MONITORAGGIO PRIIM 2025

LO SVILUPPO DELLA COSTA TOSCANA

Sala Consiliare "Carlo Azeglio Ciampi" di Palazzo Granducale
Piazza del Municipio, 4 - Livorno

14 LUGLIO

La costa toscana e i fattori di competitività e sostenibilità

Patrizia Lattarulo, Leonardo Piccini

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

“Dalla globalizzazione al protezionismo, i riflessi economici e sociali” - Rapporto IRPET del 27/06/2025

Le previsioni per il 2025 e le esportazioni in Toscana

Stime IRPET per il 2025

“Una crescita modesta (0,6%) ..in analogia con il recente passato.....

... Trainata dalla domanda interna (domanda interna, PA e investimenti)

Aumentano tanto le esportazioni che le importazioni e, dunque, l’importanza dell’interscambio per l’economia regionale

Esportazioni - Variazioni tendenziali a prezzi correnti 2025 (Primo trimestre)

2024	**+17,8%**
2025 – I° Trim	**+2,8%**
Farmaceutica – I° Trim 2025	**+90,3%**
Nautica – I° Trim 2025	**+41,2%**
Carta – I° Trim 2025	**+5,5%**

L’importanza dell’economia della costa per l’affermarsi di settori strategici e per la sua dotazione infrastrutturale per la crescita regionale

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

Previsioni segnate da quadro di incertezza profonda....

L'impatto potenziale dei dazi

Imprese ed addetti per classe di riduzione del MOL nello scenario intermedio (dazi al 20%)

% Riduzione del MOL	Numero di imprese	Addetti
Fino al 10%	5.606	126.152
Tra il 10% e il 25%	410	8.476
Tra il 25 e il 50%	167	3.427
Tra il 50 e il 100%	98	1.306
Superiore al 100%	77	843
TOTALE	6.358	140.204

*MOL Margine operativo lordo

- Il mercato americano assorbe il 16% dell'export toscano
- Il 75% dell'export verso gli Usa è concentrato in 4 settori: farmaceutica, macchinari, agroalimentare (vino e olio), e moda
- Sono 6 mila le imprese che esportano verso gli Usa. In esse lavorano circa 140 mila addetti
- Le imprese potenzialmente più esposte sul mercato americano sono 3 mila, con 26 mila addetti
- Nello scenario intermedio, dazi al 20%, 77 imprese (con 843 addetti) passerebbero da un MOL positivo ad uno negativo

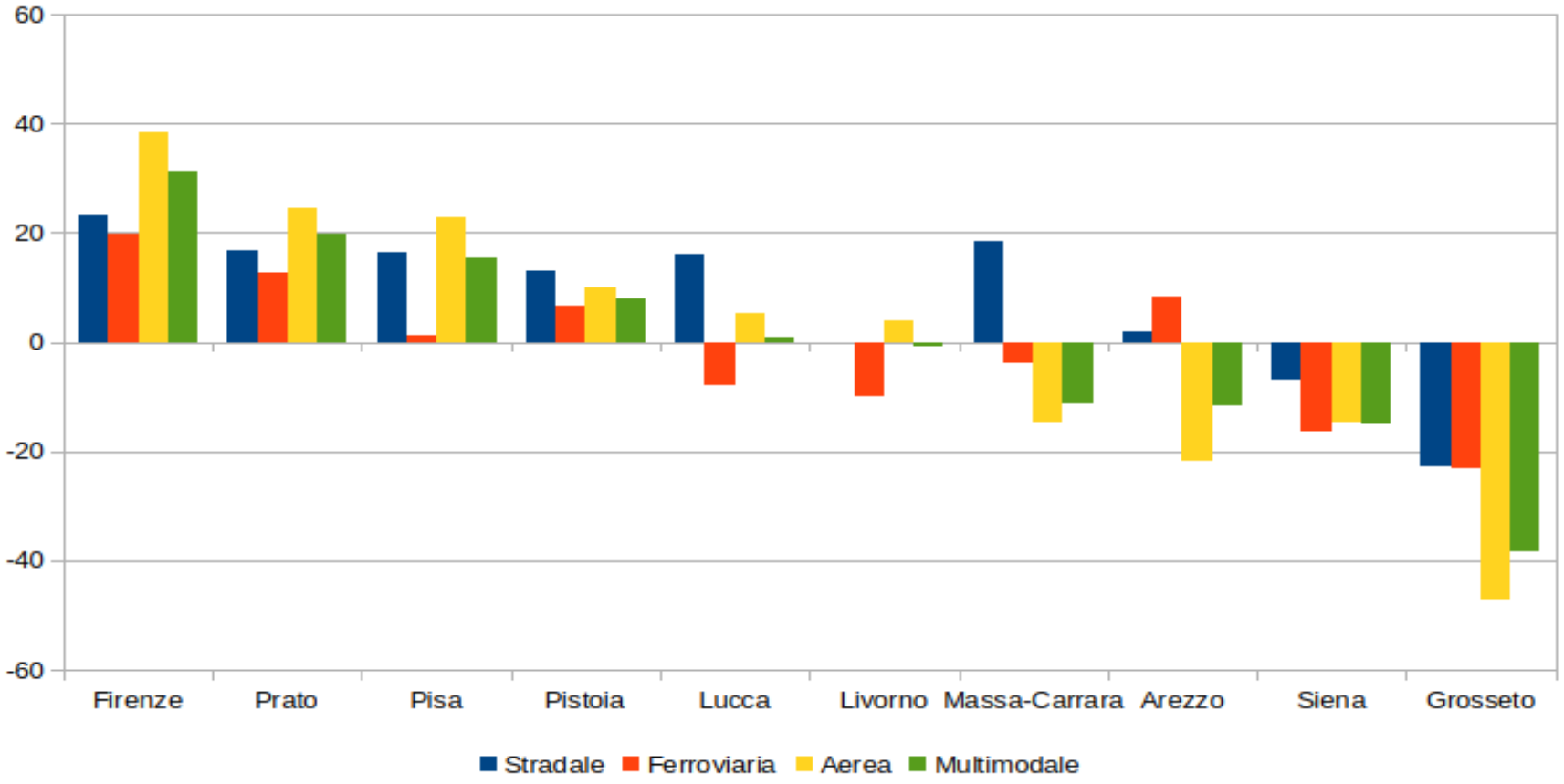
Impatto ancora più rilevante per l'economia della costa ... acuisce l'urgenza di aumentare la competitività territoriale e migliorare la dotazione infrastrutturale

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

Il gap di accessibilità della costa...

