



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

PORTI, TERRITORIO E SVILUPPO LOCALE:

Possibili impatti economici del progetto Darsena Europa del Porto di Livorno

Leonardo Piccini, Patrizia Lattarulo, Giuseppe Gori
IRPET - Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana



XX Riunione Scientifica SIET
Milano, 21 Giugno 2018



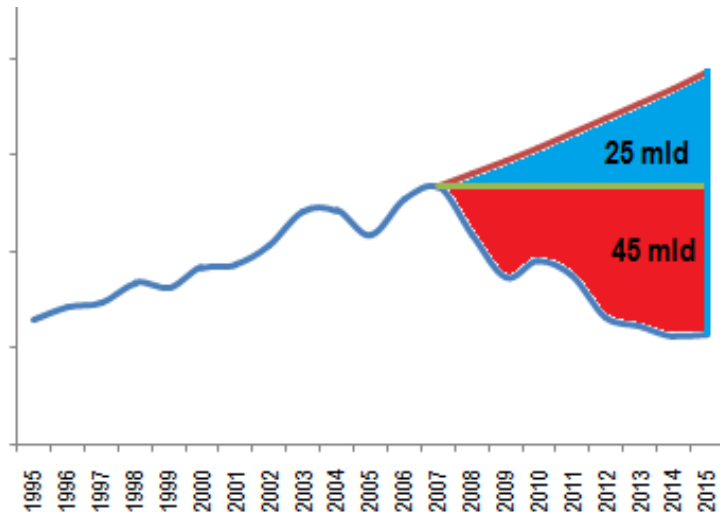
IRPET

Il contesto di riferimento

La crisi degli ultimi anni ha minato la **capacità di investimento** del sistema, tanto sul fronte degli investimenti privati quanto di quelli pubblici. Il rallentamento degli investimenti ha compromesso il **potenziale di crescita** del sistema socio-economico.

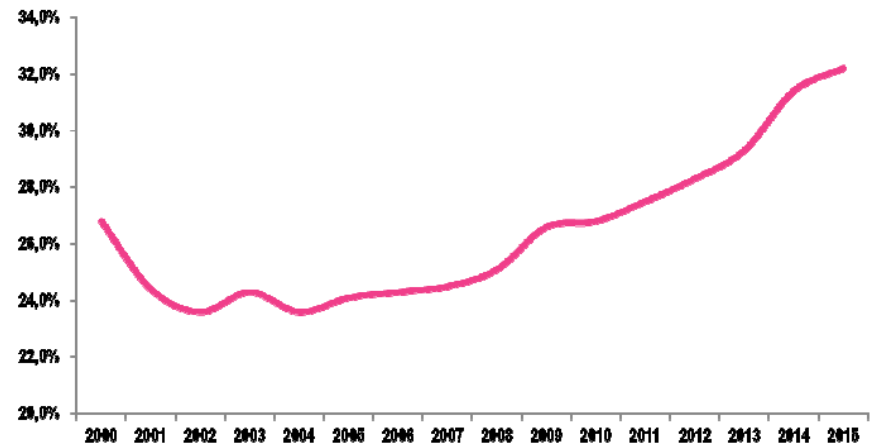
Negli anni della crisi le **disparità interne alla regione** sono tornate ad acuirsi, aumentando il già marcato differenziale di crescita fra l'area urbanizzata centrale e le aree della costa e della montagna.

