



Caffè della Scienza
"Nicola Badaloni"
Livorno

*Forum*¹

12 dicembre 2002

Economia della conoscenza e innovazione

Una proposta di qualità per uno sviluppo sostenibile

INTRODUZIONE

Porti e Logistica nel Sistema mare della Toscana Costiera

[Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)² -Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa

Nel Convegno di Cagliari **Innovazione, strategie contro l'insularità e nuova governance per i trasporti marittimi dell'Alto Tirreno**³ organizzato da Università di Cagliari, 11 Settembre 2018, segue la presentazione **Prospettive dei trasporti nel Mediterraneo**, illustrata dal Prof. **Andrea Ferrante**⁴, alla luce di una nuova visione di "**Sistema mare**", ben definito e strutturato nel **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**⁵ - PSNPL - al fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti".

Per la complessità che riveste il **Sistema mare** nelle sue relazioni e articolazioni tra i vari attori che operano nel settore marittimo, del trasporto intermodale, della logistica, quindi delle infrastrutture materiali, immateriali e digitali che sostengono competitività territoriale e nazionale, suddividiamo in due capitoli questa introduzione: quello relativo alla **Ricerca con Innovazione tecnologica e Digitale** del sistema, quindi delle **competenze digitali e della formazione 4.0**; l'altro capitolo riguarda la **governance** del **Sistema mare** che la riforma **Delrio** ha introdotto nel settore e declinata nel documento **Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**⁶ per una **Governance del Sistema mare nella Toscana costiera** articolata nel **Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità**⁷ (Priim)

¹ [Forum](#) Economia della conoscenza e innovazione 12 dicembre 2002

² [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)

³ [Innovazione, strategie contro l'insularità e nuova governance per i trasporti marittimi dell'Alto Tirreno](#)

⁴ [Andrea Ferrante](#) Dirigente Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, MIT

⁵ [Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica](#)

⁶ [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)

⁷ [Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità](#)

Cap.1) Ricerca, Innovazione tecnologica e Digitale⁸ : Competenze digitali e Formazione 4.0⁹

Lo stato dell'arte dei processi di innovazione e digitalizzazione è stato fatto a Livorno il 23 e 24 Maggio nella **Conferenza ESPO 2019**¹⁰, mettendo a tema **PORTI EUROPEI IN UN NUOVO MONDO**¹¹, dove si afferma che “i **porti europei** possono essere un partner strategico per il raggiungimento degli obiettivi europei in termini di **decarbonizzazione** e **digitalizzazione**, in cui tutte le parti interessate riuniscono i dati in piattaforme digitali e tutte le parti interessate, pubbliche e private, devono avere il coraggio di condividere le informazioni”. (**memorandum ESPO**¹², **Isabelle Ryckbost**)

Sulla **formazione** “ Nel settore dei trasporti saranno ancora necessarie **risorse umane qualificate** e con le giuste competenze. I sistemi di **istruzione e riqualificazione** sono essenziali per l'adattamento dei lavoratori alle **nuove competenze** necessarie.” (**Cleopatra Doumbia-Henry**¹³)

A questo proposito si richiama il **Patto per lo sviluppo**¹⁴ del **12 Luglio** tra Regione Toscana e 19 soggetti, tra categorie produttive, sindacati e parti sociali, dove si sottoscrive che “Regione Toscana finanzia un insieme integrato di interventi per la **formazione 4.0**, per competere nell'**economia digitale**: offerte non solo agli studenti, ai diplomati, ai lavoratori, ma anche ai manager e agli imprenditori,. L'altro versante sul quale intervenire, riguarda la riqualificazione dei lavoratori con conoscenze obsolete.” **IL TESTO DELL'INTESA**¹⁵ Allegato A , Cap. 3 **La formazione per una migliore qualità del lavoro e per superare il mis-match**

Sulla **DIGITALIZZAZIONE**, **Sam Quintelier**¹⁶ prescrive per i porti e operatori portuali una **Condivisione di visione digitale**, slide 13.

Una **condivisione di visione digitale** presente nel **Protocollo di intesa**¹⁷, firmato il 21 Marzo 2019, che prevede l'istituzione di una **cabina di regia** necessaria a sostenere un **PIANO TERRITORIALE DIGITALE** (PTD) fatto da un insieme di progetti e investimenti allo scopo di promuovere e favorire il passaggio verso un **ECOSISTEMA DIGITALE DI INNOVAZIONE (EDI)**¹⁸.

Nell' incontro con il Sindaco di Livorno **Luca Salvetti** e l' Assessora **Barbara Bonciani** per la presentazione di questo **Ws** è stata espressa la volontà del Comune di Livorno di sottoscrivere questo Protocollo, ricordando che è aperto alle Istituzioni a partire dalla Regione, Enti pubblici e privati, Sindacati confederali e di base, di quest'Area costiera.

Protocollo che si colloca nella quarta rivoluzione industriale e globalizzazione dell'economia, scenari affrontati da una vasta letteratura economica che indica ai territori la necessità di “**fare rete**” per

⁸ [Ricerca, Innovazione tecnologica e Digitale](#)

⁹ [Competenze digitali e Formazione 4.0](#)

¹⁰ [Conferenza ESPO 2019](#)

¹¹ [PORTI EUROPEI IN UN NUOVO MONDO](#)

¹² [memorandum ESPO](#)

¹³ [Cleopatra Doumbia-Henry](#)

¹⁴ [Patto per lo sviluppo](#)

¹⁵ [IL TESTO DELL'INTESA](#)

¹⁶ [Sam Quintelier](#)

¹⁷ [Protocollo di intesa tra Comune di Collesalveti ; Università di Pisa – Centro di servizi Polo Universitario “Sistemi Logistici” di Livorno; Consorzio Nazionale Interuniversitario Telecomunicazioni; Istituto Tecnico Industriale “G.Galilei” Livorno Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno; Interporto Toscano “A. VESPUCCI s.p.a.”; Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Confindustria Livorno Massa Carrara; CNA Livorno; Associazione culturale CAFFE' DELLA SCIENZA “N.Badaloni - 21 Marzo 2019](#)

¹⁸ [ECOSISTEMA DIGITALE DI INNOVAZIONE \(EDI\)](#)

imprese di filiera nei distretti industriali e “fare sistema” nella condivisione di risorse infrastrutturali -materiali , immateriali e digitali -, di sostegno alle politiche industriali che intendono giocare la competizione sulla **Qualità** attraverso la **Ricerca applicata** in **Innovazione tecnologica e digitale** di processi e prodotti ; una **Formazione professionale e manageriale** adeguata alle trasformazioni di industrie e imprese; dei servizi pubblici e privati.

In questi scenari il **Protocollo intesa**¹⁹ risponde ai prerequisiti del “fare sistema” in termini di **area vasta costiera** , che dispone di **Reti materiali** e **Reti della Conoscenza**²⁰ da interconnettere con **Reti digitali**.

Reti necessarie a quella competizione che intende scommettere sulla **Qualità** nell’ efficienza ed efficacia del **Sistema mare** , vocazione di quest’area costiera , che induce i sistemi della Logistica e le sue infrastrutture, **Porti di Livorno e Piombino - Interporto Toscano A Vespucci- Aeroporto Galilei** , a innovarsi attraverso una inevitabile digitalizzazione.