Indici di accessibilità per le province toscane per tipologia

Numeri indici, EU=100

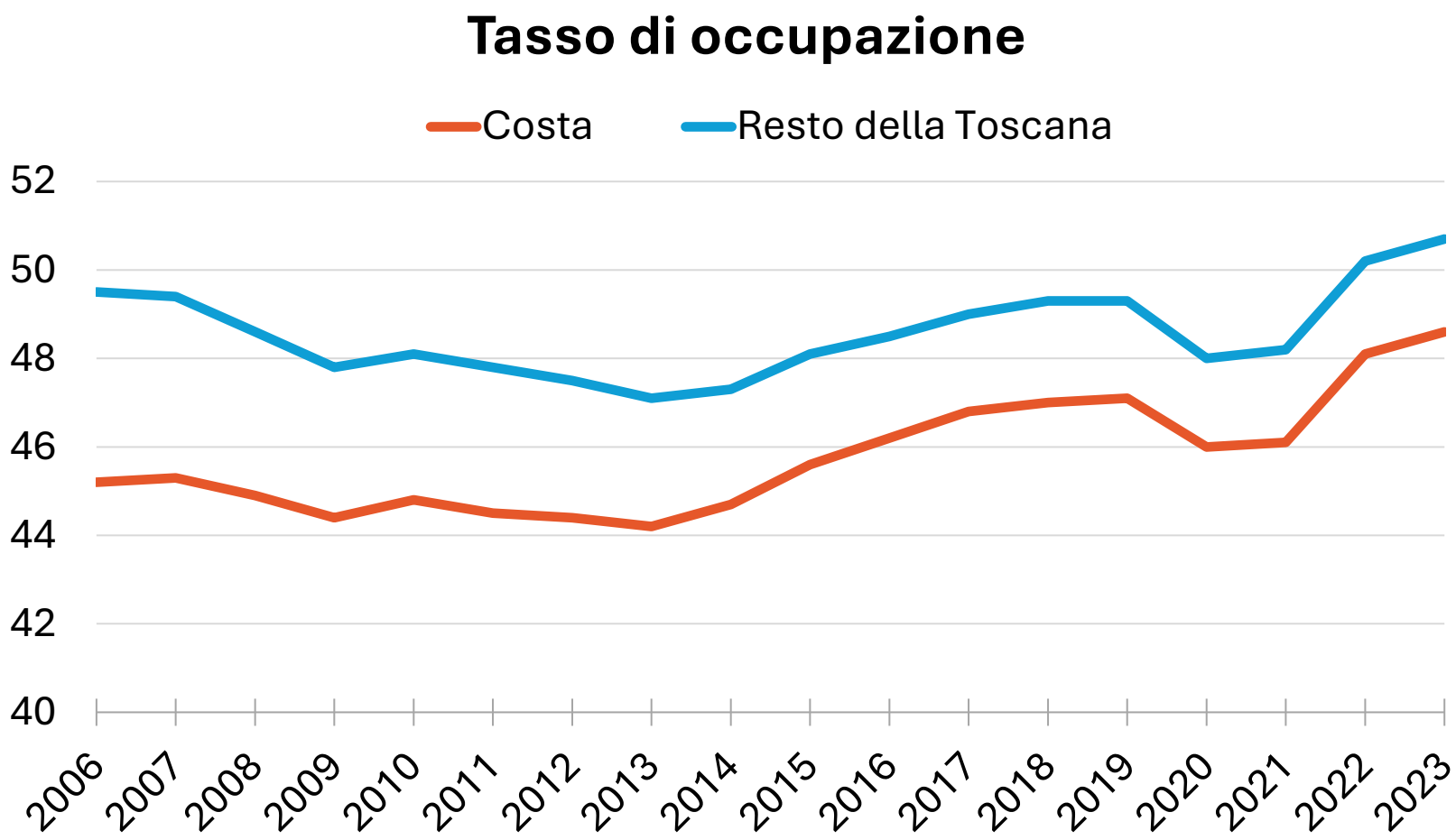


Le province della costa (con l'eccezione di Pisa) soffrono di un gap di accessibilità rispetto alle province dell'area centrale della Toscana.

Tale divario ha riflessi significativi in termini di potenzialità di sviluppo e accesso ai servizi.

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

… a cui corrisponde un divario economico

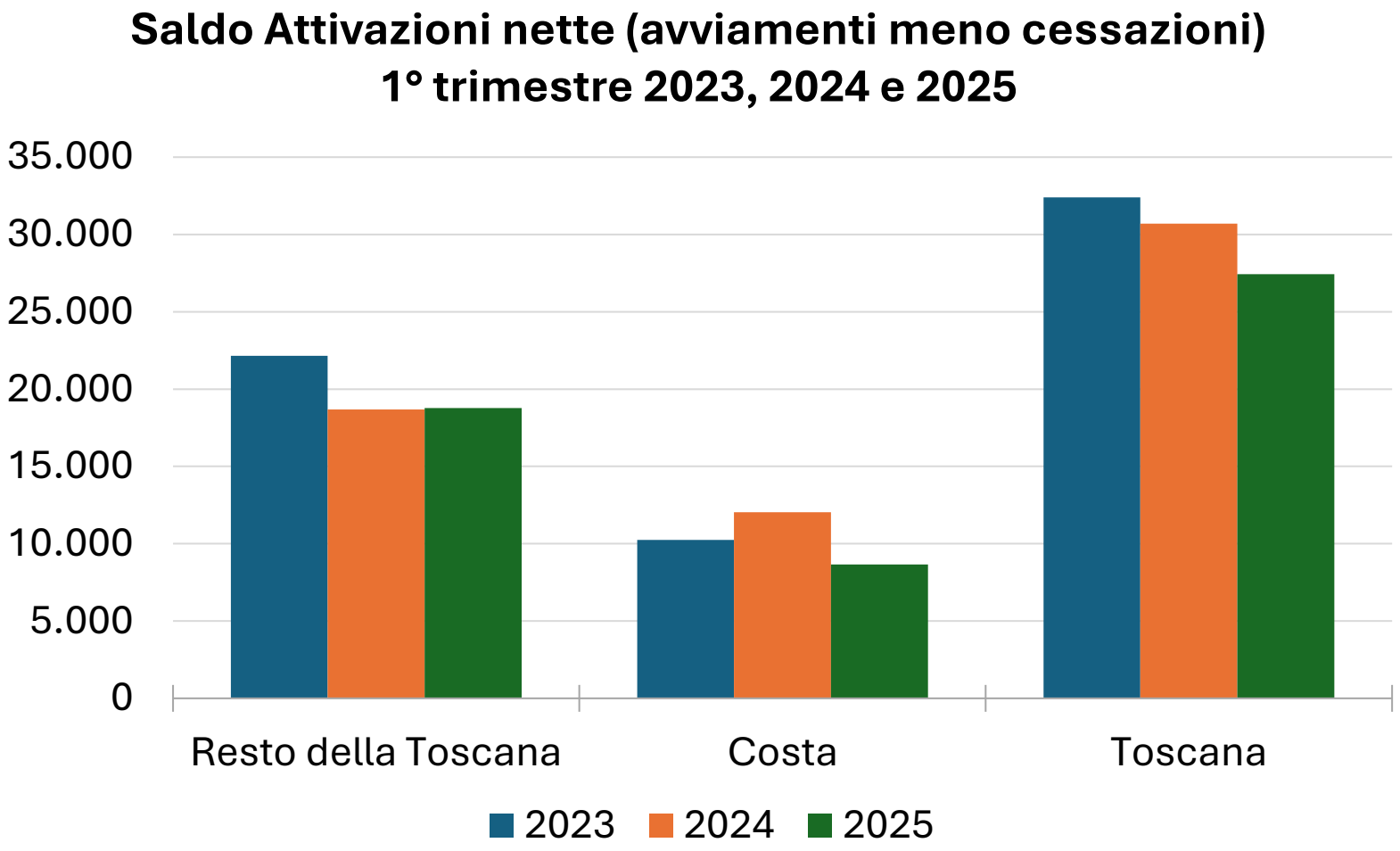


Quasi tutti i SLL della costa presentano tassi di occupazione inferiori alla media regionale.

Il divario si è andato riducendo nel tempo ma rimane significativo.

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

È quanto si conferma anche nei primi mesi del 2025, segnati da flussi in decelerazione nel Mercato del lavoro