Gli investimenti mancati in Toscana



Fonte: stime IRPET

Indice di disparità territoriale



La specializzazione logistica del SLL Livornese

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

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

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

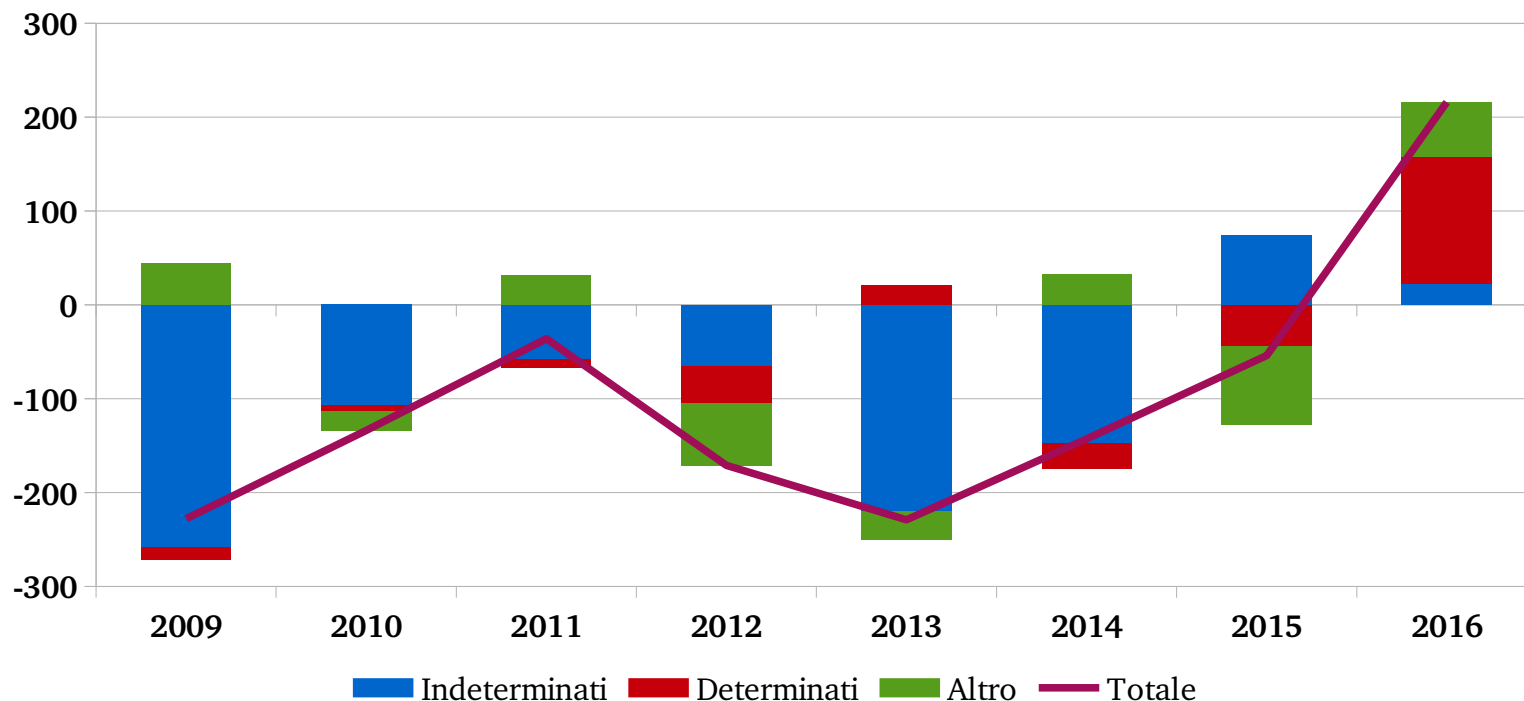
	Provincia LI	% su Totale	SLL Livorno	% su Totale	Comune di Livorno	% su Totale	Totale Toscana
Addetti settore Logistica	5.765	18,0%	4.849	15,2%	4.106	12,9%	31.947
Addetti totali	94.554	8,3%	49.617	4,3%	42.399	3,7%	1.143.200
Unità Locali settore Logistica	873	13,8%	670	10,6%	566	8,9%	6.337
Unità Locali totali	27.847	8,0%	13.968	4,0%	12.624	3,6%	3.48.330

Fonte: ISTAT

Il lavoro attivato sul territorio

La crisi ha impattato significativamente sulla capacità del sistema logistico-portuale di **generare lavoro sul territorio**, anche se i segnali più recenti sono tornati ad essere incoraggianti.

