Legge Regionale intende fornire contributi per ogni servizio ferroviario aggiuntivo, avviato a partire dal 1° gennaio dell'anno di pubblicazione del bando attuativo, rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato nel bando, avente origine e destinazione, ovvero origine o destinazione, presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Toscana. L'analoga esperienza della Regione Emilia-Romagna ha infatti dimostrato come il finanziamento di queste misure abbia consentito un trasferimento significativo e duraturo di quote di traffico verso il sistema ferroviario.

Periodo 2026-2050

Il combinato disposto delle misure adottate dalla Regione Toscana unito con il completamento del sistema infrastrutturale sopra descritto consentirà di incrementare in maniera significativa la percentuale di traffico merci ferroviario sia per il segmento container (30% nel 2050) sia per quello Ro-Ro (12,50%).

Monitoraggio dell'evoluzione dello split modale negli anni

L'evoluzione negli anni dello split modale del trasporto merci in Toscana è oggetto di monitoraggio periodico nell'ambito del Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, predisposto dalla Regione Toscana con cadenza annuale. Tra gli indicatori costantemente aggiornati nell'ambito del monitoraggio del Piano alcuni fotografano infatti le dinamiche dei dati dei quantitativi di merci trasportate in navigazione di cabotaggi, via mare, via aereo, su strada, su ferro, consentendo di valutare se la Toscana sta andando nella direzione di una riduzione del ricorso alla gomma, ad oggi decisamente prevalente, a favore di modalità di trasporto più sostenibili quali il ferro ed il mare, direzione che la Regione persegue sia attraverso il PRIIM che attraverso la proposta di istituire una Zona Logistica Semplificata toscana.

3.2.5. Le infrastrutture digitali

La ZLS Toscana è caratterizzata da un sistema multimodale di trasporto articolato e complesso che comprende, insieme ad una ampia platea di attori coinvolti, una pluralità di nodi logistici (porti, aeroporti, interporti, piattaforme logistiche territoriali, centri e aziende di distribuzione, ecc.) che, oltre ai collegamenti intermodali tra i poli infrastrutturali stessi, presentano inevitabili e forti interazioni con gli ambiti urbani in cui sono generalmente collocati.

In questa cornice, le infrastrutture per la connettività, le piattaforme digitali e i servizi digitali costituiscono una delle precondizioni tecniche e organizzative necessarie per favorire la digitalizzazione della catena logistica e svolgono un ruolo determinante per contribuire a



rendere funzionale l'ambito logistico complessivo della ZLS rappresentato dai nodi logistici e dalle città di riferimento, per favorire un miglioramento dell'efficienza dei sistemi mediante l'ottimizzazione dei tempi e dei costi di spostamento delle merci, e per garantire più elevati livelli di sicurezza per gli operatori, le imprese ed i cittadini coinvolti.

In linea generale va considerato che la Toscana, come mediamente l'Italia, nel confronto con le regioni europee più avanzate evidenzia un ritardo relativo sia a livello di penetrazione e diffusione di infrastrutture telematiche, che a livello di utilizzo delle nuove tecnologie da parte delle imprese. Si tratta di un ritardo che, almeno per alcuni ambiti, dovrebbe essere tendenzialmente recuperato grazie agli interventi attualmente in fase di realizzazione ovvero previsti nell'ambito di piani e programmi di investimento²⁸ attivati a livello regionale in attuazione del Progetto 5 - Agenda digitale banda ultralarga, semplificazione e collaborazione del PRS 2016-2020 e con gli interventi del POR FESR 2014-2020 - Obiettivo Tematico 2.

La Regione Toscana ha avviato un rilevante programma di investimenti in parte realizzati ed altri in fase di realizzazione che affiancano gli investimenti privati e che puntano a dotare il territorio di infrastrutture digitali materiali e immateriali con l'estensione della copertura in banda larga e ultralarga, la disponibilità di infrastrutture abilitanti, e lo sviluppo di servizi on line della PA a favore di cittadini e imprese. Con gli interventi già attivati e quelli in corso di attivazione si punta a dotare il territorio di connettività, piattaforme telematiche e servizi digitali che, per quanto riguarda i poli infrastrutturali della ZLS, possono fornire un contributo determinate per favorire i processi di digitalizzazione della catena logistica previsti dal "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica"²⁹ in linea con l'approccio *Smart Landscape*, previsto dal "Piano triennale 2019-2021 per le amministrazioni dell'AGID"³⁰, che consente di perseguire, attraverso un approccio sinergico, coordinato e integrato, una logica di ottimizzazione degli investimenti e di efficienza e lo sviluppo di sinergie di sistema, attuando una logistica sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

A questo proposito occorre segnalare il recente Accordo di collaborazione per la crescita e la cittadinanza digitale nella Regione Toscana stipulato tra l'Agenzia per l'Italia Digitale, l'Agenzia per la Coesione Territoriale e la Regione Toscana attraverso il quale AGID affianca la Regione Toscana nell'attuazione dell'Agenda digitale territoriale in accordo con il Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione 2019-2021 con la finalità di favorire i processi di trasformazione digitale dell'amministrazione regionale secondo il Modello strategico di evoluzione del sistema informativo della PA.

²⁸Programma Operativo FESR 2014-2020; Programma di Sviluppo Rurale FEASR 2014-2020; Piani e Programmi del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC).

²⁹Tale Piano prevede all'interno dell'obiettivo strategico 6, l'attività specifica 6.1 *Digitalizzazione della catena logistica* che definisce gli indirizzi che devono essere seguiti dalle azioni attivate dalle infrastrutture logistiche nel passaggio al digitale.

³⁰Il capitolo 10.2 del Piano triennale prevede specificatamente azioni per la digitalizzazione della catena logistica con un nuovo approccio per la realizzazione della Smart Logistic: da Smart City a Smart Landscape.



Banda Ultra Larga

Per quanto riguarda la diffusione delle infrastrutture telematiche, se la copertura territoriale della “banda larga” è sostanzialmente assicurata per quasi la totalità della popolazione toscana, la copertura del territorio regionale con le reti abilitanti servizi con maggiore velocità di connessione come la “banda ultra larga” (veloce e ultraveloce) è ancora ridotta. Riguardo a queste tipologie di reti, infatti, alla fine del 2018 si riscontra come il 50,5% del totale delle Unità Immobiliari (intese come l’insieme sia delle abitazioni che delle unità locali delle imprese) dell’area regionale sia coperto da “banda larga veloce”/over 30 Mbit/s, a fronte di un dato medio nazionale del 58%. Molto più contenuto inoltre è il tasso di copertura con la “banda larga ultraveloce” con velocità di connessione in download notevolmente maggiore di 100Mit/s che può raggiungere il Gbit/s, che interessa soltanto l’11,3% del totale delle Unità immobiliari che insistono sul territorio regionale (12,1% medio a livello dell’Italia).

Alla fine del 2019³¹, in piena fase di implementazione degli investimenti pubblici attivati a partire dal 2016 e dei paralleli investimenti privati, la situazione a livello regionale è decisamente migliorata anche rispetto al dato medio nazionale: la copertura regionale con reti “banda larga veloce”/over 30 Mbps (copertura NGA) ha raggiunto il 74,3% delle Unità immobiliari eguagliando il dato medio nazionale a fine 2019; mentre la copertura con reti a “banda larga ultraveloce” (NGA-VHCN) sale al 30,7% del totale delle Unità immobiliari che insistono sul territorio regionale superando il dato medio nazionale (28% a tale data).

Con riferimento ai Comuni in cui si localizzano i poli infrastrutturali della ZLS Toscana, la situazione che si può osservare al 31.12.2019³², salvo alcune eccezioni, appare nettamente migliore in termini di connettività. Infatti, se si escludono il comune di Collesalvetti (sede dell’Interporto di Guasticce), ed il comune di Piombino, che presentano rispettivamente il 36,5% ed il 69,7% del totale delle unità immobiliari comunali servite con banda larga veloce di almeno il 30 Mbit/s in download, ed in entrambi i casi nessuna copertura mediante banda larga ultraveloce maggiore di 100 Mbit/s, tutti gli altri Comuni dei poli della ZLS presentano tassi di copertura in banda larga veloce/over 30 Mbit/s superiori a quelli medi regionali e nazionali (per entrambi 74,3%), con i Comuni di Prato, Pisa, Carrara, Portoferraio e Livorno che rilevano una copertura superiore al 90% del totale delle Unità immobiliari comunali. Per quanto riguarda, invece, la copertura in banda larga ultraveloce, con velocità di connessione in download maggiore di 100Mit/s, soltanto Prato (82,2%) e Pisa (40,5%) confermano una performance superiore a quella media sia regionale (30,7%) che italiana (28%).

31 *Piano strategico Banda Ultra Larga*. Mappa BUL. Ministero dello Sviluppo Economico. Aggiornamento stato e data avvio lavori al 3 marzo 2020.

32 Ministero dello Sviluppo Economico. Mappa BUL. Dati aggiornati a marzo 2020. Dati dichiarazioni degli operatori privati nella consultazione pubblica 2019.



Il quadro delle performances nazionali, regionali e locali che riguardano le reti abilitanti i servizi con elevata velocità di connessione appena descritto, che al 2018 era quasi totalmente riconducibile ad investimenti effettuati da soggetti privati, già alla fine del 2019 è migliorato e crescerà sensibilmente entro il 2021 grazie anche all'avvio nel corso del 2017 dei programmi di investimento pubblici da parte del Ministero dello Sviluppo Economico e della Regione Toscana ed al piano degli interventi attualmente in fase di realizzazione attivati nell'ambito delle gare di appalto di Infratel per l'infrastrutturazione a banda larga veloce e ultra veloce delle cosiddette "aree bianche" regionali, nonché grazie agli ulteriori investimenti già in corso e/o da realizzare da parte dei soggetti privati parallelamente a quelli pubblici.

La realizzazione di tali programmi di investimenti, secondo le previsioni del MISE effettuate sulla base della consultazione pubblica svolta da Infratel, dovrebbe consentire di pervenire alla fine del 2021 ad una quasi completa copertura con velocità di connessione in download di almeno 30 Mbit/s per tutte le Unità immobiliari del territorio italiano e della regione Toscana, ivi inclusi tutti i Comuni in cui si sono localizzati i poli infrastrutturali della ZSL regionale.

Tabella 31. La copertura NGA e NGA-VHCN nei Comuni della ZLS

Comune	Situazione al 31.12.2019		Previsioni al 31.12.2021		Totale UI
	Copertura NGA (a): velocità di connessione in download di almeno 30 Mbit/s	Copertura NGA-VHCN (b): velocità di connessione in download >100Mit/s	Copertura NGA: velocità di connessione in download di almeno 30 Mbit/s	Copertura NGA-VHCN: velocità di connessione in download >100Mit/s	
	% su Totale UI	% su Totale UI	% su Totale UI	% su Totale UI	
Livorno	91,1%	18,6%	99,7%	61,9%	87.466
Piombino	69,7%	0,0%	99,9%	11,5%	21.368
Carrara	96,2%	0,0%	100,0%	35,1%	40.583
Portoferraio	93,6%	17,8%	99,9%	17,8%	8.218
Collesalveti	36,5%	0,0%	96,6%	36,7%	8.742
Pisa	96,6%	40,5%	100,0%	68,5%	60.801
Prato	97,0%	82,2%	99,7%	91,5%	106.389
TOSCANA	74,3%	30,7%	100,0%	53,2%	2.314.608
ITALIA	74,3%	28,0%	99,7%	53,2%	36.522.628

Fonte: nostre elaborazioni su dati MISE - Infratel

Nota a) NGA: Next Generation Access

Nota b) NGA-VHCN: Very High Capacity Networks

Anche per quanto riguarda la banda ultraveloce, con velocità di connessione in download maggiore di 100Mbit/s che può raggiungere il Gbit/s, con un tasso di copertura a fine 2019 che non raggiunge il 31,0% delle unità immobiliari presenti sia a livello regionale che a livello nazionale, le performance per fine 2021 saranno nettamente migliorate. In questo caso la



situazione a livello locale relativa alle aree comunali della ZLS Toscana presenta un gruppo di 3 Comuni (Prato, Pisa e Livorno) per i quali sono previsti a fine 2021 tassi di copertura nettamente superiori alla media regionale e nazionale (con Prato che si approssima ad una copertura di tutto il territorio comunale); con un secondo gruppo di Comuni più in ritardo che, nel caso di Collesalveti e Carrara si prevede che possano raggiungere tassi di copertura intorno al 35% del totale delle unità immobiliari comunali, mentre Portoferraio (17,8%) e soprattutto Piombino (11,5%) dovrebbero conseguire una copertura con valori ancora più distanti dalla copertura media regionale e nazionale prevista alla fine del 2021 (per entrambe il 53,2%).

Piattaforme e servizi digitali

Le piattaforme digitali, insieme alla BUL, rappresentano l'infrastruttura abilitante che contribuisce alla *digital transformation* delle imprese. L'incremento e il miglioramento dell'offerta digitale costituisce un prerequisito sia per la creazione di infrastrutture logistiche intelligenti, nelle quali siano applicabili tutte le opportunità di efficientamento della catena logistica connesse alla transizione digitale, che costituiscono uno dei capisaldi dell'istituzione della ZLS Toscana, sia per il passaggio dal concetto di "smart port" e "smart city" e, più in generale, di aree circoscritte caratterizzate da una grande concentrazione di offerta e di utilizzo di tecnologie digitali, a quello di "smart landscape", in cui la "smart logistic" travalica i confini del singolo porto o interporto e si estende a tutta la comunità di utenti della catena logistica, diventando l'elemento unificante e ordinatore della ZLS.

La Regione Toscana sta già operando per la realizzazione di *Piattaforma regionale per le smart city and communities*, che costituiscono una delle linee strategiche dell'Agenda Digitale Toscana, e che ha trovato ampio spazio di crescita grazie alla presenza di un tessuto di centri di ricerca, università e imprese con skill di eccellenza e un'elevata propensione all'innovazione, che dunque possono stimolare la domanda di servizi digitali e contribuire attivamente a migliorare l'offerta agendo in sinergia con le iniziative pubbliche. In questo contesto di crescita digitale anche i nodi logistici, intesi come "aree smartizzabili", possono essere catalizzatori di crescita nell'utilizzo delle tecnologie digitali e la *Piattaforma regionale per le smart city and communities* può trovare continuità con lo sviluppo Smart Landscape Platform (SLaP) avviato dall'AGID per l'armonizzazione di tutte le piattaforme e i servizi destinati alle aree "smartizzabili".

A livello regionale, oltre alla già citata *Piattaforma regionale per le smart city and communities*, sono già disponibili diverse piattaforme abilitanti necessarie per lo sviluppo di servizi digitali e per fare dialogare sistemi informativi e banche dati. Attualmente sono numerosi gli Enti locali e territoriali toscani che utilizzano le piattaforme regionali per lo sviluppo di servizi on line, a cominciare dall'utilizzo del TIX come cloud della PA toscana da parte dei Comuni, ma anche nell'adesione alle piattaforme digitali regionali (ARPA, per l'autenticazione e la profilazione degli utenti già integrata con SPID, IRIS, per il fascicolo delle posizioni debitorie ed i pagamenti on line già integrata con il nodo nazionale pagoPA, DAX, per la conservazione a norma, OSCAT, per mettere a disposizione e condividere progetti



open source della PA, FERT per la fatturazione elettronica), nonché per l'utilizzo degli open data tramite l'apposita piattaforma su open toscana da parte dei soggetti pubblici che, sulla base di appositi accordi e protocolli stipulati con la Regione Toscana, possono sviluppare nuovi servizi per i cittadini e le imprese.

Sono numerosi gli accordi ed i protocolli stipulati dalla Regione con le città, comuni, unioni di comuni della Toscana – tra i quali anche alcune amministrazioni comunali dei poli infrastrutturali della ZLS (es. Livorno, Massa, Prato) – per l'utilizzo congiunto delle piattaforme digitali regionali e per l'attuazione di azioni per la semplificazione amministrativa.

Grazie agli ingenti investimenti messi in campo, la disponibilità di piattaforme e servizi alle imprese in Toscana è migliorato: nel 2016³³ il 18% dei Comuni che offrono servizi alle imprese tramite sito web permette l'inoltro on-line della modulistica per l'attivazione o meno del servizio; la stessa percentuale cresce al 31% con specifico riferimento ai SUAP (Sportello Unico Attività Produttive). Il servizio, strumento di semplificazione amministrativa nel rapporto con le imprese, risulta informatizzato nel 94% dei Comuni toscani, contro un valore del 57% del 2009; nel 15% dei Comuni (era appena lo 0,6% nel 2009), consente alle imprese di attivare il servizio tramite web, ma anche di concludere l'iter procedurale. Quest'azione ha sicuramente ricadute positive anche sulle imprese che operano del settore della logistica e rende praticabile la creazione di uno "Sportello Unico della ZLS", che è tra le Linee di Intervento previste nell'ambito dell'istituzione della ZLS Toscana.

A livello locale, infine, sono molto numerose e rilevanti le azioni di innovazione e gli investimenti attivati, ed in diversi casi già realizzati, riguardanti le infrastrutture ed i servizi digitali nell'ambito dei singoli poli infrastrutturali ed in particolare nelle aree portuali della ZLS Toscana.

A questo riguardo, particolare importanza assume l'Agenda digitale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSP MTS) per il periodo 2021-2025³⁴ che, a partire dagli investimenti in innovazione già realizzati e dal grado di maturità registrata a livello tecnologico, progettuale e amministrativo, punta a candidare non soltanto il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ma l'intero nodo logistico della costa toscana quale "hub digitale", in grado di esprimere e realizzare investimenti a valere anche sulle risorse nazionali e comunitarie disponibili (Fondi strutturali, Recovery fund, ecc.) per l'implementazione di reti, piattaforme e servizi orientati alle attività produttive, istituzionali e di controllo dei processi portuali e logistici e per la transizione digitale combinata con quella energetica. L'Agenda digitale, infatti, si caratterizza per un piano di investimenti volti a realizzare asset e metterli a disposizione per i fini istituzionali dell'ADSP MTS stessa, della port community e, più in generale, delle istituzioni, del sistema produttivo e del territorio

33 Regione Toscana, *Agenda Digitale Toscana. Linee guida per lo sviluppo della Toscana Digitale*. ALLEGATO A, 21 dicembre 2016.

34 Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale, *Agenda digitale ADSP MTS 2021-2025*. 29 dicembre 2020.



costiero toscano, contribuendo così in modo decisivo a costruire il “Digital Landscape” della regione.

In questa ottica, la roadmap dell’Agenda digitale per il periodo 2021-2025 prevede la realizzazione degli interventi del progetto integrato di transizione digitale dei porti di sistema che in sintesi riguardano:

- il completamento della copertura di rete dei porti di sistema e delle loro interfacce di accesso verso i corridoi pan-Europei e i nodi metropolitani (Reti e Connettività);
- la completa digitalizzazione, strutturazione, custodia e condivisione del dato relazionale, geografico, documentale e sensoristico (Piattaforma);
- il completamento dell’offerta digitale dei porti di sistema a riguardo della Navigazione, e-Freight, Mobilità, Monitoraggio distribuito (Servizi e Applicativi);
- il completamento dell’infrastruttura digitale per il testing e la validazione delle componenti digitali aggiuntive; strutturazione di una Control Room (virtuale e fisica) che sovrintenda ai servizi portuali (Control Room);
- la progettazione e realizzazione dell’Innovation Quarter a servizio delle imprese terminalistiche, portuali e logistiche del sistema alto tirreno (Innovation Quarter).

3.3. Le aree della ZLS della Toscana

3.3.1. Le superfici ricomprese nella ZLS

Il Regolamento recante Istituzione di Zone Economiche Speciali approvato con il DPCM 2/2018 all’articolo 3 (comma 3) e all’articolo 4 (commi 1 e 2) definisce i requisiti e le modalità di calcolo delle aree destinate alle ZES regionali e, oltre a indicare i valori massimi di superficie ZES per ciascuna regione interessata, fornisce nell’Allegato 1 della norma indicazioni sul metodo di calcolo che viene adottato.

Sulla base dei parametri indicati nell’Allegato 1 del DPCM 2/2018 sulle superfici massime che possono essere ricomprese all’interno delle ZLS³⁵, per la Toscana l’estensione massima calcolata è di circa 4.358 ettari complessivi.

Nella tabella che segue si indicano, insieme alla dimensione complessiva di ciascuna infrastruttura, le superfici delle aree da ricomprendere nella ZLS calcolate per singolo polo infrastrutturale della ZLS Toscana. La rappresentazione cartografica dei poli della ZLS Toscana viene riportata nell’Allegato alla presente proposta.

Come si può notare dai valori riportati nella tabella, la superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS corrisponde a circa 4.346,492 ettari, leggermente inferiore all’estensione massima calcolata per la Toscana.

³⁵ Il regolamento riferito alle ZES individua la superficie massima, indicando a tal fine *un metodo di calcolo che trova applicazione anche per le ZLS: i valori massimi di superficie ZES per ciascuna regione si basa sull’1,6 per cento della superficie regionale, moltiplicato per un coefficiente che tiene conto della densità di popolazione regionale rispetto alla densità di popolazione nazionale, sommato allo 0,6 per cento della superficie regionale.*



Tabella 32. I poli infrastrutturali della ZLS: superfici delle infrastrutture e delle aree ZLS (Ha)

Poli infrastrutturali ZLS	Superficie infrastruttura (Ha)	Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS (Ha)
Porto di Livorno	693,920	989,696
Porto di Piombino	143,370	886,594
Porto di Marina di Carrara – Consorzio ZIA	75,700	1.742,835
Porto di Portoferraio	6,185	54,895
Interporto Toscano A. Vespucci (Guasticce-Collesalveti/LI)	349,630	353,986
Interporto Toscana Centrale (Prato)	95,175	95,175
Aeroporto di Pisa – Comune di Pisa	157,850	223,311
Totale	1.521,83	4.346,492

Fonte: Responsabili dei Poli infrastrutturali

I poli infrastrutturali portuali e le annesse aree produttive perimetrate di Marina di Carrara, Livorno, Piombino e Portoferraio con 3.674,02 ha complessivi, assorbono la maggior parte della superficie disponibile (quasi l'85% del totale) della ZLS Toscana, seguiti dai due poli del sistema interportuale regionale di Guasticce e Prato che, con circa 449 ha, impegnano il 10% della superficie complessiva proposta. L'Aeroporto di Pisa, che comprende anche l'area dei Navicelli del Comune di Pisa, raggiunge i 223 ha (5% del totale).

Tutti i poli della ZLS Toscana includono, insieme alla superficie delle aree delle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali attualmente disponibili e in espansione, anche aree esterne al perimetro delle infrastrutture stesse, per ricomprendere nella ZLS proposta, aree limitrofe di servizio e supporto per la logistica e le attività di trasporto e aree insediative che si prestano ad ospitare nuovi insediamenti produttivi. Una descrizione dettagliata delle aree dei singoli poli infrastrutturali della ZLS viene riportata nei paragrafi che seguono.

3.3.2. Il Porto di Livorno

3.3.2.1. Descrizione dell'Infrastruttura

Il porto di Livorno è classificato come porto di II categoria I classe (artt. 3 e 10 del T.U. 16/7/1884 n° 2518), classificazione confermata dall'art.4 comma 1 bis L 84/94 e ss.mm.ii, come introdotto dall'art. 8 bis della legge 27.2.98 n.3 per i porti sede di Autorità di sistema Portuale, è il porto principale della Toscana e si configura come scalo multifunzionale. Il porto si affaccia sul Mar Ligure, nella parte Nord-Occidentale della Toscana, a 43°32'. 6 Nord di latitudine e 010°17'. 8 di longitudine Est.

Il porto di Livorno è distinto in Porto Vecchio a Sud, Porto Nuovo e canale industriale a Nord e si compone di quattro bacini: Avamporto e Porto Mediceo che caratterizzano il Porto Vecchio, Bacino S. Stefano e Porto Industriale che individuano il Porto Nuovo nel senso più ampio.



Al porto si può accedere attraverso due imboccature: la Bocca Nord compresa fra l'estremità Ovest della diga del Marzocco e la diga della Meloria, e la Bocca Sud compresa tra l'estremità Sud della diga Curvilinea e l'estremità Ovest della diga della Vegliaia.

Lo specchio acqueo del porto di Livorno ha un'estensione di circa 1.6 milioni di m². Il porto dispone complessivamente di circa 11 km di banchine e di 90 accosti con profondità variabili da -6.00 a -13.00 m s.l.m.m.

Nella Tabella seguente sono riportate per i principali accosti operativi la localizzazione e le caratteristiche geometriche delle banchine.

Tabella 33. Porto di Livorno – Caratteristiche degli accosti – Localizzazione

Banchine	Lunghezza (m)	Accosti (n°)
Porto Industriale/Commerciale		
Canale Industriale	1.100	23/S,24/S,24/C,24/N,25,27,28,29/T,29/N,30,33,34,35
Calata del Magnale	1.500	38,39/N,39/C,39/S,40
Darsena Ugione	170	36/A, 37
Darsena n. 1	1.600	16,17,18,19,20,21,22
Darsena Toscana	2.800	14/A,14/B,14/C,14/D,14/E,14/F,14/G,15/A,15b,15/C,15/D
Darsena Pisa	350	41/42
Calata Alto Fondale	830	43,44,45,46,47,48
Calata Orlando	450	49,50,51
Darsena Petroli	200	12,13
Nuova Darsena Petroli	110	10,11,11/PF
Darsena Nuova	200	69,70,71
Molo Mediceo	446	74,75
Bacino di carenaggio	575	76,77,78
Porto Passeggeri		
Bacino Firenze	910	52,53,54,55,56,57
Bacino Cappellini	310	58,59,60
Calata Sgarallino	270	61,62
Molo Capitaneria	170	64/N,64/S
Andana degli Anelli	180	65
Molo Elba	80	66/N,66/S

Fonte: Autorità portuale

Nel porto di Livorno sono inoltre localizzati n° 2 bacini di carenaggio:

- Bacino nuovo (Porto Mediceo);
- Bacino di carenaggio galleggiante.

La razionalizzazione della destinazione d'uso del territorio portuale avvenuta a seguito del PRP adottato nel 2015, con la conseguente creazione di vere e proprie aree specializzate, partendo da sud, è stata così articolata:

- Il *porto passeggeri* per navi traghetto e per la crocieristica nella parte del porto più antica e vicina al centro storico della città destinandovi gli accosti e le aree connesse



attuali, dalla sponda nord del Molo Elba alla Calata Carrara, e aggiungendovi tutto il Molo dalla Calata Pisa e Orlando all'Alto Fondale, per concentrare qui gli accosti per le navi da crociera che attualmente attraccano in diverse zone del porto.

- Il *porto per i prodotti forestali e la cellulosa e delle merci varie*, specializzando un'area già fortemente dedicata. L'obiettivo è quello di una più marcata terminalizzazione che consenta una maggiore aggressività nei confronti del mercato e una minore conflittualità e/o competitività interna. Gli accosti da dedicare a questa area specializzata vanno dalla radice dell'Alto Fondale alla sponda sud della Darsena Ugione, comprendendo tutto il Molo Italia e la Calata del Magnale.
- Il *porto delle autostrade del mare* per incrementare il segmento dei traffici ro-ro che ha visto la crescita più consistente in questi ultimi anni, fino a divenire il principale traffico nel porto di Livorno. Viene proposto di concentrare questo (ro-ro, trailers, auto nuove) nelle aree del porto industriale della Darsena Inghirami, della Calata Bengasi e della prima metà della sponda ovest del Canale Industriale fino al limite delle aree in concessione alla Sintermar.
- Il *porto agroalimentare*, con la realizzazione di un «reefer terminal» al Terminal L. Da Vinci, sulla sponda est del Canale Industriale a fianco del Terminal Grandi Mulini Italiani, per porsi l'obiettivo di sfruttare le forti potenzialità del commercio internazionale nel settore agroalimentare/ortofrutta.
- Il *porto dei contenitori* con l'attuale sponda ovest della Darsena Toscana che in prospettiva, a seguito della realizzazione del nuovo Molo Sud della Piattaforma Europa destinato al traffico dei contenitori, potrà essere utilizzato anche per lo svolgimento dei traffici di merce multipurpose.
- Il *porto multipurpose* con la terminalizzazione della sponda est della Darsena Toscana, collegandovi le aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato, il Terminal Paduletta e la parte terminale della sponda ovest della Darsena Toscana a partire dal dente di attracco poppiero.
- Il *terminal delle rinfuse solide* da spostare dall'attuale collocazione su Calata Orlando alla parte più interna della Sponda Est della Darsena Toscana all'interno del porto multipurpose.
- Il *porto della cantieristica* con il Cantiere Benetti per i grandi yachts ed il consolidamento dei piccoli cantieri in Darsena Pisa e Calafati in attesa di una soluzione alternativa, da collocare eventualmente lungo Calata del Magnale nelle aree ENEL, che permetta di potenziare il terminal prodotti forestali.
- L'*approdo turistico* con la definitiva trasformazione del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, oramai non più idonei a funzioni di porto commerciale, e la previsione di un piccolo approdo nautico nello specchio acqueo della Bellana destinato alla nautica sociale.



- Il *porto delle rinfuse liquide* con i depositi costieri sul Canale industriale e con la Darsena petroli, la Darsena Ugione e gli attracchi disposti lungo il lato interno della diga del Marzocco, di cui è prevista la delocalizzazione nell'avamposto esterno nord della Piattaforma Europa (Nuova Darsena Petroli).

Questa riorganizzazione delle funzioni, unita ad un miglioramento dei collegamenti interni e con l'esterno, sia stradali che ferroviari, delle varie aree portuali specializzate, potrà permettere l'immediato sviluppo nelle aree a banchina, oltre che delle funzioni di carico e scarico, dei servizi logistici.

L'attività logistica più complessa e di maggiore durata potrà essere invece sviluppata nelle aree retroportuali individuate e nelle piattaforme logistiche alle spalle del porto.

Il processo di riorganizzazione e modernizzazione del porto di Livorno si concretizzerà infine attraverso la realizzazione delle nuove infrastrutture previste nel nuovo PRP per le quali sono state previste le seguenti funzioni:

- La *Nuova Darsena Petroli della Piattaforma Europa* nella quale convergeranno tutti i traffici di prodotti petroliferi.
- Il *Molo Sud della Piattaforma Europa* che è destinato allo svolgimento del traffico di contenitori.
- Il *Molo Nord della Piattaforma Europa* che è destinato allo svolgimento dei traffici delle autostrade del mare.
- La *Darsena Fluviale* che, oltre a essere il terminal per le imbarcazioni che utilizzano il canale dei Navicelli per il trasporto delle merci, potrà essere utilizzato per lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni che, in previsione del ripristino della navigabilità del canale scolmatore, collegheranno il porto di Livorno con l'Interporto di Guasticce e l'autoparco del Faldo.

Le aree ZLS proposte, oltre alle aree ricomprese nell'ambito portuale e della sua futura espansione, sono localizzate all'esterno dell'ambito portuale e ricomprendono le aree di interesse portuale individuate nel PRP e altre aree peri-portuali.

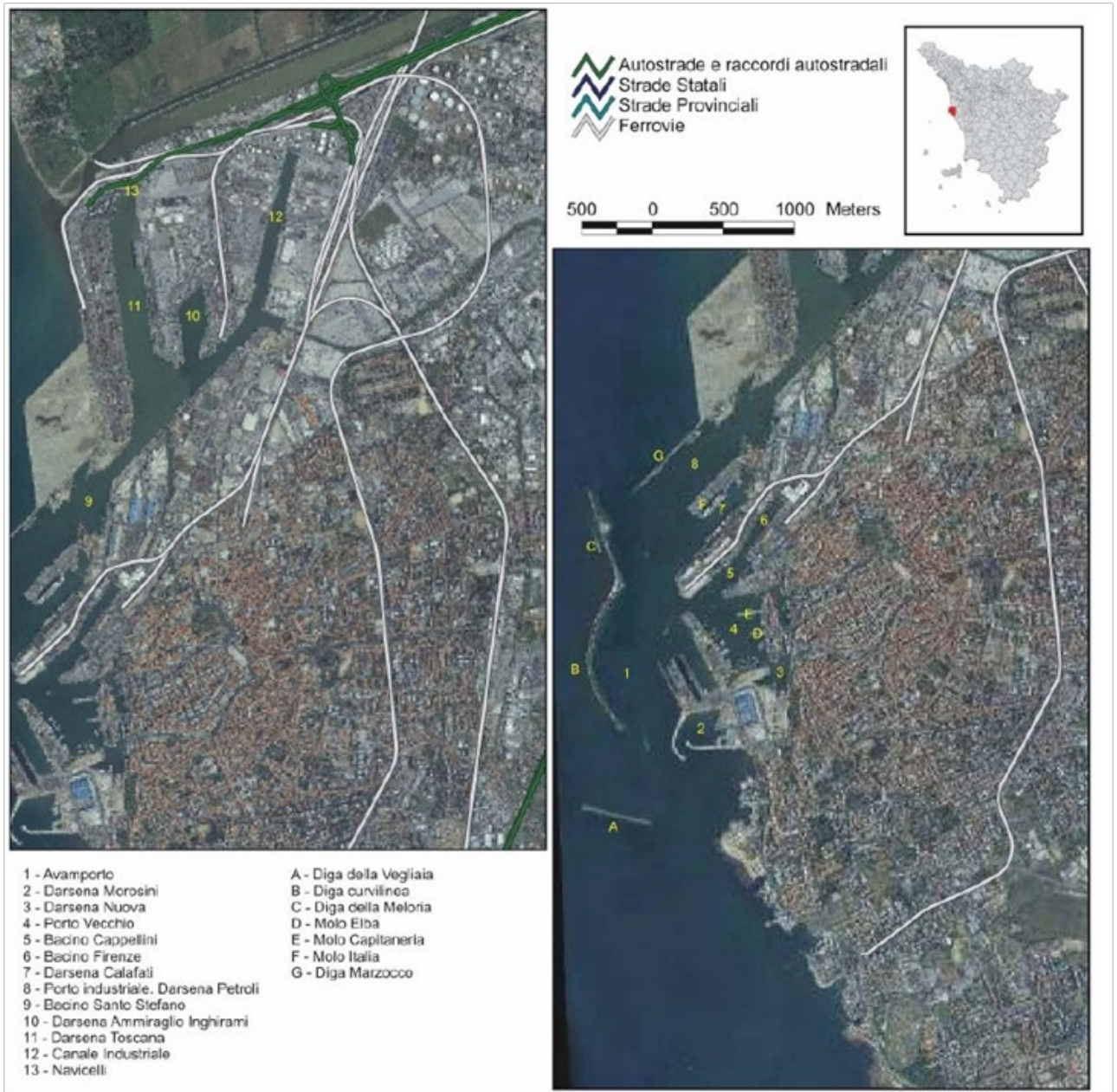
Figura 4. Assetto attuale e previsto delle aree funzionali del Porto di Livorno



Fonte: AdSP del mar Tirreno Settentrionale



Figura 5. Collegamenti ferroviari e stradali del Porto di Livorno

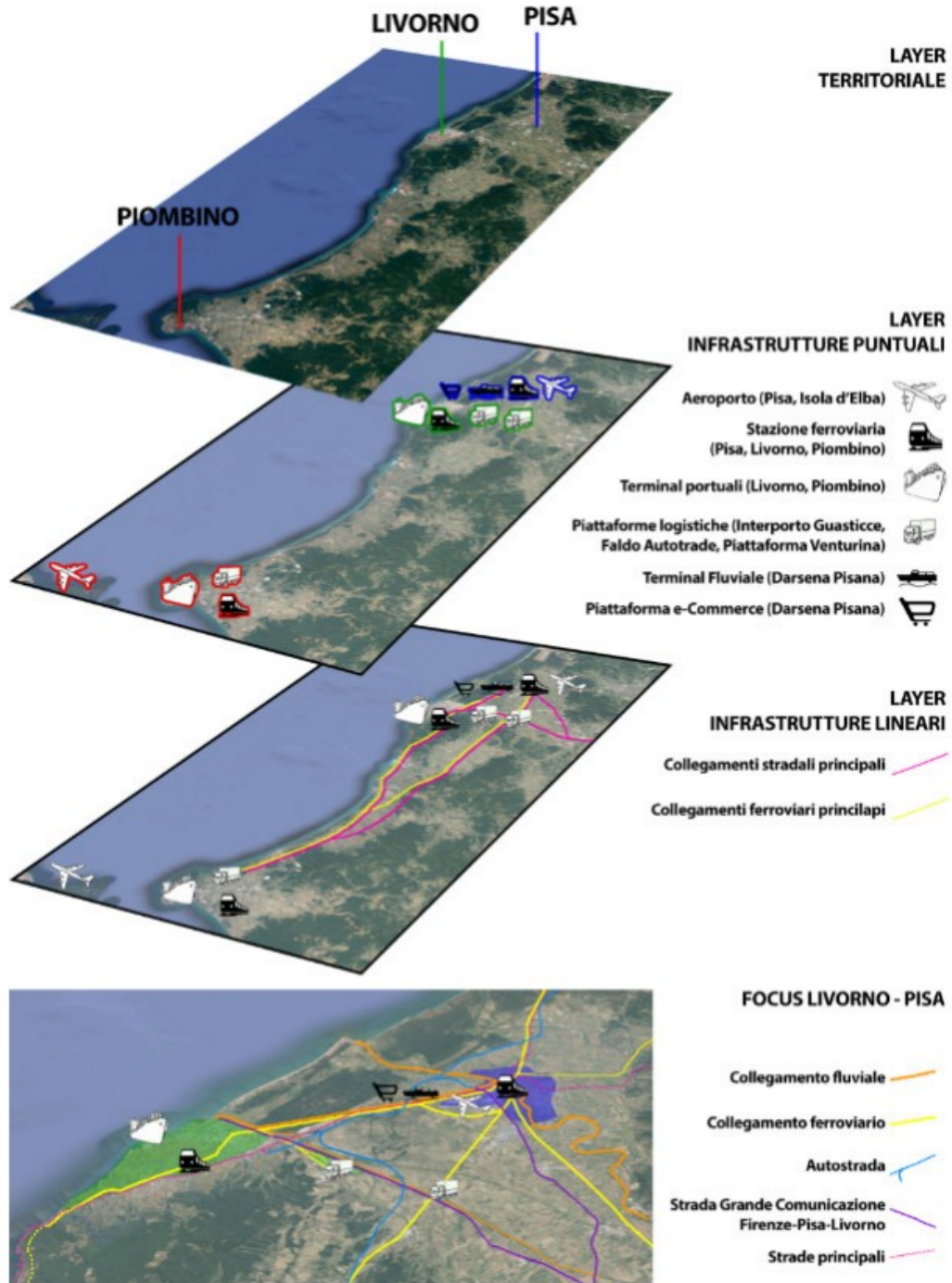


Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

3.3.2.2. I collegamenti esistenti

In questo paragrafo, viene preliminarmente riportata una rappresentazione dei principali collegamenti esistenti con le altre infrastrutture di trasporto e successivamente una descrizione sintetica della rete stradale e della rete ferroviaria portante a servizio del porto di Livorno.