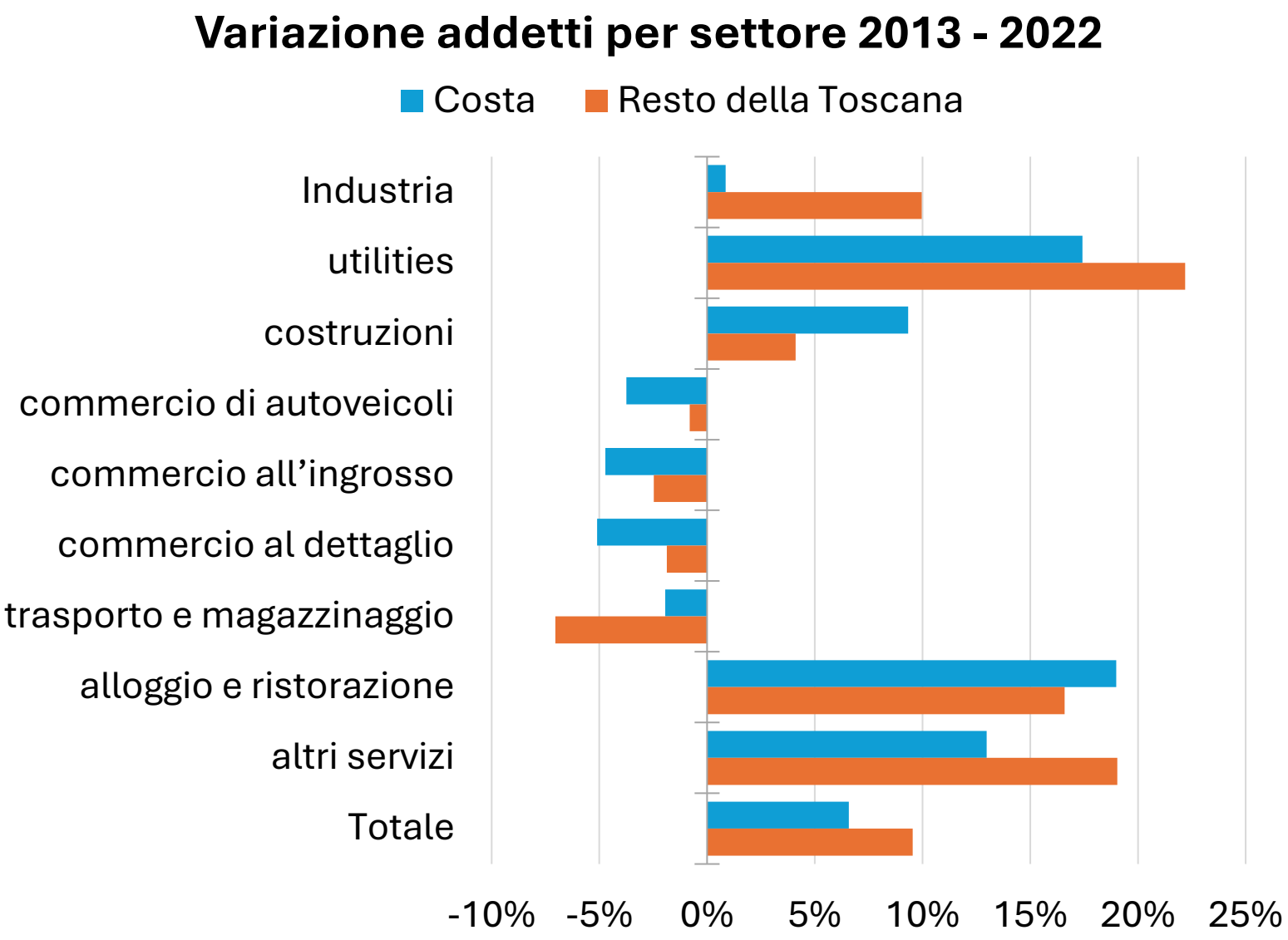


Il saldo fra avviamenti e cessazioni resta positivo, ma in rallentamento.

Nel primo trimestre 2025, le posizioni create sono inferiori rispetto agli stessi mesi del 2024

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

L'andamento settoriale

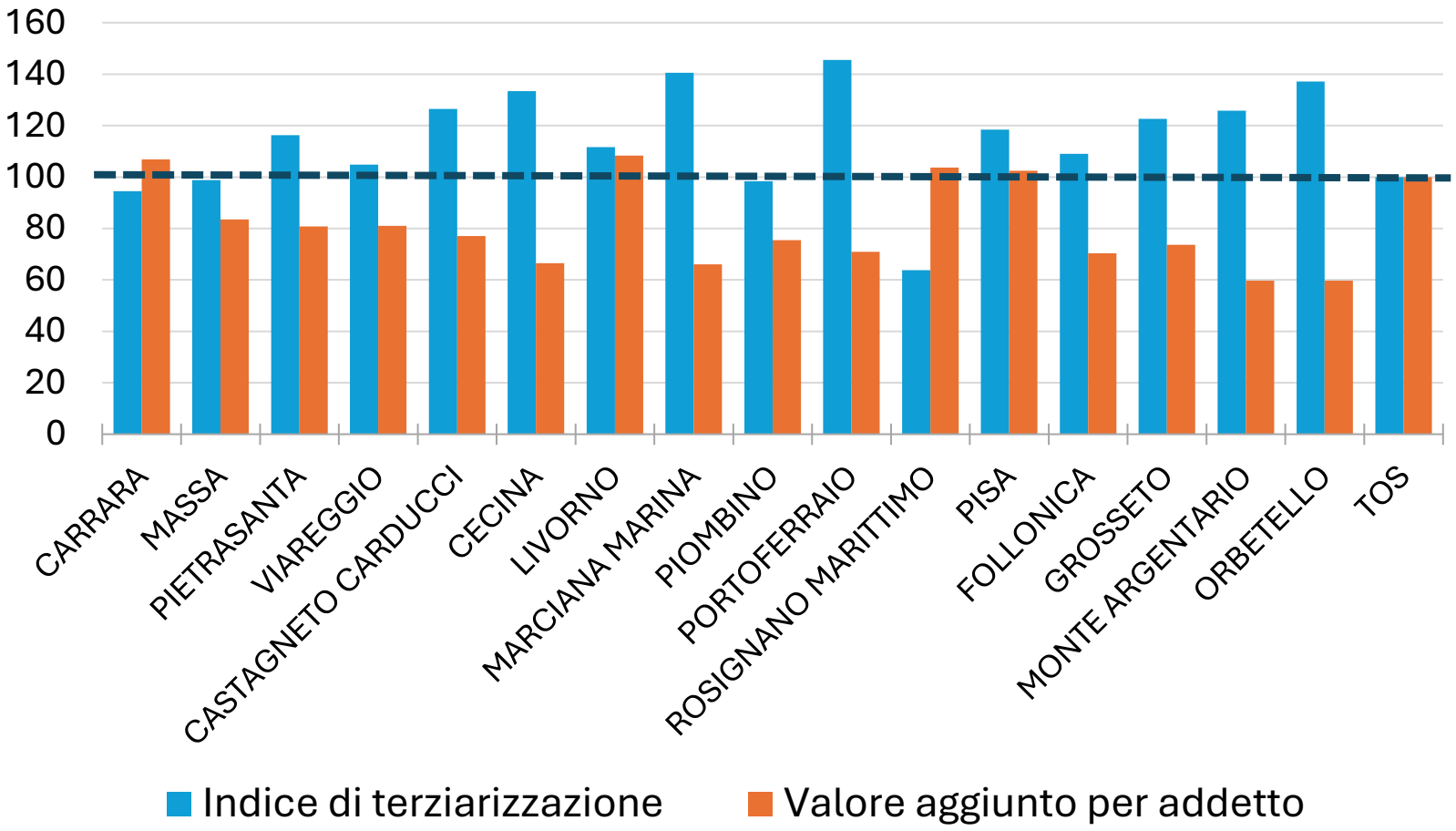


La riduzione del peso dei settori industriali ha caratterizzato anche l'ultimo decennio, mentre la variazione negativa per i settori del commercio ha avuto intensità maggiore. Lo sviluppo turistico ha favorito i settori delle costruzioni e di alloggio e ristorazione.

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

La terziarizzazione dell'economia

Quota di valore aggiunto dei servizi per SLL (2022) e valore aggiunto per addetto



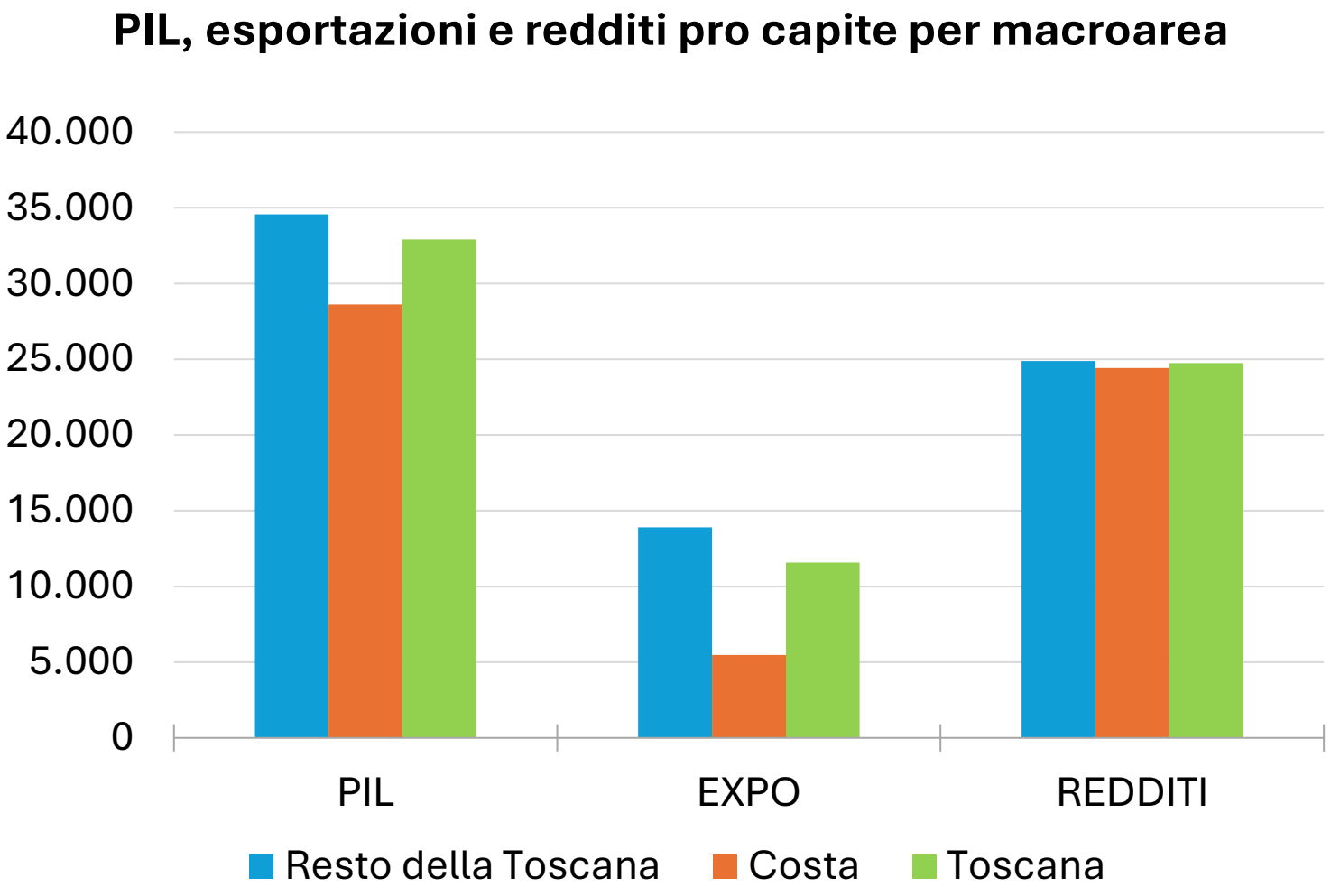
Valori standardizzati: media toscana = 100