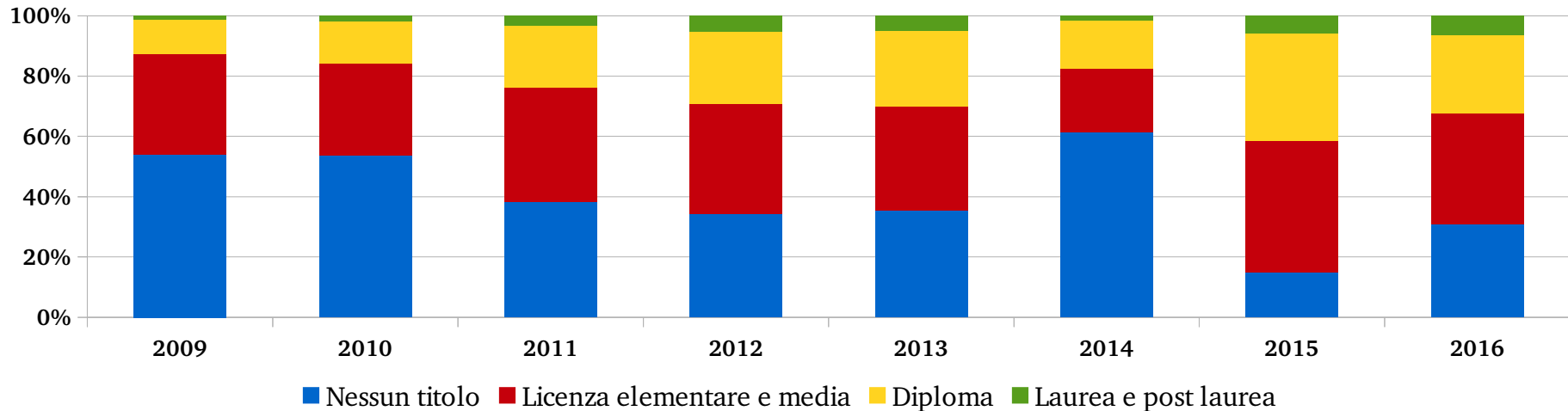
Saldo fra avviamenti e cessazioni nel settore della logistica per il SLL Livornese per tipologia di contratto



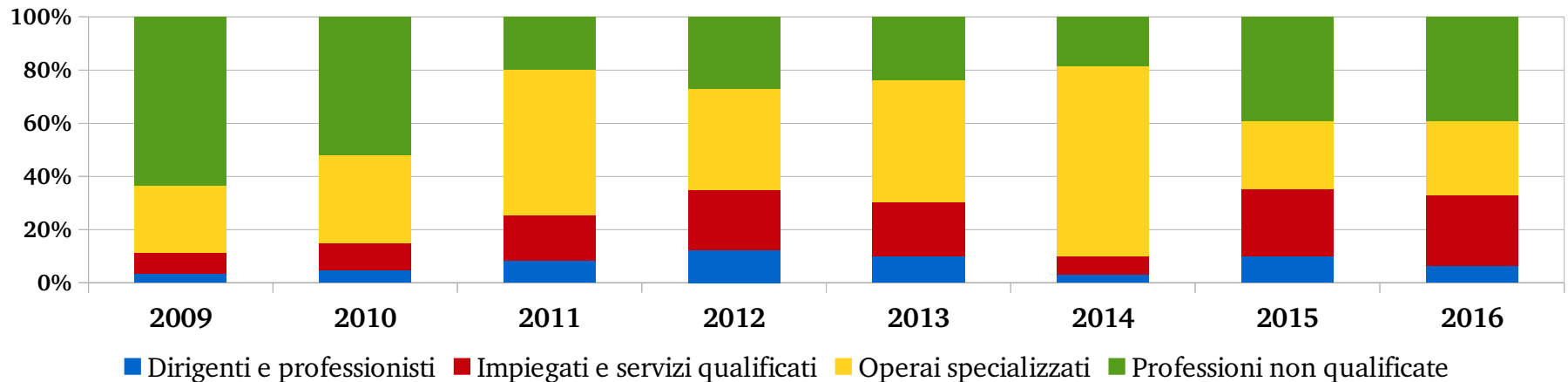
Fonte: SIL Regione Toscana

Le competenze e le professioni

Avviamenti per titolo di studio nel settore della logistica per il SLL Livornese



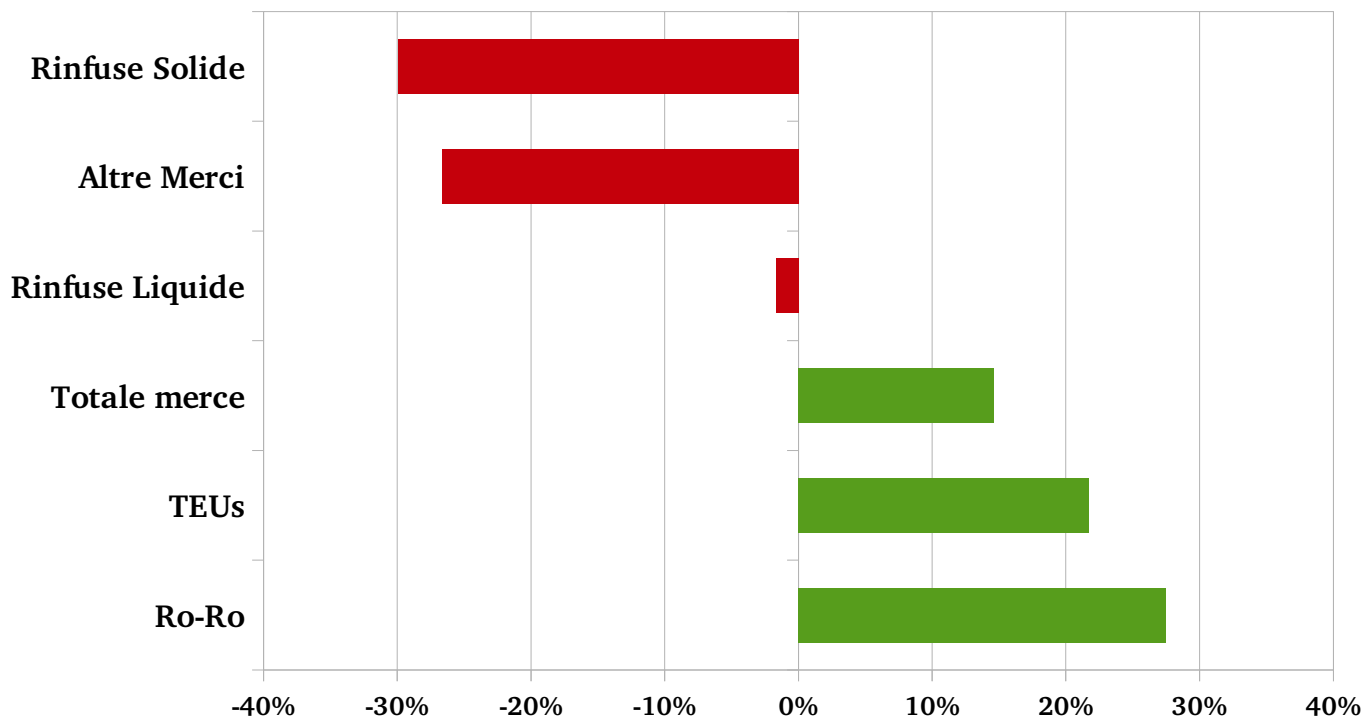
Avviamenti per qualifica nel settore della logistica per il SLL Livornese



La specializzazione funzionale del porto di Livorno

Pur rimanendo un porto **multi-purpose**, alcune specifiche modalità di trasporto della merce hanno assunto una **importanza crescente** all'interno del porto di Livorno.

Variatione percentuale 2006 – 2016 per tipologia di carico nel Porto di Livorno

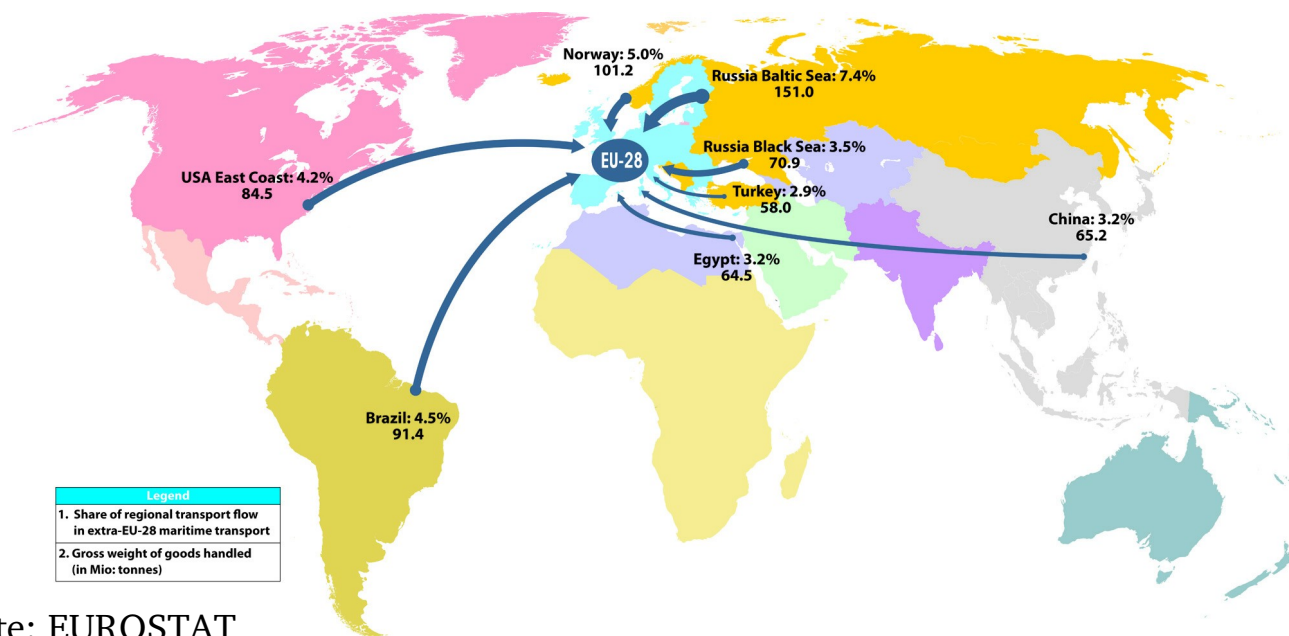


Fonte: Assoportti

Lo scenario internazionale del trasporto marittimo

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

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



Fonte: EUROSTAT

Il progetto Darsena Europa: un po' di storia

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

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

Maggio 2015: piano economico e finanziario (studio Ocean Shipping Consultant)

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

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

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

Il Progetto Darsena Europa nella prima versione

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

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

Successivamente: terminal autostrade del mare e terminal petroli

Struttura funzionale attuale

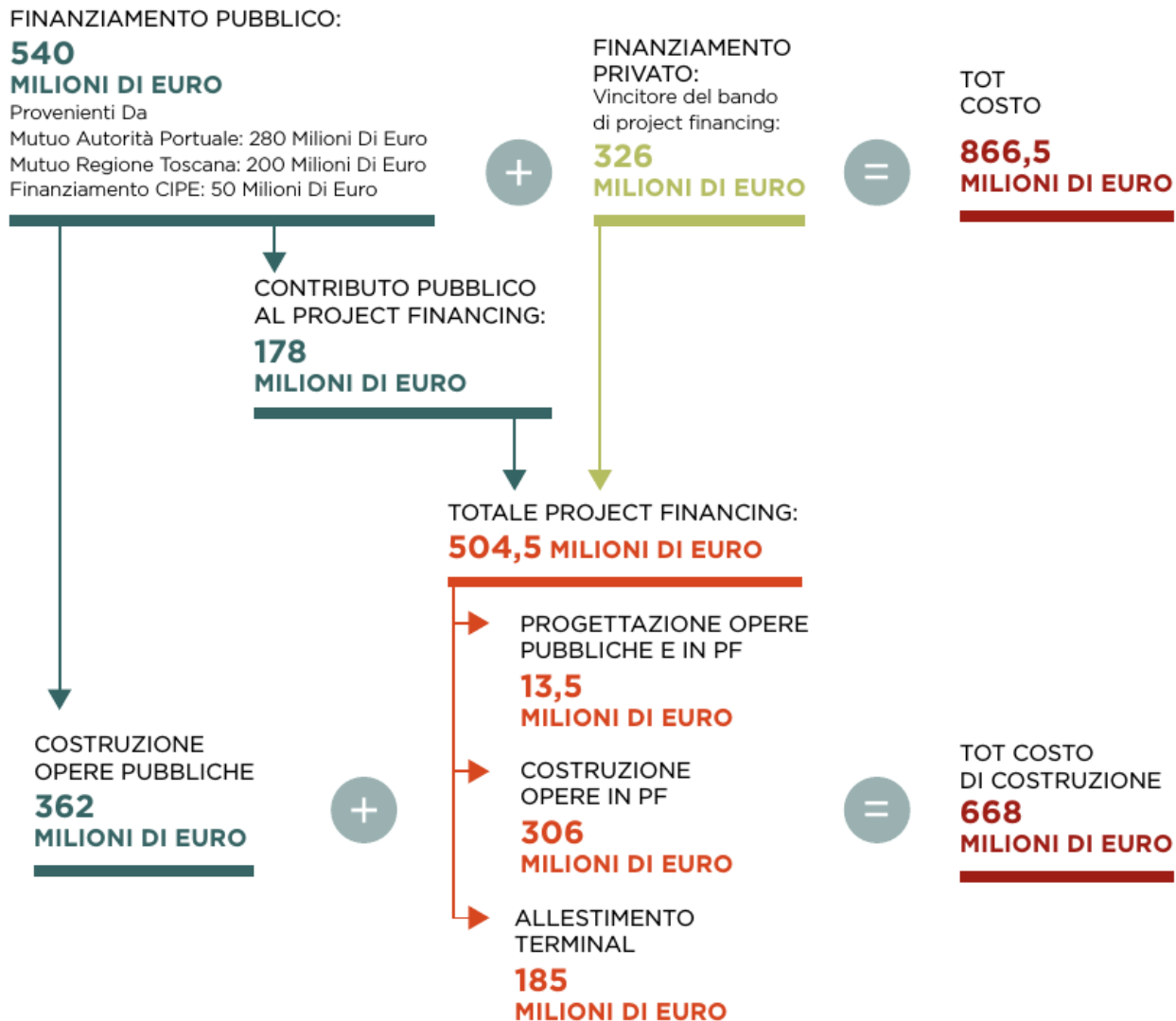


Fonte: Autorità Portuale

Struttura funzionale prevista



La struttura originale del project financing



Il progetto Darsena Europa: la prima fase

Caratteristiche infrastrutturali:

