



## **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2013/2015**

### **INDICE**

#### Premessa

#### **1. Gli scenari di sviluppo del porto di Livorno**

- 1.1. Stato dell'arte rispetto al 2010/2012
- 1.2. Previsione andamento traffici
- 1.3. Gli strumenti per affrontare la crisi
  - 1.3.1 Il Piano regolatore portuale
  - 1.3.2 La programmazione delle opere
  - 1.3.3 Infostrutture e servizi
  - 1.3.4 Il porto e la logistica
  - 1.3.5 il quadro delle regole e la loro applicazione

#### **2. Il Piano regolatore portuale**

- 2.1 I contenuti
- 2.2 Lo stato dell'arte ed il completamento delle procedure
- 2.3 Le fasi d'attuazione
  - 2.3.1 Le anticipazioni possibili

#### **3. Il Piano delle opere**

- 3.1 Lo stato dell'arte rispetto al POT 2012/2012
- 3.2 Il piano triennale 2013/2015

#### **4. Fondali, dragaggi e bonifiche**

- 4.1 Il quadro normativo di riferimento
- 4.2 Lo stato dell'arte rispetto al POT 2010/2012
- 4.3 Piano triennale 2013/2015

#### **5. L'innovazione per lo sviluppo: infostrutture e servizi**

- 5.1 La visione del Green Port Esteso™: risultati e prospettive
- 5.2 I risultati del Green Port Esteso nel periodo 2010/2012
- 5.3 Prospettive di sviluppo di servizi e innovazione nella visione del Green Port esteso: 2013/2015
- 5.4 Prospettive e progetti per lo sviluppo del TPCS: tracciabilità
- 5.5 Sistema di gestione ambientale
- 5.6 Security e Safety
- 5.7 Formazione
- 5.8 Sistema informativo portuale





**6. Il porto fuori dal porto: funzione portuale e integrazione territoriale per lo sviluppo**

- 6.1 Livorno porto Gateway: posizione competitiva, sviluppo per corridoi e *TEN-T policy*
- 6.2 Il porto di Livorno ed il sistema degli interporti
- 6.3 Agganciare gli interporti remoti rilevanti nella dimensione del TEN-T
- 6.3 Lo sviluppo del porto nella dimensione mediterranea ed internazionale
- 6.4 Tuscan Port Authorities

**7. Il quadro delle regole**

- 7.1 L'aggiornamento dei regolamenti
- 7.2 I piani d'impresa, fulcro delle attività portuali
- 7.3 La funzione ispettiva e sanzionatoria dell'Autorità portuale
- 7.4 I servizi tecnico-nautici

**8. Comunicazione e promozione**

- 8.1 Il sito web e il piano della comunicazione
- 8.2 Promozione e relazioni esterne
- 8.3 Il rapporto porto/città – Il Port Center

**9. La struttura**

- 9.1 Riorganizzazione e pianta organica
- 9.2 Effetti della *spending review*
- 9.3 Porto di Livorno 2000 srl
- 9.4 Il Nucleo di valutazione indipendente

## **PREMESSA**

Il Piano operativo triennale per il periodo 2013/2015, si caratterizza per comprendere il suo ambito temporale di applicazione nella responsabilità di un assetto istituzionale dell’Autorità portuale completamente rinnovato rispetto a quello che ha prodotto il POT precedente. Tra la metà e la fine del 2011 sono stati infatti nominati il nuovo Presidente ed il nuovo segretario generale, a marzo del 2012 si è insediato il nuovo Comitato portuale e a metà del 2012 è stato ricostituito il Collegio dei revisori dei conti. Questo significa che l’intero POT 2013/2015 è affidato alla responsabilità degli organi recentemente ricostituiti sia per quanto riguarda la fase di redazione sia per quelle della sua attuazione e della sua verifica, fermi restando gli eventuali aggiustamenti annuali in corso d’opera.

Questa circostanza, garantisce la genuinità e la stabilità delle azioni che verranno programmate, la coerenza degli atti con le linee politiche che li giustificano, e l’assunzione di responsabilità in caso di insuccesso.

Il triennio di validità del POT potrà essere segnato anche da eventi esterni alla responsabilità dell’Autorità portuale e di cui ovviamente andrà tenuto conto con necessari adeguamenti dinamici: la riforma della legge n.84 del 1994 che, se approvata, comporterà una rivisitazione del sistema delle autorizzazioni e delle concessioni; un’eventuale disciplina comunitaria sugli stessi temi, la concretizzazione di quella porzione di autonomia finanziaria rappresentata dall’attribuzione alle autorità portuali di una quota dell’1% dell’IVA prodotta dai traffici portuali.

Per questi motivi, il POT 2013/2015 prende corpo in un momento di snodo che, per cause interne ed esterne al porto di Livorno, può veramente orientarne lo sviluppo futuro ben al di là del triennio di validità.

Nel documento, la legge 28 gennaio 1994, n.84 e s.m.i., è a volte indicata come la “Legge”.

## **1. GLI SCENARI DI SVILUPPO DEL PORTO DI LIVORNO**

### **1.1 Stato dell’arte rispetto al 2010/2012**

L’analisi completa dello stato dell’arte rispetto ai contenuti del precedente POT non può essere effettuata in quanto la disponibilità dei dati statistici si ferma al primo semestre del 2012.

Una visione comunque sufficientemente valida per la comprensione dello stato dell’arte e dei possibili, futuri sviluppi in generale è fornita dall’analisi statistica del 2011, anno intermedio del precedente POT: a tale scopo si rimanda alla lettura del Rapporto Traffici inserito nella Relazione annuale dell’Autorità portuale per l’anno 2011.

Per quanto concerne i contenitori, in particolare, si ripropone lo studio già presentato e che fornisce indicazioni sulla consistenza di detto traffico e sulle sue prospettive future.

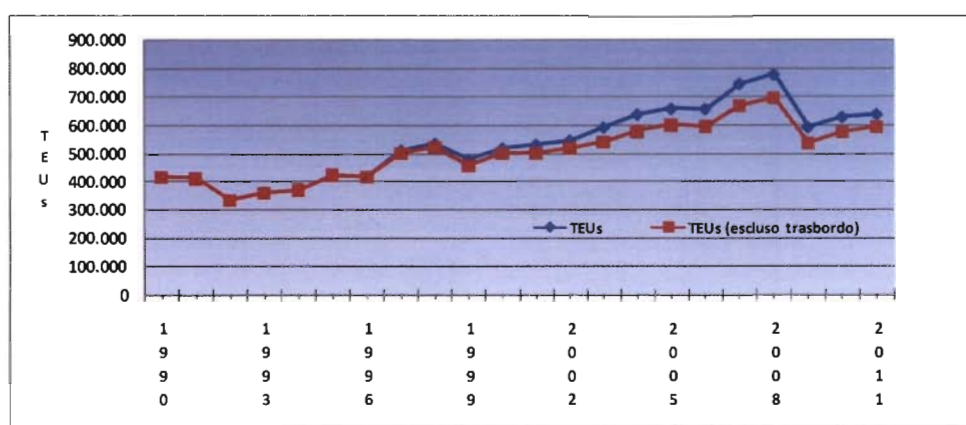




Per quanto concerne i contenitori, in particolare, si ripropone lo studio già presentato e che fornisce indicazioni sulla consistenza di detto traffico e sulle sue prospettive future.

### **Evoluzione del traffico contenitori nel porto di Livorno**

L'analisi del traffico contenitori del porto di Livorno degli ultimi venti anni rileva che la movimentazione dello scalo è passata da 416.371 TEUs del 1990 a 637.798 TEUs del 2011 pari ad una variazione percentuale positiva del 53,2% (+42,6% se si escludono i traffici di transhipment). Il grafico evidenzia che nel periodo in esame il trend espansivo del traffico contenitori ha raggiunto il suo apice nell'anno 2008 con 778.864 TEUs (695.920 TEUs con il trasbordo escluso), cui ha fatto seguito nel 2009 una significativa contrazione dei volumi (-24%) a causa della crisi del mercato mondiale dello shipping.



Nonostante la contenuta crescita registrata negli anni successivi al 2009 il comparto non sembra tuttavia riuscire ancora a riprendersi, tanto che i volumi del 2011 (637.798 TEUs) risultano ancora inferiori a quelli del 2004 (638.586 TEUs). Nel periodo fra il 1990 ed il 2011 il settore ha infatti registrato un modesto incremento medio annuo del 2,1% (3,5% fermandosi al 2008 anno del record storico).

**Tab n.1 – Porto di Livorno / Evoluzione del traffico contenitori 1990-2011**

Periodi	TEUs	TEUs (escluso trasbordo)
Variazione percentuale 1990-2011	<b>53,2%</b>	<b>42,6%</b>
Variazione percentuale 1990-2000	<b>24,7%</b>	<b>20,4%</b>
Variazione percentuale 2000-2010	<b>24,1%</b>	<b>15,3%</b>
Variazione percentuale 2000-2005	<b>26,8%</b>	<b>20,0%</b>
Variazione percentuale 2005-2010	<b>-4,6%</b>	<b>-3,9%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 1990-2011	<b>2,1%</b>	<b>1,7%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 1990-2000	<b>2,2%</b>	<b>1,9%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 2000-2010	<b>1,9%</b>	<b>1,4%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 2000-2005	<b>4,9%</b>	<b>3,7%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 2005-2010	<b>-0,9%</b>	<b>-0,8%</b>



Al periodo 2000-2005, dove è stato rilevato il tasso medio annuo più elevato (+4,9%) dell'intero periodo storico preso in esame, ha fatto seguito l'unico quinquennio dove è stato registrato un tasso medio annuo negativo (-0,9%) a causa della decisa battuta di arresto subita nel corso del 2009.

### **Il posizionamento del porto di Livorno**

Per una corretta interpretazione delle dinamiche registrate dal traffico contenitori del porto di Livorno è interessante confrontare quest'ultime con quelle degli altri porti che si affacciano sul Mediterraneo Occidentale. A tal proposito, le performance dello scalo di Livorno sono state comparate con i volumi movimentati dai porti spagnoli della costa est (Valencia, Barcellona, Tarragona, Alicante, Castellon e Cartagena), dai porti francesi mediterranei (Marsiglia-Fos e Sète) nonché con i porti italiani della costa occidentale (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Savona-Vado e, raggruppati in unica categoria, Civitavecchia, Palermo, Catania, Marina di Carrara, Piombino ed Augusta). Tra i porti italiani sono stati invece esclusi i porti di transhipment di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto date le dinamiche completamente differenti che li caratterizzano. La movimentazione contenitori dell'intera area, secondo i dati disponibili, è quasi triplicata nel periodo 1995-2010, passando da 4,523 milioni di TEUs del 1995 ai 12,428 milioni di TEUs del 2010 con un incremento medio annuo del 7%.

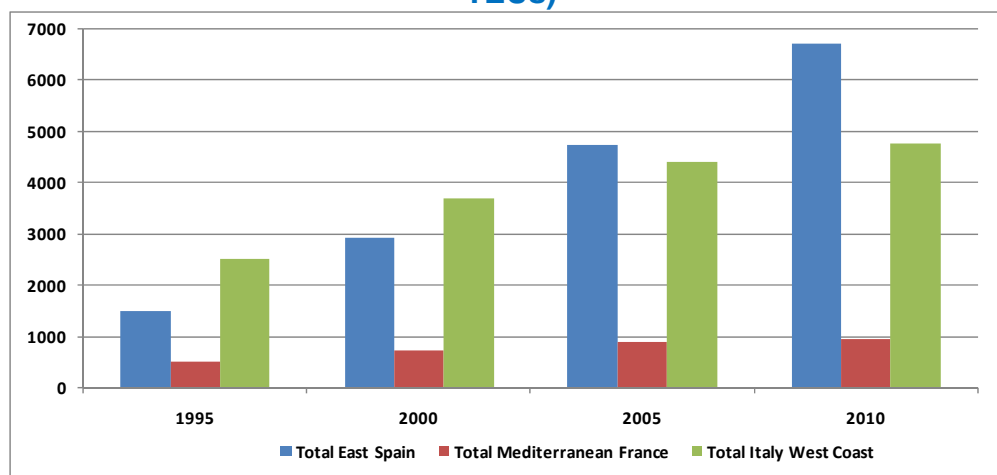
**Tab. n.2 – Evoluzione del traffico contenitori nel Mediterraneo Occidentale 1995-2010**

<b>Periodi</b>	<b>East Spain</b>	<b>Med France</b>	<b>Italy West Coast</b>	<b>Total area</b>
Traffico contenitori 1995 ('000 TEUs)	<b>1.504,3</b>	<b>506,4</b>	<b>2.512,5</b>	<b>4.523,2</b>
Traffico contenitori 2010 ('000 TEUs)	<b>6.709,1</b>	<b>959,9</b>	<b>4.759,0</b>	<b>12.428,0</b>
Variazione percentuale 1995-2010	<b>346,0%</b>	<b>89,6%</b>	<b>89,4%</b>	<b>174,8%</b>
Tasso di incremento medio annuo composto 1995-2010	<b>10,5%</b>	<b>4,4%</b>	<b>4,4%</b>	<b>7,0%</b>

Con la sola eccezione del 2009 il trend di crescita è stato continuo e stabile seppur con andamenti differenti tra le varie aree indagate. Il grafico sovraesposto evidenzia con estrema chiarezza la crescita molto più sostenuta conseguita dai porti spagnoli nel periodo 1995-2010 (incremento medio annuo del 10,5%) rispetto a quelli italiani e francesi che sono invece cresciuti entrambi ad un tasso medio annuo del 4,4 per cento.



**Graf. n.2 – Evoluzione del traffico contenitori 1990-2010 per aree ('000 TEUs)**



Da notare che in funzione dell'andamento descritto si è completamente modificata la ripartizione del traffico tra le varie aree. Nel 1995 la leadership del traffico contenitori dell'area era infatti detenuta dai porti italiani della costa occidentale con una quota del 55,5% passata adesso ai porti spagnoli dove si concentra il 54% del traffico totale (33,3% nel 1995). Per i porti italiani la quota percentuale del volume complessivo si è invece ridotta nel 2010 al 38,3%. Stessa sorte, seppur in misura più contenuta, per i porti francesi mediterranei la cui quota percentuale è calata dall'11,2% del 1995 al 7,7% del 2010.

Per una corretta interpretazione dei dati occorre tuttavia ricordare che lo sviluppo della portualità spagnola negli ultimi anni è stato dovuto in buona parte alla capacità di espandere la quota di transhipment anche per porti tradizionalmente di destinazione finale come Barcellona e Valencia. Nel 2010 lo scalo catalano aveva ad esempio un quota di transhipment del 32,8% mentre per Valencia corrispondeva addirittura al 51% dei volumi movimentati. Situazione completamente differente da quella dei porti italiani dove nel 2010 l'incidenza del trasbordo era dell'8% a Genova e Livorno e del 14,4% del porto di La Spezia.

**Tab. n.3 – Classifica porti Mediterraneo Occidentale 1995-2010**

Porti	1995		Porti	2010	
	Anno	'000 TEUs quota %		Anno	'000 TEUs quota %
La Spezia	965,5	21,3%	Valencia	4.206,9	33,9%
Barcellona	689,3	15,2%	Barcellona	1.931,0	15,5%
Valencia	671,8	14,9%	Genoa	1.758,9	14,2%
Genoa	615,2	13,6%	La Spezia	1.285,2	10,3%
Marseille-Fos	498,0	11,0%	Marseille-Fos	953,4	7,7%
Livorno	423,7	9,4%	Livorno	628,5	5,1%
Naples	234,8	5,2%	Naples	532,4	4,3%

La classifica dei primi sette porti dell'area per volumi movimentati mostra che tra il 1995 ed il 2010 i principali porti sono rimasti invariati tranne un avvicendamento nella prime posizioni. Hanno infatti modificato la propria posizione La Spezia (scesa dal



primo posto del 1995 al quarto del 2010) nonché Valencia e Genova che sono invece risalite, nel periodo osservato, rispettivamente dalla terza alla prima posizione per il porto spagnolo e dalla quarta alla terza per lo scalo ligure. Posizioni in classifica invariate tra il 1995 ed il 2010 invece per i porti di Barcellona, Marsiglia, Livorno e Napoli seppur abbiano ridotto la loro quota percentuale sul totale del traffico dell'area. Il porto di Livorno in questa speciale classifica si è posizionato al sesto posto sia nel 1995 che nel 2010 nonostante la sua quota percentuale sul totale dell'area si sia ridotta nel periodo 1995-2010 passando dal 9,4% al 5,1%. Da notare che i sette porti indicati in tabella raggruppano circa il 90% dei volumi dell'area oggetto di analisi sia nel 1995 che nel 2010.

### **Le prospettive**

In merito alla futura evoluzione del traffico contenitori non transshipment nel Mediterraneo Occidentale, secondo le previsioni della società Ocean Shipping Consultants, la domanda di contenitori dell'intera area si dovrebbe attestare nel 2020 tra 13,8 e 16,3 milioni di TEUs pari ad un incremento percentuale del 35-59 per cento a seconda dello scenario di sviluppo. Un'ulteriore crescita del 14,5-19 per cento è prevista fino al 2025.

**Tab. n.4 – Previsioni traffico containerizzato non transshipment 2020-2025**

Area	2010 m TEUs	2020 m TEUs	2025 m TEUs	Var. % 2010-2020	Var. % 2020-2025
<b>East Spain</b>					
Scenario base	3,74	5,31	6,28	42,0%	18,3%
Scenario ottimistico	3,74	5,53	6,65	47,9%	20,3%
Scenario crescita contenuta	3,74	4,9	5,72	31,0%	16,7%
<b>Med France</b>					
Scenario base	0,93	1,45	1,68	55,9%	15,9%
Scenario ottimistico	0,93	1,51	1,78	62,4%	17,9%
Scenario crescita contenuta	0,93	1,34	1,52	44,1%	13,4%
<b>Italy</b>					
Scenario base	5,54	8,63	10	55,8%	15,9%
Scenario ottimistico	5,54	9,25	10,96	67,0%	18,5%
Scenario crescita contenuta	5,54	7,58	8,59	36,8%	13,3%
<b>Total area</b>					
Scenario base	10,21	15,39	17,96	50,7%	16,7%
Scenario ottimistico	10,21	16,29	19,39	59,5%	19,0%
Scenario crescita contenuta	10,21	13,82	15,83	35,4%	14,5%

Secondo gli scenari descritti l'incremento medio annuo si dovrebbe così attestare tra il 3,1% ed il 4,8% nei prossimi dieci anni e tra il 2,8% ed il 3,5% per il periodo 2020-2025. Le attuali previsioni indicano perciò anche nel caso dello scenario di sviluppo più sostenuto tassi di incrementi medi annui ben al di sotto rispetto a quanto registrato negli ultimi quindici anni (*il tasso di incremento medio annuo del periodo 1995-2010 è stato del 7%*). Distinguendo tra le differenti aree possiamo infine notare che le aspettative migliori secondo i dati dell'OSC dovrebbero essere per i porti mediterranei francesi, seguiti da quelli italiani. Una crescita più contenuta è invece prevista per i porto spagnoli della costa est.



**Tab. n.5 – Previsioni traffico containerizzato non transshipment 2020-2025**

	Tasso di incremento medio annuo composto	
	2010-2020	2020-2025
<b>East Spain</b>		
Scenario base	3,6%	3,4%
Scenario ottimistico	4,0%	3,8%
Scenario crescita contenuta	2,7%	3,1%
<b>Med France</b>		
Scenario base	4,5%	3,0%
Scenario ottimistico	5,0%	3,3%
Scenario crescita contenuta	3,7%	2,6%
<b>Italy</b>		
Scenario base	4,5%	3,0%
Scenario ottimistico	5,3%	3,5%
Scenario crescita contenuta	3,2%	2,5%
<b>Total area</b>		
Scenario base	4,2%	3,1%
Scenario ottimistico	4,8%	3,5%
Scenario crescita contenuta	3,1%	2,8%

Per il porto di Livorno, nell'ipotesi in cui il traffico contenitori registrasse la medesima crescita prevista per i porti italiani, la movimentazione contenitori dello scalo si potrebbe attestare nel 2020 tra gli 860 mila ed 1,049 milioni di TEUs per poi raggiungere nel 2025 volumi compresi tra i 974,5 mila TEUs con lo scenario di crescita più basso ed 1,243 milioni di Teus nell'ipotesi più ottimistica.

**Tab. n.6 – Porto di Livorno - Previsioni traffico containerizzato non transshipment 2020-2025**

	'000 TEUs	
	2010-2020	2020-2025
<b>Livorno</b>		
Scenario base	979,1	1.134,5
Scenario ottimistico	1.049,4	1.243,4
Scenario crescita contenuta	859,9	974,5

Occorre tuttavia notare che le previsioni di crescita per i porti italiani risultano ben superiori ai tassi di incremento medi annui registrati dal porto di Livorno negli ultimi due decenni. Per il porto di Livorno, il tasso di incremento medio annuo è stato infatti del 2,23% per il periodo 1990-2000 e dell'1,93% per il periodo 2000-2010. Possiamo dunque affermare che i volumi sopra indicati per lo scalo di Livorno al 2020 e 2025 costituiscono una stima particolarmente positiva.

Una evoluzione completamente differente del traffico contenitori del porto di Livorno al 2020 ed al 2025 si può ottenere nel caso in cui si ipotizzi che i volumi dello scalo crescano anche in futuro al tasso di incremento medio annuo registrato negli ultimi due decenni (+2,1%). In questo caso, la movimentazione complessiva dello scalo raggiungerebbe soltanto 765,7 mila TEUs nel 2020 e 847,5 mila TEUs nel 2025, ben al di sotto dei valori precedentemente determinati secondo anche lo scenario caratterizzato dallo sviluppo più contenuto.





**Tab. n.7 – Porto di Livorno - Previsioni traffico containerizzato 2020-2025**

	'000 TEUs	
	2011-2020	2020-2025
<b>Livorno</b>		
Tasso di incremento medio annuo 1990-2011	765,7	847,5
Tasso di incremento medio annuo 2000-2005	978,4	1.241,0

Valori decisamente superiori ed in linea con le previsioni dell'OSC si ottengono solo se si ipotizza che la movimentazione contenitori del porto di Livorno cresca nei prossimi anni al tasso di incremento medio annuo del quinquennio 2000-2005 (+4,9%) che, nel periodo osservato, è risultato essere quello di massimo sviluppo del porto. In questo caso si ottengono infatti volumi prossimi ad un milione di TEUs nel 2020 e pari a 1,241 milioni di TEUs nel 2025.

Previsioni che sono tuttavia completamente differenti dall'andamento registrato dal porto nell'ultimo triennio. A differenza di altri porti concorrenti, il porto di Livorno non è stato ancora in grado di recuperare i livelli pre-crisi del 2008.

**Tab. n.8 – Evoluzione traffico containerizzato 2008-2011**

Porti	Anno	2008		2011		Var. % 2011-2008
		'000 TEUs	quota %	'000 TEUs	quota %	
Valencia		3.602,1	32,6%	4.327,4	38,4%	20,1%
Barcellona		2.569,5	23,2%	2.033,5	18,0%	-20,9%
Marsiglia		847,6	7,7%	944,7	8,4%	11,5%
Savona-Vado		252,8	2,3%	166,0	1,5%	-34,3%
Genova		1.766,6	16,0%	1.847,1	16,4%	4,6%
La Spezia		1.246,1	11,3%	1.325,0	11,7%	6,3%
<b>Livorno</b>		<b>778,8</b>	<b>7,0%</b>	<b>637,8</b>	<b>5,7%</b>	<b>-18,1%</b>
<b>Totale</b>		<b>11.063,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.281,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,0%</b>

Il confronto tra i dati relativi al traffico contenitori del triennio 2008-2011 dei porti italiani dell'Alto Tirreno e degli scali di Valencia, Barcellona e Marsiglia evidenzia che solo i porti di Livorno, Savona-Vado e Barcellona non sono stati in grado di recuperare i volumi persi nel 2009 per effetto della crisi economica. Per questi scali, rispetto ai numeri rilevati nel 2008, si registrano ancora perdite del 20,9% per Barcellona, del 34,3% per Savona-Vado e del 18,1% per il porto di Livorno. Da notare infine che a seguito dell'andamento descritto il porto di Livorno ha visto ulteriormente calare il proprio peso percentuale all'interno dell'area descritta dal 7% del 2008 al 5,7% del 2011.

Le previsioni di traffico illustrate non prendono infatti in considerazione i limiti infrastrutturali dei singoli scali che potrebbero portare a beneficiare dell'incremento di domanda prevista solo per alcuni porti a scapito di altri. In altre parole, non è detto che tutti i porti anche nel momento in cui le previsioni risultino realistiche, si sviluppino in ugual misura.

A tal fine, possiamo ricordare l'attuale rivoluzione in atto nel trasporto container che allo scopo di razionalizzare i servizi e ridurre i costi ha portato, dalla fine del 2011, i più grandi armatori a consolidarsi in 4 grandi gruppi per la gestione dei traffici marittimi tra



Asia ed Europa-Mediterraneo. I nuovi servizi di linea descritti saranno così a breve operati insieme mettendo in comune le navi ma mantenendo separati i vari armatori. All'accordo tra MSC e CMA-CGM per usare le medesime navi nelle rotte tra Asia ed Europa hanno fatto seguito la fusione dei consorzi New World Alliance (Apl, Mitsui OSK Lines, Hyundai Merchant Marine) e Grand Alliance (Hapag-Lloyd, Nyk, Oocl) nel nuovo soggetto G6 Alliance e l'annuncio della partnership tra il consorzio CKYH (Cosco, K Line, Yang Ming, Hanjin) ed Evergreen. Ciò comporterà inevitabilmente l'utilizzo di navi più grandi e la necessità di concentrare gli scali in pochi grandi porti con la conseguente riduzione del numero di porti di destinazione finale.