Tranne alcune eccezioni il peso dei servizi in termini di valore aggiunto è mediamente più alto rispetto al resto della regione (indice di terziarizzazione).

Si tratta prevalentemente di servizi legati al turismo, con inferiore intensità di valore aggiunto (valore aggiunto per addetto).

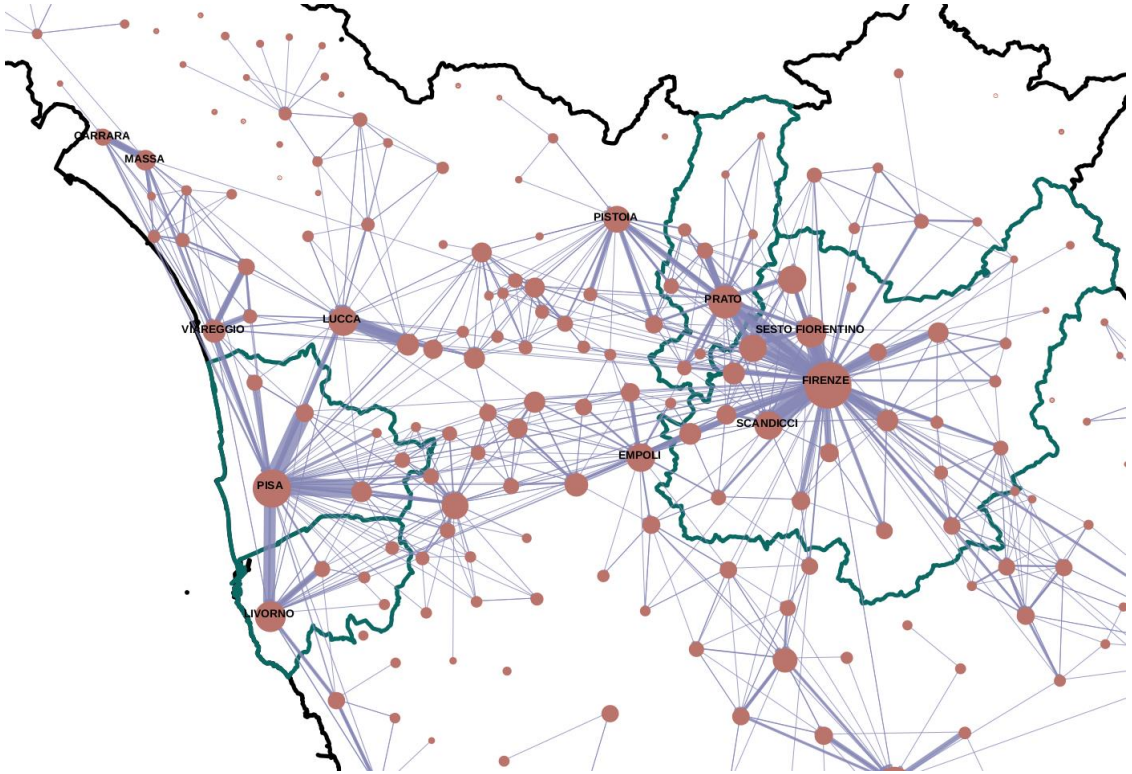
IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

L'importanza delle relazioni con il resto della regione



Pur presentando quindi una minore dinamicità in termini di presenza di attività economiche e di competitività verso l'esterno, la costa riesce a mantenere un livello medio di reddito in linea con il resto della regione anche grazie alle relazioni di scambio e di pendolarismo.

Il sistema di relazioni di mobilità fra aree metropolitane



Oltre alla gravitazione verso i principali poli urbani, infatti, vi è una fitta rete di relazioni trasversali quotidiane che interessa tutto l'asse est-ovest della toscana centrale.

Garantire l'efficienza e l'affidabilità delle connessioni assicura uno sviluppo meno polarizzato e più equilibrato.

I rischi legati ai livelli di servizio delle infrastrutture soggetti ad elevata usura e congestione

Area	Pop. (milioni)	% su reg.	Area	% su reg.	Densità	Flussi	% su reg.
FI-PO	1,1	28,9%	2.246	9,7%	480,7	519.100	28,4%
PI-LI	0,4	10,1%	826	3,6%	459,2	169.307	9,2%
Toscana	3,7	100,0%	23.026	100,0%	162,3	1.825.685	100,0%

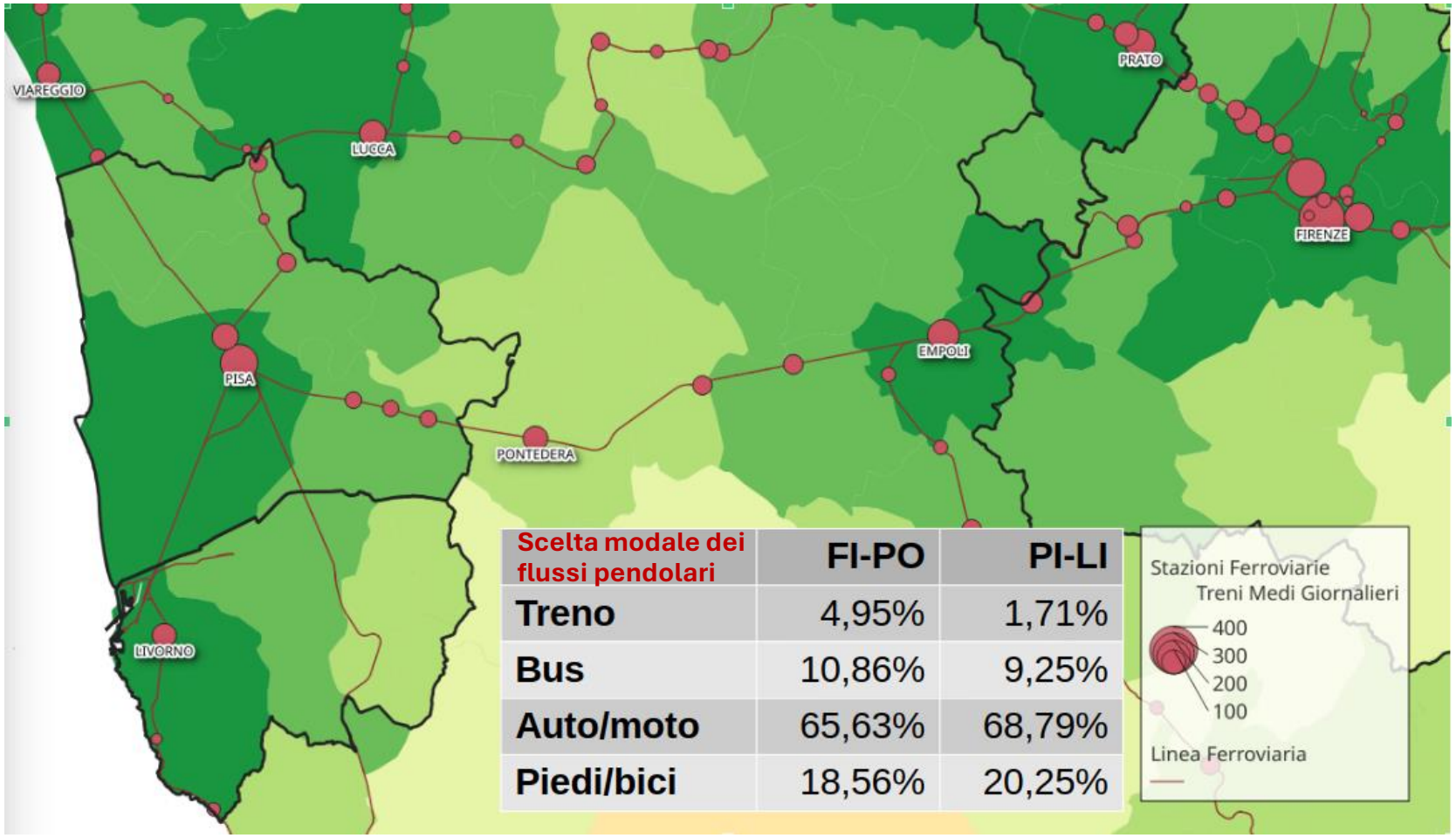
IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