Banchina Nord 900 m

Profondità di calcolo – 20m

Profondità dragaggio – 16m

Banchina Ovest 550 m

Profondità di calcolo – 13m

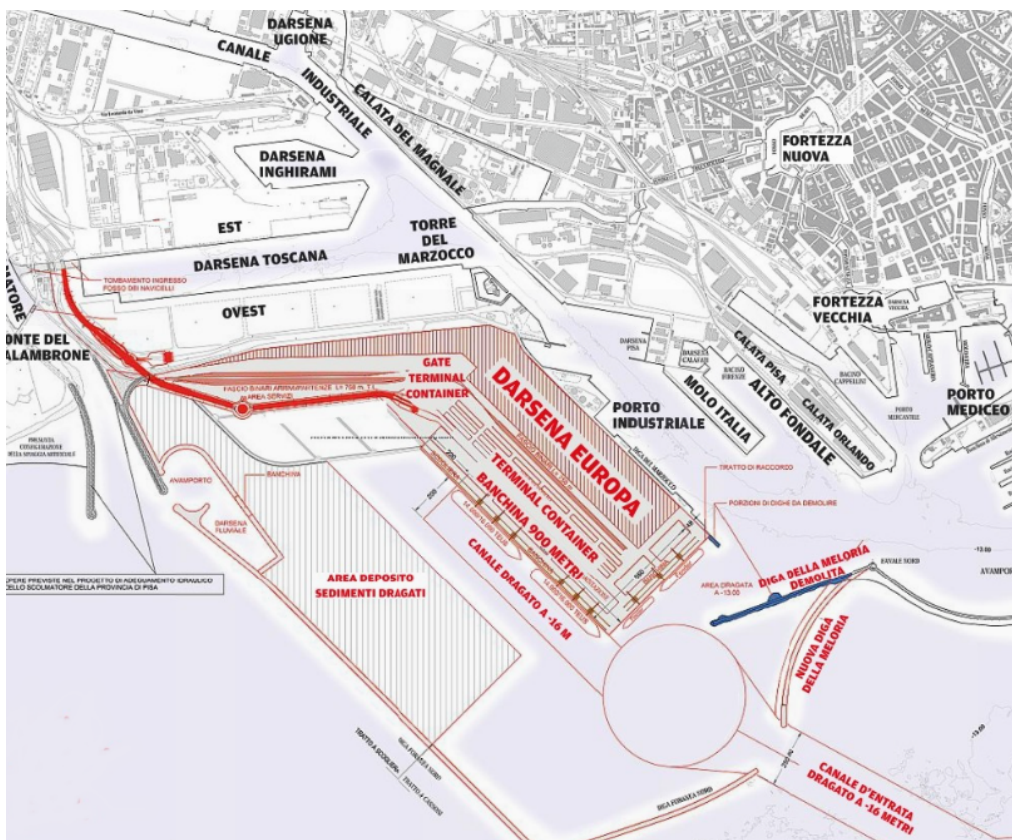
Profondità dragaggio – 13 m

Superficie terminal: 67 ha

Capacità: 1.6 mln TEU

Treni blocco sino a 750 m
direttamente sulla linea tirrenica.

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

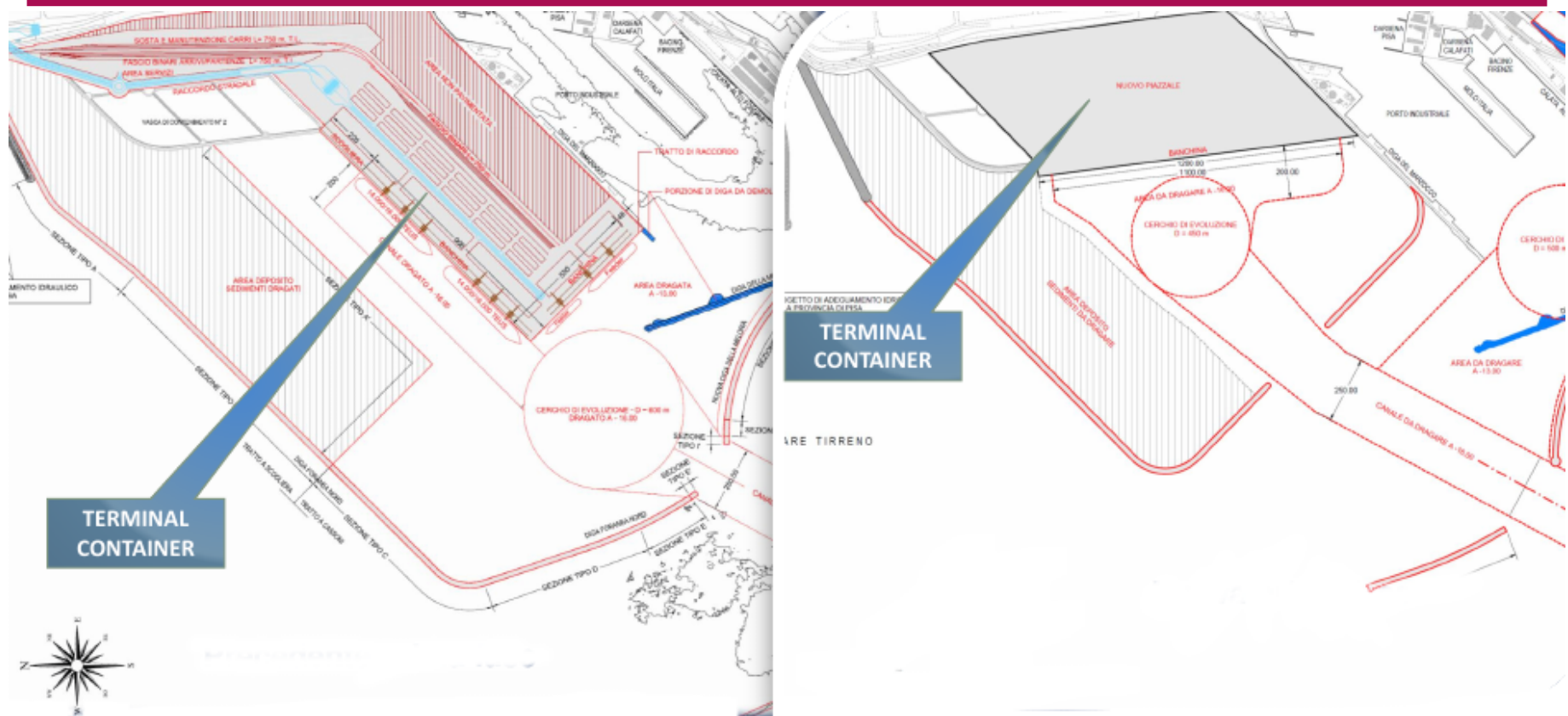


Fonte: Autorità Portuale

Fattori di rischio nel contesto internazionale e locale

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

Il nuovo progetto Darsena Europa



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

Impatto economico di breve periodo: le ipotesi

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

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

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

Fonte: Autorità Portuale

Impatto economico di lungo periodo: le ipotesi

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

In particolare, il nuovo terminal container, dalla capacità massima di 1.6 milioni di TEU, consentirà una **maggiore operatività del Porto** nel segmento contenitori.