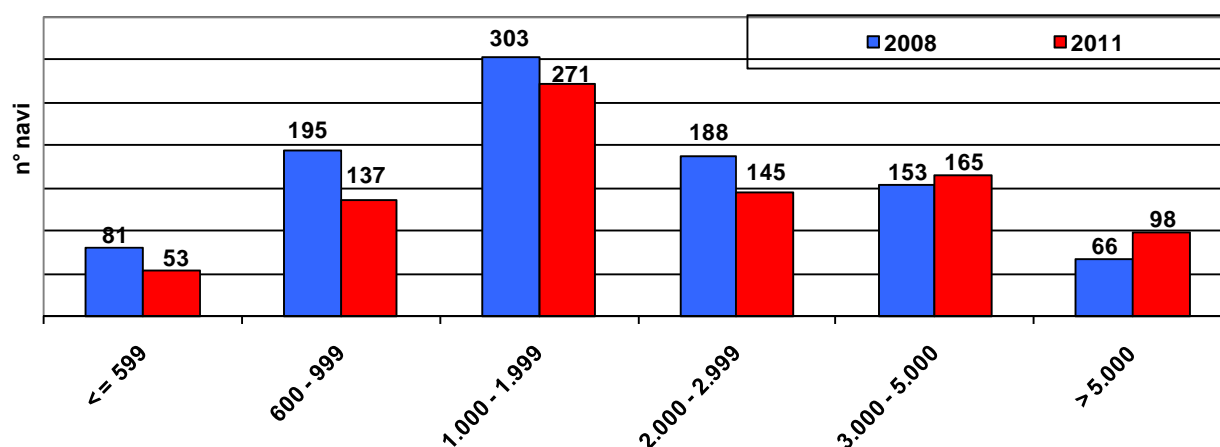
L'arrivo anche a Livorno di navi portacontainer sempre più grandi si evince anche dai dati disponibili relativi all'ultimo triennio del movimento navi.

**Tab. n.9 – Evoluzione delle navi full container nel porto di Livorno (Anno 2008-2011)**

	n° navi	Capacità totale navi (TEUs)	Capacità media per nave (TEUs)
2008	929	2.208.646	2.377
2011	869	2.153.951	2.479
Var. % 2011-2008	-6,46%	-2,48%	4,26%

La tabella sovraesposta evidenzia che nel periodo 2008-2011 la capacità delle navi si è ridotta meno velocemente della quantità delle stesse a conferma dell'utilizzo da parte dei grandi vettori di navi sempre più grandi per razionalizzare servizi e ridurre i costi. L'analisi della distribuzione delle navi full-container che hanno scalato il porto di Livorno nell'ultimo triennio (graf. n.3) per TEU capacity mostra inoltre che, rispetto al 2008, lo scorso anno sono diminuiti gli scali di tutte le navi con capacità inferiore ai 2.999 TEUs mentre viceversa sono risultate in aumento tutte quelle con capacità di carico superiore ai 3.000 TEUs. Sorprendente il numero delle navi full-container con capacità di carico superiore ai 5.000 TEUs che, in soli 3 anni, sono cresciute del 48 per cento.

**Graf. n.3 – Distribuzione navi full container per TEU capacity del porto di Livorno (n° navi)**





Sulla base dei dati relativi al primo semestre del 2012, tuttavia, è possibile realizzare proiezioni di carattere puramente indicativo circa l'andamento dei traffici per il 2012.

L'andamento generale dei traffici portuali, espresso in tonnellate, vede nel corso del periodo Gennaio-Giugno 2012 una flessione del 5,4% generata dal calo di tutte le tipologie di traffico fuorchè le rinfuse liquide (+12,7%).

Le merci in contenitore hanno infatti registrato una contrazione del 18,21%, quelle RO-RO del 4% e quelle in colli e numero del 19,28%

Nel periodo considerato il totale è ammontato a 13.994.617 tonnellate, contro i 14.792.660 del 2011; valutando l'andamento standard degli anni passati si può presumere che a fine 2012 il volume del traffico generale del porto di Livorno ammonterà a circa 28-29 milioni di tonnellate e comunque una cifra inferiore (*seppur di poco*) al 2011.

Ciò significa che la movimentazione del porto si assesta sui valori del 2006 (*escluso il 2009*) senza peraltro offrire segnali di particolare ripresa, considerato che la movimentazione negli anni trascorsi risultava essere di 33 milioni (2007), 34 milioni (2008), 30 milioni (2010).

Da ciò si evince che i postumi della crisi del 2009 non sono stati ancora superati anche se c'è motivo di ritenere che tali modeste *performances* non siano da attribuire solamente a detta crisi, considerato che altri porti hanno già ripreso e superato le posizioni pre- 2009.

Il settore dei contenitori ha fatto registrare nel primo semestre del 2012 279.264 teu compresi i trasbordi (-17,4%), un livello addirittura inferiore a quello del 2009.

Anche in questo caso, valutando l'andamento standard degli anni passati, si può ipotizzare per la fine del 2012 una movimentazione totale di 560.000 / 570.000 teus, una valore che, escludendo ancora il 2009 (*che fece comunque registrare 592.050 teu*) riporta agli anni 2002-2003.

Il primo semestre del 2012 fa inoltre registrare un forte calo del traffico passeggeri/traghetti (-21,6%).

## **1.2 Previsione andamento traffici**

Alcuni dati previsionali sono già stati illustrati nella relazione annuale 2011.

Il fatto che pressoché tutti i principali porti del Mediterraneo occidentale abbiano già abbondantemente recuperato, fin dal 2010, le posizioni pre-2009, se non addirittura superate, induce a ritenere che il porto di Livorno abbia difficoltà ad intercettare il volume dei traffici che transitano.

Se la crisi del 2009 ha in effetti duramente colpito le *performances* dei porti, il graduale ritorno dei traffici mediterranei a livelli tali da consentire ai porti stessi di aumentare le rispettive movimentazioni non ha avuto alcun effetto sul porto di Livorno che, anzi, mostra ulteriori segni di recessione.

In questa ottica risulta difficile fare previsioni sul futuro andamento dei traffici: se, pur in presenza di un generale aumento dei volumi, infatti, il porto perde terreno, sembra inevitabile individuare i motivi dell'attuale situazione in alcune criticità endogene, dal sistema infrastrutturale del porto, alla sua organizzazione, alla sua incapacità di sviluppare solide relazioni internazionali.



Vale la pena ricordare che nei confronti del Nordafrica, area generalmente riconosciuta come una delle più vitali per l'interscambio marittimo nazionale, a fronte dei 29.672.529 di tonnellate movimentate nel 2011 dal porto di Livorno, solo l'1,6% scarso riguardava quel settore geografico.

La crescita del porto di Livorno e lo sviluppo dei traffici non possono che passare attraverso una dotazione su vasta scala di infrastrutture e relazioni intermodali e di idonee iniziative per consentire al porto di accogliere le navi delle generazioni più avanzate, tutte azioni sulle quali l'Autorità portuale incentra il proprio programma per il triennio 2013-2015, per evitare che pensare di catturare una quota dei previsti aumenti dei traffici delle varie tipologie senza preventivamente adeguare il porto alle esigenze attuali, si riduca ad un mero esercizio accademico.

Obiettivo complementare è evitare che l'aumento riguardi solo in maniera "fisiologica" determinate tipologie di traffico, come ormai si verifica da tempo ma che, certo, rappresentano un vantaggio solo per chi detiene rendite di posizione.

### **1.3 Gli strumenti per affrontare la crisi**

L'Autorità portuale, nel triennio 2013/2015, concentrerà la propria azione su tutte le linee di attività di cui ha la responsabilità, responsabilità che intende esercitare nella piena condivisione di obiettivi e percorsi strumentali con le istituzioni, con le imprese e con le organizzazioni sindacali, ma che non potrà essere soggetta ad apodittici condizionamenti, a resistenze al cambiamento o alla strenua ricerca della concertazione come forma deteriore del confronto e del dibattito. In altre parole, una volta definiti dalla comunità portuale rappresentata nel Comitato portuale gli obiettivi strategici sintetizzati nel Piano regolatore portuale e nel presente Piano operativo triennale, le azioni conseguenti saranno assunte con la necessaria indipendenza di giudizio ed autorevolezza di azione, soprattutto per quello che riguarda il settore delle regole e della corrispondenza tra impegno imprenditoriale e disponibilità dei mezzi amministrativi.

Come detto, l'azione dell'Autorità portuale riguarderà tutte le sfere di competenza dell'ente con particolare riferimento ai seguenti ambiti, più dettagliatamente descritti nel prosieguo del documento:

**1.3.1 Piano regolatore portuale.** Il documento, dopo la fase di illustrazione alla comunità portuale, è stato pre-adottato dal comitato portuale onde poter disporre di un documento di riferimento su cui calibrare il prescritto rapporto per la Valutazione ambientale strategica. Definita tale fase, il PRP potrà essere formalmente adottato dal Comitato portuale e quindi proseguirà un percorso tecnico/amministrativo che, al di fuori della capacità di governo dei tempi da parte dell'Ente, comporterà l'acquisizione del parere tecnico da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'intesa del Comune di Livorno e, infine, l'approvazione da parte della Regione Toscana. Come detto, il governo dei tempi di queste fasi procedurali sfugge al potere di controllo dell'Autorità portuale, ma il lavoro già avviato in parallelo con i competenti uffici comunali e regionali può far ritenere che si perverrà alla formale approvazione del PRP (*e, quindi, alla sua entrata in vigore*), entro la fine del 2013.

**1.3.2 La programmazione delle opere.** Nella seduta del 13 novembre 2012, insieme al bilancio di previsione per l'anno 2013, il Comitato portuale ha approvato il piano triennale delle opere per il periodo coincidente con il presente POT. Si tratta di un Piano ambizioso, ma realistico, che prevede opere per un totale di oltre 157 milioni di euro, di



cui 74 milioni nel 2013, 45 milioni nel 2014 e 39 milioni nel 2015. Ovviamente, le cifre sono superiori alle attuali disponibilità finanziarie in quanto le previsioni tengono conto della media dei ribassi d'asta e delle economie che fisiologicamente accompagnano la concreta realizzazione di un'opera. Il livello di priorità assegnato a ciascun'opera garantisce comunque una programmazione mirata ad ottimizzare risorse e oddsfazione delle esigenze del porto. Tra gli interventi, meglio dettagliati più avanti, spiccano i tanto attesi dragaggi della Darsena Toscana, del lato nord del molo Italia e dell'imboccatura sud del porto e la realizzazione del micro tunnel per allargare il canale di accesso al porto commerciale. Si tratta degli interventi che tutti gli operatori portuali e le compagnie di navigazione interessate al porto di Livorno giudicano prioritari e condizione necessaria (*ma non sufficiente...*) ad attrarre nuovi traffici.

**1.3.3 *Infostrutture e servizi.*** Oltre all'*hardware*, rappresentato dalle opere di grande infrastrutturazione, la competitività di un porto si misura ormai anche sul *software*, ovvero sulla disponibilità di servizi amministrativi snelli e semplificati e da un livello di telematizzazione delle procedure che contribuisca ad abbattere i tempi portuali mantenendo i livelli di sicurezza e trasparenza delle operazioni commerciali. L'Autorità portuale di Livorno ha da tempo investito in tale settore, mettendo a disposizione degli operatori una rete telematica di primo livello e servizi, come il TPCS, condivisi con l'Agenzia delle Dogane ed altri soggetti istituzionali ed oggetto di esportazione anche presso altre realtà portuali. Di particolare rilievo, il lavoro già avviato dall'Autorità portuale e dall'Agenzia delle Dogane finalizzato alla riorganizzazione del circuito doganale, con il duplice obiettivo di garantire spazi e locali idonei all'esecuzione delle operazioni relative al traffico "*extra Schengen*" e di incorporare nel circuito l'Interporto Amerigo Vespucci per il lancio della c.d. "*banchina lunga*". Nel prossimo triennio, si intende proseguire su tale percorso con le azioni specificate nel capitolo 5.

**1.3.4 *Il porto e la logistica.*** Il ruolo dei porti come anello della catena logistica comporta che azioni significative debbano essere intraprese non solo all'interno della cinta portuale e guardando ai traffici che posso arrivare via mare, ma anche (*e oggi verrebbe da dire, soprattutto*), guardando verso terra. Le connessioni intermodali, le *partnership* con gli interporti, la connessione con i corridoi europei del programma TEN-T sono gli assi su cui concentrare azioni mirate che creino condizioni per cui il porto sia percepito come *gate* di entrata e di uscita per volumi di traffico gestiti da grandi operatori internazionali. E' il piano su cui ci si deve muovere se si vuol definitivamente fare del porto di Livorno un porto *gateway* che si rivolge ai mercati del nord-est italiano e del centro-nord Europa, anziché relegarlo al ruolo di porto poco più che regionale. I requisiti e le potenzialità, ci sono: gli ampi spazi retro portuali, la connessione con il Corridoio europeo 1, i rapporti allacciati con gli interporti di Bologna e Padova, la possibilità di creare società di logistica ex articolo 46 del decreto-legge "*salvaitalia*". Sta alla comunità portuale decidere se trasformare queste potenzialità in fatti concreti o meno. L'Autorità portuale si muoverà secondo le linee tracciate nel capitolo 6.

**1.3.5 *Il quadro delle regole e la loro applicazione.*** Già il POT 2010/2012 individuava nel rispetto delle regole relative all'organizzazione del lavoro uno degli elementi su cui fondare un recupero di autorevolezza dell'Ente e la creazione di un sistema di governo della normale e sana concorrenza tra imprese. L'Autorità portuale, nel 2012, ha avviato una serie di azioni di controllo e di sanzioni che si spera costituiscano sempre



l'eccezione, a fronte di una applicazione spontanea, da parte delle imprese, delle disposizioni normative e regolamentari. La circolare del luglio 2012 ed il “patto sul lavoro” sottoscritto il 17 ottobre 2012, costituiscono altri elementi fondamentali della struttura regolatoria delle attività portuali. Nel corso della vigenza del presente POT, ma auspicabilmente, già nel corso del 2013, si procederà alla revisione dei regolamenti relativi all'amministrazione dei beni demaniali e patrimoniali, alla determinazione dei canoni concessori, al rilascio delle autorizzazioni ex articolo 16 della legge n.84 del 1994, e dell'organizzazione e funzionamento del fornitore di lavoro temporaneo, con l'obiettivo di aggiornarli alle novità nel frattempo intervenute (*in particolare, se dovesse giungere a compimento la riforma della legge n.84 del 1994*), nell'ottica, da un lato, di semplificare le procedure, ma, dall'altro, di predisporre un sistema di controlli e di sanzioni tempestivo ed efficace.



## **2. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE**

### **2.1 I contenuti**

Il Comitato portuale, con delibera n.16 del 20 giugno 2012, ha avviato formalmente il procedimento per l'adozione del Piano regolatore del porto, approvando il documento preliminare del Rapporto ambientale da trasmettere ai soggetti competenti in materia ambientale ai sensi dell'articolo 23 della L.R. n.10 del 2010, ai fini del fondamentale e propedeutico passaggio relativo alla valutazione ambientale strategica.

Si tratta di un momento che non esagerato definire “storico” per il porto di Livorno, considerato che il Piano regolatore vigente risale al 1953 e che gli studi preliminari sono stati avviati circa dieci anni fa.

Con il nuovo Piano regolatore l'Autorità portuale si pone i seguenti obiettivi:

1. una riorganizzazione funzionale del porto attuale allo scopo di ottenere una sua maggiore efficienza e produttività;
2. un ampliamento a mare del porto, con la realizzazione di circa 5 km di nuove banchine, 2 milioni di m<sup>2</sup> di piazzali, con fondali a -16 mt ed una nuova imboccatura, in grado di accogliere le nuove grandi navi di progetto,
3. una valorizzazione delle aree retroportuali, rendendo più efficiente il loro collegamento con il porto, per sviluppare i servizi di logistica integrata alle merci,
4. ferrovie e strade adeguate alle esigenze di rapido instradamento delle merci verso i mercati di riferimento, rendendo efficiente il collegamento con il corridoio 1 delle reti TEN-T,
5. la riqualificazione delle aree portuali di interfaccia con la città per sviluppare il diporto e la crocieristica e nuovi servizi ad essi collegati realizzando:
  - a. il nuovo porto turistico nel porto Mediceo-Darsena Nuova, delocalizzando i circoli della nautica sociale nello specchio acqueo della Bellana,
  - b. l'ampliamento del porto passeggeri, includendovi le aree portuali delle calate Pisa, Orlando e Alto Fondale,
6. riorganizzare il sistema delle riparazioni navali per renderlo più compatibile dal punto di vista ambientale e potenziando contemporaneamente la filiera della produzione e riparazione delle navi da diporto, mantenendo comunque una concreta offerta di servizi per la riparazione navale di media grandezza.

Le scelte programmatiche e strategiche alla base del nuovo Piano regolatore portuale sono state dapprima condivise con la Regione Toscana, il Comune e la Provincia di Livorno, con la sottoscrizione in data 10 luglio 2008 dell'*Accordo ai sensi dell'articolo 15 della L. n.241/1990 per il P.R.P. del Porto di Livorno*, poi tradotte in una proposta che è stata quindi confrontata con la “comunità portuale”, con i soggetti sociali ed economici maggiormente rappresentativi e con le istituzioni prima di essere, come detto, ratificata dal Comitato portuale il 20 giugno 2012.

In primo luogo, la riorganizzazione funzionale del porto prevede, coerentemente con le linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali emanate dal Ministero



delle infrastrutture e dei trasporti, la suddivisione dell'ambito portuale in due sub-ambiti e rispettivamente:

- I. il **sub ambito porto-città**, relativo alle aree a più diretto contatto con la zona urbana, in particolare la città storica, dove sono previste funzioni portuali compatibili e spesso intrecciate con le funzioni urbane quali il diporto nautico, i traghetti e la crocieristica;
- II. il **sub ambito porto operativo**, relativo alle funzioni inerenti alla movimentazione delle merci.

Il **sub ambito porto città** è articolato a sua volta nelle funzioni seguenti:

- a. le aree per il Diporto Nautico cui sono assegnati gli specchi acquei del porto Mediceo e della Darsena Nuova, oltre alle aree a terra contermini, per la realizzazione del nuovo porto turistico e lo specchio acqueo della Bellana per la delocalizzazione della nautica sociale attualmente presente nei sopradetti specchi acquei;
- b. le aree per la cantieristica, ormai stabilmente riconvertita alla cantieristica da diporto con l'insediamento del gruppo Azimut-Benetti, e le aree per la riparazione navale, storicamente presenti in questa parte del porto, che dovranno essere ristrutturate, rendendole anche compatibili dal punto di vista ambientale, per implementare, da una parte, la filiera della riparazione delle navi da diporto e dall'altro per mantenere un segmento di riparazione navale di media grandezza;
- c. le aree per il porto passeggeri, da ampliare, rispetto alle attuali, includendo le calate Pisa, Orlando e Alto Fondale con le rispettive aree retrostanti al fine di potenziare le infrastrutture del porto crociere, attualmente in forte crescita, avendo ormai superato il milione di arrivi.

L'attuazione della suddetta destinazione funzionale richiederà le seguenti modifiche all'attuale assetto:

1. ridefinizione delle funzioni, riallocando il dimensionamento di S.l.p., del Piano Particolareggiato "S.T.U. Porta a Mare", approvato dal Consiglio Comunale di Livorno con delibera n. 169 del 14 ottobre 2003, sulla base delle istanze presentate dalla società Porta Medicea e dall'Autorità portuale, come riportato nel verbale redatto in data 19 novembre 2011 in occasione delle consultazioni degli operatori portuali sulla proposta di nuovo P.R.P.. Previa verifica del mantenimento delle condizioni di accessibilità tecnico-nautica per la fruibilità della Banchina 76, si procederà, inoltre, alla collocazione di due cassoni cellulari (*già nella disponibilità dell'Autorità portuale*), in testa alla Banchina 75, con la finalità, conformemente alle previsioni dell'Accordo di programma del 1° agosto 2007, di garantire aree ed ormeggi alla Guardia di Finanza ed alla Polizia di Stato, e di delocalizzare temporaneamente i natanti attualmente occupanti le aree interessate dal previsto Porto Turistico, in attesa della definitiva ricollocazione nell'approdo della Bellana;
2. sulla base dei risultati dello studio affidato a RINA, e con il conforto dei pareri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Agenzia del Demanio, destinazione del complesso Bacino grande in muratura/Bacino





- galleggiante all'allestimento delle navi da diporto ed alle funzioni della riparazione navale per unità di media dimensione, senza compromettere l'eventuale futuro ripristino del Bacino grande in muratura per le funzioni proprie di progetto;
3. realizzazione di ormeggi per la nautica nello specchio acqueo della Bellana finalizzati alla delocalizzazione dei circoli della nautica sociale attualmente collocati nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova;
  4. delocalizzazione delle funzioni commerciali attualmente presenti tra calata Pisa, calata Orlando e calata Alto Fondale e rispettivamente le attività ro-ro presso il nuovo terminal Autostrade del Mare, le attività rinfuse solide nelle aree retrostanti l'ultimo accosto della Sponda Est della Darsena Toscana e le attività prodotti forestali sulla sponda nord del Molo Italia.

Per quanto riguarda il **sub ambito porto operativo**, la riorganizzazione funzionale prevede l'articolazione del territorio portuale nelle seguenti aree e/o terminal operativi:

- a. *il porto dei prodotti forestali e della cellulosa*, cui vengono destinati tutto il Molo Italia e le aree retrostanti;
- b. *il porto delle autostrade del mare*, costituito dalla Darsena 1 e dalle aree dell'attuale terminal L.T.M., oltre che dalle aree del terminal Sintermar e dalle banchine del Canale industriale, dalla calata Bengasi alla banchina Sintermar compresa;
- c. *il porto multipurpose*, che comprende tutta la banchina della sponda est della Darsena Toscana e le aree retrostanti di Paduletta, Laviosa e delle Ferrovie dello Stato;
- d. *il porto industriale e dei depositi costieri*, presente sia nella parte terminale del Canale industriale che in darsena Ugione e nelle aree Styron;
- e. *il porto dei contenitori*, con l'attuale terminal TDT sulla sponda ovest della Darsena Toscana;
- f. *il porto petroli*, collocato su darsena petroli;

Con la costruzione della Piattaforma Europa si potranno realizzare un nuovo terminal contenitori nel terrapieno sud e un nuovo terminal delle autostrade del mare nel terrapieno nord, infine potrà essere delocalizzato nel nuovo avamposto il terminal petrolifero.

La realizzazione dei due nuovi terminal potrà permettere un nuovo assetto funzionale nel porto esistente favorendo i segmenti di traffico in maggiore espansione: multipurpose, cellulosa, etc.

## **2.2 Lo stato dell'arte e il completamento delle procedure**

Il periodo di validità del POT 2013/2015 si apre con la pendenza della procedura di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, i cui contributi serviranno alla stesura del Rapporto ambientale definitivo della Valutazione ambientale strategica da allegare alla proposta di P.R.P. che verrà formalmente adottata dal Comitato portuale ai sensi dell'articolo 5 della Legge.



La proposta di P.R.P. verrà completata contemporaneamente alla stesura del Rapporto Ambientale.

Sulla base di quanto definito dall'*Accordo ai sensi dell'articolo 15 della L. n.241/1990 per il P.R.P. del Porto di Livorno*, sottoscritto il 10 luglio 2008, il Comune di Livorno, parallelamente all'Autorità Portuale e ai fini dell'intesa ai sensi dell'articolo 5 della legge n.84/1994, ha già avviato le procedure per la variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico. Allo stato l'Amministrazione comunale ha già svolto le procedure preliminari per la V.A.S. ed è in fase di stesura del Rapporto Ambientale definitivo, in coordinamento con l'Autorità portuale che deve redigere il proprio Rapporto Ambientale, come raccomandato dal N.U.R.V., e sta redigendo le varianti agli strumenti di pianificazione sopra ricordate.

Prima dell'adozione dei rispettivi strumenti di pianificazione Comune e Autorità portuale, secondo quanto stabilito dell'accordo sopra ricordato e ai sensi dell'articolo 21 della L.R. n.1/2005, trasmetteranno la documentazione alla Regione e alla Provincia di Livorno per lo svolgimento della conferenza tecnica prevista dall'Accordo di pianificazione per l'approvazione rispettivamente delle varianti al Piano strutturale e al Regolamento urbanistico e del Piano regolatore portuale.

Definita questa complessa fase iniziale, il Piano regolatore portuale potrà essere presentato al Comitato portuale per la formale adozione, cui seguiranno gli ulteriori passaggi procedurali: trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione della prescritta valutazione tecnica, formale intesa del Comune di Livorno, approvazione finale da parte della Regione Toscana.

Il buon lavoro di coordinamento istituzionale che sta caratterizzando la fase iniziale della procedura, autorizza a prevedere che l'approvazione finale del Piano regolatore portuale potrebbe intervenire già nel corso del 2013. Se così fosse, al netto del lungo ed impegnativo lavoro preparatorio, il percorso formale del Piano sarebbe di circa un anno e mezzo, un vero e proprio record per i tempi storici che hanno caratterizzato i piani regolatori di altri porti.

## **2.3 Le fasi d'attuazione**

### ***a. Le fasi di attuazione della riorganizzazione funzionale del porto esistente***

La riorganizzazione funzionale proposta dal Piano regolatore portuale, potrà essere attuata solo procedendo a progressivi "incastri" tra diverse aree funzionali. Senza peccare di eccessivo ottimismo, è ragionevolmente prevedibile che quasi tutti gli interventi possano realizzarsi nel triennio 2013/2015.