Squilibrio modale ed Efficienza infrastrutturale

L'area metropolitana costiera evidenzia un maggiore ricorso al mezzo privato, anche in virtù di una minore densità e frequenza del trasporto ferroviario.

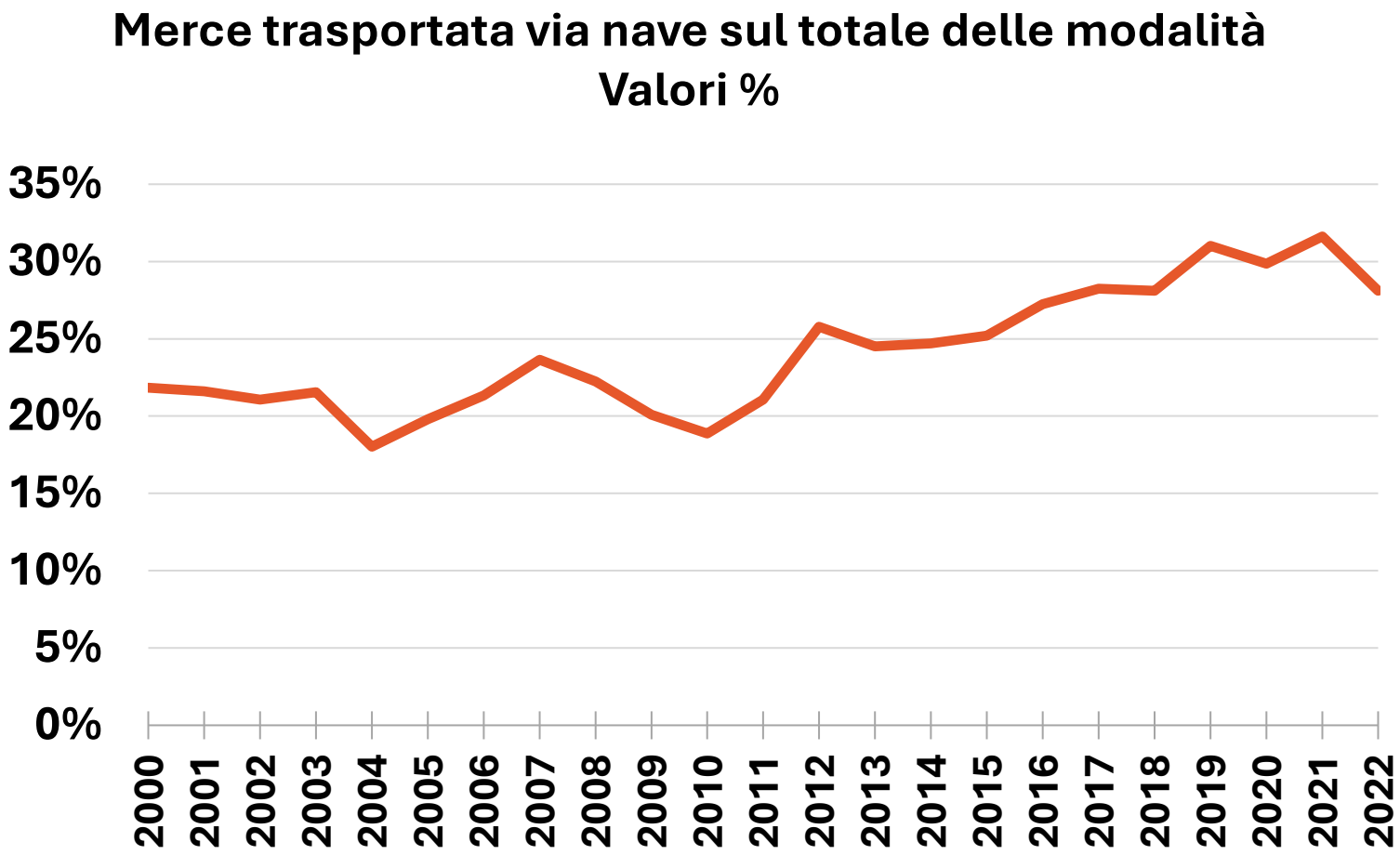
A fronte di questo, i due principali assi stradali di connessione con la costa (A11 e FIPILI) si trovano spesso a sostenere carichi eccessivi, con frequenti criticità.

Livello di servizio dell'offerta ferroviaria



Scelta modale dei flussi pendolari	FI-PO	PI-LI
Treno	4,95%	1,71%
Bus	10,86%	9,25%
Auto/moto	65,63%	68,79%
Piedi/bici	18,56%	20,25%

I porti e la logistica



- Il trasporto via mare rappresenta una modalità sempre più rilevante per il sistema produttivo toscano.
- 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.
- In questo scenario i porti mediterranei prevedono ingenti investimenti infrastrutturali sia sulla sponda nord che su quella sud.

Il porto di Livorno e l'evoluzione dei traffici

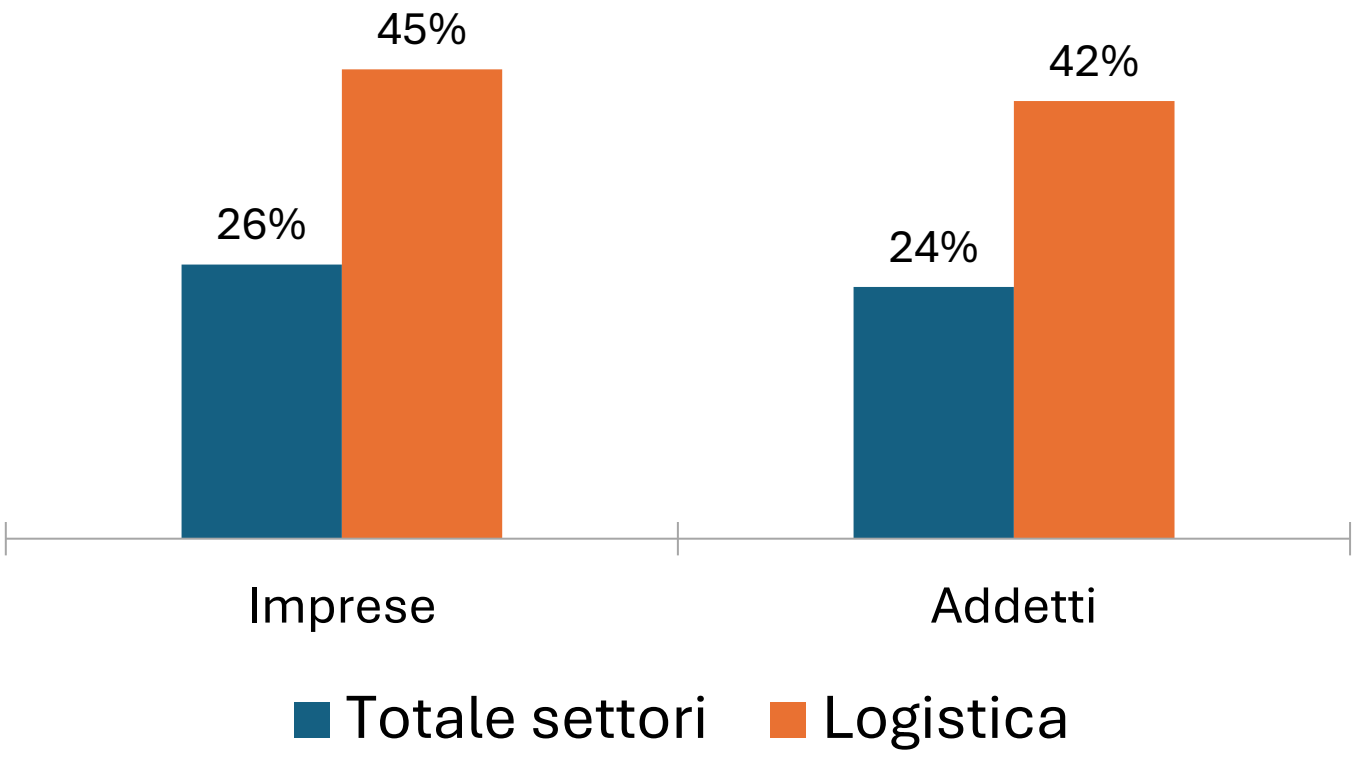
Principali indicatori di traffico per il porto di Livorno

