



Caffè della Scienza  
"Nicola Badaloni"  
Livorno

*Forum*<sup>11</sup>

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](#)<sup>2</sup> -Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

#### Premessa

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 a: **Ricerca su Innovazione tecnologica e Digitale, competenze digitali e formazione 4.0**; il secondo riguarda la *governance* del **Sistema mare** che la riforma **Delrio** ha introdotto nel settore, declinata nel documento **Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**<sup>3</sup> per una **Governance del Sistema mare nella Toscana costiera**, articolata nel **Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità**<sup>4</sup> (**Priim**)

#### Cap.1) Ricerca, Innovazione tecnologica e Digitale<sup>5</sup>: Competenze digitali e Formazione 4.0<sup>6</sup>

Nella **Conferenza ESPO 2019**<sup>7</sup>, **PORTI EUROPEI IN UN NUOVO MONDO**<sup>8</sup>, si affermano due temi: **la Formazione**, essenziale per l'adattamento dei lavoratori alle **nuove competenze** e **la Digitalizzazione** da concertare in una **Condivisione di visione digitale** tra operatori marittimi, della Logistica dei trasporti, dove "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**<sup>9</sup> **Isabelle Ryckbost**)

Una **condivisione di visione digitale** presente nel **Protocollo di intesa**<sup>10</sup>, firmato il 21 Marzo 2019, 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**.

<sup>1</sup> [Forum](#) Economia della conoscenza e innovazione 12 dicembre 2002

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

<sup>3</sup> [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)

<sup>4</sup> [Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità](#)

<sup>5</sup> [Ricerca, Innovazione tecnologica e Digitale](#)

<sup>6</sup> [Competenze digitali e Formazione 4.0](#)

<sup>7</sup> [Conferenza ESPO 2019](#)

<sup>8</sup> [PORTI EUROPEI IN UN NUOVO MONDO](#)

<sup>9</sup> [memorandum ESPO](#)

<sup>10</sup> [Protocollo di intesa](#)

Un protocollo che prevede l'istituzione di una **cabina di regia** necessaria a sostenere un **PIANO TERRITORIALE DIGITALE**, da perseguire con sette **Obiettivi**.

Nell'incontro per la presentazione di questo Ws con il Sindaco di Livorno **Luca Salvetti** e l'Assessora **Barbara Bonciani** 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.

Dei sette **OBIETTIVI** del Protocollo, sei si trovano interfacciati alle **MISURE** del **PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA**<sup>11</sup> (PSNPL) AZIONE 6, pag. 177, tra cui 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". Affermando, in quelle misure, 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), ma senza una roadmap condivisa e sulle piattaforme **Port Community System** (PCS) ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della comunità singola." PSNPL cap. La tecnologia<sup>12</sup>, pag 115 -116

Misure interfacciate agli **OBIETTIVI** del Protocollo **Art. 11**, relativi a :

- Insiadamento 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**<sup>13</sup> (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**;
- Congiuntamente alle Associazioni di categoria, pianificare lo sviluppo delle **competenze digitali** presenti nel **Piano Nazionale Industria 4.0**<sup>14</sup> 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**<sup>15</sup>(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.

---

<sup>11</sup> [PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA](#)

<sup>12</sup> [La tecnologia](#)

<sup>13</sup> [digitalizzazione della logistica e ICT](#)

<sup>14</sup> [Piano Nazionale Industria 4.0](#)

<sup>15</sup> [Piano Nazionale Scuola Digitale](#)

Sul processo di **Innovazione** “ **Il Porto di Livorno** è *banco di prova* internazionale per l’**Internet of Things** ed i **Sistemi Intelligenti di Trasporto**” ricorda il Dr. **Paolo Pagano** , Direttore Laboratorio Ricerca CNIT-AdSP, Ente firmatario del Protocollo , Fonte **A Livorno il porto si propone come un modello digitale**<sup>16</sup>

Sulla **Formazione** per il Prof. **Gianluca Dini**, direttore del Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno, Ente firmatario del Protocollo occorre “ ampliare gli investimenti per favorire la formazione dei giovani laureati con l’obiettivo di creare sinergie tra l’ateneo, le istituzioni e il mondo produttivo.” Fonte **UNIPINews 3 Settembre 2019**<sup>17</sup>

A completare lo scenario tecnologico, i bisogni tecnologici di quest’Area della costa, si richiama l’intervento del Presidente del Consiglio **Giuseppe Conte** circa la necessità di de-burocratizzare le procedure in **campo marittimo** attraverso un forte incentivo alla **digitalizzazione** del settore pubblico e di quello privato e che la **pubblica amministrazione** giocherà un **ruolo fondamentale** in questa direzione.