**.1 - Per il sub ambito porto città** si prevedono tre aree funzionali: il *porto della nautica*, il *porto della cantieristica e della riparazione* e il *porto passeggeri*.

Il *porto della nautica* è stato definito con una pianificazione cooperante tra Autorità portuale - che ha adottato, con delibera del Comitato portuale n. 20 del 1° dicembre 2005, la variante al P.R.P. per il porto turistico nel porto Mediceo e Darsena Nuova, approvata in via definitiva dalla Regione Toscana con delibera di Consiglio Regionale n. 85 in data 23 novembre 2010 -, e il Comune che, con delibera n. 169



del 14 ottobre 2003 del Consiglio Comunale, ha approvato un Piano particolareggiato per la STU Porta a Mare che prevede la trasformazione delle aree private a terra a corona del porto Mediceo e della Darsena Nuova per realizzare i servizi per il porto turistico e la città.

Le modifiche al Piano particolareggiato STU Porta a Mare saranno definite a cura del Comune di Livorno.

Riguardo al *porto della cantieristica e della riparazione*, sulla scorta dello studio di mercato e d'impresa prodotto da RINA nel marzo 2012 e dopo la riunione in data 27 settembre 2012 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in cui tra l'altro, alla presenza del Comune di Livorno e della Regione Toscana, l'Agenzia del Demanio ha posto come unica condizione alla scelta della modalità di utilizzazione del bacino in muratura la circostanza che la struttura sia messa comunque a reddito, l'Autorità Portuale, ritiene di poter procedere alla predisposizione di una gara pubblica per l'affidamento in concessione del comparto bacini (*fisso e mobile*), destinandoli all'allestimento ed alle riparazioni delle navi da diporto e a riparazioni di navi passeggeri e mercantili comunque di media dimensione, anche alla luce della circostanza che, a seguito della relazione sul tema svolta dal Presidente nella seduta del Comitato portuale del 24 maggio 2012, non sono pervenute osservazioni in senso contrario.

L'ampliamento del *porto passeggeri* è in gran parte finalizzato al potenziamento del settore crocieristico che, arrivato nel 2012 a superare il milione di passeggeri, presenta numeri di assoluto valore per l'economia portuale, cittadina e territoriale. Sul piano operativo, l'ampliamento del porto passeggeri è funzione della realizzazione del *porto forestali* da una parte, del *porto multipurpose* e del *porto autostrade del mare* dall'altra; le azioni previste sono le seguenti:

- 1) destinazione a crociere del terminal ex Dole;
- 2) destinazione prioritaria alle crociere degli accosti 46 e 47 dell'Alto Fondale,
- 3) destinazione di tutto l'Alto Fondale alle crociere, delocalizzando la concessione CILP, dopo averne eseguito l'escavo, sul lato nord del Molo Italia e dopo aver realizzato un nuovo magazzino in zona MK equivalente a quello esistente,
- 4) delocalizzazione del terminal rinfuse solide T.C.O. dalla calata Orlando all'accosto 15E della sponda est della Darsena Toscana e sulle aree retrostanti ex Paduletta, in via di acquisizione da parte dell'Autorità portuale,
- 5) delocalizzazione nel *porto autostrade del mare* della concessione attualmente assentita ad UNICOOP Impresa su calata Pisa e aree retrostanti dedicate.

Successivamente alla delocalizzazione delle funzioni non più compatibili con il porto passeggeri, si procederà alla realizzazione di un suo assetto infrastrutturale ed operativo adeguato, realizzando una nuova stazione marittima, i terminal crociere operativi necessari, un collegamento (*stradale, ferroviario, vie d'acqua*) efficiente con la città e il territorio della Toscana nonché ad una riqualificazione



dell'interfaccia con la città, valorizzandone i beni culturali significativi, con lo scopo di attivare le migliori sinergie tra città e crocieristica.

Nella ristrutturazione del porto passeggeri è previsto naturalmente anche il riprofilamento delle banchine per adattarle alla funzione crociere, realizzando il *layout* previsto dal P.R.P. con la resecazione della calata Orlando, di parte della calata Carrara e con il riempimento di parte del bacino Firenze.

La proposta progettuale e d'investimento economico finanziario per la realizzazione e gestione del nuovo porto passeggeri sarà parte del capitolato per la cessione, al fine di portarle al di sotto del 50%, delle quote della Porto di Livorno 2000 di proprietà dell'Autorità portuale, come da obbligo di legge, anche al fine di stimolare interventi di *project financing*.

**.2 -Per il sub ambito porto operativo** si prevedono sei grandi aree funzionali: il *porto dei forestali*, il *porto dei contenitori*, il *porto delle autostrade del mare*, il *porto multipurpose*, il *porto industriale e dei depositi costieri*, il *porto dei prodotti petroliferi*.

La realizzazione del *porto dei forestali* passa attraverso la destinazione e l'affidamento in concessione di tutto il Molo Italia per questa funzione commerciale, l'incremento di aree coperte per far fronte alle delocalizzazioni di questa funzione dall'Alto Fondale, l'escavo del lato nord del Molo Italia, il miglioramento della viabilità interna del terminal oltreché dei suoi collegamenti ferroviari ed eventuale acquisizione di aree private.

All'interno della stessa area rimangono presenti in regime residuale attività diverse dalla funzione prevista, ma compatibili, quali la cementeria Sacci, il Silos granario del Tirreno, il centro di stoccaggio cementi di Atlas, i cantierini della riparazione navale e la base dei rimorchiatori portuali.

Peraltro, la stessa destinazione di tale ambito al traffico di prodotti forestali, in particolare cellulosa, deve ritenersi quale funzione prevalente, ferma restando la possibilità di operarvi traffici relativi ad altre categorie merceologiche, purché caratterizzate da analogie di trattamento e manipolazione e per le quali sia utilizzabile da parte dell'impresa portuale la medesima dotazione strumentale e purché le aree siano utilizzate per tempi tecnici congrui rispetto alle operazioni di imbarco e sbarco e non come deposito di lunga durata.

Il *porto dei contenitori* si è strutturato sulla sponda ovest della Darsena Toscana comprese le aree retrostanti. Il suo assetto rimarrà pressoché invariato sino alla realizzazione del terrapieno sud, destinato ai contenitori, quale prima fase della Piattaforma Europa, dopodiché potrebbe essere destinato in parte alla funzione secondaria multipurpose, prevista dal P.R.P..

Il *porto delle autostrade del mare* sarà strutturato partendo dall'inclusione degli attuali terminal LTM e Sintermar. Una volta terminati i lavori per recuperare la piena operatività della calata Bengasi e delle aree retrostanti (*presumibilmente, nella primavera del 2014*), attualmente non assegnate in concessione, l'intera area



sarà disponibile per accogliere anche i traffici ora allocati presso la calata Pisa e gli accosti 14 E/F/G.

Il **porto multipurpose**, previsto sulla sponda est della Darsena Toscana e sulle aree di Paduletta, Laviosa e Ferrovie dello Stato, verrà strutturato per accogliere i traffici dell'impresa Lorenzini, della CILP, del T.C.O. rinfuse solide nonché nuovi insediamenti attualmente all'esame dell'Autorità portuale.

La piena utilizzazione della sponda est della Darsena Toscana è, come detto condizionata da un lato dall'acquisizione di nuove aree da parte dell'Autorità portuale, dall'altro dalla ultimazione del IV lotto dei lavori di banchinamento prevista per l'autunno del 2013.

Il **porto industriale e dei depositi costieri**, che rimane invariato, è strutturato nelle aree industriali di Styron, ex Novaol, ex Carbochimica, Laviosa e Rhodia ed i depositi costieri DOC Neri, Costieri D'Alesio, Costiero Gas ed ENI in darsena Ugione.

All'interno di questo comparto portuale sono presenti anche le aree, con funzione diversa dalle suddette, del Reefer Terminal (*alimentari*), Grandi Molini Italiani nonché le aree residue del Terminal Leonardo da Vinci (*la cui destinazione non risulta ancora definita*) e l'accosto n. 33 con le aree retrostanti con funzione multipurpose.

Il **porto petroli** è strutturato nella darsena petroli di cui è prevista la delocalizzazione nell'ambito della Piattaforma Europa, a ridosso della parte terminal della nuova opera foranea, strutturata in darsena autonoma e direttamente accessibile dalla nuova imboccatura. La realizzazione di tale struttura è ovviamente rimandata alla realizzazione delle opere di ampliamento a mare previste nel P.R.P. e quindi si colloca ben al di là del periodo di validità del presente POT.

#### **b. Le fasi di attuazione della Piattaforma Europa**

La realizzazione della Piattaforma Europa è prevista in tre fasi ciascuna delle quali finalizzata alla realizzazione di settori da rendere immediatamente operativi.

La **prima fase** prevede la realizzazione del terrapieno sud da destinare a terminal contenitori.

La ragione della priorità di quest'opera risiede nell'esigenza di dotare il porto di Livorno di un nuovo terminal contenitori in grado di accogliere le nuove navi portacontainer già in esercizio nel Mediterraneo con lunghezza intorno ai 340 m, larghezza 40 m e pescaggio intorno a 13-14 m.

Nella prima fase si prevedono il mantenimento nella posizione attuale della darsena petroli, la realizzazione del terrapieno come da P.R.P. ma con soli tre accosti per grandi navi e la realizzazione di un'opera di protezione a nord coincidente con le opere foranee di P.R.P. ma senza la nuova imboccatura.

La **seconda fase** prevede di realizzare la nuova darsena petroli e di parte del terrapieno nord, con l'apertura della nuova imboccatura e la demolizione



dell'attuale terminal petrolifero e il completamento del terrapieno sud con i nuovi accosti sul suo lato sud.

La **terza fase** prevede infine il completamento del terrapieno nord da destinare ai traffici ro-ro e ro-pax.

Tutte e tre le fasi si collocano ovviamente al di là del triennio 2013/2015; basti pensare la costruzione della seconda vasca di colmata, che, insieme alla prima, costituisce il primo nucleo della Piattaforma, sarà terminata proprio nel 2015, dovrà poi essere riempita ed infine andranno attesi i tempi di consolidamento del riempimento. E' però importante focalizzare fin d'ora la descritta suddivisione in fasi operative e blocchi funzionali per dare credibilità al progetto anche al fine di attrarre fin d'ora ipotesi di finanziamenti pubblici e/o privati.

**2.3.1 Le anticipazioni possibili** E' di tutta evidenza che le prescrizioni del Piano regolatore portuale diventeranno cogenti solo a valle della definitiva approvazione regionale, auspicata, come detto, nel corso del 2013.

Nelle more l'Autorità portuale metterà in atto interventi idonei ad anticipare quelle parti del Piano unanimemente condivise e per le quali si auspica la responsabile collaborazione delle imprese coinvolte. Non è superfluo richiamare l'attenzione sulla circostanza che, ferme restando le dinamiche commerciali proprie di un'economia di mercato quale è quella portuale, una "*comunità portuale*" si riconosce quando alcune porzioni di interesse individuale vengono sacrificate in funzione del bene comune che, in molti casi, travalica quello del porto stesso per diventare il bene comune della città e addirittura di una fetta di territorio circostante.

Ciò nondimeno, l'Autorità portuale dispone senz'altro degli strumenti con i quali orientare le anticipazioni possibili, a partire dalla verifica dei piani d'impresa e dall'analisi di alcune pre-condizioni quali i livelli di traffico gestiti da ciascuna impresa in rapporto agli spazi detenuti, la capacità finanziaria, il livello degli investimenti effettuati e dell'occupazione assicurata, la regolarità nel pagamento dei canoni e delle prestazioni del fornitore di lavoro temporaneo.

Il tema di maggiore urgenza, anche alla luce di quanto emerge dal dibattito cittadino e dalle aspettative degli operatori, è quello di assicurare già per il 2013 un numero di accosti adeguato per il livello di traffico crocieristico da cui il porto di Livorno è interessato. Fatta questa premessa, le azioni che l'Autorità intraprenderà sono le seguenti:

- a. gli accosti 46 e 47, pur essendo in concessione alla CILP per il traffico di forestali, sono ormai da anni utilizzati prioritariamente per le crociere: vi attracca infatti il 32% delle navi da crociera che, in termini numerici ha significato, nel primo semestre 2012, 65 navi da crociera contro 8 navi mercantili. Ne discende che, fino alla delocalizzazione della concessione CILP sul lato nord del Molo Italia, con un apposito *addendum* all'atto concessorio verrà invertito, limitatamente agli accosti 46 e 47, l'ordine di priorità attualmente disciplinato dall'articolo 9 dell'atto medesimo: ad oggi, le navi da crociera possono attraccare subordinatamente alla disponibilità degli accosti per assenza di navi mercantili; la clausola sarà modificata nel senso che, dal 2013, agli accosti 46 e 47 saranno le navi da crociera ad avere



la priorità sulle navi mercantili. Peraltro, la precisa programmazione del traffico crocieristico (*è già disponibile il programma di arrivi per tutto il 2013*), consente di minimizzare le ricadute anche sui tempi del traffico mercantile che possono, di conseguenza, essere agevolmente concordati tra terminalista e cliente.

- b. analogamente, sarà inserita nella concessione assentita alla Scotto spa sul lato sud del Molo Italia una clausola che riconosca la possibilità di accosto al traffico crocieristico, anche qui ottimizzando la disponibilità dei dati di programmazione fin d'ora disponibili.
- c. l'inversione dell'ordine di priorità agli accosti 46 e 47 e la possibilità di far accostare crociere anche al lato sud del Molo Italia subordinatamente al traffico mercantile, potrebbe comportare, occasionalmente, l'insufficienza dei residui accosti 43, 44 e 45 per il traffico forestali della CILP o l'insufficienza del lato sud Molo Italia per Scotto spa. In questo caso, fino alla disponibilità del lato nord del Molo Italia (*prevista per la primavera 2014*), potrà essere eccezionalmente consentito alla CILP di operare in via temporanea (*con propri uomini e mezzi, eventualmente integrati dal fornitore di lavoro temporaneo*), sulla porzione di radice del lato sud del Molo Italia. Poiché tale porzione è oggetto di domanda di concessione da parte della Scotto spa, nel caso di assentimento potrà essere eccezionalmente consentita in via di reciprocità ed in circostanze occasionali, la seguente configurazione (*c.d. "clausola di salvaguardia"*): le navi sotto contratto CILP che dovessero necessariamente attraccare al lato sud del Molo Italia potranno essere operate da Scotto spa per conto di CILP ad una tariffa che copra il puro costo; reciprocamente, le navi sotto contratto della Scotto spa che dovessero necessariamente attraccare agli accosti 43, 44 e 45 potranno essere operate da CILP per conto di Scotto spa ad una tariffa che copra il puro costo.
- d. sia quando la Porto di Livorno 2000 si trovasse ad operare su aree in concessione ad altri, sia quando dovessero realizzarsi le condizioni di reciprocità per cui CILP dovesse operare su banchine in concessione a Scotto e viceversa, il soggetto concessionario avrà diritto ad un rimborso pari ad una frazione di canone di concessione parametrata sullo spazio occupato e sul tempo di occupazione, aumentata di una percentuale che sarà definita nell'emanando nuovo Regolamento sui canoni concessori e che tenga conto del disagio tecnico-operativo arrecato.
- e. la concessione della società TAF per l'utilizzazione dell'ex magazzino Dole è scaduta il 31 dicembre 2011 e ne è stata consentita la temporanea utilizzazione fino al 31 dicembre 2012, al fine dell'effettuazione di interventi infrastrutturali sul magazzino TAF Nord da parte del concessionario. A partire dal 1° gennaio 2013, quindi, il magazzino potrà essere trasformato in un terminal operativo da mettere a disposizione del traffico crocieristico, auspicabilmente in tempo già per la stagione crocieristica 2013..

Per quanto riguarda il *porto multipurpose*, come detto bisogna tenere conto del fatto che alcune aree non sono ad oggi nella disponibilità dell'Autorità portuale, che i



lavori del IV lotto del banchinamento della sponda est termineranno nell'autunno del 2013 e che andrà dragato tutto il fondale della Darsena Toscana. Terminati i lavori si potrà procedere a:

- a. destinare le aree retrostanti l'accosto 15D ai traffici prospettati dalle iniziative all'esame dell'Autorità portuale e alle quali sarà garantito l'accosto preferenziale;
- b. destinare l'accosto 15E al traffico rinfuse solide, per la delocalizzazione del Terminal, la cui concessione nel frattempo, su richiesta della società TCO, potrà essere rinnovata alla calata Orlando.

Per quanto riguarda il *porto delle autostrade del mare*, già nel 2013 sarà indispensabile ricomprendervi il traffico oggi allocato presso gli accosti 14 E/F/G ed aree retrostanti, in quanto:

- a. è necessario individuare strutture atte all'accoglienza dei numerosi passeggeri che il traffico comporta;
- b. è indispensabile garantire alle amministrazioni coinvolte, spazi e locali idonei all'esecuzione delle operazioni relative al traffico "*extra Schengen*".

Tale obiettivo può essere perseguito puntando sul responsabile coinvolgimento degli operatori già oggi allocati nel settore di porto destinato al traffico ro-ro e ro-ro/pax, oppure, come già detto, pervenendo all'assegnazione d'ufficio di spazi coerenti con i livelli di traffico propri di ciascuna impresa, nell'attesa che la programmata delocalizzazione dei traffici di merci pericolose consenta di utilizzare il canale industriale anche per traffico passeggeri.





### **3. IL PIANO DELLE OPERE**

#### **3.1 Lo stato dell'arte rispetto al POT 2010/2012.**

Buona parte delle opere previste nel POT 2010/2012 sono state avviate ed alcune anche concluse. Basterà qui ricordare che nel corso del 2012 sono terminati i lavori di dragaggio che hanno consentito di portare a -13 il lato sud del Molo Italia nonché il livellamento del bacino di evoluzione. E' stata poi effettuata la caratterizzazione della Darsena Toscana, propedeutica al dragaggio, previsto per il 2013.

Sono stati aperti i due principali cantieri attuali del porto: il IV lotto del banchinamento della sponda est, il cui termine è previsto per l'autunno 2013, e la realizzazione della seconda vasca, la cui fine lavori è programmata per la primavera 2015.

Sono stati anche affidati i lavori di caratterizzazione del lato nord del Molo Italia, della prima fase del dragaggio dell'imboccatura sud e della straordinaria manutenzione dell'accosto 54. E' stata inoltre bandita la gara per la realizzazione del cunicolo per le tubazioni propedeutico ai lavori dell'impianto ferroviario nel terminal Darsena Toscana, gara per la quale sono pervenute circa 200 offerte e che quindi sarà verosimilmente affidata all'inizio del 2013.

Né vanno trascurati i due interventi che hanno portato alla realizzazione della cabina elettrica presso il molo sud della Darsena Morosini e del relativo impianto a media tensione, di modesto impatto infrastrutturale ed economico, ma di rilevante valore strategico in quanto completano l'assetto di quella importante struttura produttiva del porto di Livorno rappresentata dal cantiere Azimut-Benetti.

#### **3.2 Il piano triennale 2013/2015**

Il bilancio di previsione 2013 è stato presentato nello stesso clima di crisi congiunturale internazionale, nazionale e locale che ha caratterizzato gli ultimi anni e che, purtroppo, non ha esaurito i suoi effetti, condizionando ancora pesantemente le prospettive di piena ripresa dell'economia nazionale, compresa quella marittimo-portuale.

Tale fase emergenziale continua ad essere affrontata con politiche che, mirando in maniera preponderante al contenimento della spesa pubblica, comportano anche la riduzione dei finanziamenti statali per la realizzazione di infrastrutture, in particolare quelle portuali, che pure avrebbero un effetto volano non limitato soltanto alla fase della loro realizzazione, ma anche in quanto strumentali all'efficientamento della catena logistica, settore a sua volta motore di sviluppo economico.

Ciò nondimeno, l'Autorità portuale non rinuncerà alla propria politica di ammodernamento infrastrutturale e concentrerà le risorse disponibili (*proprie ed acquisite*) sugli interventi strategicamente più funzionali ma anche concretamente più realizzabili.

Il piano triennale delle opere, approvato dal Comitato portuale il 13 novembre 2012, congiuntamente al bilancio di previsione per il 2013, rappresenta peraltro l'attuazione di una prima parte della componente infrastrutturale del nuovo Piano regolatore portuale, il cui iter approvativo, come detto, dovrebbe concludersi proprio nel corso dell'esercizio 2013 e si concentra su interventi estremamente funzionali al miglioramento dell'accessibilità e dell'operatività del porto. Di seguito vengono



sommariamente descritte le opere principali, rimandando per il dettaglio alle schede in allegato:

**3.2.1 Realizzazione del micro tunnel nel canale d'accesso.** L'intervento, destinato ad ospitare le tubazioni di proprietà dell'ENI che collegano la Darsena Petroli con la raffineria, pure non complesso dal punto di vista ingegneristico e realizzativo, è vitale per consentire l'accesso al porto commerciale delle navi che ormai scalano abitualmente i porti del Mediterraneo in quanto, nell'attuale collocazione, dette tubazioni impediscono di procedere al completamento del banchinamento della calata del Marzocco e al successivo dragaggio. Il progetto definitivo già approvato dal CTA, è ormai vicino all'approvazione anche del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, cui è stato sottoposto fin dal settembre 2011, e la relativa gara assumerà evidentemente un livello di priorità massimo. Per la sua realizzazione è previsto un importo base di 7 milioni di euro, interamente già finanziati.

**3.2.2 Costruzione di un magazzino nella zona MK.** Tale intervento è funzionale e compensativo alla delocalizzazione del terminal CILP dall'Alto fondale. E' previsto un importo a base di gara di 5 milioni di euro per l'avvio delle procedure all'inizio del 2013.

**3.2.3 Consolidamento della banchina del pontile 12 e dell'accosto 13.** Si tratta di due distinti interventi finalizzati anche alla razionalizzazione della movimentazione di prodotti petroliferi e previsti uno nel 2013 e l'altro nel 2014.

**3.2.4 Riprofilamento della banchina del canale di accesso.** Tale intervento, collocato nella zona della Torre del Marzocco, è complementare alla realizzazione del micro-tunnel e funzionale, come tale opera, a consentire l'accesso al porto a navi che altrimenti non potrebbero scalare il nostro porto. La realizzazione dell'intervento è collocata nel biennio 2014/2015.

**3.2.5 Consolidamento prima vasca di colmata.** L'intervento, temporalmente collocato nel 2015, è propedeutico alla trasformazione delle vasche nel primo lotto della Piattaforma Europa.

**3.2.6 Interventi nel sub-ambito "porto-città".** Numerosi sono gli interventi previsti nel triennio finalizzati al definitivo assetto della porzione di porto più prossima all'ambito urbano e quindi di più immediata fruizione per i turisti e per la cittadinanza, anche quella non direttamente coinvolta nelle dinamiche dell'economia portuale. Spiccano in particolare, il primo lotto del canale navigabile tra la Darsena Nuova e la Bellana, il consolidamento e la riqualificazione di tratti di banchina del porto Mediceo e la realizzazione di una nuova banchina nel lato sud del Molo Mediceo, gli interventi di manutenzione e recupero del Forte della bocca, gli interventi finalizzati all'allestimento del Port Center, la struttura cui l'Autorità portuale vuole affidare il ruolo di vera e propria cerniera tra porto e città e meglio descritta nel capitolo 8.



#### **4. FONDALI, DRAGAGGI E BONIFICHE**

##### **4.1 Quadro normativo di riferimento**

L'estrema frammentazione ed episodicità della normativa sui dragaggi, specie per quanto attiene ai profili ambientali, nonché la farraginosità delle procedure tecniche ed amministrative, costituiscono i limiti più evidenti per rispondere con speditezza ed efficacia alle esigenze di adeguamento dei fondali portuali generate dall'entrata in servizio di navi mercantili con dimensioni e pescaggio di gran lunga superiori e quelle tradizionali.

Attualmente la materia dei dragaggi portuali è disciplinata dall'articolo 48 del decreto-legge che reca "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 gennaio 2012, che ha introdotto l'articolo 5-bis della legge n.84 del 1994 e dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 7 novembre 2008.

Il completamento del quadro normativo avverrà peraltro solo con l'emanazione, da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Regolamento attuativo previsto dal comma 5 del citato articolo 48 e che dovrà fissare i criteri per la caratterizzazione dei sedimenti marini e per la loro destinazione a mare, in vasca di colmata, a ripascimento di spiagge o a terra.

##### **4.2 Lo stato di attuazione del POT 2010/2012**

Nel POT 2010/2012 si prevedeva di completare le seguenti attività:

- Dragaggio della Darsena Morosini – lato SUD in modo da consentire l'ingresso e l'ormeggio di mega yacht fino a 70 m di lunghezza;
- Dragaggio del Molo Italia lato Sud a – 13 m (l.m.m.) a partire dall'attuale profondità di -10 m (l.m.m.) allo scopo di utilizzare completamente la banchina corrispondente;
- Allargamento dell'imboccatura Sud del porto al fine di agevolare le operazioni di ingresso e uscita delle navi dal porto;
- Dragaggio dell'accosto 75 a – 9,20 m (l.m.m.) per la lunghezza di 300 m per poter accogliere navi da crociera con lunghezza fino a 250 m e pescaggio fino a 8,50 m;
- Resecuzione della banchina del Marzocco in prossimità dell'omonima Torre e approfondimento dei fondali antistanti a – 13 m (l.m.m.) allo scopo di allargare il passaggio per le navi di maggiori dimensioni fino a 100 m.

Sono stati definitivamente completati il dragaggio della Darsena Morosini e quello dell'area antistante il lato sud del Molo Italia.

E' stato consegnato il lavoro di dragaggio dell'imboccatura Sud del porto nell'ambito del quale verrà effettuato anche l'intervento riguardante l'area limitrofa antistante l'accosto 75.



### **4.3 I programmi di dragaggio nel periodo 2013/2015**

Il piano triennale delle opere approvato dal Comitato portuale nella seduta del 13 novembre 2012, prevede quattro importanti interventi, tre dei quali potranno essere avviati già nel 2013.

#### **4.3.1 Ripristino della funzionalità dello scolmatore d'Arno**

Lo scolmatore del fiume Arno ha una funzionalità estremamente ridotta per effetto dell'interramento della foce. Tale condizione provoca danni notevoli per il porto di Livorno in quanto il canale scolmatore è collegato con la Darsena Toscana in corrispondenza dello sbocco in ambito portuale del Canale dei Navicelli che collega la Darsena Pisana con il mare e, a causa dell'occlusione dello sbocco a mare, la maggior parte del flusso dello scolmatore, specialmente in occasione delle piene autunnali, viene deviato dentro il porto.

Allo scopo quindi di eliminare tale problematica, l'Autorità portuale ha assunto, nelle more della realizzazione della foce armata del canale da parte della Provincia di Pisa, l'impegno di dragare la foce.

Tale intervento, che prevede la rimozione di circa 100.000 m<sup>3</sup>, è in corso di realizzazione e verrà completato nel corso del 2013 dopo una prima fase, effettuata nel 2011 che è avvenuta, previa autorizzazione della Provincia di Pisa, con collocazione del relativo materiale a ripascimento della spiaggia del Calambrone.

Contemporaneamente, a seguito dell'accordo sottoscritto nel luglio 2012 con i vari Enti interessati per una gestione condivisa delle Porte Vinciane, verrà effettuata la manutenzione delle aree antistanti le porte stesse allo scopo di conservarne la piena efficienza e mantenerle normalmente chiuse.

#### **4.3.2 Ripristino dei fondali della Darsena Toscana**

Per effetto dell'apporto di materiale che proviene dallo scolmatore dell'Arno tramite il collegamento del Canale dei Navicelli i fondali della Darsena Toscana, inizialmente a -13 m sono in parte da ripristinare.

La quantità di materiale da dragare per ripristinare i fondali della Darsena Toscana a quota -13m è stimabile in 400.000 m<sup>3</sup>. L'intervento, unitamente al precedente, riveste carattere di rilevanza strategica per il porto di Livorno, per consentire il mantenimento degli attuali traffici destinati ai terminal della Darsena Toscana. Nel corso del 2012 si è proceduto alla caratterizzazione dei fondali, per cui nel 2013 sono previsti l'approvazione ministeriale del progetto e la messa a gara del lavoro.

#### **4.3.3 Dragaggio dell'area antistante il lato Nord del Molo Italia**

Nel corso del 2012 è stata effettuata la caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti la sponda Nord del Molo Italia. E' in corso la redazione del relativo progetto che verrà inoltrato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e successivamente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione. In tale progetto si prevede di utilizzare l'area della prima vasca di colmata già utilizzata



come deposito temporaneo dei materiali nelle more della realizzazione della seconda vasca il cui completamento avverrà entro la fine del 2014.

#### **4.3.4 Completamento dell'allargamento dell'imboccatura Sud del porto**

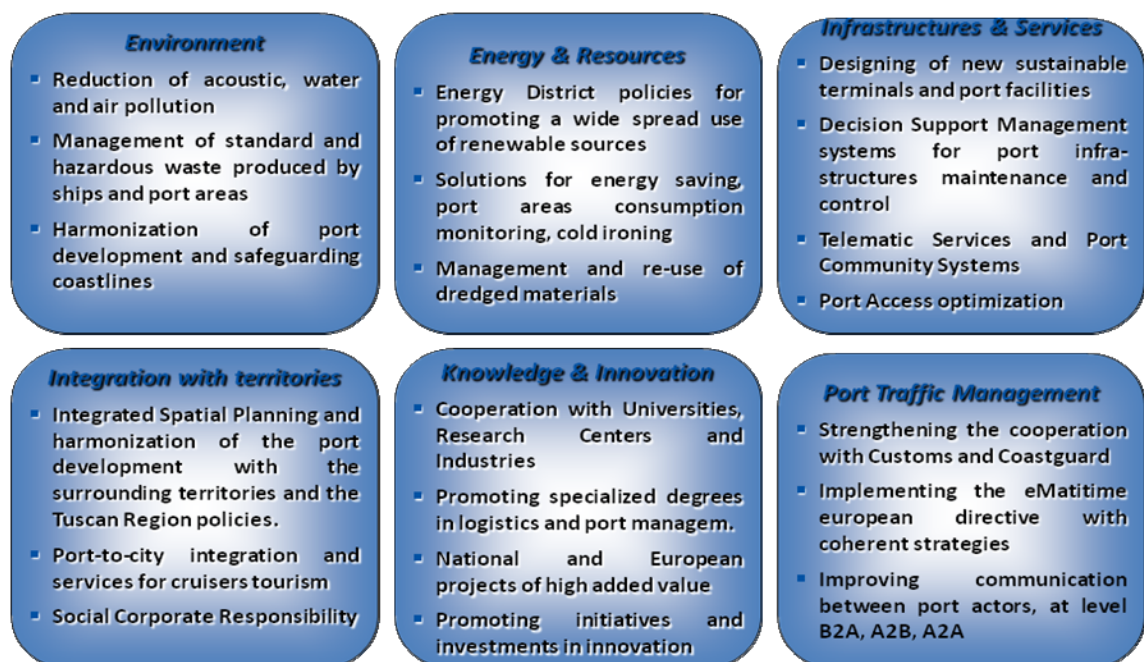
A completamento avvenuto della seconda vasca di colmata è prevista l'effettuazione del dragaggio per l'allargamento dell'imboccatura Sud del porto con asportazione dei circa 40.000 m<sup>3</sup> di materiali allo scopo di favorire l'ingresso di navi di dimensioni superiori a quelle attuali.



## 5. L'INNOVAZIONE PER LO SVILUPPO: INFOSTRUTTURE E SERVIZI

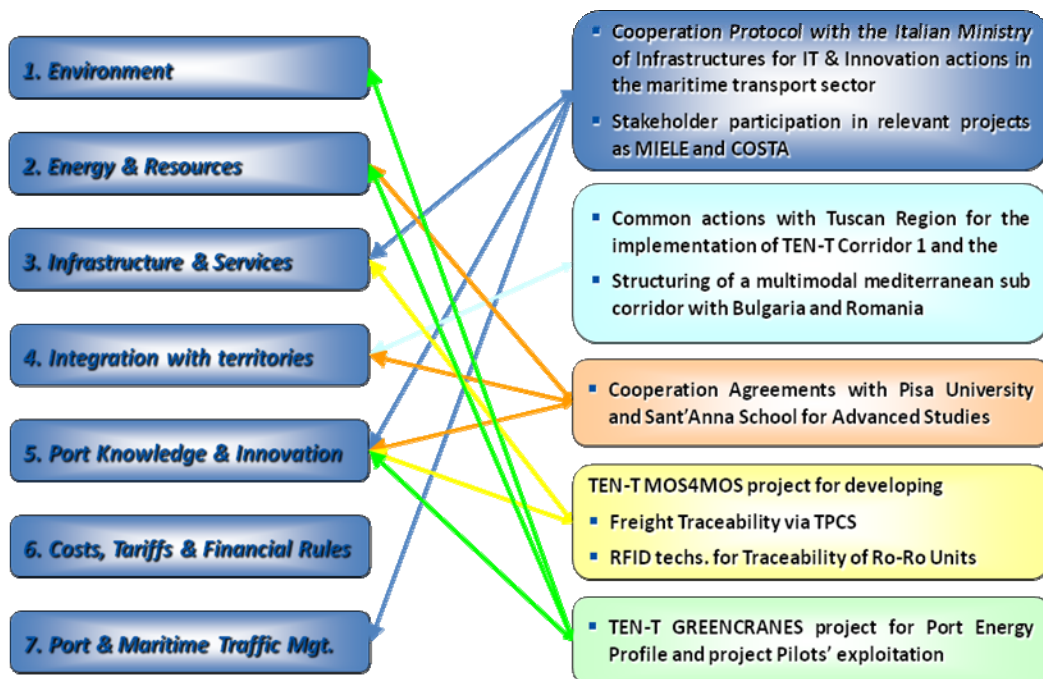
### 5.1 La visione del “Green Port Esteso”<sup>TM</sup>: risultati e prospettive.

Il concetto di “Green Port Esteso”, lanciato con il POT 2010/2012, va inteso non come uno specifico progetto, ma come una visione, un *framework* generale di riferimento per una programmazione coerente degli obiettivi strategici del porto che si realizzano attraverso una pluralità azioni e progetti strategici. Il paradigma di sviluppo portuale proposto dal “Green Port Esteso” si realizza con il rafforzamento della competitività in termini di sostenibilità, qualità ed efficienza, in un modello a matrice in cui il raggiungimento degli obiettivi è verificato e monitorato attraverso indicatori specifici per ogni attività.



Le azioni sono state sviluppate attraverso progetti europei programmati, candidati e gestiti dall’Autorità portuale attraverso una struttura amministrativa dedicata (Ufficio Progetti strategici e Comunitari). Nel periodo 2010/2012 i progetti hanno consentito di attingere a risorse europee (*TEN-T, VII Framework Programme, MED, ENPI*) e nazionali (*ITALMED*) per finanziare le attività ad alto contenuto innovativo e tecnologico e di sviluppo internazionale.

Le relazioni tra obiettivi e progetti nel periodo 2010/2012 possono essere così rappresentata graficamente:



## 5.2 I risultati del “Green Port Esteso” nel periodo 2010/2012.

Nel periodo 2010/2012 le azioni ed i progetti realizzati sono riferibili in particolare, ma non solo, all’area 3 “Infrastrutture e Servizi” e 5 “Knowledge & Innovation”.

**5.2.1 Infrastrutture e servizi (area 3).** Nel periodo 2010/2012 è stato costruito e lanciato il “Tuscan Port Community System” (TPCS). A partire dal “pre-clearing” (genn. 2010) e dalla piattaforma “e-Livorno” (inizio 2011) gli obiettivi di sviluppo fissati nel POT del 2010 sono stati raggiunti, rendendo operativi i servizi di tipo “A2A” (“Administration to Administration”), “A2B” e “B2A” (“Administration to Business” e viceversa, in particolare con le procedure telematiche per l’import (MMA) e per l’export (MMP). I risultati raggiunti sul versante della telematizzazione delle procedure doganali già dal 2011 fanno del sistema livornese una *best-practice* dell’offerta gratuita di servizi telematici ai traffici, adattando le soluzioni procedurali e tecnologiche ai cambiamenti nel frattempo intervenuti a livello normativo su dogane e sicurezza.

Nel corso del 2011 sono stati riprogrammati gli obiettivi del “porto di nuova generazione”, in linea con la maturata esigenza di dotarsi di uno strumento in grado di migliorare l’efficienza e la competitività globale dell’intera Comunità Portuale, vale a dire di un “Port Community System” che connette i diversi sistemi informativi in uso presso la molteplicità dei soggetti, sia pubblici sia privati, che costituiscono la comunità portuale.

Nel corso del 2011/2012, grazie al progetto europeo MOS4MOS del programma TEN-T Autostrade del Mare è stata sviluppata la piattaforma telematica TPCS basata su architettura *web service* operativa da inizio 2012 che permette:

- i) ai vettori marittimi e ai loro rappresentanti: di prelevare, in vari *step*, i dati relativi alla merce in partenza, in modo da poter presentare correttamente il



Manifesto Merci in Partenza o Arrivo (MMP, MMA) in maniera completamente automatica, intervenendo solamente sugli eventuali errori o messaggi di diniego di carico;

- ii) agli spedizionieri merce: di presentare interattivamente la dichiarazione doganale e, a svincolo doganale ottenuto, le richieste d'imbarco elettroniche;
- iii) ai terminal portuali: di programmare ed effettuare in sicurezza gli imbarchi autorizzati, potendo importare dalla piattaforma sui propri sistemi gestionali i dati di propria competenza;
- iv) agli uffici istituzionali: di monitorare, controllare e vigilare sull'intera attività portuale, in tempo reale, sia in entrata che in uscita;
- v) ai trasportatori: di controllare dalla piattaforma lo stato delle partite di merce da ritirare presso i vari terminal e di stampare la distinta di uscita da esibire al *gate*.

Il TPCS interviene su quattro aree operative: *Import, Export, Customs Single Window e National and Community Cabotage*. Tali moduli consentono di raggiungere gli obiettivi strategici fissati a livello comunitario per la programmazione delle spedizioni, tracciabilità delle merci e trasporto “*door to door*”.

In maniera complementare, l'Autorità portuale sarà altresì impegnata sui servizi diretti alla merce, con particolare riferimento alla realizzazione della “*single window*” per i controlli veterinari, sanitari e fitosanitari, laboratori d'analisi. L'obiettivo è quello di concentrare le principali attività di verifica e controllo della merce in un sito che sia funzionale per le azioni delle Amministrazioni interessate ed il cui raggiungimento non sia pregiudizievole per gli operatori portuali. Attraverso il confronto tra istituzioni e categorie interessate (*spedizionieri e doganalisti*), saranno anche ipotizzabili progetti innovativi che, grazie all'integrazione porto-interporto attraverso nuove tecnologie e servizi a valore aggiunto (*in particolare con l'uso di sigilli elettronici – tecnologia RFID – per assicurare la tracciabilità delle merci e garantire l'integrità del carico nelle diverse fasi del trasporto anche a fini doganali*), potranno consentire l'effettuazione di alcune operazioni all'Interporto “Vespucci”.

**5.2.2 Port Knowledge & Innovation (area 5).** Nel periodo 2010/2012 l'Autorità portuale di Livorno ha svolto un ruolo primario per il consolidamento della presenza sul territorio di *Knowledge Providers* altamente qualificati, attraverso il rapporto con l'Università di Pisa ed i Centri di Ricerca. Questa azione è stata svolta dall'Autorità portuale attraverso una programmazione congiunta degli obiettivi che ha coinvolto non solo l'Università di Pisa e la Scuola Superiore di Studi Universitari e di Perfezionamento “Sant'Anna” di Pisa, ma anche le Istituzioni locali, il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio, la Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno. Si segnala che nell'ultimo anno d'attuazione del precedente POT v'è stato un coinvolgimento diretto anche della Regione Toscana, con la partecipazione di





quest'ultima alla convenzione che ha istituito il Laboratorio "LIMEN". In particolare si segnalano i seguenti risultati:

- i) il lancio e la continuità del Corso di Laurea in Economia e Legislazione per la Logistica presso il Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa.
- ii) la creazione di Laboratori di ricerca specializzati all'interno del Polo Sistemi Logistici (LOGIT, LIMEN, SEED), che hanno proficuamente coadiuvato l'Autorità portuale in progetti ad alto contenuto specialistico ed innovativo (*ambiente, merci pericolose, studi di fattibilità di nuove linee marittime*), nella preparazione di posizioni congiunte con Regione Toscana per rappresentare gli interessi del sistema logistico portuale in sede di *TEN-T Policy Review* e nelle attività di sviluppo mediterraneo ed internazionale.
- iii) La conclusione dell'*iter* per l'insediamento all'interno del Porto del Laboratorio PERCRO-SEES (*Safe Energy Environment Security*) della Scuola Sant'Anna di Pisa ed il lancio dei primi progetti congiunti.

### **5.3 Prospettive di sviluppo di servizi e innovazione nella visione del "Green Port Esteso": 2013/2015.**

Sulla base di risultati già raggiunti, la visione del "Green Port Esteso" viene confermata come *framework* concettuale per lo sviluppo nel periodo di programmazione 2013/2015. Tuttavia la crisi impone di dare priorità alle azioni che, già nel breve periodo, aumentino la competitività, migliorino l'efficienza ed i servizi offerti e rafforzino la posizione del *cluster* marittimo nell'ambito delle TEN-T. Di conseguenza gli indirizzi strategici programmatici sono così sintetizzabili:

- i) rafforzamento delle iniziative di innovazione delle tecnologie dell'informazione (*port community system*, telematizzazione delle procedure, sistemi di trasporto intelligente), come elementi dai quali può conseguire un aumento di efficienza *a infrastrutture fisiche date*, dunque, per definizione, nel breve periodo (*si veda 5.3.1 sulle prospettive di sviluppo del TPCS*).
- ii) maggiore integrazione tecnologica ed informatica tra il Porto e gli Interporti, sia di prossimità (*Vespucci*), sia "remoti", in particolare quelli che svolgono la funzione di *Multimodal Transport Operators* (MTO), al fine di creare condizioni favorevoli all'aumento dei traffici attraverso l'ampliamento dei servizi offerti e l'efficienza. (*si veda 6.2.1.2. sui progetti per l'innovazione del Sistema Porto-Interporto*).
- iii) rafforzamento ed allargamento delle *partnership* strategiche per la formazione e l'innovazione (*Università e Centri di Ricerca*), facendo proprio il modello di integrazione Porto- *Knowledge Providers* avviato con successo - e con anni di anticipo rispetto alla realtà portuale italiana - non solo dai porti del *northern range* quali Anversa, Rotterdam o Brema, ma anche da porti europei del mediterraneo, su tutti Valencia e Barcellona. In particolare il Polo Sistemi Logistici sarà



coinvolto negli *early stages* della nuova programmazione europea in materia di TEN-T, attraverso ricerche applicate, organizzazione di *info days* molto “orientati”, partecipazione a *stakeholders consultations*, elaborazione di *position papers*.

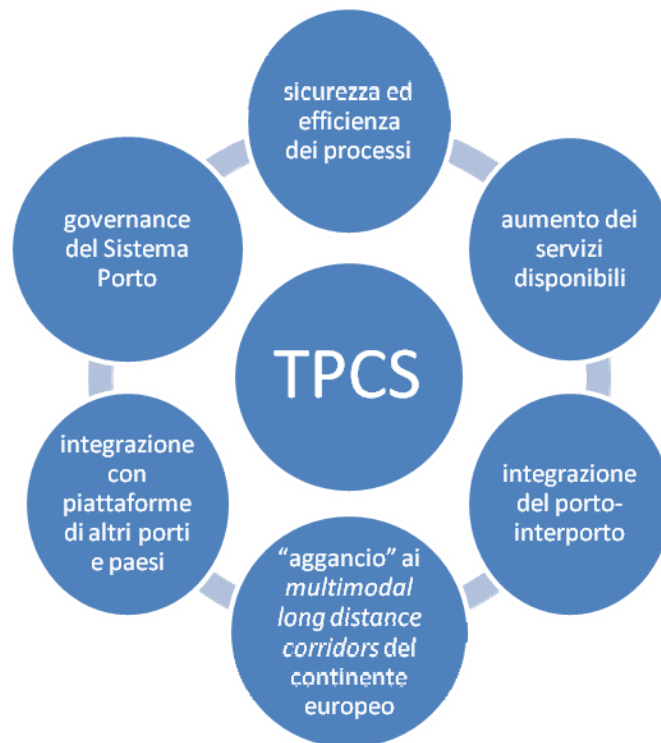
Queste tre linee d’azione saranno supportate anche, ma non solo, attraverso lo sviluppo ed il lancio di progetti strategici ed europei che, al di là delle opportunità di finanziamento, consentono di rafforzare *assets* immateriali e modelli di *governance* importanti per il successo della nuova fase di programmazione nel suo complesso. Infatti le attività “per progetto” a) aumentano la trasparenza, la chiarezza dei *tasks* e standard di monitoraggio dei risultati; b) sono occasioni di rafforzamento delle *partnership* con porti europei che rappresentano dei veri e propri *benchmark*, c) coinvolgono gli operatori portuali e logistici come *stakeholders*; d) responsabilizzano i *partners* di sviluppo tecnologico; e) assicurano la presenza e l’attenzione verso l’Autorità portuale da parte dei Ministeri e delle istituzioni europee.

#### **5.4 Prospettive e progetti per lo sviluppo del TPCS: tracciabilità.**

Nel periodo 2013/2015 l’Autorità portuale di Livorno mira a sviluppare il TPCS, facendo di questa piattaforma uno strumento di controllo per le diverse Autorità preposte, di efficienza delle operazioni portuali, di sviluppo commerciale per gli operatori, di *governance* per l’Autorità portuale. La prospettiva non è quella del mero utilizzo delle tecnologie disponibili, quanto piuttosto di realizzare una completa opera di re-ingegnerizzazione finalizzata al conseguimento di processi più efficienti e sicuri.

L’Autorità portuale di Livorno ha il fine di creare un *port community system esteso* mettendone a frutto tutte le potenzialità in termini di:

- i) sicurezza ed efficienza dei processi;
- i) aumento dei servizi disponibili;
- ii) integrazione del porto-interporto;
- iii) “aggancio” ai *multimodal long distance corridors* del continente europeo,
- iv) attrazione dei traffici attraverso l’integrazione con piattaforme di altri porti e paesi;
- v) statistiche/analisi complete, attendibili ed immediate sugli andamenti del Porto per il monitoraggio ed il supporto alle decisioni strategiche.



In questa prospettiva l'Autorità portuale, nel periodo 2013/2015 si propone di:

- migliorare le funzioni doganali/documentali del TPCS, in particolare:
  - creare l'interfaccia definitiva per il "visto uscire",
  - snellire ulteriormente le modalità operative (es: *sblocco automatico dell'A3 in tutti i casi che possono verificarsi*);
  - rendere più *user friendly* le interfacce utenti;
  - coordinare con Regione Toscana le attività per l'acquisizione del certificato fitosanitario
  - ospitare sulla piattaforma *web services* per il calcolo delle tasse di ancoraggio ed altre operazioni di interesse per le *documentary procedures* portuali.
  - consentire l'acquisizione di documenti (es: "A22"), secondo livelli e chiavi di accesso adeguati, da parte degli utenti che li trasferiscono in automatico sui propri programmi di gestionali e contabili.
  - configurare, in accordo con l'Agenzia delle Dogane, le responsabilità dell'amministrazione di sistema anche ai fini della responsabilità e del rispetto della *privacy*
  - definire e implementare buone prassi per un disciplinare d'uso del TPCS.
- implementare sul TPCS una piena tracciabilità delle merci, in particolare attraverso *electronic secure corridors*, attraverso l'introduzione di sigilli elettronici (RFID) per assicurare la tracciabilità delle merci e garantire l'integrità



del carico nelle diverse fasi del trasporto anche a fini doganali (*si veda paragrafo su rapporto Porto-Interporto Vespucci*).

- consentire la programmazione dei tempi di arrivo al terminal portuale dei treni blocco da parte dei *Multimodal Transport Operators* (MTO).
- collaborare con le autorità nazionali – Ministero delle infrastrutture e trasporti, Agenzia delle Dogane – per la programmazione ed implementazione di soluzioni tecnologiche per i servizi alla merce compatibili con il TPCS;
- proporre TPCS come *best practice* a livello europeo, anche al fine di contribuire ai programmi *e-Maritime* ed *e-Customs*;
- verificare e trovare soluzioni per la compatibilità e l'interoperabilità del TPCS con le piattaforme di altri porti o Paesi partners europei ed extra europei al fine di facilitare gli scambi, anche attraverso la partecipazione a programmi europei (ENPI) e internazionali mirati a specifiche filiere (*come il fresco e l'agroalimentare*);
- sviluppare i moduli statistici, anche al fine di sviluppare e favorire iniziative mirate in linea con le aspettative del *cluster* marittimo portuale e del tessuto economico regionale.

In conclusione, attraverso il miglioramento e potenziamento del TPCS, l'Autorità portuale pone le basi per realizzare il Sistema Informativo Strategico condiviso con le altre Istituzioni e *Stakeholders*, in una logica di *port community*.

## **5.5 Sistema di gestione ambientale**

Nel programma ambientale 2013/2015, dettagliato nella tabella in allegato, sono presenti sia nuovi obiettivi che obiettivi già programmati e che verranno portati a compimento nel triennio. Per ogni obiettivo sono stati stabiliti il traguardo prefissato negli anni, le risorse economiche necessarie o, in alternativa, il monte ore del personale interno che sarà responsabile del raggiungimento del risultato.

## **5.6 Security e Safety**

**5.6.1 Security** Come noto, al fine di prevenire atti illeciti contro lo shipping, l'I.M.O. (*International Maritime Organization*) ha adottato una serie di emendamenti alla Convenzione internazionale SOLAS 74 avente per oggetto la salvaguardia della vita umana in mare. Tali emendamenti riguardano l'introduzione di tutta una serie di misure volte a migliorare la *security* marittima; l'aspetto più significativo è relativo all'introduzione del nuovo Codice internazionale per la sicurezza delle navi e delle strutture portuali (*ISPS Code*), entrato in vigore il 1° luglio 2004.

Con atto del Parlamento europeo e del Consiglio in data 31 marzo 2004 è stato introdotto il Regolamento (CE) n. 725/2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, avente come obiettivo principale l'introduzione e



l'applicazione di misure comunitarie finalizzate a migliorare la sicurezza delle navi, adibite al commercio internazionale ed al traffico nazionale, e dei relativi impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali, nonché fornire una base per l'interpretazione e l'applicazione armonizzate e per il controllo comunitario delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima adottate dall'I.M.O.

Con Decreto del Ministro dei trasporti n. 83/T del 20 giugno 2007 è stato approvato e reso esecutivo il “*Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite internazionali*” (P.N.S.M.) – edizione 26 aprile 2007, elaborato dal Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (C.I.S.M.). L'obiettivo principale del P.N.S.M. è quello di assicurare l'applicazione uniforme e coordinata delle norme in materia di sicurezza marittima, nonché dei criteri di implementazione delle misure di *security*.

Infine, con il d.lgs. 6 novembre 2007, n. 203: “*Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti*”, sono state emanate direttive per il miglioramento della sicurezza complessiva nei porti, rafforzando quelle adottate in applicazione del Regolamento (CE) n. 725/2004.

E' altrettanto noto che le succitate normative pongono a carico delle Autorità Portuali l'elaborazione delle valutazioni di rischio per la *security* dei terminal portuali e del porto nel suo complesso.

Ciò premesso, nel prossimo triennio ci si propone di effettuare le seguenti attività.

1. Proseguire il lavoro, già partito nel 2012, di aggiornamento delle valutazioni di rischio dei trenta impianti portuali rientranti nell'ambito di applicazione del Codice ISPS, la cui necessità può derivare dalla scadenza dei previsti termini temporali, o da intervenute significative modificazioni strutturali e/o organizzative.
2. Aggiornare la valutazione di rischio del porto nel suo complesso, qualora intervengano significative modificazioni strutturali e/o organizzative.
3. Realizzare gli interventi tecnici di miglioramento della *security* portuale, per quanto di competenza dell'Autorità Portuale, suggeriti dalle attività di aggiornamento delle valutazioni di rischio.

Altro intervento avviato dall'Autorità portuale alla fine del 2012, è l'avvio delle procedure concorsuali finalizzate alla completa ristrutturazione dei sistemi telematici posizionati ai varchi di accesso alle aree portuali.

Si è infatti reso necessario aggiornare gli impianti ed i software esistenti che, a distanza di molti anni dalla loro installazione, risentono oggi di una inevitabile vetustà.

Il nuovo sistema di controllo degli accessi in porto, denominato GTS3, prevederà molte funzioni ad oggi non disponibili e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici dell'Autorità portuale e degli Organi di polizia e marittimi.

Il nuovo strumento, tra l'altro, sarà in grado di riconoscere e registrare le targhe degli automezzi in transito (*in modalità OCR*) e monitorare l'accesso delle persone, sia per quanto riguarda i conducenti dei mezzi che i passeggeri al seguito.

L'intero impianto sarà integrato con un sistema di registrazione e controllo video in tecnologia IP e modalità diurna/notturna, in grado di consentire il riconoscimento di persone e mezzi anche in condizioni di scarsa o assente visibilità.



Il sistema telematico sarà integrato anche con il software di gestione delle autorizzazioni alle imprese operanti in ambito portuale (*articoli 16 della legge portuale, articolo 68 cod. nav., etc.*), che sarà completamente riscritto a reso attuale rispetto alle sopravvenute esigenze di controllo e monitoraggio evidenziate dagli uffici dell'Amministrazione portuale.

La nuova infrastruttura telematica sarà anche in grado di tracciare e registrare il transito di contenitori dai singoli varchi di accesso, riconoscendone i codici univoci di identificazione e gestendone i dati anche a fini statistici e costituirà pertanto la base per una proficua integrazione con le competenze dell'Agenzia delle dogane.

Le procedure di gara, da svolgersi in ambito comunitario, saranno completate già nel corso della seconda metà dell'anno 2013.

**5.6.2 Safety** E' da premettere che, con Provvedimento del Presidente n. 49 del 13 marzo 2012, è stato ricostituito il Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro del porto di Livorno, di cui all'articolo 7 del d.lgs. 27 luglio 1999, n. 272, avente per oggetto l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale. Compito del Comitato è formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza e l'igiene del lavoro.

Nel giugno del 2012 è scaduto il "*Protocollo d'intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza del lavoro nei porti di Livorno, Piombino e Carrara*", siglato in data 3 giugno 2009 e concernente, tra l'altro, la disciplina delle modalità di intervento dei RLSS. Si è in attesa che la Regione Toscana, promotrice del Protocollo, come da anticipazioni ufficiose, provveda alle iniziative necessarie per la sua riconferma/aggiornamento.

Ciò premesso, nel prossimo triennio ci si propone di proseguire le attività del C.I.S.L., effettuate anche nell'ambito di applicazione del citato Protocollo, che hanno visto pubblicare nel corso del 2012 i seguenti importanti documenti:

- Porto di Livorno - La sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali relative al ciclo dei rotabili;
- Porto di Livorno - Regolamento per l'utilizzo contemporaneo delle banchine pubbliche da parte di più imprese portuali.

In particolare, saranno elaborati analoghi documenti che possano costituire un utile riferimento per le imprese nell'elaborazione delle proprie procedure di sicurezza nello svolgimento delle operazioni e servizi portuali, quali: "la sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali relative al ciclo dei forestali", "la sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali relative al ciclo dei veicoli nuovi", nonché quelli che saranno proposti dai rappresentanti dei lavoratori, delle imprese e dei RLSS, che fanno parte del C.I.S.L.

Ci si propone altresì di proseguire l'attività di archiviazione informatizzata dei casi di infortunio sul lavoro, verificatisi in ambito portuale, che interessano le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali, procedendo poi alla periodica analisi statistica dei dati, in modo da sempre meglio caratterizzare il fenomeno infortunistico.



## **5.7 Formazione**

Lo sviluppo del porto in termini infrastrutturali deve essere supportato e consolidato da un'attenta programmazione e pianificazione delle risorse umane da impiegare nel settore portuale e logistico. La formazione di figure professionali in accordo alle esigenze di sviluppo operativo e delle imprese, ma soprattutto la disponibilità di un mercato del lavoro da cui attingere su una gamma differenziata ed integrata di profili professionali a contenuto fortemente innovativo, sostiene la competitività del porto di futura generazione, è fattore di attrazione per nuove iniziative e progetti imprenditoriali, rappresenta la leva e il sostegno all'innovazione tecnologica ed organizzativa, è garanzia di flessibilità ed occupabilità della forza lavoro. Poiché la *formazione professionale* è di diretta afferenza al mondo del lavoro, nelle sue fasi di accesso ed operative, per rispondere in modo efficace all'incrocio di domanda ed offerta di lavoro e conoscenza, si rende necessario operare una forte integrazione tra tutti i livelli di istruzione e formazione: le scuole medie superiori, l'istruzione universitaria, master specialistici, la formazione post diploma. In questo ambito il ruolo che può svolgere l'Autorità portuale, ente di governo e programmazione strategica, è molto innovativo in termini di *governance* dei processi e delle relazioni istituzionali territoriali e industriali. La linea strategica di apertura verso il mondo dell'istruzione e dell'alta formazione è il corollario di una consolidata attività dell'Autorità portuale di Livorno che fin dalla sua istituzione si è caratterizzata per una puntuale rilevazione delle necessità formative delle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali, partendo dal monitoraggio delle competenze dei lavoratori e andando a rilevare le esigenze formative proprie del settore allo scopo di definire una programmazione della azioni formative sempre più precisa e puntuale da proporre al sistema delle imprese. Questa attività, che ha segnato una proficua maturazione delle relazioni industriali nel nostro porto, è stata supportata utilizzando fondi sia comunitari che del ministero del lavoro, oltre a quelli previsti a livello regionale e non trascurando anche le risorse proprie che l'Ente a messo a disposizione, negli ultimi anni, investendo nel capitale umano quale fattore determinante per lo sviluppo del nostro porto.

La crisi economica, che ha investito anche il porto di Livorno, con imprese che, per affrontare la crisi, sono dovute ricorrere in modo prolungato ad ammortizzatori sociali, ha messo in evidenza quanto diventi elemento di sviluppo strategico, oltre che fattore di necessità, attivare interventi di riqualificazione e aggiornamento dei lavoratori. In questo quadro si mette in luce l'esigenza fondamentale di investire sul capitale umano strutturando un sistema di formazione portuale in grado di innalzare gli standard di competenze delle professionalità portuali necessari. Questo è fattore determinante da un lato per combattere l'obsolescenza delle competenze dei lavoratori, che produce dequalificazione e conseguente precarietà del lavoro, e dall'altro elemento di crescita, che determina disponibilità di risorse professionali adeguate in grado di incidere sulla qualità dei servizi offerti.

Con questi obiettivi l'Autorità portuale svilupperà i seguenti interventi.

**5.7.1 Formazione per i lavoratori del porto.** Tenuto conto dell'Ordinanza 28 del 27 novembre 2007, l'Autorità portuale attraverso il proprio Centro di Formazione, accreditato presso la Regione Toscana per lo svolgimento e la programmazione delle attività formative del comparto, intensificherà gli interventi formativi su vari ambiti tra



cui la sicurezza, la security, gestione delle emergenze, ambiente, lavoro portuale, organizzazione del lavoro. Tali tematiche saranno rivolte al personale delle imprese portuali, datori di lavoro, dirigenti, responsabili operativi, RSPP, ASPP, RLS, RSPP, preposti, addetti operativi e tecnici, avvalendosi di modalità formative diverse, quali corsi, seminari, simulazioni, interventi di mobilità.

Inoltre, l'applicazione del protocollo d'intesa sulla sicurezza dei porti toscani siglato il 3 giugno 2009, in fase di rinnovo, offre un'ulteriore opportunità di sviluppo di un piano formativo integrato con i porti di Piombino e Marina di Carrara e condiviso con la Regione Toscana, le parti datoriali e le organizzazioni sindacali.

Si intende promuovere un programma formativo all'interno del sistema portuale e logistico costiero toscano (*porti, interporto, aeroporto*) finalizzato a supportare un cambiamento culturale che miri a ***favorire comportamenti che tutelino la salute e l'integrità psicofisica dell'utente portuale come elemento qualitativo dell'intero processo lavorativo***. Per fare ciò si ritiene opportuno sviluppare interventi formativi specifici mirati che puntino a fornire competenze utili in merito alla cultura e ai modelli organizzativi di gestione della sicurezza (*intesa nell'accezione di safety e security e organizzazione del lavoro*), delle buone pratiche e del rispetto delle norme applicate dalla stessa AP.

**5.7.2 Elaborazione di un Sistema di Formazione e Certificazione delle competenze in collaborazione con Regione Toscana.** Nel 2012 con Delibera di GR N. 610 è stato sottoscritto un accordo con la Regione Toscana le AP di Piombino, Marina di Carrara e le Province di Livorno e Massa Carrara, finalizzato alla sperimentazione e messa in atto dei processi di validazione e certificazione, con l'obiettivo di strutturare un modello condiviso di certificazione delle competenze acquisite in contesti formali, non formali e informali nell'ambito del settore della portualità e della logistica e con l'integrazione nel Repertorio delle Figure Professionali della Regione Toscana delle professionalità del settore portuale e logistico.

Il Tavolo tecnico elaborerà un documento di coordinamento e linee guida comuni da adottare per la messa a regime di un sistema di Formazione, Validazione e Certificazione delle Competenze nel settore. Nello specifico si intende:

- strutturare un sistema di formazione portuale che, in linea con gli indirizzi e le raccomandazioni della Commissione Europea (*cf. comunicazione per una politica dei porti europei – COM(2007) 616 in cui si propone di “ stabilire un insieme di requisiti formativi comuni per i lavoratori dei porti dell'Unione Europea”*) sia in grado di armonizzare a livello locale, regionale e nazionale percorsi formativi in ingresso e di riqualificazione, modalità di erogazione e validazione dei programmi svolti
- predisporre un documento per l'abilitazione alla mansione denominato “*curriculum professionale certificato*” da armonizzare con il Libretto formativo
- definire indirizzi e linee guida per programmare, erogare e valutare i percorsi formativi e verificare le competenze acquisite.
- inserire le professionalità portuali nel Repertorio delle Figure professioni delle Regioni.

I risultati attesi saranno utilmente acquisiti all'interno dei nuovi *assets* regolamentari relativi ai rilasci delle concessioni e delle autorizzazioni del lavoro in porto.





Parallelamente, a livello nazionale, con le Autorità portuali sottoscrittrici del Protocollo Nazionale sulla certificazione delle competenze in ambito portuale saranno elaborate le proposte da sottoporre, d'intesa con le rispettive regioni d'appartenenza, al Ministero del lavoro. Tali attività saranno sviluppate avvalendosi di istituti nazionali come ISFOL e condivise con le parti sociali a livello sia territoriale sia nazionale.

**5.7.3 La Formazione nelle attività di sviluppo mediterraneo ed internazionale.** La formazione, sia di livello professionale, sia di livello superiore, sarà parte integrante delle proposte di *partnership* mediterranee ed internazionali dell'Autorità portuale di Livorno. L'introduzione dell'elemento della formazione al cuore delle attività di cooperazione risponde non solo alle positive esperienze svolte nel periodo 2010/2012, ma anche all'idea che le "partnership nuove" debbano mirare allo sviluppo delle infrastrutture in senso lato, quindi anche delle infrastrutture della conoscenza.

**5.7.4 Formazione scolastica, post diploma, universitaria ed i Master di specializzazione.** A seguito degli accordi e delle convenzioni di collaborazione sottoscritti con le dirigenze degli istituti scolastici superiori, di intesa con il Provveditorato degli Studi di Livorno, si intende definire e promuovere una programmazione e pianificazione di percorsi formativi che tengano conto delle competenze richieste dal settore portuale e logistico sia attivando tirocini formativi presso le imprese e le istituzioni della Comunità Portuale, sia con percorsi post diploma volti a costruire *curricula* professionali tecnici da spendere nel settore dell'intermodalità nel suo complesso. L'obiettivo è di garantire un incremento del plusvalore professionale dei *curricula*, ed offrire maggiori opportunità per l'inserimento nel mondo del lavoro e la successiva crescita professionale. Tali attività vedranno la partecipazione delle associazioni di categoria, delle Istituzioni locali e Regionali, dei soggetti della Comunità Portuale.

Altro obiettivo sarà quello di definire, assieme al Polo della Logistica ed altre strutture universitarie, programmi di studi e di ricerca finalizzati allo sviluppo di progetti di localizzazione industriale, innovazione tecnologica, e di supporto ai processi di rinnovamento organizzativo delle imprese dell'ambito portuale ed interportuale. Inoltre, dovranno essere pianificati, in accordo con le imprese e le parti sociali, attraverso l'attivazione di master, interventi formativi post laurea specialistici e interventi di mobilità con altre realtà territoriali, nazionali ed internazionali, programmi tesi a sviluppare competenze di livello gestionale e manageriale delle risorse umane che operano o andranno ad operare in imprese e/o presso soggetti istituzionali e di governo dell'ambito portuale.

## **5.8 Il Sistema informativo portuale.**

Uno dei pochi obiettivi non perseguiti del Piano operativo triennale 2010/2012, è la programmata realizzazione del Sistema informativo dell'Autorità portuale. La procedura di elaborazione del Piano regolatore portuale ha peraltro messo in evidenza come tale obiettivo non sia ulteriormente rinviabile ed anzi debba costituire un elemento centrale dell'azione dell'Ente nel prossimo triennio.



La piena conoscenza della consistenza del territorio amministrato e della sua utilizzazione, la catalogazione organizzata degli eventuali vincoli esistenti, l'espletamento "*in automatico*" degli aggiornamenti catastali conseguenti alla realizzazione di opere (*sia i proprio da parte dell'Autorità, sia da parte dei concessionari*) e molte altre funzioni legate all'amministrazione delle aree portuali, non possono ormai essere svolte che attraverso la costituzione di un sistema informativo territoriale di possa integrare la base di dati catastale, georiferita, con la banca dati amministrativa, relativa allo stato delle utilizzazioni, completato da un *software* di gestione che consenta di tradurre le vicende amministrative in atti di trasformazione giuridica del territorio (*accatastamenti, concessioni, sdemanializzazioni, acquisizioni, ecc.*).

Lo strumento di partenza, come già evidenziato nel POT 2010/2012, è il Sistema informativo del demanio marittimo (*SID*), gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già oggi utilizzato in maniera integrata da varie amministrazioni dello Stato, tra le quali Capitaneria di porto, Comuni, Organi di polizia, Agenzie fiscali ed altri. In particolare, proprio nel 2012, l'Agenzia delle entrate ha disposto che il *SID* è l'unico veicolo attraverso il quale devono essere veicolati i dati dei concessionari utili ai fini dell'anagrafe tributaria. Anche per questo, l'utilizzazione del *SID*, propedeutica alla costituzione del Sistema informativo portuale, è tema che non impegna solo l'Autorità portuale, ma ciascun utente del porto, con particolare riferimento ai titolari di concessione demaniale marittima. Saranno quindi organizzati incontri con associazioni di categoria e con singole imprese al fine di condividere, nella maniera più operativa possibile, le novità introdotte dall'uso di tale sistema.

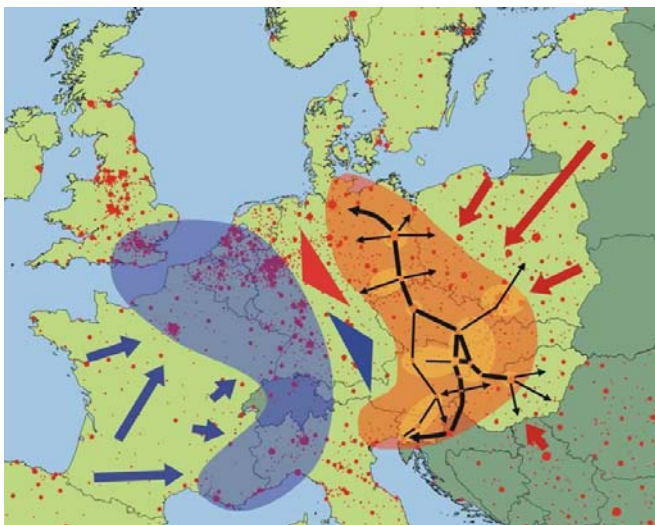
A regime, il *SID* sarà elemento costituente di un sistema informativo più complesso (*il citato Sistema informativo portuale*), che oltre ad integrare ulteriori dati territoriali (*con linee di attività connesse, ad esempio, all'identità del porto come entità urbanistico-paesaggistica*), si evolva verso l'integrazione con altri dati di interesse quali la dotazione infrastrutturale, le procedure relative al lavoro portuale, le statistiche dei traffici, le innovazioni tecnologiche a vantaggio dell'utenza, ecc...



**6. IL PORTO FUORI DAL PORTO: FUNZIONE PORTUALE E INTEGRAZIONE TERRITORIALE PER LO SVILUPPO.**

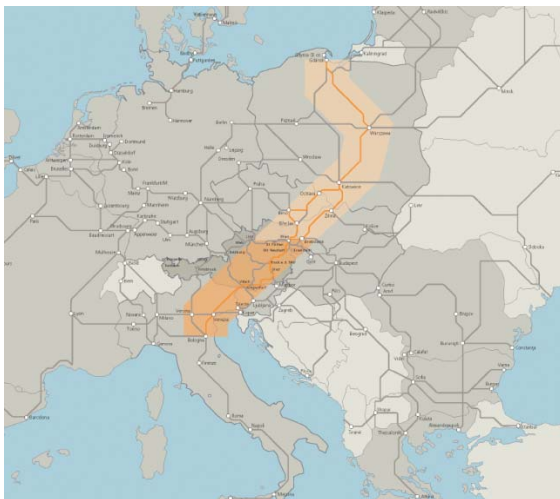
**6.1 Livorno Porto Gateway: posizione competitiva, sviluppo per corridoi e *TEN-T Policy***

La tendenza di fondo con la quale il porto di Livorno deve confrontarsi è il progressivo mutamento dei baricentri europei di produzione e consumo, caratterizzato da uno spostamento verso est, come rileva fin dalle battute introduttive la relazione degli “*expert groups*” della *TEN-T Policy Review*. L’area detta “*orange pumpkin*” (in arancione nell’immagine a fianco) è una macro area che costituisce già oggi un



baricentro economico europeo, al quale guardano le strategie di sviluppo di molti *players* della catena logistica globale e mediterranea in particolare.

Rispetto a questa tendenza il fattore critico di successo per il porto di Livorno è l’aggancio ai corridoi europei del *core network* delineati a valle dalla *TEN-T Policy Review* nelle nuove linee guida; in particolare non solo al corridoio “Helsinki - La Valletta”,



ma anche al corridoio “Baltico - Adriatico”, in direzione nord-est, attraverso Bologna, Padova, Verona.

Come diremo poi è rispetto a questa area che Livorno può svolgere una funzione *gateway* per i traffici che attraversano in West-Med anche in virtù del rafforzamento dei collegamenti con il sistema degli interporti prossimi e remoti (*Livorno, Bologna, Padova-Verona*), ma anche con le piattaforme distributive dell’Europa centro-orientale, fino alle aree di sviluppo – e delocalizzazione – ormai consolidate dell’est Europa (*Ungheria, Romania, Bulgaria*).

*Romania, Bulgaria*).

**Posizione competitiva del porto.** Nel panorama di una mutata localizzazione dei baricentri produttivi e di consumo, si assiste ad una crescente polarizzazione dei traffici su un numero limitato di porti hub anche all’interno del Mediterraneo, con quello che comporta in termini di dotazione infrastrutturale, impatto e gigantismo della *world fleet*.



Si evidenzia quindi la necessità di individuare un nuovo ruolo per i porti *multipurpose* del Mediterraneo, fra i quali si colloca anche Livorno, viste le deludenti performance dei traffici contenitori ed il rischio che le nuove rotte si stabilizzino definitivamente sui porti del Northern Range. È necessario ripartire da una diversa concezione del “Porto spoke”: non più porto periferico, ma nodo inserito in una efficiente rete di trasporto in cui le impedenze e gli attriti, anche non strettamente legati al modo di trasporto, vengono minimizzati attraverso l’utilizzo di servizi integrati e a valore aggiunto per la logistica.

**Fattori critici di successo per Livorno come Gateway Port.** Introdotto il concetto di Porto gateway, ovvero di porto inteso come punto di ingresso marittimo verso una zona di origine/destinazione più ampia, è necessario fare una riflessione su quali siano i requisiti tecnici affinché tale funzione possa essere espressa al meglio.

- **Flussi Import**, rispetto ai quali la competitività dello scalo livornese si gioca sulla capacità e velocità di instradamento delle merci attraverso modalità diverse; i fattori critici di successo sono di carattere infrastrutturale (*si veda piano opere*) e di carattere burocratico-amministrativo, (*coordinamento nei controlli e nell’efficacia dei servizi aggiuntivi offerti, sia telematici che di assistenza*).
- **Flussi Export**, rispetto ai quali è cruciale la capacità di offrire un consolidamento efficace delle merci, facendo uso di piattaforme logistiche funzionalmente ed economicamente collegate all’area portuale, locali o remote che siano.



In questa prospettiva la competitività del porto di Livorno (*e più in generale del sistema portuale dell’Alto Tirreno*) si gioca sul terreno delle soluzioni per un *long distance multimodal corridor* che non si sostanzia solo in infrastrutture fisiche, ma anche in infostrutture e servizi di *port community system*. Risulta chiara l’importanza delle azioni di sviluppo delle infostrutture delineate nel capitolo precedente. Queste azioni saranno rafforzate nel periodo 2013/2015 alla luce di alcune importanti novità legislative di livello europeo [COM (2011) 650] e nazionale (art. 46 d.l. 201/2011).



### La proposta del “Sub Corridoio Mediterraneo-Balcanico”

Il “sub corridoio mediterraneo-balcanico” proposto da parte di Regione Toscana in sede di revisione della *TEN-T Policy* di fatto è un “Corridoio est-ovest del Mediterraneo



centrale”.

L’Autorità portuale di Livorno parteciperà in stretto collegamento con Regione Toscana alle attività di studio, elaborazione, presentazione e supporto all’inserimento di questo corridoio nella rete globale che emerge dalle nuove linee guida in materia di TEN-T [COM (2011) 650].

Il Corridoio Mediterraneo-Balcanico:

- i) si basa sulla prospettiva di nuovi mercati e localizzazioni produttive, prima ancora che logistiche o trasportistiche; nuove “core economic regions” balcaniche, fino alla Bulgaria ed alla Romania (*Transilvania*), che sono diverse sia dalla c.d. “*blue banana*”, sia dal c.d. “*orange pumpkin*” di cui si parla nelle relazioni tecniche di accompagnamento alla *TEN-T Policy Review* (si veda la figura sopra).
- ii) ha senso nella prospettiva di un inserimento nella *comprehensive network*, in virtù dell’orizzonte temporale della “rete globale” (*entro il*



2050) e del duplice obiettivo che quest'ultima si propone: a) completamento del mercato unico; b) coesione economica, sociale e territoriale. Il coinvolgimento delle regioni meridionali della Spagna da un lato e l'attraversamento di Paesi candidati, i c.d. Paesi di pre-accessione, rafforza ulteriormente il collegamento alla coesione, non tanto come specifica *policy* dell'UE, quanto come "obiettivo orizzontale" che deve essere integrato in tutte le altre politiche europee, anche in quella delle reti trans europee di trasporto.

In questo corridoio **la Toscana è elemento di un "land bridge" al centro del Mediterraneo**. La funzione dei Porti toscani (i.e. Livorno) e di tutta la piattaforma logistica costiera e regionale si gioca sulla capacità di essere cerniera dal lato terra (i.e. *infrastrutture stradali e ferroviarie*) e dal lato mare (*collegamenti verso Spagna, e oltre, verso il maghreb*).

In questa prospettiva i traffici di riferimento non sono i containerizzati, per i seguenti motivi:

- a) irrilevanza del trasporto containerizzato con O/D nelle aree economiche coinvolte nel corridoio,
- b) l'organizzazione complessiva del traffico containerizzato (*hub & spoke*);
- c) esigenze di efficienza del trasporto contraddette dalle rotture di carico di un "land bridge", per quanto "fluido" possa essere.

Al contrario i traffici di riferimento sono il Ro-Ro, il Ro-Ro Pax e le navi miste. Questa evoluzione è rilevante per la Toscana, dato che Livorno è storicamente molto forte proprio sul traffico Ro-Ro. Chiaramente questo traffico risponde anche allo sviluppo delle "autostrade del mare" nel West Med ed alle politiche UE in tal senso. I settori rilevanti in prospettiva sono: agroalimentare, fresco, automotive, tessile, edilizia. Sempre nella prospettiva temporale propria di un corridoio della "rete globale" sembrano pure molto rilevanti i fenomeni di delocalizzazione industriale in direzione dei Balcani.

### *Analisi SWOT del "Sub Corridoio Mediterreo-Balcanico"*

#### *Punti di Forza.*

- Esistenza di traffici consolidati nel

#### *Punti di Debolezza.*

- Stadio avanzato di revisione della TEN-



<p>West-Med;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cooperazione “port to port” e capacità di progettazione congiunta – in particolare con Valencia e con ANP.</li></ul>	<p>T Policy;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Assenza di coordinamento tra i tre porti toscani nelle azioni di cooperazione e sviluppo;</li><li>• Assenza di coordinamento a livello di piattaforma logistica costiera della Toscana.</li></ul>
<p><b><i>Opportunità.</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Priorità delle politiche UE: ambiente e coesione territoriale;</li><li>• Prospettive di sviluppo economico, produttivo e di consumo, nell’area balcanica, transilvana, bulgara;</li><li>• Prospettive di sviluppo dei baricentri economici, produttivi e di consumo, nell’area del West Med (in particolare Africa del Nord, i.e. Marocco &amp; Algeria)</li><li>• Prospettive di sviluppo dei traffici nel West Med;</li><li>• Ruolo di Regione Toscana per una cooperazione portuale internazionale che coinvolga tutto il sistema dei porti toscani;</li></ul>	<p><b><i>Minacce.</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Revisione della TEN-T Policy e difficoltà per i “sub-corridoi”;</li><li>• Difficoltà crescente di finanziamento delle infrastrutture;</li><li>• Difficoltà delle politiche UE di vicinato e fallimento degli obiettivi programmati per l’area di libero scambio euro-mediterranea;</li><li>• Offerta portuale crescente nel Mediterraneo e aumento della concorrenza tra porti;</li><li>• Priorità di politica dei trasporti dei Governi di Spagna e Francia.</li></ul>



## **6.2 Il porto di Livorno ed il sistema degli Interporti**

Dal punto di vista trasportistico e logistico, il rafforzamento delle connessioni con i nodi interportuali è per il porto di Livorno una condizione per svolgere in concreto la funzione di porto *gateway* mediterraneo in direzione dell'Europa centrale ed orientale. Nel periodo di programmazione 2013/2015 le azioni dell'Autorità portuale su questo fronte si svolgeranno in coerenza con l'approccio per corridoi delineato dalle nuove linee guida del TEN-T. Ai fini dello sviluppo delle connessioni porto-interporti l'Autorità portuale di Livorno valuterà nel primo anno di programmazione (2013) l'opportunità di avviare, in modo congiunto con le amministrazioni regionali e territoriali, iniziative per la costituzione di società per la logistica ai sensi dell'art.46 del d.l. n.201/2011, che consentano tra l'altro di cogliere appieno le opportunità di cui al comma 4 del predetto articolo. Le azioni di sviluppo dei collegamenti porto-interporti riguarderanno le infrastrutture fisiche e le infostrutture (si veda il capitolo precedente). Sulla base di questi indirizzi generali, occorre differenziare le azioni che l'Autorità portuale avvierà relativamente all'Interporto Vespucci dalle azioni da intraprendere con gli altri interporti e nodi logistici che si collocano lungo i corridoi di riferimento e di vocazione di un porto mediterraneo come Livorno.

**6.2.1 Interporto Vespucci.** La caratteristica peculiare dell'Interporto "Vespucci" è la sua stretta prossimità geografica rispetto al porto di Livorno, lungo una direttrice priva di ostacoli fisici allo sviluppo infrastrutturale.



Per queste caratteristiche l'Interporto Vespucci, con più di due milioni e mezzo di metri quadri di estensione, rappresenta forse un unicum su scala nazionale per l'integrazione porto-interporto, al punto che l'area logistica di Guasticce non può essere vista come realtà funzionalmente distinta rispetto al porto, ma deve essere considerata il retroporto dello scalo livornese.

In proposito non sembra superfluo chiarire che questa lettura del ruolo dell'Interporto non nega la sua vocazione alla localizzazione ed attrazione di attività logistico-industriali; al contrario sono grandi le potenzialità di una piattaforma unica che sia punto d'accesso ai mercati dell'Europa centrale e centro-orientale per i traffici dalla





sponda sud del Mediterraneo e da aree extra-Mediterranee (*come il sud ed il nord America*). D'altra parte il sistema porto-interporto risponde appieno agli indirizzi europei relativi all'importanza dell'integrazione dei cluster logistici e marittimo portuali nella rete multimodale di trasporto (Dec. n. 1692/96/CE e n. 1346/2001/CE).

Nel periodo 2013/2015 l'Autorità portuale di Livorno svilupperà una serie di progetti e azioni specificamente rivolte al potenziamento dei collegamenti con l'Interporto Vespucci, da considerarsi un *asset* determinante per lo sviluppo dei traffici, l'efficienza e la quantità-qualità dei servizi offerti dal sistema logistico-portuale, l'attrazione di investimenti e la localizzazione di attività industriali in vario modo legate al *cluster* portuale. In particolare l'Autorità portuale di Livorno programmerà ed intraprenderà azioni mirate a mettere pienamente a frutto le potenzialità di questo *asset* su questi aspetti: i) la dimensione europea del TEN-T; ii) la programmazione congiunta di attività e servizi; iii) l'ottimizzazione dell'uso delle aree; iv) gli investimenti per l'integrazione porto-interporto Vespucci.

**6.2.2 La dimensione europea: Interporto e TEN-T.** In primo luogo l'Interporto Vespucci ha un valore strategico per sostenere e tutelare la posizione che al porto di Livorno spetta nelle reti TEN-T. Infatti la recente conferma dell'inclusione del Porto di Livorno tra i porti della "rete centrale" è legata anche al riconoscimento delle potenzialità di sviluppo che l'infrastruttura interportuale e retroportuale offre, sia in termini di quantità, sia in termini di tipologia di traffici, sia in termini di servizi ed innovazione.

Nel periodo 2013/2015, l'Autorità portuale di Livorno farà leva sul partenariato strategico con l'Interporto Vespucci al fine di continuare a tutelare il carattere prioritario del nodo livornese su scala europea e rafforzare il collegamento alla rete transeuropea di trasporto, anche nella prospettiva del corridoio del Mediterraneo centrale di cui sopra (*comprehensive network*). Le iniziative che saranno prese a questo fine in tutte le sedi opportune saranno condivise e sostenute congiuntamente con Regione Toscana.

### **La programmazione congiunta di attività e servizi**

- a) **Progetti per l'innovazione del Sistema Porto-Interporto.** La programmazione congiunta di attività e servizi si concretizza in primo luogo nei progetti di innovazione che gravitano attorno all'idea di adeguare le infrastrutture alle esigenze di fluidità dei *long distance multimodal corridor*. Nel periodo 2013/2015 l'Autorità portuale svilupperà i progetti europei già lanciati in partenariato con la Società Interporto e promuoverà la candidatura e partecipazione dell'Interporto a nuovi progetti europei.
- b) **Sviluppo di Filiere e Settori Merceologici.** Nel primo anno di attuazione del POT l'Autorità portuale programmerà e realizzerà, coinvolgendo l'Interporto, un'analisi delle filiere logistiche/settori merceologici al fine di individuare le opportunità di sviluppo. L'analisi si baserà su una consultazione strutturata e trasparente dei soggetti critici e *stakeholders* economici e finanziari, secondo una metodologia che sarà elaborata e validata nel primo anno di attuazione del



POT sulla base delle *best practices* di sviluppo portuale di livello europeo. Le attività si sostanzieranno in interviste, workshop, focus, incontri B2B, elaborazione di studi di fattibilità e saranno svolte in collaborazione con il Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa. Le attività di sviluppo saranno collegate alla pianificazione per l'uso ottimale delle aree portuali ed interportuali ed ai programmi/progetti di sviluppo Mediterraneo ed internazionale del MISE/MAE, già svolti proficuamente in collaborazione con l'Interporto (Marocco, Algeria, Egitto) e da lanciare nel periodo 2013/2015.

**6.2.3 L'ottimizzazione dell'uso delle aree portuali e retroportuali: “banchina lunga”, “porto esteso”, “offerta territoriale integrata”** Il periodo di programmazione 2013/2015 dovrà segnare un salto di qualità nella funzionalità del sistema porto-interporto, da considerarsi elemento centrale della Area Vasta Costiera della Toscana. In dinamiche di mercato che rendono difficile l'accelerazione sugli interventi infrastrutturali di ampliamento a mare, la disponibilità di aree, servizi ed efficienti collegamenti viari e ferroviari a terra diviene una ottima opportunità, sia in termini logistico-portuali per l'attrazione di traffici, sia in termini di localizzazione industriali per l'attrazione di investimenti, in particolar modo di iniziative collegate ai traffici mediterranei ed alle economie emergenti dell'area.

Allo sviluppo in partenariato di singoli progetti, per quanto coordinati e mirati all'innovazione ed all'efficienza del sistema (*si veda il capitolo sui servizi e l'innovazione*), è necessario affiancare un disegno programmatico unitario in grado di rispondere alle sfide poste dalla crisi attraverso il consolidamento e l'espansione dei traffici marittimi da un lato e l'attrazione di investimenti industriali funzionalmente integrati con le attività portuali e logistiche dall'altro. I nuovi strumenti di pianificazione di cui gli enti interessati si sono dotati aprono in proposito importanti opportunità.

- La variante al Piano Strutturale del Comune di Collesalveti (27 Aprile 2012) individua nuove aree dedicate alle funzioni industriali nell'Interporto.
- Il Piano Regolatore Portuale di Livorno ridisegna il porto per aree funzionali ed in modo graduale porterà al superamento del “porto industriale” ed alla liberazione delle aree a banchina non pienamente destinate alla funzione portuale.

Il presente piano triennale è quindi ispirato all'idea che le fasi di sviluppo del piano regolatore portuale di Livorno debbano collegarsi all'attuazione del piano strutturale del Comune di Collesalveti. Nel periodo 2013/2015 l'Autorità portuale lavorerà in direzione del rafforzamento delle iniziative amministrative e di programmazione condivisa al fine di determinare la disponibilità delle risorse territoriali e di assicurarne un uso coerente ed ottimale (sulla *governance* si veda quanto oltre). D'altra parte lo stesso Comune di Collesalveti ha già ufficializzato questa esigenza nei confronti degli enti pubblici territoriali interessati e di Regione Toscana.



<b>Porto di Livorno</b>	<b>Interporto “Vespucci”</b>
Autorità Portuale di Livorno	Comune di Collesalvetti
<b>Pianificazione Portuale: Piano Regolatore Portuale Luglio 2012</b>	<b>Pianificazione Urbanistica: Piano Strutturale Aprile 2012</b>
Aree Funzionali: “zonizzazione” Liberazione aree portuali a banchina	Nuove Aree per Localizzazioni Logistiche e Industriali nell’Interporto
Attrazione di traffici	Attrazione di investimenti
<b>Sistema Porto-Interporto POT 2013-2015</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>“Sistema Logistico della Toscana Costiera” e “banchina lunga”</b></li><li>2. <b>“Porto esteso”</b></li><li>3. <b>“Offerta territoriale integrata”</b></li></ol>	

In concreto nel periodo 2013/2015 l’Autorità portuale di Livorno si propone di andare in direzione dell’ottimale utilizzo delle risorse territoriali e finanziarie attraverso due linee di sviluppo.

1. **Sistema Logistico della Toscana Costiera e Banchina Lunga.** L’Autorità portuale promuoverà la costituzione di un “sistema logistico” in linea con le previsioni dell’articolo 46 del D.L. n. 201 del 2011, attraverso atti d’intesa e coordinamento con Regione Toscana, le Province ed i Comuni interessati, in particolare con i Comuni di Livorno e Collesalvetti. Al contempo, sarà verificata



la possibilità di allargare tali iniziative a livello interregionale all'interno del cono di attrazione dei traffici del Porto di Livorno. Il sistema logistico ha come fine precipuo il pieno collegamento di Livorno alla TEN-T (*Corridoio "Helsinki - La Valletta"*) attraverso interventi sulle infrastrutture di collegamento porto-interporto (*retroporto*), in particolare sulle infrastrutture ferroviarie di cui all'Accordo Stato-Regione.

- 2. “Offerta Territoriale Integrata”.** L'Autorità portuale di Livorno, nel periodo 2013/2015, elaborerà, in collaborazione con l'Interporto Vespucci, le Istituzioni locali e Regione Toscana, un'offerta territoriale integrata per la localizzazione di insediamenti di produzione, trasformazione, trattamento, distribuzione nelle aree dell'Interporto, curando la costruzione di un pacchetto di servizi e *facilities* in grado di attrarre investimenti funzionalmente legati ai traffici portuali.

A tal fine l'Autorità, potrà procedere:

- i) all'acquisizione di aree collocate nell'Interporto, qualora in linea con gli strumenti di pianificazione vigenti e dopo le opportune verifiche;
- ii) all'individuazione di un pacchetto per la localizzazione coerente con il PRP (zonizzazione – delocalizzazione) e con gli altri strumenti di governo del territorio rilevanti (localizzazioni industriali della variante a Piano Strutturale del Comune di Collesalveti).

In particolare l'Autorità Portuale, in linea con l'obiettivo dello sviluppo del sistema industriale legato alle attività portuali, imposterà nel periodo 2013/2015 le seguenti strategie di sviluppo ed interventi :

- i. revisione della politica delle concessioni demaniali in porto al fine di favorire la delocalizzazione da banchina delle attività non prettamente portuali e la localizzazione industriale nel retroporto-interporto; in particolare tali obiettivi saranno integrati nei regolamenti d'uso delle aree, nei criteri per la valutazione dei piani d'impresa e nella revisione dei relativi canoni.
- ii. coinvolgimento dei livelli di governo competenti nell'introduzione di incentivi specifici per incoraggiare e rendere attrattive le localizzazioni di attività nelle aree dell'Interporto destinate all'industria sulla base della variante al Piano Strutturale del Comune di Collesalveti.
- iii. progettazione e lancio di servizi specifici per le filiere/settori merceologici più interessanti.
- iv. individuazione di interventi per lo sviluppo mediterraneo ed internazionale del bipolo porto-interporto rispetto alle filiere più importanti ed in coerenza con i partenariati internazionali di cui al paragrafo successivo.

Tali azioni e interventi potranno essere oggetto di candidatura su progetti di cooperazione bilaterale, europea ed internazionale e saranno svolti in collaborazione, oltreché con l'Interporto, con il Polo Sistemi Logistici dell'Univeristà di Pisa, con le

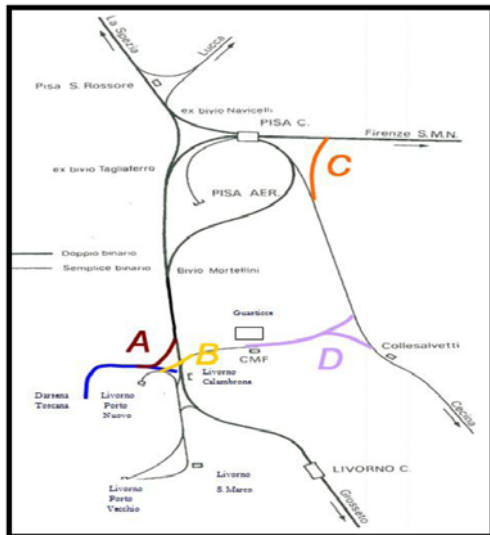


Camere di Commercio, con le Associazioni industriali e di categoria. Questi interventi saranno utilmente collegati alle attività che, già nel periodo 2010/2012, hanno assicurato la partecipazione dell’Autorità portuale ad importanti tavoli di programmazione e sviluppo promossi dai Ministeri dello sviluppo economico, delle infrastrutture e trasporti, degli affari esteri.

**6.2.4 Investimenti per l’integrazione porto-interporto.** Nel corso del 2013/2015 l’Autorità portuale supporterà le proposte di investimenti in infrastrutture ed infostrutture necessarie alla piena integrazione porto-interporto, attraverso la partecipazione alle fasi di programmazione degli investimenti a livello regionale e nazionale. Al contempo monitorerà le possibili fonti di finanziamento degli interventi, sia di carattere europeo (TEN-T) sia attraverso un confronto con gli operatori privati e la verifica della fattibilità del ricorso a forme di finanziamento innovativo.

**a) Infrastrutture**

- Collegamento ferroviario Porto - Interporto Toscano “A. Vespucci” S.p.A.:



- Scavalco corridoio tirrenico  
Porto Interporto: €10 milioni (lett. B)
- Collegamento Interporto Vespucci – Linea ferroviaria Pisa-Collesalvetti-Vada: € 25 milioni (lett. D).

Questi interventi sono tra gli interventi prioritari dell’Accordo di programma Stato-Regione (*Atto Aggiuntivo alla intesa generale Quadro, del gennaio 2010, p. 14*) e del dossier presentato dall’Autorità portuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 14 maggio 2012.

**b) Infostrutture.**

- Richiesta inserimento sui finanziamenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del collegamento mancante in fibra ottica fra la rete portuale e quella dell’Interporto Toscano “A. Vespucci” S.p.A.

**6.2.5 Governance del sistema Porto-Retroporto-Interporto.** Nel periodo 2013/2015 l’Autorità portuale rafforzerà il proprio ruolo nella pianificazione-programmazione del sistema Porto-Interporto. Va segnalato che APL è tra i soggetti fondatori della Società Interporto Vespucci e che, a partire dal maggio 2012, è rappresentata all’interno del Consiglio d’Amministrazione della Società.

La partecipazione alla compagine azionaria ha finora consentito di dare coerenza alla molteplicità di progetti congiunti. L’Autorità portuale di Livorno ritiene utile rafforzare



il peso degli interessi di sviluppo logistico e multimodale dei quali è portatrice sulla base della legge n.84 del 1994 e del citato articolo 46 D.L. n.201 del 2012.

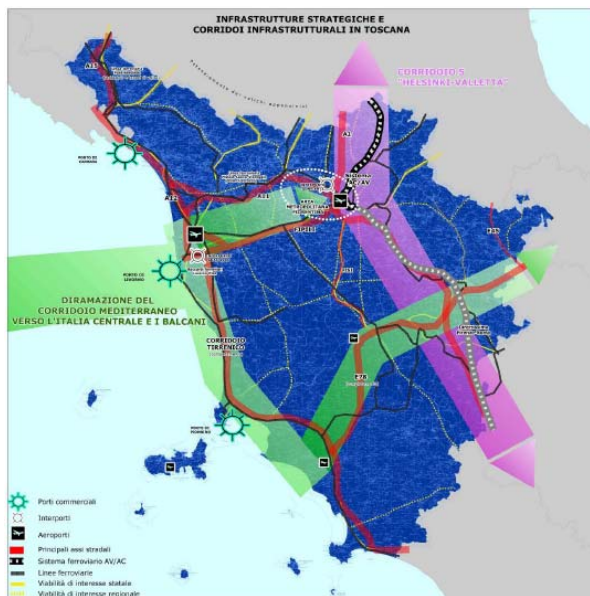
Di conseguenza, nel periodo 2013/2015, l’Autorità portuale di Livorno, in linea con gli indirizzi provenienti dalle fonti normative europee e nazionali e nel rispetto dei vincoli alle risorse disponibili, opererà per la valorizzazione della funzione logistica e industriale e per il pieno inserimento del nodo interportuale nei corridoi europei, anche grazie alla sua messa in rete con le strutture dell’area centro nord.

Proprio per dare coerenza a questo modello di governo condiviso del sistema logistico porto-interporto, l’Autorità portuale rafforzerà il suo impegno per arrivare ad una maggiore integrazione del Comune di Collesalveti nelle scelte di governo dell’Autorità Portuale. In particolare, è in corso di verifica la fattibilità giuridico-amministrativa di una estensione (*anche discontinua*), della circoscrizione dell’Autorità portuale ad aree limitrofe all’Interporto, cui conseguirebbe l’ingresso del Sindaco nel Comitato portuale.

### **6.3 Agganciare gli Interporti “remoti” rilevanti nella dimensione del TEN-T.**

Nella definizione di una struttura distributiva complessa non è possibile fermarsi alla mera identificazione delle sole basi logistiche, ma è necessario riflettere sulla scelta dei percorsi e dei mezzi di gestione nonché sulle caratteristiche intrinseche delle filiere considerate.

Possono essere individuati due modelli di localizzazione per le basi logistiche, uno definito di “diffusione” e l’altro di “polarizzazione”. E’ chiaro che alcuni prodotti specifici, caratterizzati da peculiari modalità di consegna e contraddistinti da alti valori o lavorazioni *on demand*, richiederanno un modello di diffusione. In questo caso il porto è a servizio della struttura distributiva regionale.



In un modello “polarizzato” il mercato di riferimento deve essere sicuramente più ampio dei limiti regionali, ed il porto svolge di conseguenza una funzione di tipo *gateway*, soprattutto in funzione della concezione europea di corridoio multimodale sulla lunga distanza sopra delineato.

Il porto di Livorno svolge entrambe queste funzioni.

Come porto *gateway* facente parte del *core network* delle TEN-T, Livorno deve immaginarsi come punto di un corridoio multimodale sulla lunga distanza e come nodo di una rete di trasporto complessa che garantisca un efficiente instradamento, in particolare verso la dorsale costituita dal corridoio

“Helsinki - La Valletta”.

In questa prospettiva è quindi evidente che le basi logistiche di riferimento per Livorno sono gli interporti continentali “remoti”. In particolare è necessario potenziare le



connessioni con gli interporti dell'Italia del Nord e di tutti gli interporti che si collocano lungo i corridoi prioritari di rilievo per i traffici in arrivo/partenza a Livorno. Il fattore determinante perché questi interporti remoti svolgano una funzione rilevante per il Porto di Livorno è naturalmente la presenza ed il lancio di servizi ferroviari periodici, rispetto ai quali i nodi interportuali sono tappa di rilancio di treni blocco verso i mercati del centro nord Europa

L'Autorità portuale ha già avviato nel periodo 2010/2012 azioni mirate di cooperazione e sviluppo con gli Interporti di Bologna, Padova e Verona.

In particolare, il 18 marzo 2011 l'Autorità portuale di Livorno e l'Interporto di Bologna SpA hanno siglato un accordo di collaborazione volto, nell'ambito delle rispettive competenze, all'incremento dei traffici containerizzati tra i due nodi logistici, all'incremento del traffico intermodale non containerizzato con particolare riferimento all'asse Bologna-Livorno-Spagna, alla condivisione di informazioni relative ai flussi di traffico (*analisi economiche e di mercato*) da intercettare, alla promozione congiunta delle due infrastrutture presso le principali manifestazioni internazionali del settore.

L'accordo ha avuto un immediato seguito in merito alla valutazione di idonee soluzioni per ovviare alle problematiche inerenti alle manovre ferroviarie nel porto di Livorno, a partire dalla possibilità di dialogare con i soggetti da coinvolgere.

L'accordo ha trovato particolare campo di applicazione nell'ambito della progettualità comunitaria.

In tal senso si ricorda anzitutto la partecipazione in qualità di "osservatore" dell'APL al progetto Hinterport, già iniziato prima dell'accordo tra APL e Interporto Bologna, grazie alla quale è stato possibile creare una rete con alcuni dei principali attori della logistica, tanto istituzionali che commerciali.

A seguito di questa attività, lo scorso aprile l'Interporto ha espressamente chiesto all'APL di entrare a far parte della "Hinterport Alliance", creata a seguito del successo riscontrato dall'omonimo progetto per capitalizzare tale risultato.

Scopo principale dell'iniziativa è consentire ai partecipanti di diventare un punto di riferimento per le "best practices" e per monitorare costantemente e attivamente l'integrazione porto-hinterland.

L'attività della "Hinterport Alliance" è regolata da un apposito Accordo di Cooperazione.

L'APL ha manifestato interesse per l'iniziativa che è in fase di realizzazione e che verrà definita e sancita al termine di detta fase.

In un ambito più definito rientra invece il progetto "BOLIBA" (Bologna-Livorno-Barcellona), definito nel corso di un incontro a Bologna tra i rappresentanti del porto di Barcellona, della compagnia Grimaldi, dell'APL e dell'Interporto di Bologna.

L'idea progettuale prevede la volontà sviluppare l'intermodalità tra Bologna e Livorno attraverso la configurazione dell'Interporto di Bologna quale hub hinterland per il Gruppo Grimaldi.

Obiettivo dell'idea progettuale è quella di intercettare nuovi flussi commerciali destinati/originari del Nord Est italiano (*Triveneto*) da sbarcare/imbarcare presso il porto di Livorno con un collegamento ferroviario di mezzi non accompagnati tra l'Interporto di Bologna ed il porto di Livorno, venendosi così a realizzare un'iniziativa unica nel panorama italiano, con positivi riscontri anche in campo ambientale (*decongestionamento stradale, minor inquinamento*)



Per tale idea progettuale sono state inoltre individuate le seguenti aree tematiche da sviluppare nella proposta di progetto:

- Servizi intermodali: obiettivo, implementare un servizio ferroviario in funzione della proposta progettuale (*individuare cosa può essere finanziato, ad es. noleggio carri, trazione ferroviaria, mezzi per l'attività di handling...*), necessità di individuare un eventuale operatore intermodale ;
- Tecnologia: obiettivo, individuare gli investimenti “corridor management” da effettuare presso porti/interporti che possono migliorare e favorire questa tipologia di servizio (*es. antenne wi-fi, tracciabilità, servizio booking, OCR, servizio brokeraggio per traffico di ritorno.....*);
- Snellimento procedurale dei flussi documentali (*anche di tipo doganale*)

Per la presentazione di una proposta progettuale è stata convenuta la necessità di effettuare una analisi sia dei processi che delle funzioni in essere allo stato attuale presso i porti ed eventualmente presso l'Interporto di Bologna per verificare l'eventuale fattibilità tecnica di tale idea progettuale nonché individuare investimenti (*anche di tipo infrastrutturale*) che potrebbero rendersi necessari per la realizzazione di un servizio intermodale di mezzi non accompagnati tra il porto di Livorno e l'Interporto di Bologna.

In ottemperanza a quanto previsto dell'Accordo di collaborazione, APL e Interporto di Bologna nel dicembre 2011 hanno preso parte congiuntamente a Logitrans 2011, una delle principali manifestazioni per la logistica svoltasi ad Istanbul.

In quella occasione i due soggetti hanno effettuato una presentazione congiunta dei propri servizi dando particolare enfasi al progetto Boliba.

Attualmente sono in fase di valutazione ulteriori possibilità di partecipazione congiunta ad iniziative simili.

Un'ulteriore concretizzazione dell'Accordo prevede un'attività promozionale congiunta tale da coinvolgere le principali realtà produttive che fanno riferimento al porto di Livorno ed all'Interporto di Bologna: in tal senso è prevista l'organizzazione di una iniziativa presso l'Interporto di Bologna.

La collaborazione tra AP Livorno e Interporto Bologna è proseguita nel corso del 2012 grazie alla costante informazione reciproca riguardo alle attività dei due soggetti ed all'andamento dei rispettivi traffici.

In particolare si registra la ferma determinazione dell'Interporto Bologna di coinvolgere l'AP Livorno nelle iniziative che possano rafforzare e sviluppare i rapporti tra i due soggetti.

A tal proposito si evidenzia la partecipazione dell'AP Livorno, espressamente caldeggiata dall'Interporto Bologna, al progetto HIN2PORT di cui l'Interporto stesso è capofila e che annovera la partecipazione di numerosi partners europei.

Inquadrato come “Common Learning Action”, tale progetto ha come obiettivo principale la realizzazione di una struttura funzionale e di misure operative per l'ottimizzazione del trasporto con particolare riferimento all'intermodalità, come dimostra la natura (porti, interporti, operatori intermodali, operatori ferroviari) dei soggetti coinvolti.





La proposta di progetto (*che risponde alla call per Marco Polo II*) è stata recentemente sottoposta alla valutazione dell'ente preposto per l'eventuale approvazione.

Nel periodo 2013/2015 l'Autorità portuale di Livorno allargherà la base dagli interporti remoti da considerarsi rilevanti, anche sulla base dei risultati delle analisi delle filiere logistiche di cui sopra. Di conseguenza l'Autorità portuale di Livorno intraprenderà azioni di partenariato e sviluppo con tutti gli Interporti individuati come prioritari, a partire dagli Interporti del Nord Italia, agendo sia sul potenziamento dei collegamenti infrastrutturali che sui servizi. In particolare l'Autorità portuale avvierà azioni/progetti per:

- i) rafforzare la continuità virtuale fra il Porto di Livorno e gli Interporti remoti rilevanti mettendo in comunicazione e rendendo compatibili le rispettive piattaforme informatiche di scambio dati;
  - ii) facilitare e di ottimizzare il cambio modale ferrovia-mare contribuendo allo scambio efficace sia della documentazione di accompagnamento dei carichi, sia sull'aggiornamento in tempo reale dei *closing time* (*lato mare e lato terra*);
  - iii) ridurre al minimo il numero dei contenitori rimasti a terra a causa della mancanza di allineamento temporale fra il servizio ferroviario e quello marittimo, consentendo agli Interporti che svolgono la funzione di *Multimodal Transport Operator* una corretta pianificazione dei tempi di arrivo al terminal portuale dei treni blocco;
  - iv) sviluppare, in accordo e stretto coordinamento con le altre amministrazioni competenti e con le società interportuali individuate, soluzioni organizzative e tecnologiche per lo sdoganamento a remoto delle merci, realizzando la c.d. "banchina lunghissima" attraverso i sigilli intelligenti di cui al "Protocollo Trovatore" sottoscritto tra l'Autorità portuale di Livorno e l'Agenzia delle Dogane..
  - v) Partecipare e coadiuvare le azioni di sviluppo/internazionalizzazione degli Interporti remoti rilevanti sulla base di una programmazione congiunta degli obiettivi e delle azioni, relative a: i) cooperazione strategica con altri interporti; ii) cooperazione con compagnie marittime o società di distribuzione; iii) affidamento "in outsourcing" dei spazi logistici alla grande industria.

Le azioni sopra elencate saranno realizzate attraverso specifici accordi fra l'Amministrazione e le Società interportuali.

#### **6.4 Lo sviluppo del Porto nella dimensione mediterranea ed internazionale**

Nel periodo 2013/2015 le attività con i porti esteri sia dell'area mediterranea sia dei paesi emergenti avverrà nella logica dell'ancoraggio forte degli accordi di cooperazione tra porti allo "sviluppo" Ciò impone una maggiore attenzione alla dimensione strategica



delle relazioni L'elemento centrale di tali partnership di nuova concezione è lo sviluppo congiunto di infrastrutture, sia materiali che immateriali, permeate di innovazione tecnologica e conoscenza, per far sì che porti della sponda Nord e Sud del Mediterraneo possano “parlare lo stesso linguaggio”: in questo modo tanto la competizione quanto la cooperazione tra porti potranno tradursi in più efficaci ed efficienti trasporti, al servizio dello sviluppo economico del Paese

Proprio la dimensione strategica delle partnership “nuove” impone di prendere le mosse dalla descrizione di scenari aventi rilevanza strategica. Il punto di partenza della riflessione proposta è che (*anche*) i porti devono mettere seriamente in discussione l'idea che l'aumento del PIL mondiale corrisponda un analogo o (*addirittura*) più che proporzionale sviluppo dei flussi del commercio mondiale. Questa idea ha potuto imporsi incontrastata sulla scorta del tumultuoso sviluppo economico del Far East, ma oggi non è più possibile darla per scontata, con tutte le conseguenze che ne derivano anche sul fronte della programmazione della capacità portuale (*i.e. infrastrutturazione*). A seguito della crisi, per ragioni molteplici che sono in parte legate all'evoluzione dei costi del petrolio e dello *shipping*, si profila ora lo scenario della “regionalizzazione della globalizzazione”.

Caratteristiche:

- a) Prevalenza dei traffici (*marittimi*) all'interno di macro-regioni (*in senso economico: far east, America del nord e del sud, Euro-med...*), sulla base di:
  - (*Lato dell'offerta*): “divisione internazionale del lavoro”, per la quale all'interno della macro-regione diverse localizzazioni si specializzano e “catturano” diverse fasi della filiera produttiva e logistica (*es: tessile e lane “pettinate” e colorate in Egitto...*) → viaggiano per mare beni strumentali e manufatti intermedi.
  - (*Lato della domanda*): “diffusione del potere d'acquisto” ed emersione dei c.d. “nuovi consumatori” (*es: Europa centro-orientale e orientale, sud del Mediterraneo*) → viaggiano beni di consumo.
- b) i traffici delle merci per mare (*al netto delle materie prime per le quali valgono considerazioni a parte*) saranno:
  - (*in termini quantitativi*): soprattutto traffici all'interno delle macro-regioni, quindi ci sarà una evoluzione diversificata tra traffici all'interno delle macro-regioni e traffici “mondiali” → non ha molto senso parlare di “traffici internazionali”, né di “traffici intercontinentali”, basti pensare alla dimensione euro-mediterranea, che è “intercontinentale” in senso geografico, ma (macro)regionale in senso economico.
  - (*in termini qualitativi-trasportistici*): i traffici “mondiali” (= tra diverse macro-regioni) saranno dominati da materie prime e beni di consumo, potenzialmente viaggeranno su “rotte globali”, saranno rivolti a porti di transhipment puro (pochi, enormi, altamente tecnologici, altamente *capital intensive*); i “traffici regionali” (= all'interno delle macro-regioni), con un legame potenzialmente forte tra filiera produttiva e filiera logistica, saranno rivolti a porti “regionali”.

Si noti che queste caratteristiche potranno determinarsi *anche se* i flussi “internazionali” fossero destinati ad una nuova fase espansiva (*in ogni caso non così intensa come quella segnata dal “super-ciclo”*). D'altra parte non è necessario aderire a visioni un po' apocalittiche come la “decrescita” ed il “*deleveraging*” per ammettere



l'urgenza, specie da parte dei “decisori pubblici”, di una riconsiderazione complessiva del modello di crescita *export-oriented* e del modello di globalizzazione caratterizzata da un aumento indefinito della distanza tra luoghi di produzione e mercato del consumo.

⇒ Questa profonda revisione dell'intera *supply chain*, in termini di qualità e quantità dei flussi logistici globali, si tradurrà nella razionalizzazione e aumenti di efficienza dei nodi portuali, con una selezione e specializzazione.

Nella prospettiva della regionalizzazione della globalizzazione il futuro del sistema marittimo-portuale europeo ed italiano è inscindibilmente legato all'evoluzione della macro-regione EuroMediterranea. Lo scenario-base ipotizzato prevede sulla scala mediterranea una concorrenza su “binari distinti” che si separano sempre più e che riguardano i “traffici globali” da un lato ed i “traffici regionali” dall'altro.

a) **concorrenza tra porti di transhipment**: La sponda sud sta dimostrando la capacità di attrarre investimenti immani, che non possono essere spiegati sulla base della mera disponibilità di capitali a basso costo; al contrario, si tratta di progetti “strategici”, che:

→ “scommettono” sull'evoluzione futura del quadro geo-economico delle rotte marittime (*globali, non mediterranee*);

→ puntano sulla massiccia introduzione di nuove tecnologie, sia per la gestione dei terminal, sia per le operazioni portuali in genere, sia per le “documentary procedures”;

→ paradigmatico in tal senso è il nuovo porto TangerMed, con tecnologie avanzate e modelli organizzativi “tedeschi” ed il tentativo di sviluppare il *maritime clusters*, al fine di favorire insediamenti produttivi ed investimenti diretti esteri (*anche attraverso la creazione di Special Economic Zones o Export Processing Zones*). Si pensi anche a Port Said.

b) **concorrenza tra porti “regionali”**, non nel senso della legge n.84 del 1994, ma nel senso che sono porti di riferimento all'interno della macro-regione euromediterranea. Dal punto di vista strategico è necessario individuare azioni concrete per evitare che la portualità italiana viva un “declino nel Mediterraneo che cresce” secondo lo slogan diffuso alla metà degli anni novanta, con l'aggiunta che tale declino non deve essere inteso in senso “congiunturale”, ma in senso “strutturale”.

Tuttavia non sarebbe corretto ritenere che il futuro della portualità sarà dominato da una distinzione netta tra porti “gateway” per la macro-regione (*transhipment + trasporto containerizzato*) e porti che operano all'interno della macro-regione. Vi sono e vi saranno traffici marittimi aventi caratteristiche merceologiche o trasportistiche peculiari, tali da rendere economicamente sostenibile e preferibile il trasporto “point to point” tra porti appartenenti a macro-regioni diverse (*es: cellulosa in ingresso per industria cartiera dal Nord America o dal Sud America; agroalimentare e fresco; certi tipi di project cargo, ecc*): si tratta di traffici significativi se si riconosce ciò che è evidente: “non si vive di solo container”. Traffici peraltro “ricchi”, se ad esempio li si valuta in termini di creazione di occupazione o di valore aggiunto relativo per tonnellata. Queste considerazioni spingono a dire che per quanto riguarda Livorno l'impostazione “multipurpose”, che da sempre caratterizza lo scalo labronico, continua a dimostrarsi



valida e attuale. Piuttosto è necessario essere consapevoli che tali traffici enfatizzano il legame tra il nodo portuale ed il sistema economico locale di riferimento.

Inoltre, nella prospettiva interna alla macro-regione Euro-mediterranea, di particolare interesse sono i traffici RO-RO, tra le due sponde del mediterraneo; prospettiva confortata dalla predilezione per questa modalità di trasporto, dalla

A livello “micro”, in ogni singolo porto, la risposta a queste sfide non può che essere costituita da una pluralità di azioni coordinate: politiche concessorie, sviluppo delle infrastrutture, nuove tecnologie per la informatizzazione e telematizzazione, innovazione ecc. I Piani Operativi Triennali adottati più di recente dai porti italiani dimostrano una diffusa consapevolezza riguardo a questi fattori di competitività.

**È ora necessario aggiungere a questa consapevolezza anche la capacità di impostare relazioni con i porti esteri basate su un diverso approccio;** è naturale che nuove partnership fioriscano sulla scorta dell’infittirsi dei traffici marittimi, a partire dall’area euro-mediterranea, e dell’emersione di nuovi protagonisti della portualità; Tuttavia, più che di “nuove partnership” è significativo parlare di “partnership nuove”, vale a dire “nuove” nei metodi e nei contenuti.

È necessario elaborare e programmare, *insieme* ai porti partner, azioni strategiche per lo “sviluppo portuale” in senso proprio. A questo fine verrà data continuità al lavoro avviato nel periodo 2010/2012, alla cui base sta l’idea che il cuore delle partnership per lo sviluppo portuale sono le “infrastrutture”, da intendersi nel senso più ampio come la dotazione di tre elementi:

**a) infrastrutture materiali;** esempio: Sviluppo infrastrutture per incremento traffici RO-RO e RO-RO Pax.

**b) infrastrutture immateriali (tecnologiche e amministrative);** esempio: partnership per condividere soluzioni informatiche e telematiche per lo svolgimento delle “documentary procedures” portuali, anche come fondamento per far convergere le prassi amministrative

**c) infrastrutture della conoscenza;** esempio: partnership per la formazione, a livello professionale e superiore, e la ricerca applicata con il coinvolgimento di istituzioni universitarie e centri di ricerca.

### **Le Partnership Nuove**

- Sono inserite nella dimensione strategica
- Hanno come finalità lo sviluppo
- Sviluppo, declinazione infrastrutturale:
  - Materiali
  - Immateriali (tecnologiche e amministrative)
  - Della conoscenza
- Partnership fra porti regionali



- Ruolo fondamentale delle Autorità Portuali: il livello istituzionale
- Coerenza con l'economia reale
- Coerenza con il rapporto fra le filiere e le piattaforme di produzione e consumo

Una nuova metodologia per lo sviluppo dei partenariati esteri è stata validata nelle attività sviluppate dal Porto di Livorno come ente attuatore di progetti di cooperazione decentrata (*MISE-MAE-Regione Toscana*). L'approccio può essere così schematizzato:



Questa stessa metodologia verrà seguita nelle attività del periodo di programmazione 2013/2015.

### **6.5 Tuscan Port Authorities**

L'esigenza di qualificare l'immagine dei porti, parallelamente al loro naturale percorso evolutivo mercantile, attraverso una mirata azione di marketing e promozione,



rappresenta, oggi, uno degli obiettivi più immediati del principale strumento di indirizzo e programmazione delle Autorità Portuali Italiane.

L'idea della Tuscan Port Authorities nasce a fine anni '90, ma solo a fine maggio 2010 si istituzionalizza la nascita dell'Associazione dei porti toscani (*Livorno Piombino e Marina di Carrara*), il cui dichiarato obiettivo è di proporsi con maggiore forza in ambiti nazionali ed internazionali per concorrere con altri "sistemi" italiani.

Oggi alla luce di una specifica realtà, onde evitare di rimanere confinati in una politica di annunci, e per dare una vera sostanza ed operatività, la TPA necessita di presupposti basilari quali una sede propria, al limite itinerante, degli operatori dedicati e definiti ed un proprio budget indipendente. Proprio perché i porti oggi devono "giocare la loro partita" sul piano internazionale o non avranno chance; l'economia si muove a grande velocità e le realtà verso le quali dovremo opportunamente confrontarci sono quelle, per noi macroscopiche, dei paesi BRIC e delle altre economie emergenti. Da qui l'esigenza di fare "team" con l'unione dei porti e con un marchio come quello della Toscana che risulta essere fra i più qualificanti al mondo.

Gli strumenti di pianificazione (*Programma di Sviluppo Regionale e Masterplan della portualità toscana*) hanno posto come obiettivo quello di creare i presupposti affinché la *piattaforma logistica costiera*, costituita dall'insieme delle infrastrutture dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, l'interporto di Guasticce e l'aeroporto di Pisa, assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità.

Questa strategia costituisce elemento di particolare forza trainante nell'ambito più generale definito dal Piano Regionale della mobilità e della logistica.

Gli attori protagonisti di questo progetto sono le Autorità Portuali, le quali hanno il compito di promuovere i propri porti.

Le azioni che le Autorità Portuali compiono per svolgere questa funzione, generalmente ed in base ognuna alle proprie risorse, economiche ed umane, si sostanziano in presenze a manifestazione fieristiche di settore (*mediante l'allestimento di stand e distribuzione di brochures informative*), in presentazioni delle opportunità commerciali del porto, in incontri istituzionali con rappresentanti di altri porti - nazionali ed internazionali -, nell'attività di informazione (*comunicati stampa, sito web, ecc.*) propria di tutte le Amministrazioni pubbliche ed in alcuni casi in attività di marketing vero e proprio.

Ciò dimostra quali e quante motivazioni vi siano, sia di natura economica che politica, affinché i tre porti toscani affrontino insieme questo nuovo sistema di mobilità di cose e persone all'interno del bacino mediterraneo e, nella valorizzazione delle proprie vocazioni territoriali ed operative, si propongano quale "focus" di un network in grado di rispondere a qualsiasi esigenza di trasporto e logistica.

Negli anni passati sono state già sperimentate, fra le tre Autorità Portuali Toscane, attività di collaborazione quali azioni promozionali comuni in campo nazionale ed internazionale, partecipazioni a missioni imprenditoriali, scambi di informazioni. Ciò si è potuto realizzare partendo da un protocollo d'intesa, sotto il nome comune di *Tuscan Port Authorities*, siglato ormai da oltre un decennio, ma l'operazione congiunta si



limitava alla sola parte amministrativa di un budget per la sola attività promozionale spicciola.

Il progetto, nel prossimo POT, mira a proiettare questo rapporto in una dimensione più qualificata ed ambiziosa, cementando questa unione con una base giuridica, cosa che finora non è stata sperimentata da nessuna delle tre Autorità Portuali.

Lo strumento giuridico che meglio si presta ad assolvere le finalità sopra esposte è senza dubbio l'atto costitutivo dell'associazione, risalente al 2010, che le persegua quale preciso scopo associativo e si doti dei mezzi operativi ad esso necessari e specificamente preordinati.

Infatti, l'atto costitutivo della TPA sancisce la finalità di promuovere e favorire lo sviluppo dei porti associati anche attraverso una strategia di cooperazione e di collaborazione tale da rappresentare le Autorità Portuali toscane in una visione sistemica.

TPA si propone pertanto come uno strumento di coordinamento fra porti di uno stesso bacino geografico, la Piattaforma Logistica Costiera Toscana, ed intende favorire lo sviluppo di una progettualità e di un'offerta per quanto possibile integrata verso i propri referenti economici dell'area del Mediterraneo e di tutto il mercato globale, nel quadro di quanto delineato dal Masterplan della portualità toscana.

In questo senso :

- promuove tutte le iniziative ritenute coerenti con gli obiettivi generali dello sviluppo dei porti e del loro coordinamento, come luogo in cui le Autorità Portuali elaborano di una strategia qualificata nonché adeguate programmazioni e progettazioni;
- può effettuare studi; gestire flussi informativi;
- produrre pubblicazioni, materiali audiovisivi;
- utilizzare consulenze ed incarichi temporanei e/o continuativi esterni; potrà redigere e gestire progetti di cooperazione internazionale che valorizzino la portualità toscana potendo attivare tutti i rapporti ed i contatti preliminari;
- può partecipare a fiere, mercati, convention, anche elaborando una strategia comunicativa unitaria e di piena valorizzazione dell'offerta dei porti associati nonché la diffusione di un adeguato materiale informativo e promozionale;
- può rapportarsi con tutti i livelli istituzionali e rappresentare, avendo preliminarmente discusso e definito un orientamento, il punto di vista dell'insieme dei porti associati;
- può compiere ogni atto necessario al pieno svolgimento delle funzioni, dei compiti e per il corretto conferimento delle finalità assegnate all'Associazione stessa.

### **Obiettivi strategici**

L'obiettivo strategico principale della TPA, per quanto sopra detto, è proprio di rafforzare i rapporti di cooperazione e collaborazione tra le tre Autorità Portuali. Si deve quindi costruire, a partire da un settore, un progetto di integrazione - unificazione - coordinamento che vada nella direzione di realizzare poi un vero e proprio sistema logistico toscano, *Tuscan Logistics System*, claim già utilizzato nel passato per la promozione congiunta tra le tre Autorità Portuali e gli interporti toscani.



Del resto, come già appurato, una visione sistemica presenta senz'altro maggiori possibilità di farsi conoscere e di generare fiducia nei mercati rispetto a singole entità. Ed un marchio forte e conosciuto a livello mondiale, come senz'altro è quello della Toscana, ha maggiori opportunità di imporsi all'attenzione di un mercato divenuto globale.

### **Obiettivi operativi**

Gli obiettivi operativi della TPA non si discostano dalle strategie complessive e preesistenti delle tre Autorità Portuali,

Infatti si tratta di dare corso ad un'Associazione che ha il compito sempre di promuovere i tre porti e i sistemi logistici ad essi collegati ma in questo caso li rappresenta e li presenta uniti sotto un'unica egida, un unico sistema, che offre una gamma di servizi e di soluzioni più ampia in quanto abbraccia competenze e professionalità complete in ogni settore del trasporto merci.

Lo scopo principale infatti, rimane quello di “catturare” il crescente traffico merci verso i porti toscani ed il costruendo sistema logistico toscano, elaborato dal Masterplan della Regione Toscana. L'obiettivo è quello che gli operatori, nazionali ed esteri, della logistica, dell'import/export e dei trasporti in genere individuino la costruenda piattaforma logistica toscana quale piattaforma commerciale per il Centro Italia, vincendo la concorrenza dei porti e/o sistemi logistici concorrenti.

Il primo step operativo è quello di svolgere un'efficace campagna comunicativa e promozionale nel potenziale bacino territoriale di utenza, si pensi alla Toscana, alle Marche, all'Emilia Romagna a all'Umbria, ma anche a livello internazionale nei paesi del Mediterraneo, dell'Europa centrorientale e nei paesi con un'economia caratterizzata da un elevato ritmo di crescita, quali la Cina e l'India.

### **Esecutività**

La strategia degli interventi da effettuare in prima battuta è quella di comunicare, in più momenti, la nascita e le finalità della TPA alle istituzioni, agli operatori locali, nazionali ed esteri.

La strategia comunicativa dovrà prevedere quattro interventi di comunicazione, individuati in base alle funzioni e alla, per così dire, “territorialità” dei destinatari del progetto.

In particolare si tratterà di :

1. organizzare una conferenza stampa di presentazione presso la sede della Regione Toscana con i soggetti istituzionali nazionali e regionali dei settori di interesse (*trasporti e commercio*);
2. organizzare un workshop (*sempre nel capoluogo toscano*) con tutti i soggetti imprenditoriali dei vari settori produttivi;
3. organizzare un workshop con tutti gli operatori nazionali del settore, nell'ambito di una manifestazione fieristica di logistica in Italia;





Il risultato prioritario da raggiungere con gli interventi sopra elencati è quello di comunicare, nel più breve tempo possibile e al maggior numero possibile di *stakeholders*, pubblici e privati, la nascita e le funzioni di un soggetto che diventi l'interlocutore privilegiato e primo contatto per coloro che decidono di intrattenere rapporti commerciali con il costruendo sistema portuale toscano.



## **7. IL QUADRO DELLE REGOLE**

### **7.1 L'aggiornamento dei regolamenti**

**7.1.1 Demanio e patrimonio.** Le quotidiane attività che caratterizzano la vita di un porto richiedono chiaramente di essere disciplinate da regole chiare e puntuali, tali da non dare adito alcuno ad interpretazioni fuorvianti finalizzate all'instaurarsi di liti temerarie.

Il ruolo dell'Autorità portuale storicamente si può inquadrare nell'ambito degli organi di amministrazione indiretta dello Stato in materia di portualità marittima, quale ente pubblico non economico posto sotto la diretta vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per i porti.