Principali indicatori di traffico	2024	2019	Var. %
Totale movimentazione (ton)	29.419.088	36.715.346	-19,90%
TEUs	663.622	789.833	-16,00%
Rotabili (n° mezzi commerciali)	485.190	518.873	-6,50%
Passeggeri (unità)	3.309.214	2.734.150	21,00%
Crocieristi (unità)	864.133	832.121	3,80%
Auto nuove (unità)	498.948	640.752	-22,10%
Prodotti forestali (ton)	1.972.225	1.645.564	19,90%

- Negli ultimi cinque anni assistiamo ad un cambiamento significativo nella composizione dei traffici del porto di Livorno.
- Calano soprattutto i container e gli autoveicoli, mentre aumenta il peso dei prodotti forestali per il distretto cartario.
- Di segno positivo invece il traffico passeggeri, sia crocieristi che i traghetti.

L'hub logistico regionale

Incidenza % di imprese e addetti nei SLL della costa sul totale regionale

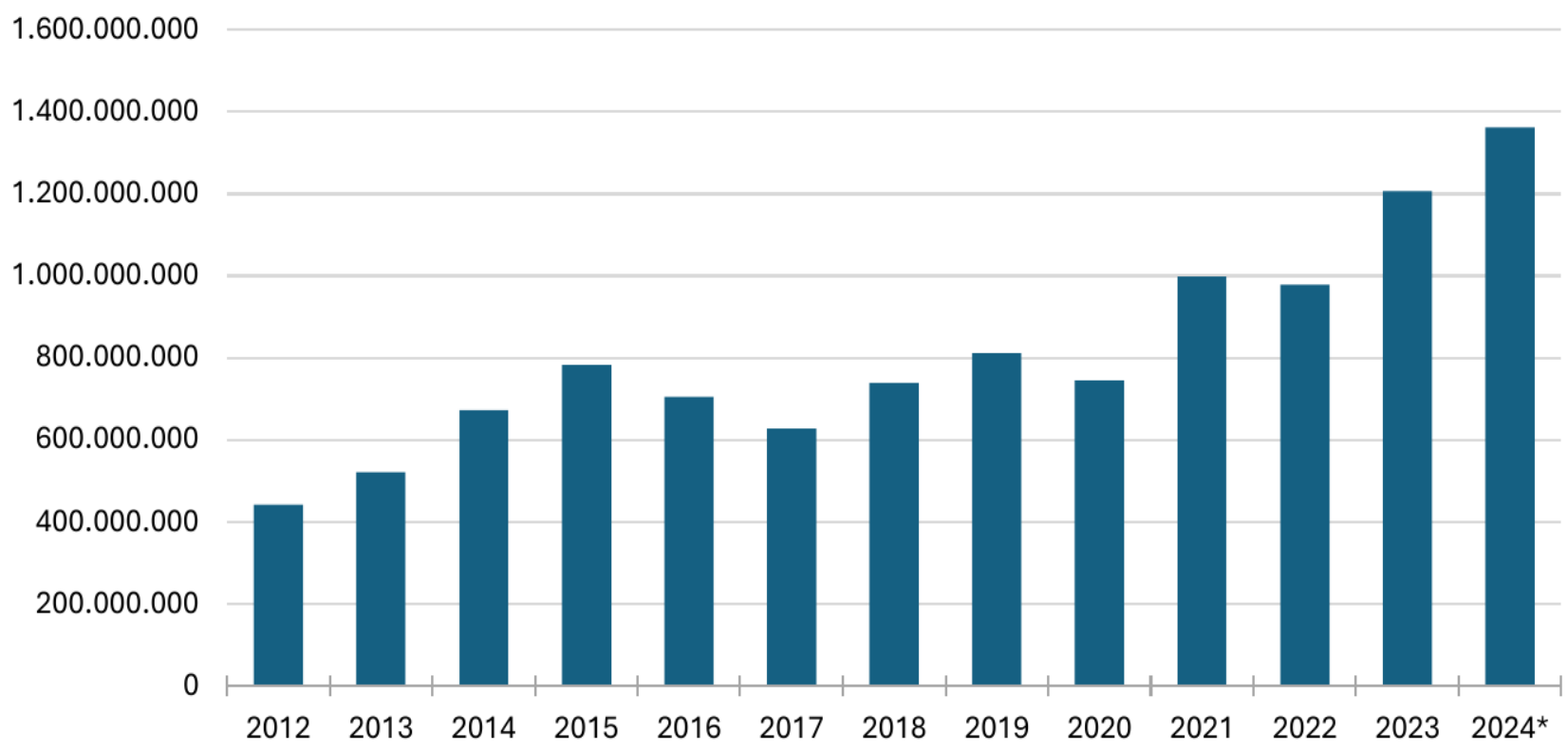


Se si esclude il trasporto stradale, distribuito omogeneamente sul territorio regionale, la costa presenta una forte specializzazione nei settori della logistica.

Si tratta di circa 1.000 imprese che impiegano 10.000 addetti, concentrate soprattutto nei dintorni delle aree portuali (Livorno, Piombino, Carrara).