Figura 6. Porto di Livorno: Layer territoriale, infrastrutture puntuali e lineari



La Rete stradale

La fondamentale via d'accesso al Porto di Livorno è costituita dalla A12 "Genova-Livorno-Rosignano", uno dei tratti fondamentali dell'arteria europea denominata "E1". Lungo il suo percorso si trovano i nodi di connessione con altre autostrade: A11 Firenze-Mare (a sua volta



collegata con l'A1 Milano-Napoli), A15 Parma-La Spezia, A10 Genova-Ventimiglia e A7 Genova-Milano. L'arteria che serve direttamente la città di Livorno è la S.S. 1 Aurelia, che attraversa la Provincia di Livorno per un tratto di oltre 90 km, interessando il corridoio tirrenico.

Si tratta di una strada che facilita i collegamenti con il Nord del Paese grazie all'intersezione presso il nodo di Sarzana da cui si diparte la S.S.62 della Cisa che, in località Aulla, si divide immettendosi da una parte sull'A15 Parma-La Spezia e dall'altra sulla S.S. 63 per Reggio Emilia. Anche verso Est i collegamenti sono consentiti dall'Aurelia grazie al nodo di Pisa al quale si raccordano la S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero, che si inoltra fin nella Provincia di Modena e la S.S. 67 Tosco-Romagnola, che passa da Empoli prosegue per Firenze e Pontassieve, volge verso Forlì e giunge infine a Ravenna. Diramazione di quest'ultima è la S.S.67 bis, meglio nota col nome di "Arnaccio" che percorre l'area di Firenze, Prato e Pistoia.

Arteria alternativa/complementare dell'Aurelia può essere considerata la S.S. 206 Pisana-Livornese, meglio conosciuta come Via Emilia; questa strada si snoda per circa 35 dei suoi 41,5 Km in Provincia di Livorno, parte da S. Giusto (Pisa), corre parallela all'Aurelia e ne costituisce valida alternativa; quindi, si innesta sulla stessa S.S. 1 Aurelia, a Nord di Cecina.

Ancora dalla S.S. 1 Aurelia si dirama la S.S. 68 di Val di Cecina, che serve i traffici tra il porto di Livorno ed il senese, attraverso Volterra, Colle Val d'Elsa, Poggibonsi.

Fondamentale alla penetrazione nell'entroterra regionale, lungo il corridoio della Valle dell'Arno, è la Strada di Grande Comunicazione (S.G.C.) Firenze-Pisa-Livorno a doppia carreggiata con 2 corsie per senso di marcia. Essa corre lungo la riva sinistra dell'Arno e, in prossimità di Cascina, si divide in due rami: il primo si dirige verso Pisa inserendosi, quindi, nell' A12, mentre il secondo si dirige verso Livorno, incrociando la S.S. 1 ed immettendosi nell'area portuale, ed è stato completato nei primi anni 2000. Questa infrastruttura permette l'accessibilità al porto, con l'accesso diretto al porto industriale e in particolare, alla Darsena Toscana.

Grazie agli svincoli dedicati (est ed ovest) della S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno viene inoltre, servito anche l'Interporto "A. Vespucci" in località Guasticce nel comune di Collesalveti.

Nella sua parte terminale lato porto, a Ovest dello svincolo di raccordo con l'area urbana, la SGC FI-PI-LI è stata interessata dal cedimento in corrispondenza di una rampa in viadotto in carreggiata Ovest (lato Nord), situata a circa 1 km dall'attraversamento del Canale Navicelli, avvenuto nel 2009, risolto temporaneamente con la parzializzazione e banalizzazione di un tratto di circa 300m della carreggiata Est (lato Sud).

Per quanto riguarda i collegamenti con la rete nazionale, il territorio comunale livornese è raccordato all'Autostrada A12 (Genova – Rosignano Marittimo) anche tramite una tangenziale a carreggiate separate e doppia corsia per senso di marcia, la Variante Aurelia, che si snoda ad est della città, da Stagno (Collesalveti) sino al quartiere di Antignano; qui, in località Maroccone, la tangenziale si immette nella Via Aurelia, strada ad unica carreggiata,



raggiungendo quindi la frazione di Quercianella, da dove poi, in località Chioma, prosegue per Grosseto come superstrada a carreggiate separate.

La Variante Aurelia, oltre a rappresentare un'arteria di transito, permette l'accesso alla città e alla viabilità urbana in vari punti.

Figura 7. La rete stradale



La Rete ferroviaria

La rete ferroviaria portante a servizio del porto di Livorno è riconducibile alle seguenti linee:

- Linea "Tirrenica" Genova-Roma, con possibilità di instradamenti a Nord verso i valichi alpini occidentali (Ventimiglia, Frejus e Sempione) ed a Sud verso il Centro e Sud Italia: lungo tale linea si collocano il nodo di Pisa a nord e il bivio di Vada a sud.
- Linea Firenze-Pisa che si sviluppa parallelamente al Fiume Arno, connettendo gli importanti centri di Empoli e Pontedera e che, attraverso il nodo di Firenze, risulta collegata alla dorsale centrale Milano/Bologna-Firenze/Roma/Sud Italia ed al sistema dei valichi minori appenninici tra i quali si evidenzia l'itinerario transappenninico costituito dalla linea "Faentina", utilizzata anche per alcuni specifici collegamenti del porto di Livorno con il porto di Ravenna.
- Linea Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Pisa-Viareggio.
- Linea "Pontremolese" La Spezia/Sarzana-Pontremoli-Parma/Fidenza, di valico appenninico lungo il corridoio Tirreno-Brennero, innestata a Sarzana sulla Tirrenica.

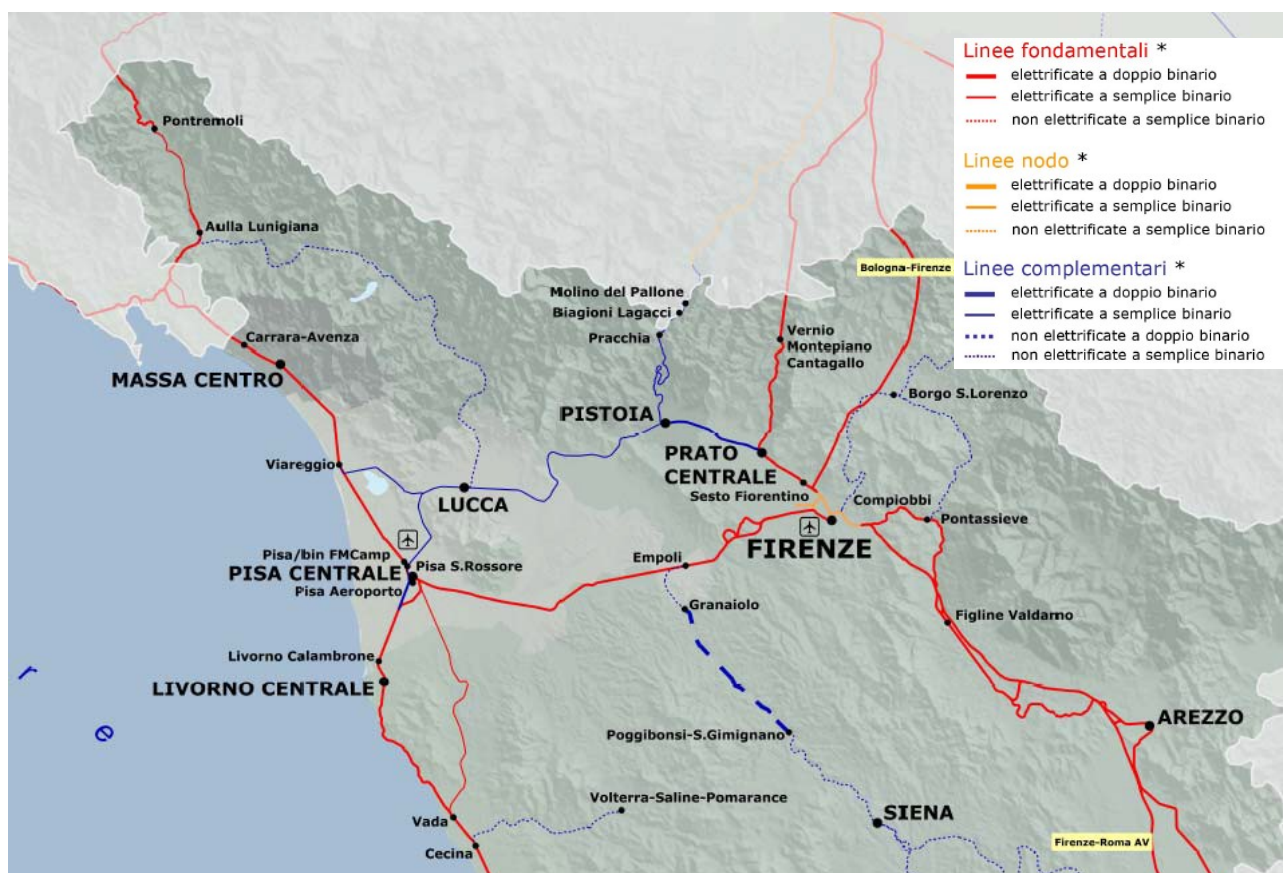


- Linea Pisa-Collesalvetti-Vada, innestata a Vada sulla Tirrenica in direzione sud e con accesso alla stazione di Pisa in direzione nord. Nella tratta Pisa-Collesalvetti, a circa 9 km da Pisa ed a 6 km da Collesalvetti, è stato inserito in linea un deviatoio in previsione di un futuro raccordo ferroviario a servizio dell'autoporto "Faldo".
- La linea Livorno Darsena Toscana Linea Tirrenica nord inaugurata nel dicembre 2016 che collega il porto di Livorno con la linea Tirrenica in direzione nord e dalla quale si diramerà il nuovo collegamento diretto con l'interporto di Guasticce attraverso lo scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica.
- Linea Livorno Calambrone-Guasticce-Collesalvetti, attualmente gestita in regime di raccordo nella tratta Livorno-Guasticce e dismessa nella tratta Guasticce-Collesalvetti. La linea è utilizzata anche come raccordo per i trasporti diretti alla zona industriale di Stagno.

L'insieme di queste linee garantisce al porto di Livorno un ventaglio completo di instradamenti verso l'entroterra nazionale e verso il Centro e Nord Europa.

Le stazioni di Pisa e di Livorno sono terminali di treni viaggiatori e l'importanza delle due città fa sì che i treni da Nord abbiano termine a Livorno e treni da Sud termine a Pisa; così che il tratto fra le due stazioni è caratterizzato dalla sovrapposizione delle tracce treno, oltre che dalla presenza dei treni da/per Firenze.

Figura 8. La rete ferroviaria



3.3.2.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

Attualmente i limiti dell'ambito portuale sono definiti nella Tavola 2 della cartografia allegata al Piano Strutturale del Comune di Livorno (Sottosistema n.5-A portuale - ambito comprendente: le aree portuali comunque utilizzate, le aree occupate da installazioni a servizio del porto, le aree occupate da attività produttive di banchina, le nuove aree libere che il piano strutturale destina ad ampliamento, completamento e a servizio del porto, le aree per servizi di interesse generale). Lo strumento di pianificazione comunale esclude dall'ambito portuale i Fossi Cittadini (precedentemente inclusi nel PRP), la Darsena Vecchia e la Darsena Nuova.

Inoltre, il Piano Strutturale, all'interno del Sottosistema Territoriale Portuale, ha perimetrato un'area quale Sistema Funzionale 6D – Porta a Mare, a sua volta suddivisa in tre Unità Territoriali Organiche (U.T.O.) Elementari:

- U.T.O. 4B-4 – Cantiere Navale Orlando del Sottosistema Insediativo Centrale 4B;
- U.T.O. 4C-19 – Stazione Marittima del Sottosistema Insediativo di Pianura 4C;
- U.T.O. 5A-1 – Porto Mediceo del Sottosistema Insediativo Portuale 5°.

All'interno dell'ambito portuale vige il Piano Regolatore Portuale, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Toscana n. 36 del 25.3.2015, ai sensi dell'art. 5, comma 4 L. 84/1994 previo accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 43 della L.R. n. 65/2014 tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità Portuale di Livorno per l'approvazione contestuale del P.R.P. dell'Autorità Portuale, del P.S. e del R.U. del Comune di Livorno e per quel che attiene l'ambito portuale, del Master Plan dei Porti della Regione Toscana.

Tabella 34. Superfici dell'infrastruttura e superfici da ricomprendere all'interno della ZLS

Tipologia superficie	Superfici (Ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	447,31 ha in ambito portuale 246,61 ha area di espansione (Piattaforma Europa)
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	989,69 ha di superficie totale ZLS; di cui: <ul style="list-style-type: none">• 447,31 ha in ambito Portuale• 246,61 ha area di espansione• 295,77 ha esterni all'ambito portuale
Superficie delle aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione	Non sono presenti aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione
Tipologia delle altre aree da escludere dalla ZLS	Eventuali esercizi commerciali / residenziali, da definire con il Comune di Livorno
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	425,11 ha di superficie complessiva; di cui: <ol style="list-style-type: none">1. 65,5 ha in ambito portuale (include aree private che hanno dismesso la loro attività e le aree di nuova edificazione previste dalle NTA del PRP)2. 246,61 ha in area di espansione3. 113 ha esterna all'ambito portuale, costituita da: (a) 71 ha di aree libere, dove è possibile intervenire



Tipologia superficie	Superfici (Ha)
	direttamente. Di queste: (i) 50 ha di aree libere insediabili soggette a limitazioni (area G3 - gravate da pericolosità idraulica PI3); (ii) 21 ha di aree libere insediabili ricadenti anche nel PIP Picchianti; (b) 42 ha di aree soggette a riqualificazione, in quanto sono presenti edifici e aree pertinenziali oggi dismessi non immediatamente operative

Fonte: Autorità portuale

3.3.2.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

Le aree da ricomprendere nella ZLS riguardano l'intera infrastruttura Porto con l'aggiunta delle aree retroportuali già individuate in sede di PRP come aree di interesse portuale, leggermente ampliate in sede di ripermimetrazione come si vede nella tavola ZLS.

Alle attuali aree ricomprese all'interno dell'ambito portuale (447,31 ha) si aggiunge l'area di futura espansione a mare dell'infrastruttura (246,61 ha della Piattaforma Europa), insieme ad un'area esterna all'infrastruttura porto (295,77 ha), per una superficie complessiva della ZLS di 989,69 ha.

L'obiettivo alla base della proposta delle aree delimitate dalla ZLS è incentivare la localizzazione di nuove strutture logistiche, incluse quelle di produzione leggera legata alla manipolazione usuale della merce, nonché favorire il mantenimento dell'attuale tessuto produttivo commerciale, creando al contempo condizioni che permettano una maggiore competitività delle imprese.

3.3.2.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Si escludono dalla ZLS elementi puntuali, rappresentati dagli esercizi commerciali e dalle aree residenziali presenti.

3.3.2.6. Aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

All'interno dell'infrastruttura Porto sono previsti nuovi insediamenti produttivi in un'area di 65,5 ha che includono aree private che hanno dismesso la loro attività e le aree di nuova edificazione previste dalle NTA del PRP, ed in un'area di espansione del porto di 246,61 ha.

All'esterno dell'ambito portuale sono previsti nuovi insediamenti produttivi in un'area di 113 ha, costituita da: (a) 71 ha di aree libere, dove è possibile intervenire direttamente; di queste, 50 ha di aree libere insediabili soggette a limitazioni (area G3 - gravate da pericolosità idraulica PI3) e 21 ha di aree libere insediabili ricadenti anche nel PIP Picchianti; (b) 42 ha di aree soggette a riqualificazione, in quanto sono presenti edifici e aree pertinenziali oggi dismessi non immediatamente operative.

Per quanto riguarda i dati relativi alle superfici disponibili per nuovi insediamenti della ZLS, si evidenzia che il dato riportato non può che essere approssimativo a causa sia della disponibilità di uno strumento urbanistico datato, che non permette di ottenere delle



informazioni/estrazioni aggiornate, sia per il fatto che ci troviamo di fronte ad un tessuto già edificato, solo in minima parte ancora da attuare all'interno soprattutto del PIP Picchianti, nonché per la presenza di aree al cospetto di tessuti edificati dismessi.

3.3.2.7. Dati quantitativi di riferimento

Per i dati di traffico 2017-2018 si rileva genericamente una crescita nelle diverse tipologie di traffico mentre per il biennio 2018-2019 i volumi di merci sono sostanzialmente invariati.

Da segnalare che dal 2017 compaiono i volumi dell'attività di manovra ferroviaria, attività che andrà sensibilmente ad aumentare nel futuro conseguentemente agli investimenti sull'infrastruttura mirati al potenziamento ferroviario e a un sistema incentivante volto a favorire i traffici intermodali.

Con lo sviluppo della I fase della Piattaforma Europa, si prevede un incremento sul traffico contenitori che dipenderà fortemente dagli accordi tra gli armatori e l'operatore economico che effettuerà l'investimento e realizzerà il nuovo Terminal e l'orizzonte temporale nel quale l'intervento verrà completato.

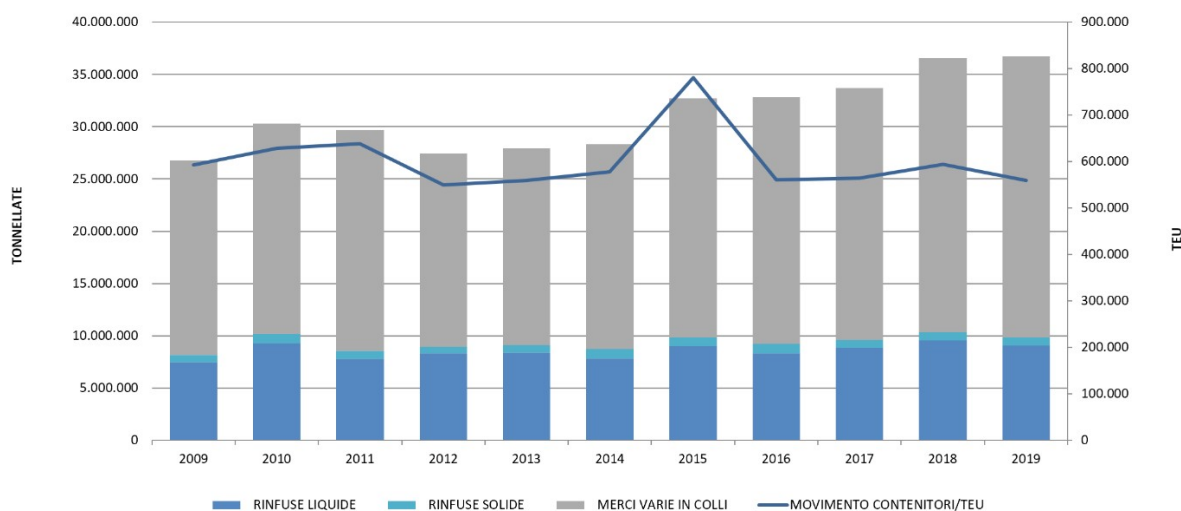
Tabella 35. Porto di Livorno – Movimento per tipologia di carico (ton)

ANNO	2018	2019	DIFF	DIFF%
TOTALE TONNELLATE	36.558.304	36.715.346	157.042	0,0
RINFUSE LIQUIDE	9.527.429	9.045.286	-482.143	-5,1
<i>Petrolio greggio</i>	<i>4.426.880</i>	<i>4.175.382</i>	<i>-251.498</i>	<i>-5,7</i>
<i>Prodotti raffinati</i>	<i>3.882.110</i>	<i>3.469.152</i>	<i>-412.958</i>	<i>-10,6</i>
<i>Gas liquefatti</i>	<i>414.807</i>	<i>427.934</i>	<i>13.127</i>	<i>3,2</i>
<i>Prodotti chimici</i>	<i>470.794</i>	<i>644.347</i>	<i>173.553</i>	<i>36,9</i>
<i>Altre rinfuse liquide</i>	<i>332.838</i>	<i>328.471</i>	<i>-4.367</i>	<i>-1,3</i>
RINFUSE SOLIDE	781.991	782.190	199	0,0
<i>Cereali</i>	<i>130.068</i>	<i>129.906</i>	<i>-162</i>	<i>-0,1</i>
<i>Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi</i>	<i>8.471</i>	<i>0</i>	<i>-8.471</i>	<i>-100,0</i>
<i>Carbone</i>	<i>26.635</i>	<i>17.326</i>	<i>-9.309</i>	<i>-35,0</i>
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	<i>47.384</i>	<i>42.567</i>	<i>-4.817</i>	<i>-10,2</i>
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	<i>324.304</i>	<i>339.917</i>	<i>15.613</i>	<i>4,8</i>
<i>Prodotti chimici</i>	<i>52.847</i>	<i>56.543</i>	<i>3.696</i>	<i>7,0</i>
<i>Altre rinfuse solide</i>	<i>192.282</i>	<i>195.931</i>	<i>3.649</i>	<i>1,9</i>
MERCI VARIE IN COLLI	26.248.884	26.887.870	638986	2,4
<i>In contenitori</i>	<i>8.538.918</i>	<i>9.142.346</i>	<i>603.428</i>	<i>7,1</i>
<i>Ro/ro</i>	<i>15.953.171</i>	<i>16.041.803</i>	<i>88.632</i>	<i>0,6</i>
<i>Altre merci varie</i>	<i>1.756.795</i>	<i>1.703.721</i>	<i>-53.074</i>	<i>-3,0</i>
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	593.721	559.515	-34.206	-5,8
<i>Pieni</i>	<i>462.487</i>	<i>423.473</i>	<i>-39.014</i>	<i>-8,4</i>
<i>Vuoti</i>	<i>131.234</i>	<i>136.042</i>	<i>4.808</i>	<i>3,7</i>
di cui TEU "trasbordati"	154.303	230.318	76.015	49,3

Fonte: Autorità portuale



Grafico 15. Movimentazione merci nel porto di Livorno (2009-2019)



Fonte: Autorità portuale

3.3.2.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Nell'area portuale di Livorno operano³⁶:

- 21 concessionari (Elenco concessioni 2016 – art. 18 legge 84-1994)
- 3 “articoli 16 puri”: sono cioè le imprese non titolari di alcuna concessione e autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 comma 1 della legge 84/94. Sono: Seatrag; Uniport e CPL.
- 16 imprese già concessionarie e autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali (Fratelli Bartoli; Cilp; Atlas; Neri; Lorenzini; Sintermar; Tozzi; Sealiv; SDT; Mediterranea Trasporti; TCO; TDT; LTM; Grandi Molini; Silos e Magazzini del Tirreno; Livorno Reefer Terminal).
- 8 imprese autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali (sono da riferirsi servizi portuali quelli accessori, complementari rispetto al ciclo delle operazioni portuali). Si tratta dei soggetti seguenti: Interepairs Nord; CPL; Bettarini; Coremas Polairs Italia; Trasportatori Portuali Riuniti; Corpo Vigili Giurati; CPM e CAF.
- 438 imprese (dati aggiornati ad agosto 2017) che forniscono servizi alle navi, alle merci e/o ai passeggeri all'interno del porto di Livorno e che sono soggette alla vigilanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, ai sensi dell'Articolo 68 del Codice della Navigazione e che devono essere iscritte in apposito registro.

3.3.2.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

Il porto di Livorno è oggetto di considerevoli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale. L'importo totale dei lavori, in corso di realizzazione o previsti, è di 1.162,40 Meuro, di cui

³⁶ Fonte: www.portialtotirreno.it



380,40 Meuro sono stati già stanziati. Per la realizzazione della nuova Darsena Europa (Fase 1 e 2) le risorse già stanziati (295 Meuro) sono state messe a disposizione dalle Regione Toscana, dal CIPE o provengono da accantonamenti AdSP-MTS mentre per il reperimento dei restanti 750 Meuro si farà ricorso al project financing. Gli altri interventi saranno finanziati facendo ricorso a mutui BEI o a risorse proprie. La conclusione delle opere è prevista per l'anno 2026, con l'ultimazione della fase 2 della realizzazione della Nuova Darsena Europa.

Tabella 36. Porto di Livorno: Interventi in corso di realizzazione e programmati

n.	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione		
		Costo totale	Risorse stanziati	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazione gare	Stima ultimazione
1	Realizzazione Nuova Darsena Europa - Fase 1	845,00	295,00	550,00	progettaz. definitiva avviata	no	2024
2	Realizzazione Nuova Darsena Europa – Fase 2 Realizzazione terminal Ro-Ro	200,00		200,00	da avviare	no	2026
si	Costruzione nuovo magazzino per cellulosa Zona M-K	10,50	10,50		ultimata	prevista per dic-20	giu-22
4	Costruzione del nuovo Border Control Post/Posto di Controllo Frontaliero	12,50	12,50		ultimata	prevista per nov-20	dic-21
5	Consolidamento banchina Grandi Molini	5,00	5,00		conclusione prevista mag - 2021	prevista per mag-22	dic-23
6	Costruzione di un cunicolo per gasdotti e oleodotti (Il Lotto)	2,40	2,40		conclusione prevista nov-20	prevista per set-21	set-22
7	Completamento Microtunnel	6,50	6,50		esecutiva	si	si
8	Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco Il lotto	13,00	13,00	-	ultimata	appalto integrato previsto per gen-22	dic-23
9	Porto Nuovo fascio ferroviario - Lavori I lotto	1,50	1,50	-	prevista tra ott. 2020 apr-21	prevista entro nov-21	dic-22
10	Interventi straordinaria manutenzione diga curvilinea	32,00	-	32,00	fine progetto esecutivo entro dic-20	prevista entro 2° sem 2021	dic-24
11	Dragaggio Canale di accesso e approfondimento Molo Italia Lato Nord	7,00	7,00	-	da avviare	no	nd
12	Resecuzione calata Orlando e Accosto 55	27,00	27,00	-	ultimazione entro giu-20	prevista per set-22	dic-25
Totale		1.162,40	380,40	782,00			

Fonte: Autorità portuale



Appendice – La movimentazione delle merci nel porto di Livorno (2009-2019)

Tabella 37. Porto di Livorno

ANNO	2009	2012	2015	2016	2017	2018	2019	DIFF% 2018 - 2019
TOTALE TONNELLATE	26.766.481	27.418.024	32.712.473	32.815.851	33.702.171	36.558.304	36.715.346	0,4
RINFUSE LIQUIDE	7.473.857	8.313.501	8.975.429	8.362.816	8.835.225	9.527.429	9.045.286	-5,1
<i>Petrolio greggio</i>	3.345.960	3.998.815	4.448.620	3.822.719	4.195.741	4.426.880	4.175.382	-5,7
<i>Prodotti raffinati</i>	2.688.997	2.943.353	3.251.642	3.472.739	3.561.718	3.882.110	3.469.152	-10,6
<i>Gas liquefatti</i>	422.823	448.469	425.002	430.732	425.312	414.807	427.934	3,2
<i>Prodotti chimici</i>	293.875	429.143	398.689	434.341	423.283	470.794	644.347	36,9
<i>Fertilizzanti</i>	0	0	0	-	-	-	-	
<i>Altre rinfuse liquide</i>	722.202	493.721	451.476	202.285	229.171	332.838	328.471	-1,3
RINFUSE SOLIDE	682.285	638.690	847.322	831.615	757.048	781.991	782.190	0,0
<i>Cereali</i>	212.102	155.411	133.708	124.086	146.778	130.068	129.906	-0,1
<i>Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi</i>	3.770	0	0	0	0	8.471	0	-100,0
<i>Carbone</i>	41.953	14.092	0	4.840	16.261	26.635	17.326	-35,0
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	49.773	28.705	50.188	62.551	45.277	47.384	42.567	-10,2
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	301.842	260.468	372.730	357.802	348.130	324.304	339.917	4,8
<i>Fertilizzanti</i>	48.136	61.161	58.671	-	-			
<i>Prodotti chimici</i>	1.611	23.057	4.785	61.439	35.237	52.847	56.543	7,0
<i>Altre rinfuse solide</i>	23.098	95.796	227.240	220.897	165.365	192.282	195.931	1,9
MERCI VARIE IN COLLI	18.610.339	18.465.833	22.889.722	23.621.420	24.109.898	26.248.884	26.887.870	2,4
<i>In contenitori</i>	6.881.139	6.494.644	8.896.191	9.196.116	8.027.301	8.538.918	9.142.346	7,1
<i>Ro/ro</i>	9.606.822	9.827.531	11.373.082	12.413.062	14.420.456	15.953.171	16.041.803	0,6
<i>Altre merci varie</i>	2.122.378	2.143.658	2.620.449	2.012.242	1.662.141	1.756.795	1.703.721	-3,0
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	592.050	549.047	780.874	560.189	563.944	593.721	559.515	-5,8
<i>Pieni</i>	453.301	419.463	607.624	424.578	430.059	462.487	423.473	-8,4
<i>Vuoti</i>	138.749	129.584	173.250	135.611	133.885	131.234	136.042	3,7
<i>di cui TEU "trasbordati"</i>	55.846	26.506	196.474	240.286	170.141	154.303	230.318	49,3
Movimento veicoli/numero	312.427	303.692	341.297	nd	nd	nd	nd	nd
Movimento veicoli/mt. Lineari	3.934.657	3.700.174	4.228.033	nd	nd	nd	nd	nd



3.3.3. Il Porto di Piombino

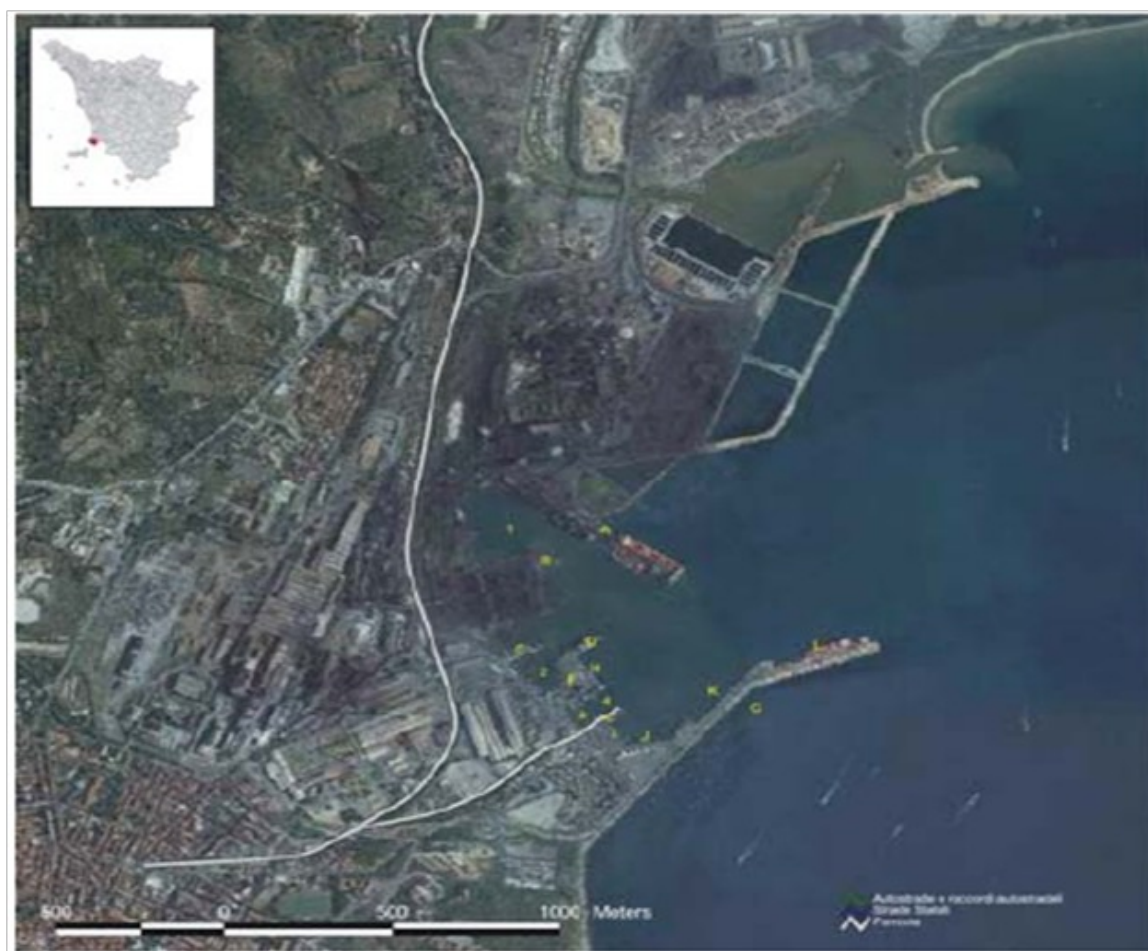
3.3.3.1. Descrizione dell'Infrastruttura

Il Porto di Piombino, classificato come porto di II categoria II classe ai sensi degli artt. Del T.U. 16/7/1884 n° 2518, è localizzato lungo le coste della Toscana sul versante nord del Golfo di Follonica.

L'assetto funzionale attuale dello scalo è in gran parte condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte nelle zone limitrofe al porto. In questi ultimi anni all'originaria destinazione, rivolta quasi esclusivamente ai traffici di prodotti siderurgici, si è aggiunta e sta crescendo una forte richiesta di banchine da destinare a traffici di merci varie e di rinfuse.

Oggi, pertanto, Piombino si presenta come porto a vocazione specifica, proponendosi all'attenzione dei mercati interni e internazionali per i traffici commerciali ed industriali, per il forte interscambio di traffici Ro/Ro con l'Isola d'Elba e la Sardegna e per l'elevato numero di passeggeri, conseguenza dello sviluppo turistico dell'Isola d'Elba.

Figura 9. Porto di Piombino



Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità



Il porto di Piombino inoltre fornisce anche il 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.

Il PRP di Piombino approvato nel 2013 prevede quattro interventi di grande scala:

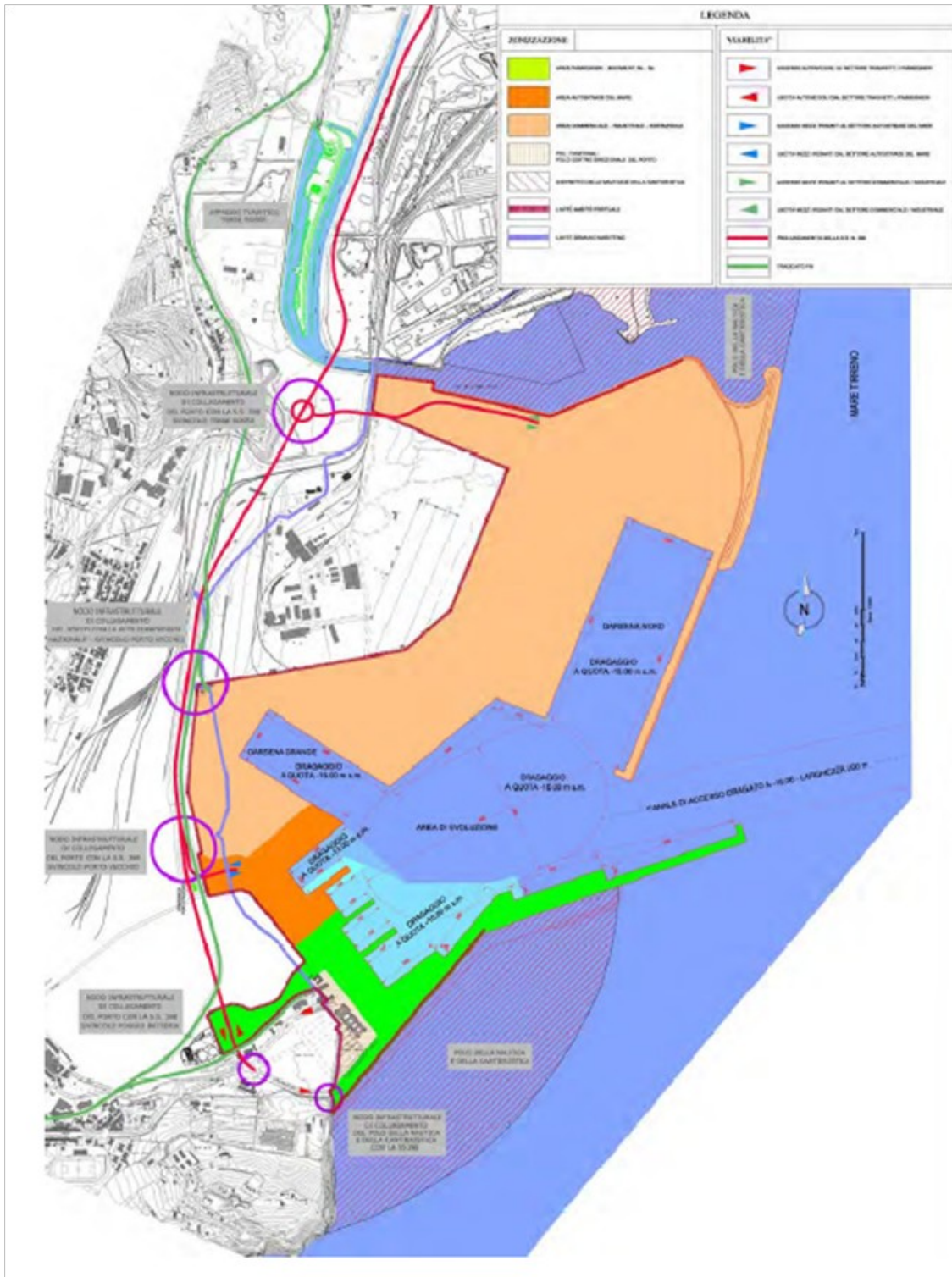
1. estensione delle banchine nella zona nord-orientale, con inserimento di un molo di sottoflutto ad andamento curvilineo e creazione di una vasta darsena (Darsena Nord) addossata al molo di sottoflutto, di dimensioni in pianta 300x700 m²;
2. ampliamento dei terrapieni a servizio degli attracchi per navi ro-ro pax ed adeguamento statico delle strutture di banchinamento;
3. prolungamento del molo Batteria;
4. realizzazione all'esterno dell'attuale molo di sopraflutto (molo Batteria) e in corrispondenza della foce del Cornia vecchio di due strutture portuali polifunzionali (Polo della Nautica e della Cantieristica) all'interno delle quali verranno collocate le strutture portuali dedicate alla flotta peschereccia (sezione pesca) ed alla flotta delle imbarcazioni di servizio degli operatori portuali (sezione darsena di servizio).

Inoltre, nel PRP è definita la localizzazione delle funzioni come da figura che segue.

Al PRP è subito seguito un ATF che prevede l'approfondimento da quota -15.00 a quota -20.00 m s.m.m. dei fondali della Darsena Nord e della porzione dell'area di evoluzione interna adiacente il suo ingresso, nell'approfondimento da quota -16.00 a quota -20.00 m s.m.m. dei fondali del canale di accesso, nella diversa configurazione del suddetto canale e nell'accorciamento ed allargamento del molo di sottoflutto (molo nord). Nessuna modifica viene invece introdotta alla configurazione planimetrica delle altre opere previste dal Piano, alle quote dei fondali della restante porzione del bacino portuale ed alla suddivisione funzionale del porto.



Figura 10. Aree, collegamenti, strutture e servizi del Porto di Piombino



Di seguito le caratteristiche degli attracchi disponibili.

Tabella 38. Porto di Piombino – Banchine: dimensioni e caratteristiche uso funzionale

Nome della banchina	Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Profondità (m)	Caratteristiche dell'uso funzionale
Diga Foranea: • Molo Batteria • Giuseppe Pecoraro (ex Alto Fondale)	285 275	22 25	7,50 13,00	Ormeaggio preferenziale utilizzato da navi RO-RO in servizio giornaliero da/per la Sardegna. La banchina Giuseppe Pecoraro viene impiegata per traffici commerciali.
Banchina Trieste	135	20	7,30	Ormeaggio utilizzato da navi LO-LO convenzionali, da navi RO-RO e da navi portarinfuse.
Banchina Premuda	75	-	6,50	Provvista di tre scivoli, è l'ormeaggio preferenziale per navi traghetto da/per l'isola d'Elba.
Pontile Elba	75	20	7,50	Utilizzato su due lati per navi da/per l'isola d'Elba.
Dente Nord Capitaneria	85	10	8,00	Ormeaggio preferenziale utilizzato da navi traghetto da/per l'isola d'Elba. Occasionalmente utilizzato da navi RO-RO solo in caso di forte vento di traversia e risacca in porto.
Banchina Marinai d'Italia	125	50	9,00	Impiegata per traffici commerciali. Banchina dimensionata per un fondale pari a -10.00 m.s.m.
Pontile Magona: • Magona Sud • Magona Nord	104 155	25 25	8,50 8,00	Pontile ad esclusivo uso LO-LO che imbarcano e sbarcano prodotti siderurgici, rinfuse secche, merci varie. Attrezzato con gru su rotaia di portata max 25 ton.
Darsena Lucchini	115	-	5,00	Corredata da binari ferroviari e una gru elettrica con braccio retrattile della portata di 16 ton.
Pontile Lucchini lato Sud	470	25	9,15	Pontile ad esclusivo uso della Lucchini. Dotato di binari ferroviari collegati con lo stabilimento e allacciati alla rete FFSS. Due gru elettriche a bracci retrattili della portata di 16 ton e scaricatori elettrici a carro ponte con braccio alzabile e tramogge della portata di 35 ton cadauna.
Pontile Lucchini lato Nord	270	25	11,80	

Fonte: Autorità portuale

Con il nuovo PRP, l'Autorità Portuale ha 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.

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi al nuovo assetto del PRP comprensivo del relativo ATF.

Tabella 39. Porto di Piombino: le strutture attuali e le previsioni del PRP/ATF

Descrizione struttura	Situazione attuale	Nuovo P.R.P. e A.T.F.
Lunghezza banchine	2.300 m	5.750 m
Aree portuali	300.000 m ²	1.090.000 m ²
Fondali banchine commerciali	8-13 m	13-15 m; 13-15-20 m
Canali di accesso	13 m	20 m

(fonte: <https://www.portaltotirreno.it>)



Oggi le opere previste dal PRP sono già state in gran parte realizzate offrendo al mercato una superficie utile di circa 400.000 mq e circa 3,5 Km di banchine con fondali che variano dai 6 ai 20 metri.

3.3.3.2. I collegamenti esistenti

Il porto di Piombino è collocato a breve distanza dalle infrastrutture del Corridoio Plurimodale Tirrenico ed è quindi collegato con le principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali. Le aree portuali sono infatti connesse alla grande viabilità della Strada Statale 398 e dalla S.G.C. Variante Aurelia. I collegamenti con gli itinerari nazionali ed europei sono garantiti dal Corridoio Toscana - Lazio (E 80) e dal Corridoio dei due mari Toscana, Umbria, Marche (E 78).

Per quanto riguarda il sistema ferroviario la linea Piombino Marittima - Campiglia è collegata alla linea Genova - Pisa - Roma e quindi all'Itinerario E 80 la Coruna - Narbonne - Ventimiglia - Roma con diramazioni a Pisa per Firenze - Lucca - Pistoia e Bologna. A Sarzana, attraverso la linea pontremolese, si collega alla direttrice del Brennero, attraversando il bacino produttivo della Pianura Padana, mentre a Grosseto si connette alla linea Siena - Chiusi.³⁷

La previsione del prolungamento della SS 398, che costituisce la connessione diretta tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico, è presente ormai da decenni nella pianificazione urbanistica e territoriale del Comune, della Provincia e della Regione, essendo riconosciuta come indispensabile per il funzionamento e lo sviluppo del porto, nonché per la riqualificazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali della città che risulta tuttora interessata dagli ingenti flussi di traffico (leggero e pesante) in transito per il porto stesso.

La Società Autostrade Tirrenica (SAT) ha elaborato il progetto preliminare del tracciato stradale, in stretto coordinamento con i percorsi ferroviari necessari per un adeguato collegamento con il porto, che ricalca essenzialmente il corridoio infrastrutturale individuato dal PRG vigente del Comune, e successivamente dal P.S. d'Area.

La progettazione dell'opera è stata piuttosto complessa essendo gran parte del tracciato interno all'ambito industriale (Lucchini e Magona) e dovendo pertanto trovare soluzione alle numerose interferenze impiantistiche ed infrastrutturali.

In particolare, è previsto il prolungamento della strada statale n. 398 fino al Gagno, dove si separa il traffico pesante (verso le aree industriali e il porto commerciale) da quello leggero (verso la città e il porto passeggeri). Quest'ultimo viene incanalato su un tracciato che recupera la strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona in corrispondenza di Poggio Batteria. In affiancamento a questa nuova strada corre anche la nuova linea ferroviaria.

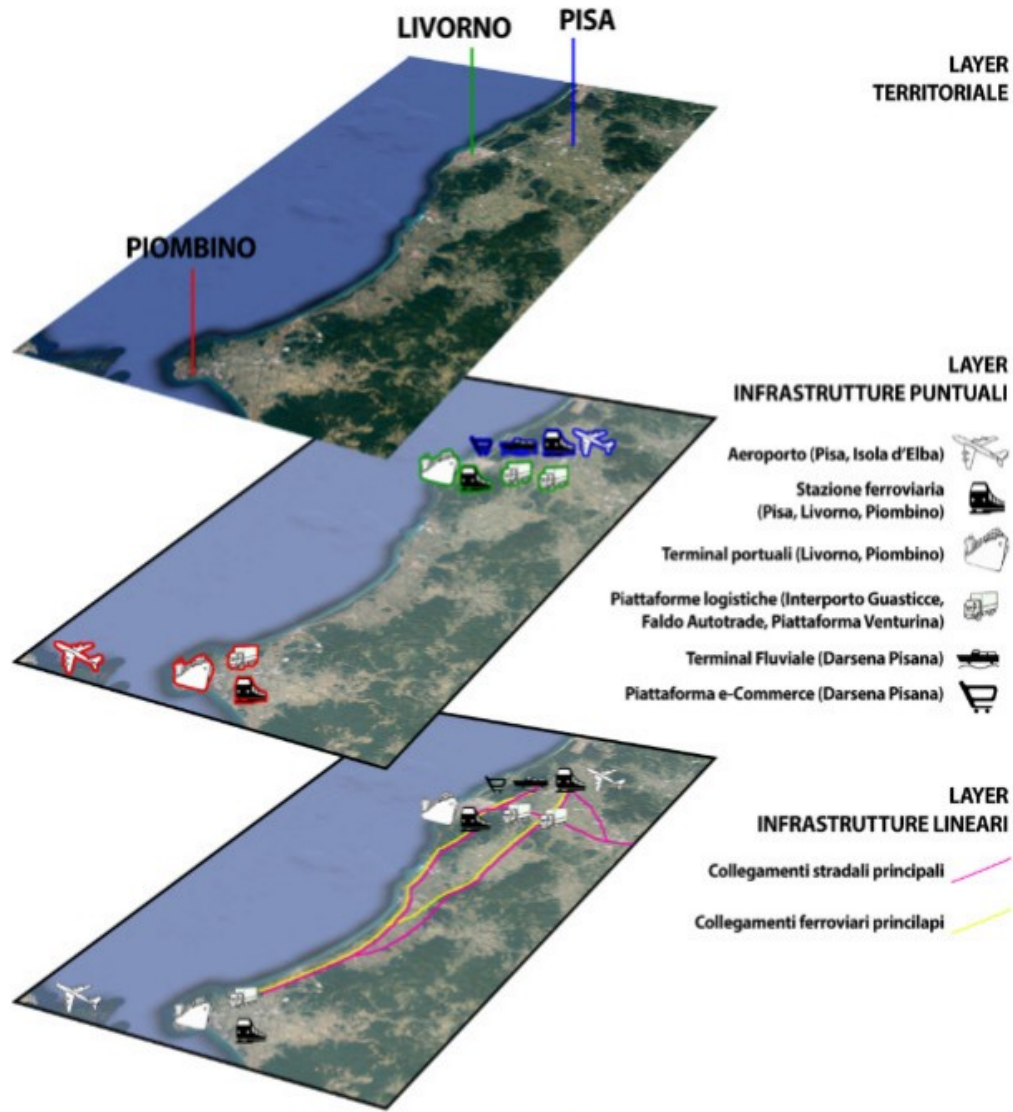
Lungo il tracciato della S.S. 398 sono stati previsti n° 3 svincoli per l'accesso alle aree portuali: uno per ciascuna sezione funzionale.

³⁷ Fonte: <http://www.ap.piombinoelba.it/it/piombino/collegamenti.html>.



L'area industriale/siderurgica del porto verrà servita attraverso lo svincolo Terre Rosse, l'area Autostrade del Mare verrà servita attraverso lo svincolo di Portovecchio mentre l'area portuale riservata al traffico traghetti verrà servita attraverso lo svincolo di Poggio Batteria.

Figura 11. Porto di Piombino: Layer territoriale, infrastrutture puntuali e lineari



In questo modo i traffici stradali da/per le tre aree portuali funzionalmente distinte potranno immettersi/provenire in modo razionale direttamente dalla S.S. 398 separatamente, senza quindi interferenze reciproche nei relativi gates di entrata/uscita, e senza ripercussioni sulla viabilità di accesso alla città eliminando quindi gli attuali inconvenienti.

Contemporaneamente al progetto del prolungamento della S.S. 398 è stata eseguita da parte dei tecnici di Ferrovie dello Stato (RFI) la verifica degli aspetti ferroviari, in relazione alle variazioni che devono essere apportate ai tracciati esistenti per le interconnessioni con la nuova viabilità di accesso al porto, per dotare le nuove banchine portuali di nuovi e diretti collegamenti ferroviari.



In particolare per quanto riguarda gli interventi sulle strutture esistenti nel tratto della linea FS Campiglia Piombino, prima dell'ingresso nella stazione di Porto Vecchio, per consentire il passaggio della S.S. 398, è stato previsto lo spostamento del fascio binari esistente, mentre per quanto riguarda i collegamenti del porto è stata prevista la realizzazione di due binari ferroviari di raccordo dei quali uno a servizio della sezione commerciale-industriale-siderurgica del porto, l'altro a servizio della sezione dedicata alle Autostrade del mare. All'interno delle aree portuali, dietro alle nuove banchine operative, è stata prevista la realizzazione di fasci binari per la composizione dei convogli e/o per la sosta dei carri in attesa del loro carico/scarico.

Per quanto riguarda invece il collegamento ferroviario della sezione traghetti questa verrà garantita, solo per i passeggeri, dall'attuale linea collegata con la stazione di Piombino che termina nella Stazione esistente dietro al Piazzale Premuda.

3.3.3.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

Lo stato di attuazione dell'infrastruttura e le prospettive di ampliamento sono riportate nella tabella che segue.

Tabella 40. Porto di Piombino: le superfici dell'infrastruttura e le aree della ZLS

Tipologia superficie	Superfici (ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	115,91 ha in ambito portuale 27,46 ha area ampliamenti
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	886,59 ha di superficie totale ZLS; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 115,91 ha in ambito portuale • 27,46 ha area ampliamenti • 743,22 ha esterna all'ambito portuale
Superficie delle aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione	Non sono presenti aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione
Tipologia delle altre aree da escludere dalla ZLS	Eventuali esercizi commerciali /residenziali, da definire con il Comune di Piombino
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	300,66 ha complessivi; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 76,46 ha in ambito portuale, di cui: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49 ha, area di ampliamento già realizzata ✓ 27,46 ha, area per nuovi ampliamenti • 224,2 ha esterna all'ambito portuale; di cui: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 143,5 ha in ambito comunale (ricomprende le aree libere su PIP approvato e aree insediabili previa presentazione di piano urbanistico attuativo) ✓ 80,7 ha dell'area vincolata all'attuazione del piano industriale di Aferpi

Fonte: Autorità portuale

3.3.3.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

Le aree da ricomprendere nella ZLS riguardano l'intera infrastruttura Porto con l'aggiunta di alcune aree retroportuali per una superficie complessiva di 886,59 ha. Alle attuali aree



ricomprese all'interno dell'ambito portuale (115,91 ha) si aggiunge l'area di possibile ampliamento dell'infrastruttura portuale (27,46 ha) e l'area esterna all'ambito portuale (743,22 ha).

3.3.3.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Si escludono dalla ZLS elementi puntuali, rappresentati dagli esercizi commerciali e dalle aree residenziali presenti.

3.3.3.6. Aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

All'interno dell'infrastruttura Porto sono previsti nuovi insediamenti produttivi in un'area di ampliamento già realizzata (49 ha) ed in un'area di nuovo ampliamento dello scalo (27,46 ha). Anche all'esterno dell'infrastruttura portuale sono previsti nuovi insediamenti produttivi in un'area di 143,5 ha in ambito comunale, che ricomprende le aree libere su PIP approvato e aree insediabili previa presentazione di piano urbanistico attuativo, ed in una seconda area di 80,7 ha vincolata all'attuazione del piano industriale di Aferpi. La superficie complessivamente disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS di Piombino è di 300,66 ha.

3.3.3.7. Dati quantitativi di riferimento

Piombino, nonostante la crisi nella siderurgia, resta 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.

Tabella 41. Porto di Piombino: Movimento per tipologia di carico (ton)

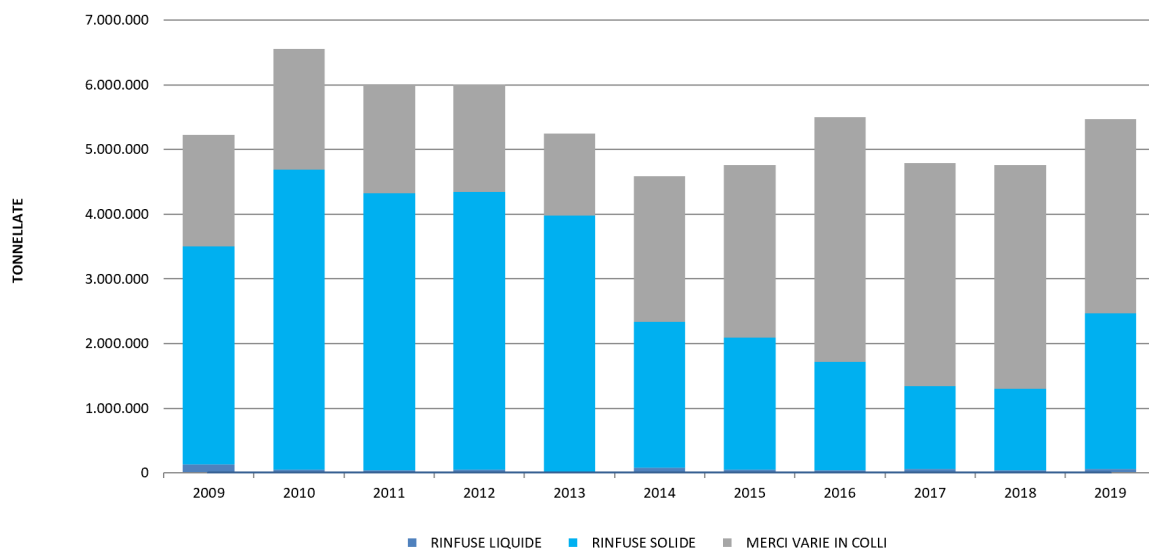
ANNO	2018	2019	DIFF	DIFF%
TOTALE TONNELLATE	4.759.912	5.466.146	706.234	14,8
RINFUSE LIQUIDE	34.846	62.551	27.705	79,5
<i>Prodotti raffinati</i>	27.825	20.052	-7.773	-27,9
<i>Prodotti chimici</i>	3.000	10.000	7.000	233,3
<i>Altre rinfuse liquide</i>	4.021	32.499	28.478	708,2
RINFUSE SOLIDE	1.266.299	2.401.775	1.135.476	89,7
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	924.372	1.427.257	502.885	54,4
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	253.120	891.848	638.728	252,3
<i>Altre rinfuse solide</i>	88.807	82.670	-6.137	-6,9



ANNO	2018	2019	DIFF	DIFF%
MERCI VARIE IN COLLI	3.458.767	3.001.820	-456.947	-13,2
<i>Ro/ro</i>	3.455.732	2.948.482	-507.250	-14,7
<i>Altre merci varie</i>	3.035	53.338	50.303	1657,4

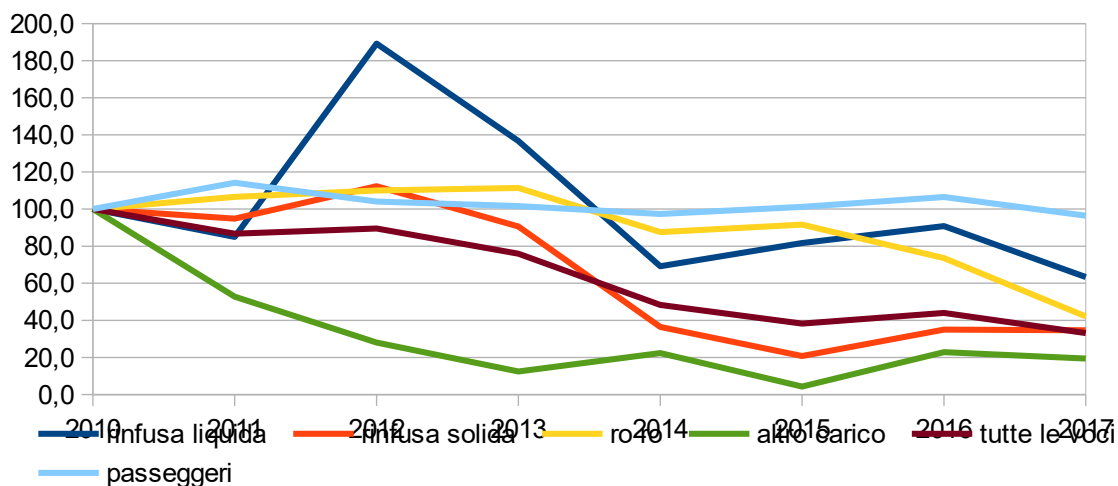
Fonte: Autorità portuale

Grafico 16. Movimentazione merci nel porto di Piombino (2009-2019)



Fonte: Autorità Portuale

Grafico 17. 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.



3.3.3.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Oltre agli insediamenti siderurgici contigui al porto, operano oltre 20 imprese specializzate prevalentemente nella logistica. Operatori nella maggioranza dei casi con sede in Toscana.

3.3.3.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

Al porto di Piombino è stata riconosciuta la 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 necessità 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.

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 Meuro, 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 23 Meuro) e alla nuova strada di ingresso al porto (stralcio strada 398 svincolo Gagno - Terre rosse, dal costo di 18,5 Meuro). D'altra parte, un ulteriore contributo straordinario è stato destinato dalla Regione all'Autorità di Sistema Portuale con la finanziaria regionale 2016 (3 Meuro 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. 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 Meuro. 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.

Nella tabella seguente vengono riportati gli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e che si intendono realizzare nell'arco dei prossimi cinque anni nel porto.

Dei complessivi 351 Meuro stimati per la realizzazione delle opere circa il 72% sono già stati stanziati e quattro interventi che si propongono per l'inserimento nella ZLS sono già stati ultimati. Si stima che le opere saranno ultimate nei prossimi due anni fatta eccezione per la bretella di collegamento tra l'autostrada A12 e il porto per la cui realizzazione si prevedono 4 anni di lavori a partire dal 2021.



Tabella 42. Porto di Piombino: interventi in corso di realizzazione e programmati

n.	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione		
		Costo totale	Risorse stanziat e	Risorse da reperire	Stato della progettazion e	Aggiudicazion e gare	Stima ultimazione
1	SS 398 "Via Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino – LOTTO 1 – Svincolo di Geodetica - Gagno	83,09	83,09	-	Progetto esecutivo in approvazione	gara prevista inizio 2021	Stimati 4 anni di lavori
2	Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale	88,79	88,79	-	conclusa	conclusa	concluso
3	Raccordo e Prolungamento del molo Batteria	17,60	17,60	-	conclusa	conclusa	concluso
4	Nuova strada di accesso al porto di Piombino (Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse)	14,40	14,40	-	Progetto definitivo	si	In corso di realizzazione
5	Realizzazione della banchina interna darsena nord e relativo piazzale	19,86	19,86	-	conclusa	conclusa	concluso
6	Rifiorimento scogliera Molo Batteria I Fase	1,85	1,85	-	conclusa	conclusa	concluso
7	Rifiorimento scogliera Molo Batteria II Fase	3,75	3,75	-	Progetto esecutivo	in corso	prevista dic-20
8	Interventi connessi al nuovo PRP e/o all'APQ del 13/08/2013 e all'APQ del 24.04.14 per la realizzazione di un'area per la logistica/industriale del porto	22,75	22,75	-	Progetto esecutivo	in corso	prevista nov-20
9	Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale - Banchina Ovest della Darsena Nord - I lotto funzionale	31,50	-	31,50	Progetto definitivo in ultimazione	prevista set-ott-20	mar-apr-21
10	Interventi infrastrutturali in attuazione del nuovo PRP - Completamento delle dighe di sovrappiutto e sottopiutto	8,60	-	8,60	Progetto definitivo in corso	prevista dic-20	prevista giu-21
11	Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica con efficientamento energetico	7,20	-	7,20	Progetto Preliminare	prevista apr-mag-21	prevista set-21
12	Prolungamento SS398 - Bretella di Piombino - Tratto 2 Gagno – Porto	50,00	-	50,00	Studio di Fattibilità in corso	no	no
13	Nuovo raccordo ferroviario I banchinamento	2,12	2,12	-	Progetto Preliminare	no	prevista nel 2022
Totale		351,51	254,21	97,30			

Fonte: Autorità portuale



3.3.3.10. Appendice: la movimentazione delle merci nel porto di Piombino (2009-2019)

Tabella 43. Porto di Piombino

ANNO	2009	2012	2015	2016	2017	2018	2019	DIFF	DIFF% 2018-2019
TOTALE TONNELLATE	5.220.828	6.006.696	4.761.393	5.497.731	4.787.206	4.759.912	5.466.146	706.234	14,8
RINFUSE LIQUIDE	126.028	52.567	45.150	44.125	58.469	34.846	62.551	27.705	79,5
<i>Petrolio greggio</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti raffinati</i>	14.735	0	25.400	37.325	39.659	27.825	20.052	-7.773	-27,9
<i>Gas liquefatti</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti chimici</i>	0	38.150	2.700	1.800	18.810	3.000	10.000	7.000	233,3
<i>Fertilizzanti</i>	0	0	0	-	-	-	-	-	-
<i>Altre rinfuse liquide</i>	111.293	14.417	17.050	5.000	0	4.021	32.499	28.478	708,2
RINFUSE SOLIDE	3.377.830	4.286.323	2.047.461	1.666.263	1.276.898	1.266.299	2.401.775	1.135.476	89,7
<i>Cereali</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Carbone</i>	738.463	806.214	56.100	27.800	6.000	0	0	0	0,0
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	2.405.030	3.103.763	1.148.677	1.334.812	869.258	924.372	1.427.257	502.885	54,4
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	100.005	370.063	839.208	240.949	314.517	253.120	891.848	638.728	252,3
<i>Fertilizzanti</i>	6.158	0	0	-	-	-	-	-	-
<i>Prodotti chimici</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Altre rinfuse solide</i>	128.174	6.283	3.476	62.702	87.123	88.807	82.670	-6.137	-6,9
MERCI VARIE IN COLLI	1.716.970	1.667.806	2.668.782	3.787.343	3.451.839	3.458.767	3.001.820	-456.947	-13,2
<i>In contenitori</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Ro/ro</i>	1.276.995	952.500	2.648.541	3.771.424	3.407.974	3.455.732	2.948.482	-507.250	-14,7
<i>Altre merci varie</i>	439.975	715.306	20.241	15.919	43.865	3.035	53.338	50.303	1657,4
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Pieni</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Vuoti</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
di cui TEU "trasbordati"	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Movimento veicoli/numero	1.052.418	902.672	982.355	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Movimento veicoli/mt. Lineari	0	0	0	nd	nd	nd	nd	nd	nd





3.3.4. Il Porto di Portoferraio

3.3.4.1. Descrizione dell'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.

Figura 12. Porto di Portoferraio



Fonte: AdSP Mar Tirreno Settentrionale

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 centro 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 soluzione 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.

Figura 13. Porto di Portoferraio e contesto urbano



(fonte: <https://www.tuttocitta.it/mappa/portoferraio>)

Oggi Portoferraio si sviluppa su una superficie di circa 60.000 mq ed offre circa 1,5 Km di banchine con fondali che variano dai 5 ai 10 metri.

3.3.4.2. I collegamenti esistenti

I collegamenti principali sono via mare dal Porto di Piombino tramite un servizio di traghetti proposti da più operatori. La tratta Piombino-Portoferraio dura poco più di un'ora, solitamente un'ora ed un quarto, mentre con l'aliscafo (solo passeggeri) la corsa dura circa 30 minuti.

In estate i servizi sono maggiori (circa 1 corsa ogni 30 minuti) ed opera anche con una linea che collega **Portoferraio a Bastia** la cui tratta dura circa 1 ora e 30 minuti.



Tabella 44. 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

3.3.4.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

L'area portuale di Portoferraio si sviluppa su una superficie di oltre 60.000 mq ed offre circa 1,5 Km di banchine con fondali che variano dai 5 ai 10 metri.

Tabella 45. Porto di Portoferraio: le superfici dell'infrastruttura e le aree della ZLS

Tipologia superficie	Superficie (ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	6,19 ha in ambito portuale
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	54,90 ha; di cui <ul style="list-style-type: none"> • 6,19 ha in ambito portuale • 48,71 ha esterna all'ambito portuale
Superficie delle aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione	Non sono presenti aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione
Tipologia delle altre aree da escludere dalla ZLS	Eventuali esercizi commerciali /residenziali
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	0,45 ha esterna all'ambito portuale; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 0,17 ha, PIP "antiche saline" • 0,28 ha, proprietà comunale

Fonte: Autorità portuale

3.3.4.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

Le aree da ricomprendere nella ZLS riguardano l'intera infrastruttura Porto (6,19 ha) con l'aggiunta di alcune aree retroportuali (48,71 ha), per una superficie complessiva della ZLS di 54,90 ha.

3.3.4.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Si escludono dalla ZLS elementi puntuali, rappresentati dagli esercizi commerciali e dalle



aree residenziali presenti.

3.3.4.6. Le aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

Le aree disponibili per insediamenti produttivi di Portoferraio sono localizzate all'esterno dell'area portuale e consistono in 0,45 ha; di cui, 0,17 ha del PIP "antiche saline" e 0,28 ha di proprietà comunale. L'area è caratterizzata dalla presenza di capannoni che ospitano attività produttive in parte colpite dalla crisi economica.

3.3.4.7. Dati quantitativi di riferimento

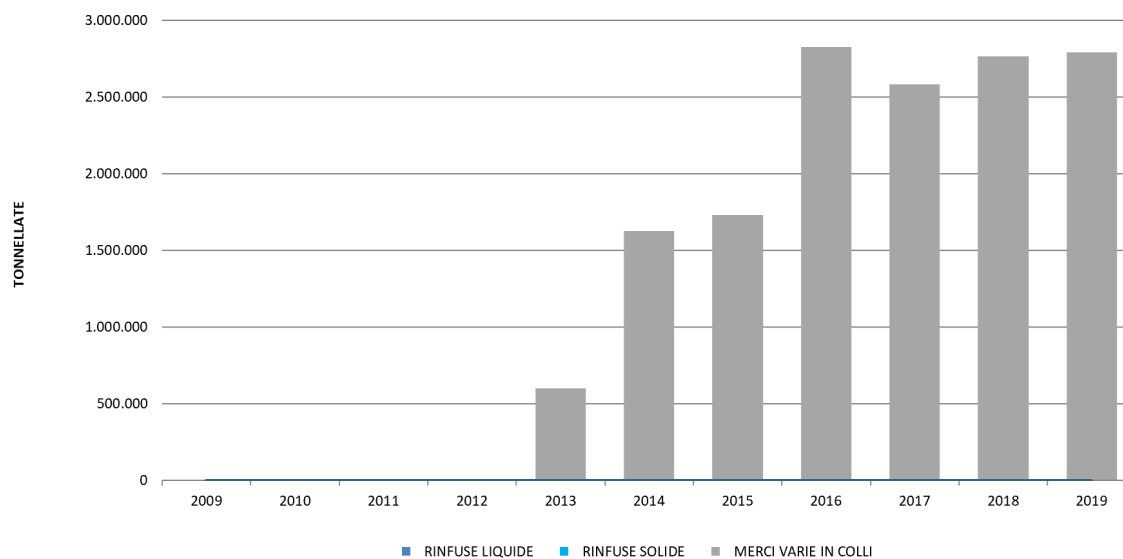
I dati disponibili mettono insieme quelli dei tre porti presenti nell'Isola d'Elba.

Tabella 46. Porti di Portoferraio/Rio Marina/Cavo - Movimento per tipologia di carico (ton)

ANNO	2019	2018	DIFF	DIFF%
MERCI VARIE IN COLLI	2.791.734	2.762.846	28.888	1,0
<i>In contenitori</i>	0	0	0	
<i>Ro/ro</i>	2.791.734	2.762.846	28.888	1,0
<i>Altre merci varie</i>	0	0	0	

Fonte: Autorità Portuale

Grafico 18. Movimentazione merci nel porto di Portoferraio (2009-2019)



Fonte: Autorità Portuale

3.3.4.8. Le caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Oltre alle attività ed ai servizi per i passeggeri, nell'area dell'infrastruttura operano imprese specializzate nella logistica.



3.3.4.9. Interventi infrastrutturali in corso e programmati

Nell'attesa di procedere all'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Portoferraio (il Piano vigente è datato al 1959), l'Autorità Portuale ha predisposto un adeguamento tecnico - funzionale al PRP vigente, che consiste in 3 interventi infrastrutturali:

1. l'ampliamento della banchina alla radice del molo 1 che rappresenta una soluzione al miglioramento della capacità di incolonnamento e un adeguato raccordo con il porto turistico nell'area ESAOM;
2. il prolungamento dell'Alto Fondale per 65 mt. per una lunghezza finale complessiva di 180 mt. per consentire l'accosto di navi da crociera di maggiori dimensioni, salvaguardando con idonee soluzioni l'armamento della pesca;
3. un dragaggio funzionale all'accosto in sicurezza alla suddetta banchina.

A servizio dei passeggeri, è prevista la realizzazione nel palazzo ex Cromofilm la Stazione Marittima, per la quale è stato completato lo studio progettuale di fattibilità.

In questo contesto, i costi previsti per i due progetti per il Porto di Portoferraio che si prevede di avviare prossimamente assommano a 3 Meuro e la loro ultimazione è prevista per il 2023 come riassunto dalla tabella che segue.

Tabella 47. Portoferraio: Interventi in corso di realizzazione e programmati

n.	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione		
		Costo totale	risorse stanziat e	Risorse ancora da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazion e Gare	Stima ultimazione
1	Progettazione e realizzazione nuova Stazione marittima	1,80	0,20	1,60	Progetto Preliminare	Prevista dic-21	Prevista giu-22
2	Progettazione e realizzazione prolungamento Pontile 1	1,20	-	1,20	Pianificazione PRP vigente	Prevista giu-23	Prevista dic-23
Totale		3,00	0,20	2,80			

Fonte: Autorità portuale



3.3.4.10. Appendice - La movimentazione delle merci nel porto di Portoferraio, Rio Marina e Cavo (2009-2019)

Tabella 48. Porto di Portoferraio, Rio Marina e Cavo

ANNO	2009	2012	2015	2016	2017	2018	2019	DIFF	DIFF% 2018-2019
TOTALE TONNELLATE	0	0	1.730.392	2.825.337	2.580.786	2.762.846	2.791.734	28.888	1,0
RINFUSE LIQUIDE	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Prodotti raffinati	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Fertilizzanti	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Altre rinfuse liquide	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
RINFUSE SOLIDE	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Cereali	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Carbone	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Minerali grezzi, cementi, calci	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Fertilizzanti	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Altre rinfuse solide	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
MERCI VARIE IN COLLI	0	0	1.730.392	2.825.337	2.580.786	2.762.846	2.791.734	28.888	1,0
In contenitori	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Ro/ro	0	0	1.730.392	2.825.337	2.580.786	2.762.846	2.791.734	28.888	1,0
Altre merci varie	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Pieni	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
di cui TEU "trasbordati"			0	0	0	0	0	0	0,0
Movimento veicoli/numero	0	0	871.488	-	-	-	-	nd	nd
Movimento veicoli/mt. Lineari	0	0	0	-	-	-	-	nd	nd



3.3.5. Il Porto di Marina di Carrara

3.3.5.1. Descrizione dell'Infrastruttura

Il Decreto Legislativo 4 Agosto 2016, n. 169 avente per oggetto la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994 n. 84 ha istituito, tra le altre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale costituita dai porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Il porto di Marina di Carrara, che rappresenta il principale centro intermodale, di importazione ed esportazione di materiali lapidei naturali, principalmente graniti e marmi, è uno dei terminali naturali del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero ed è inserito nel Master Plan nazionale delle "Autostrade del Mare".

Marina di Carrara si colloca in un contesto turistico forte che, come Piombino, richiederebbe uno snello flusso dei veicoli e delle merci legate al porto.³⁸

Il porto di Marina di Carrara dispone oggi di n. 4 accosti distribuiti lungo 4 banchine per una lunghezza di oltre 1,3 km complessiva di banchina ed è in grado di accogliere navi di lunghezza superiore a 200 m con pescaggio fino a 10 m.