**Ruolo fondamentale** elaborato nel **Piano Triennale 2019-2021 e le azioni per la digitalizzazione della catena logistica**<sup>18</sup> ” che prevede la definizione operativa del modello e lo sviluppo della **Smart Landscape Platform** <sup>19</sup>, mediante l’utilizzo di tecnologie abilitanti quali IA, IoT e Blockchain, declinando 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. 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”**<sup>20</sup>

Pertanto nello **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. 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** <sup>21</sup>

Sulla **Banda Ultra Larga (BUL)** dai dati del **Piano Strategico MISE**<sup>22</sup> emerge che nei Comuni di **Livorno**<sup>23</sup> **Pisa** <sup>24</sup> **Piombino**<sup>25</sup> **Collesalveti**<sup>26</sup>, 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 2018<sup>27</sup>, che finanzia il collegamento in FO tra **Porto e**

---

<sup>16</sup> [A Livorno il porto si propone come un modello digitale](#)

<sup>17</sup> Fonte [UNIPINews 3 Settembre 2019](#)

<sup>18</sup> [Piano Triennale 2019-2021 e le azioni per la digitalizzazione della catena logistica](#)

<sup>19</sup> [Smart Landscape Platform](#)

<sup>20</sup> [10.2.1.2. Da “Smart community” a “Smart Landscape”](#)

<sup>21</sup> [10.2.1.1. Scenario europeo e nazionale](#)

<sup>22</sup> [Piano Strategico MISE](#)

<sup>23</sup> [Livorno](#)

<sup>24</sup> [Pisa](#)

<sup>25</sup> [Piombino](#)

<sup>26</sup> [Collesalveti](#)

<sup>27</sup> [Allegato al DPEF 2018](#)

**Interporto.** Riteniamo necessario SOLLECITARE l'intervento previsto **entro il 2020**<sup>28</sup> 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.

Sui finanziamenti si richiamano, solo per titoli, quelli : [europei](#), [nazionali](#), [digitalizzazione della logistica e ICT](#), mentre per quel che riguarda **investimenti pubblici in infrastrutture immateriali e digitali** è auspicabile che a finanziare i **Progetti di ricerca e sviluppo**, presenti nel **Protocollo di intesa**<sup>29</sup> 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." <sup>30</sup>

## **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**, come metafora del rallentamento globale, e **secular stagnation**, quale crescita economica trascurabile in una economia di mercato, 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.

**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**

Partendo dagli scenari che vedrebbero Livorno con il suo retroporto di Guasticce e la Toscana nel suo complesso fuori gara, 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 sta provando. La controprova consisterebbe nella presentazione di un dossier su **“Corridoi ed efficienza logistica dei territori** <sup>31</sup>” una prima indagine realizzata da **Contship e SIRM**, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

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'esportazione 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**.

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:

---

<sup>28</sup> [entro il 2020](#)

<sup>29</sup> [Protocollo di intesa](#)

<sup>30</sup> [Toscana Notizie](#): Costa toscana, Rossi: "Impegno e lavoro pagano." "

<sup>31</sup> [Corridoi ed efficienza logistica dei territori](#)

- 1) progetto **Darsena Europa ed il più complesso Piattaforma Europa**;
- 2) la **sottoscrizione dell'accordo** <sup>32</sup> per lo scavalco tra porto di Livorno e l'Interporto Vespucci di Guasticce;
- 3) la richiesta avanzata dal Presidente **Enrico Rossi** e dai Sindaci **Luca Salvetti** e **Francesco Ferrari** perché per le due aree siano dichiarate ' **Zone economiche speciali**' (Zes<sup>33</sup>)

Nelle proposte attuative del **Patto per lo sviluppo**, si trovano “ 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, <sup>34</sup> 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. Da aggiungere possibilmente il **lotto zero Chioma Maroccone**<sup>35</sup>, quale 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** <sup>36</sup>, nella **Sintesi della provincia di Livorno** <sup>37</sup> si segnala che “ A livello di singole filiere sono tre i risultati negativi , tra cui : **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](#) da parte di undici associazioni di categoria e dei sindacati Cgil-Cisl-Uil , da consegnare al mondo della politica un “pacchetto” di priorità irrinunciabili per la crescita economica della città e della provincia.

Punto fondamentale per la competitività 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 è 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 **priorità assolute** che chiedono risposta:

---

<sup>32</sup> [sottoscrizione dell'accordo](#)

<sup>33</sup> ['Zone economiche speciali'](#) (Zes)

<sup>34</sup> [LE PROPOSTE ATTUATIVE](#),

<sup>35</sup> [lotto zero Chioma Maroccone](#)

<sup>36</sup> **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)

<sup>37</sup> [Sintesi della provincia di Livorno](#)

la **realizzazione/completamento delle infrastrutture - portuali, viarie, ferroviarie**. Il documento indica la **Darsena Europa e il Corridoio tirrenico**.

sì alla **qualità 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 sì alla **competitività delle imprese**: che significa **sburocratizzazione**, impegno a semplificare, **utilizzo di fondi già stanziati ma non operativi**, ricorso celere a strumenti capaci di aumentare l'attrattività del nostro territorio: tra tutti il **riconoscimento di ZES/ZLS per l'area livornese**." Fonte [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**<sup>38</sup> , 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**

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 **maggiore cooperazione territoriale** tra i decisori pubblici."