L'economia del mare: la cantieristica

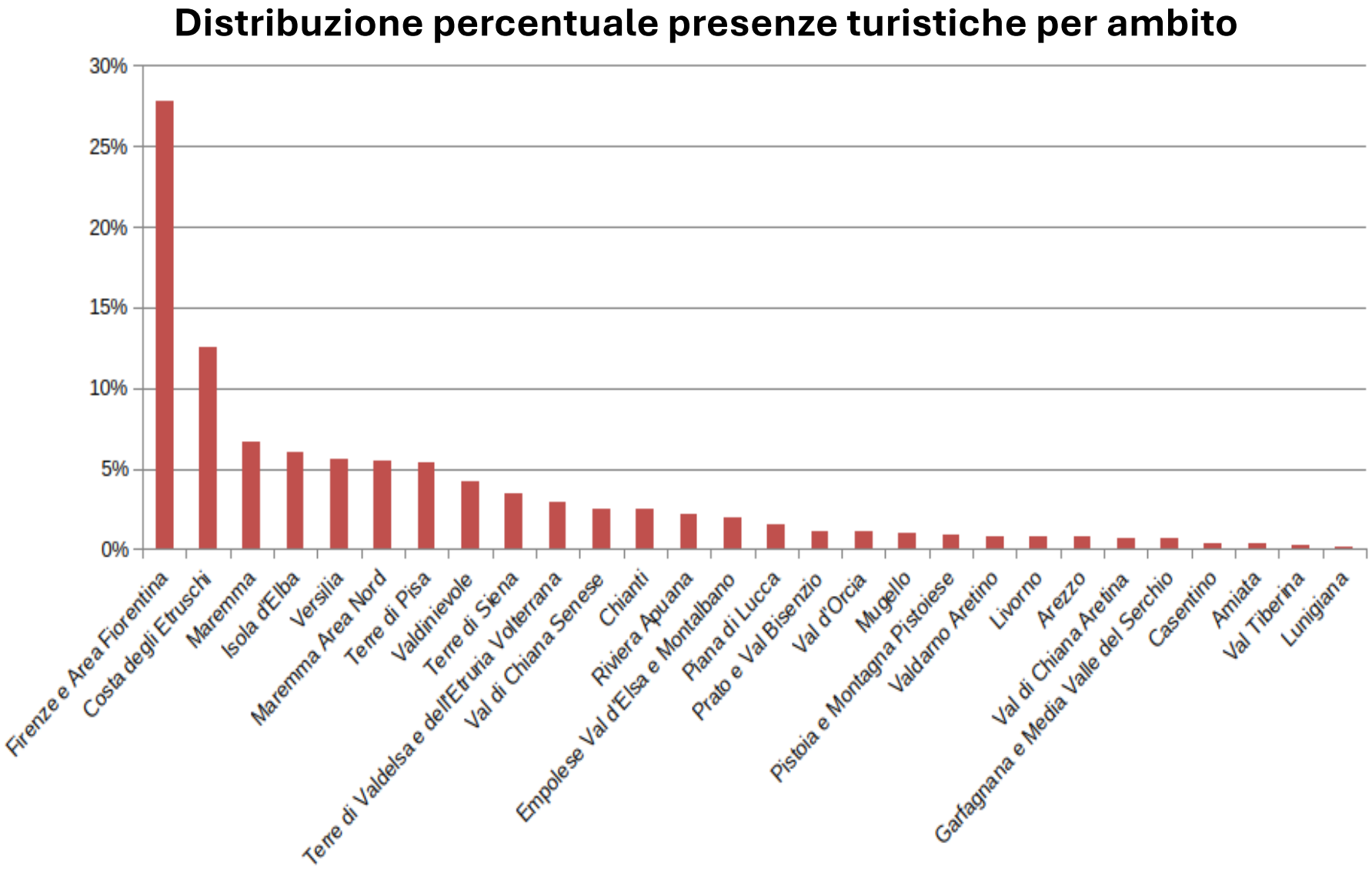
Valore dell'export del prodotto della cantieristica nautica della Toscana. 2012-2024*



- Le imprese della cantieristica nautica toscana rappresentano una nicchia produttiva di eccellenza che nel 2021 produce da sola circa 1,5 miliardi di euro di ricavi e 387 milioni di valore aggiunto, rappresentando circa il 2% dell'intero comparto manifatturiero regionale.
- Tra il 2012 e il 2021 il settore si rivela un segmento produttivo particolarmente dinamico e in crescita. Aumentano in misura sensibile sia le unità locali di produzione, che passano da 706 a 798 (+13%) ma ancor più gli addetti, che nel 2021 sfiorano le 6.340 unità (+48,7%).

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

Il turismo come motore di sviluppo



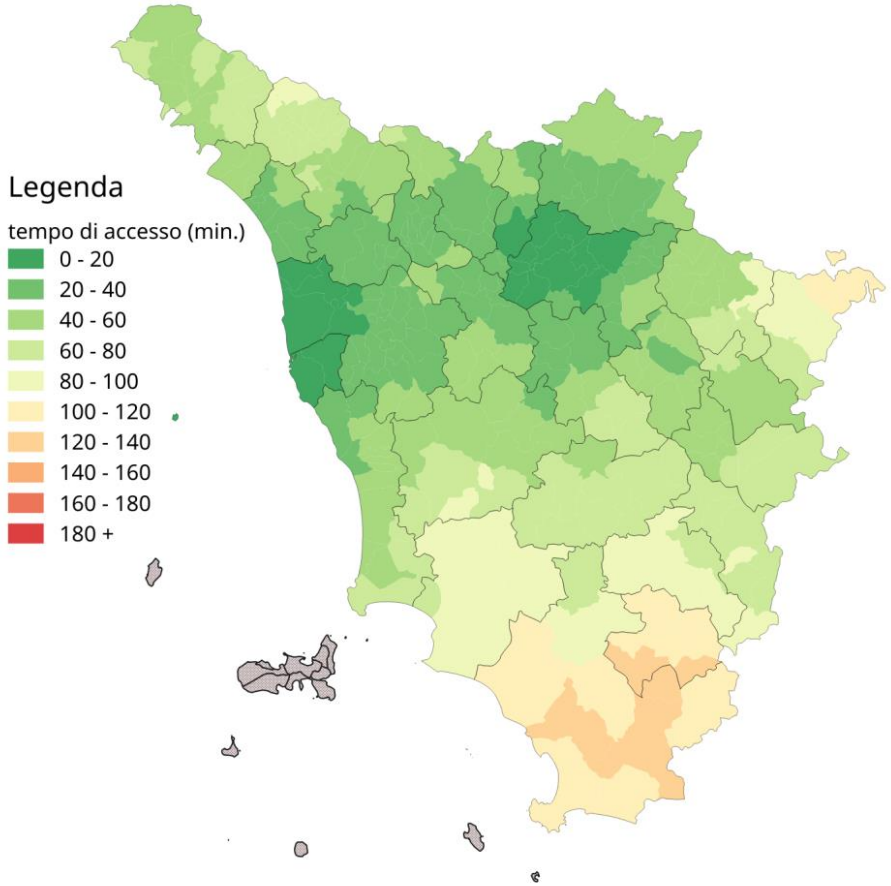
Dopo l'area fiorentina, gli ambiti turistici della costa sono gli ambiti con la maggiore presenza di turisti. Tuttavia, si tratta di un turismo molto localizzato, che non vede spillover rilevanti con le località dell'entroterra.

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

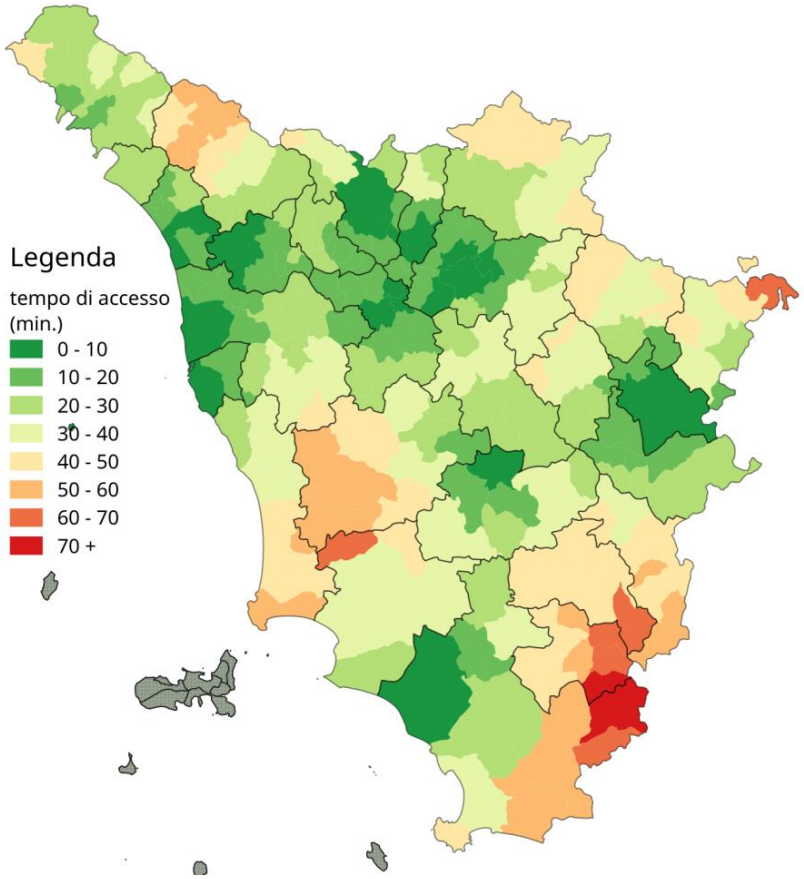
I gate di accesso alla regione

Secondo una recente indagine, nel 56% dei casi per giungere in Toscana da fuori regione si utilizza l'auto. L'aereo costituisce in ordine di importanza il secondo mezzo di arrivo (22,5%) Il treno appare utilizzato nel 11% dei casi. Il pullman riveste un ruolo secondario, se non marginale.

