



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Polog Università di Pisa
Polo Sistemi Logistici - Livorno

20 YEARS
ANNIVERSARY



Il primo del ciclo di eventi per i 20 anni del Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno.

polologistica.unipi.it

14 Novembre 2025
14.30 – 17.30

Biblioteca M. Caponi, Villa Letizia
Via dei Pensieri, 60 – 57128 Livorno

L'impatto dei dazi
su operatività, fluidità
e costi della supply chain.

Ampliare le connessioni per contrastare i protezionismi: le strategie della Toscana

Patrizia Lattarulo e Leonardo Piccini

Livorno, 14 novembre 2025

L'export toscano e l'impatto dei dazi, le previsioni per la Toscana

L'esposizione ai dazi dell'economia toscana

Le esportazioni toscane 2024	63,0 mld
di cui negli Usa	10,2 mld (16,2% sul totale esportazioni regionali)
di cui: Farmaceutica	3,7 mld (37% sul totale esportazioni negli Usa)
di cui: Elettromeccanica	1,8 mld (17% sul totale esportazioni negli Usa)
di cui: Moda	1,6 mld (16% sul totale esportazioni negli Usa)
di cui: Gioielleria	0,5 mld (5% sul totale esportazioni negli Usa)

- **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**

I dazi agiscono come un costo intermedio aggiuntivo nei processi produttivi e un costo aggiuntivo per i consumatori finali, così come i costi di trasporto nelle diverse accezioni:
Dotazione infrastrutturale; efficienza logistica e degli operatori; livello di servizio delle connessioni; investimenti pubblici
per la crescita regionale, come fattore di riduzione dei costi e competitività

Nota di lavoro IRPET n. 41/2025: L'impatto dei dazi sull'economia toscana

L'impatto potenziale dei dazi

Impatto stimato

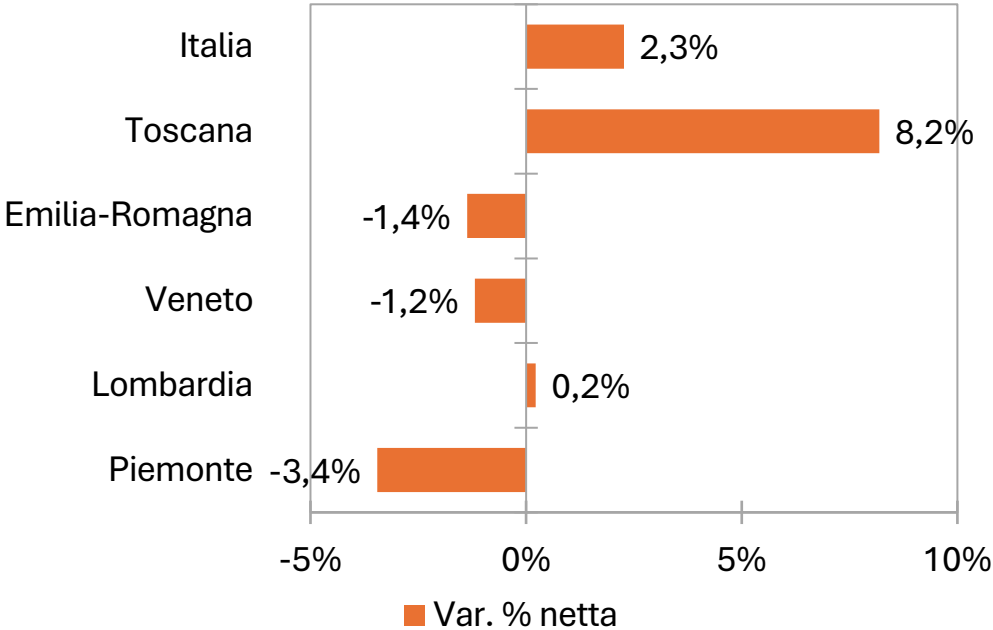
- Si stima una riduzione del prodotto interno lordo toscano che nel 2025 sarà pari a 420 milioni di euro.
- Pertanto, la crescita attesa già non brillante, vedrà un rallentamento di 0,3 punti percentuali.
- Ma gli effetti complessivi sono differenziati fra i vari settori: più alti per la farmaceutica (-4,4% di valore aggiunto), la moda (-1,2%), la chimica (-0,7%) e l'*automotive*.
- Sono 6mila le imprese che esportano verso gli Usa. In esse lavorano circa 140mila addetti.
- Le imprese potenzialmente più esposte sul mercato americano (composizione della produzione più basata sull'export verso quel paese) sono 3mila, con 26mila addetti.
- Nello scenario di dazi al 20%, 77 imprese (con 843 addetti) passerebbero da un MOL positivo ad uno negativo.

Confronto: Impatto PNRR annuale atteso dei progetti ammessi in Regione Toscana 0,9% PIL annuo

L'andamento dell'Export toscano in un quadro di incertezza

Le esportazioni dell'Italia e delle principali regioni nel primo semestre 2025.

Variazioni % tendenziali al netto di metalli preziosi e di prodotti della raffinazione petrolifera. Prezzi correnti



Le esportazioni di prodotti della Toscana.

Variazioni % tendenziali a prezzi correnti

	I trim. 2025	II. trim 2025	I sem. 2025
Abbigliamento	-19,6%	7,0%	-7,4%
Maglieria	-21,8%	4,1%	-10,6%
Cuoio e pelletteria	-21,0%	-4,3%	-12,8%
Calzature	-20,1%	15,1%	-3,9%
Prodotti in legno	-9,0%	10,0%	1,1%
Carta e stampa	5,5%	2,2%	3,8%
Farmaceutica	90,3%	96,0%	93,5%
Altra chimica	0,5%	5,3%	3,0%
Elettromeccanica	0,5%	0,7%	0,6%
Macchine	-14,9%	2,3%	-6,8%

Al netto dei prodotti farmaceutici, le variazioni positive si nascondono in pochi prodotti.

Riallocazione sui mercati di destinazione?

Le esportazioni della Toscana per area di destinazione.