Un indirizzo che ritroviamo nelle **Linee Guida**<sup>39</sup>, dove 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." Pertanto, " 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:**

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

---

<sup>38</sup> [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 \(DARSENA EUROPA E COLLEGAMENTI FERROVIARI\)](#) pag 45; Allegato 4 [LA DOMANDA PUBBLICA COME DRIVER DI INNOVAZIONE: GLI STRUMENTI DEL PCP E DEL PPI](#) pag. 51

<sup>38</sup> [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#)

<sup>39</sup> [Linee Guida](#)



lo scopo di ottimizzare le prestazioni del sistema logistico. Come segnalato nel **Protocollo intesa** <sup>40</sup> 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 AIDA e 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 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** <sup>41</sup>.

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 compito delle Autorità di sistema è impegnarsi con le industrie e con gli operatori portuali per influenzare ed assistere negli enormi cambiamenti in una fase storica dominata dalla volatilità <sup>42</sup>.

Ruolo declinato nelle **Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**, <sup>42</sup> 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** 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.

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**, prevedendo che, in

---

<sup>40</sup> [Protocollo intesa](#)

<sup>41</sup> [Regione Puglia](#)

<sup>42</sup> [Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale](#).

sede di **Conferenza Stato Regioni** , sia definito e approvato un **Accordo quadro nazionale per sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta 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, nasce sostanzialmente dall'esigenza di modernizzare l'assetto, la "governance" e le strategie infrastrutturali della portualità italiana. Non quindi la governance dei porti ma del **sistema logistico per contrastare la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di "differenziale di crescita"**

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.

Partendo da qui si può prevedere lo sbocco nel **Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità<sup>43</sup> (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** dove " il trasporto combinato è fattibile , **collegando il trasporto stradale, i treni, la navigazione interna e i collegamenti marittimi a corto raggio.**" (Sascha Treppte<sup>44</sup>) .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. Dove " **Il trasporto aereo di merci** può essere **un nuovo partner multimodale** per i porti, se convergono sinergie, integrandosi, tra : **PIATTAFORMA DI SVILUPPO ECONOMICO; AEROPORTO; CENTRO BUSINESS NEL CUORE DELL'AEROPORTO; PIATTAFORMA LOGISTICA ESSENZIALE PER LE AZIENDE; CENTRO INTERMODALE.** (Sam Quintelier<sup>45</sup>). Obbligatorio segnalare che in **Interporto Toscano A. Vespucci**, Guasticce, nasce la **piattaforma logistica digitale<sup>46</sup>** 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<sup>47</sup>**, presente nel **Piano Indirizzo Territoriale<sup>48</sup>** ( PIT).

Con **Interventi per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Toscana** , presenti tra i **Progetti Regionali 2016-2020<sup>49</sup>** Allegato A , Cap. 3.2 pag. 68, " per l'adeguamento delle vie navigabili (anche in funzione della

---

<sup>43</sup> [Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità](#)

<sup>44</sup> [Sascha Treppte](#)

<sup>45</sup> [Sam Quintelier](#)

<sup>46</sup> [piattaforma logistica digitale](#)

<sup>47</sup> [Master Plan dei Porti](#)

<sup>48</sup> [Piano Indirizzo Territoriale](#)

<sup>49</sup> [Progetti Regionali 2016-2020](#)



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** .

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** .<sup>50</sup>

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** <sup>51</sup> , che assegna , nel quadro delle specificità territoriali, ruoli e funzioni alle **AdSP**, dotandole di strumenti di rappresentanza che assegna , nel quadro delle specificità territoriali, ruoli e funzioni alle **AdSP**, dotandole di strumenti di rappresentanza quali il **Comitato di Gestione**<sup>82</sup>, l’ **Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** <sup>83</sup> ; le **Commissioni Consultive** <sup>84</sup>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**, 24 giugno, per il già 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

---

<sup>50</sup> [Colloquio con Gian Enzo Duci](#)

<sup>51</sup> [LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84](#)

che è tanta parte del sistema produttivo toscano.” Fonte Estratto Rassegna Stampa Assoport<sup>52</sup> 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 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**<sup>53</sup> 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 ?

Graie per l’attenzione.

Claudio Pucciani  
Vice Presidente

Livorno 6 Novembre 2019

---

<sup>52</sup> [Fonte Estratto Rassegna Stampa Assoport](#)

<sup>53</sup> [Fonte Por news](#)