I principali elementi strutturali che costituiscono il porto di Marina di Carrara sono:

- Area per le attività portuali;
- Nuovi Cantieri Apuania (attività cantieristica);
- Club Nautico (attività diportistica);
- Edifici ed infrastrutture (Autorità di Sistema Portuale, Porto di Carrara s.p.a., Capitaneria di Porto, Genio Civile OO.MM.);
- Viabilità (interna ed esterna, ferroviaria, stradale);
- Destinazioni d'uso della fascia litoranea limitrofa al porto (stabilimenti balneari per la zona di ponente, ricoveri di piccole imbarcazioni e campeggi per la zona di levante).

Il porto di Marina di Carrara si accede da due varchi doganali, il primo posto a ponente in corrispondenza della radice del molo di sopraflutto, il secondo invece prossimo alla radice del molo di sottoflutto. La recinzione delle aree portuali si sviluppa dal molo di sopraflutto sino alla foce del torrente Carrione. Oltre i luoghi posti all'interno della recinzione portuale sono di pertinenza dell'Autorità le seguenti aree esterne:

- tutto il V.le G. Da Verrazzano e parte di V.le C. Colombo dall'incrocio con Via Rinchiosa a ponente sino al Fosso Lavello a levante per uno sviluppo complessivo del "fronte mare" di 2.100 m;
- il lido e la spiaggia posti a nord-ovest del varco doganale di ponente per un fronte

38 Master Plan "La rete dei porti Toscani" allegato al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (anno 2007)



mare di circa 125 metri (con una superficie complessiva di circa 55.000 mq e un perimetro di circa 1.120 metri);

- parte del contesto urbano retrostante il V.le C. Colombo ove in passato erano localizzati la dogana e lo snodo di manovra ferroviario allora necessario per le operazioni di carico e scarico del pontile Walton (Pineta prospiciente il Club Nautico).

Per quanto attiene più da vicino alla consistenza del demanio, la circoscrizione portuale di Marina di Carrara, si estende da Via Rinchiosa, posta in prossimità della via di accesso al varco di ponente del porto, fino al fosso Lavello al confine con il comune di Massa e, verso monte, comprendendovi il Viale Colombo e il Viale da Verrazzano.

Figura 14. Porto di Marina di Carrara

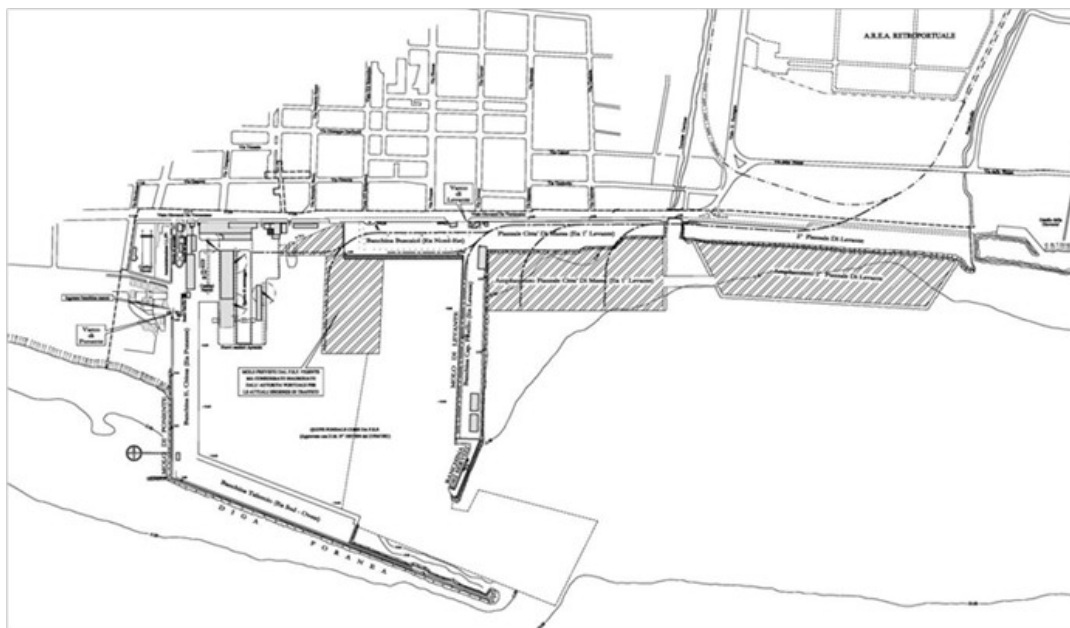


Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

Nel 1981 venne approvato il Piano Regolatore Portuale tuttora in vigore, con D.M. n. 1007-894 del 27/04/1981.



Figura 15. Porto di Marina di Carrara: gli ampliamenti previsti



L'attuale PRP da tempo non offre più adeguate risposte alle legittime aspettative di sviluppo degli operatori portuali. Da qui nasce la necessità di individuare dei misurati ampliamenti che permettano di dare una risposta concreta di sviluppo. Il PRP del 1981 prevede:

- interventi di riqualificazione delle banchine Buscaioli e Fiorillo;
- l'ampliamento del Piazzale "Città di Massa";
- l'ampliamento del piazzale compreso tra le foci del torrente Carrione e del fosso Lavello;
- il banchinamento completo del lato nord-est della darsena portuale;
- la realizzazione di un nuovo molo lungo circa 250 m e largo circa 150 m radicato alla suddetta banchina nord-est;
- la realizzazione di una rete ferroviaria interna con percorsi a servizio del nuovo molo, del piazzale "Città di Massa" e della banchina Fiorillo;
- la realizzazione di un collegamento viario tra i due piazzali di levante.

Le infrastrutture marittime attuali del porto di Marina di Carrara sono:

- Molo di Ponente e Diga Foranea;
- Molo di Levante;
- Banchine Chiesa, Taliercio, Buscaioli, Fiorillo, Servizi;
- Piazzale Città di Massa.

Nelle tabelle seguenti è riportata una sintesi delle caratteristiche attuali delle banchine e dei piazzali retrostanti adibiti ai traffici.



Tabella 49. Dimensioni banchinamenti attuali del Porto di Marina di Carrara

Denominazione banchina	Sviluppo Banchina (m)	Larghezza Piazzale (m)	Superficie Piazzale (mq)	Magazzini e officine (mq)	Quota Banchina (m)	Profondità Fondale (mslm)
Taliercio	435	74	33.100	1.255	2,3	[-9; -10]
Chiesa	390	66	23.814	3.176	2,5	[-8; -9]
Buscaioli	298	95	24.700	2.300	2,5	[-8; -10]
Fiorillo	500	63	30.200	3.263	2,5	[-9; -10]
Servizi	120	20	2.775	405	1,3	[-8]

Fonte: Autorità portuale

Tabella 50. I piazzali retrostanti del Porto di Marina di Carrara

Denominazione Area	Sviluppo Banchina (m)	Larghezza Piazzale (m)	Superficie Piazzale (mq)	Magazzini e officine (mq)	Quota Banchina (m)	Profondità Fondale (mslm)
Cantieri Apuania	Ponente: 330	Ponente: 48				
	Levante: 150	Levante: 40	54.			[-9; -10]
	Carenaggio: 500	Carenaggio: 35	306	19.697	3,1	
Circolo nautico	305	-	8.335		1,2	< 2,5
Darsena Pescarecci	100	-	-	-	2,5	[-4; -9]
Piazzale Città di Massa	-	225	100.000		3,5	[-3; -4]

Fonte: Autorità portuale

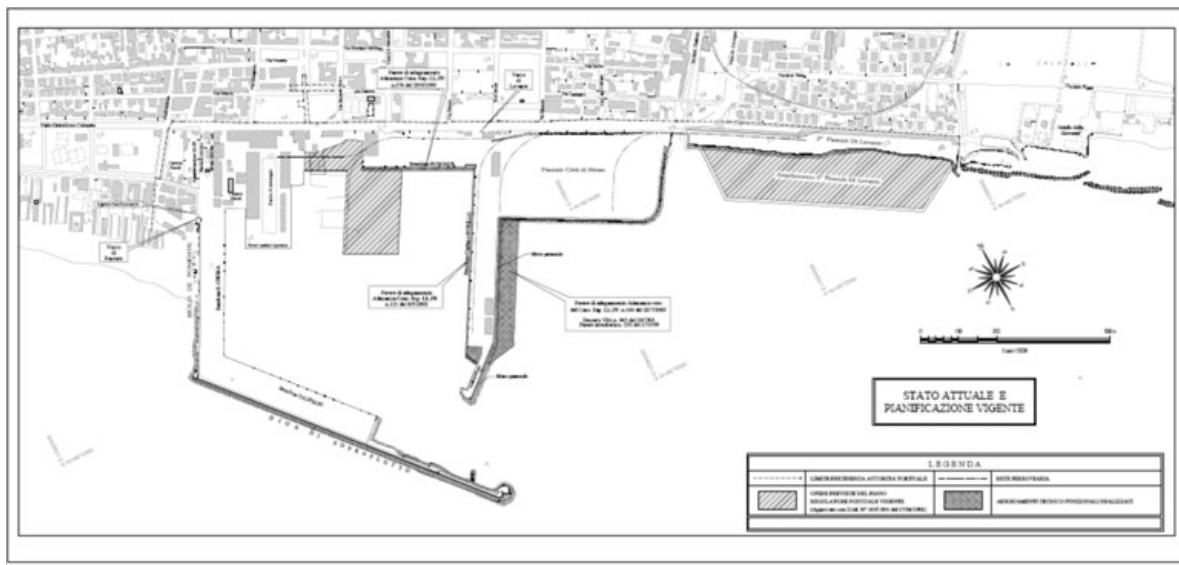
Inoltre, all'interno del porto sono ubicati i seguenti sistemi di segnalamento:

- presso la testata della diga foranea di sopraflutto è ubicato un fanale a luce rossa (h= 5 m), retto da una struttura cilindrica dello stesso colore;
- presso la testata della diga di sottoflutto è ubicato un fanale verde retto da una struttura colonnare di colore verde alta 5 m circa;
- nei pressi della radice del molo di ponente vi è il faro a lampi bianchi a forma di torre bianca quadrangolare;
- nella banchina Chiesa è ubicato il PEL del porto di Marina di Carrara (segnalatore luminoso direzionale) posizionato su una torre metallica alta 22 m.

Nella seguente figura è indicato lo stato d'attuazione del PRP vigente e gli ATF realizzati:



Figura 16. Stato d'attuazione del PRP vigente e ATF realizzati



3.3.5.2. I collegamenti esistenti

La rilevante posizione geografica del porto, favorita anche da un collegamento diretto con il Corridoio Tirrenico (itinerario europeo E80 che corre lungo la fascia tirrenica da Genova a Reggio Calabria), sistema plurimodale composto da più infrastrutture di comunicazione e di trasporto (dalla gomma al ferro), inserisce perfettamente l'area portuale di Marina di Carrara nel T.E.N. (Trans European Network).

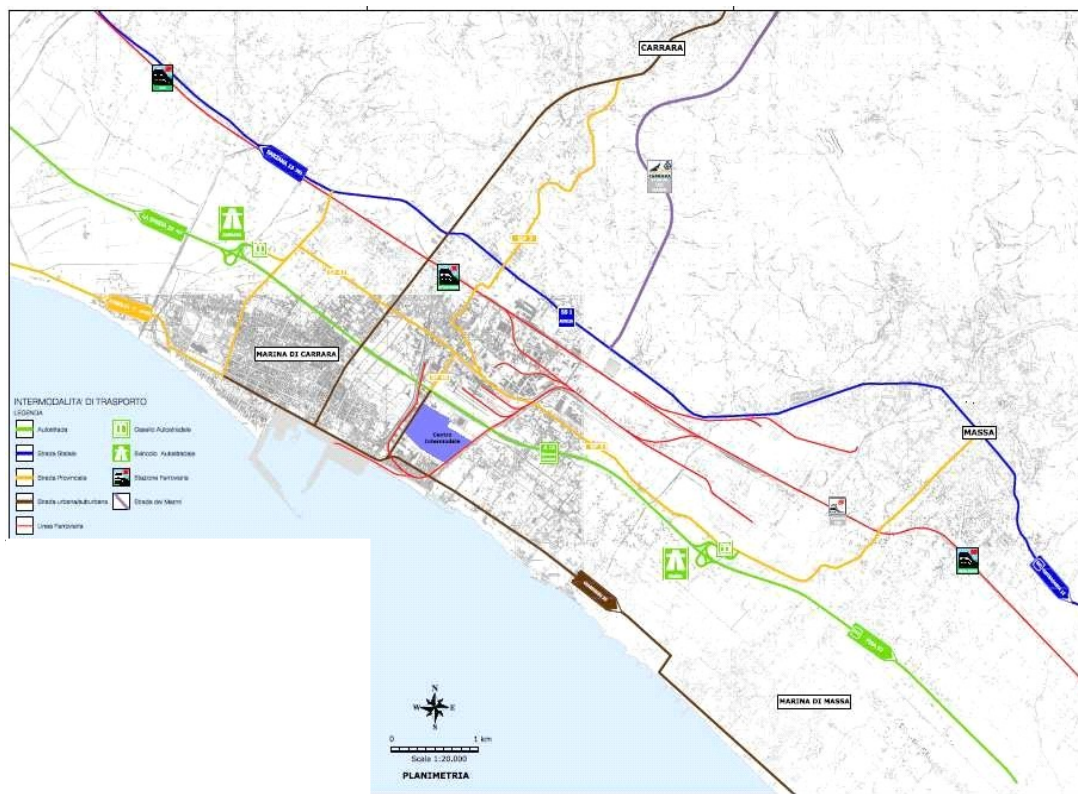
La principale infrastruttura di trasporto che afferisce all'area portuale è rappresentata dal Viale Giovanni da Verrazzano, che è l'asse stradale che collega il porto al tessuto urbano limitrofo ed ai principali assi autostradali della regione Toscana. Il porto si trova vicino ai nodi di accesso del corridoio tirrenico, ed in particolare a:

- 5 km dal casello autostradale di Massa (Autostrada Azzurra - A12);
- 2 km dal casello autostradale di Carrara (Autostrada Azzurra - A12);
- 3 km dalla stazione ferroviaria di Carrara Avenza;
- 3 km dalla stazione merci di Massa Zona Industriale;
- 18 km dall'innesto con l'autostrada della Cisa (A15);
- 20 km dal raccordo di Santo Stefano Magra.

Inoltre, è rilevante la "Strada dei Marmi", nuova arteria stradale che ha il compito di collegare direttamente i luoghi di estrazione e di lavorazione del marmo di Carrara, in modo tale da evitare il passaggio dei mezzi pesanti lungo i centri abitati, diminuendo sensibilmente l'impatto del settore trasporto su gomma.



Figura 17. Intermodalità di trasporto del Porto di Marina di Carrara



Il porto di Marina di Carrara è anche collegato alla Rete ferroviaria nazionale attraverso una linea ferroviaria interna all'area portuale, composta da due binari ferroviari, che si sviluppa in senso parallelo alla recinzione portuale lungo il lato verso monte del piazzale Città di Massa. Ad oggi sono in fase di realizzazione i lavori che riguardano il potenziamento della suddetta linea mediante un fascio di binari ferroviari che, raccordandosi alla linea ferroviaria esistente nel porto, arriva fino alla testata della banchina Fiorillo. In seguito a tale potenziamento è previsto un incremento del numero dei treni, in considerazione della eliminazione, dalla catena del trasporto, della modalità su gomma tra quella marittima e quella ferroviaria, con evidenti vantaggi anche ambientali.

Per quanto riguarda i collegamenti interni all'area della ZLS, l'area Portuale di Marina di



Carrara tramite il Viale Zaccagna di Carrara e il lungo mare di Marina è direttamente collegata alla Zona Industriale Apuana (Z.I.A.) per tutte le esigenze di trasporto merci e manufatti produttivi delle imprese della Z.I.A. stessa. Inoltre, la rete di viabilità interna alla Z.I.A. collega tutti i comparti produttivi della stessa area industriale tra loro e con tutte le principali infrastrutture di logistica, con la strada di proprietà di ANAS (SS.1 Aurelia al confine Nord est della Z.I.A.), dei Comuni di Massa e Carrara (V.le Zaccagna come si è detto), della Provincia di Massa-Carrara (le principali dorsali di Via Massa Avenza e di Via Dorsale) e del Consorzio Z.I.A.

3.3.5.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

L'area portuale di Marina di Carrara si sviluppa su una superficie di 75,7 ettari, con oltre la metà di essa che viene inclusa nella ZLS insieme ad un'area molto più ampia costituita dalle aree produttive della Zona Industriale Apuana e dalle aree della Zona Franca Urbana di Massa Carrara.

Tabella 51. Porto di Marina di Carrara: le superfici dell'infrastruttura portuale e le aree della ZLS

Tipologia superficie	Superficie (ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	75,7 ha in ambito portuale
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	1.742,84 ha; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 39,41 ha in ambito portuale • 1.703,43 ha esterni all'ambito portuale e corrispondenti a tutte le aree produttive della Zona Industriale Apuana (802,38 ha) e alle aree della Zona Franca Urbana (901,05 ha)
Superficie delle aree da escludere dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione	40,78 ha
Superficie delle altre aree da escludere dalla ZLS	4,10 ha in ambito portuale (il 2° piazzale di Levante e la fascia litoranea limitrofa a Ponente del porto, ad oggi adibita ad attività di stabilimento balneare) 325 ha circa esterni all'ambito portuale destinati a superfici per le attività residenziali per le infrastrutture lineari (strade e ferrovie) e per aree a verde
Superficie disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	8,63 ha in ambito portuale (area portuale corrispondente alle banchine del nuovo PRP del porto di Marina di Carrara) 18,2 ha esterni all'ambito portuale quali aree disponibili per nuovi insediamenti produttivi all'interno dei 1.703,43 ha corrispondenti alle aree produttive di tutta la Zona Industriale Apuana e alle aree della Zona Franca Urbana (901,05 ha)

Fonte: Autorità portuale

La Zona Industriale Apuana è un territorio di circa 822 ettari, dei quali circa 550 destinati ad attività produttive, posizionato a cavallo dei due comuni di Massa e di Carrara, a breve distanza dal mare, in posizione baricentrica rispetto al confine tra i due centri urbani di Massa e Carrara, per come anche raffigurato nella figura che si riporta di seguito.



- è distante 500 metri dal mare;
- ha una superficie di 200.000 mq;
- dispone di magazzini coperti e uffici;
- dispone di due binari ferroviari raccordati con la linea ferroviaria tirrenica.

In seguito al progetto di sviluppo industriale attuato dallo stabilimento di Massa della Società “Nuovo Pignone”, facente parte del Gruppo General Electric (GE Oil&Gas), il centro intermodale dell’area retroportuale di Marina di Carrara è interessato dal montaggio e assemblaggio di manufatti, denominati “Project Cargo”, di particolare complessità tecnica e dimensioni significative (lunghezza variabile da 45 m a 60 m, larghezza variabile da 22 a 25 m, altezza di 20 m circa). Tale scelta è dipesa principalmente dalla vicinanza che lo stabilimento della “Nuovo Pignone” ha rispetto al porto di Marina di Carrara, che costituisce il punto di imbarco principale di tali manufatti e perciò ben si capisce quale ruolo significativo abbia assunto l’aspetto infrastrutturale portuale nelle scelte del Gruppo GE che ha investito circa 40 milioni di euro a Carrara. Attualmente la Società ha a propria disposizione sul territorio: (i) una prima area, che è sita nel Comune di Massa e che già ospita lo stabilimento di produzione; (ii) una seconda area, che è ubicata in notevole prossimità dello scalo portuale di Marina di Carrara (denominata “Avenza Yard”) e che è già impiegata per l’assemblaggio dei manufatti destinati alla spedizione via mare.

Le attività svolte dal “Nuovo Pignone” hanno consentito lo sviluppo di un interessante polo della meccanica industriale di alta qualità tecnologica. Ad oggi sono già stati realizzati nello Yard di Avenza e imbarcati dal porto di Marina di Carrara i seguenti Project Cargo: GORGON (5 moduli 2.300 t ciascuno), ZADCO (6 moduli da 1.800 t ciascuno), TENGIZ (3.200 t complessivamente per 4 moduli). La sola commessa GORGON ha un valore di 1,8 miliardi di dollari.

La Zona Franca Urbana di Massa Carrara è stata individuata e riconosciuta con delibera CIPE n.14 dell’8 giugno 2019 e ricomprende al suo interno l’intera area del Consorzio Z.I.A. Nelle aree territoriali della ZFU si applicano particolari dispositivi di incentivazione sotto forma di speciali regimi di carattere fiscale e/o contributiva espressamente rivolte alle imprese. Tali regimi speciali, che consentono una sorta di franchigia territoriale, dovrebbero consentire di favorire l’accelerazione dei percorsi sia di insediamento sia di crescita delle imprese localizzate.

3.3.5.4. Le aree dell’infrastruttura da includere nella ZLS

Le aree da ricomprendere nella ZLS presentano una superficie di 1.742,84 ettari che più in dettaglio riguardano:

- 39,41 ettari dell’attuale ambito operativo del porto di Marina di Carrara di cui al vigente PRP del 1981, nonché della zona di sviluppo futuro del porto stesso, posta a Levante la quale, in seguito all’approvazione del DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema), già redatto e per il quale è in corso l’iter di approvazione e alla



successiva redazione ed approvazione del PRP del porto di Marina di Carrara, in variante al vigente PRP del 1981 ai sensi della L. 84/1994, sarà interessata dalla realizzazione di una nuova darsena in corrispondenza del piazzale “Città di Massa” in grado di incrementare le attività portuali che attualmente vengono svolte nel porto nonché dal prolungamento della diga foranea e dall’allungamento della banchina Taliercio;

- 802,38 ettari esterni all’ambito portuale e corrispondenti a tutte le aree produttive della Zona Industriale Apuana che, nonostante alcune difficoltà di insediamento e di investimento di carattere ambientale, rappresenta la maggiore concentrazione produttiva e industriale della Provincia di Massa-Carrara ed è dotata di un sistema di infrastrutturazione dell’area decisamente adeguato ai migliori standard produttivi e in grado di far fronte a quasi ogni esigenza industriale;
- 901,05 ettari corrispondenti ad una parte delle aree della Zona Franca Urbana di Massa Carrara nell’ambito delle quali, come si è detto, può essere promosso lo sviluppo di un programma di defiscalizzazione e decontribuzione rivolto alle micro, piccole imprese e ai professionisti locali e all’attrazione di nuovi investimenti.

3.3.5.5. Le altre aree dell’infrastruttura da escludere dalla ZLS

L’area dell’infrastruttura porto da escludere dalla ZLS è di circa 4,10 ha e riguarda il 2° piazzale di Levante (piazzale che si estende dal torrente Carrione al fosso Lavello) in seguito all’Accordo ex Art. 15 L. 241/1990 stipulato tra i Comune di Carrara, la Regione Toscana e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, finalizzato allo sviluppo condiviso del Porto di Marina di Carrara e approvato con Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 13 del 15/01/2018. Tale area, per la quale il vigente PRP del 1981 prevede la realizzazione di un ampio piazzale portuale, sarà oggetto di variante allo stesso PRP ai sensi della L. 84/1994 e sarà dedicata a funzioni urbane attraverso la realizzazione di un parco costiero. Anche la fascia litoranea limitrofa a Ponente del porto, ad oggi adibita ad attività di stabilimento balneare, è da escludere dalla ZLS.

Per quanto riguarda la superficie esterna all’ambito portuale, sono da escludere dalla ZLS circa 325 ha destinati a superfici per le attività residenziali per le infrastrutture lineari (strade e ferrovie) e per aree a verde.

3.3.5.6. Aree dell’infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

Gli spazi necessari per nuovi insediamenti produttivi del porto di Marina di Carrara riguardano 8,63 ha collocati in ambito portuale, relativi ad un’area corrispondente alle banchine del nuovo PRP del porto. A questi si aggiungono 18,2 ha di aree esterne all’ambito portuale riguardanti aree disponibili per nuovi insediamenti produttivi all’interno dei 1.703,43 ha corrispondenti alle aree produttive di tutta la Zona Industriale Apuana, e ad una parte delle aree della Zona Franca Urbana di Massa Carrara, per una disponibilità totale nell’area della ZLS di 26,83 ettari deputati ad ospitare attività produttive.



3.3.5.7. Dati quantitativi di riferimento

Il livello dei traffici portuali di Marina di Carrara ha conosciuto nel 2017 un miglioramento rispetto all'anno precedente. Infatti, le movimentazioni a banchina, da parte dei due operatori Porto di Carrara e Grendi Trasporti Marittimi S.p.A., hanno visto un incremento del 20,7% per un totale di 2.279.725 tonnellate, di cui 889.890 in import e 1.389.835 in export. La tipologia di traffico è costituita da rinfuse solide (per 529.900 tonnellate) e merci varie (per 1.749.825 tonnellate). Tra queste ultime occupano una posizione importante i containers e i ro-ro movimentati dalla Società Grendi Trasporti Marittimi. Anche il traffico passeggeri ha mostrato nel corso del 2017 segnali incoraggianti sulle potenzialità del porto di Marina di Carrara in questo settore: sebbene manchino strutture dedicate, all'interno di un porto vocato per tradizione al lapideo e alle merci varie date le cave e la Zona Industriale Apuana, sono stati registrati 17.810 crocieristi in transito con un incremento del 13,7% rispetto al 2016, grazie alla Banchina Taliercio, che serve navi Cruise del tipo M/V TUI Discovery e Marella Explorer.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei traffici marittimi, i principali settori sono: lapideo e siderurgico. Altri settori di traffico significativi sono: rinfuse solide; general cargo. Il settore lapideo, attualmente in calo, è costituito da marmo in esportazione e da granito in importazione, ambedue in blocchi. Il traffico siderurgico riguarda prodotti semilavorati. Le rinfuse solide e il traffico general cargo costituiscono una buona aliquota dei traffici relativi al porto sia in ingresso che in uscita.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i principali dati di traffico merci per il biennio 2018-2019 e per le annualità 2009-2019 e traffico passeggeri nel periodo 2014-2018.

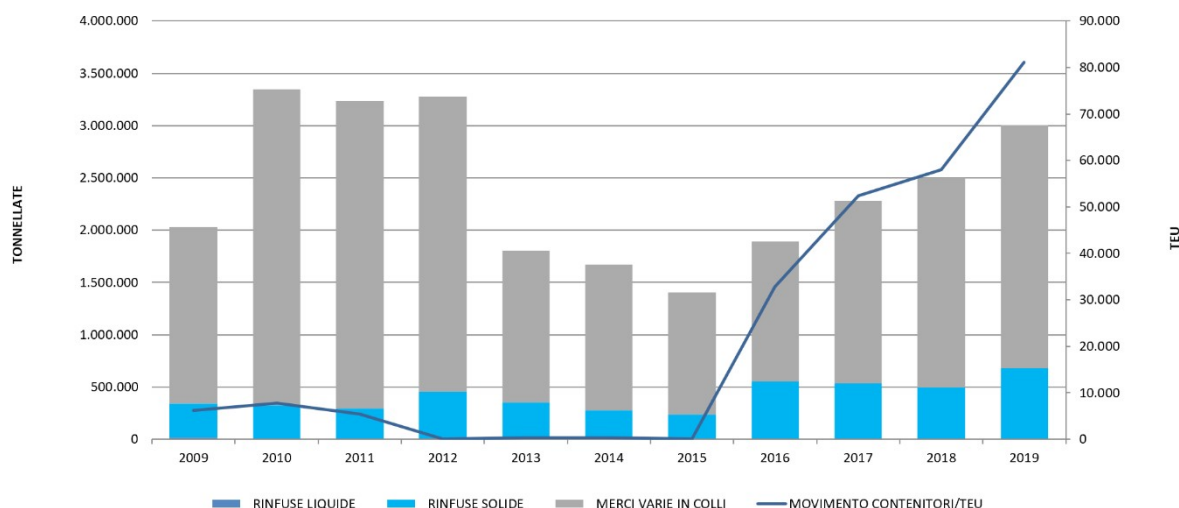
Tabella 52. Porto di Marina di Carrara - Movimento per tipologia di carico (ton)

ANNO	2018	2019	DIFF	DIFF%
TOTALE TONNELLATE	2.496.136	3.000.944	504.808	20,2
RINFUSE SOLIDE	492.038	676.335	184297	37,5
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	145.003			0,0
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	347.035			0,0
MERCI VARIE IN COLLI	2.004.098	2.324.609	320511	16,0
<i>In contenitori</i>	877.637	1.127.863	250226	28,5
<i>Ro/ro</i>	580.709	693.372	112663	19,4
<i>Altre merci varie</i>	545.752	503.374	-42378	-7,8
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	57.999	81.156	23157	39,9
<i>Pieni</i>	37.567			
<i>Vuoti</i>	20.432			

Fonte: Autorità portuale

Grafico 19. Movimentazione merci nel porto di Marina di Carrara (2009-2019)





Fonte: Autorità portuale

Tabella 53. Porto Marina di Carrara: principali indicatori di traffico 2014-2018

Principali indicatori di traffico	u.m.	Anni				
		2014	2015	2016	2017	2018
Volumi dell'attività di manovra ferroviaria						
<i>Carri movimentati</i>	<i>n.</i>	2.270	2.315	1.998	1.479	1.357
<i>Treni movimentati</i>	<i>n.</i>	129	131	112	84	76
Traffico passeggeri totale	n.	1.550	8.600	12.969	17.810	23.534
<i>Passeggeri locali</i>	<i>n.</i>					
<i>Veicoli privati</i>						
<i>Navi traghetto</i>	<i>n. navi</i>					
<i>Navi traghetto</i>	<i>n. scali</i>					
Passeggeri crociera	n.	1.550	8.600	12.969	17.810	23.534
<i>Navi crociera</i>	<i>n. scali</i>					

È escluso il servizio navi per servizi ausiliari (rimorchiatori, supply vessels, ecc.).

Fonte: Autorità portuale

Le previsioni di traffico stimate al 2023 sono caratterizzate da un trend positivo dovuto all'incremento delle merci varie e al consolidamento del traffico crocieristico già in essere.

Si evidenziano i seguenti aspetti favorevoli:

- l'interessamento di alcune primarie compagnie di crociera ad implementare servizi crocieristici al porto di Marina di Carrara;
- il rinnovato interessamento per Marina di Carrara di armatori che svolgono attività di traghetti misto merci-pax di cabotaggio nazionale;
- lo sviluppo delle attività relative al comparto break bulk e project cargo, in relazione soprattutto all'insediamento della General Electric (Nuova Pignone), del quale si è già sopra accennato, le cui commesse sono ad oggi in costante crescita.



Il porto di Marina di Carrara, ad oggi attrattivo per le merci secche, il project cargo e le merci unitizzate residuali, in seguito agli interventi infrastrutturali che si prevede di realizzare in futuro in attuazione della variante al vigente PRP del 1981 ai sensi della L.84/1994, potrà pervenire ad una più intensiva ed efficace utilizzazione delle aree portuali disponibili e future, nonché delle aree produttive site nella grande piana retrostante il porto stesso.

3.3.5.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Il porto di Marina di Carrara ha recuperato parte dei volumi con importanti traffici, primo fra i quali è quello legato alla produzione dei grossi manufatti da parte di GE Oil & Gas. Si tratta, come noto, del leader mondiale nella fornitura di tecnologie avanzate e servizi per tutti i segmenti dell'industria del gas e del petrolio, dall'estrazione al trasporto, fino all'utilizzo finale. La produzione si colloca al livello di eccellenza mondiale per turbine a gas, compressori e pompe, con clienti in tutto il mondo, tra i quali spiccano BP, Chevron, Eni, Shell, Total.

A livello locale si tratta della più grande realtà che opera sul territorio con la società del gruppo Nuova Pignone SpA. L'area occupata dall'industria è non lontana e sufficientemente collegata alla struttura portuale.

Il riferimento permette di richiamare l'importanza della Zona Industriale Apuana, la quale si estende dal territorio che sta a tergo dell'area tra il Carrione e il Lavello, sale verso monte e giunge fino alla periferia dell'abitato della città di Massa. La zona industriale apuana accoglie sia la grande che la media che la piccola impresa dei settori della meccanica, del lapideo e della nautica. Le previsioni indicano che i settori che avranno maggiore sviluppo nei prossimi anni saranno l'indotto del Nuovo Pignone e la nautica, che graviteranno direttamente sullo scalo portuale.

Tornando in particolare alla Società Nuovo Pignone SPA essa ha stabilito nel territorio un importante insediamento, in conseguenza della vicinanza che lo stabilimento ha rispetto al porto e perciò ben si capisce quale ruolo significativo abbia assunto l'aspetto infrastrutturale nelle scelte stesse della società. Attualmente la Società ha a propria disposizione sul territorio una prima area, che è sita nel Comune di Massa e che già ospita lo stabilimento di produzione; ed una seconda area, che è ubicata in prossimità dello scalo portuale e che è già impiegata per l'assemblaggio dei manufatti destinati alla spedizione via mare.

Per quanto riguarda la nautica, ad un tessuto di piccole e medie imprese di produzione di yachts, si aggiunge all'interno del bacino portuale lo stabilimento in concessione alla Società Nuovi Cantieri Apuania SPA. La società opera direttamente in porto nel settore della costruzione di mega yacht e del refitting. Sta conoscendo una crescente domanda proprio in quest'ultimo settore (refit), dove registra crescenti richieste di lavori, che l'hanno sospinta a chiedere ulteriori spazi rispetto a quelli interni al plesso del cantiere navale.

In porto insiste tra l'altro il cantiere navale "Nuovi Cantieri Apuania" che in passato ha realizzato navi traghetto-passeggeri con l.f.t. fino a 200 m. Nel dicembre 2012 la Nuovi Cantieri Apuania Spa è stata rilevata dal gruppo Admiral Tecnomar. All'interno del porto di



Marina di Carrara sono presenti le seguenti Imprese concessionarie portuali ex artt. 16 e 18 della L. 84/1994:

- Porto di Carrara SpA (Merci varie);
- Grendi Trasporti Marittimi (Ro-Ro);
- Dario Perioli SpA (Merci varie).

Tabella 54. Imprese portuali localizzate per settore merceologico. Dati: Dicembre 2018

Settore merceologico	Numero imprese portuali localizzate nell'area dell'Infrastruttura	Di cui: Numero imprese portuali localizzate nell'area ZLS dell'Infrastruttura
Merci varie	2	2
RO-RO	1	1
Totale	3	3

Fonte: Autorità portuale

Tabella 55. Dimensione delle imprese localizzate. Dati: Dicembre 2018

Dimensione di impresa	Numero imprese portuali localizzate nell'area dell'Infrastruttura	Di cui: Numero imprese portuali localizzate nell'area ZLS dell'Infrastruttura
Micro	-	-
Piccola	2	2
Media	1	1
Grande	-	-

Fonte: Autorità portuale

3.3.5.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

L'Autorità Portuale di Marina di Carrara ha sviluppato gli interventi di riqualificazione delle banchine Buscaiol e Fiorillo, l'ampliamento del Piazzale "Città di Massa", nonché la realizzazione del raccordo ferroviario che ha interessato il piazzale "Città di Massa".

Gli interventi infrastrutturali che si prevede di realizzare nei prossimi anni sono direttamente correlati al nuovo PRP, da redigersi dopo l'approvazione del DPSS in variante al vigente P.R.P. del 1981 ai sensi della L. 84/1994 in seguito all'Accordo ex Art. 15 L. 241/1990 stipulato tra il Comune di Carrara, la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale finalizzato allo sviluppo condiviso del Porto di Marina di Carrara e approvato con Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 13 del 15/01/2018. Essi comprendono sostanzialmente la realizzazione di una nuova darsena antistante il piazzale Città di Massa, in destra della foce del torrente Carrione, il prolungamento della diga foranea e il prolungamento della banchina Taliercio.

L'importo complessivo degli investimenti attualmente previsti per il porto di Marina di Carrara è di 148,81 Meuro di cui circa 42 già stanziati. Alcuni interventi sono ultimati o in corso di ultimazione mentre i restanti si stima una fine lavori tra il 2020 e il 2028. Se si



considera l'intero polo comprendente anche le aree e gli interventi appartenenti al Consorzio ZIA il costo totale degli interventi previsti sale a 183,61 Meuro con ulteriori 34,80 Meuro già stanziati.

Nella tabella seguente sono elencati gli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati da parte dell'Autorità portuale nel porto di Marina e del Consorzio ZIA e le relative informazioni di sintesi.

Tabella 56. Porto di Marina di Carrara: interventi in corso di realizzazione e programmati

n.	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziare	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazione gare	Stima ultimazione
1	Progetto Waterfront (Lotti I, II, IV)	33,37	33,37	-	Progettazione definitiva	no	lug-22
2	Potenziamento ferroviario (intervento di collegamento dell'area portuale alla rete ferroviaria)	1,77	1,77	-	ultimata	si	lavori avviati - fine lavori prevista set-20
3	Completamento dell'adeguamento tecnico funzionale del Molo di Levante	3,34	3,34	-	ultimata	si	lavori avviati - fine lavori prevista lug-20
4	Lavori di dragaggio finalizzato al mantenimento dell'efficienza del porto di Marina di Carrara	3,46	3,46	-	ultimata	si	lavori avviati e ultimati
5	Realizzazione di una nuova darsena antistante il piazzale Città di Massa (destra della foce del torrente Carrione) – Intervento correlato al nuovo PRP del porto	68,10	-	68,10	da avviare	no	fine lavori prevista dic-28
6	Prolungamento della diga foranea – Intervento correlato al nuovo PRP del porto	25,65	-	25,65	da avviare	no	fine lavori prevista set-26
7	Prolungamento della banchina Talierno – Intervento correlato al nuovo PRP del porto di Marina di Carrara	13,12	-	13,12	da avviare	no	fine lavori prevista apr-28
8	“Riqualificazione e valorizzazione industriale delle aree di competenza del consorzio ZIA” (ex D.G.R.T. 1434 del 25/11/2019) primo lotto	1,10	1,10	-	in corso	prevista entro dic-20	-
9	“Adeguamento strutturale e idraulico delle sezioni del Torrente Ricortola	2,50	2,50	-	in corso	prevista entro dic-20	-



n.	Titolo progetto	Costo e risorse (Meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziare	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazione gare	Stima ultimazione
	dall'attraversamento della ZIA fino allo sbocco a mare"						
1 0	Interventi di "Progettazione ed esecuzione dei lavori di bonifica delle acque di falda sottostante alle aree SIN e SIR di Massa e Carrara: sistema di emungimento, collettamento e impianto di trattamento"(ZIA)	17,80	17,80	-	in corso	no	-
1 1	"Intervento di bonifica nell'area residenziale Stadio -Tinelli (Comune Massa)"	5,70	5,70	-	in corso	no	-
1 2	Interventi di "bonifica dell'area privata Ex-Ferroleghes - cumulo "N" (Comune Carrara)"	7,70	7,70	-	in corso - prevista per dic. 2020	no	-
	Totale	183,61	76,74	106,87			

Fonte: Autorità portuale



3.3.5.10. Appendice – La movimentazione delle merci nel porto di Marina di Carrara (2009-2019)

Tabella 57. Porto di Marina di Carrara

ANNO	2009	2012	2015	2016	2017	2018	2019	DIFF	DIFF% 2018-2019
TOTALE TONNELLATE	2.026.856	3.273.344	1.399.825	1.889.203	2.279.725	2.496.136	3.000.944	504.808	20,2
RINFUSE LIQUIDE	13.473	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Petrolio greggio</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti raffinati</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Gas liquefatti</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti chimici</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Fertilizzanti</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Altre rinfuse liquide</i>	13.473	0	0	0	0	0	0	0	0,0
RINFUSE SOLIDE	328.089	449.772	236.225	546.560	529.900	492.038	676.335	184.297	37,5
<i>Cereali</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Carbone</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</i>	37.079	202.254	33.235	273.648	279.086	145.003	0	-145.003	-100,0
<i>Minerali grezzi, cementi, calci</i>	284.736	247.518	202.990	239.686	232.673	347.035	0	-347.035	-100,0
<i>Fertilizzanti</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Prodotti chimici</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
<i>Altre rinfuse solide</i>	6.274	0	0	33.226	18.141	0	0	0	0,0
MERCI VARIE IN COLLI	1.685.294	2.823.572	1.163.600	1.342.643	1.749.825	2.004.098	2.324.609	320.511	16,0
<i>In contenitori</i>	105.801	1.128	583	418.238	715.410	877.637	1.127.863	250.226	28,5
<i>Ro/ro</i>	335.904	1.544.635	0	278.828	476.940	580.709	693.372	112.663	19,4
<i>Altre merci varie</i>	1.243.589	1.277.809	1.163.017	645.577	557.475	545.752	503.374	-42.378	-7,8
MOVIMENTO CONTENITORI/TEU	6.168	99	68	32.780	52.452	57.999	81.156	23.157	39,9
<i>Pieni</i>	3.758	95	68	21.738	34.444	37.567		-37.567	-100,0
<i>Vuoti</i>	2.410	4	0	11.042	18.008	20.432		-20.432	-100,0
<i>di cui TEU "trasbordati"</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Movimento veicoli/numero	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Movimento veicoli/mt. Lineari	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0





3.3.6. L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce)

3.3.6.1. Descrizione dell'Infrastruttura

L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, nel comune di Collesalveti, è una delle più grandi aree logistiche italiane, situato in stretta comunicazione con il Porto di Livorno (distanza: 5 km) a cui è direttamente collegato da strade a grande scorrimento e linea ferroviaria dedicata.

Figura 19. Layout Interporto Toscano (Guasticce)



Nella tabella seguente si riportano alcuni dati di riferimento della dotazione infrastrutturale, degli impianti e delle principali attività/servizi svolti.

Tabella 58. Interporto Toscano: dotazione infrastrutturale, impianti e principali attività

Descrizione	u.m.	valori
Superficie complessiva	ha	2.800
Aree logistiche	ha	1.180
Persone insediate	n	1.200
Aziende insediate	n	59
Aree logistiche di proprietà	mq	630.000
Piazzali attrezzati	mq	605.000
Magazzini	mq	109.000
Magazzini a temp. controllata	mq	4.500
Terminal ferroviario	mq	130.000
Area doganale	mq	8.500
Centro direzionale	mq	6.700
Servizi: Real Estate, Pesa certificata, Intermodalità, Gestione Fotovoltaico		

Fonte: Autorità portuale

L'area è dotata di magazzini dedicati ai vari settori merceologici; aree di ampia dimensione per il parcheggio dei mezzi e delle auto e lo stoccaggio dei container; di una rete stradale interna e di un attrezzato Terminal ferroviario di estese dimensioni.

Tra la fine del 2015 e l'inizio del 2016 è stata completata l'attivazione di due corridoi doganali protetti ("corridoi controllati") su gomma tra il porto di Livorno e l'Interporto Toscano che consentono di effettuare lo sdoganamento delle merci presso l'Interporto permettendo di accrescere l'efficienza della movimentazione presso le banchine portuali.

3.3.6.2. I collegamenti esistenti

L'Interporto, grazie alla prossimità del Porto di Livorno da cui dista appena 5 km, rappresenta un "must" fra le aree più interessanti a livello europeo per la logistica di avanguardia.

L'Interporto Toscano di Guasticce è un centro intermodale che coniuga le classiche tipologie di vettore stradale e ferroviario con la stretta vicinanza al Porto di Livorno ed all'Aeroporto di Pisa. L'area è situata lungo la SGC FI-PI-LI alla quale si accede da due svincoli, ed è a 3 km di distanza dal casello autostradale di Collesalveti della A12 Genova/Rosignano Solvay.

3.3.6.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

L'area logistica occupa gran parte della superficie interportuale e rappresenta il cuore operativo in cui si svolgono le attività collegate al trasporto delle merci. Attraverso i due gate - Gate Est e Gate Ovest - vi possono accedere gli operatori specializzati nelle diverse tipologie di merce. Lo stato attuale dell'infrastruttura e le prospettive di ampliamento sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 59. Interporto Toscano: le superfici dell'infrastruttura portuale e le aree della ZLS

Tipologia superficie	Superficie (Ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	275,57 ha di superficie esistente 74,06 ha di aree esterne di ampliamento
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	353,97 ha di superficie complessiva ZLS; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 176,12 ha di aree interportuali • 74,06 ha di aree di ampliamento dell'interporto di competenza comunale • 72,11 ha aree industriali di competenza comunale • 31,68 ha aree industriali di ampliamento di competenza comunale
Tipologia delle altre aree da escludere dalla ZLS	97,28 ha. Le aree escluse, pur facendo parte del comparto interportuale come da Piano Particolareggiato, sono definite come aree a verde di compensazione e di riequilibrio non funzionali quindi nella definizione di ZLS
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	81,66 ha di superficie totale; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 7,6 ha interni all'interporto • 74,06 ha esterni all'interporto

Fonte: Autorità portuale



3.3.6.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

Le aree dell'infrastruttura intermodale di Guasticce da includere nella ZLS riguardano l'intero comparto logistico-industriale (176,12 ha) e le aree di espansione dell'Interporto (74,06 ha), unitamente ad aree industriali di competenza comunale esistenti (72,11 ha) alle quali si aggiungono le aree industriali di ampliamento previste (31,68 ha), per una superficie complessiva della ZLS dell'interporto di 353,97 ha.

3.3.6.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Si ritiene di escludere dalla ZLS le porzioni di superficie di circa 97,28 ha definite come aree a verde di compensazione e di riequilibrio, non funzionali alle attività logistiche.

3.3.6.6. Aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

Le aree dell'Interporto disponibili per nuovi insediamenti produttivi sono interamente urbanizzate con reti fognarie, acqua, gas, illuminazione per una superficie di 7,6 ha. E' possibile realizzare superfici coperte riducendo i tempi ordinari dei procedimenti, ricorrendo allo strumento della SCIA in conformità al Piano Particolareggiato dell'Interporto. A queste si aggiungono altri 74,06 ha di aree esterne all'area dell'interporto nel Comune di Collesalveti, per una superficie complessiva di aree disponibili per insediamenti produttivi di 81,66 ha.

3.3.6.7. Dati quantitativi di riferimento

Con il completamento delle aree e il previsto ampliamento dell'Interporto, si prevede un aumento del traffico ferroviario, con l'ampliamento del Terminal ferroviario attrezzato con binari rispondenti al modulo europeo da 750m. Con l'aumento del traffico gommato, ad oggi a 650.000 u.m. è destinato ad aumentare in rispondenza al completamento delle aree residue. Previsione al 2023: n° treni 1.128 annui per 21.432, carri annui e n° transiti 750.000 annui (trend).

Tabella 60. Principali indicatori di traffico

Principali indicatori di traffico merci	u.m.	Anno		
		2016	2017	2018
Viaria				
<i>totale carri movimentati</i>	n.	6.726	8.056	5.586
<i>totale treni movimentati</i>	n.	354	424	294

Il trasporto merci consolidato movimentato dall'Interporto può essere così riassunto:

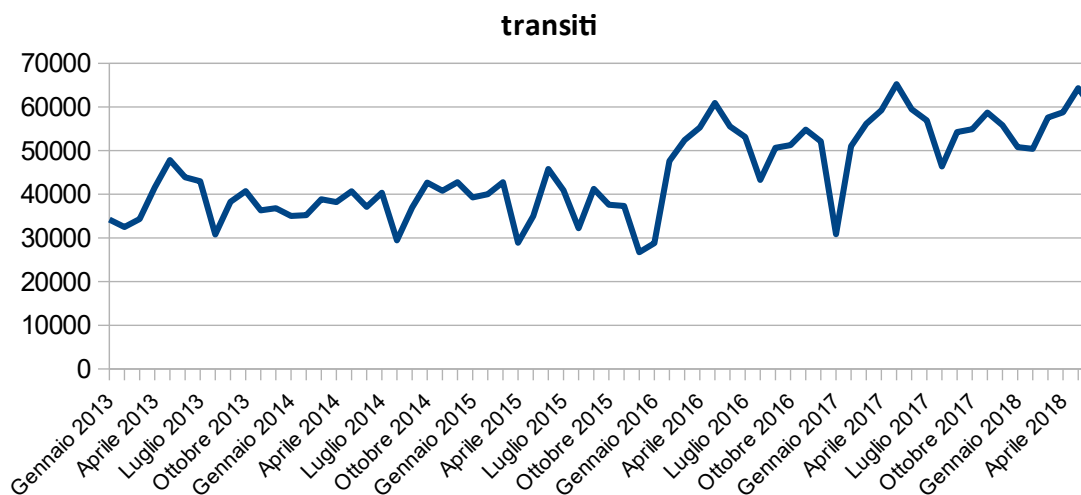
- trasporto su ferro: 9 treni a settimana, 424 treni/anno (+19.8% rispetto al 2016);
- trasporto su gomma: 650.000 transiti/anno (+7% rispetto al 2016);
- trasporto container: 7.000 teus/anno (dato riferito al 2016);
- merci movimentate: 6 milioni di tonn/anno.



I treni hanno O/D nell'Interporto di Verona, per il successivo instradamento verso il mercato mitteleuropeo.

Di seguito il quadro statistico dei transiti mensili da gennaio 2013 a maggio 2018.

Grafico 20. Numero di transiti nell'interporto Vespucci



Fonte: 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; significativi anche i volumi registrati 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: l'incremento generale è stato del 69%. I dati evidenziano l'elevato livello quantitativo dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobilista 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 di Livorno e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale anche per lo sviluppo dello scalo livornese per il decongestionamento delle sue banchine.

3.3.6.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

La specializzazione produttiva delle imprese insediate nell'area dell'infrastruttura interportuale varia da, attività logistica, logistica industriale, officine meccaniche, ferroviaria e riparazioni container, servizi ai mezzi, automotive.

Tabella 61. Imprese localizzate per settore merceologico. Dati al: 2019

Settore merceologico	Numero imprese localizzate	Di cui: Numero imprese localizzate nell'area ZLS



	nell'area dell'Infrastruttura	dell'Infrastruttura
Studi Professionali	7	0
Logistica	19	19
Operatori intermodali	1	1
Servizi	11	5
Corriere	1	0
Spedizioniere	1	1
Trasporti	14	14
Ricerca	2	2
Totale	56	42

Fonte: Interporto Vespucci

3.3.6.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

L'interporto Toscano di Guasticce è interessato da una serie di opere di potenziamento della catena del freddo già avviate, che saranno ultimate entro il 2021.

Le risorse necessarie assommano a 7,4 Meuro interamente stanziati come descritto dalla tabella che segue.

Tabella 62. Interventi in corso di realizzazione e programmati

n	Titolo progetto	Costo e risorse (meuro)			Stato di attuazione		
		Costo totale	Risorse stanziare	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazioni e gare	Stima ultimazione
1	Realizzazione celle frigo a bassa temperatura, opere impiantistiche e sistemazioni esterne	1,90	1,90	0,00	Progettazione esecutiva avviata	Gara di appalto integrato in corso	fine lavori prevista per giugno 2021
2	Realizzazione di edifici di guardiania, un magazzino, opere esterne e di una tettoia per merci refrigerate	5,50	5,50	0,00	Ultimata	si	fine lavori prevista per luglio-20
Totale		7,4	7,4	-			

Fonte: Interporto Vespucci

L'infrastruttura interportuale sarà allacciata al collegamento ferroviario del porto di Livorno con la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze mediante il by-pass del nodo di Pisa (già discussi al paragrafo 3.2.3), della quale è avviata la realizzazione del primo lotto di opere concernenti lo scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica ed è in corso la progettazione di fattibilità tecnico-economica degli altri due lotti (collegamento con Collesalveti-Vada e by-pass).

3.3.7. L'Interporto Toscana Centrale (Prato)

3.3.7.1. Descrizione dell'Infrastruttura

L'Interporto della Toscana Centrale S.p.A gestisce una superficie di circa 700.000 mq al



centro della Toscana, servendo dal punto di vista logistico un'area vasta comprendente le province di Prato, Pistoia, Lucca, Firenze, Siena, fino ad arrivare alla provincia di Perugia; è quindi l'interporto di riferimento per una vasta area dell'Italia centrale con una popolazione superiore ai 2 milioni di abitanti, una produzione industriale radicata e prevalentemente destinata all'export, una forte propensione alla moda, al fashion ed al lusso, e con presenze importanti di imprese operanti nelle nuove tecnologie e nel settore farmaceutico.

In questo contesto, l'Interporto si è sviluppato a partire dalla metà degli anni '80, realizzando magazzini per circa 91.000 mq coperti, uffici per 23.000 mq, viabilità e parcheggi interni per 104.000 mq ed un'area a verde per 191.000 mq.

L'infrastruttura di punta è una attrezzata piattaforma logistica (completata nel 2010) per l'interscambio gomma-rotaia, il cui sistema ferroviario è alimentato da un raccordo al fascio Prato Sud e che vuole avere un ruolo strategico nello sviluppo della logistica e dell'intermodalità di tutta la Regione.

La Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A., in qualità di ente gestore, provvede normalmente all'esercizio e gestione delle opere realizzate mediante la concessione, affitto o locazione a privati, costituiti in imprese societarie, cooperative o individuali, coordinando le attività che si svolgono all'interno dell'Interporto nell'interesse del buon finanziamento della struttura.

In casi particolari la Società può assumere direttamente la gestione di attività e di servizi nell'ambito dell'Interporto, per assicurare il loro funzionamento in dipendenza dell'affidamento a società di gestione sempre che ciò non sia incompatibile con gli ordinamenti propri di ciascun ente.

Attualmente l'Interporto della Toscana Centrale S.p.A. gestisce, attraverso le società controllate al 100% Magazzini Generali Doganali di Prato S.r.l. e Interporto Service S.r.l., le attività legate alla logistica ed all'intermodalità, compresa l'operatività sulla piattaforma ferroviaria.

Il capitale sociale risulta pari a 13.245.000,00 euro, interamente versati e sottoscritti.

3.3.7.2. I collegamenti esistenti

Allo sviluppo economico dell'area ha contribuito una rete infrastrutturale plurimodale che ne valorizza la posizione baricentrica rispetto all'asse modale nord-sud (con funzione di vera e propria cerniera) ed all'arco costiero mediterraneo, potenziandone la prossimità logistica ai mercati del Nord Europa attraverso alcune componenti fondamentali:

- un sistema viario caratterizzato dall'esistenza di due autostrade: la A11, che garantisce anche tramite la FI - PI - LI, il collegamento interno all'asse tirrenico (Genova-Pisa-Livorno-Rosignano) e la A1, consentendo il collegamento con la direttrice viaria Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli. Questo sistema stradale permette di raggiungere in meno di un'ora il porto di Livorno e Bologna, in circa un'ora e mezzo il porto di La Spezia, in due ore la città di Roma e circa in tre quella di



Milano.

- La rete ferroviaria, con la stazione di Prato centrale di cui l'Interporto è appendice, che costituisce un centro importante ferroviario sia sul piano del trasporto passeggeri che su quello merci. La stazione di Prato è sulla linea fondamentale Firenze-Bologna e, dalla stessa stazione ha inizio la linea complementare per Pistoia-Lucca-Pisa/Viareggio, per cui è direttamente connessa alla tirrenica sia lungo la direttrice Pisa-Empoli-Firenze Castello-Prato, sia attraverso la suddetta linea complementare.
- L'aeroporto "A. Vespucci" di Firenze, per il quale è in previsione un significativo potenziamento, situato a soli 3 km ed il "Galileo Galilei" di Pisa situato a 80 km. In particolare, quest'ultimo rappresenta uno degli scali più importanti a livello nazionale per traffico passeggeri, con un traffico merci di circa 50.000 tonnellate imbarcate e sbarcate. Oltre al sistema degli aeroporti di Roma, infatti, l'aeroporto di Pisa è considerato l'unico aeroporto dell'Italia centrale collegato al network del trasporto aereo europeo, strategico per i trasferimenti dei prodotti dell'alta moda.
- Il Porto di Livorno, situato a 80 km, rappresenta un importante scalo del Mediterraneo, specializzato nella movimentazione container e nelle merci Ro-Ro.
- Il porto della Spezia, situato a 120 km, regional port rilevante nel trasporto dei container con un throughput annuo di circa 1.300.000 teus e che rappresenta lo scalo più importante per il traffico con i mercati del far-east, tradizionalmente i più importanti per l'export di questa area.

Punto di forza della dotazione infrastrutturale della Società risulta essere la parte ferroviaria fortemente vocata al trasporto intermodale e composta da:

- un terminal intermodale, di mq. 114.970, dotato di nr. 8 binari operativi in grado di operare su convogli di lunghezza fino a 750 mt, di cui nr. 4 a servizio dei fabbricati A e B;
- nr. 2 fabbricati, denominati A e B, per la movimentazione merci, dotati di ribalte lato binario e bocche di carico lato gomma, per una superficie lorda, rispettivamente di 3.656 mq e 12.762 mq, per complessivi 16.418 mq, ed altezza sotto tegolo pari a mt 11,50.

A supporto di tali infrastrutture vi è un fascio di appoggio per lo stazionamento dei carri dotato di tre aste, un complesso immobiliare ad uso uffici denominato CC2, nr. 2 garitte di ingresso/uscita; rimessa locomotore con fossa di ispezione ed una stazione di pesa certificata.

Tutto ciò ha permesso all'Interporto della Toscana Centrale di essere individuata come infrastruttura strategica ed essere inserita nel corridoio Scandinavia – Mediterraneo del TEN-T Core Network, con tutto quello che ne consegue dal punto di vista degli investimenti previsti e potenziali.



3.3.7.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

L'area interportuale è disciplinata dal Piano Attuativo denominato "337 Interporto", presentato dalla Società in data 16 ottobre 2014, adottato il 30 giugno 2016 ed ha concluso il proprio iter con la sua approvazione definitiva avvenuta con Delibera del C.C. n. 97/2016 del 20/12/2016.

Lo stato attuale dell'infrastruttura e le prospettive di ampliamento sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 63. le superfici dell'infrastruttura e le aree della ZLS

Tipologia superficie	Superficie (ha)
Superficie totale dell'infrastruttura	69,784 ha, di cui: <ul style="list-style-type: none">• 50,63 mq (lotti e viabilità esistenti)• 19,154 mq (aree a verde esistente) 25,391 ha ampliamento esterno in Comune di Campi Bisenzio; di cui: <ul style="list-style-type: none">• 16,641 mq (lotti e viabilità in espansione esterna);• 8,75 mq (aree a verde in espansione esterna)
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	ZLS Totale: 95,175 ha; di cui: <ul style="list-style-type: none">• 69,784 ha in ambito interportuale• 25,391 ha espansione esterna
Tipologia delle altre aree da escludere dalla ZLS	Porzioni di aree a verde incluse attualmente nella ZLS da delimitare ed escludere
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS	7,02 ha di capannoni in ambito interportuale e parcheggi per TIR 10,07 ha espansione (lotti edificabili e parcheggi TIR)

Fonte: Interporto Toscana Centrale

3.3.7.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

L'intera area interportuale è inserita all'interno della ZLS, comprese le aree di sviluppo. Si tratta più in dettaglio di 69,784 ha di aree interne all'interporto e 25,391 ha di aree di espansione dell'interporto che per una superficie complessiva della ZLS dell'Interporto della Toscana Centrale di 95,175 ha, in attesa del perfezionamento delle procedure urbanistiche.

3.3.7.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Le aree da escludere dalla ZLS dell'Interporto della Toscana Centrale di Prato riguardano alcune porzioni di aree a verde non funzionali alle attività logistiche sia in ambito interportuale, sia esterne all'ambito dell'Interporto.

3.3.7.6. Aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

La superficie disponibile per insediamenti produttivi nell'ambito dell'Interporto della Toscana Centrale è di 7,02 ha. A queste aree si devono aggiungere 10,07 ha di lotti edificabili a seguito dell'operazione di espansione dell'infrastruttura interportuale all'esterno nel Comune di Campi Bisenzio per una superficie complessiva di 17,09 ha disponibili per nuovi insediamenti produttivi.



3.3.7.7. Dati quantitativi di riferimento

I dati disponibili sono quelli relativi all'infrastruttura ferroviaria che è gestita direttamente dalla società Interporto della Toscana Centrale Spa (i dati relativi alle società affidatarie, trattandosi di imprese commerciali che operano autonomamente all'interno di immobili locati o di proprietà, stante l'attuale normativa non sono disponibili).

L'attività sulla piattaforma ferroviaria è rimasta sospesa per diversi anni, salvo avere una ripresa nel 2018, a partire dal mese di marzo.

Le circolazioni ferroviarie sono invece iniziate nuovamente nel mese di Luglio 2018. Di seguito i dati relativi alle movimentazioni ferroviarie.

Tabella 64. Movimentazioni ferroviarie (anno 2018)

Anno 2018 Mese	Arrivi Carichi Entrati carichi nel raccordo		Partenza Carichi Usciti carichi dal raccordo		Totale Entrate Carichi + Uscite Carichi	
	n. Carri	Tonnellate	n. Carri	Tonnellate	n. Carri	Tonnellate
Gennaio	-	-	-	-	-	-
Febbraio	-	-	-	-	-	-
Marzo	-	-	-	-	-	-
Aprile	-	-	-	-	-	-
Maggio	-	-	-	-	-	-
Giugno	-	-	-	-	-	-
Luglio	66	1.775,368	47	1.064,760	113	2.840,128
Agosto	8	294,793	10	201,940	18	496,733
Settembre	20	449,530	17	374,716	37	824,246
Ottobre	46	1.404,446	41	926,650	87	2.331,096
Novembre	58	1.618,348	51	1.296,736	109	2.915,084
Dicembre	40	1.067,873	41	1.995,139	81	3.063,012
Totale Anno	238	6.610,358	207	5.859,941	445	12.470,299
<i>di cui: I Semestre</i>	-	-	-	-	-	-
<i>di cui: II Semestre</i>	238	6.610,358	207	5.859,941	445	12.470,299

Fonte: Interporto Toscana Centrale

A questi dati vanno aggiunte le movimentazioni per traffici tutto gomma, container vuoti, e le attività di stuffing/unstuffing operate sulla piattaforma.

Nel 2018 sono stati movimentati complessivamente circa 4.500 teus. La previsione di traffico al 2023 è intorno ai 15.000 teus.

3.3.7.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Nell'Interporto sono disponibili i servizi di Dogana, officina riparazioni container, controllo accessi telematico, handling, manovra ferroviaria e sosta delle unità all'interno del terminale. Inoltre, sono attivi i Magazzini Generali, la rete di trasmissione dati in fibra ottica,



percorsi formativi sulla logistica personalizzati. Sarà anche possibile dotare l'Interporto di uno scanner per dare sicurezza ai container ed ai semirimorchi.

Tabella 65. Caratteristiche imprese insediate

Operatori insediati	n.
Alimentare/Fresco	1
Servizi vari	17
Centro Assistenza Doganale	7
Trasporti	30
Trasporti e Logistica	10
Totale	65

Fonte: Interporto Toscana Centrale

Nell'ambito dell'Interporto operano alcune imprese che potrebbero beneficiare notevolmente dell'istituzione della ZLS.

Ci si riferisce in particolare, allo stabilimento di produzione di *Acqua Panna* del gruppo San Pellegrino-Nestlé che dal 2020 ha una base logistica presso l'Interporto della Toscana Centrale (Prato). Lo stabilimento del gruppo San Pellegrino Nestlé è sito nel Comune di Scarperia nel comprensorio del Mugello ed ha un prodotto destinato alla ristorazione di alta fascia, soprattutto sul mercato statunitense, che rimanda al concetto di cucina made in Italy e più in generale all'italian way of life, tanto che il prodotto è brandizzato Tuscany sull'etichetta. Come tutti i prodotti destinati alla ristorazione, gli effetti della pandemia hanno determinato una forte contrazione dei volumi, ma il dato del 2019 indicava un export pari a circa 7.000 teus solo verso il nord America pari all'incirca a 15.000 tons. Dalla base logistica presso l'Interporto il gruppo San Pellegrino-Nestlé è intenzionato a promuovere il trasporto intermodale verso i porti di Livorno e La Spezia, in considerazione che il gruppo ha un forte commitment verso l'ambientalizzazione della propria catena logistica. L'efficientamento dei collegamenti ferroviari, in particolare i costi di manovra primaria da e per il porto di Livorno, e l'ampliamento dell'offerta di collegamenti verso il far East da tale scalo, permetterebbe un'espansione dei volumi ed un riequilibrio tra import ed export, che al momento penalizza fortemente lo scalo labronico.

Va considerato inoltre il Distretto Tessile di Prato. L'area pratese rappresenta storicamente uno dei poli del tessile, non solo per l'Italia, ma per l'intero continente europeo. Il distretto si sta ri-orientando verso produzioni sempre a maggior contenuto tecnologico ed a minor impatto ambientale (vedi Consorzio Detox). In questo contesto l'aspetto logistico rappresenta un elemento determinante, sia all'interno delle filiere, che nei collegamenti con i mercati di approvvigionamento delle materie prime e di vendita del prodotto finito. Al momento le restrizioni di collegamento sulla direttissima Prato-Bologna creano di fatto una cesura sul Corridoio Scan-Med per l'accesso del distretto ai mercati del Nord Europa, impedendo l'utilizzo del trasporto ferroviario dall'Interporto. Il potenziamento dei collegamenti ferroviari con il porto di Livorno e l'ampliamento dei servizi marittimi verso il Far East, compenserebbe almeno in parte lo svantaggio competitivo attualmente in essere e



rafforzerebbe le sinergie tra l'area della Toscana Centrale ed il suo porto di riferimento.

3.3.7.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

Con riferimento al Piano Attuativo dell'Interporto approvato è stata presentata una variante per apportare modifiche. La variante che già è stata sottoposta a parere preventivo ed ha ottenuto in linea di massima, parere favorevole, prevede una superficie dell'infrastruttura complessiva di mq. 695.679,00. Sono previsti i seguenti interventi a completamento:

- Nuovi lotti: mq. 39.326;
- Nuovi parcheggi TIR per complessivi mq. 31.174;
- Distributore di LNG, previsto nell'attuale parcheggio TIR denominato P11 di complessivi mq. 14.591.

Si è giunti, nel dicembre del 2019, all'esito positivo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, per l'espansione dell'Interporto nell'adiacente area nel Comune di Campi Bisenzio con il quale è in corso il confronto per la definizione di un piano di convenzione per lo sviluppo delle aree, all'interno del contesto interportuale. L'espansione interessa un'area di circa mq. 251.765 mq e prevede la realizzazione di n. 4 magazzini di movimentazione merci, per complessivi mq. 37.260 di superficie coperta.

L'Interporto punta ad un ampliamento su aree edificabili nel comune di Campo Bisenzio per cui è stato ottenuto il parere favorevole con prescrizioni per la VIA a Dicembre 2019.

L'importo complessivo delle opere previste per la ZLS assomma a 73,59 Meuro e l'ultimo ampliamento dovrebbe concludersi nel dicembre 2023.

Tabella 66. Interventi in corso di realizzazione e programmati

n	Titolo progetto	Costo e risorse (meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziare	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazione gare	Stima ultimazione
1	Interporto Toscana centrale – Lotti di espansione 14N e 14 O ed aree dedicate a parcheggi TIR interne all'area interportuale come da convenzione con Comune di Prato	1,8	1,8	-	Progetto definitivo per lotto 14 N e parcheggi	Aggiudicato per lotto 14 N e parcheggi	ultimazione prevista giu-21
2	Interporto Toscana centrale - Progetto di ampliamento dell'area interportuale nel Comune di Campi Bisenzio	71,1	0,6	70,5	Definito Masterplan ai fini della VIA	no	ultimazione prevista per dic-23
3	Interporto Toscana centrale – Sviluppo dell'Intermodalità e logistica dell'Acqua Panna	0,7	0,5	0,2	non ancora disponibile	no	ultimazione prevista giu-21
Totale		73,59	2,85	70,75			

Fonte: Interporto Toscana Centrale



3.3.8. L'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa

3.3.8.1. Descrizione dell'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'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 122m. Il terminal, di superficie pari a circa 21.000 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.

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.

L'infrastruttura può contare su un sistema di due piste parallele: la pista principale ha una lunghezza di 2.993 metri, e la pista secondaria con una lunghezza di 2.488 metri. Apron (area di stazionamento aerei) 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 160.000mq 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 Galileo Galilei di Pisa è provvisto di Piano di Sviluppo aeroportuale approvato in intesa Stato - Regione ai sensi del Dpr 383/1994 con Decreto n. 5517 del 01/06/2016 emanato dal Direttore Generale della Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali - DIV.III, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il piano di sviluppo si riferisce ad un orizzonte temporale di 15 anni (si parla di Piano di Sviluppo Aeroportuale per il periodo 2014-2028).

Figura 20. Aeroporto di Pisa



Fonte: Regione Toscana, Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale consiste in un aggiornamento del precedente P.S.A. 2002-2010, oggetto del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n. 6917 del 23.1.2002. La realizzazione delle opere comprese nel suddetto Piano è prevista secondo tre fasi temporali



successive di attuazione, ovvero una 1^a fase 2014-2018, una 2^a fase 2019-2023 ed una 3^a fase 2024-2028.

La procedura di assoggettabilità a VIA, in merito al sopracitato Piano di Sviluppo Aeroportuale 2014-2028, si è conclusa in data 19.4.2016, con l'emissione del decreto n. 158/DVA del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, con il quale si determina l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, a condizione che siano osservate alcune prescrizioni.

3.3.8.2. I collegamenti esistenti

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.

3.3.8.3. Le aree dell'infrastruttura e la ZLS

La ZLS pisana è costituita dalle aree dell'infrastruttura aeroportuale di Pisa insieme all'area dei Navicelli nel comune di Pisa che costituisce una delle aree economiche di maggior rilievo del territorio toscano.

Lo stato attuale dell'infrastruttura aeroportuale di Pisa e delle aree ZLS sono riportate nella tabella che segue.

Tabella 67. Superficie dell'infrastruttura e delle aree ZLS

Tipologia superficie	Superficie (Ha)
Superficie totale dell'infrastruttura aeroportuale	157,85 ha
Superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS	223,31 ha di superficie totale ZLS; di cui: <ul style="list-style-type: none"> • 157,85 ha in ambito aeroportuale • 65,46 ha in area esterna all'ambito aeroportuale
Superficie delle altre aree da escludere dalla ZLS	Aree di servizio passeggeri
Superficie complessiva disponibile per nuovi insediamenti produttivi nella ZLS (interna e esterna all'ambito aeroportuale)	65,46 ha in area esterna all'ambito aeroportuale

Fonte: Aeroporto di Pisa

3.3.8.4. Le aree dell'infrastruttura da includere nella ZLS

La superficie delle aree da ricomprendere nella ZLS comprende l'intera area aeroportuale (157,85 ha) a cui si aggiunge l'area dei Navicelli (65,56 ha) situata nel territorio comunale di Pisa per una dimensione complessiva della ZLS di 223,31 ettari.

3.3.8.5. Le altre aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS

Le aree dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS riguardano le aree di servizio passeggeri.



3.3.8.6. Aree dell'infrastruttura disponibili per insediamenti produttivi

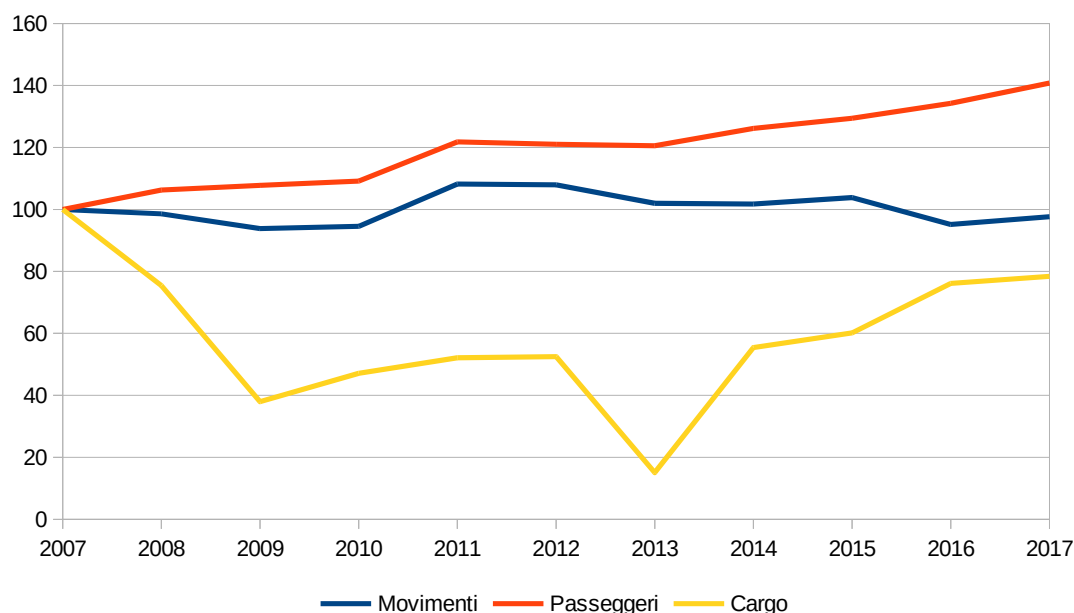
La superficie complessivamente disponibile per nuovi insediamenti produttivi nell'ambito della ZLS è costituita da 65,46 ha afferenti all'area dei Navicelli nel comune di Pisa.

3.3.8.7. Dati quantitativi di riferimento

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 precrisi.

Con riferimento alle stime di traffico, il PSA 2014-28 prevede: Traffico passeggeri 2028 (aviazione commerciale): circa 7 milioni di passeggeri (il traffico di aviazione generale ha un volume residuale dell'ordine di 13.000 pax) ed un Traffico merci 2028: 9661 Ton.

Grafico 21. Movimentazione merci e passeggeri nell'aeroporto di Pisa



Fonte: ENAC

3.3.8.8. Caratteristiche delle imprese localizzate nell'area dell'infrastruttura

Aziende che operano nell'ambito della logistica.

3.3.8.9. Interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e programmati

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 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.

Per quanto riguarda gli interventi in corso di realizzazione e programmati, il comune di Pisa prevede la realizzazione di alcuni interventi funzionali allo sviluppo dei traffici commerciali di interesse dell'aeroporto tra i quali spicca la realizzazione di una conca di navigazione all'intersezione del Canale Navicelli con l'A12 funzionale anche al collegamento della Darsena Pisana con il porto di Livorno per la quale ha già stanziato 6 dei 12,5 Meuro necessari.

Tabella 68. Interventi in corso di realizzazione e programmati

n	Titolo progetto	Costo e risorse (meuro)			Stato di attuazione del Progetto		
		Costo totale	Risorse stanziati	Risorse da reperire	Stato della progettazione	Aggiudicazione gare	Stima ultimazione
1	Area Vacis (Navicelli) - Permesso convenzionato	1,20	1,20	-	progettazione conclusa	si	-
2	Navicelli - Piano Attuativo (PA)	5,20	5,20	-	progettazione conclusa	si	-
3	Consorzio Darsena Pisana (Navicelli)	0,33	-	0,33	da avviare	no	-
4	Progetto Vie Navigabili: realizzazione conca di navigazione all'intersezione tra canale Navicelli e A12	12,25	6,00	6,25	da avviare	no	-
TOTALE		18,98	12,40	6,58			

Fonte: Comune di Pisa



3.3.9. Appendice: la performance dei poli infrastrutturali della ZLS e la crisi del Covid-19

Le analisi sviluppate nei capitoli precedenti e le performance evidenziate dai poli infrastrutturali della ZLS nell'ambito della presente proposta di ZLS riferite al periodo precedente alla crisi Covid-19 ed in tale direzione devono essere contestualizzate: una volta che saranno disponibili i dati e le informazioni riguardanti la misura reale degli effetti della crisi determinata dalla diffusione del Covid-19 e le conseguenze sul commercio internazionale ed in particolare sul traffico marittimo, e l'andamento della fase di ripartenza dell'economia mondiale si potrà procedere ad una rimodulazione anche di carattere operativo del Piano di sviluppo strategico della ZLS.

Le pesanti ripercussioni della crisi globale da Covid-19 peraltro si sono innestate su un forte rallentamento del commercio internazionale che già si era registrato alla fine del 2019.

Attualmente gli scenari di previsione sul commercio internazionale infatti sono particolarmente negativi per gli effetti sul breve periodo derivanti dalla sostanziale interruzione delle produzioni determinate sia dalla caduta della domanda, che dalle scelte di lockdown adottate da vari paesi; le stime provenienti dai principali istituti prevedono nell'anno in corso una riduzione consistente del commercio internazionale (compresa, a secondo delle stime, tra l'11% ed il 14%)⁴⁰ solo parzialmente recuperato nell'anno successivo.

Gli effetti stimati variano nella loro articolazione temporale, territoriale e settoriale.

Dal primo punto di vista, la crisi, pur avendo interessato gran parte del mondo, lo ha fatto con una diversa successione temporale. I primi effetti sono stati avvertiti già nel mese di febbraio scorso nei confronti della Cina, per poi estendersi agli altri paesi, man mano che il virus si propagava. Sebbene l'effetto maggiore sia dovuto al calo della domanda, non è da sottovalutare anche quello che ha operato dal lato dell'offerta perché, in un commercio internazionale molto interconnesso, la chiusura delle imprese che vi è stata in alcuni paesi ha talvolta finito per bloccare l'attività di intere filiere produttive.

La caduta della produzione è estesa alla maggior parte dei settori ma ha colpito maggiormente quelli di base (quelli legati ai prodotti energetici), quelli con catene di valore complesse o quelli rivolti a soddisfare la domanda di beni di investimento, ovunque in forte flessione (mezzi di trasporto, macchinari, prodotti tecnologici); mentre, sul fronte dei consumi gli effetti sono stati più diversificati, con il crollo delle produzioni della moda da un lato e invece l'incremento di scambi di medicinali e prodotti medici e la tenuta di quelli alimentari⁴¹ dall'altro.

40 Secondo SACE la riduzione stimata (superiore al 9% in volume) è più contenuta per quanto comunque grave. "SACE: dove ripartirà il made in Italy", maggio 2020.

41 Banca di Italia, *Relazione annuale*, 2020.



Tutto questo si è ovviamente scaricato sulla movimentazione di merci con una consistente ricaduta sullo *shipping* dal momento che il trasporto su nave copre una parte rilevante dell'intero interscambio mondiale (tra l'80% ed il 90% del valore dei beni scambiati).⁴²

A fronte di tali andamenti di breve periodo, le analisi di medio periodo prevedono un naturale effetto rimbalzo per i principali indicatori economici: rispetto ai dati sull'export nazionale è prevista nel biennio 2021-2022 un parziale recupero delle quote perse per effetto della crisi Covid-19.⁴³

In tale contesto, l'Italia e la Toscana presentano andamenti peggiori di quello di buona parte degli altri pesi europei, sia perché l'epidemia nelle nostre realtà ha avuto effetti più devastanti, sia perché il paese proveniva da un lungo periodo di difficoltà con un'economia fortemente indebolita dalle vicende che hanno seguito la crisi di fine 2008.

Per la Toscana la recessione provocata dagli effetti del Covid sarà più grave perché vengono meno proprio le due principali grandezze — le esportazioni ed il turismo — che erano state le due componenti che avevano consentito, nel decennio trascorso, al nostro sistema produttivo di reggere meglio rispetto alle altre regioni: le prime stime sulla Toscana indicano infatti nel 2020 una caduta del PIL superiore al 10% e con esso una corrispondente caduta anche delle importazioni. Quindi sul fronte della movimentazione internazionale di merci si registrerà un calo consistente, che vedrà una parziale ripresa nel 2021 se — come al momento ci si attende — vi sarà un effetto rimbalzo in grado di far realizzare una crescita del PIL vicino al 5%.

Con scenari in continua evoluzione, occorrerà attentamente collocare la ipotizzata (ed auspicata) ripresa dell'economia all'interno di una tendenza — che stava emergendo già prima della crisi — verso una maggiore concentrazione territoriale (o per aree continentali) delle catene del valore, verso una sorta di de-globalizzazione⁴⁴ che potrebbe accentuarsi a seguito delle recenti vicende della crisi sanitaria.

Potrebbero infatti emergere, con maggior forza, orientamenti - comunque di difficile e complessa attuazione - volti a promuovere una rilocalizzazione della produzione o comunque ad una diversificazione degli approvvigionamenti per ridurre gli impatti derivanti da eventuali shock esterni.⁴⁵

Il settore della logistica nella fase di ripartenza dovrà intercettare le possibili riorganizzazioni delle catene produttive globali e le conseguenti modifiche delle relazioni tra produzione e commercio⁴⁶, oltre che operare per consolidare il proprio posizionamento nelle filiere che hanno resistito agli impatti della crisi.

42 SRM, *Osservatorio COVID-19 sui trasporti marittimi e la logistica*, aprile 2020.

43 Prometeia, San Paolo, *"Rapporto analisi dei settori industriali"*, maggio 2020.

44 Mc Kinsey, *Globalization in transition*, 2019.

45 Coface, *"World trade: despite a sudden interruption, global value chains still have a bright future"*, maggio 2020.

46 G. Tria, *Il Sole* 24 ore, giugno 2020.



Tabella 69. I tre scenari SRM impatto epidemia COVID-19 sul segmento trasporto container

Scenario	Probabilità	COVID-19 contagio	Inizio ripresa da	Impatto sui container	Stime import-export container via mare
Base	50%	Globale	Giugno 2020	Volatilità e sospensione e breve termine di talune attività produttive (con conseguente calo sui container movimentati) e successiva ripresa graduale delle attività	-22%
Intermedio	45%	Globale	Settembre 2020	Sospensione a medio termine di alcune attività produttive (con conseguente impatto sui container movimentati) ma ripresa a rimbalzo delle attività non core	-33%/-35%
Critico	5%	Globale	2021	Contrazione consistente delle attività	-50%

Fonte: SRM (2020)

In questo quadro, il disegno delineato dalla proposta di piano di sviluppo della ZLS di potenziamento delle infrastrutture logistiche nell'ottica di una azione di sistema e di coordinamento del sistema territoriale assume a maggior ragione una valenza strategica, in considerazione anche del processo di riposizionamento competitivo dei principali nodi logistici nazionali ed europei rispetto alla riorganizzazione del commercio internazionale per effetto delle trasformazioni in atto.⁴⁷

3.4. Le aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione

L'individuazione e la descrizione delle aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione delle infrastrutture portuali regionali incluse nella Proposta di ZLS della Toscana viene espressamente prevista dall'articolo 6, lettera m) del DPCM 12/2008.

Relativamente ai porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, come si è visto nei precedenti paragrafi specifici riguardanti le singole infrastrutture portuali, non vi sono aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.

Il porto di Marina di Carrara invece presenta una superficie delle aree che vengono escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione di 40,78 ha. Come si descrive anche al paragrafo 3.3.5.5 della presente proposta, l'area dell'infrastruttura da escludere dalla ZLS riguarda il 2° piazzale di Levante (piazzale che si estende dal torrente Carrione al fosso Lavello) in seguito all'Accordo ex Art. 15 L. 241/1990 stipulato tra i Comune di Carrara, la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, finalizzato allo sviluppo condiviso del Porto di Marina di Carrara e approvato con Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 13 del 15/01/2018.

⁴⁷ Istituto per gli studi di Politica internazionale, *Osservatorio di politica internazionale. Il quadro del commercio mondiale nel 2020*, aprile 2020.



Tale area, per la quale il vigente Piano Regolatore Portuale del 1981 prevede la realizzazione di un ampio piazzale portuale, sarà oggetto di variante allo stesso PRP ai sensi della L. 84/1994 e sarà dedicata a funzioni urbane attraverso la realizzazione di un parco costiero.

Anche la fascia litoranea limitrofa a Ponente del porto, ad oggi adibita ad attività di stabilimento balneare, è da escludere dalla ZLS.



3.5. Il Piano operativo della ZLS

3.5.1. Premessa

Come già evidenziato, le ZLS costituiscono una derivazione delle ZES, previste per le sole aree del Mezzogiorno, e rispondono — nel quadro di una analisi delle opportunità e dei vantaggi, come delle relative criticità — alla esigenza “non solo (...) di migliorare le condizioni economiche dei territori ospitanti tali strumenti con conseguente aumento della domanda occupazionale, ma soprattutto di rilanciare la presenza di investimenti stranieri, molto spesso disorientati dinnanzi a procedure amministrative macchinose (...) e un sistema di tassazione non competitivo”⁴⁸.

Due sono pertanto gli elementi portanti l’idea sottostante le ZES: — la componente amministrativa di semplificazione (procedimenti autorizzativi insediativi complessi); — la componente di sostegno economico all’insediamento produttivo, sia attraverso sostegno diretto (incentivi), sia attraverso un regime fiscale agevolato,⁴⁹ ricorrendo o a agevolazioni della fiscalità nazionale o territoriale o mediante la costituzione di una Zona Franca⁵⁰. Tali condizioni di favore si è inteso concentrarle nelle aree portuali, come nucleo centrale delle Zone (siano esse ZES o ZLS) nella rete logistica connessa che si struttura nelle aree limitrofe insediative (aree retroportuali o aree per insediamenti produttivi nel sistema urbano dove sono collocate) nei nodi logistici del sistema territoriale (interporti e aeroporti) per potenziare e generare un nesso economico funzionale.

La descrizione della ZLS Toscana, come derivazione della ZES, evidenzia che nella perimetrazione complessiva ipotizzata si è in presenza di due aree di crisi industriale complessa (Livorno e Piombino), con presenza di due porti e un interporto (Guasticce – Collesalveti) e di una area di crisi industriale semplice (Carrara), con la presenza di un porto, di una Zona Franca Urbana e di un Consorzio di Sviluppo Industriale (aree che interessano parzialmente i comuni di Massa e di Carrara): tali aree costituiscono l’ossatura della ZLS con corridoi funzionali di connessione per quanto riguarda l’area costiera, con il nodo urbano di

48 S. Zunarelli in (a cura di) A. Berlunga “*Porti retroporti e zone economiche speciali*”, 2018, XXI.

49 Le risorse stanziare con la Legge di bilancio 2020 (L.160/2019) prevedono il riconoscimento di un credito di imposta per l’acquisizione (anche mediante locazione finanziaria) di beni strumentali: macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio. Il credito di imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni, nel limite massimo per ciascun progetto di investimento, di 3 Meuro per le micro e piccole imprese, di 10 Meuro per medie imprese e di 15 Meuro per le GI. Sono escluse le imprese nei settori dell’industria siderurgica, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei settori creditizio, finanziario e assicurativo nonché le imprese in difficoltà ex Comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01 del 31 luglio 2014. (Legge 28 dicembre 2015 n.208 commi 98-108). L’evoluzione successiva della normativa, ed in particolare il decreto-legge 31 maggio 2021 (“Decreto Semplificazioni”), ha ulteriormente rafforzato la portata incentivante del credito d’imposta per investimenti in beni strumentali nelle ZES nel limite massimo per ciascun progetto di 100 milioni di euro.

50 Nella complessità delle tipologie di Zona Franca, è possibile ricondurre a due macrocategorie: “le zone franche c.d. classiche (come il Porto di Amburgo), e le zone franche d’eccezione, di attrazione di impresa, caratterizzate da semplificazioni burocratiche, amministrative e da importanti agevolazioni fiscali, oltre che da benefici di carattere economico e sociale”. (A. Berlinguer, in A. Berlunga, op. ult. cit., pag. 5).



Pisa e, per quanto riguarda il sistema metropolitano centrale, con l'Interporto della Toscana Centrale di Prato.

La proposta riconduce — sia pur parzialmente e con evidenti variabili — al concetto di **Filiera Territoriale Logistica** elaborata dalla Svimez negli studi preliminari del Piano Nazionale della Logistica e dei trasporti (2011)⁵¹ identificabile come *“una rete di imprese, soggetti ed attività economiche appartenenti ad una determinata area vasta, verticalmente legate e connesse da funzioni logistiche avanzate materiali e immateriali, avente come obiettivo prioritario l'esportazione, prevalentemente via mare, di produzioni di eccellenza e la importazione e lavorazioni a valori di parti e beni intermedi per la successiva riesportazione di beni finiti”*⁵².

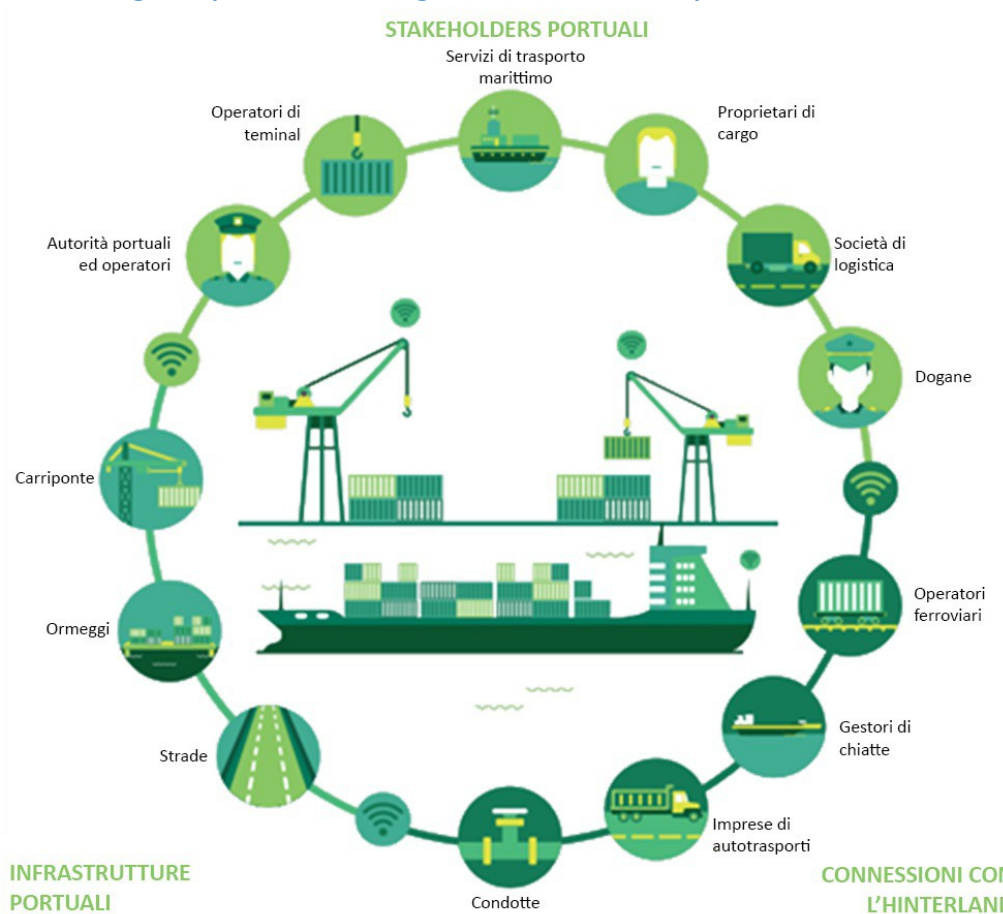
Nella ZLS assume centralità — per il ruolo che le viene assegnato dalla disciplina — l'infrastruttura portuale, meglio l'istituzione di governo della infrastruttura portuale, come agente di sviluppo nella sua funzione non solo di coordinamento degli attori dello spazio portuale, ma anche come driver economico della filiera logistica e delle attività connesse, sia manifatturiere che di servizi.

51 D. Miotti, *“Zone economiche speciali per accelerare i processi di sviluppo delle Regioni del Sud”*, in Rivista Giuridica del Mezzogiorno, n.4/2017, pag. 1005.

52 Un contesto strutturato come quello descritto di ZLS della Toscana potrebbe operare sia come potenziale di crescita in termini di economia di relazioni sia per la proiezione internazionale che il sistema dei trasporti merci, in particolare quello marittimo, può rappresentare per il territorio regionale, anche come sistema integrato di offerta insediativa per fenomeni di reshoring su filiere ad alto valore aggiunto di cui alcune componenti sono in parte localizzate sul territorio regionale o possono trovarvi motivo di insediamento.



Figura 21. Le tecnologie dei porti “smart” collegano l’intero ecosistema portuale



Fonte: BCG

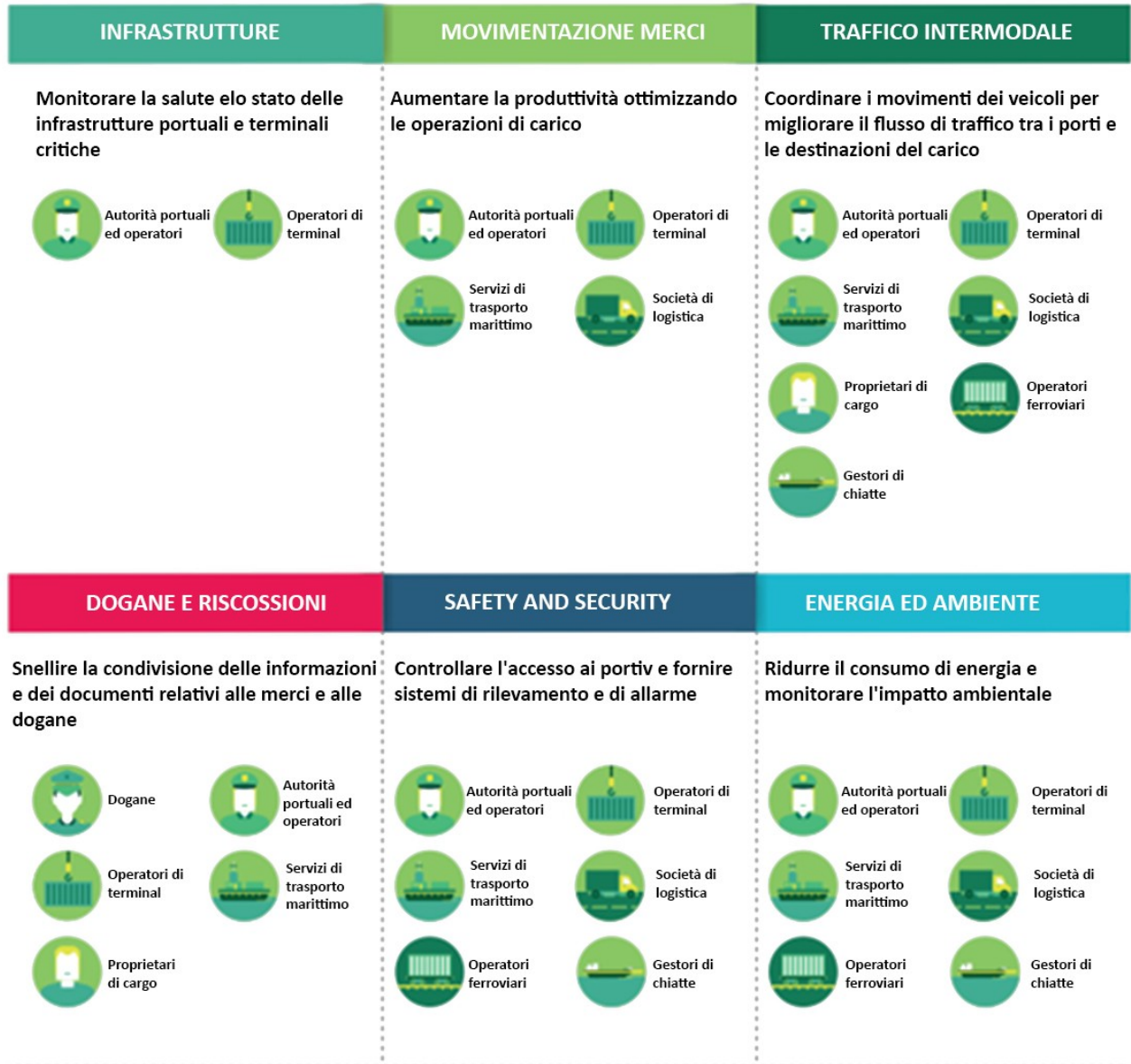
Si tratta di prospettare una evoluzione del porto – e dell’Autorità portuale – da un ruolo di “facilitatore” – quindi di operatore tecnico – verso un ruolo di integratore sistemico del nodo logistico localizzato da un lato, e delle filiere territoriali connesse⁵³, dall’altro.

Un ruolo ulteriore e per certi versi più avanzato che il porto può svolgere è quello di driver tecnologico: attraverso lo sviluppo e l’applicazione delle tecnologie digitali ai processi che interessano la catena di valore delle operazioni, si viene a determinare un effetto a cascata sull’intera filiera che opera ed interagisce con l’infrastruttura portuale, ivi compresi gli operatori logistici che agiscono all’interno della ZLS, con potenziali effetti di spillover territoriali a partire dalle aree urbane limitrofe.

53 IGDF, CGEDD, “La transformation du modèle économique des grands ports maritimes”, 2018, P. Verhoeven, *A review of port authority functions: towards a renaissance? Maritime policy and management*, 2010; Boston Consultin Group, *Toget smart, ports go digital*, 2018.



Figura 22. Le tecnologie dei porti "smart" migliorano le attività tra tutti i partner



Fonte: BCG



Tabella 70. I fabbisogni dei singoli porti guidano le strategie tecnologiche

Tipologia	Obiettivo	Soluzioni applicabili
Porto emergente	Semplificare la possibilità di fare impresa	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemi delle comunità portuali • Dogane a sportello unico • Scansione a raggi X • Sistemi di controllo accesso biometrici
Hub di commercio locale	Incrementare la produttività	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemi di movimentazione intelligente delle merci • Gestione e controllo delle apparecchiature • Automatizzazione degli ingressi • Soluzioni per la gestione della sicurezza
Passaggio intermodale	Ottimizzare il traffico tra le diverse modalità di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemi di prenotazione per i camion • Sistemi di monitoraggio del traffico • Piattaforme integrate per rotaie e chiatte
Porto inserito in città	Minimizzare l’impatto sul contesto urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Attività di monitoraggio della salute • Ambiente ed energia • Sistemi di gestione • Piattaforme estese all’intero porto

Fonte: BCG

La proposta di istituzione di una ZLS toscana si colloca dunque all’interno di un processo di trasformazione del modello organizzativo ed economico dei (grandi) porti marittimi che ha visto in Europa, Stati come la Germania, la Francia, la Spagna e l’Italia stessa negli ultimi anni riordinare l’intera disciplina del sistema portuale.

La ZLS Toscana punta pertanto, nell’ambito dell’obiettivo generale di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, nelle principali aree logistiche e produttive toscane, delle imprese già operanti in tali aree nonché l’insediamento di nuove imprese, a due **obiettivi specifici**: — il primo, in coerenza con quanto indicato dalla Regione nei suoi strumenti di programmazione e pianificazione (in primis nel PRIIM), teso a **rafforzare le condizioni competitive dell’offerta regionale** sia per le imprese toscane che per le altre imprese che troveranno convenienza ad utilizzare le infrastrutture logistiche ed intermodali toscane; favorire processi di razionalizzazione ed integrazione nell’uso delle infrastrutture e nella logistica anche per **contenere gli impatti ambientali**; — il secondo, strettamente funzionale al precedente, orientato a favorire una



migliore e maggiore integrazione di offerta di servizi tra i gestori delle infrastrutture che ne fanno parte attraverso un processo di evoluzione verso le tecnologie digitali delle infrastrutture logistiche, a partire dai porti e dagli interporti.

3.5.2. Le Attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS

Il quadro di obiettivi generali e specifici precedentemente delineato si sviluppa, nella proposta operativa dell'istituzione di una ZLS Toscana, mediante quattro Attività a loro volta declinate in specifiche Linee di Intervento, finalizzate ad orientare concretamente scelte di policy e allocazione di investimenti.

L'Obiettivo specifico 1. Rafforzare le condizioni competitive dell'offerta regionale sia per le imprese toscane che per le altre imprese che troveranno convenienza ad utilizzare le infrastrutture logistiche ed intermodali toscane; favorire processi di razionalizzazione ed integrazione nell'uso delle infrastrutture e nella logistica anche per **contenere gli impatti ambientali**, si articola in due Attività finalizzate ad integrare, nelle aree candidate alla ZLS Toscana, il completamento delle infrastrutture fisiche necessarie al pieno ed efficiente svolgimento delle attività produttive e commerciali delle imprese localizzate e da localizzare ed il sostegno allo sviluppo imprenditoriale e occupazionale delle stesse.

Attività 1.a. Sostegno agli investimenti necessari per il miglioramento dell'offerta logistica ed intermodale toscana

L'Attività prevede l'utilizzo efficiente e il recupero funzionale di aree e strutture interne ai nodi logistici candidati a far parte della ZLS Toscana, che possano contribuire al complessivo miglioramento dell'offerta logistica ed intermodale locale e di sistema. Essa prevede le seguenti Linee di Intervento:

Linea di Intervento 1.1.a: Riqualficazione di grandi siti industriali interessati contemporaneamente da crisi della produttività ed emergenze ambientali, mediante l'integrazione di interventi di risanamento ambientale e bonifica di siti inquinati con attività di rilancio produttivo in chiave eco-efficiente;

Linea di Intervento 1.1.b: Recupero delle aree/strutture dismesse ed inutilizzate finalizzate all'avvio di attività/servizi logistici /magazzini /piazzi;

Linea di Intervento 1.1.c: Promozione di aree di espansione (ad esempio, nelle aree retroportuali, nelle aree degli interporti, nella ZFU e nell'area Consorzio ZIA per quanto attiene nello specifico del territorio dei Comuni di Massa e Carrara) funzionali alla qualificazione dell'offerta localizzata e di servizio e alla domanda di investimento che si manifesta;

Linea di Intervento 1.1.d: Potenziamento e ammodernamento delle connessioni ferroviarie regionali al fine di rafforzare i nodi di interconnessione logistica tra il sistema portuale e gli interporti



della ZLS e di favorire la connessione funzionale con il sistema aeroportuale regionale.

Quest'Attività che, nell'insieme delle Linee di Intervento previste, contribuisce a completare la disponibilità e l'offerta di dotazioni fisiche e infrastrutturali delle grandi infrastrutture logistiche della costa toscana, migliorandone la qualità ambientale e valorizzando gli effetti di vantaggio competitivo derivanti dagli interventi di eco-efficienza (ad esempio, maggiore autosufficienza energetica e idrica e riduzione dei costi di approvvigionamento; semplificazione nell'accesso a certificazioni e marchi di qualità ambientale, ecc.), può e deve essere supportata mediante l'avvio di azioni sinergiche e complementari riguardo ad incentivi fiscali e al finanziamento di investimenti per:

- (i) garantire una specifica attività di informazione e orientamento a favore dei soggetti interessati che operano nella ZLS regionale sugli incentivi e sulle opportunità (fiscali, agevolazioni, ecc.) offerte dagli strumenti di finanziamento esistenti a livello regionale, nazionale e comunitario (Piani e Programmi dei Fondi comunitari, leggi di settore, ecc.);
- (ii) promuovere e incoraggiare, nelle sedi istituzionali e amministrative appropriate, la possibilità di estendere anche alla ZLS Toscana le opportunità offerte per le ZES delle aree del Mezzogiorno dell'Italia (istituzione zone franche; risorse finanziarie per specifici incentivi fiscali; provvedimenti e strumenti di semplificazione amministrativa).

Attività 1.2. Sostegno dello sviluppo di impresa e per l'occupazione

L'Attività è articolata in quattro Linee di Intervento finalizzate a promuovere lo sviluppo competitivo delle imprese del settore della logistica e dei trasporti e l'incremento dell'occupazione in questi settori, la cui presenza è un elemento indispensabile a garanzia della piena utilizzazione delle infrastrutture realizzate e del reale ritorno – per il territorio, la popolazione locale e le imprese stesse – degli importanti investimenti economici richiesti per la loro realizzazione, recupero, manutenzione e rinnovamento tecnologico.

Linea di Intervento 1.2.a: Realizzazione di servizi di lavorazioni in transito (le cosiddette manipolazioni usuali della merce, come ad esempio assemblaggi, integrazioni, ripartizioni per multi-destinazioni, ecc.);

Linea di Intervento 1.2.b: Integrazione tra filiere locali e servizi logistici ed intermodali, anche finalizzati a favorire la connessione tra le aree di costa e l'hinterland, l'utilizzo di risorse materiali e umane locali, ivi incluse le eccellenze e le expertise, l'export di produzioni di pregio e l'internazionalizzazione;

Linea di Intervento 1.2.c: Attivazione di iter semplificati per le richieste di insediamento di attività produttive attraverso lo Sportello Unico della ZLS;



Linea di Intervento 1.2.d: Avvio dello start up di imprese per lo sviluppo di sistemi logistici innovativi.

L'Obiettivo specifico 2. Favorire una **migliore e maggiore integrazione di offerta di servizi tra i gestori delle infrastrutture che ne fanno parte in particolare attraverso un processo di evoluzione verso le tecnologie digitali delle infrastrutture logistiche, a partire dai porti e dagli interporti**, si compone di due Attività immateriali ma di grande valore strategico e operativo per l'efficacia dell'istituzione della ZLS Toscana, in quanto andranno a costituire il tessuto di innovazione procedurale e di semplificazione che rappresenta il cuore dell'istituzione della ZLS stessa. Per entrambe le Attività previste è fondamentale l'integrazione con l'Agenda Digitale regionale, che costituisce il riferimento prioritario per la digital transformation anche del settore della logistica e dei trasporti toscano e per l'evoluzione "intelligente" delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche regionali.

Attività 2.1. Miglioramento e sviluppo di servizi e di nuove modalità operative

L'Attività si compone di molteplici Linee di Intervento che hanno la finalità di innovare, snellire e accelerare le procedure e i passaggi amministrativi e formali propri della catena logistica e dei flussi di merci, agevolando lo svolgimento delle attività delle imprese già insediate e promuovendo l'insediamento di nuove imprese. Molte Linee di Intervento previste dovranno avvalersi del supporto delle attività previste per l'attuazione dell'Agenda Digitale regionale, anche attraverso il Progetto Regionale 5 del Piano Regionale di Sviluppo 2016-2020, rispetto al quale è indispensabile assicurare un buon raccordo sia in fase di programmazione, sia di gestione ed attuazione dei singoli interventi, al fine di attuare a pieno l'approccio *Smart Landscape*, favorendo la digitalizzazione dell'intera catena logistica ed assicurando la celerità delle operazioni nelle aree portuali grazie alla *gate automation*, ed anche all'implementazione di "corridoi controllati" nel rispetto della normativa unionale. Analogo raccordo è richiesto con iniziative di carattere nazionale per lo snellimento e l'armonizzazione, anche in chiave digitale, delle procedure doganali. Le Linee di Intervento, che verranno implementate nel rispetto della normativa unionale e in raccordo, ove necessario e opportuno, con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, sono:

Linea di Intervento 2.1.a: Sostegno all'attivazione dello strumento del corridoio doganale all'interno della ZLS;

Linea di Intervento 2.1.b: Promozione del potenziamento, dell'ammodernamento e della ridefinizione degli spazi e dei circuiti doganali interni alla ZLS;

Linea di Intervento 2.1.c: Sostegno alla predisposizione di punti di controllo unificati nei nodi della ZLS (doganali, radiometrici, fitosanitari, veterinari, ex forestali, ecc.);

Linea di Intervento 2.1.d: Creazione di sportelli unici per le merci in visita;

Linea di Intervento 2.1.e: Trasferimento dello sdoganamento a mare, esteso anche ai veicoli, promuovendo un disciplinare applicativo unico per l'intero territorio regionale;



- Linea di Intervento 2.2.f:** Implementazione di procedure per lo sdoganamento in mare per merci rinfusa, cellulosa, auto; per i ro-ro, con carico parzialmente extra Schengen;
- Linea di Intervento 2.1.g:** Realizzazione di procedure per la creazione di percorsi privilegiati per l'autorizzazione di "corridoi controllati";
- Linea di Intervento 2.1.h:** Promozione dell'erogazione di servizi di formazione ad hoc per operatori e finalizzati all'ottenimento della qualifica di AEO;
- Linea di Intervento 2.2.i:** Integrazione e sviluppo di piattaforme digitali ad uso sia dei gestori delle infrastrutture sia degli operatori, in collaborazione con gli enti e le autorità pubbliche che gestiscono le piattaforme/erogano i servizi.

Attività 2.2. Introduzione di agevolazioni e riduzione di oneri amministrativi e fiscali

L'Attività è finalizzata all'introduzione di agevolazioni e alla riduzione di oneri amministrativi e fiscali in coerenza con la normativa nazionale e unionale, legati alle attività di logistica e trasporto e prevede Linee di Intervento molto puntuali, orientate a rendere particolarmente competitiva l'offerta di localizzazione all'interno della futura ZLS Toscana in relazione a specifiche criticità che spesso creano ostacoli e aggravii economici agli operatori del settore.

- Linea di Intervento 2.2.a:** Esenzione dal pagamento della visita da parte dell'USMAF per i magazzini in ambito ZLS;
- Linea di Intervento 2.2.b:** Promozione, indirizzo e coordinamento per l'applicazione di specifiche procedure nel rispetto della normativa doganale vigente (es. sospensione del pagamento dell'IVA e dei dazi)
- Linea di Intervento 2.2.c:** Introduzione di procedure, pratiche, ecc. e riduzione oneri relativi; riduzione dei tempi dei procedimenti, incentivi per la riduzione dei costi (fiscali/di finanziamento/etc.).

Nel quadro operativo sopra delineato, emerge con maggior forza la stretta correlazione tra i due Obiettivi specifici e le cinque sfide che costituiscono lo sfondo per la piena realizzazione dell'obiettivo generale alla base della proposta di istituzione della ZLS Toscana, che mira a creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo e all'insediamento delle imprese nel settore della logistica e dei trasporti dell'area di costa della Toscana: la realizzazione di nodi di interconnessione logistica tra il sistema portuale toscano e l'hinterland, anche in relazione agli obiettivi del PRIIM, il miglioramento dei servizi esistenti e la creazione di nuovi servizi ad alto contenuto digitale a supporto della gestione efficiente del traffico merci, dello snellimento delle procedure e della riduzione dei costi e dei tempi a carico degli enti gestori e degli utenti e il sostegno all'integrazione della ZLS con le azioni a favore delle aree di crisi complessa (Livorno e Piombino) e semplice (Massa Carrara) della Toscana, ivi inclusa l'eventuale ipotesi di creazione di Zone Franche Doganali, rappresentano sfide che la Regione deve assumere come portanti nello sviluppo di importanti aree territoriali e di un settore produttivo di primaria importanza nella risoluzione di alcuni squilibri che caratterizzano queste aree. A tal fine è necessario che, all'istituzione



della ZLS in senso stretto, si affianchino scelte di policy improntate all'integrazione territoriale e settoriale, attività di alta amministrazione per garantire il successo del negoziato con l'Amministrazione Centrale sull'estensione di alcune agevolazioni fiscali e doganali anche alle regioni più sviluppate e un'intensa attività tecnica, finalizzata a garantire la fattibilità e la positività dell'impatto economico, sociale e ambientale dell'iniziativa.