Da mettere in evidenza la connessione tra gli **Obiettivi del Protocollo** e le **Misure per incentivare la ricerca , lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana**, presenti nel **PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA**²¹ (PSNPL) AZIONE 6, pag. 177, quali la “ 6.1 Digitalizzazione della catena logistica 6.2. Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca 6.3. Promozione e finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale 6.4. Misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale”.

Dove al capitolo **La tecnologia**²², pag 115 -116 si afferma che “ Il sistema della portualità e della logistica è supportato, da una molteplicità di sistemi informatici (PMIS, Sportello Unico Doganale, PCS, PIC, PIL ed RVMS del gruppo Ferrovie), seguendo uno sviluppo indipendente senza una roadmap condivisa. In particolare , i **Port Community System** (PCS) sono presenti solo in alcune realtà portuali, in quanto ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della comunità singola.”

Misure connesse agli Obiettivi del Protocollo **Art. 11**, con :

- Insediamento in **Interporto Toscano Vespucci** di **Spin-off accademici e start up innovative**,
- **Promozione di attività di sostegno** a una **politica industriale dedicata alla Logistica Digitale** , quale elemento di competitività della Regione Toscana e dello stesso sistema nazionale del trasporto, presenti nel Progetto sulla **digitalizzazione della logistica e ICT**²³ (pag.105) con **R & S di Applicativi**;
- **Consolidamento di processi innovativi nei settori della digitalizzazione, della sensorizzazione e della telematizzazione del porto e delle filiere logistiche correlate**;
- **Promozione di attività volte a favorire l’integrazione e l’interoperatività tra tutti i sistemi digitali adottati dalla Port Community, i soggetti della logistica e le imprese operanti in ambito interportuale**;
- **Promozione del Protocollo di intesa siglato nel 2016 tra Confindustria Livorno e l’Autorità Portuale di Livorno**;

¹⁹ [Protocollo intesa](#)

²⁰ [Reti della Conoscenza](#)

²¹ [PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA](#)

²² [La tecnologia](#)

²³ [digitalizzazione della logistica e ICT](#)

- Congiuntamente alle Associazioni di categoria, pianificare lo sviluppo delle **competenze digitali** presenti nel **Piano Nazionale Industria 4.0** ²⁴ attraverso: 1) Percorsi Universitari e Istituti Tecnici Superiori dedicati, 2) Diffondere la cultura digitale attraverso Alternanza Scuola Lavoro e Scuola Digitale, previsti nel **Piano Nazionale Scuola Digitale** ²⁵(PNSD) del MIUR, da realizzare tramite le strutture formative ad esse collegate, con i partenariati di volta in volta ritenuti più opportuni.

Guardando ai livelli di applicazione ed agli esempi operativi, si segnala tra altri che :

- Il “corridoio Doganale” realizzato presso il porto di Genova consente agli operatori di presentare le dichiarazioni doganali dei container trasportati in modo più rapido ed efficace, rendendo maggiormente efficiente e veloce il passaggio da una modalità di trasporto all’altra.

Pertanto, in un’ottica di ottimizzazione delle risorse finanziarie pubbliche e private indicate nella **Sintesi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**, ²⁶ sono da adottare, a livello locale, quelle **misure** presenti nel capitolo **Investimenti infrastrutturali**, circa l’ **Innovazione tecnologica**, slide 16:

- **garantendo un’ interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate;**
- **Sulla Formazione professionale** , auspicabile **attivare partenariati per una formazione specialistica nel trasporto intermodale e della Logistica** , a partire dai fabbisogni professionali delle imprese e dei lavoratori/trici attingendo dalla **Programmazione dei bandi di Formazione Professionale della Regione Toscana**²⁷.
- **Per assicurare il coinvolgimento di tutti gli operatori del Sistema Mare** Slide 17 **si possono prevedere iniziative di promozione importanti**, tra cui, **Programmi di alta formazione sui temi della blue economy.**

Ma non siamo all’anno zero su **Innovazione e Formazione** nel settore marittimo , dove il Dr. **Paolo Pagano** , Direttore Laboratorio Ricerca CNIT-AdSP, Ente firmatario del Protocollo , ricorda che “ il Porto di Livorno è il primo in Italia pronto per una gestione integrata del trasporto e della logistica, tanto da essere stato indicato dall’ **European Telecommunications Standards Institute** (ETSI) come testbed , *banco di prova*, internazionale per l’**Internet of Things** ed i **Sistemi Intelligenti di Trasporto**” . Fonte **A Livorno il porto si propone come un modello digitale** ²⁸.

Aggiungiamo che, sempre il Porto di Livorno, rientra “ nel **programma europeo “Corealis”** ²⁹ per la digitalizzazione delle attività portuali attraverso l’utilizzo del **5G** ³⁰.

Inoltre per il Prof. **Gianluca Dini**, direttore del Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno, Ente firmatario del Protocollo , esiste la “ possibilità di organizzare congiuntamente una serie di laboratori didattici incentrati su temi chiave come la digitalizzazione e la sicurezza in ambito portuale e logistico.” Dove “ La formazione è uno strumento fondamentale per tutta la filiera portuale, logistica e marittima: lo sviluppo di un porto dipende anche da questo, dalla capacità d

²⁴ [Piano Nazionale Industria 4.0](#)

²⁵ [Piano Nazionale Scuola Digitale](#)

²⁶ [Sintesi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica](#)

²⁷ [Programmazione dei bandi di Formazione Professionale della Regione Toscana](#)

²⁸ [A Livorno il porto si propone come un modello digitale](#)

²⁹ [programma europeo “Corealis”](#)

³⁰ [5G](#)

parte delle istituzioni, e di tutto il cluster marittimo, di definire in modo integrato attività altamente formative” . fonte **AdSP e Polo della Logistica: prove di intesa** ³¹

E il 29 Agosto, per lanciare il nuovo piano di sviluppo del Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno, si sono riuniti, per il “Comitato strategico e di indirizzo”, il Rettore dell’Università di Pisa **Paolo Mancarella**, il Sindaco di Livorno **Luca Salvetti**, **Riccardo Vitti**, Presidente Fondazione Livorno, **Stefano Corsini**, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale insieme naturalmente al Direttore del Polo **Gianluca Dini**, che dichiara “ Il progetto futuro è di ampliare gli investimenti per favorire la formazione dei giovani laureati e a questo scopo è prevista l’attivazione di borse, assegni e dottorati di ricerca con l’obiettivo di creare sinergie tra l’ateneo, le istituzioni e il mondo produttivo.” Fonte UNIPINEWS 3 Settembre 2019

Necessario un richiamo alla tecnologia **Blockchain**, in quanto “ ha conferito un attivismo ed un fermento senza precedenti al settore della **navigazione commerciale**.

Nel 2017, IBM e **MAERSK**, il colosso danese leader del trasporto marittimo di container, hanno annunciato la formazione di una joint-venture per la creazione di una piattaforma Blockchain globale, in grado di tracciare la movimentazione dei container. L’ecosistema **TradeLens** include attualmente più di 20 operatori portuali e terminalistici di tutto il mondo.”. Fonte **Agenda Digitale 31dic.2018 Blockchain: cos’è e come funziona, tutto quello che c’è da sapere.** ³² . Assente l’Italia.