Variazioni % tendenziali a prezzi correnti

	III trim. 2024	IV trim. 2024	I trim. 2025	II trim. 2025
Area Euro	12,7%	7,9%	15,7%	49,3%
Area NAFTA (USA, Messico, Canada)	-8,7%	-2,6%	0,5%	-1,0%
Tigri asiatiche	4,6%	49,8%	-10,8%	28,9%
Paesi produttori petrolio	43,1%	16,7%	-10,1%	55,5%

La dinamica delle esportazioni per area di destinazione nel corso del primo semestre ha chiaramente seguito quella dei prodotti. Le aree dove vengono richiesti certi prodotti. Sono questi in particolare i casi dell'area Euro (+33,1%), dei paesi produttori di petrolio (+19,9%) e, in misura minore, delle economie asiatiche più dinamiche (+8,6%).

Verso l'area NAFTA, le esportazioni sono rimaste stabili nel primo semestre 2025, soprattutto per via della stagnazione delle vendite estere dirette verso gli Stati Uniti.

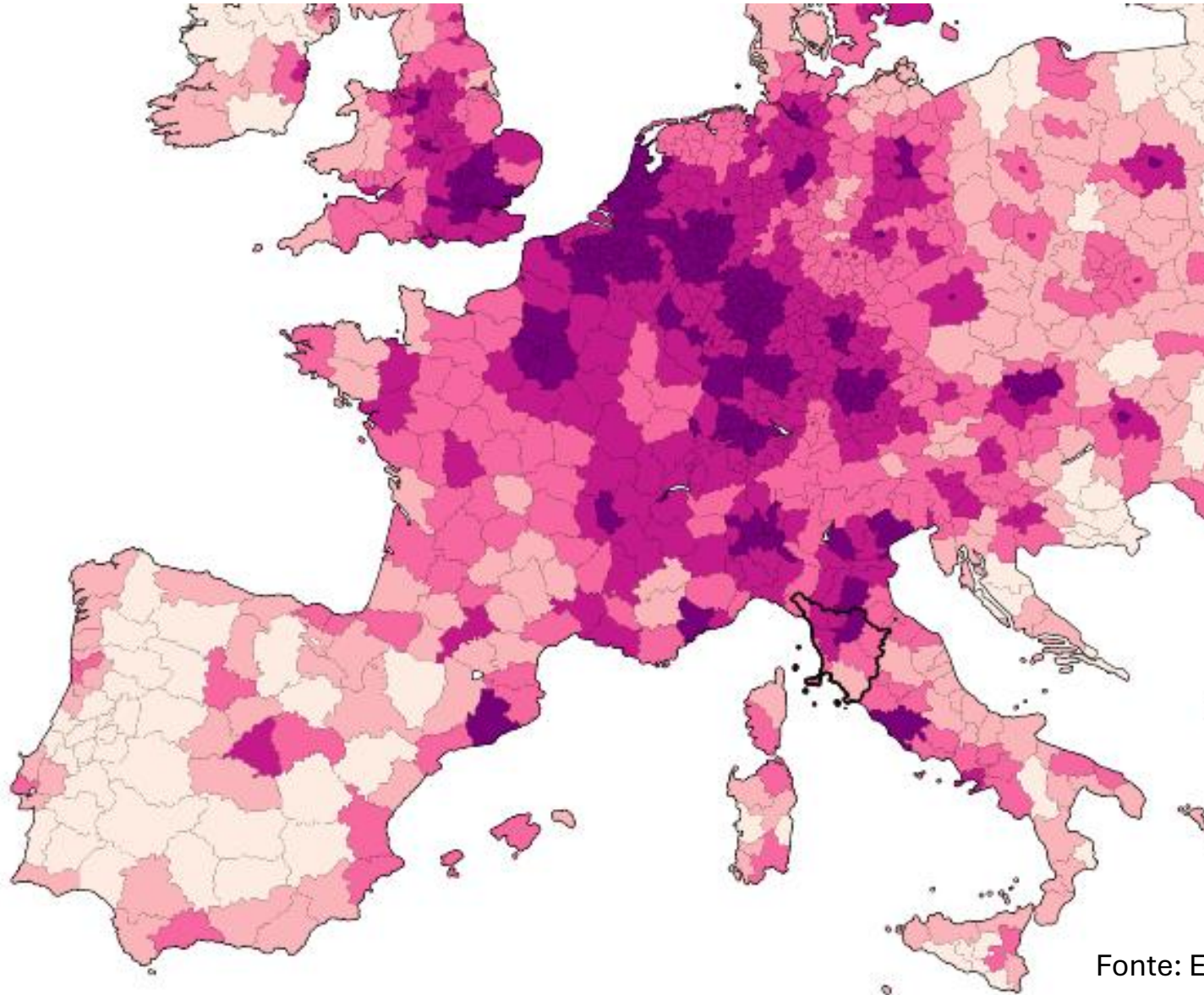


Tendenze di medio periodo o riallocazione sui mercati di destinazione? Ancora presto per trarre conclusioni

Nota congiunturale IRPET n. 36/2025: «Le esportazioni della Toscana. I semestre 2025»

I costi delle connessioni: la dotazione infrastrutturale

L'accessibilità della Toscana nel confronto europeo



Indicatori di accessibilità multimodale
(numeri indici, EU=100)