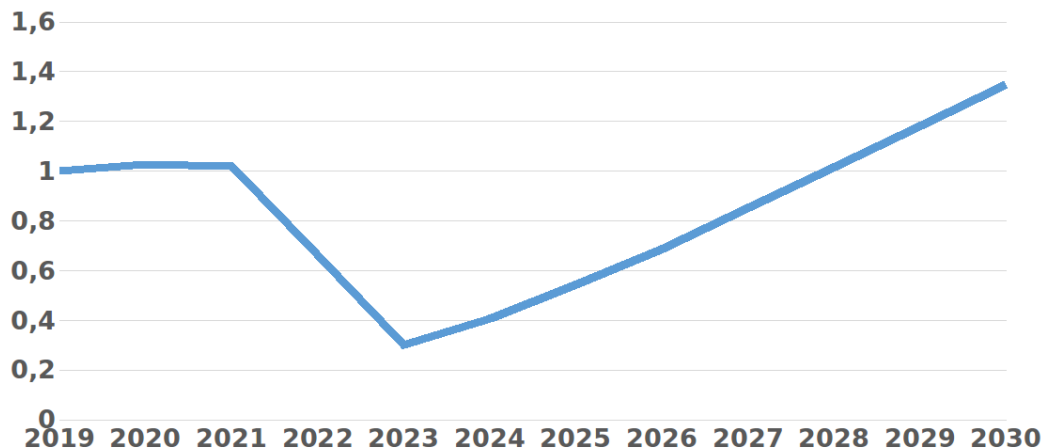
Incremento del valore della produzione del Porto di Livorno a seguito della realizzazione della Darsena Europa (Milioni di euro correnti)

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

Fonte: stime IRPET

Impatto economico: risultati

Impatto sul PIL della provincia di Livorno, valori %

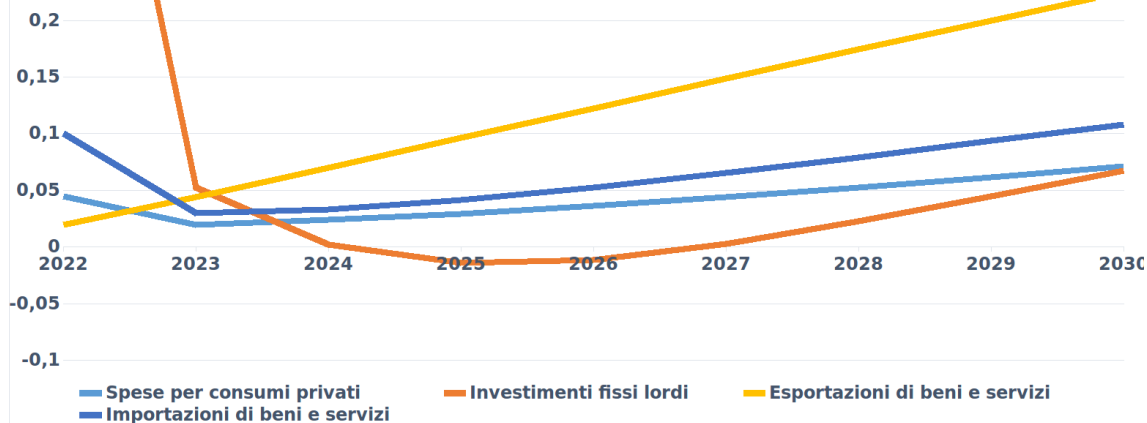


L'impatto della fase di investimento è un **impatto di breve periodo**, pari a una media annua dello 0,9% del PIL provinciale (0,1% a livello regionale).

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

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

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



Fonte: stime IRPET

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

Grazie per l'attenzione!

leonardo.piccini@irpet.it