Prima di passare ai bisogni tecnologici di quest’Area della costa ,si segnala l’ **intervento** ³³ di **Giuseppe Conte**, Presidente del Consiglio dei Ministri, all’ **Assemblea annuale di Confitarma** del 31 Ottobre sulla – *testuale* - “ necessità di de-burocratizzare le procedure in **campo marittimo**, attraverso un forte incentivo alla **digitalizzazione** del settore pubblico e di quello privato. Vogliamo un Italia più digitalizzata in tutti i settori ed è chiaro che la **pubblica amministrazione** giocherà un **ruolo fondamentale** in questa direzione.”

Ruolo fondamentale che troviamo elaborato nel **Piano Triennale 2019-2021 e le azioni per la digitalizzazione della catena logistica**”” , presentato ³⁴ il 18 Giugno dalla D.sa **Teresa Alvaro** , direttore generale di AgID, si introduce per la prima volta una sezione dedicata alle amministrazioni attraverso processi che stimolino la domanda pubblica e accrescano la competitività dei territori dove sono previste la definizione operativa del modello e lo sviluppo della **Smart Landscape Platform** ³⁵ . “Il modello **Smart Landscape**, mediante l’utilizzo di tecnologie abilitanti quali IA, IoT e Blockchain, declina al suo interno un nuovo paradigma per la **Smart Logistic** finalizzato all’integrazione dei servizi e alla **completa digitalizzazione della catena logistica**, alla realizzazione di soluzioni smart basate sull’utilizzo di **fast corridor** e **nodi logistici interconnessi** e sulla ottimizzazione di tempi e costi di spostamento delle merci, garantendo safety e security.”

Un nuovo modello che va oltre i confini geografici del contesto urbano e si apre alle “connessioni”, da sviluppare in collaborazione con **Università, Centri di Ricerca e Industria oltre che con le Pubbliche Amministrazioni** e costituirà un nuovo strumento a disposizione delle imprese e delle PA.

³¹ [AdSP e Polo della Logistica: prove di intesa](#)

³² Fonte Agenda Digitale 31dic.2018 [Blockchain: cos’è e come funziona, tutto quello che c’è da sapere.](#)

³³ [intervento](#) di **Giuseppe Conte** , Presidente del Consiglio dei Ministri

³⁴ [presentato](#)

³⁵ [Smart Landscape Platform](#)

Dal punto di vista operativo AGID ha già avviato lo sviluppo di una Piattaforma generale utile a tutte le aree “smartizzabili” denominata **Smart Landscape Platform (SLaP).**” Fonte 10.2.1.2. Da “Smart community” a “Smart Landscape”³⁶

Pertanto, in uno scenario europeo e nazionale , “ L’attenzione va quindi rivolta ad un sistema ampio e complesso, che comprende anche una pluralità di “nodi logistici “(porti, aeroporti, retroporti, interporti, piattaforme logistiche territoriali, centri e aziende di distribuzione ...) e dai collegamenti intermodali tra essi, necessari a rendere funzionale l’ambito logistico nel complesso, da tutti i nodi logistici e dalle città, perseguendo, attraverso un approccio sinergico, coordinato e integrato, un’ottica di ottimizzazione degli investimenti e di efficienza e lo sviluppo di sinergie di sistema, attuando una “logistica sostenibile” (sostenibilità economica, ambientale, sociale).

L’Italia, ricca di porti, molti di ridotte dimensioni, molti dei quali storici e all’interno di aree urbane, richiede, a differenza di altri Paesi europei una interazione ancora più “Smart” tra città e porto.”
Fonte 10.2.1.1. Scenario europeo e nazionale ³⁷

Sui **finanziamenti pubblici** ricordiamo che sono articolati tra: **Finanziamenti europei** ³⁸ (pag. 156); **MISE : Incentivi e strumenti di sostegno**³⁹; **DPEF 2017 sulla digitalizzazione della logistica e ICT** ⁴⁰, **Regione Toscana segnala Bandi europei 2014-2020** ⁴¹ per sovvenzioni erogate direttamente dalla Commissione europea a sostegno di progetti europei, in ambito **Società informazione, Telecomunicazioni, banda larga, agenda digitale; Bandi Reti Transeuropee**, oltre a pubblicare **bandi Por Fesr per le imprese su Nuove tecnologie e innovazione** ⁴².

Nella **Legge di Bilancio** viene segnalato da **Giacomo Bandini** , Agenda Digitale 1 Novembre 2019, Il **nodo delle competenze** ⁴³ “ La Fase 2 del **Piano Industria 4.0** , afferma, doveva essere dedicata alla creazione e alla diffusione delle skill per l’Industria 4.0 di cui l’Italia è sempre stata carente. La risposta del Governo alle richieste dell’industria è stata proseguire sulla vecchia strada degli incentivi per gli investimenti fissi nei macchinari e meno risorse alla formazione. Senza politiche adeguate per la creazione di nuove competenze e lasciando alle sole imprese questo fardello, l’Industria 4.0 rimarrà un eterno incompiuto e l’economia italiana potrebbe diminuire ulteriormente la propria quota di manifatturiero a vantaggio delle nuove realtà emergenti.”

Sulla **Banda Ultra Larga (BUL)** dai dati del **Piano Strategico MISE**⁴⁴ emerge che nei Comuni di **Livorno**⁴⁵ **Pisa** ⁴⁶ **Piombino**⁴⁷ **Collesalveti**⁴⁸ , classificati tra le aree bianche a fallimento di mercato, la posa della **fibra ottica** è a macchia di leopardo . Pertanto riteniamo necessario SOLLECITARE la misura, presente in Allegato al DPEF 2018⁴⁹ , che finanzia il collegamento in FO tra **Porto e**

³⁶ [10.2.1.2. Da “Smart community” a “Smart Landscape”](#)

³⁷ [10.2.1.1. Scenario europeo e nazionale](#)

³⁸ [finanziamenti europei](#)

³⁹ [MISE : Incentivi e strumenti di sostegno](#)

⁴⁰ [digitalizzazione della logistica e ICT](#)

⁴¹ [Bandi europei 2014-2020](#)

⁴² [Nuove tecnologie e innovazione: i bandi Por Fesr per le imprese.](#)

⁴³ [nodo delle competenze](#)

⁴⁴ [Piano Strategico MISE](#)

⁴⁵ [Livorno](#)

⁴⁶ [Pisa](#)

⁴⁷ [Piombino](#)

⁴⁸ [Collesalveti](#)

⁴⁹ [Allegato al DPEF 2018](#)

Interporto. Riteniamo necessario SOLLECITARE l'intervento previsto **entro il 2020**⁵⁰ nelle **Aree candidate per intervento BUL** in Toscana, in quanto prioritaria è la copertura in FO per i Comuni dell'area costiera, vista la presenza del manifatturiero, dei servizi e di infrastrutture strategiche per il Sistema mare costiero, Logistica e trasporto intermodale.

Per **investimenti pubblici in infrastrutture immateriali e digitali**, è auspicabile che per finanziare i **Progetti di ricerca e sviluppo**, presenti nel **Protocollo di intesa**⁵¹ su **digitalizzazione della logistica e innovazione tecnologica**, si possa attingere dai **“tre miliardi di investimenti degli otto del Patto per lo sviluppo** desinati per l'intera Toscana da qui ai prossimi anni.” Fonte **Toscana Notizie: Costa toscana, Rossi: "Impegno e lavoro pagano.** " ⁵²

Cap. 2) Dalle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale alla Governance del Sistema mare nella Toscana costiera. Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale

La “riconfigurazione” delle reti produttive e distributive lascerà il segno. Secondo molti osservatori **slowbalisation e secular stagnation** potrebbero segnare il futuro prossimo e remoto di una parte delle nuove generazioni come conseguenza dell'organizzazione della logistica, come fattore determinante nella suddivisione internazionale delle produzioni tra continenti e Nazioni.

Di tutto ciò si è ampiamente trattato in convegni e seminari, perfino sulla stampa generalista, finalmente interessata alle conseguenze per le persone della guerra dei dazi prodromica a nuove moderne autarchie, ai privilegi concessi alle produzioni locali rispetto a quelle di importazione, alla Brexit come paradigma di una “nuova Europa”, alle dinamiche della Belt and Road initiative, alle politiche incentivanti il “ritorno a casa” delle produzioni manifatturiere degli USA, al bilateralismo degli accordi commerciali teso a ridurre il continente europeo a spettatore di dinamiche globali, al formarsi di monopoli ed oligopoli nel mondo dei trasporti via mare. .

Come attrezzare una comunità locale a cambiamenti davvero epocali? Tema assai complesso che merita riflessioni e risposte complesse. Tentiamo di dare un contributo affrontandone due aspetti che hanno un comune denominatore nella qualità dell'offerta integrata di servizi logistici

Dal Convegno di Cagliari **Innovazione, strategie contro l'insularità e nuova governance per i trasporti marittimi dell'Alto Tirreno**⁵³ ad oggi si sono registrati importanti appuntamenti che hanno e avranno un significativo impatto nel **Sistema mare** del Paese e per lo sviluppo di quest'area costiera della Toscana.

Uno tra questi – assai controverso – è rappresentato dal **COMUNICATO CONGIUNTO**⁵⁴ tra i Governi italiano e cinese (Roma, 23 marzo 2019), dove le Parti, riconoscono le potenzialità dell'iniziativa **“Belt and Road”**, un progetto strategico che si snoda su due corridoi infrastrutturali **uno terrestre** (Silk Road Economic Belt) e **uno marittimo** (Maritime Silk Road) mentre sono in avanzato stato di sperimentazione un corridoio aereo ed uno artico. Il **corridoio marittimo** è quello che oggi intendiamo monitorare e che riguarda le opere infrastrutturali che interessano i **porti dell'area costiera**.

⁵⁰ [entro il 2020](#)

⁵¹ [Protocollo di intesa](#)

⁵² [Toscana Notizie: Costa toscana, Rossi: "Impegno e lavoro pagano.](#) "

⁵³ [Innovazione, strategie contro l'insularità e nuova governance per i trasporti marittimi dell'Alto Tirreno](#)

⁵⁴ [COMUNICATO CONGIUNTO](#)

Da molte parti si è sostenuto che i giochi siano fatti e che Livorno con il suo retroporto di Guasticce e la Toscana nel suo complesso sarebbero fuori perché le opportunità offerte dai traffici , di oggi e futuri, sarebbero colte da Genova e Trieste che sono state inserite ufficialmente e da **Venezia** che ci stà provando.

La controprova consisterebbe nella presentazione di un dossier su “ **Corridoi ed efficienza logistica dei territori** ⁵⁵ ” una prima indagine realizzata da **Contship** e **SRM** , (Studi e ricerche per il Mezzogiorno). Tema affrontato anche in un ciclo di tavole rotonde sul **Progetto Belt & Road Initiative** ⁵⁶, organizzate dal 18 al 22 Febbraio 2019 da **Confindustria** e da un dossier “**Italia, Europa e Cina**”, pubblicato sempre da Confindustria.

Crediamo sia abbastanza scontato per gli Operatori logistici che **Livorno** occupi **percentuali a una cifra** di imprese che dichiarano di utilizzarne il porto per l’exportazione della loro merce dalle Regioni Lombardia e Veneto e al 20% dalle imprese di Emilia Romagna. Inoltre, nella percentuale di imprese che dichiara di utilizzare la modalità di trasporto in import/export da e verso il porto, **Livorno** scompare dai **CORRIDOI LOGISTICI / collegamenti con i porti**.

Ci limitiamo ad osservare che l’avvio del Terminal di Vado partecipato dai cinesi di Cosco conferma, semmai, che i giochi sono tutti aperti anche per i porti “ascellari” e che Osservatori ed operatori esperti di logistica ritengono invece che l’enorme numero di piattaforme di produzione, assemblaggio e distribuzione in corso di realizzazione (o già realizzate) in particolare in Africa e la strategia politica di Pechino necessitano di molti punti di penetrazione nel grande mercato Eurasiatico offrendo opportunità sia di import che di export a sistemi logistici efficienti.

Aggiungiamo che un recente studio di un Istituto blasonato come il CER - Centro Europa Ricerche - conferma nuove ampie possibilità su aree e Paesi chiaramente individuati per i sistemi manifatturieri esportatori di Made in Italy serviti da sistemi logistici di qualità. Ed infine che alcuni osservatori e centri di ricerca sostengono, invece, come una opportunità il possibile coinvolgimento italiano ed europeo in un numero maggiore di reti produttive di origine e destinazione di input intermedi e di prodotti finali, suggerendo anche una forte attenzione all’Africa ed ai traffici unitizzati e non Sud-Nord riferendosi in particolare a quelli destinatari di investimenti cinesi.

A **certe condizioni** quindi l’efficienza logistica potrebbe essere il driver di domanda “aggiuntiva” o sostitutiva per specifici prodotti italiani (CER) attraverso porti nazionali.

Livorno/Piombino, Guasticce e Gorfienti potrebbero dunque essere in campo considerando gli investimenti infrastrutturali finalizzati ad aumentarne l’efficienza che la **Regione Toscana** sta sostenendo con il:

- 1) progetto **Darsena Europa ed il più complesso Piattaforma Europa**;
- 2) la **sottoscrizione dell’accordo** ⁵⁷ per lo scavalco tra porto di Livorno e l’infrastruttura ferroviaria che consentirà di collegare via ferro il Porto di Livorno e l’Interporto Vespucci di Guasticce, trasformando definitivamente l’Interporto in retro-porto, con evidenti vantaggi per l’intero sistema logistico e per l’economia toscana;

⁵⁵ [Corridoi ed efficienza logistica dei territori](#)

⁵⁶ [Progetto Belt & Road Initiative](#)

⁵⁷ [sottoscrizione dell’accordo](#)

3) la richiesta avanzata dal Presidente **Enrico Rossi** e dai Sindaci **Luca Salvetti** e **Francesco Ferrari** perché per le due aree oggi di crisi complessa Livorno e Piombino, che coincidono con i principali nodi logistici (porti e interporti), siano dichiarate ' **Zone economiche speciali**' (Zes⁵⁸) e possano godere delle agevolazioni economiche previste dalla normativa al momento applicabile solo alle aree del Sud Italia

Misure che troviamo nel **Patto per lo sviluppo**, dove si sottoscrive che “**Per la costa toscana sono anche rilevanti temi come le ZES, le modifiche della Legge 181 per agevolare gli investimenti delle imprese, la velocizzazione della tratta ferroviaria Firenze-Pisa-Livorno e della dorsale tirrenica**”.
([IL TESTO DELL'INTESA](#) ⁵⁹allegato A, al cap.2 **Il sostegno agli investimenti privati, per l'innovazione e l'economia circolare**)

L'adeguamento della dorsale, che è programmata, attesterebbe quanto rileva **Gianenzo Duci**: da Livorno verso l'Europa Via Brennero e Via Gottardo quando saranno ultimati i corridoi ferroviari (forse contemporanei della realizzazione della Darsena Europa)

“Secondo le stime dell' Irpet il **Patto per lo sviluppo** di 8 **MLD** contribuirà a creare **110.000 nuovi posti di lavoro** in cinque anni, ad una media di 20.000 occupati in più all'anno. ” Fonte **Toscana Notizie**
⁶⁰12 Luglio 2019

Sostenendo che “Il rilancio degli investimenti pubblici e privati è prioritario per assicurare alla Regione un'adeguata dotazione infrastrutturale da cui dipende in modo decisivo il suo sviluppo futuro. Questi gli investimenti pubblici principali **negli assi viari e nelle ferrovie, nei sistemi portuali ed aeroportuali** ” , *tra cui: i raccordi ferroviari tra il porto e l'interporto di Livorno; la Darsena Europa ; la bretella per il collegamento del porto di Piombino; il rilancio – ancora a Piombino – delle attività industriali e di quelle logistico-portuali ; gli interventi sul sistema aeroportuale toscano. (**Patto per lo sviluppo** **LE PROPOSTE ATTUATIVE**,⁶¹ allegato B nel cap. 1 **INVESTIMENTI PUBBLICI E PRIVATI**)*

In tutto **tre miliardi di investimenti degli otto del Patto per lo sviluppo** per l'intera Toscana da qui ai prossimi anni. “Il problema è che ci sono nodi che si trascinano da troppo tempo. E il riferimento mirato è alla Tirrenica, la strada che da Rosignano attende di arrivare fino a Civitavecchia. “La costa – dichiara **Rossi**- ha un handicap in termini di sviluppo perché non è collegata con quattro corsie in sicurezza tra Roma e Milano, come potrebbe esserlo se lo Stato facesse quello che, purtroppo, solo promette da dieci anni, anzi da decenni ”

Aggiungendo il **lotto zero Chioma Maroccone**⁶², tratto stradale ormai insostenibile in termini di sicurezza, viabilità e opera incompiuta nella connessione con il **porto di Piombino**, che dopo anni vedrà realizzare la bretella **Gagno/Porto** .

Nel Rapporto della **Camera di Commercio Maremma e Tirreno** sulla **Economia del Mare**⁶³, nella **Sintesi della provincia di Livorno** ⁶⁴ si segnala che “ Un'annotazione a parte merita la

⁵⁸ ' [Zone economiche speciali](#) ' (Zes)

⁵⁹ [IL TESTO DELL'INTESA](#)

⁶⁰ [Toscana Notizie](#)

⁶¹ [LE PROPOSTE ATTUATIVE](#),

⁶² [lotto zero Chioma Maroccone](#)

⁶³ [Economia del Mare](#) **Camera di Commercio Maremma e Tirreno**: un contributo alla conoscenza della Blue Economy nelle province di Grosseto e Livorno - **14 Giugno 2019** [Rapporto integrale](#) (file PDF) - [Sintesi provincia di Grosseto](#) (file PDF) - [Presentazione](#) (file PDF)

⁶⁴ [Sintesi della provincia di Livorno](#)

Movimentazione merci e passeggeri via mare dove la dotazione imprenditoriale di Livorno e Toscana diminuisce mentre in Italia mediamente cresce: - **1% a Livorno** ; - **2.5% in Toscana** . La presenza dei porti di Livorno e Piombino contribuisce significativamente a che la filiera relativa alla **Movimentazione di merci e passeggeri via mare** abbia un peso notevole nella determinazione del valore aggiunto blu provinciale. A Livorno l'occupazione blu è cresciuta dell'1,4%. A livello di singole filiere sono tre i risultati negativi (Ittica -7,5%, Estrazioni marine -98,2% e **Movimentazione merci e passeggeri via mare -3,6%** ”.

Organizzato il 12 Novembre un evento con la regia della **Camera di Commercio** per la presentazione di un nuovo **Patto per Livorno** con la firma in calce di un documento **Si, Livorno v  avanti** ⁶⁵ da parte di undici associazioni di categoria e dei sindacati Cgil-Cisl-Uil , da consegnare al mondo della politica un “pacchetto” di priorit  irrinunciabili per la crescita economica della citt  e della provincia.

Punto fondamentale per la competitivit  del porto , ripreso da **Enrico Rossi e Luca Salvetti**, l' invito a “ Smetterla con le guerre intestine che per anni sono state la causa della crisi del porto di Livorno, realizzare velocemente la **Darsena Europa** e continuare con lo **sviluppo dell'Interporto**, collegando la costa della Toscana ai circuiti infrastrutturali dell'Europa.

Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio, afferma che « Per attrarre nuovi investitori   necessaria la realizzazione di una **strada a rapido scorrimento che unisca il porto di Livorno con quello di Piombino** e che colleghi i due porti alle principali reti stradali d'Italia. Livorno deve inserirsi nel collegamento tra Milano e Roma, connettendo la costa all'interno e permettendo al commercio locale di interagire con quello nazionale ed europeo».

Tre le **priorit  assolute** che chiedono risposta:

prima di tutto la **realizzazione/completamento delle infrastrutture - portuali, viarie, ferroviarie** - con un preciso cronoprogramma dettagliato che indichi cosa   stato fatto finora e quali sono le prossime tappe. **Il documento indica la Darsena Europa e il Corridoio tirrenico.**

poi, un s  alla **qualit  del lavoro**, all'**occupazione** e alla **formazione**: il documento chiede di puntare a **creare profili professionali** rispondenti all'effettiva ed emergente domanda di lavoro locale, costruita per rispondere alle esigenze delle imprese e del mercato.

Infine, un s  alla **competitivit  delle imprese**: che significa **sburocratizzazione**, impegno a semplificare, **utilizzo di fondi gi  stanziati ma non operativi**, ricorso celere a strumenti capaci di aumentare l'attrattivit  del nostro territorio: tra tutti il **riconoscimento di ZES/ZLS per l'area livornese.**” Fonte [Corriere Marittimo 12/11/2019](#)⁶⁶

⁶⁵ [Si, Livorno v  avanti](#)

⁶⁶ [Corriere Marittimo 12/11/2019](#)

Gettando lo sguardo sul territorio dell'Area costiera , nell'indagine IRPET Ottobre 2016 , **Gli interventi per il rilancio della costa toscana Una politica di sviluppo territoriale** ⁶⁷ si segnala che, " I motori di sviluppo presenti nell'ambito **Pisa-Livorno** sono almeno di tre tipi, tra cui :

a) in primo luogo le **attività di R&S** tipiche degli ambienti urbani, che hanno ampie potenzialità di **ricaduta innovativa** sui **sistemi produttivi locali e limitrofi**;

b) in secondo luogo **le attività connesse alla logistica, legate al sistema dei porti, degli interporti e delle maggiori aree industriali**, in questo senso il polo urbano costiero ha importanti opportunità di ritagliarsi un ruolo di rilievo a scala sovra regionale, come collegamento tra il Mediterraneo e i grandi bacini di produzione e di consumo del Centro Nord. "

I cambiamenti avvenuti dal 2016 ci porterebbero ad aggiungere: ricalibrando fin da subito la propria attenzione verso il Sud cioè verso i Paesi rivieraschi e quelli nei quali si vanno attestando le produzioni cinesi. La nascita di middle class può permettere l'interscambio di prodotti nazionali.

Tornando alla ricerca " Recenti studi condotti su scala europea hanno confermato che la **frammentazione** delle aree urbane ha importanti **impatti negativi** sulla loro capacità di **attrazione degli investimenti** e dunque sulla crescita economica locale e regionale. Anche le **aree urbane** di medie dimensioni, come quella costiera centrata su **Pisa e Livorno**, potrebbero dunque trarre vantaggio da innovazioni nei **sistemi di governance**, orientate a favorire una **maggior cooperazione territoriale** tra i decisori pubblici."

Nelle **Linee Guida** ⁶⁸, leggiamo che " Il coinvolgimento delle **Regioni e degli Enti locali di area vasta** è importante per le funzioni loro attribuite in termini di pianificazione e governo del territorio e per le indicazioni che possono dare, in coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinati, attraverso i piani dei trasporti ed i relativi piani di attuazione settoriali, nelle materie riguardanti la logistica e le infrastrutture di supporto.

Quanto sopra, e quanto segue, fatte salve in ogni caso realtà territoriali peculiari caratterizzate da sistemi portuali ed interportuali integrati, localizzati in prossimità di Paesi del Centro ed Est Europa ed al servizio anche di tali mercati."

In estrema sintesi e a completamento del **Sistema mare di area costiera**, sempre nelle **Linee Guida** , leggiamo che , " si ritiene sia opportuno prendere in considerazione un livello/scala territoriale che consenta di pianificare e programmare lo sviluppo di **sistemi logistici integrati e complessi** che comprendono i porti, i retroporti o inland terminal di riferimento e le relative infrastrutture di connessione, ferroviarie, stradali ed autostradali, nell'ottica di una ottimizzazione delle attività e delle funzioni, anche in ambito di controlli doganali, a livello di **Distretto Logistico**.

Quindi, appare auspicabile che a questo livello territoriale, integrando l'esercizio delle proprie competenze istituzionali con quelle del governo nazionale, sia dato particolare impulso ai seguenti aspetti , tra cui:

⁶⁷ [Gli interventi per il rilancio della costa toscana Una politica di sviluppo territoriale](#) Allegato 1 [GLI INVESTIMENTI PER IL RILANCIO DELLA COSTA PREVISTI DAL PRS 2016-2020](#) pag.41 ; Allegato 2 [GLI INVESTIMENTI SUL PORTO DI LIVORNO \(DARSENА EUROPA E COLLEGAMENTI FERROVIARI\)](#) pag 45; Allegato 4 [LA DOMANDA PUBBLICA COME DRIVER DI INNOVAZIONE: GLI STRUMENTI DEL PCP E DEL PPI](#) pag. 51

⁶⁷ [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)

⁶⁸ [Linee Guida](#)

a) promozione delle catene logistiche dei porti-corridoio anche attraverso accordi di partenariato fra sistemi portuali e gestori di piattaforme logistiche, al fine di incrementare e rendere più competitivi i flussi di trasporto;

b) rafforzamento dell'integrazione tra i vari componenti della filiera logistica attraverso progetti integrati di sviluppo infrastrutturale, organizzativo, e la **condivisione di piattaforme ICT** comuni con lo scopo di ottimizzare le prestazioni del sistema logistico. Come segnalato nel **Protocollo intesa** ⁶⁹ con il **sistema proposto dal Governo per una digitalizzazione della logistica**.

d) promozione della razionalizzazione dell'uso del territorio e adozione di iniziative di marketing territoriale volte a valorizzare l'offerta di servizi ed infrastrutture sia per quanto riguarda i mercati globali, sia per quanto riguarda le imprese sul territorio;

e) condivisione della regia del sistema logistico su area vasta e predisposizione di progetti integrati per la soluzione dei principali "colli di bottiglia" delle reti;

g) sviluppo, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, dei "fast corridors" ferroviari e/o su vie navigabili tra porti ed interporti. Qui, il Protocollo intesa per una digitalizzazione della logistica segnala che l'Agenzia delle Dogane si è resa promotrice del processo di informatizzazione delle operazioni doganali con lo sviluppo del sistema AIDA97, inoltre il Protocollo prevede l'estensione del modello integrato delle piattaforme PMIS-PCS-AIDA-PLN/preclearing+fast corridors a tutti i porti core e comprehensive italiani.

Su questi indirizzi di contenuto, il **Sistema mare AREA Costiera Toscana**, espresso da Enti pubblici e privati segnalati nelle succitate **Linee guida, - Regione, gli Enti Locali, i soggetti gestori di porti e retroporti, aeroporti e vie navigabili e le aziende nazionali che gestiscono le reti infrastrutturali** - possono **attivare forme di coordinamento** nell'ottica di una ottimizzazione delle attività e delle funzioni per il potenziamento di **cluster logistici integrati** che consentano l'attivazione di sinergie operative ed una migliore gestione delle risorse a disposizione ai vari livelli.

Il dibattito di oggi può servire ad indicare le condizioni per la costituzione di una **Cabina di regia** in partenariato pubblico privato, che, oltre ad **attivare forme di coordinamento** per il potenziamento di **cluster logistici integrati**, organizzi una **Conferenza sul Sistema mare** per definire una **programmazione/progettazione coordinata di carattere strategico** con la ricerca di uno strumento **politico-tecnico dedicato** a insediare un **Distretto Logistico**, modello **Regione Puglia** ⁷⁰.

Il pivot di questo obiettivo dovrebbe essere la **Autorità di Sistema portuale**. A questo scopo ci permettiamo di "saccheggiare" le Linee guida per la redazione dei **Piani regolatori di sistema portuale** non del "nodo" porti (Livorno, Piombino, Isole), quindi del sistema logistico che su questo si impernia.

Durante la loro convention a Livorno le stesse autorità portuali europee hanno affermato che "*sono finiti i giorni delle Autorità di sistema che agiscono come mere landlord authorities di un nodo, il loro compito è impegnarsi con le industrie e con gli operatori portuali per influenzare ed assistere negli enormi cambiamenti in una fase storica dominata dalla volatilità*".

⁶⁹ [Protocollo intesa](#)

⁷⁰ [Regione Puglia](#)

Ruolo declinato nelle **Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**, nel capitolo **La dimensione locale**, dove si legge “ **Le aree vaste e le city-port italiane**, seppure dotate di piani urbanistici strategici (PRG o PTC-PTPG), organizzativo-gestionali e regolamentativi, necessitano di **maggiori gradi di flessibilità** e di una più stretta relazione tra specializzazione funzionale strategica, città e contesto regionale. L’invito, rivolto alle **Regioni** e ai **Comuni**, è dunque a **superare gli attuali e spesso obsoleti confini amministrativi** dei Comuni, degli enti intermedi e delle città metropolitane, **sviluppando una portualità di sistema anche in sede locale.**” **Andrea Ferrante** – Coordinatore per la Commissione redattrice delle “Linee Guida” , pubblicate a Marzo 2017.

Completa una visione di insieme la Prof.ssa **Alga Danila Foschi** , Università di Pisa, che segnala “ Non è l’infrastruttura da sola che determinerà il successo di Livorno come Porto e come città. Saranno l’Autorità di Sistema, le imprese portuali e le maestranze, i servizi portuali, ma anche gli studenti tirocinanti, i policy maker locali e del **territorio limitrofo** che facendo squadra potranno fare sì che la **Piattaforma Europa** e tutte le altre nuove infrastrutture marittime che seguiranno siano uno **strumento strategico** per la crescita duratura del Porto di Livorno. **Uno strumento necessario, ma solo se capace di innescare attorno a sé tutti gli altri** ” dal **Rapporto IRPET dicembre 2017** , capitolo **I nuovi assetti operativi del Porto di Livorno :il parere degli stakeholder** ⁷¹ , Pag 116

La norma ci aiuta : L’art. 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (introdotto dall’art 14 del D.Lgs. 169/2016) istituisce la **Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP**, ed al comma 3 prevede che “ nell’ambito delle attività cui è preposta la Conferenza nazionale di Coordinamento delle AdSP, ai sensi dell’articolo 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di **Conferenza Stato Regioni**, è definito e approvato un **Accordo quadro nazionale volto a integrare l’esercizio delle rispettive competenze e sostenere attività di interesse comune in materia di **sviluppo logistico di area vasta** a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali, per il coordinamento delle politiche di sviluppo della portualità in connessione con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche ai fini delle loro **integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.****”

Purtroppo niente è stato fatto in materia.

La riforma della legislazione portuale in Italia disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” , nasce sostanzialmente dall’esigenza di modernizzare l’assetto, la “governance” e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.

Non quindi la governance dei porti ma del sistema logistico *perché da tempo si avvertiva la necessità di una riforma normativa che consentisse al Paese di cogliere appieno le opportunità di crescita e di sviluppo del settore, contrastando la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di “differenziale di crescita” rispetto agli altri porti del Mediterraneo, a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell’area.*

⁷¹ [I nuovi assetti operativi del Porto di Livorno :il parere degli stakeholder](#)

In uno scenario istituzionale così complesso, il [PRdSP](#) (**Piani Regolatori di Sistema Portuale**) deve strutturarsi in modo da poter assumere una dimensione condivisa; in qualche modo, deve anticipare fattivamente le intese, le verifiche di coerenza con i piani territoriali e i programmi infrastrutturali esistenti o in corso di definizione.), anticipando così i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio e ad una procedura di approvazione del piano che effettivamente coordini la valutazione tecnica ed ambientale del piano medesimo.”

E' proprio in questo contesto di opportunità che si inserisce il Documento Indirizzo Programmatico.. Il suo ruolo, infatti, è quello di definire preliminarmente obiettivi integrati (tecnici ed ambientali. Inutile sottolineare, sotto il profilo della coerenza dei contenuti del PRdSP, che le previsioni di piano relative a porzioni di territorio poste al di fuori degli ambiti dei porti facenti parte del sistema, assumono soltanto un valore di indirizzo, a meno che non siano oggetto di specifici accordi quadro o che riportino i contenuti di strumenti di programmazione regolarmente approvati da parte dei soggetti competenti in materia di infrastrutture di trasporto.

Partendo da qui si può prevedere lo sbocco nel **Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità**⁷² (Priim), in quanto, “strumento di programmazione con il quale la **Regione Toscana** definisce in modo integrato le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, dettando una **visione complessiva e coordinata** delle politiche relative a ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale e statale, mobilità ciclabile, infomobilità”

Visione complessiva e coordinata che trova conferma nella **Conferenza ESPO 2019** quando si afferma che “ il trasporto combinato può effettivamente funzionare ed essere fattibile, **collegando il trasporto stradale, i treni, la navigazione interna e i collegamenti marittimi a corto raggio.**” (Sascha Treppte⁷³). Una configurazione infrastrutturale che richiama oggettivamente la nostra area costiera per la presenza, ricordiamolo, di porti , Interporto toscano Vespucci , navigazione interna, ferrovie, autostrade, la SGC Fi-Pi Li , Aeroporto Galilei.

Infatti “ Il **trasporto aereo di merci** può essere **un nuovo partner multimodale** per i porti, se convergono, integrandosi, sinergie tra : **PIATTAFORMA DI SVILUPPO ECONOMICO; AEROPORTO; CENTRO BUSINESS NEL CUORE DELL'AEROPORTO; PIATTAFORMA LOGISTICA ESSENZIALE PER LE AZIENDE; CENTRO INTERMODALE.** (Sam Quintelier⁷⁴). Obbligatorio segnalare che in **Interporto Toscano A. Vespucci**, Guasticce, nasce la **piattaforma logistica digitale**⁷⁵ delle industrie farmaceutiche.

Visione complessiva e coordinata indicata dal Priim necessaria a innescare attorno a sé tutti gli altri promuovendo **relazioni cooperative** in grado di valorizzare il ruolo dell'area urbana costiera, **coordinando i diversi attori della pianificazione infrastrutturale** per convergere nella direzione prevista dal **Master Plan dei Porti**⁷⁶ , presente nel **Piano Indirizzo Territoriale**⁷⁷ (PIT).

Con **Interventi per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Toscana** , presenti tra i **Progetti Regionali**

⁷² [Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità](#)

⁷³ [Sascha Treppte](#)

⁷⁴ [Sam Quintelier](#)

⁷⁵ [piattaforma logistica digitale](#)

⁷⁶ [Master Plan dei Porti](#)

⁷⁷ [Piano Indirizzo Territoriale](#)

2016-2020⁷⁸ Allegato A , Cap. 3.2 pag. 68, ” per l’adeguamento delle vie navigabili (anche in funzione della produzione cantieristica riferita al distretto industriale della nautica) e degli **interporti** mediante il miglioramento della **integrazione logistica tra i porti di Livorno , di Piombino ed interporti di Guasticce e Gorfienti**.

Tutto questo per consentire che la **pianificazione strategica e Piani Regolatori di sistema portuale valorizzino realmente** le specializzazioni e le singole vocazioni dei porti del sistema, **ottimizzando le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra** .

Dove, per **Giovanni Bonadio**, consigliere CdA Toscana Aeroporti, “ Il collegamento, dichiara, tra **Arno e Navicelli** renderà più importante **Pisa nel nodo logistico Alto Tirreno in sinergia con il porto di Livorno**. Dentro il “nodo” con Livorno e Piombino, la **Darsena Pisana** ha una funzione portuale su via d’acqua (**collegata al porto di Livorno dal canale dei Navicelli ed all’Arno dall’Incile**), con funzioni logistiche, industriali e distributive legate a settori ad alto potenziale di crescita quali la **nautica e l’e-commerce**, con specializzazione di “**City Logistic**” per un’ area di oltre 200mila abitanti»

Fonte: **Intervista Il Tirreno**⁷⁹ 12 Maggio 2019 pag. 12

Oggi non entriamo nel merito del dibattito aperto sull’assetto istituzionale delle AdS Portuali derivato da “ **una recente sentenza**⁸⁰ con la quale il Tribunale di Genova, rifacendosi all’orientamento ormai consolidato della Commissione UE, ha riconosciuto le Autorità Portuali come imprese a tutte gli effetti.” Fonte **Port News**⁸¹ 28 Giugno 2019 88.