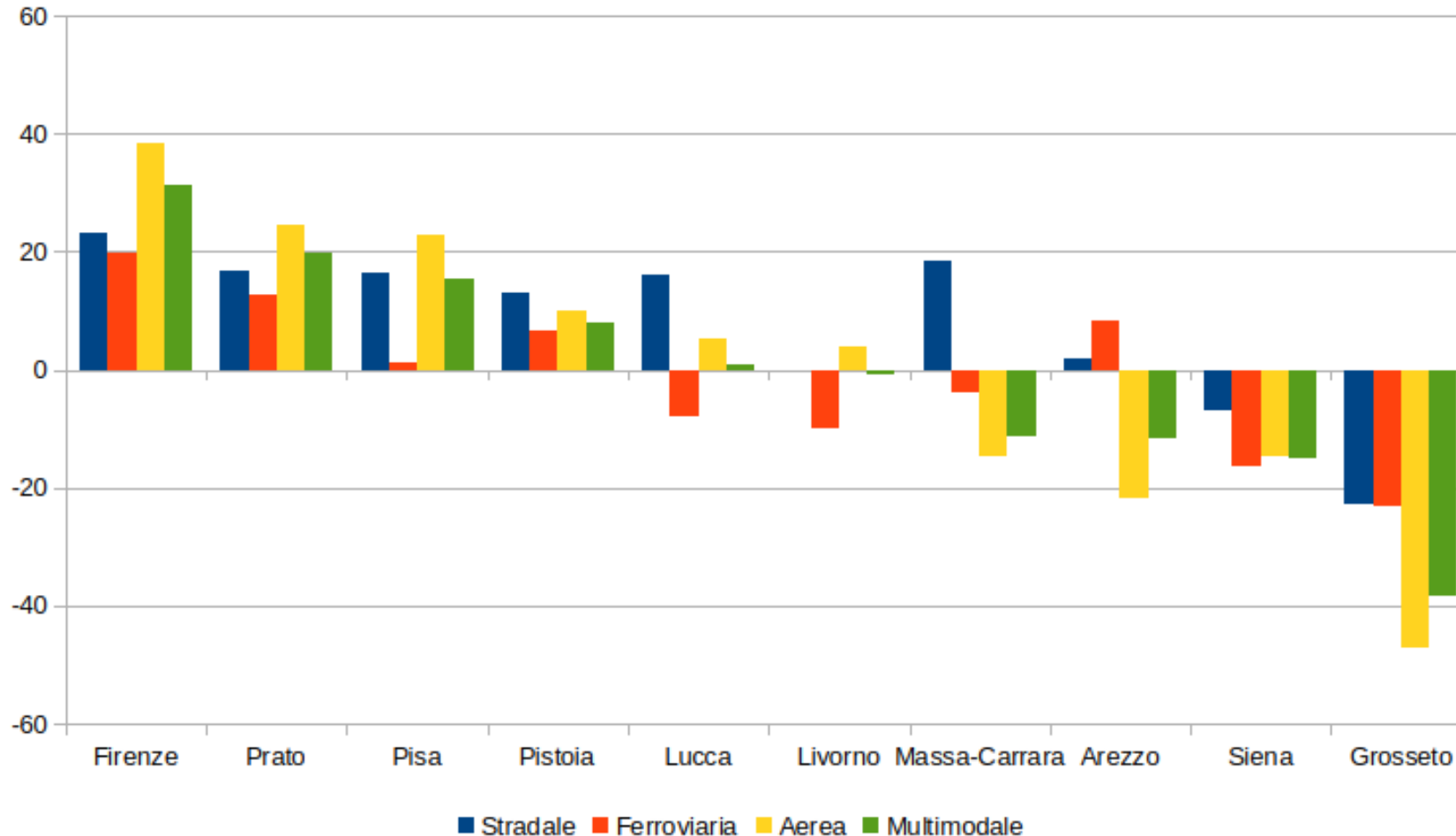
Buon livello di dotazione infrastrutturale,
ma disparità interna alla regione.

Fonte: EUROSTAT

L'accessibilità, la disparità interna alla regione

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.

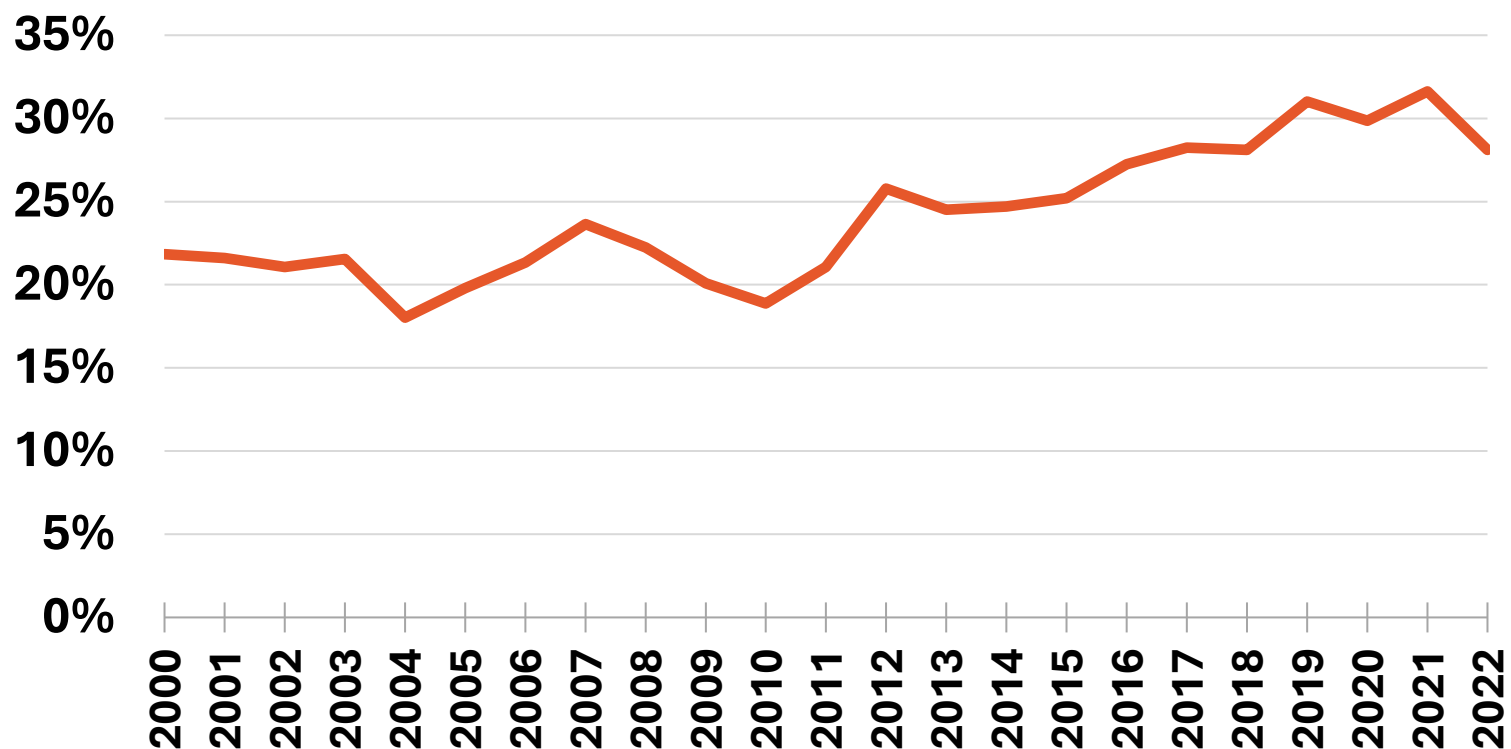
Tale divario ha riflessi significativi in termini di potenzialità di sviluppo e accesso ai servizi.

L'accessibilità e le infrastrutture: I porti e la logistica

Le infrastrutture e i sistemi produttivi

Merce trasportata via nave sul totale delle modalità Toscana (tn)

Valori %



- 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.

I mercati di destinazione delle esportazioni toscane via nave

I primi dieci paesi di destinazione delle merci esportate dalle imprese toscane via nave (incidenza % sul valore, 2023)

Paese	Incidenza %
Stati Uniti d'America	30,60%
Cina	7,05%
Regno Unito	4,85%
Canada	4,16%
Qatar	3,18%
Turchia	2,91%
India	2,67%
Australia	2,60%
Messico	2,54%
Indonesia	2,25%

Gli Stati Uniti rappresentano il mercato prevalente delle spedizioni via mare (dal porto di Livorno e da altri porti)

Fonte: ISTAT

Il porto di Livorno e l'evoluzione dei traffici

Principali indicatori di traffico per il porto di Livorno

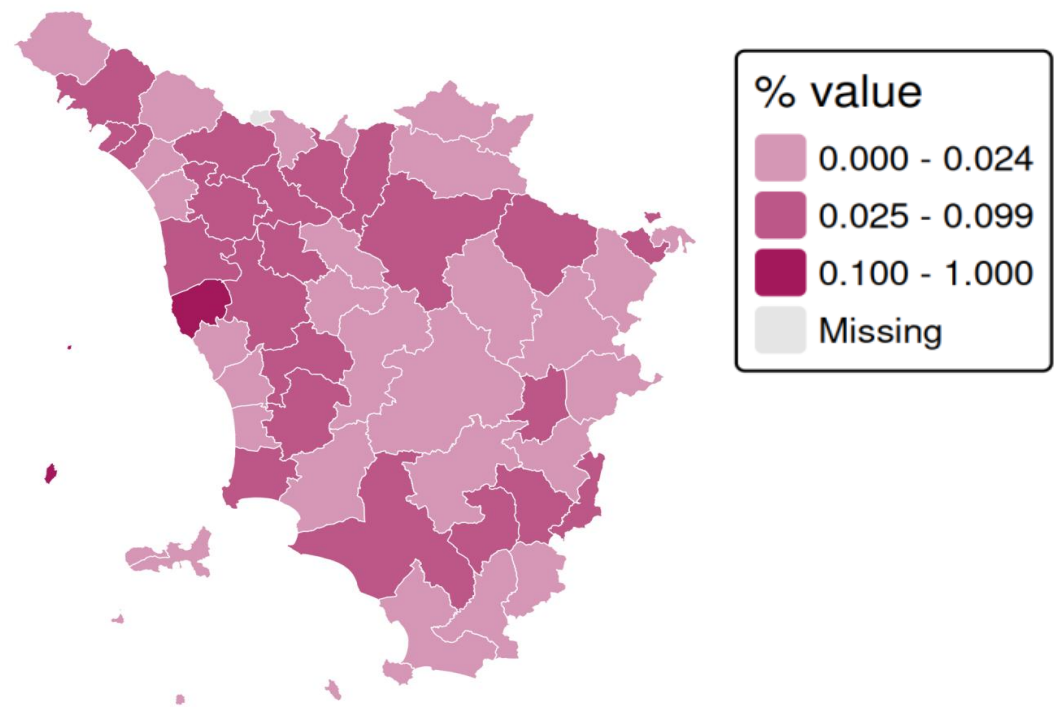
Principali indicatori di traffico	2024	2019	Var. %
Totale movimentazione (ton)	29.419.088	36.715.346	-19,90%
TEUs	663.622	789.833	-16,00%
Rotabili (n° mezzi commerciali)	485.190	518.873	-6,50%
Passeggeri (unità)	3.309.214	2.734.150	21,00%
Crocieristi (unità)	864.133	832.121	3,80%
Auto nuove (unità)	498.948	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. Coerentemente con la crescente vocazione turistica dei territori.

La competitività logistica è condizionata dall'efficienza degli operatori.

L'hub logistico regionale

Incidenza delle imprese logistiche sul totale per SLL



Attorno all’export e in generale alla presenza industriale e distrettuale si è creata una forte e diffusa attività di operatori della logistica. Si tratta di circa 6.000 imprese che impiegano 40.000 addetti, pari al 4% degli addetti regionali.

Le imprese afferenti al settore della logistica per classe dimensionale

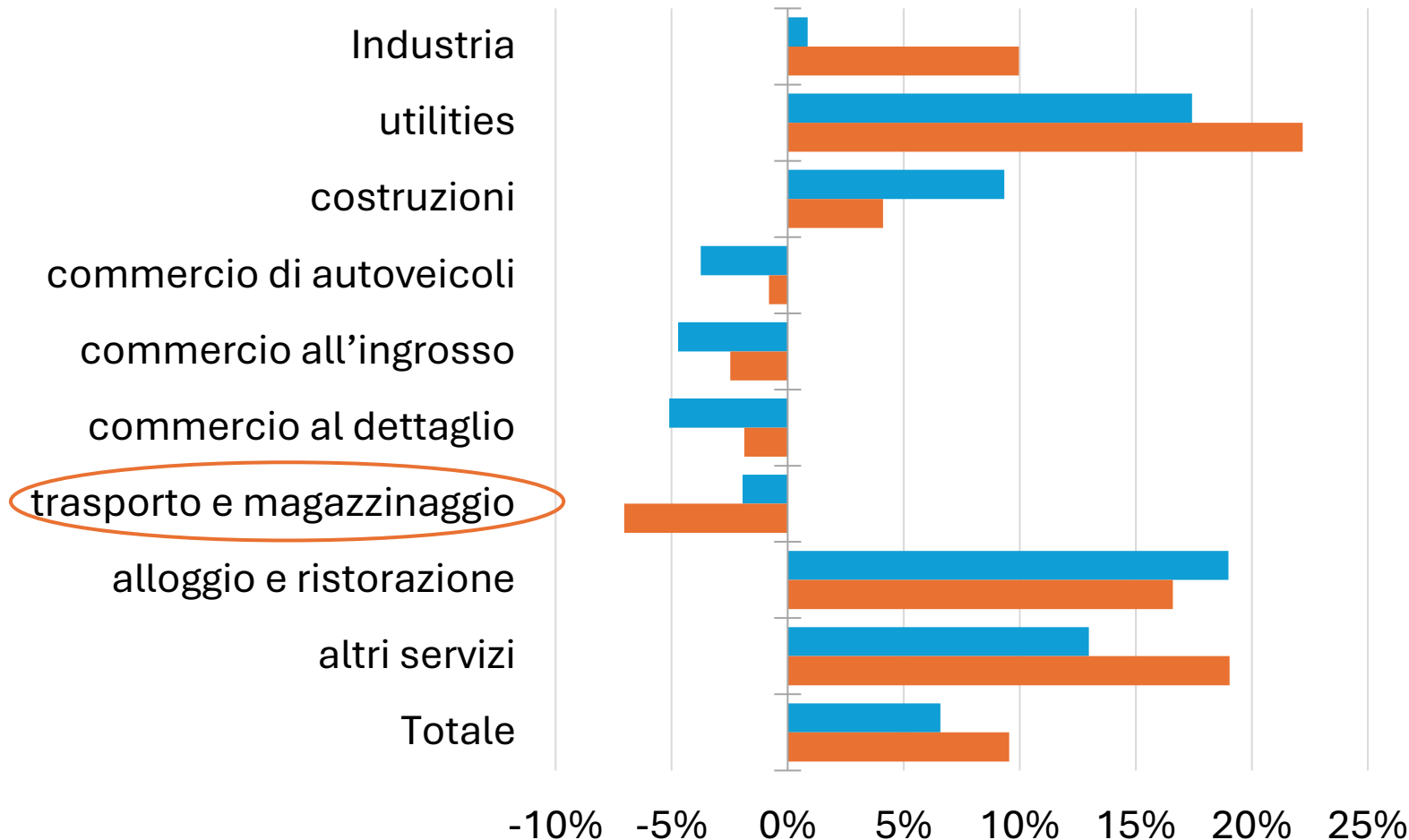
	Toscana	SLL portuali
Individuali	58,16%	48,31%
Micro (fino a 10)	28,23%	34,99%
Piccole (fino a 50)	11,65%	13,32%
Medie (fino a 250)	1,86%	3,27%
Grandi (250+)	0,09%	0,11%

Le imprese della logistica sono caratterizzate da una struttura fortemente orientata alla micro impresa, ma si presentano più strutturate nei dintorni delle aree portuali dove si collocano operatori di scala internazionale (Livorno, Piombino, Carrara).

L'andamento settoriale e gli addetti alla logistica

Variazione addetti per settore 2013 - 2022

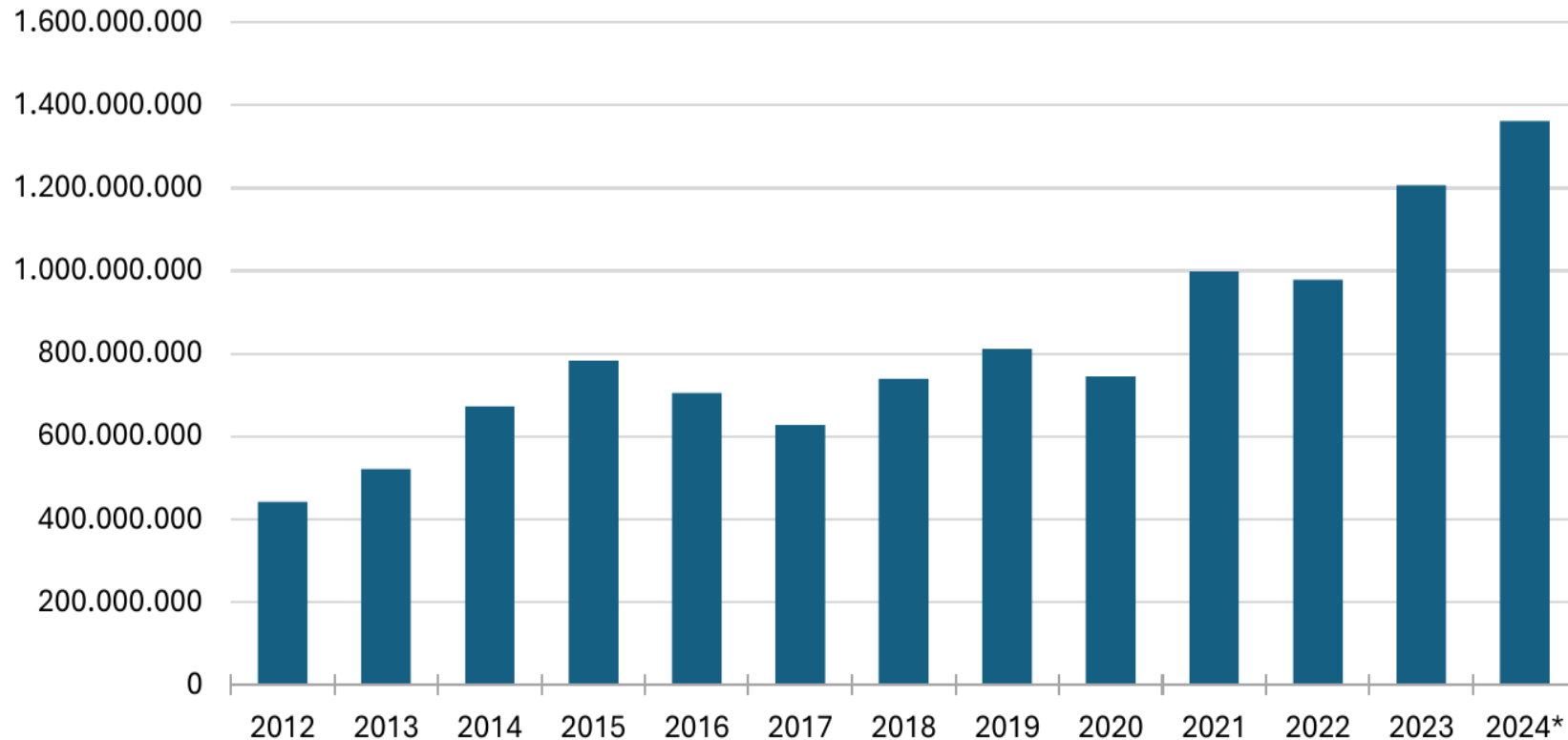
■ Costa ■ Resto della Toscana



La riduzione del peso dei **settori industriali sulla costa** ha caratterizzato anche l'ultimo decennio, mentre la variazione negativa per i settori del commercio ha avuto intensità maggiore. Il **settore logistico** è anch'esso in contrazione, seppure meno nella costa. Lo **sviluppo turistico** ha favorito i settori delle costruzioni e di alloggio e ristorazione.

L'economia del mare: la cantieristica

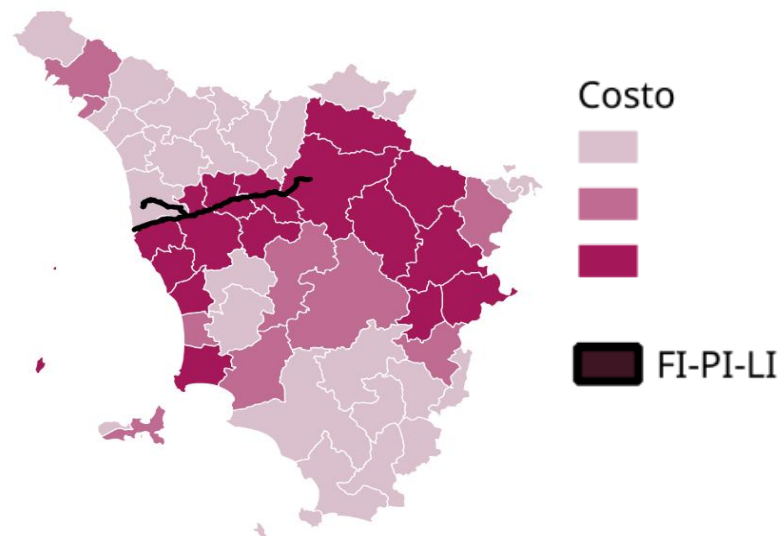
Valore dell'export del prodotto della cantieristica nautica della Toscana. 2012-2024*



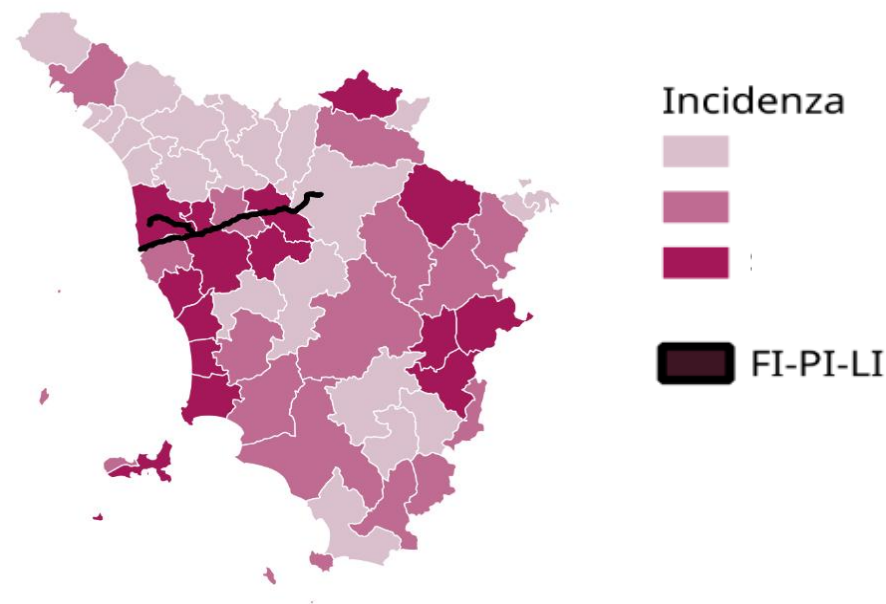
- Le imprese della cantieristica nautica toscana rappresentano una nicchia produttiva di eccellenza che nel 2021 produce da sola circa 1,5 miliardi di euro di ricavi e 387 milioni di valore aggiunto, rappresentando circa il 2% dell'intero comparto manifatturiero regionale.
- Tra il 2012 e il 2021 il 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%).

Il livello di servizio delle connessioni. I costi per le imprese della congestione

Distribuzione dei costi dell'inefficienza della FiPiLi per territorio (SLL) di origine delle merci



Incidenza % sui costi di trasporto delle imprese

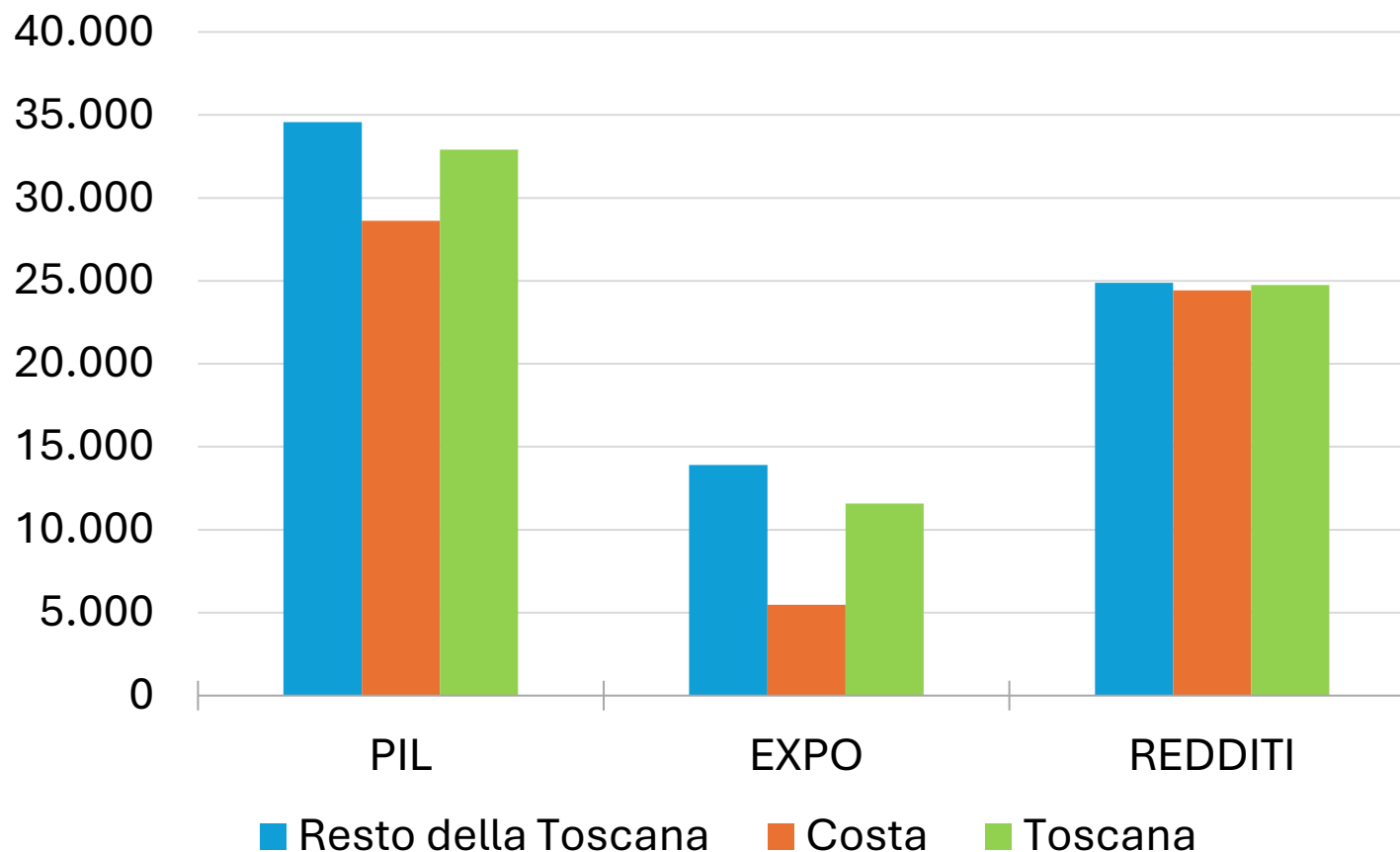


Il sistema di piccole imprese distribuite sul territorio esprime una domanda di mobilità molto intensa e orientata sul veicolo privato su gomma, secondo il paradigma della logistica di distretto. In particolare il collegamento tra costa e area centrale rappresenta il percorso privilegiato da spostamenti di traffico leggero e pesante. La Fi-Pi-Li rappresenta l'arteria di principale collegamento tra area della costa e area centrale e serve un territorio particolarmente ricco di attività produttive e distretti e densamente urbanizzato, collocato nel cuore della Toscana. L'efficienza della connessione di questi territori ai mercati di origine e destinazione dei prodotti è particolarmente importante per tutta l'economia regionale, perché bassi livelli di servizio, una rete troppo congestionata, incertezza sui tempi di percorrenza, sono costi che il sistema economico stesso deve supportare.

La distribuzione spaziale degli effetti dei colli di bottiglia.

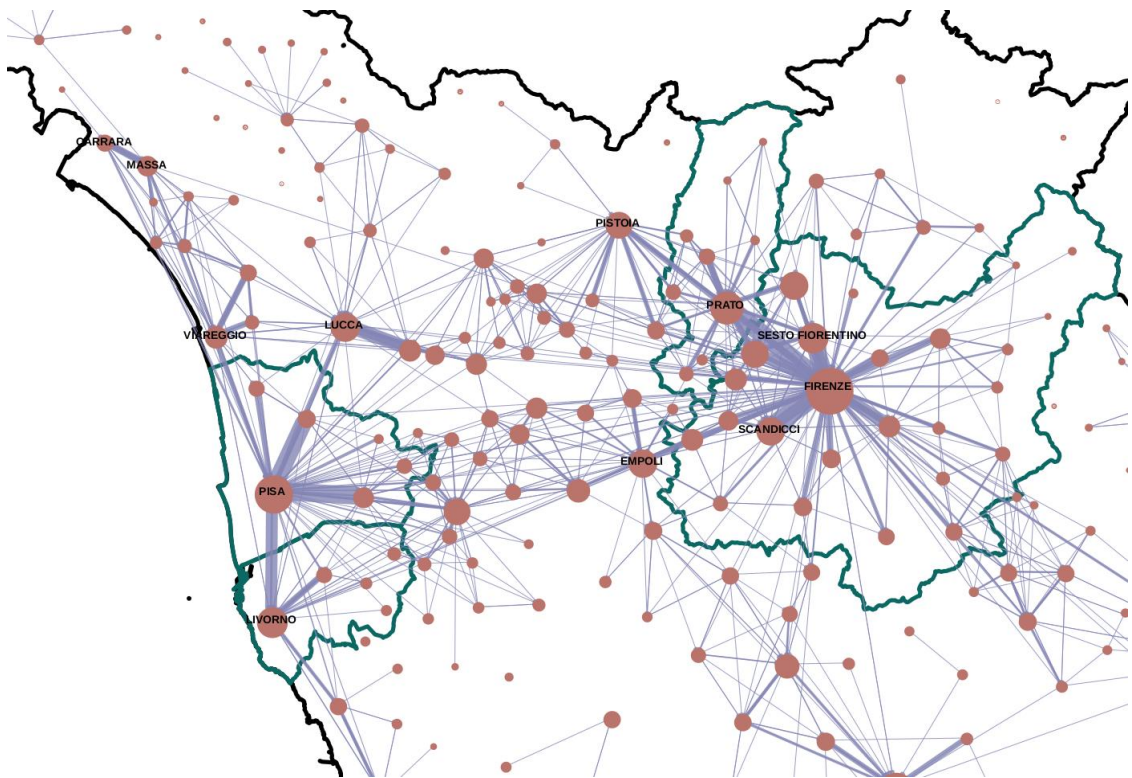
L'accessibilità interna. L'importanza delle relazioni tra aree della regione per la distribuzione del reddito

PIL, esportazioni e redditi pro capite per macroarea



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%

Come le infrastrutture possono compensare i dazi.

Gli interventi infrastrutturali previsti nella programmazione regionale

	Tipo	Realizzato	Risorse regionali	Costo totale Milioni di euro
Grosseto - Fano	Stradale	620,7	-	2.086,3
Tirrenica	Stradale	50	-	1.267,2
Collegamento ferroviario fra la linea Collesalveti – Vada e la linea Pisa-Firenze	Ferroviario		2,5	735
Darsena Europa (Porto Livorno): opere marittime previste in prima fase	Portuale		200	450
Masterplan Galilei	Aeroportuale	32,5	3	189,7
Bretella di Piombino (collegamento diretto tra il Porto e la SS 398: tratto Gagno – Montegemoli)	Stradale	17,7	-	78,3
Elettrificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio	Portuale		-	77,5
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale		-	55
Bretella Piombino: lotto 2	Stradale		-	55
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale	11,5	12,7	50,9
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	2,4	20	27
Interventi su porti regionali APR	Portuale	17,9	26,8	26,8
Bretella Piombino: Gagno-Terre Rosse	Stradale	18,5	-	18,5
PRP Piombino – Rilancio delle attività logistico-portuali	Portuale	16,1	12	16,1

Le risorse provengono prevalentemente da fuori regione e condizionano l'attuazione.

Il livello di avanzamento dei progetti modesto e lento, eppure gli impatti su crescita e occupazione sarebbero alti

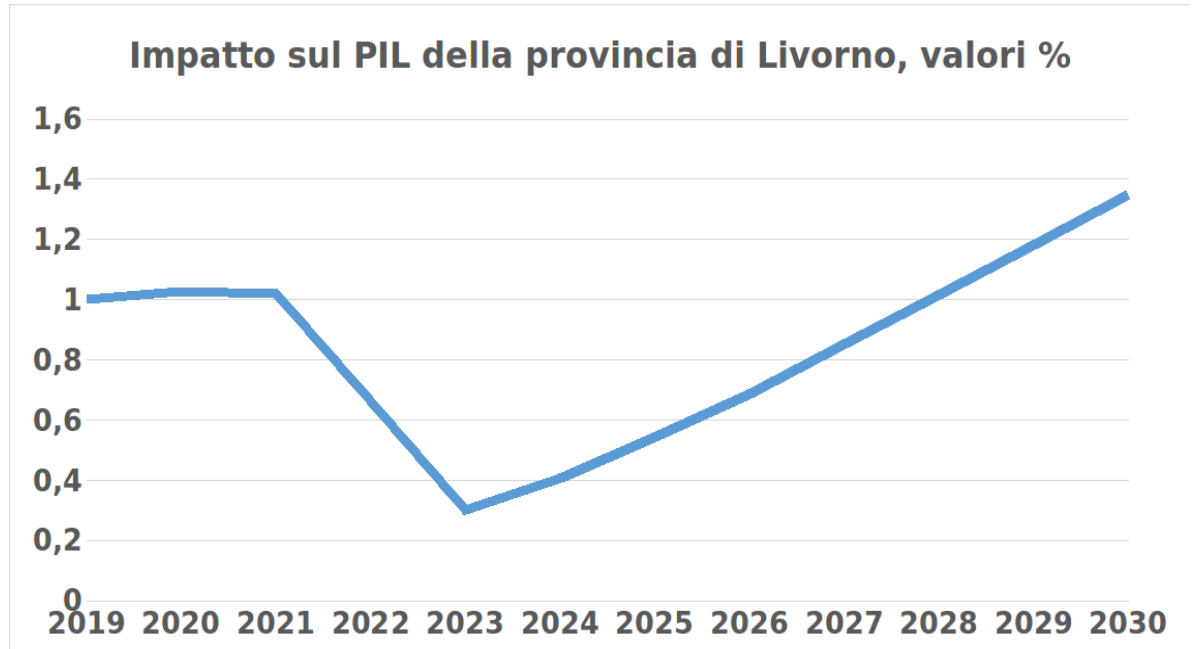
Gli impatti da domanda degli interventi logistici sulla costa

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

Il solo impatto da domanda degli investimenti compenserebbe i dazi

Darsena Europa e gli impatti dell'accessibilità previsti e non realizzati

- 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.
- La partenza era datata 2019 e la realizzazione prevista nel giro di pochi anni, quindi oggi sarebbe stata operativa e in grado di compensare altri costi e aumentare la competitività sui mercati internazionali, cosa che oggi non si è ancora realizzata.



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).

"Il porto di Livorno e gli investimenti per Darsena Europa", IRPET (2017), <https://www.irpet.it/wp-content/uploads/2023/06/rapporto-porto-di-livorno.pdf>



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Polog Università di Pisa
Polo Sistemi Logistici - Livorno

20 YEARS
ANNIVERSARY



Il primo del ciclo di eventi per i 20 anni del Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno.

polologista.unipi.it

14 Novembre 2025
14.30 – 17.30

Biblioteca M. Caponi, Villa Letizia
Via dei Pensieri, 60 – 57128 Livorno

L'impatto dei dazi
su operatività, fluidità
e costi della supply chain.

Ampliare le connessioni per contrastare i protezionismi: le strategie della Toscana

Patrizia Lattarulo e Leonardo Piccini

Livorno, 14 novembre 2025