Accessibilità al sistema aeroportuale



Accessibilità al sistema ferroviario

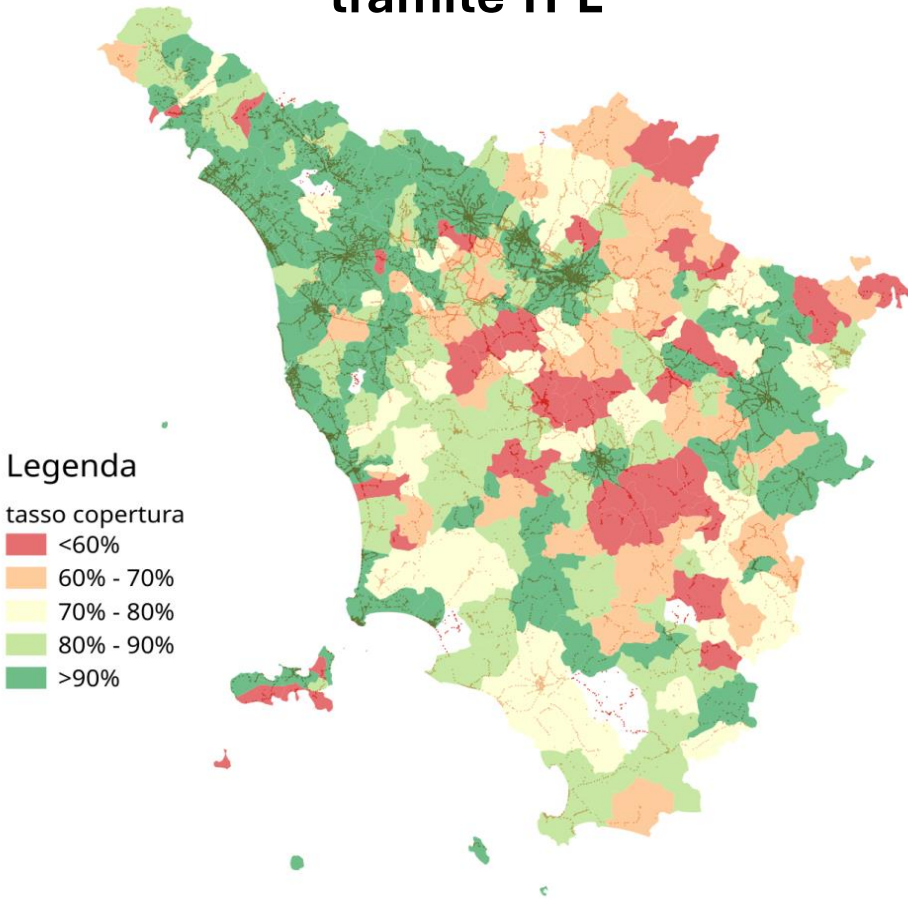


IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

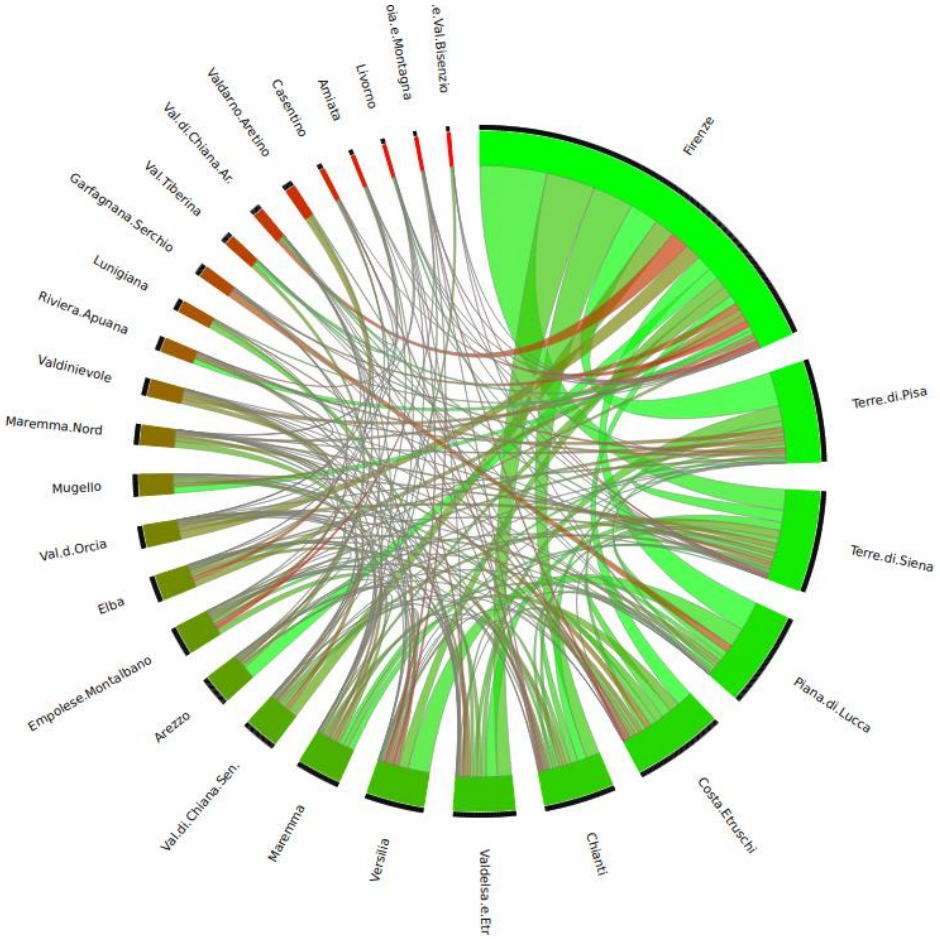
Mobilità dolce e accessibilità di ultimo miglio al servizio del turismo

Oltre ai principali gate di accesso, dove il trasporto pubblico non può arrivare, le connessioni di mobilità dolce riveste un ruolo decisivo nella distribuzione dei flussi turistici verso una minore concentrazione ed una maggiore sostenibilità diffusa.

Accessibilità delle strutture ricettive tramite TPL



Interconnessioni TPL fra ambiti turistici



Quota di strutture ricettive servite dal TPL

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana

Gli interventi infrastrutturali previsti nella programmazione regionale

	Tipo	Realizzato	Da realizzare	Costo totale
Grosseto - Fano	Stradale	620,7	1.465,6	2.086,3
Tirrenica	Stradale	50	1.217,2	1.267,2
Collegamento ferroviario fra la linea Collesalvetti – Vada e la linea Pisa-Firenze	Ferroviario		735	735
Darsena Europa (Porto Livorno): opere marittime previste in prima fase	Portuale		500	500
Masterplan Galilei	Aeroportuale	32,5	157,2	189,7
Bretella di Piombino (collegamento diretto tra il Porto e la SS 398: tratto Gagno – Montegemoli)	Stradale	17,7	60,5	78,3
Elettrificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio	Portuale		77,5	77,5
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale		55	55
Bretella Piombino: lotto 2	Stradale		55	55
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale	11,5	39,4	50,9
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	2,4	24,6	27
Interventi su porti regionali APR	Portuale	17,9	8,9	26,8
Bretella Piombino: Gagno-Terre Rosse	Stradale	18,5		18,5
PRP Piombino – Rilancio delle attività logistico-portuali	Portuale	16,1	0	16,1
Vie navigabili di interesse regionale gestite dal Comune di Pisa	Fluviale	5,1	0	5,1
Vie navigabili di interesse regionale gestite da APR	Fluviale	3,6	0	3,6
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: interventi di adeguamento infrastrutturale	Aeroportuale	3,3	0	3,3
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: deviazione del fosso della Pila	Aeroportuale	2,1	0	2,1
Dragaggio del porto fluviale di Castiglione della Pescaia	Portuale	1,5		1,5
Accessibilità porti turistici regionali (non di competenza APR)	Portuale	0,2	0,3	0,5

Fonte: PRIIM

Gli impatti da domanda degli interventi sulla costa

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario + urbano	Portuale + Fluviale	Aeroportuale	TOTALE	TOT./anno	% su totale Toscana
PIL	2.099	559	461	116	3.234	539	0,5%
Unità di lavoro dipendenti	21	6	5	1	33	5	0,5%
Unità di lavoro autonome	19	5	4	1	29	5	1,0%
Unità di lavoro totali	40	11	9	2	62	10	0,7%

MONITORAGGIO PRIIM 2025

LO SVILUPPO DELLA COSTA TOSCANA

Sala Consiliare "Carlo Azeglio Ciampi" di Palazzo Granducale
Piazza del Municipio, 4 - Livorno

14 LUGLIO

La costa toscana e i fattori di competitività e sostenibilità

Patrizia Lattarulo, Leonardo Piccini

IRPET Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana