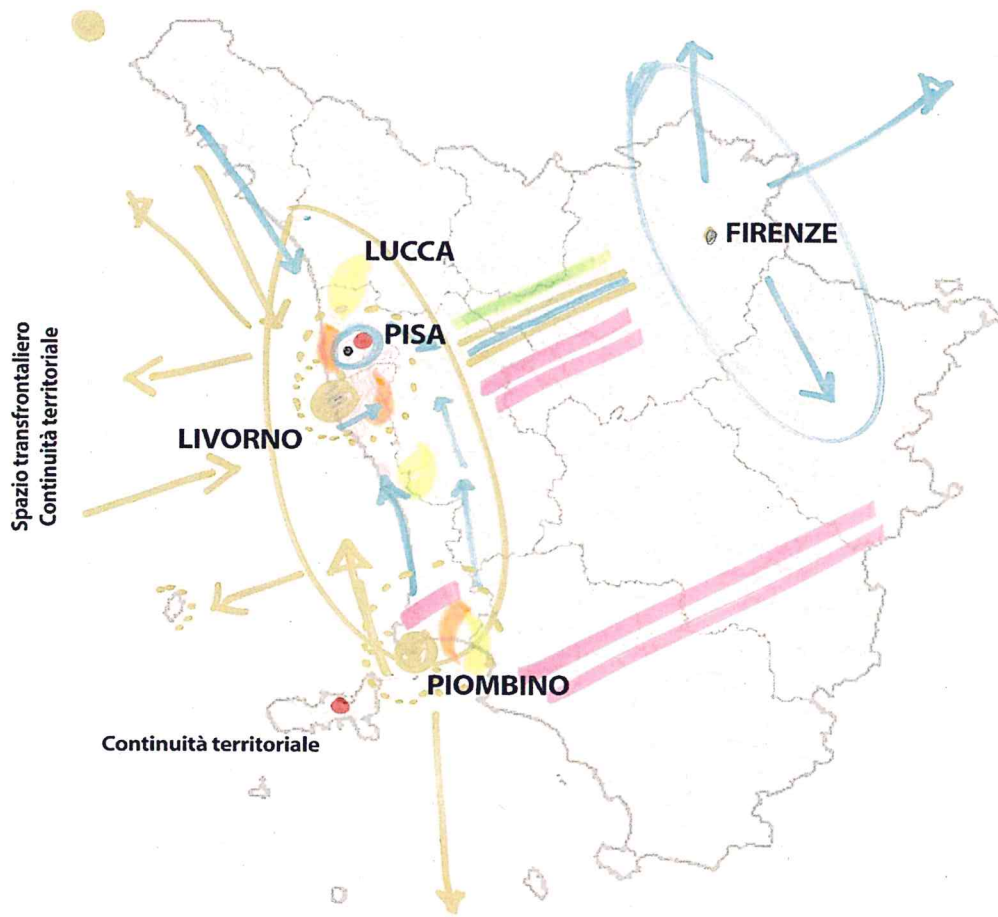




CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE PRIT 2025

“Nodo Logistico Complesso del Tirreno Settentrionale”



	Nodo logistico complesso Alto Tirreno		Area metropolitana Toscana Centrale
	Porti		Connessioni telematiche
	Aeroporti		Ferrovie
	Poli industriali		Connessioni lineari stradali
	Poli logistici		



Il presente documento propone una strategia congiunta di coordinamento fra il Nodo Logistico Complesso del Tirreno Settentrionale e l'area metropolitana complessa di Firenze e Bologna quale piattaforma fondamentale nelle relazioni Nord-Sud ed Est-Ovest, tra mercati europei ed extra europei.

Premesse:

- Valutazione positiva della documentazione prodotta che rappresenta un efficace strumento di analisi sulle esigenze di mobilità e gli aspetti ambientali nel territorio regionale e sovraregionale
- Condivisione del riferimento al Piano Territoriale Regionale con l'approccio alla dimensione logistica che non deve presentarsi come un insieme eterogeneo di infrastrutture (porti, autoporti, interporti, aeroporti), ciascuna delle quali è debole nel proprio segmento competitivo; è necessario un certo grado di integrazione sia infrastrutturale che, soprattutto, di coordinamento di servizi per consentirne una proiezione a livello internazionale come una piattaforma polifunzionale

Osservazioni:

- Risulta determinante affrontare il tema dei collegamenti infrastrutturali e del traffico merci e passeggeri mediante un approccio di corridoio nel quadro globale della rete TEN-T in modo da far assumere al PRIT una dimensione territoriale più ampia, che coinvolga anche le regioni limitrofe all'Emilia-Romagna nell'ottica di una sinergia di livello macroregionale
- Occorre intensificare le azioni a sostegno dell'intermodalità facendo leva su collegamenti e servizi (gomma ma soprattutto ferro) già attivi con il nodo logistico livornese (porto di Livorno ed Interporto Vespucci) e che vedono l'Emilia Romagna sia come luogo di destino della merce che di transito (ad esempio verso Padova e Verona), anche al fine di cogliere appieno le opportunità offerte dai porti toscani, segnatamente lo scalo labronico, attraverso



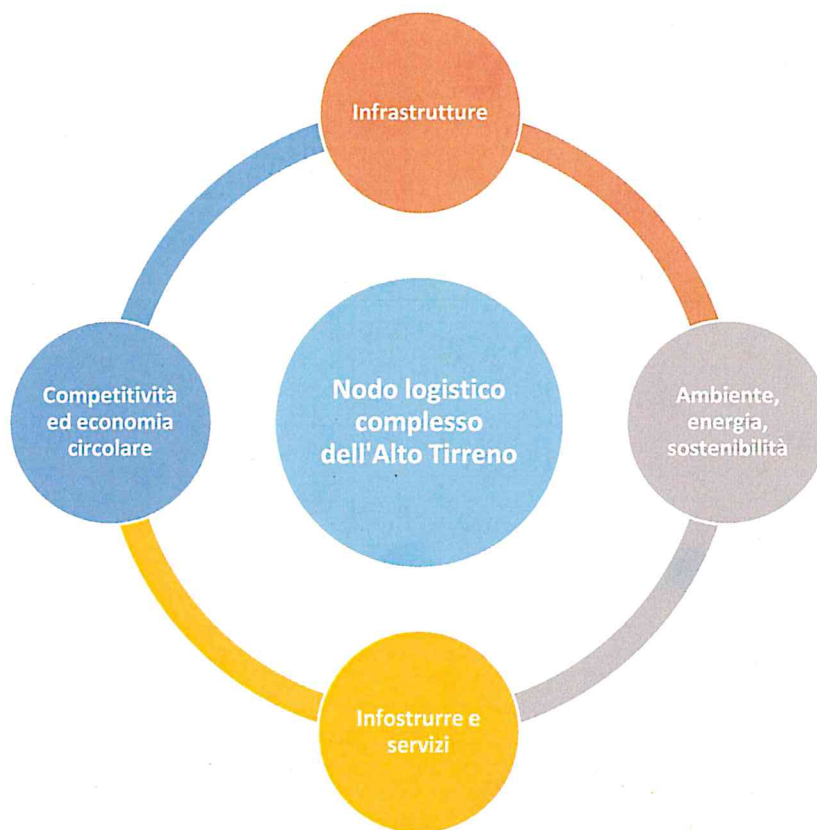
linee transoceaniche regolari con le Americhe. È necessario agire fin da subito anche in vista dei lavori di adeguamento della sagoma limite e del modulo della tratta ferroviaria (storica) Firenze-Bologna e che consentiranno il trasferimento dei semirimorchi dalla strada alla rotaia, tenuto conto anche del collegamento elettrificato attivato di recente nel porto di Livorno e della futura realizzazione della Piattaforma Europa, sia per quanto riguarda il segmento container che Ro-Ro

- Dal punto di vista della sostenibilità ambientale ed energetica è evidente come sia importante favorire da un lato una politica di riconversione della flotta veicolare per il TPL, dall'altro sostenere azioni finalizzate alla disponibilità (approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione) di carburanti alternativi (ad esempio LNG) a servizio della crescente quota di mezzi pesanti in transito su strade/autostrade e dei mezzi operativi all'interno delle piattaforme logistiche

Inquadramento Generale.

i. Dalla “area vasta” al “nodo logistico complesso”.

In primo luogo si analizzano, verificano e delincono le infrastrutture esistenti, le opere in corso, gli interventi programmati come elementi di un insieme la cui funzionalità incide direttamente sul posizionamento strategico dei nodi logistici “core” di Toscana ed Emilia-Romagna. In tal senso il problema dell’integrazione *all’interno* della “area vasta” va re-interpretato nella prospettiva di un “nodo logistico complesso”. Il Nodo Logistico complesso del Tirreno Settentrionale si qualifica infatti come “sistema unitario” composto di elementi logistici e produttivi, di dotazioni industriali, impiantistiche e ambientali, di reti energetiche, telematiche e di servizi che costituiscono un insieme coerente di infrastrutture e poli di attività, localizzati nella fascia costiera dell’Alto Tirreno. Tale sistema si qualifica inoltre per essere unico, ossia non replicabile in altre piattaforme logistiche che per ragioni di spazio e di funzioni non possono aspirare a quella completezza e diversificazione che invece contraddistingue il Nodo logistico del Tirreno Settentrionale.



Questo sistema unitario risponde pienamente al concetto di “nodo” come definito dalle Linee Guida Europee sulle TEN-T (Reg. UE 1315/2013), in quanto si tratta di infrastrutture di più modalità di trasporto (marittima, ferroviaria, stradale, vie d’acqua interne e aeroportuale), combinate

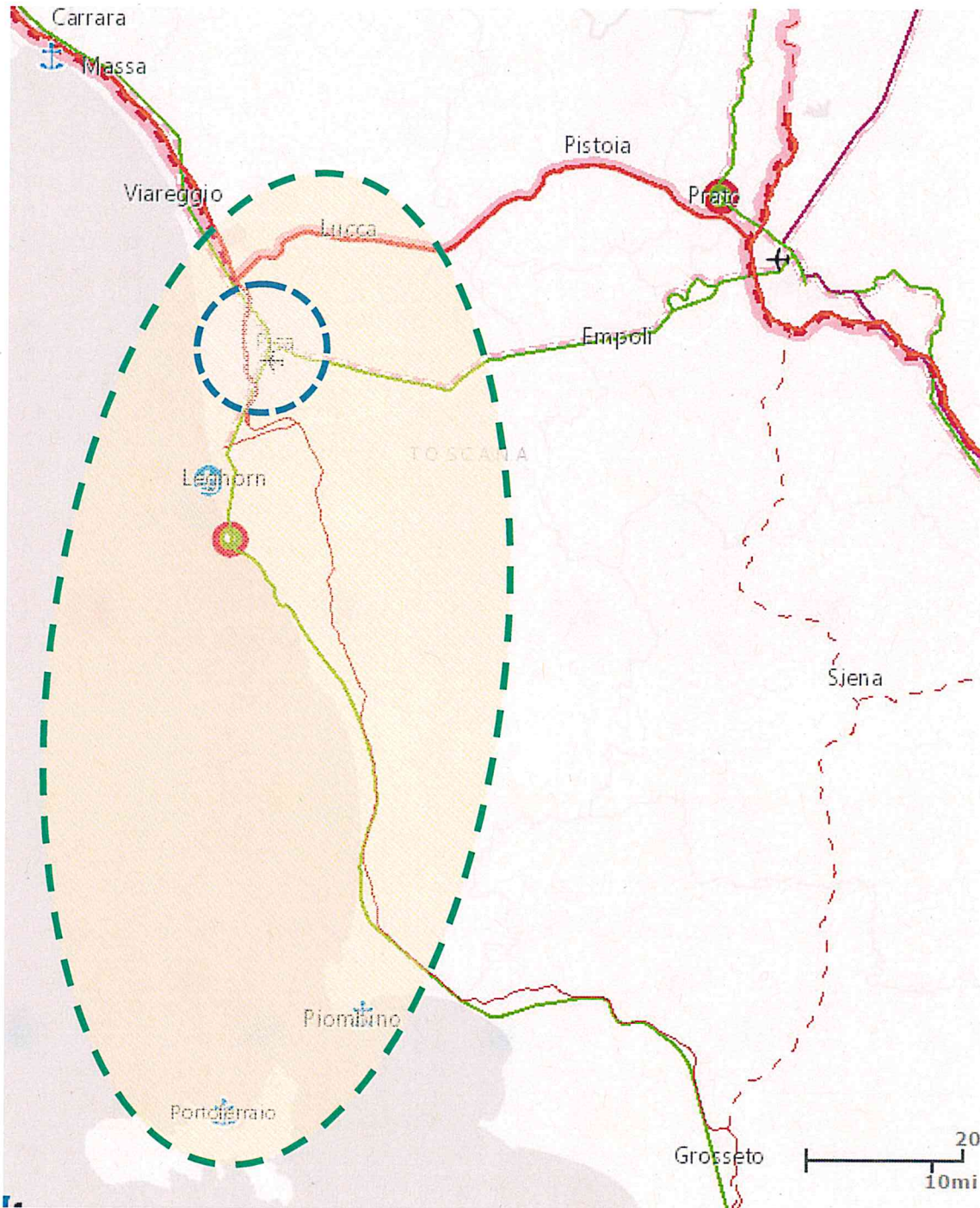


funzionalmente e connesse tramite corridoi logistici ai grandi centri di produzione e di consumo (area metropolitana di Firenze e di Bologna, Italia Settentrionale, Europa Centro-Orientale, Corridoio “Core” Scandinavo-Mediterraneo). Attraverso il nodo “core” di Bologna si concretizza il collegamento lungo la direttrice Est-Ovest, segnatamente lungo il Corridoio Baltico-Adriatico e da qui alle connessioni con i mercati dell’Estremo oriente. La complementarità fra i nodi interni e costieri è dimostrata pertanto sia in funzione delle attività logistiche realizzate, sia in relazione ai mercati raggiunti. In particolare, il Nodo logistico complesso del Tirreno Settentrionale costituisce la proiezione occidentale, aperta alle Americhe e al Nord-Africa, mentre il nodo trans-appenninico, articolato sulle infrastrutture di Bologna e Firenze consente l’espansione verso i mercati dell’Europa settentrionale e dell’Oriente mediterraneo. Ancora secondo le linee Guida TEN-T, si tratta di un nodo “logistico”, perché realizza l’integrazione modale, anche per la presenza di un interporto e piattaforme logistiche distributive, e offre una varietà di servizi ulteriori rispetto al semplice trasporto ed instradamento di merci e di persone. Il nodo logistico rappresentato graficamente nella figura è “complesso”, in quanto è strutturato su più livelli, è la risultante di complementarità tra gli elementi che lo compongono che attivano reciprocamente funzioni e servizi “aggiuntivi”, si basa su relazioni materiali e immateriali e di informazioni scambiate e rese interoperabili per la mobilità di merci e di persone. La definizione di “Tirreno Settentrionale” è mutuata dalla recente riforma che istituisce le Autorità di Sistema Portuale.





Mappa ufficiale della Commissione europea che mostra il Nodo logistico complesso dell'Alto Tirreno con le sue infrastrutture di trasporto principali (Aeroporto di Pisa, Interporto di Guasticce, Porto di Livorno, Porti di Piombino e Portoferraio), lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (in rosa, sia strade che ferrovie)- Fonte Ten-Tec. Emerge chiaramente la centralità di Pisa quale punto di convergenza dei flussi merci e persone generati dal nodo logistico complesso del nord tirreno, in direzione dei corridoi trans-europei di trasporto.





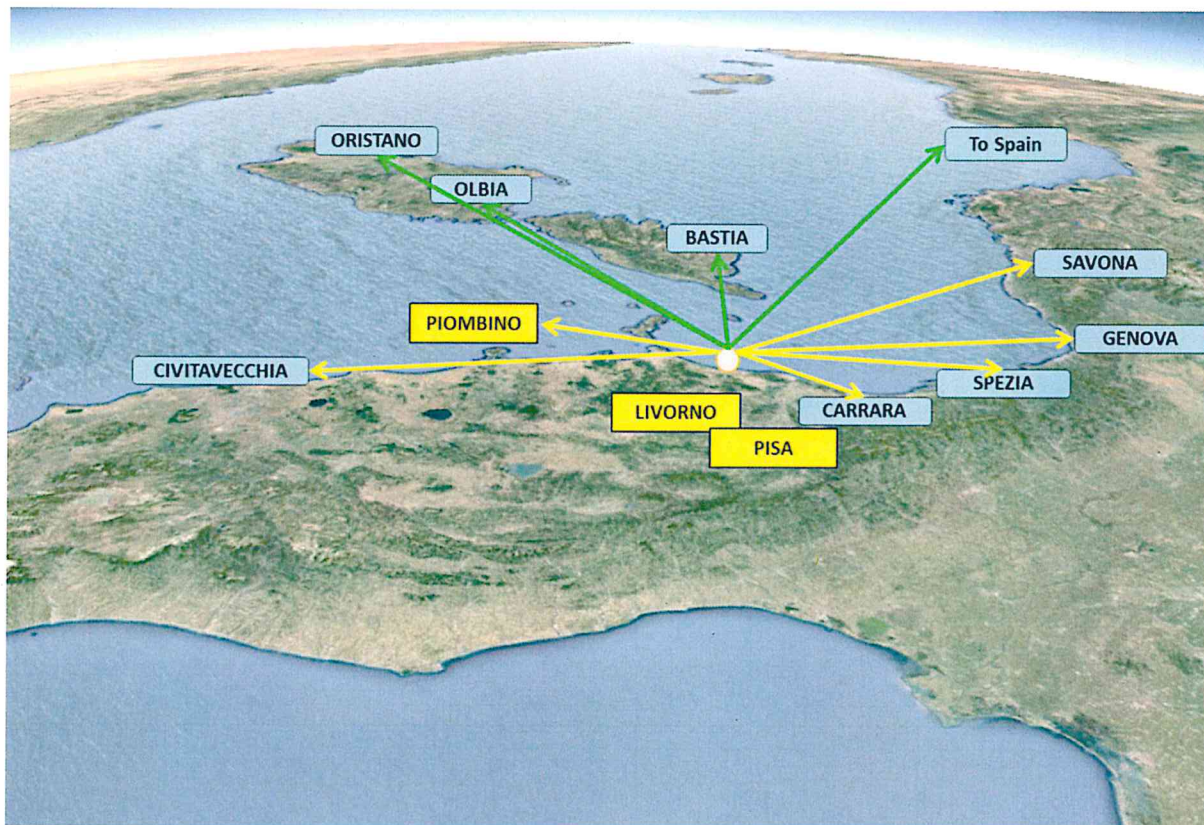
ii. Posizionamento strategico: Pisa, le connessioni all'area metropolitana della Toscana Centrale ed ai corridoi europei.

L'assunto di base è che il "nodo logistico complesso del Tirreno Settentrionale" è in grado di assicurare la piena connettività con l'area metropolitana complessa di Firenze e di Bologna (unico caso in Italia di due città metropolitane confinanti) dal punto di vista stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale, logistico, telematico e dei servizi. Questa connettività multidimensionale (più che multimodale) ha il suo cardine in Pisa e nell'area pisana, che sono davvero il punto di convergenza e rilancio di persone – merci – informazioni - servizi, generati dalle componenti infrastrutturali esistenti e programmate (aeroporti, porti, interporto, piattaforme logistiche, vie d'acqua, stradali e ferroviarie), in direzione dell'hinterland e dei baricentri economici, industriali, logistici, turistici, di livello regionale, nazionale, europeo ed internazionale.

La presenza all'interno del nodo complesso di nodi primari cui a livello europeo si riconosce il carattere di infrastrutture "core" (porto di Livorno, interporto Vespucci), ben integrate con nodi secondari ("comprehensive network", quali ad esempio il porto di piombino e l'aeroporto di Pisa) e terziari ("coesion policy" / continuità territoriale), consente di allargare a raggiera la "catching area" (rilevanza infrastrutturale) a vantaggio dell'economia toscana (in particolare si pensi all'importanza dell'export):

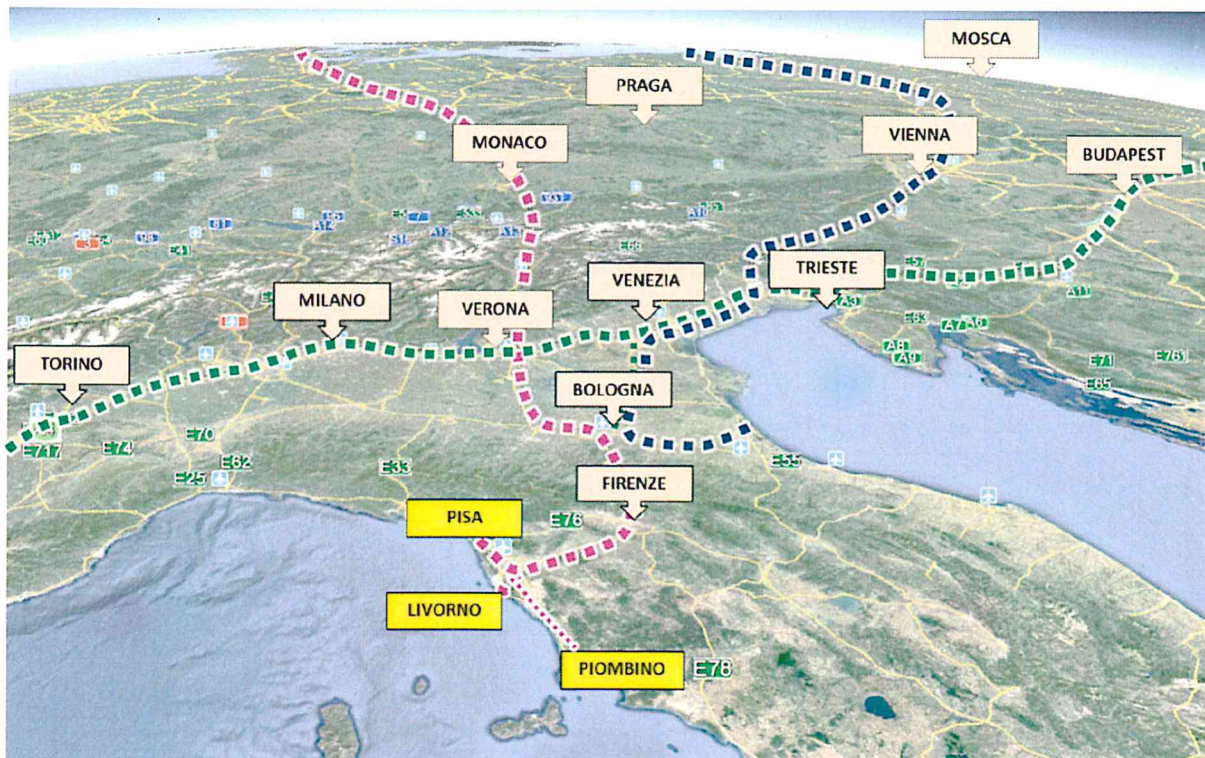


- a) **Sul fronte mare.** Il nodo logistico complesso, grazie alle infrastrutture portuali, è la cerniera economica, commerciale e trasportistica tra la Toscana e la dimensione marittima: i) insulare: arcipelago toscano, Sardegna; ii) transfrontaliera: Corsica; iii) europea (Autostrade del Mare con Francia e Spagna); iv) euro-mediterranea (MENA); v) internazionale: africa occidentale e del sud, Americhe, Sud-Est Asiatico.



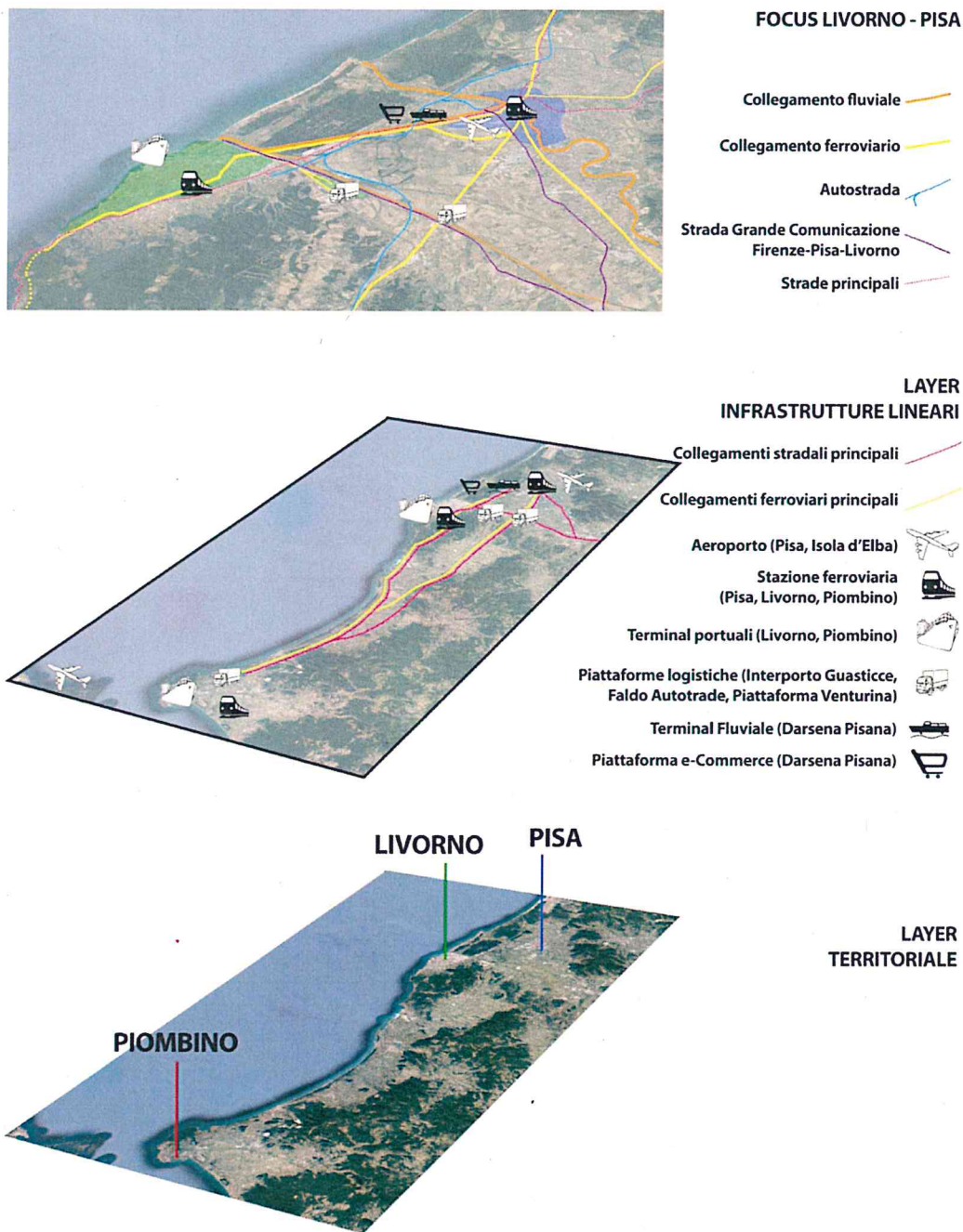
b) **Verso l' hinterland e i corridoi europei.** Il nodo logistico complesso si configura come area geograficamente omogenea nella quale si trovano i due importanti capoluoghi di Livorno e Pisa, che costituiscono un bipolo urbano caratterizzato da forte prossimità, integrazione e complementarità funzionale e che sono il punto di collegamento multimodale (stradale, ferroviario, vie d'acqua) verso il nodo fiorentino e, attraverso questo, alla scala nazionale ed europea (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo). Il nodo del Nord Tirreno rappresenta il cuore della "piattaforma logistica costiera della Toscana" come delineata dal PRIIM, si colloca in un'area priva di ostacoli maggiori alla mobilità, è attraversata da importanti infrastrutture a rete che la collegano alla scala nazionale, europea, mediterranea ed internazionale, sia stradali (Autostrada A12 "Genova – Civitavecchia" e SGC Fi – Pi – Li), sia ferroviarie (Linea Ferroviaria Tirrenica e linea Pisa-Firenze).

Si può dunque apprezzare come Bologna costituisca l'effettivo nodo di rilancio verso Nord e verso Est rispetto al Nodo logistico complesso del Tirreno settentrionale, assicurando le connessioni intermodali di corridoio nell'area Nord-Est (figura sotto).



iii) Rappresentazione sintetica delle caratteristiche/dotazioni del “nodo logistico complesso del Nord Tirreno”

I layer su cui si struttura il nodo complesso del Nord Tirreno possono essere così rappresentati:





Il Focus dell'analisi si sposta inevitabilmente dal singolo porto o nodo al sistema, integrando diversi livelli di infrastrutture in un reticolo fatto di informazioni, dati, connessioni fisiche e servizi resi alle merci e alla persone.

Sinossi delle infrastrutture/investimenti sul Nodo Logistico Complesso del Tirreno Settentrionale.

 	<p>Piattaforma Europa (Livorno)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bacino evoluzione 750 mt • Superficie 35 ha • Lunghezza banchine 1450 mt • Fondali -20 mt • Capacità 1,5 M TEUs • Costi d'investimento ~ 866 M€, costi di investimento (Project Financing) 504 M€ 	 	<p>Potenziamento Porto di Piombino e riqualificazione aree industriali (Piombino)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo banchine da 2300 a 6500 mt, aree portuali da 125.000 a 1.100.000 mq • Potenziamento ferroviario interno al porto e collegamenti esterni • Riqualificazione ambientale sito Lucchini 20M€ • Riconversione e riqualificazione area di crisi industriale complessa 50M€
 	<p>Innesto diretto Tirrenica (Livorno)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lunghezza dei 3 binari pari a 750 mt • Nuova stazione Darsena Toscana • Composizione treni blocco direttamente in banchina 	 	<p>Darsena Pisana - Insediamento logistico Navicelli (Pisa)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lunghezza canale 17 km • Banchine portuali: 600mt (6 banchine) e 1 binario ferroviario • Raccordi stradali e autostradali • 15 aziende insediate
 	<p>Interporto A. Vespucci (Guasticce)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 milioni di mq di aree per stoccaggio merce • Terminal ferroviario di 130.000 mq con binari da ~600 mt 	 	<p>Scavalco ferroviario tirrenica e collegamenti con l' hinterland (Livorno)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scavalco: lunghezza 1600 mt. Costo ~19 mln € • Collegamento Interporto - Pisa-Vada: lunghezza 9,0 km. Costo ~71mln € • Bypass stazione di Pisa: lunghezza 7,0 km. Costo ~54 mln €
 	<p>Autoporto Il Faldo (Collesalveti)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estensione 60 ettari • Officina meccanica: 3.200 mq • Stoccaggio: 25.000 veicoli 	 	<p>Aeroporto (Pisa)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piste lunghe rispettivamente 2.993 e 2.736 mt • Nel 2015, traffico passeggeri pari a 4.804.812 (+2,6% rispetto al 2014) • Piazzale aeromobili 21 stand, di cui n° 19 per aeromobili, n° 1 per elicotteri, n° 1 per entrambe le tipologie



 	<p>Investimento Tirrenia - Calambrone - Marina di Pisa (Pisa)</p> <ul style="list-style-type: none">• Spesa pari a 280 M€• Realizzazione del Porto di Marina di Pisa e viabilità d'ingresso• Opere di urbanizzazione Viale del Tirreno• Lungomare Marina di Pisa• Piano della mobilità del litorale	 	<p>People Mover (Pisa)</p> <ul style="list-style-type: none">• Investimento 72 mln €• Lunghezza percorso 1780 m• velocità massima 10 m/s, 3 stazioni.• Capacità richiesta: 800-1000 pphpd• Frequenza 5-10 minuti con tragitto di 8 minuti
--	--	---	--

27 FEB. 2017

Dirigente Direzione Sviluppo ed Innoyazione
Antonella Querci