Anche se riteniamo, non irrilevante il carattere pubblico o privato dell’Istituzione portuale ai fini sia della *governance* del Sistema logistico sia della capacità di autofinanziare importanti infrastrutture senza incorrere nella normativa sugli aiuti di Stato.

Il presidente di Espo **Eamonn O’Rewilly** e **Daniele Rossi**, presidente di Assoport, ritengono che “ il sistema dei porti europei è vecchio di cinquant’anni e deve fare un enorme salto solo per adeguarsi ai ben più prestazionali sistemi del Far East.

Il presidente di **Assoport Daniele Rossi**, ed il vicepresidente italiano di Espo **Zeno D’Agostino** hanno insistito sulla necessità che i porti italiani, per non essere marginalizzati, facciano davvero sistema, smettendo di farsi la guerra tra loro per razionalizzare offerta e domanda.” Fonte **Antonio Fulvi Dalla sedicesima Espo a Livorno il gap del mondo dei porti europei**⁸²

Ivano Russo, direttore generale Confetra, ci ricorda che «L’Italia è un’unica grande banchina fatta di 15 sistemi portuali. Siamo un porto nazione, non dobbiamo dimenticarlo. **Se smettiamo di fare squadra, di essere una squadra**, saremo condannati all’irrelevanza».

Ci permettiamo di osservare che secondo Assiterminal – una delle due Organizzazioni rappresentative del terminalismo italiano - e secondo il suo Past President **Marco Conforti**, componente del Board di Feport - l’organizzazione europea dei terminalisti portuali – la prima affermazione è controversa : le performance gru/ora dei porti italiani sono in linea con quelle di ogni altro Paese occidentale.

⁷⁸ [Progetti Regionali 2016-2020](#)

⁷⁹ [Intervista Il Tirreno](#)

⁸⁰ [una recente sentenza](#)

⁸¹ [Port News](#)

⁸² [Dalla sedicesima Espo a Livorno il gap del mondo dei porti europei](#)

Sul “fare sistema” è indispensabile che si esca dalla genericità e solo la **Conferenza nazionale delle Autorità di sistema** – prevista per legge – può dare un contributo decisivo alla sua definizione pratica: molto semplice nei Paesi che hanno pochi grandi porti e in quelli illiberali molto complessa in Paesi ad economia di mercato con una pluralità di porti.

Prima del “fare sistema” tra porti però dice il Prof. **Gian Enzo Duci**, Presidente Federagenti, sarebbe necessario **fare sistema nel porto**. «Lo scalo labronico - afferma- sarebbe potuto diventare il primo porto d'Italia, l'asso pigliatutto, perché è l'unico oggi in grado di servire contemporaneamente le due direttrici del Brennero e del Gottardo, avendo un impianto ferroviario con le sagome corrette. Invece di sviluppare una vocazione internazionale, la comunità portuale locale ha preferito litigare su tutto, contendendosi ogni pezzo di terminal oggi contendibile. La conflittualità interna ai soggetti del cluster marittimo livornese è superiore a quella di molte altre realtà portuali, compresa Genova, che pure è un porto estremamente conflittuale». *Colloquio con Gian Enzo Duci* 31 Maggio 2019.⁸³

La considerazione riguarda il **Porto di Livorno** circa il **Fare davvero sistema**, *conditio sine qua non* per ri-entrare nella competizione globale, che parta da una concertazione convergente su **interessi generali intersettoriali** utili alla Costa e al Sistema Paese: della portualità, dei trasporti, della logistica. Non occorre alcun algoritmo per dimostrare che **in quelli generali stanno gli interessi di parte**, che, seppur legittimi, sappiamo non si autotutelano nelle sfide globali in quanto espressioni di offerte sistemiche deboli nel mercato del trasporto marittimo.

E non c'è architettura di sistema portuale che possa risolvere i conflitti, ma occorre partire dal **rispetto delle regole**, **LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84**⁸⁴, che assegna, nel quadro delle specificità territoriali, ruoli e funzioni alle **AdSP**, dotandole di strumenti di rappresentanza quali il **Comitato di Gestione**⁸⁵, l' **Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**⁸⁶; le **Commissioni Consultive**⁸⁷ per **Livorno, Piombino, Portoferraio**. Che, in quanto classe dirigente nell'economia del mare livornese, sappiano traguardare all'efficienza del **Sistema mare** per l'**Area Costiera Toscana** e della sua **Logistica**, punto fondamentale nella competizione globale.

In occasione della nascita di Confetra Toscana, il 24 giugno, l'attuale past president di Confetra **Nereo Marcucci** “serve - questa la sua argomentazione – la capacità degli organismi regolatori di mantenere la competizione (che è nella natura del mercato) dentro «regole chiare che per loro natura sono adatte a perseguire l'interesse generale”. Mentre il **prof. Lanzara** ha ricordato che la logistica è fattore-chiave della competitività del sistema industriale in particolare per l'automotive che è tanta parte del sistema produttivo toscano.” Fonte **Estratto Rassegna Stampa Assoport**⁸⁸ pag. 37 **Il Tirreno** 24 giugno

Ci sembra chiaro il loro riferimento ad un paradosso: il sistema portuale nazionale e quello livornese rischiano di rallentare ulteriormente i propri processi decisionali nonostante o forse proprio perché il sistema è iper-regolato dalle Adsp al MIT, dalle Agenzie indipendenti come quella per la concorrenza a quella per i trasporti nonché da delibere assai pesanti dell'Autorità anticorruzione

⁸³ [Colloquio con Gian Enzo Duci](#)

⁸⁴ [LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84](#)

⁸⁵ [Comitato di Gestione](#)

⁸⁶ [Organismo di Partenariato della Risorsa Mare](#)

⁸⁷ [Commissioni Consultive](#)

⁸⁸ [Fonte Estratto Rassegna Stampa Assoport](#)

mentre si consolida la giurisprudenza ondivaga dei Tar e del Consiglio di Stato. Per non parlare delle direttive e dei regolamenti comunitari ed ultimamente della giustizia penale.

Nella audizione, 22 Ottobre, alla VIII Commissione Ambiente della Camera il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli** ha richiamato l'obiettivo principale che consiste nel " Dare piena attuazione alla riforma delle Autorità del sistema portuale, valorizzando il ruolo della **Conferenza dei presidenti delle autorità**. Tra le altre cose, grande attenzione è stata posta alla **logistica e ai collegamenti ferroviari**, specialmente quelli di ultimo miglio con porti ed aeroporti, che saranno sviluppati attraverso un piano di investimenti che sale a 15,2 miliardi di euro." Fonte **Por news**⁸⁹ 23 Ottobre 2019

In attesa di questa *piena attuazione alla riforma delle Autorità del sistema portuale e del piano di investimenti*, in specie per collegamenti ferroviari tra porti **Livorno, Piombino, interporto Toscano Vespucci, aeroporto Galilei**, chiudiamo con questa interlocuzione : è' possibile recuperare Il senso di "comunità" istituzionale, imprenditoriale, amministrativa imperniato sulle poche, chiare, esaustive regole della Riforma della 84/94, dei più recenti regolamenti comunitari e sulla capacità di applicarle senza se e senza ma ?

Claudio Pucciani

Vice Presidente

Livorno 13 Novembre 2019

⁸⁹ Fonte [Por news](#)