Tabella 71. Quadro logico degli obiettivi e delle attività previste nella proposta di ZLS

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Attività	Linee di intervento	
<p>Creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, nelle principali aree logistiche e produttive toscane, delle imprese già operanti in tali aree nonché l'insediamento di nuove imprese</p>	<p>1. Rafforzare le condizioni competitive dell'offerta regionale sia per le imprese toscane che per le altre imprese che troveranno convenienza ad utilizzare le infrastrutture logistiche ed intermodali toscane; favorire processi di razionalizzazione ed integrazione nell'uso delle infrastrutture e nella logistica anche per contenere gli impatti ambientali</p>	<p>1.1. Sostegno agli investimenti necessari per il miglioramento dell'offerta logistica ed intermodale toscana</p>	<p>1.1.a. Riqualificazione di grandi siti industriali e interventi di risanamento ambientale e bonifica di siti inquinati 1.1.b. Recupero delle aree/strutture dismesse ed inutilizzate finalizzate all'avvio di attività/servizi logistici /magazzini /piazze 1.1.c. Promozione di aree di espansione funzionali alla qualificazione dell'offerta localizzativa e di servizio e alla domanda di investimento 1.1.d. Potenziamento e ammodernamento delle connessioni ferroviarie regionali al fine di rafforzare i nodi di interconnessione logistica tra il sistema portuale e gli interporti della ZLS e di favorire la connessione funzionale con il sistema aeroportuale regionale</p>	
		<p>1.2. Sostegno dello sviluppo di impresa e per l'occupazione</p>	<p>1.2.a. Realizzazione di servizi di lavorazioni in transito 1.2.b. Integrazione tra filiere locali e servizi logistici ed intermodali 1.2.c. Attivazione di iter semplificati per le richieste di insediamento di attività produttive attraverso lo Sportello Unico della ZLS 1.2.d. Avvio dello start up di imprese per lo sviluppo di sistemi logistici innovativi.</p>	
	<p>2. Favorire una migliore e maggiore integrazione di offerta di servizi tra i gestori delle infrastrutture che ne fanno parte in particolare attraverso un processo di evoluzione verso le tecnologie digitali delle infrastrutture logistiche, a partire dai porti e dagli interporti</p>	<p>2.1. Miglioramento e sviluppo di servizi e di nuove modalità operative</p>	<p>2.1.a. Sostegno all'attivazione dello strumento del corridoio doganale all'interno della ZLS 2.1.b. Promozione del potenziamento, dell'ammodernamento e della ridefinizione degli spazi e dei circuiti doganali interni alla ZLS 2.1.c. Sostegno alla predisposizione di punti di controllo unificati nei nodi della ZLS 2.1.d. Creazione di sportelli unici per le merci in visita 2.1.e. Trasferimento dello sdoganamento a mare, esteso anche ai veicoli, promuovendo un disciplinare applicativo unico per l'intero territorio regionale 2.2.f. Implementazione di procedure per lo sdoganamento in mare per merci rinfusa, cellulosa, auto; per i ro-ro, con carico parzialmente extra Schengen 2.1.g. Realizzazione di procedure per la creazione di percorsi privilegiati per l'autorizzazione di "corridoi controllati" 2.1.h. Promozione dell'erogazione di servizi di formazione ad hoc per operatori e finalizzati all'ottenimento della qualifica di AEO 2.2.i. Integrazione e sviluppo di piattaforme digitali ad uso sia dei gestori delle infrastrutture sia degli operatori</p>	
		<p>2.2. Introduzione di agevolazioni e riduzione di oneri amministrativi e fiscali</p>	<p>2.2.a. Esenzione dal pagamento della visita da parte dell'USMAF per i magazzini in ambito ZLS 2.2.b. Promozione, indirizzo e coordinamento per favorire l'applicazione di specifiche procedure nel rispetto della normativa doganale vigente (es. sospensione del pagamento dell'IVA e dei dazi; 2.2.c. Introduzione di procedure, pratiche, ecc. e riduzione oneri relativi e incentivi per la riduzione dei costi fiscali/di finanziamento/etc.</p>	



3.5.3. Il quadro delle semplificazioni amministrative che si intendono attivare nella ZLS

Le Linee di Intervento richiamate in modo primario, ma non esclusivo, nelle quattro Attività in cui si articolano gli Obiettivi specifici della proposta di ZLS Toscana elencati in precedenza, sono rivolti tutti a contesti che saranno investiti dall'istituzione della ZLS stessa, nell'intento di sviluppare processi di semplificazione amministrativa validi per tutto il sistema logistico e produttivo regionale.

L'integrazione operativa tra gestori, Amministrazioni ed operatori da un lato e semplificazione amministrativa dei processi dall'altro rappresentano nell'insieme la chiave critica di successo in grado di portare efficacia ed efficienza nei servizi che la ZLS Toscana metterà a disposizione di tutti gli attori coinvolti.

La ZLS, per poter portare avanti queste azioni, dovrà necessariamente lavorare e collaborare sia insieme alle Amministrazioni competenti e sia con i gestori delle infrastrutture per valorizzare le sinergie e migliorare i processi operativi e trovare sostegno nelle sue iniziative di sviluppo ed investimenti attraverso la convergenza delle modalità procedurali per l'insediamento delle imprese sulle aree disponibili all'interno del perimetro della Zona Logistica Semplificata regionale.

Sul lato dei processi di semplificazione amministrativa, la ZLS dovrà promuovere azioni di coordinamento delle varie amministrazioni coinvolte finalizzate indicativamente a:

- integrare e standardizzare le procedure e la documentazione informativa di accompagnamento e viaggio nelle spedizioni, stoccaggio ed immagazzinamento;
- accelerare i procedimenti attraverso la riduzione dei termini per il loro espletamento in materia di ambiente, edilizia, concessioni demaniali portuali, rilascio autorizzazione paesaggistica, inizio attività e conclusione procedimenti;
- migliorare e fluidificare le operazioni di movimentazione merci;
- potenziare l'integrazione tra le piattaforme digitali di servizio e di accesso tra gestori, Amministrazioni e operatori;
- armonizzare i sistemi dei controlli delle e tra le Amministrazioni responsabili;
- ridurre i tempi di transit time delle merci;
- ridurre i costi logistici dal punto di sbarco.

Nel quadro della regolamentazione comunitaria di riferimento, degli strumenti di programmazione e di pianificazione adottati a livello nazionale e dei successivi regolamenti di esecuzione, nonché della disciplina inerente alla recente riforma portuale del 2016, i processi di semplificazione amministrativa della ZLS Toscana possono essere attivati a diversi livelli.

A livello nazionale, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)⁵⁴ prevede specifiche semplificazioni degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali come modalità di "recupero di efficienza/competitività dei sistemi portuali" attraverso la "concentrazione delle competenze attualmente frammentate in un numero eccessivo di soggetti,

⁵⁴ Il PSNPL è stato adottato con DPCM 26 agosto 2015 ai sensi dell'art. 29, co 1 del decreto-legge 11 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 e successive modifiche e integrazioni (di seguito "Legge Sblocca Italia").



che provoca aggravamento dei costi e maggiore lentezza nei processi decisionali (e, in ultima analisi, nell'esercizio delle operazioni e delle altre attività portuali)".

Alcune di tali proposte — nonché di quelle contenute anche nella disciplina all'interno degli strumenti legislativi mediante i quali viene data attuazione ai principi contenuti nel PSNPL e nei successivi regolamenti di esecuzione — che afferiscono alle competenze dell'Amministrazione statale, rientrano pienamente nelle Attività della ZLS Toscana finalizzate alla semplificazione (Obiettivo specifico 2). In particolare:

- a) l'identificazione di un "Centro Amministrativo Unico", identificato nell'Autorità di Sistema Portuale della ZLS⁵⁵, che talora operi avvalendosi delle Direzioni Portuali (con poteri sostitutivi), dipendendo dall'Organo Centrale del MIT per la sola approvazione (su proposta della AdSP) dei programmi di investimento infrastrutturale che prevedano contributi, dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari) e del Piano Regolatore di Sistema Portuale. L'AdSP potrebbe avere poteri di direzione, coordinamento e raccordo (specie sul piano organizzativo, facendosi carico dei relativi costi, essendo dotata di adeguata autonomia finanziaria) nei confronti delle amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale.

L'AdSP nel ruolo di Centro Amministrativo Unico, ossia quale punto di riferimento per il coordinamento e il controllo sulle pubbliche amministrazioni aventi competenza sulle iniziative da realizzarsi in ambito portuale, potrebbe adottare l'autorizzazione unica e le altre misure di semplificazione amministrativa indicate all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123/2017 inserito dall'articolo 57, comma 1, lettera c), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (di seguito "legge Semplificazioni 2021"). Tale disposizione prevede che ciascun progetto inerente alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno delle ZLS, non soggetto a segnalazione certificata di inizio attività, è soggetto ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale. L'autorizzazione unica, ove necessario, stabilisce il citato articolo 5-bis, comma 3, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale. L'autorizzazione unica è rilasciata all'esito di un'apposita conferenza di servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche e integrazioni, alla quale sono convocati tutte le pubbliche amministrazioni interessate alla decisione (comprese quelle preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, demaniale, antincendio, della salute dei cittadini e alla disciplina doganale).

⁵⁵ Si segnala che il riferimento generico all'AdSP della ZLS viene adottato per comodità espositiva anche in altre parti del presente Piano operativo. Va tenuto conto infatti che, nel caso della ZLS della Toscana, sono presenti le due AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e del Mar Ligure Orientale sia negli organismi di livello strategico che in quelli di livello tecnico e operativo (v. Cap. 5 seguente). Ferma restando dunque la più stretta e fattiva collaborazione e la piena condivisione dell'obiettivo di promuovere la più ampia ed evoluta semplificazione e standardizzazione delle procedure di funzionamento della ZLS, taluni adempimenti ovviamente restano in capo a ciascuna AdSP ed a ciascun organismo responsabile dei poli infrastrutturali della ZLS Toscana.



Nell'autorizzazione unica confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere, fatta eccezione per quanto previsto dalla normativa vigente in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche. Ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 6, nel caso in cui l'opera, il progetto o l'attività siano all'interno della ZLS e ricadano nella competenza dell'AdSP, l'autorizzazione unica è rilasciata dalla stessa AdSP di riferimento. Stante il silenzio della legge sul punto, si potrebbe ragionevolmente individuare l'organo competente ad indire e a convocare la conferenza dei servizi, nonché a adottare la determinazione motivata di conclusione del procedimento (o autorizzazione unica nel caso di specie) nella figura del Presidente dell'AdSP, a cui sono attribuiti, ai sensi dell'articolo 8, comma 2 della legge n. 84/1994 "tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione".

L'autorizzazione unica costituisce quindi un'estrinsicazione formale o, per meglio dire procedimentale, della concezione di ciascuna AdSP come Centro Amministrativo Unico nella ZLS di riferimento;

- b) l'implementazione di uno "Sportello Unico doganale e dei Controlli", competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale, da identificarsi nell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Tale figura, introdotta per la prima volta nel nostro ordinamento dall'art.4, commi da 57 a 60, della Legge 24 dicembre 2003, n.350, è stata ulteriormente definita dall'articolo 20 del decreto legislativo n. 169/2016 come "Sportello Unico doganale e dei controlli" gestito dall'Agenzia delle Dogane e dei monopoli (SUDOCO). La norma prevede che il coordinamento si applichi, oltre che sui procedimenti derivanti dall'applicazione delle norme unionali già previsti dallo sportello, anche su quelli disposti da altre Amministrazioni o organi dello Stato. I controlli, ad esclusione di quelli disposti dall'Autorità Giudiziaria e di quelli svolti dagli organi competenti per la sicurezza dello Stato e dalle forze di polizia, sono coordinati dall'ufficio doganale e si eseguono contemporaneamente e nello stesso luogo. Ferma restando la configurazione dell'AdSP come Centro Amministrativo Unico per le istanze ZLS, i rapporti con lo Sportello Unico saranno fondati su principi di leale e reciproca collaborazione e si struttureranno sull'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate da tali pubbliche amministrazioni. Il SUDOCO, dove sono concentrate tutte le istanze ricevute anche per via telematica, è comunque tenuto alla cooperazione con le altre autorità, come stabilito all'art.47 del Codice Doganale dell'Unione e, nell'ambito delle sue attività, ai sensi dell'art.4, commi da 57 a 60, della Legge 24 dicembre 2003, n.350, dovrà inoltrare i dati alle amministrazioni interessate al fine di consentire un coordinato svolgimento dei rispettivi procedimenti e attività" e "concentrare i termini delle attività istruttorie di competenza di amministrazioni diverse", connesse a operazioni di importazione esportazione;
- c) l'istituzione di Zone Franche Doganali intercluse, normata dal Regolamento (UE) n.952/2013 del Parlamento Europeo che ha istituito il Codice Doganale dell'Unione (CDU), e attivabile a livello nazionale unicamente con norma di legge, con lo scopo di incentivare lo sviluppo industriale e le esportazioni in quanto consente di introdurre beni senza formalità doganali di sorta mantenendoli allo stato estero in esenzione di dazi e IVA.



A livello locale, con specifico riferimento all'ambito della ZLS Toscana, nel solco delle indicazioni del PSNPL e della disciplina all'interno degli strumenti legislativi mediante i quali viene data attuazione ai principi contenuti nel Piano stesso e dei successivi regolamenti di esecuzione, i processi di semplificazione amministrativa che potrebbero essere attivati — in aggiunta ai provvedimenti di semplificazione derivanti da provvedimenti nazionali descritti in precedenza, ed in relazione alle caratteristiche organizzative e funzionali e alle modalità di implementazione peculiari di ciascun polo infrastrutturale della ZLS — riguardano in particolare:

- a) l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA). Il SUA opera per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza e svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto⁵⁶. Ai fini di facilitare l'accesso ai benefici della ZLS in ambito portuale, potrebbe essere ragionevole utilizzare, in via di prima applicazione, il SUA, inteso come Sportello digitale unico, così da consentire la rapida attivazione delle procedure telematiche per la presentazione delle istanze, senza interferire in termini di specifiche competenze sugli atti autorizzativi da rilasciare. Lo strumento andrebbe a connotarsi di una sezione dedicata del SUA per la ZLS Toscana. Tale soluzione, in linea con quanto suggerito dalle linee guida indicate in precedenza e preliminarmente condivisa con la Regione Toscana, sarebbe in grado di esaminare e valutare le istanze tipiche della ZLS che sono al momento individuabili in due macrocategorie: (i) istanza di insediamento di nuova attività logistica/produttiva connessa al porto, sulla base dei parametri individuati nel piano di sviluppo della ZLS; (ii) istanza di sviluppo di attività esistenti connesse al porto, sempre sulla base dei medesimi parametri. Le modalità di esame e valutazione delle singole istanze potranno essere

⁵⁶ La disciplina del SUA si rinvia nell'articolo 15-bis della legge n. 84/1994 e nelle linee guida del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili reg. uff. n. 21207 del 19 luglio 2021. Attualmente, l'AdSP Mar Tirreno settentrionale ha provveduto ad approvare il Regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio del SUA, con delibera del Comitato di gestione 27 settembre 2021, n. 25.



- regolamentate sulla base delle disposizioni operative definite in sede di Comitato di Indirizzo della ZLS. Il SUA, coerentemente con quanto previsto dalle citate linee guida, potrebbe inoltre garantire progressivamente le funzionalità che vengono descritte al successivo paragrafo 5.2.3.2;
- b) l'individuazione espressa dei termini, fino a 60 giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi che impattano sulla ZLS, in attuazione di quanto previsto all'articolo 5, comma 1, lettera a-bis) del decreto-legge n. 91/2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123/2017;
 - c) l'individuazione delle procedure di insediamento in area ZLS come procedure di interesse pubblico strategico aventi quindi carattere prioritario, ai sensi della legge regionale toscana 1° agosto 2011, n. 35, recante "Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico regionale e per la realizzazione di opere private" e successive modifiche e integrazioni e del citato articolo 5-bis;
 - d) l'istituzione, presso l'AdSP Mar Tirreno Settentrionale, di un Ufficio ZLS centrale del quale si descrivono le funzioni al successivo paragrafo 5.2.3.1;
 - e) l'integrazione della disciplina e delle funzioni del SUA con lo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) regionale (piattaforma Sistema Telematico di Accettazione Regionale - STAR) e con i SUED dei Comuni di Livorno, Carrara, Piombino, Portoferraio;
 - f) stipula di accordi fra pubbliche amministrazioni e appositi protocolli di interoperabilità con le piattaforme telematiche delle altre pubbliche amministrazioni coinvolte per la trasmissione delle informazioni. Allo scopo di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZLS, si potrebbe procedere attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241/1990. In considerazione della complessità e della pluralità di soggetti pubblici coinvolti nei procedimenti amministrativi da attivare ad opera delle imprese che avvieranno attività economiche od investimenti nella ZLS, occorre concordare con gli enti coinvolti modalità condivise di collaborazione. Gli accordi possono contenere, a titolo esemplificativo: l'esatta individuazione dei casi in cui è necessaria l'acquisizione di pareri, autorizzazioni o nulla osta comunque denominati e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio assenso; la riconduzione ad unità delle prassi amministrative fra i vari enti coinvolti; la standardizzazione della modulistica necessaria alle imprese per la presentazione delle richieste; l'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP e dai SUED e altri sistemi informatici utilizzati dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti gestori ZLS;
 - g) il monitoraggio dei tempi di conclusione dei procedimenti;
 - h) nell'ambito dei rapporti di collaborazione dell'AdSP con il SUDOCO dell'Agenzia delle Dogane, in aggiunta alle misure di snellimento procedurale previste a livello nazionale, le proposte di semplificazione amministrativa a livello locale (in attuazione anche degli accordi già sottoscritti che si descrivono nel successivo paragrafo 3.5.4) potrebbero riguardare anche:
 - (i) la ricerca di misure che favoriscano un sempre crescente sviluppo dei traffici nei porti della ZLS, anche grazie all'uso di tecnologie avanzate e di digitalizzazione delle procedure doganali, che assicurano l'utilizzo delle facilitazioni e benefici fiscali offerti dalla corretta attuazione degli istituti doganali;



- (ii) il perseguimento nell'ottica dell'istituenda ZLS, di obiettivi di semplificazione amministrativa che possono indicativamente riguardare: l'individuazione di soluzioni tecniche e procedurali per l'automazione dei varchi portuali; l'implementazione di procedure dei varchi ferroviari che permettano ulteriori semplificazioni procedurali attraverso l'utilizzo anche di nuove strumentazioni tecnologiche; la ridefinizione, ove opportuno, degli spazi e del circuito doganale dei poli della ZLS; la definizione di ulteriori semplificazioni procedurali in aggiunta a quelle previste dalla normativa in materia di "corridoi controllati"; l'istituzione, ove opportuno, di Zone Franche Doganali (ZFD) disciplinate dagli articoli 243-249 del Regolamento dell'Unione Europea 9 ottobre 2013, n. 952 (Codice doganale dell'Unione); lo sviluppo delle potenzialità del cosiddetto detto "Smart terminal - sdoganamento in mare".

Per quanto attiene al **livello regionale**, in generale non si rilevano particolari problemi a rispettare la riduzione dei tempi per la conferenza di servizi previsti dall'art. 5, comma 1, lettera a-bis) della L. 123/2017, così come modificata dalla L.12/2019, e ad accelerare le valutazioni nell'ambito delle conferenze di servizi interne.

In tema di *procedimenti urbanistici*, la legge regionale n. 65/2014 prevede procedure semplificate per tutte le tipologie di intervento, ivi comprese le attività connesse al settore produttivo, che ricadono all'interno del territorio urbanizzato. In particolare:

- il procedimento per la formazione delle varianti urbanistiche non prevede, infatti, la fase di avvio ed il termine per la presentazione delle osservazioni è ridotto a 30 gg (anziché 60 gg);
- per l'ampliamento delle strutture esistenti artigianali, industriali o produttrici di beni e servizi, ricadenti all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, la legge prevede un'ulteriore forma di semplificazione escludendo, per tali tipologie di intervento, il ricorso alla conferenza di co-pianificazione. Tale disposizione è finalizzata al mantenimento delle funzioni produttive sul territorio.

Inoltre, con le recenti modifiche alla L.R. 65/2014, è stata introdotta un'ulteriore disposizione transitoria finalizzata a far fronte alle limitazioni, nelle quali sono incorsi i comuni che non hanno ancora provveduto alla redazione dei nuovi strumenti urbanistici, in merito alla possibilità di redigere varianti. Nelle more dei nuovi strumenti urbanistici, al fine di mantenere in vita il tessuto produttivo ed economico e incrementare il livello occupazionale, sono ammesse varianti agli strumenti urbanistici per la previsione e la realizzazione di interventi industriali, artigianali, commerciali al dettaglio, direzionali e di servizio, in contesti produttivi esistenti.

Per quanto riguarda l'ambito degli *interventi di difesa del suolo*, occorre operare per individuare interventi di messa in sicurezza idraulica degli insediamenti che possano avere le caratteristiche di opere idrauliche classificate ai sensi del R.D. 523/1904 e ss.mm.ii., promuovendo opportune disposizioni normative che consentano che tali opere possano essere realizzate dai privati nell'ambito dell'art. 20 del D.Lgs. n. 50/2016, anche qualora da tali opere il privato ottenga un beneficio diretto o indiretto in termini di riduzione del rischio e di conseguente aumento di possibilità edificatoria.



Per quanto riguarda l'ambito degli *interventi nel campo energetico*, già la normativa nazionale [decreto-legge 20.06.2017 n.91, art. 5 co.1 lett. a)] indica la riduzione di un terzo dei tempi per i procedimenti di VIA/VAS/AIA, con un richiamo diretto alla riduzione dei tempi prevista dal D.Lgs. 152/06; la norma regionale in materia di VAS, non fa che recepire gli stessi termini e riduzioni. Infine, sono applicabili disposizioni regionali di semplificazione a carattere procedurale per gli atti di governo del territorio: — art.8 co.5 della L.R. 10/10, possibilità di condurre contemporaneamente verifica di VAS e fase preliminare; — art.32 della L.R. 10/10, coordinamento delle valutazioni per piani e programmi interistituzionali.

3.5.4. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato e le convenzioni con Organismi sulla gestione dei processi di semplificazione amministrativa

Il presente Piano operativo della ZLS Toscana, in linea con gli indirizzi della normativa nazionale costitutiva delle ZES/ZLS, assegna un ruolo strategico alla semplificazione normativa e amministrativa e alla standardizzazione e ammodernamento delle procedure per perseguire l'obiettivo di creare le condizioni favorevoli allo sviluppo delle attività economiche e di nuovi investimenti nell'ambito dei poli infrastrutturali della ZLS regionale.

A tal fine, nell'ambito del Comitato di indirizzo vengono individuati e definiti gli accordi necessari da stipularsi con le Amministrazioni centrali dello Stato e con gli Organismi nazionali, regionali e locali sulla gestione dei processi di semplificazione amministrativa e si provvederà alla sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 1/2017.

In questo contesto, l'AdSP quale Centro Amministrativo Unico nella ZLS potrebbe stipulare accordi fra pubbliche amministrazioni e appositi protocolli di interoperabilità con le piattaforme telematiche delle altre pubbliche amministrazioni coinvolte per la trasmissione delle informazioni. Allo scopo di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZLS, si potrebbe procedere attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241/1990. In considerazione della complessità e della pluralità di soggetti pubblici coinvolti nei procedimenti amministrativi da attivare ad opera delle imprese che avvieranno attività economiche od investimenti nella ZLS, occorre concordare con gli enti coinvolti modalità condivise di collaborazione. Gli accordi possono contenere, a titolo esemplificativo: — l'esatta individuazione dei casi in cui è necessaria l'acquisizione di pareri, autorizzazioni o nulla osta comunque denominati e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio assenso; — la riconduzione ad unità delle prassi amministrative fra i vari enti coinvolti; — la standardizzazione della modulistica necessaria alle imprese per la presentazione delle richieste; — l'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP e dai SUEd e altri sistemi informatici utilizzati dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti gestori ZLS.

Questo naturalmente dovrebbe avvenire valorizzando anche gli accordi esistenti già sottoscritti con le Amministrazioni centrali dello Stato ed in particolare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in materia di gestione dei processi di semplificazione amministrativa in ambito doganale. Ci si riferisce in particolare a:

- 1) l'attuazione dell'Accordo sottoscritto in data 22 luglio 2020 fra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Associazione dei Porti Italiani Assoporti, orientato alla ricerca di misure



che favoriscano un sempre crescente sviluppo dei traffici nei porti, anche grazie all'uso di tecnologie avanzate e di digitalizzazione delle procedure doganali, che assicurano l'utilizzo delle facilitazioni e benefici fiscali offerti dalla corretta attuazione degli istituti doganali;

- 2) l'attuazione dell'Accordo sottoscritto in data 29 ottobre 2020 fra l'AdSP Mar Mediterraneo Settentrionale e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nell'ottica dell'istituenda ZLS Toscana, l'Accordo prevede un insieme di obiettivi che riguardano in particolare: — l'individuazione delle soluzioni tecniche e procedurali per l'automazione dei varchi portuali; — il completamento delle nuove procedure dei varchi ferroviari, in parte in corso di realizzazione, che permettano ulteriori semplificazioni procedurali attraverso l'utilizzo anche di nuove strumentazioni tecnologiche; — la ridefinizione degli spazi e del circuito doganale del Porto di Livorno e dell'Interporto A. Vespucci di Collesalveti; — la progettazione di un varco unico doganale sia nel periodo transitorio che al termine della realizzazione della Piattaforma Europa; — l'approvazione dello studio di fattibilità del collegamento con l'Interporto A. Vespucci di Collesalveti per la definizione di ulteriori semplificazioni procedurali in aggiunta a quelle previste dalla normativa in materia "corridoi controllati"; — l'istituzione presso l'area portuale e/o presso l'Interporto A. Vespucci di Collesalveti delle Zone Franche Doganali (ZFD) disciplinate dagli articoli 243-249 del Regolamento dell'Unione Europea 9 ottobre 2013, n. 952 ("Codice doganale dell'Unione"); — lo sviluppo delle potenzialità del c.d. "Smart terminal - sdoganamento in mare".



4. L'impatto socioeconomico della ZLS

4.1. 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 individuazione 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. Un quadro sintetico di questi incentivi viene riportato nell'Appendice successiva al Capitolo 4.2.

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.

4.2. Gli impatti attesi

Dal punto di vista operativo, si possono 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.

4.2.1 La metodologia di analisi

Per valutare l'impatto economico degli interventi nelle aree interessate dalla ZLS toscana sul complesso del territorio regionale viene utilizzata la modellistica Input Output multiregionale 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.

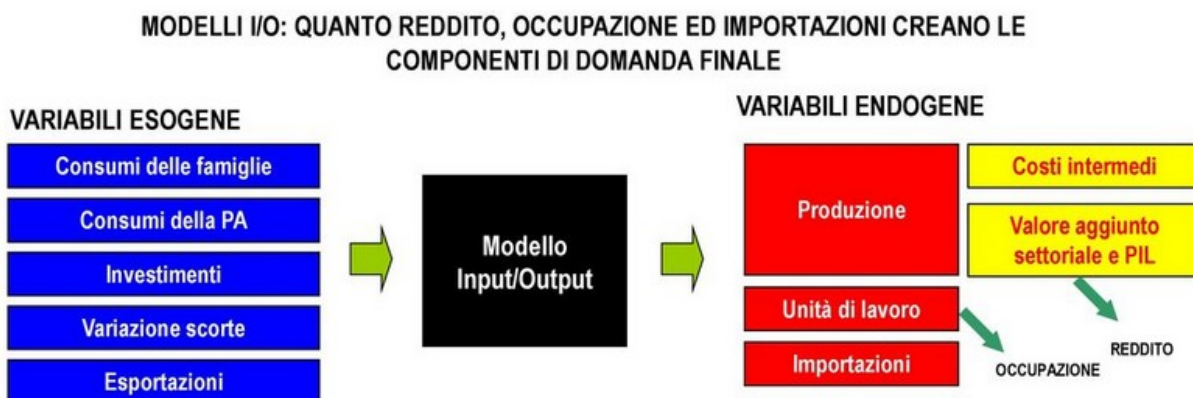
Inoltre, prendendo in considerazione i diversi legami tra domanda e sistema produttivo è possibile effettuare simulazioni di effetti derivanti da variazioni della domanda finale, del valore aggiunto o dei costi di produzione (analisi di impatto). In questo modo, la tavola Input/Output diventa strumento, 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.



4.2.2 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 un 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 documento⁵⁷. 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.

⁵⁷“Il porto di Livorno e gli investimenti per Darsena europa”, IRPET (2018).



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 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 Meuro), 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 72. Principali interventi infrastrutturali. Valori in milioni di euro

Infrastruttura / Altri soggetti	Titolo progetto	Costo totale	di cui risorse stanziare	Risorse ancora da reperire	Stato di attuazione del Progetto		
					Progettazione	Aggiudicato	In corso di realizzazione
Porto di Livorno	Realizzazione Nuova Darsena Europa - Fase 1	845,00	295,00	550,00	Progettazione preliminare della 1° fase ultimata. Progettazione definitiva da avviare entro fine febbraio 2020		(stima 2021-2024)
Porto di Livorno	Realizzazione Nuova Darsena Europa – Fase 2. Realizzazione terminal Ro-Ro	200,00	-	200,00			A seguire della fase 1 (stima 2025-2026)



Infrastruttura / Altri soggetti	Titolo progetto	Costo totale	di cui risorse stanziare	Risorse ancora da reperire	Stato di attuazione del Progetto		
					Progettazione	Aggiudicato	In corso di realizzazione
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 ^a fase (tratta Prato-Vernio) avviate nel 2018, avvio adeguamento gallerie (durata 1 anno) nel terzo quadrimestre 2020. Avvio 2 ^a fase (S. Benedetto V.S.-Vernio) e 3 ^a fase (Pianoro-S. Benedetto V.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
Interventi ferroviari	Collegamento del porto di Livorno alla linea Collesalveti-Vada e alla linea Pisa-Firenze mediante by-pass del nodo di Pisa	310,00	5,00	305,00	Progetto di fattibilità previsto entro 2020. progettazione definitiva: prevista per fine 2021	no	Ultimazione lavori prevista per fine 2026
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 ^o quadrimestre 2021 – fine entro 2024
TOTALE		2.189,41	865,10	1.324,31			

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 73. 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



Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
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 sul totale	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 oltre 3 miliardi di euro, in un orizzonte temporale che copre almeno il prossimo quinquennio. Come evidenziato, gli interventi ferroviari sul territorio regionale assorbono la maggior parte delle risorse (40%), mentre la seconda voce di spesa è costituita dal porto di Livorno, soprattutto con la realizzazione della Darsena Europa (38,74%). Fra le altre aree oggetto di interventi significativi dal punto di vista delle risorse impiegate si segnalano il porto di Piombino, il porto di Marina di Carrara/Consorzio ZIA e l'interporto Toscana Centrale di Prato. Le risorse al momento sono stanziare in media per poco meno del 45%, mentre le restanti sono ancora da reperire.

Tabella 74. Quadro di insieme per infrastruttura di riferimento. Valori in milioni di euro

Infrastruttura / Altri soggetti	Costo totale	di cui risorse stanziare	Risorse ancora da reperire	% su costo totale
Porto di Livorno	1.162,40	380,40	782,00	38,74%
Porto di Piombino	351,51	254,21	97,30	11,71%
Portoferraio	3,00	0,20	2,80	0,10%
Porto di Marina di Carrara / Consorzio ZIA	183,61	76,74	106,87	6,12%
Interporto Toscano A. Vespucci (Guasticce)	7,40	7,40	-	0,25%
Interporto Toscana Centrale (Prato)	73,59	2,85	70,75	2,45%
Aeroporto di Pisa/Comune di Pisa	18,98	12,40	6,58	0,63%
Interventi ferroviari	1.200,26	603,25	597,01	40,00%
TOTALE	3.000,75	1.337,44	1.663,31	100,00%

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 implicita nei beni e servizi domandati dal settore delle costruzioni (principale settore



attivato dalla tipologia di interventi considerate). Dal punto di vista occupazionale, la ricaduta si attesta intorno alle 63.000 Unità di lavoro totali, localizzate sul territorio regionale per quasi due terzi del totale.

Tabella 75. 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 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 19.000 unità di lavoro totali.

Tabella 76. Impatto delle risorse già stanziate vs risorse da reperire

Conto risorse impieghi	Impatto risorse stanziate	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	1782	2145
PROD INDIRETTA	194	233
PROD INDOTTA	228	275
Unità di lavoro dipendenti	9839	11849
Unità di lavoro autonome	8912	10732
Unità di lavoro totali	18751	22581
Incidenza su 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 8.000 unità di lavoro annue sul territorio regionale (pari allo 0,5% delle unità di lavoro toscane).

4.2.4 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 Meuro.

Nel contesto evolutivo della normativa nazionale, che peraltro ha anche incrementato a 100 Meuro il limite del credito d'imposta per gli investimenti nelle ZES (D.L 31 maggio 2021 n. 77), assumendo la previsione di 50 Meuro per ciascun progetto di investimento come proxy da utilizzare nel nostro modello Input/Output per la ZLS Toscana, in termini di attivazione economica 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 77. Impatto di un singolo progetto da 50 Meuro

Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
Pil	26,45	26,30

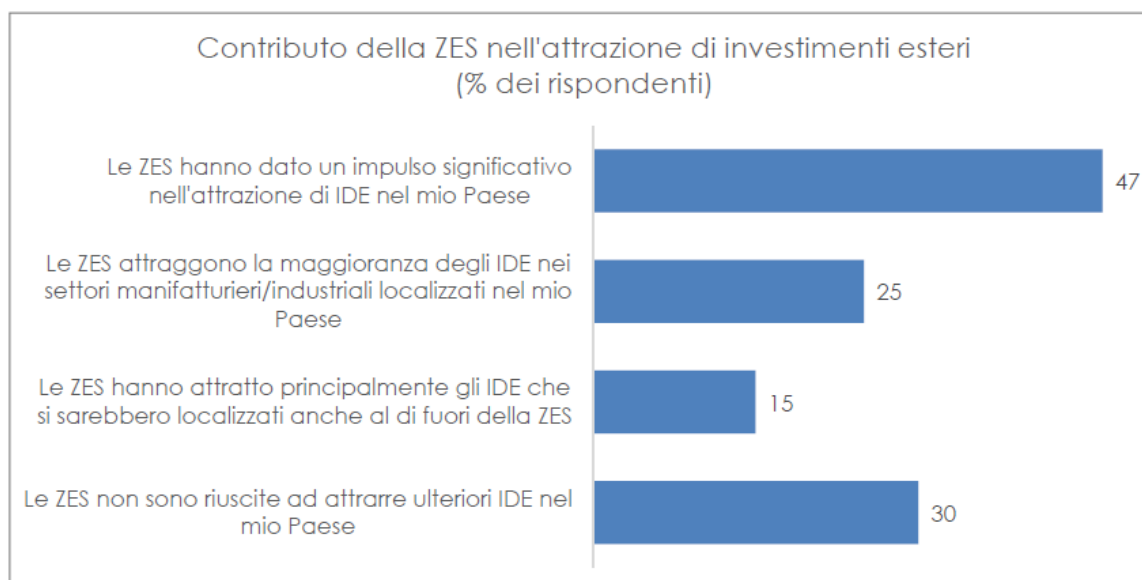


Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
incidenza su Pil totale	0,02%	0,00%
Import interregionale	22,22	0,80
Import estero	14,33	7,02
PROD DIRETTA	45,03	19,29
PROD INDIRETTA	4,28	11,76
PROD INDOTTA	6,28	25,19
Unità di lavoro dipendenti	244,10	248,29
Unità di lavoro autonome	205,37	145,94
Unità di lavoro totali	449,47	394,22
Incidenza su 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 internazionale⁵⁸, 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.

Figura 23. Contributo delle ZES nell'attrazione di investimenti esteri



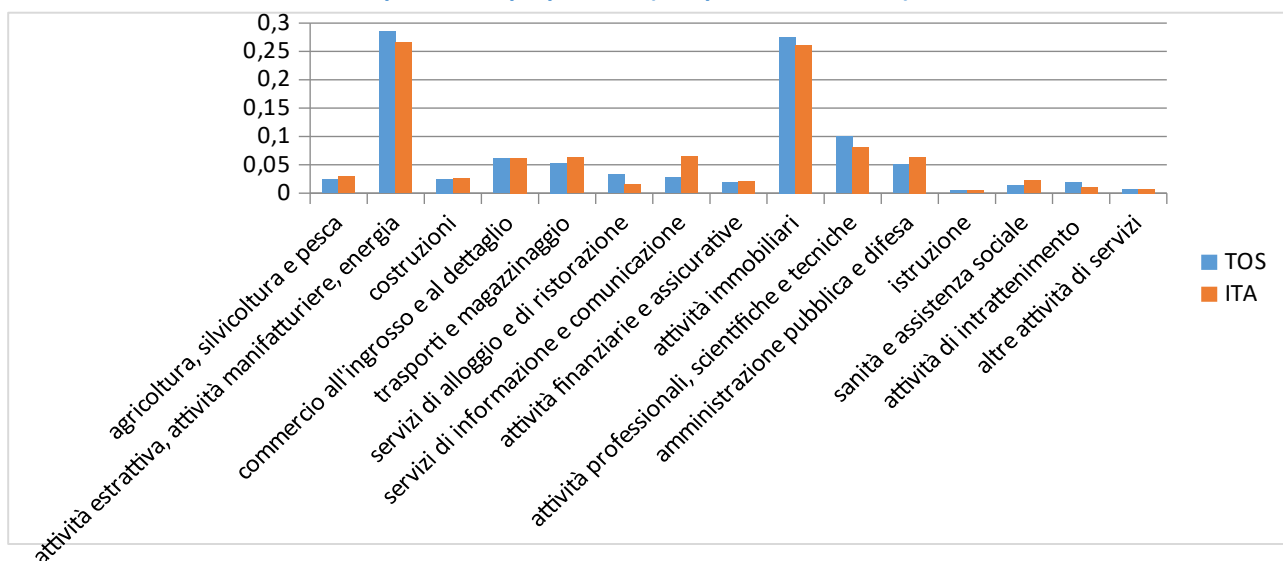
Fonte: SRM su dati UNCTAD

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 una 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.

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



Grafico 22. 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 2.600 unità di lavoro in termini regionali.

Tabella 78. 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

175



Conto risorse impieghi	Toscana	Resto d'Italia
PROD INDIRETTA	25	70
PROD INDOTTA	37	149
Unità di lavoro dipendenti	1445	1470
Unità di lavoro autonome	1216	864
Unità di lavoro totali	2661	2333
Incidenza su totali	0,17%	0,01%

Fonte: stime IRPET

4.3. Appendice: incentivi regionali e nazionali già operanti e potenziali nelle aree ZLS

4.3.1. Gli incentivi regionali e nazionali già operanti nelle aree di crisi

Nelle aree ZLS della Toscana operano incentivi regionali e nazionali già previsti nell'ambito della programmazione corrente ed incentivi previsti dagli accordi di reindustrializzazione per le aree di crisi industriale complessa di Massa e Carrara e per le aree di crisi industriali semplice.

Di seguito si riporta un prospetto degli investimenti programmati.

Tabella 79. Accordo di Programma 7 maggio 2015 di adozione del PRRI di Piombino (DGRT 457/2015)

Quadro finanziario per Asse e Azioni (Valori in milioni di euro)					
Titolo		Regiona li	Naziona li	Par/ Fas	Totale
ASSE I	Intervento di riqualificazione ambientale e produttiva del sito produttivo di Piombino della Lucchini in amministrazione straordinaria				
Azione 1	Progetto di riconversione, efficientamento energetico e miglioramento ambientale, anche con riduzione complessiva dei gas climalteranti, del ciclo produttivo dello stabilimento Lucchini di Piombino	30,0			30,0
Azione 2	Progetto integrato di messa in sicurezza e di reindustrializzazione delle aree situate nel Comune di Piombino, di proprietà e in attuale concessione demaniale alla Lucchini S.p.A. ai sensi dell'art. 252 – bis del D.lgs 152/2006 e smi		50,0		50,0
ASSE II	Intervento di riconversione e riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale complessa di Piombino				
Azione 2	Potenziamento produttivo delle attività industriali portuali volte allo smantellamento, alle manutenzioni e refitting navale	10,0	20,0		30,0
Azione 3	Interventi di rafforzamento produttivo dell'area di crisi industriale di Piombino		20,0	32,2	52,2
TOTALE		40,0	90,0	32,2	162,2

Fonte: Regione Toscana



Tabella 80. AdP – PRRI Piombino: il quadro degli interventi. Valori in milioni di euro

INTERVENTI PREVISTI	Destinazione delle risorse ex DGRT 983 del 19/10/2015	Nuova destinazione delle risorse ex DGRT 133 dell'1/3/2016	Nuova destinazione delle risorse ex DGRT 580 del 21/6/2016	Nuova destinazione delle risorse ex DGRT 1342 del 3/12/2018	Tipologia di risorse	
Interventi infrastrutturali (Colmata)	8,0	8,0	8,0	8,9	FAS 2007-2013 Linea 1.6 per un totale di 32,2 ml	
Incentivi alle imprese – Protocolli di insediamento	12,0	4,0	9,0	9,0		
Incentivi alle imprese – Fondo Rotativo per Prestiti	8,0	8,0	1,0	1,0		
Incentivi alle imprese - Nuovo Fondo in de minimis Rotativo per Prestiti	-	-	-	-		
Incentivi alle imprese - Bandi R&SI	3,2	-	-	-		
Incentivi alle imprese – Agevolazioni fiscali (IRAP)	1,0	-	-	-		
Incentivi alle imprese – Progetto di insediamento di G.I. nell'area demaniale del Porto di Piombino	-	12,2	-	-		
Attrazione di programmi insediativi dal rilevante impatto occupazionale, economico e strategico e/o diversi interventi agevolativi regionali a sostegno degli investimenti nell'Area	-	-	14,2	13,3		
Incentivi alle assunzioni	0,8	0,8	0,8	0,8		FSE 2007-2013 Asse A
Incentivi alle assunzioni	0,2	0,2	0,2	0,2		FSE 2007-2013 Asse B
Formazione professionale	0,2	0,2	0,2	0,2	risorse regionali (L. 53/2000 e 236/93)	
TOTALE	33,4	33,4	33,4	33,4		

(*) A 32,2 Meuro previsti inizialmente dal PRRI sono stati aggiunti ulteriori 1,2 Meuro.

Fonte: Regione Toscana

Tabella 81. Accordo di programma Massa Carrara (DGRT 1014/2017). Valori in milioni di euro

Area	Azione	Interventi	Risorse Regionali	Risorse Nazionali	Totale
Sviluppo Economico	Agevolazioni per insediamenti produttivi		5,0	5,4	10,4

Fonte: Regione Toscana



Tabella 82. Accordo di programma 7 maggio 2015 di adozione del PRRI di Livorno (DGRT 847/2016). Valori in milioni di euro

Area	Azione	Intervento	Risorse Regionali e Aut. Portuale	Risorse Nazionali	TOTALE
Logistica integrata e mobilità	1. Portualità	Realizzazione della Darsena Europa	489,8	50,0	539,8
	2. Rete Ferroviaria e Logistica integrata	Raccordi ferroviari nodo intermodale di Livorno: Realizzazione scavalco ferroviario Porto di Livorno – Interporto Toscano di Guasticce	9,3	5,0	14,3
Sviluppo Economico	Consolidamento sistema Produttivo e potenziamento nuove filiere produttive			1,0	1,0
	Pacchetto integrato agevolazioni per insediamenti produttivi		12,0 (*)	10,0	22,0
	Polo Tecnologico e incubatore di imprese città di Livorno		3,0 (**)		3,0
Sostenibilità territoriale ed energetica	Interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica in aree SIN		1,8		1,8
TOTALE			515,8	66,0	581,8

(*) il PRRI prevedeva 10 Meuro che sono stati rimodulati.

(**) il PRRI prevedeva 5 Meuro che sono stati rimodulati.

Fonte: Regione Toscana

Un volano ulteriore di carattere fiscale, proprio delle strategie delle ZES, e che costituisce parte integrante del Piano Operativo della ZLS Toscana, è rappresentato dalla istituzione di Zone Franche Doganali, già prevista dal Piano di reindustrializzazione dell'Area di crisi industriale complessa di Livorno-Collesalvetti e che si propone venga estesa alle aree portuali di Piombino e di Marina di Carrara.

4.3.2. Le opportunità connesse alla presenza delle aree ZLS nelle zone 107.3.c) ammissibili agli aiuti a finalità regionale per la Toscana

Nelle aree perimetrare della ZLS della Toscana potranno operare incentivi regionali e nazionali ammissibili agli aiuti a finalità regionale a titolo della deroga prevista dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, e più precisamente in quanto "zone c non predefinite", individuate dallo Stato membro sulla base di determinati criteri socioeconomici, e approvate dalla Commissione europea.

Sulla base delle Decisioni del 2 dicembre 2021 e del 18 marzo 2022⁵⁹, con cui la Commissione europea ha approvato la Carta italiana degli aiuti a finalità regionale per il periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2027, dunque, le Amministrazioni che intendono concedere tali aiuti devono

59 Decisione della Commissione europea C(2022) 1545 final del 18.3.2022, aiuto di stato SA.101134 (2021/NA) – Italia. Modifica della carta degli aiuti a finalità regionale per l'Italia (1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2027).



attivare una misura (prevedendone il relativo finanziamento) provvedendo a notificarla preventivamente ai sensi degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2022-2027 o comunicandola ai sensi del Regolamento (UE) N. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato.

In tal modo, le imprese che hanno sede in uno dei territori comunali della Toscana che rientrano nell'elenco riportato nell'allegato alla Decisione del 18 marzo 2022, potranno beneficiare dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2027 di aiuti di Stato a finalità regionale agli investimenti.

Nelle "zone c non predefinite" dei Comuni della Toscana che hanno un territorio (interamente o parzialmente) incluso nella ZLS regionale, le intensità massime di aiuto sono pari al 15% dei costi ammissibili per le grandi imprese site nelle aree comunali. Per i progetti di investimento con costi ammissibili non superiori a 50 milioni di euro, l'intensità di aiuto appena indicata può essere maggiorata del 10% per le imprese di medie dimensioni e del 20% per le piccole imprese quali definite nella raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

Nel box che segue, viene evidenziata relativamente ai comuni che fanno parte della ZLS Toscana, la presenza di aree perimetrate della ZLS classificate zone 107. 3. c).

Comuni con territorio incluso nella ZLS Toscana	Area del Comune inclusa nelle zone 107.3.c (Intera / Parziale)	Presenza di aree della ZLS classificate zone 107.3.C
Piombino	Intera	Totale aree perimetrate ZLS
Livorno	Parziale	Soltanto le sezioni di censimento seguenti: 1; 2; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 46; 47; 49; 67; 71; 72; 82; 86; 90; 92; 93; 94; 96; 98; 102; 106; 109; 112; 115; 119; 124; 125; 127; 128; 129; 131; 132; 136; 139; 141; 144; 147; 148; 150; 151; 152; 153; 157; 159; 160; 164; 165; 168; 169; 172; 173; 180; 183; 184; 185; 186; 187; 188; 189; 191; 192; 193; 194; 196; 197; 198; 199; 200; 203; 206; 208; 212; 214; 215; 218; 219; 223; 229; 232; 234; 237; 241; 243; 245; 246; 248; 249; 251; 252; 253; 257; 258; 259; 260; 261; 263; 264; 266; 269; 270; 271; 272; 276; 278; 281; 282; 283; 284; 286; 287; 288; 290; 292; 294; 297; 299; 301; 303; 308; 312; 314; 315; 316; 317; 318; 319; 321; 322; 324; 325; 326; 328; 329; 330; 332; 333; 334; 336; 339; 340; 341; 343; 344; 345; 348; 349; 351; 352; 353; 354; 355; 356; 357; 358; 359; 361; 362; 363; 366; 368; 369; 371; 374; 375; 376; 377; 378; 380; 382; 384; 385; 386; 387; 388; 389; 390; 391; 393; 398; 400; 401; 403; 404; 405; 406; 407; 408; 410; 411; 414; 416; 418; 419; 423; 424; 426; 427; 428; 430; 431; 432; 433; 436; 438; 439; 442; 443; 444; 445; 446; 452; 455; 457; 461; 463; 469; 471; 472; 474; 475; 478; 481; 484; 491; 494; 497; 500; 501; 505; 507; 512; 513; 517; 519; 521; 526; 527; 528; 536; 537; 539; 541; 543; 544; 545; 549; 550; 552; 555; 557; 558; 559; 562; 563; 564; 566; 567; 570; 571; 572; 573; 574; 575; 576; 577; 579; 580; 581; 584; 585; 586; 587; 588; 589; 592; 593; 594; 595; 596; 597; 598; 599; 601; 602; 603; 604; 606; 607; 608; 610; 611; 612; 613; 616; 617; 895; 896; 897; 899; 900; 902; 903; 904; 905; 919; 924; 925; 926; 933; 934; 935; 936; 944; 945; 946; 947; 948; 949; 950; 951; 952; 953; 957; 958; 960; 964; 965; 966; 972; 973; 974; 991; 1000; 1001; 1004; 1005; 1009; 1010; 1011; 1012; 1013; 1014; 1015; 1016; 1018; 1019; 1022; 1029; 8888886; 8888887)
Carrara	Intera	Totale aree perimetrate ZLS



Comuni con territorio incluso nella ZLS Toscana	Area del Comune inclusa nelle zone 107.3.c (Intera / Parziale)	Presenza di aree della ZLS classificate zone 107.3.C
Massa	Intera	Totale aree perimetrate ZLS
Collesalveti	Intera	Totale aree perimetrate ZLS
Prato		NO
Campi Bisenzio		NO
Portoferraio		NO
Pisa		NO



5. La governance della ZLS

5.1. Generalità

La ZLS Toscana con la sua configurazione multipolare e policentrica distribuita nel territorio toscano punta a dotarsi di un modello organizzativo e di governance funzionale allo svolgimento dei compiti e delle funzioni di programmazione, gestione, attuazione, verifica, monitoraggio e valutazione delle attività e degli interventi previsti dal Piano strategico della ZLS nel rispetto della norme istitutive della ZLS e del quadro normativo e regolamentare della Regione e degli Enti locali e territoriali coinvolti.

Per la definizione e l'implementazione della governance della ZLS Toscana l'approccio metodologico e operativo adottato si basa su una strategia di implementazione a carattere progressivo che, sulla base del modello organizzativo e funzionale definito a livello regionale con la partecipazione ed il contributo di tutti i soggetti istituzionali interessati, prevede una attivazione graduale del disegno di governance delineato. Infatti, a partire dalla individuazione delle strutture indispensabili per rendere funzionante la ZLS e dalla definizione delle macrofunzioni essenziali che vengono individuate e attivate in fase di avvio delle strutture di indirizzo, coordinamento strategico e gestione operativa, il sistema di governance verrà ad assumere progressivamente l'assetto organizzativo e funzionale completo e definitivo conforme al modello organizzativo che viene presentato e discusso nei paragrafi che seguono.

L'obiettivo dunque è quello di definire le strutture indispensabili per avviare e rendere funzionante la ZLS e di implementare progressivamente le funzioni amministrative e operative della ZLS effettuando anche successivamente adattamenti e/o ulteriori specificazioni delle funzioni e assicurando di conseguenza anche eventuali adeguamenti graduali degli organici delle strutture deputate all'adempimento dei compiti da svolgere in funzione delle Attività e delle Linee di intervento del Piano strategico che verranno concretamente attivate al fine di rafforzare l'attrattività del territorio e di facilitare e incentivare l'attuazione di progetti di investimento e di garantire lo sviluppo e l'insediamento di imprese nelle aree della ZLS. Questo peraltro consente anche di tenere conto dell'evoluzione della normativa che disciplina l'implementazione e l'attuazione delle Zone Logistiche Speciali nei territori italiani interessati che, come noto, è suscettibile di ulteriori evoluzioni che potrebbero avere risvolti anche sulle scelte organizzative e funzionale da adottare.

Nell'ambito dell'approccio seguito per la definizione dell'assetto organizzativo e funzionale delle strutture della ZLS, un ruolo determinante viene affidato alle infrastrutture digitali con riferimento sia all'organizzazione del lavoro del personale tecnico e amministrativo chiamato ad operare nell'ambito delle strutture di coordinamento e di gestione operativa della ZLS, sia alle procedure amministrative che verranno adottate che saranno caratterizzate da un esteso utilizzo delle tecnologie informatiche e telematiche disponibili e da una forte standardizzazione dei processi e degli output da realizzare, anche grazie alla realizzazione degli interventi previsti dall'Agenda digitale della Regione Toscana e da quella dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale discusse al precedente paragrafo 3.2.5 di questo Piano strategico.



5.2. Il sistema di governance della ZLS

Nel quadro delle previsioni della normativa istitutiva delle Zone Logistiche Speciali, e tenendo conto sia delle caratteristiche policentriche e multipolari della ZLS della Toscana sia della platea dei soggetti istituzionali coinvolti, il modello di governance della ZLS della Toscana è articolato su due ambiti funzionali fortemente connessi e integrati, con una componente che assicura le funzioni strategiche di indirizzo e di coordinamento ed una componente preposta allo svolgimento dei compiti gestionali e operativi dei processi attuativi delle linee di intervento del Piano operativo della ZLS.

A livello strategico la governance dei processi di orientamento, programmazione e regolamentazione attuativa della ZLS toscana viene garantita da:

- il *Comitato di Indirizzo*, che assicura le attività di indirizzo strategico previste dal Decreto legislativo n.91/2017 e delineate dal DPCM 25 gennaio 2018 n. 12 (art.8);
- il *Comitato di Gestione*, con compiti di supporto al Comitato di Indirizzo e di coordinamento operativo delle attività della struttura gestionale e operativa della ZLS.

Sul piano attuativo e dell'implementazione dei procedimenti amministrativi, la struttura gestionale e operativa della ZLS è composta da un sistema reticolare di referenti locali coordinato da un *Ufficio ZLS* centrale, da istituire presso la sede dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale per lo svolgimento delle funzioni amministrative relative agli interventi di competenza della ZLS, sulla base delle indicazioni del Comitato di Gestione e in stretto raccordo con l'Ufficio SUA per la gestione dello Sportello Unico Amministrativo di cui al D.L. 169/2016 descritto al paragrafo 5.2.3.2 seguente.

In linea con le indicazioni delle norme istitutive delle ZLS, di seguito si presentano sinteticamente le strutture per rendere funzionante la ZLS, differenziando la componente strategica e di indirizzo da quella gestionale e operativa, e si descrivono i ruoli ed i compiti di ciascuno degli enti coinvolti nella governance, nonché le modalità con cui tali strutture assicurano l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi previsti dal Piano strategico della ZLS.

In via preliminare si segnala che, successivamente alla istituzione della ZLS, l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale provvederà a definire e proporre, in coerenza con il Piano di sviluppo strategico, un organigramma della struttura della ZLS della Toscana.

La struttura sarà implementata con gradualità in funzione dello sviluppo delle attività della ZLS.

5.2.1. Il Comitato di Indirizzo

Il Comitato di Indirizzo (CdI) della ZLS Toscana svolge i compiti previsti dalle norme attuative della ZLS ed in particolare dall'articolo 4 del D.L. n. 91/2017 convertito in legge 123/2017 e dall'articolo 8 del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12, nel rispetto del Piano di Sviluppo Strategico e delle competenze della Regione Toscana e degli Enti locali e territoriali coinvolti nell'area della ZLS.

In coerenza con le previsioni normative appena indicate, nel Comitato di Indirizzo della ZLS Toscana, che secondo la norma può avere un massimo di 5 componenti, insieme al Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono designati i seguenti Rappresentanti:



- il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale o suo delegato;
- il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale o suo delegato;
- il Presidente della Giunta Regionale Toscana, ovvero un suo delegato.

Nel Regolamento interno che il Comitato di Indirizzo deve predisporre ai sensi della normativa istitutiva delle ZLS vengono definite, insieme agli altri orientamenti di cui all’articolo 8 del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12, le modalità di aggiornamento del Piano di sviluppo strategico della ZLS.

5.2.2. Il Comitato di Gestione

Il Comitato di Gestione (CdG) della ZLS ha il duplice compito di fornire sostegno tecnico e operativo al Comitato di Indirizzo ed al contempo di assicurare il coordinamento delle strutture gestionali e operative della ZLS e di garantire il raccordo ed i collegamenti con le altre strutture regionali e degli enti locali coinvolti nei processi di attuazione degli interventi della ZLS.

Il Comitato di Gestione è composto da:

- il Segretario generale del Comitato di Indirizzo della ZLS;
- il Segretario generale dell’Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale;
- il Segretario generale dell’Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale;
- il Direttore della Direzione Attività Produttive della Regione Toscana;
- Il Direttore della Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale della Regione Toscana;
- I Rappresentanti dei porti della ZLS: Livorno, Piombino, Portoferraio, Marina di Carrara;
- il Presidente dell’Interporto della Toscana Centrale (Prato);
- il Presidente dell’Interporto Toscano (Guasticce-LI);
- il Presidente della Società Toscana Aeroporti;
- i Rappresentanti dei Comuni di Carrara, Collesalveti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio, Prato;
- il Rappresentante delle Camere di commercio delle aree ZLS.

Ciascun soggetto componente del Comitato di Gestione può individuare un delegato e un componente supplente, secondo i rispettivi ordinamenti.

Il Comitato di Gestione assicura l’implementazione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS e svolge le funzioni di programmazione, pianificazione, regolamentazione e verifica dei processi di gestione e di attuazione della ZLS, con particolare riguardo alle attività di promozione e marketing, di localizzazione e monitoraggio degli investimenti, assicurando inoltre le funzioni relative alla comunicazione istituzionale della ZLS.

Esso inoltre verifica lo stato di avanzamento delle attività e delle linee di intervento previste dal Piano di Sviluppo Strategico, anche al fine di individuare eventuali modifiche e aggiornamenti del Piano stesso per il conseguimento degli obiettivi e dei risultati attesi.

Il Comitato di Gestione, in linea con le indicazioni del Comitato di Indirizzo e nel rispetto degli ambiti di competenza della Regione e degli Enti locali coinvolti, provvede alla predisposizione del *Disciplinare per l’organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS* in cui vengono definiti



più in dettaglio i compiti, le procedure e le modalità operative proprie e delle strutture gestionali della ZLS.

La Regione Toscana in particolare svolgerà un compito di coordinamento e raccordo nell'ambito delle politiche sulle infrastrutture logistiche da un lato, e degli interventi previsti dai Piani di riconversione e reindustrializzazione nelle aree di crisi dall'altro.

I soggetti del partenariato economico e sociale, che hanno partecipato alla discussione per la preparazione della Proposta di Piano di Sviluppo Strategico, vengono coinvolti anche nella fase di implementazione delle attività della ZLS secondo le modalità e le forme di consultazione che verranno definite nel *Disciplinare per l'organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS*.

5.2.3. La Struttura gestionale e operativa

La Struttura gestionale e operativa della ZLS, come si è visto in premessa, è imperniata principalmente su due uffici fortemente integrati tra loro, l'Ufficio ZLS e l'Ufficio SUA, con il primo che interagisce e si raccorda sul piano amministrativo, tecnico e operativo con i componenti di un'organizzazione federata a rete formata da un "Referente locale ZLS" incaricato da ciascun polo infrastrutturale della ZLS e da ciascuno dei Comuni dell'area coinvolti e rappresentati nella struttura di coordinamento della ZLS.

Nei punti che seguono si descrivono le modalità con cui le strutture gestionali e operative della ZLS assicurano l'espletamento dei compiti e delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi della ZLS della Toscana.

5.2.3.1. L'Ufficio ZLS

L'Ufficio ZLS svolge le funzioni di progettazione, controllo e monitoraggio operativo degli interventi, di gestione delle pratiche e delle procedure autorizzative e di informazione alle imprese insediate/da insediare, di promozione e marketing dei piani e delle iniziative della ZLS.

Tale Ufficio è deputato alla gestione e all'attuazione delle attività di sviluppo strategico della ZLS, allo svolgimento delle attività più prossime alle imprese insediate e da insediare, nonché al raccordo tecnico e amministrativo con gli altri soggetti istituzionali che operano nell'ambito della ZLS, al fine di garantire la piena operatività della ZLS Toscana.

L'Ufficio ZLS si raccorda sul piano tecnico, amministrativo e operativo con i "Referenti locali ZLS" incaricati da ciascuno polo infrastrutturale della ZLS e da ciascuno dei Comuni dell'area coinvolti e rappresentati nel Comitato di Gestione della ZLS.

In particolare, per quanto riguarda i processi di sviluppo e insediamento delle imprese, l'Ufficio ZLS assicura, sulla base di accordi di collaborazione o convenzioni con gli enti locali interessati, il coordinamento operativo e funzionale delle attività degli sportelli unici degli enti locali e territoriali che operano nelle aree della ZLS. A questo proposito, l'Ufficio ZLS, grazie all'attività di raccordo e di coordinamento degli sportelli unici (regionali, comunali, aeroportuali e degli interporti) degli altri soggetti che operano nei territori della ZLS, a cui si affianca la stretta collaborazione gestionale e operativa con l'Ufficio SUA (descritto qui di seguito) che cura le istanze delle imprese insediate o



che intendano insediarsi nelle aree di competenza del demanio portuale dei poli infrastrutturali della ZLS, tende sostanzialmente a configurarsi *in nuce* quale “Sportello Unico della ZLS”.

La composizione dell’Ufficio ZLS centrale sarà definita dall’AdSP Mar Tirreno Settentrionale presso la quale si localizza. Esso svolge le seguenti principali funzioni:

- organizzazione delle attività e raccordo con il Comitato di Gestione ZLS. Responsabile del monitoraggio operativo degli interventi, nonché delle attività di promozione e marketing;
- coordinamento e raccordo delle attività inerenti alla gestione delle pratiche e delle procedure autorizzative e di informazione alle imprese insediate/da insediare, raccordo operativo con l’Ufficio SUA e con gli uffici regionali e con gli uffici degli Enti locali della ZLS.

5.2.3.2. L’Ufficio SUA

L’Ufficio SUA, per la gestione dello Sportello Unico Amministrativo di cui al D.L. 169/2016. Tale struttura opera presso le Autorità di sistema portuali Mar Tirreno Settentrionale e Mar Ligure Orientale e si occupa del rilascio delle autorizzazioni e dello svolgimento delle procedure necessarie per l’esercizio delle diverse attività relative alla gestione/utilizzo del demanio marittimo dei porti della ZLS.

L’Ufficio SUA, che opera sulla base di un Regolamento formulato in linea con gli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, potrebbe garantire progressivamente le seguenti funzionalità:

- gestione digitale della conferenza dei servizi semplificata asincrona, propedeutica al rilascio dell’Autorizzazione Unica;
- rappresentazione cartografica georeferenziata delle aree in ambito ZLS con le relative caratteristiche ed evidenza dello stato di disponibilità;
- pubblicazione del pacchetto localizzativo, inteso come elenco delle semplificazioni ed agevolazioni regionali ZLS per singola area;
- messa a disposizione del catalogo dei procedimenti amministrativi necessari per la localizzazione in area ZLS per tipologia di iniziativa imprenditoriale;
- collezione delle pratiche degli investitori per l’accesso alle aree ZLS;
- coinvolgimento delle ulteriori Amministrazioni chiamate a partecipare alla conferenza dei servizi, garantendo a queste ultime l’accesso agli atti e la possibilità di inserimento digitale della determinazione di competenza;
- smistamento ai soggetti gestori ZLS (competenti in base alla normativa vigente del procedimento amministrativo) delle pratiche degli investitori;
- collezione degli esiti dei procedimenti dei soggetti gestori ZLS;
- raccolta dei dati di monitoraggio dell’iniziativa imprenditoriale previsti nella convenzione/atto equivalente stipulata tra il soggetto investitore ZLS e il soggetto gestore.



5.2.3.3. *Il Referente locale ZLS*

Nell'ambito di ciascuno dei poli infrastrutturali della ZLS (porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Marina di Carrara, Interporto della Toscana Centrale di Prato, Interporto Toscano di Guasticce, Aeroporto di Pisa), e dei Comuni che operano nei territori della ZLS (Carrara, Collesalvetti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio, Prato) sarà individuato un Referente locale ZLS, quale punto di riferimento locale dell'Ufficio ZLS. Un Referente locale potrà essere individuato anche all'interno delle singole CCIAA che operano nei territori della ZLS.

Il Referente locale ZLS, in relazione alle specifiche competenze amministrative dell'Ente di appartenenza e su specifici procedimenti e interventi di interesse della propria Amministrazione, svolge una funzione di front end per tutte le attività che riguardano la ZLS con il duplice compito di:

- interfaccia operativo di riferimento nei confronti dell'Ufficio ZLS per l'organizzazione ed il funzionamento dei flussi informativi e documentali per l'attuazione delle operazioni della ZLS e per le attività di definizione e gestione della modulistica standardizzata dei procedimenti amministrativi della ZLS;
- garantire all'interno della propria Amministrazione il coordinamento operativo dei procedimenti e lo smistamento dei "dossier ZLS" (istanze e pratiche amministrative delle imprese, autorizzazioni da rilasciare, progetti ZLS da realizzare, ecc.) agli uffici competenti dell'Amministrazione locale.



5.2.4. Il quadro sinottico del sistema di governance della ZLS

STRUTTURA		SOGGETTI COMPONENTI	RUOLO E FUNZIONI SVOLTE	MODALITÀ DI REGOLAMENTAZIONE
Componente strategica e di indirizzo	Comitato di Indirizzo ZLS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rappresentante Presidenza del Consiglio dei Ministri ▪ Rappresentante Ministero infrastrutture e trasporti ▪ Presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; ▪ Presidente ADSP del Mar Ligure Orientale ▪ Presidente Giunta Regionale Toscana (o suo delegato) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compiti definiti da art. 8 del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regolamento interno
	Comitato di Gestione ZLS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segretario generale del Comitato di Indirizzo della ZLS ▪ Segretario generale dell'ADSP Mar Tirreno Settentrionale ▪ Segretario generale ADSP Mar Ligure Orientale ▪ Direttore della Direzione Attività Produttive della Regione Toscana ▪ Direttore della Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale della Regione Toscana ▪ Rappresentanti porti di: Livorno, Piombino, Portoferraio, Marina di Carrara ▪ Presidente Interporto della Toscana Centrale (Prato) ▪ Presidente Interporto Toscano (Guasticce - LI) ▪ Presidente Società Toscana Aeroporti SpA ▪ Rappresentanti dei Comuni di: Carrara, Collesalveti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio, Prato ▪ Rappresentante Camere di commercio delle aree ZLS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supporto tecnico al Comitato di Indirizzo ▪ Coordinamento delle strutture gestionali e operative della ZLS e raccordo con le altre strutture regionali e degli enti locali ▪ Implementazione del Piano di sviluppo strategico e verifica stato di avanzamento attività e linee di intervento ▪ Programmazione, pianificazione, regolamentazione e verifica dei processi di gestione e attuazione della ZLS ▪ Comunicazione istituzionale della ZLS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disciplinare per l'organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS
Struttura gestionale e operativa	Ufficio ZLS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ADSP Mar Tirreno Settentrionale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestione pratiche e procedure autorizzative e di informazione alle imprese insediate/da insediare ▪ Promozione e marketing ▪ Raccordo amministrativo e operativo con i Referenti locali ZLS ▪ Coordinamento operativo e funzionale delle attività degli sportelli unici degli enti locali e 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disciplinare per l'organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS



STRUTTURA		SOGGETTI COMPONENTI	RUOLO E FUNZIONI SVOLTE	MODALITÀ DI REGOLAMENTAZIONE
			territoriali della ZLS	
	Ufficio- SUA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ADSP Mar Tirreno Settentrionale ▪ ADSP Mar Ligure Orientale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestione digitale della conferenza dei servizi semplificata asincrona, propedeutica al rilascio dell’Autorizzazione Unica ▪ Rappresentazione cartografica georeferenziata delle aree in ambito ZLS con le relative caratteristiche ed evidenza dello stato di disponibilità ▪ Pubblicazione del pacchetto localizzativo, inteso come elenco delle semplificazioni ed agevolazioni regionali ZLS per singola area ▪ Messa a disposizione del catalogo dei procedimenti amministrativi necessari per la localizzazione in area ZLS per tipologia di iniziativa imprenditoriale ▪ Collezione delle pratiche degli investitori per l’accesso alle aree ZLS ▪ Coinvolgimento delle ulteriori Amministrazioni chiamate a partecipare alla conferenza dei servizi, garantendo a queste ultime l’accesso agli atti e la possibilità di inserimento digitale della determinazione di competenza ▪ Smistamento ai soggetti gestori ZLS (competenti in base alla normativa vigente del procedimento amministrativo) delle pratiche degli investitori ▪ Collezione degli esiti dei procedimenti dei soggetti gestori ZLS ▪ Raccolta dei dati di monitoraggio dell’iniziativa imprenditoriale previsti nella convenzione/ atto equivalente stipulata tra il soggetto investitore ZLS e il soggetto 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regolamento interno ▪ Disciplinare per l’organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS



STRUTTURA		SOGGETTI COMPONENTI	RUOLO E FUNZIONI SVOLTE	MODALITÀ DI REGOLAMENTAZIONE
			gestore	
	Referente locale ZLS (1)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Porto di Livorno ▪ Porto di Piombino ▪ Porto di Portoferraio ▪ Porto di Marina di Carrara ▪ Interporto della Toscana Centrale (Prato) ▪ Interporto Toscano (Guasticce) ▪ Aeroporto di Pisa 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Referente locale dell'Ufficio ZLS per organizzazione e funzionamento dei flussi informativi e documentali e per le attività di definizione e gestione della modulistica standardizzata dei procedimenti amministrativi della ZLS ▪ Coordinamento operativo dei procedimenti e smistamento dei "Dossier ZLS" agli uffici competenti dell'Amministrazione locale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disciplinare per l'organizzazione e il funzionamento delle strutture della ZLS
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune di Carrara ▪ Comune di Collesalveti ▪ Comune di Campi Bisenzio ▪ Comune di Livorno ▪ Comune di Massa ▪ Comune di Piombino ▪ Comune di Pisa ▪ Comune di Portoferraio ▪ Comune di Prato 		

(1) Un Referente locale ZLS potrà essere individuato anche all'interno delle singole CCAA delle aree ZLS



6. La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS

Il processo di elaborazione della Proposta di Piano strategico per l'istituzione della ZLS della Regione Toscana ha previsto, in linea con le indicazioni della norma di riferimento nazionale, il coinvolgimento e la consultazione dei pertinenti soggetti pubblici e privati previsti dalla normativa regionale in materia di negoziazione istituzionale, economica e territoriale.

Un primo significativo livello di *coinvolgimento operativo* dei partner direttamente interessati alla elaborazione della Proposta di ZLS, ha riguardato il profilo tecnico-amministrativo, con i Rappresentanti dei Soggetti istituzionali locali interpellati ai fini dell'acquisizione dei dati, delle informazioni e degli elaborati tecnici necessari per la preparazione della presente proposta di Piano strategico per l'istituzione della ZLS. Con la Direzione Attività Produttive della Regione Toscana hanno collaborato in particolare i Responsabili tecnici e amministrativi di:

- Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale della Regione Toscana
- Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana
- Autorità di Sistema Portuale MTS – Porto di Livorno
- Autorità di Sistema Portuale MTS – Porto di Piombino
- Autorità di Sistema Portuale MTS – Porto di Portoferraio
- Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Orientale – Porto di Carrara
- Zona Industriale Apuana
- Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. in collaborazione con il Comune di Collesalvetti (Livorno)
- Interporto della Toscana Centrale di Prato
- Società Toscana Aeroporti SPA
- Comune di Pisa.

Le attività di scambio informativo e documentale con i Responsabili dei poli infrastrutturali e gli altri soggetti coinvolti, sono avvenute sia via internet ed in video on line, sia attraverso l'organizzazione di Tavoli tecnici con riunioni effettuate presso la sede della Direzione Regionale Attività Produttive a Firenze a cui hanno partecipato i Rappresentanti tecnici e amministrativi dei poli infrastrutturali della costituenda ZLS della Regione Toscana: Più in dettaglio:

- 21 febbraio 2020: Porto di Livorno, Porto di Piombino e comuni di Livorno e Piombino, Interporto Toscano e Comune di Collesalvetti;
- 28 febbraio 2020: Porto di Marina di Carrara e Consorzio ZIA, Interporto Toscana Centrale.

Per quanto riguarda *l'attività di consultazione* dei partner istituzionali, economici e sociali interessati dalla istituzione della ZLS, le iniziative adottate dall'Assessore alle Attività Produttive, al Credito, al Turismo ed al Commercio della Regione Toscana per favorire la più ampia partecipazione dei soggetti interessati, oltre ai Tavoli tecnici di cui si è detto in precedenza, riguardano:

- l'avvio delle attività di consultazione promosse nell'ambito di un incontro di presentazione di una prima versione della "Proposta per l'istituzione della ZLS della Regione Toscana" che



si è svolto a Livorno l'11 dicembre 2019 a cui sono stati invitati a partecipare i soggetti riportati nel Box 1 collocato alla fine del presente paragrafo;

- l'invio da parte dei partner che hanno partecipato alla discussione nella riunione partenariale suddetta di contributi scritti sulle proposte formulate e sulle scelte adottate e presentate dalla Regione;
- una seconda sessione di consultazione dei partner istituzionali, economici e sociali regionali con la presentazione della presente "Proposta per l'istituzione della ZLS della Regione Toscana" svolta in video on line in data 23 giugno 2020 (v. Box 1 che segue);
- la terza sessione finalizzata alla consultazione dei partner istituzionali, svolta in data 21 gennaio 2021 in modalità on line, volta a discutere in particolare le scelte da adottare e le iniziative da intraprendere inerenti al sistema di governance della ZLS (v. Box 2 seguente).

La Regione ha ben valorizzato gli esiti delle consultazioni ponendo particolare attenzione alle posizioni espresse dai partner in un'ottica di reale ed effettivo confronto e di intenso scambio dei diversi punti di vista e di approfondimento e verifica delle istanze rappresentate dal livello locale. Questo ha consentito di migliorare il contenuto della proposta di ZLS, di valorizzare appieno la partecipazione partenariale e di pervenire a scelte di programmazione fortemente condivise dai partner istituzionali, economici e sociali regionali e locali.

Box 1 - Soggetti istituzionali, economici e sociali invitati alla consultazione per l'istituzione della ZLS (11 dicembre 2019 e 23 giugno 2020)	
Sindaci dei Comuni di:	<ul style="list-style-type: none"> — Carrara — Collesalveti — Firenze — Livorno — Massa — Piombino — Pisa — Portoferraio — Prato — Campi Bisenzio
Presidente dell'Autorità Portuale di Sistema:	<ul style="list-style-type: none"> — Mar Tirreno Settentrionale — Mar Ligure Orientale
Presidente di:	<ul style="list-style-type: none"> — Interporto Toscano — Interporto della Toscana Centrale — Società Toscana Aeroporti Spa
Presidenti delle Camere di Commercio di:	<ul style="list-style-type: none"> — Firenze — Maremma e Tirreno — Massa Carrara — Pisa — Prato
Rappresentanti delle Associazioni di Categoria regionali della Toscana:	<ul style="list-style-type: none"> — Confindustria — Confcommercio — Confesercenti — CNA — Confartigianato — Confcooperative



Box 1 - Soggetti istituzionali, economici e sociali invitati alla consultazione per l'istituzione della ZLS (11 dicembre 2019 e 23 giugno 2020)	
	<ul style="list-style-type: none"> — Legacoop — AGCI — Confapi
Organizzazioni sindacali della Toscana:	<ul style="list-style-type: none"> — CGIL — CISL — UIL

Box 2 - Soggetti istituzionali invitati alla consultazione per l'istituzione della ZLS (21 gennaio 2021)	
Sindaci dei Comuni di:	<ul style="list-style-type: none"> — Carrara — Collesalveti — Campi Bisenzio — Livorno — Massa — Piombino — Pisa — Portoferraio — Prato
Presidente dell'Autorità Portuale di Sistema del:	<ul style="list-style-type: none"> — Mar Tirreno Settentrionale — Mar Ligure Orientale
Presidente di:	<ul style="list-style-type: none"> — Interporto Toscano — Interporto della Toscana Centrale — Società Toscana Aeroporti Spa
Presidenti delle Camere di Commercio di:	<ul style="list-style-type: none"> — Firenze — Maremma e Tirreno — Massa Carrara — Pisa — Prato

ALLEGATI CARTOGRAFICI