Compito primario di una Pubblica Amministrazione è quella di sapersi munire degli strumenti necessari al fine di espletare al meglio le funzioni di amministrazione diretta attiva che la normativa vigente le ha assegnato. La gestione amministrativa dei beni appartenenti al demanio marittimo, quale attività tra le più caratterizzanti il ruolo dell'Ente, richiede chiaramente un'attenzione quotidiana particolare, soprattutto in un contesto quale quello strettamente portuale dove gli interessi economico-imprenditoriali dei soggetti privati coinvolti hanno sempre determinato nella maggior parte dei casi conflittualità e contenziosi. Da qui la necessità per l'Autorità portuale di appropriarsi pienamente del ruolo pubblico che le compete, inquadrandolo effettivamente in quel potere di supremazia della Pubblica Amministrazione che, in attuazione dei principi di cui all'articolo 97 della Costituzione, deve costituire l'azione ispiratrice per la miglior gestione e per la regolamentazione dei beni appartenenti al demanio marittimo in ambito portuale; in questo contesto l'utenza portuale, nell'ambito della diversa tipologia di istanze afferenti l'utilizzazione del demanio marittimo, deve rapportarsi all'Autorità portuale, consapevole al massimo di essere inquadrata in una posizione giuridica soggettiva di mero interesse legittimo di fronte a quella discrezionalità tecnico-amministrativa che deve permeare l'azione della Pubblica Amministrazione al fine di poter gestire la cosa pubblica in modo da soddisfare maggiormente il pubblico interesse. Nello spirito più costruttivo di tale missione, l'Autorità portuale si prefigge nel breve periodo di rivisitare il Regolamento d'uso delle aree demaniali e patrimoniali, regolamentando in tal guisa puntualmente e chiaramente tutte le fattispecie afferenti sia la disciplina degli istituti propri sia del codice della navigazione, sia della legge n.84 del 1994 così come ad oggi modificata, quanto del codice civile e delle relative leggi speciali. Una chiara e temporalmente monitorata linea guida in una materia importante e delicata quale quella delle aree demaniali marittime svolge infatti, senza ombra di dubbio, un ruolo determinante in senso positivo sia per l'Ente Pubblico che ha la funzione di gestire amministrativamente le aree comprese all'interno della circoscrizione territoriale di pertinenza, sia per l'utenza privata che si trova quotidianamente a rapportarsi con l'Amministrazione in ordine alle diverse tipologie di fattispecie amministrative previste dalla normativa di settore. Il Regolamento dedicherà particolare attenzione agli aspetti **procedurali**, codificandoli e standardizzandoli, onde rendere più semplice all'utente la formulazione delle istanze e all'Amministrazione l'esame delle medesime, con l'obiettivo di ridurre al minimo indispensabile i tempi di conclusione del procedimento amministrativo.



Nel contempo, un'ampia parte del Regolamento sarà dedicato alla disciplina dei canoni demaniali marittimi (*per i beni appartenenti al "Demanio pubblico dello Stato- Ramo Marina Mercantile"*) e di quelli di locazione (*per i beni appartenenti al Patrimonio disponibile dell'Autorità portuale*), nonché alle tariffe previste per le occupazioni temporanee delle superfici portuali e per l'uso degli accosti pubblici da parte del naviglio in transito nel nostro porto. Giova rappresentare al riguardo, che gli importi dei canoni demaniali marittimi, per gran parte delle fattispecie previste derogabili in aumento da parte delle Autorità portuali rispetto alla normativa nazionale di riferimento, sono fissati al fine di consentire alle stesse Autorità portuali di autofinanziare la propria attività istituzionale afferente gli interventi strutturali necessari sia "a mare" che "a terra" all'interno dell'ambito portuale di rispettiva pertinenza.

L'esigenza di intervenire sulla regolamentazione interna dei beni demaniali e patrimoniali deve costituire per tutti i soggetti interessati un ausilio concreto che permetta sia a loro che all'Amministrazione di poter instaurare rapporti chiari sin dal primo momento, attraverso un'azione normativa che assurga a deterrente preventivo di ogni possibile futuro contenzioso, inquadrabile quale momento realmente patologico della vita della comunità portuale.

Soltanto intraprendendo un'azione comune tra la Pubblica Amministrazione, che deve restare unico soggetto guida dell'interno comparto portuale, ed i diversi soggetti privati quali quotidiani interlocutori, è possibile lavorare realmente per il perseguimento del fine comune che nel nostro caso è, senza ombre di smentita, identificabile nel massimo sviluppo a livello economico-commerciale del porto di Livorno.

L'utenza privata, in questo contesto, dovrà necessariamente mantenere un atteggiamento maturo, caratterizzato da visioni imprenditoriali motivate dalla necessità di sviluppo dell'intero contesto portuale, prima ancora che dal mantenimento della propria posizione aziendale. Lo sviluppo economico-commerciale di un porto passa necessariamente da un atteggiamento imprenditoriale locale che prevarichi gli interessi strettamente personali e che si proietti, talvolta anche sacrificando i propri interessi nel breve periodo, in un contesto sinergico comune con il resto dell'utenza imprenditoriale del porto e con l'Autorità portuale.

**7.1.2 Operazioni e servizi portuali.** Il cosiddetto "*ambito portuale*", che, ai sensi dell'articolo 5 della legge n.84 del 1994, viene individuato dal Piano regolatore portuale e che, come nel caso del porto di Livorno, può comprendere anche aree non appartenenti al demanio marittimo, è il luogo in cui, ad integrazione della normativa generale, si applicano, tra l'altro, disposizioni speciali in materia di regolazione delle attività economiche (*articolo 16 della Legge*), della fornitura di lavoro temporaneo (*articolo 17 della Legge*), dell'amministrazione pubblica delle aree (*codice della navigazione ed articolo 18 della Legge*), debitamente integrate dalle disposizioni regolamentari ed amministrative emanate in materia dal vigilante Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

A Livorno, nelle more dell'adozione del nuovo Piano regolatore portuale, l'ambito portuale comprende le aree demaniali nonché quelle pubbliche e private attualmente individuate e circoscritte dalla specifica carta delle aree portuali del Piano Strutturale del Comune di Livorno ed oggi fissate nella Carta dell'Ambito Portuale. Già oggi, pertanto, è opportuno fare riferimento ad un ambito "*funzionale*", piuttosto che solo



territoriale, che è assai più ampio di quello rappresentato dalla sola circoscrizione territoriale formale, coincidente con le aree demaniali e gli specchi acquei ricompresi nell'ambito geografico che spazia fra lo Scolmatore e la Bellana (*oltre alle are portuali dell'Isola di Capraia*).

E' all'interno di questo ambito che, anche sulle aree non appartenenti al demanio portuale, si applicano le regole per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e per la fornitura di lavoro temporaneo, a partire dall'applicazione del c.d. CCNL dei porti, la cui osservanza è uno dei compiti principali dell'Autorità portuale. Tale estensione concettuale è necessaria per evitare che dal mero fatto che aree limitrofe o contigue appartengano a soggetti diversi dallo Stato, discendano, ove non fosse ritenuto applicabile il potere regolatorio dell'Ente, potenziali distorsioni o discriminazioni. A mero titolo di esempio, è ben noto che alle spalle della sponda est della Darsena Toscana un'ampia area operativa è di proprietà di una società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane spa. Orbene, né il Piano regolatore portuale né il Piano operativo triennale possono ovviamente alterare il regime proprietario di tale area, né l'Autorità portuale può condizionarne la scelta dell'eventuale locatario o il livello dei relativi canoni di locazione. Su tale area, però, prevalgono i poteri di indirizzo e pianificatori del PRP, quanto alla destinazione, e l'utilizzatore dovrà applicare le regole valide nelle altre aree portuali in particolare ricorrendo al soggetto *ex* articolo 17 della Legge per la fornitura di lavoro temporaneo, applicando il Contratto unico dei porti, ecc..

Anche le altre attività – diverse, pertanto, da quelle descritte dal *ciclo delle operazioni portuali* - sono sottoposte alla vigilanza dell'Autorità portuale, che si realizza attraverso le procedure di iscrizione al registro tenuto ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione.

Fra i compiti che la Legge assegna all'Autorità Portuale vi sono infatti quelli di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione ed ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività. Tali compiti sono stati esplicitati, dettagliati e recepiti con provvedimenti ministeriali (*il D.M. n.585 del 1996, il D.M. n.132 del 2001, le varie circolari sul tema*), e, da ultimo con la circolare dell'Autorità portuale n. 1 del 2012, pienamente condivisa dal ministero vigilante.

L'esplicito riferimento alla legge portuale ed alla normativa complementare trova la sua ragione nell'opportunità di richiamare e condividere nella comunità portuale livornese le fonti cui l'Ente si attiene per valutare le richieste di rilascio o rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, sulla base di dati e contenuti che siano sempre più oggettivi, misurabili e verificabili.

Già nel POT 2010/2012, il rispetto delle regole era stato indicato come uno degli elementi indispensabili per il recupero di competitività del porto; coerentemente e conseguentemente, obiettivi trainanti del POT 2013/2015 saranno l'aggiornamento e la revisione dei regolamenti in essere, nonché l'emanazione di nuovi provvedimenti per completare il quadro procedimentale entro cui si svolgerà l'azione, anche sanzionatoria dell'Autorità portuale. Si auspica che questa, per così dire, “manutenzione regolamentare”, possa concludersi già nel corso del 2013.

Il rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali avviene nel rispetto del numero delle imprese che viene annualmente determinato dal



Comitato portuale. Ad oggi, servizi portuali autorizzabili sono quelli individuati, per il porto di Livorno, con l'ordinanza n. 40 del 2001. Indubbiamente tale ordinanza, ad oltre dieci anni dalla sua entrata in vigore, necessita di essere rivista ed aggiornata. Con ogni probabilità, sarà possibile eliminare alcuni dei servizi oggi compresi in detta ordinanza, come ad esempio quelli del gruppo 4 – noleggio di mezzi di sollevamento verticale con relativo personale – per i quali non è stata rilasciata alcuna autorizzazione da quando l'ordinanza è stata emanata; oppure i servizi di vigilanza previsti al gruppo 5, per i quali, tra l'altro, non è risultato possibile applicare il CCNL dei lavoratori dei porti in quanto decisamente più elevato rispetto alla tariffa oraria di riferimento, fissata periodicamente dal Ministero dell'interno per le guardie particolari giurate.

Conseguentemente a quanto ipotizzato per il rilascio delle autorizzazioni, dovrà essere sottoposta a rivisitazione e aggiornamento anche la regolamentazione che ne disciplina la fase di vigenza.

A mero titolo di esempio, nuova attenzione sarà prestata alle tariffe relative alle operazioni ed ai servizi portuali che le imprese autorizzate sono obbligate a depositare presso le autorità portuali. Fermo restando che l'Autorità portuale non è certo tenuta a entrare nella specifica dinamica commerciale che ispira l'impresa ad adottare una determinata tariffa, sarà cura dell'Ente predisporre gli atti necessari a richiedere alle imprese gli elementi di costruzione delle tariffe adottate, con la descrizione delle specifiche voci e quantità che compongono le tariffe stesse al fine, per esempio, di poter verificare che le tariffe depositate consentano di soddisfare l'obbligo per le imprese della corresponsione di salari coerenti con il CCNL dei lavoratori dei porti. Altro aspetto da poter verificare attraverso l'analisi della tariffa depositata sarà anche l'evidenziazione della copertura dei costi relativi alla sicurezza dei lavoratori e nei luoghi di lavoro.

Attenzione particolare sarà assicurata nei regolamenti in merito alla verifica del puntuale assolvimento di quanto dovuto in merito agli obblighi contributivi e fiscali, nonché all'individuazione di criteri oggettivi al fine di valutare e misurare la capacità finanziaria delle imprese a cominciare, per esempio, dalla verifica del regolare pagamento delle prestazioni fornite dall'agenzia di lavoro portuale temporaneo, autorizzata ex articolo 17 della Legge.

**7.1.3 Organizzazione e funzionamento del fornitore di lavoro temporaneo.** Anche nel caso del fornitore di lavoro temporaneo, si dovrà provvedere a una verifica dei due regolamenti che attualmente sovrintendono al suo funzionamento: il Regolamento per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Livorno ed il Regolamento di funzionamento interno dell'Agenzia di lavoro portuale temporaneo. L'aggiornamento susseguente a tale verifica dovrà contenere norme più precise circa le modalità di avviamento al lavoro e indicazioni ancor più chiare circa il controllo della gestione dell'agenzia, con particolare riferimento alle modalità di fatturazione delle prestazioni rese alle imprese, nonché alla vigilanza su una omogenea tempistica dei tempi di riscossione delle sopracitate fatture.

Particolare attenzione sarà prestata alla composizione e/o variazione della tariffa, unica fonte che assicura al fornitore la copertura dei propri costi, che sono essenzialmente costi inerenti le spese di personale e le relative spese generali: andrà totalmente escluso,



in particolare, che vi possano essere delle voci di costo non coperte dalla costruzione della tariffa.

Questi regolamenti potranno essere integrati da un nuovo provvedimento che, sulla scorta dei principi condivisi da imprese e organizzazioni sindacali nel Patto per il lavoro del 18 ottobre 2012, individui criteri, metodi e professionalità condivisi dalla comunità portuale livornese, finalizzati al graduale radicamento dei lavoratori del soggetto ex articolo 17 della Legge nelle imprese e terminal autorizzati ad operare ai sensi degli articoli 16 e 18 della stessa legge.

## **7.2 I piani di impresa, fulcro delle attività portuali**

Elemento sempre più centrale nella verifica amministrativa che l'autorità portuale svolgerà sulle richieste di nuove autorizzazioni e/o dei rinnovi delle autorizzazioni esistenti, rilasciate per lo svolgimento delle operazioni portuali, sarà una attenta lettura dei piani di impresa che devono essere presentati in sede di istanza. L'Autorità portuale provvederà a valutarli tenendo prioritariamente conto della loro coerenza con gli strumenti di programmazione dell'Amministrazione, sia quello di lungo periodo come il Piano regolatore portuale, sia quello di programmazione intermedia quale il Piano operativo triennale.

L'idea è quella di predisporre uno schema di piano d'impresa che possa costituire un modello comune da seguire da parte delle aziende e che sia, da una parte, un ausilio alle imprese per la sua redazione e, dall'altra, metta in condizioni l'Autorità portuale di confrontare piani di imprese diverse che operano nel medesimo settore merceologico, nonché gli eventuali scostamenti fra quanto previsto nel piano d'impresa e quanto effettivamente operato.

Le componenti che dovranno essere comprese nei piani d'impresa saranno:

- le strategie di acquisizione del traffico ed i volumi attesi;
- la struttura organizzativa ed il piano degli investimenti, con particolare riferimento alla disponibilità di risorse umane e strumentali;
- la solidità finanziaria, dimostrabile anche mediante un documentato accesso al credito, nonché la solvibilità dei debiti contratti, nei tempi stabiliti e già fissati nei regolamenti in vigore, verso l'agenzia di lavoro portuale temporaneo e, più in generale, verso le altre imprese;
- il metodo di costruzione ed aggiornamento della tariffa.

Ma l'attenzione dell'Autorità portuale alla capacità finanziaria e professionale delle imprese non sarà limitata al momento del rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni. Durante la vigenza delle autorizzazioni o al momento dell'esame di richieste di rinnovo, saranno oggetto di verifica alcune pre-condizioni quali i livelli di traffico gestiti da ciascuna impresa in rapporto agli spazi detenuti, la capacità finanziaria, il livello degli investimenti effettuati e dell'occupazione assicurata, la regolarità nel pagamento dei canoni e delle prestazioni del fornitore di lavoro temporaneo. La valutazione parzialmente o totalmente negativa di tali parametri condurrà, ove non adeguatamente giustificata, alla riduzione degli eventuali spazi detenuti in concessione ovvero alla revoca o al mancato rinnovo dell'autorizzazione.



### **7.3 La funzione ispettiva e sanzionatoria dell'Autorità portuale**

Evidentemente, l'auspicio è che le imprese operanti in porto esercitino le rispettive attività nel normale confronto commerciale e nel rispetto delle regole della sana concorrenza. Ciò nondimeno, la funzione ispettiva e sanzionatoria dell'Autorità portuale riveste un ruolo fondamentale fra le attività dell'ente. Dalla sua azione discende infatti la misura del gradiente di autorevolezza ed imparzialità dell'azione di governo dell'Ente verso il mercato delle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, nonché della fornitura di lavoro portuale temporaneo. Tale azione, fulcro dell'azione di vigilanza dell'ente, deve avvenire nella consapevolezza che l'Autorità portuale non è titolata a svolgere né funzioni di polizia giudiziaria né funzioni di polizia amministrativa; anche per questo, l'Autorità portuale stringerà rapporti di collaborazione sempre più strutturati, fino alla stipula di veri e propri protocolli di azione congiunta, con le altre amministrazioni che hanno titolo ad intervenire, per le rispettive competenze, anche in ambito portuale, come ad esempio la Capitaneria di porto, l'Ispettorato del lavoro, l'azienda USL, la Polizia di Stato.

Tale azione sarà rivolta ad accertare, ed eventualmente reprimere, ogni comportamento illecito, quale lo svolgimento di operazioni e servizi portuali non autorizzati, nonché a vigilare affinché dietro l'apparente fornitura di servizi non si mascheri un'illegittima interposizione nella fornitura di lavoro temporaneo, che come è noto costituisce reato penale.

### **7.4 I servizi tecnico-nautici**

Proseguendo iniziative già intraprese e finalizzate allo scopo di rafforzare il ruolo dell'Ente nel processo di organizzazione dei servizi tecnico/nautici, in linea con le previsioni dell'articolo 14 della legge portuale, l'Autorità portuale avvierà un confronto con l'Autorità marittima e con gli *stakeholders* portuali per individuare congiuntamente un possibile percorso di revisione delle vigenti regolamentazioni locali che consenta di pervenire ad un aggiornamento delle stesse.

Deve infatti essere comunemente perseguito, nel superiore interesse della intera comunità portuale, l'obiettivo di rendere i costi finali sostenuti dall'utenza dello scalo competitivi con quelli dei porti concorrenti, intervenendo, se del caso, nel migliorare e riorganizzare i servizi, condividendo auspicabilmente con i concessionari il percorso ed i risultati ricercati. Il tutto, ovviamente, senza intaccare il presidio di sicurezza che i servizi medesimi rappresentano per la navigazione intraportuale, tenuto conto che il grado di sicurezza rappresenta esso stesso un elemento su cui misurare la competitività di un porto.

In questo contesto, l'Autorità portuale, secondo la disciplina di cui all'articolo 14 della vigente legge portuale, si propone di avviare sin dai primi mesi del 2013 uno studio di settore sui servizi tecnico-nautici in essere all'interno del porto di Livorno, al fine di individuare possibili spazi di intervento utili a recepire le esigenze di ottimizzazione già nel tempo pervenute da parte di società armatrici nazionali ed estere.



## **8. COMUNICAZIONE E PROMOZIONE**

### **8.1 Il sito web e il piano della comunicazione**

**8.1.1 *Il sito web.*** Coerentemente con gli obiettivi della legge 7 giugno 2000, n. 150, la comunicazione posta in essere dall'Amministrazione deve rispondere al fondamentale prerequisito di assicurare e promuovere la migliore e più autorevole immagine dell'Autorità portuale. Sotto questo punto di vista, le principali strategie di comunicazione in materia di politica portuale sono determinate dagli accadimenti contingenti e dalle scelte che ne conseguono a livello di governance. Gli strumenti tradizionali della comunicazione sono e rimangono fondamentali: le campagne promozionali, i comunicati stampa, le conferenze stampa, la copertura mediatica di importanti eventi nazionali e internazionali, consentono di raggiungere il duplice obiettivo di meglio definire l'identità dell'Autorità portuale, in Italia e nel mondo, e di rafforzare ulteriormente la collaborazione con le agenzie di stampa, con la radiotelevisione e i periodici, per servizi sempre più rispondenti alle esigenze dell'Ente. Accanto a questi strumenti, stanno trovando sempre più spazio i nuovi terreni della comunicazione: le iniziative per via telematica da condurre attraverso il nuovo portale dell'Autorità: la *web-tv* e il periodico *on-line*, sono tutti elementi che sfruttano l'innovazione tecnologica e permettono di ampliare la platea dei partecipanti, facilitando l'accesso alle informazioni. Ovviamente, non va trascurata nemmeno la dimensione interna della comunicazione, caratterizzata dalla necessità di tenere sempre aggiornato il personale, rispondendo al suo fabbisogno informativo attraverso un'attività di monitoraggio continua e costante della stampa nazionale ed estera, e attraverso l'aggiornamento periodico del sito internet. In generale verranno promosse tutte quelle iniziative che incentivino la bidirezionalità, e consentano la diffusione capillare delle informazioni necessarie per i processi partecipativi.

Il 2013 si presenta come un anno importante che vede l'Autorità portuale impegnata sui diversi fronti aperti nel 2012, quando furono avviate, e in parte vinte, alcune scommesse importanti. Se da una parte l'attività ordinaria dell'Ufficio stampa e comunicazione continuerà a focalizzarsi sui comunicati stampa, le conferenze stampa e sul servizio giornaliero di monitoraggio dei media locali, nazionali e internazionali, dall'altra sarà necessario potenziare la c.d. nuova comunicazione: il nuovo sito web, la *web-tv*, e il periodico bimestrale "Port News".

Coerentemente con le linee guida previste all'articolo 4 della direttiva del Ministero per la pubblica amministrazione 26 novembre 2009, n.8, l'Autorità portuale si è posta l'obiettivo di dotarsi, al pari di altre pubbliche amministrazioni, di un *web site* accessibile, trasparente, fruibile; il 2013 si aprirà con l'entrata in funzione del nuovo sito istituzionale, con versione anche in lingua inglese, all'insegna della consapevolezza che l'impiego delle tecnologie costituisce lo strumento principale per migliorare le relazioni interne ed esterne del settore pubblico.

Il principio della partecipazione attiva e della trasparenza dell'azione amministrativa, riconosciuto dalla "*Carta Europea per i diritti del cittadino nella Società*





dell'informazione e della conoscenza", passa anche attraverso la pubblicazione sui siti web istituzionali delle informazioni concernenti ogni aspetto dell'organizzazione.

Il nuovo web site soddisfa pienamente questa esigenza, offrendo all'utente un'ampia visuale 1) sul porto di Livorno e sui soggetti che, ai sensi della legge n.84 del 1994 e del codice della navigazione, sono variamente interessati alla vita economica portuale.

2) sulla Port Authority, con sezioni dedicate alle sue competenze, all'organigramma, alle certificazioni; alle attività da essa svolte, in chiave operativa e progettuale; ai bandi di gara.

3) sul contesto locale, con una panoramica diretta sulle notizie e i comunicati stampa pubblicati dall'Ente direttamente nella *home-page*.

Rivolgendosi ad una platea differenziata ed eterogenea, il nuovo sito web è stato progettato considerando tutti i soggetti potenzialmente interessati e rispettando i principi dell'elevata usabilità. Secondo quanto definito dallo Standard Iso 9241-11:1998, l'usabilità è quel criterio intrinseco che interessa l'ambito dell'interazione tra l'uomo e il sito stesso. La *customer satisfaction* sarà tanto più alta quanto maggiore sarà la facilità con cui potranno essere reperite determinate informazioni. Ecco perché il web site dell'Ente è stato strutturato in modo tale da essere facilmente fruibile e semplice da utilizzare. La struttura del sito è tripartita in tre colonne:

1) la colonna centrale dà ampio spazio ai comunicati stampa, che nel vecchio sito erano relegati in un link secondario non sempre visibile a tutti. Questa impostazione testimonia dell'importanza che l'Amministrazione assegna da sempre alle attività di informazione e comunicazione istituzionale, così come previsto dalle legge 7 giugno 2000, n.150 e dalla direttiva P.C.M. 21 settembre 2000 sul programma delle iniziative di informazione delle amministrazioni di Stato.

2) Le due colonne laterali sono, invece, quelle caratterizzate dal maggior numero di informazioni. La colonna di sinistra presenta le macro voci: "Autorità portuale", "Strumenti di programmazione", "News e Media", "Progetti strategici e Innovazione", "Servizi telematici", "Link Utili", la colonna di dx presenta dall'alto verso il basso le seguenti voci: "Porto", "Lavoro portuale", "Servizi", "Centro formazione".

Il tema della qualità del web è direttamente connesso anche alla multimedialità: nell'era della globalizzazione, un sito che non sia oggi pienamente multimediale, che non utilizzi, cioè, immagini, video e tutti quegli strumenti di cui si serve oggi un ufficio stampa per integrare e in parte locupletare la comunicazione, sarebbe piuttosto scadente. La gradevolezza è fondamentale: sotto questo punto di vista, il nuovo sito istituzionale dell'Ente possiede caratteristiche idonee a garantire l'attenzione dell'utente.

Una volta pubblicato, il sito dovrà essere rodato. Saranno necessari, infatti, una serie di controlli ex-post per verificare fino a che punto il nuovo web site soddisfi le esigenze degli utenti.

**8.1.2 La web-tv.** Ad agosto del 2012, l'Autorità portuale ha affidato alla società Telegranducato srl, il compito di affiancare l'Ufficio stampa dell'Ente nel tentativo di riempire di contenuti multimediali lo spazio web resosi disponibile sul nuovo sito



istituzionale dell'ente. La collaborazione prevede di confezionare complessivamente per il 2013 dieci video-blog della durata massima di 5-8 minuti.

La *web-tv* è stata una sfida che l'Ente ha deciso di cogliere già nel 2012, al fine di rispondere alle esigenze di una comunicazione sempre più chiara, multimediale e multi prospettica. La *web-tv* potrebbe diventare in qualche modo la cassa di risonanza attraverso la quale informare/aggiornare l'opinione pubblica su quanto accade nel porto di Livorno. Non è escluso, invero, che la *web-tv* faccia anche da video-blog, permettendo ai vertici dell'Autorità portuale di rapportarsi direttamente con l'opinione pubblica su argomenti che reputeranno opportuno trattare.

**8.1.3 Il Periodico Port News** Partendo dalle premesse di cui al piano di Comunicazione 2012, e in parte travalicandole, l'Autorità portuale si è dotata di un proprio organo di stampa. Il numero 0 di Port News, questo il nome scelto per il periodico bimestrale, è stato pubblicato a febbraio 2012. Da allora, ogni due mesi, Port News è stato pubblicato sul sito istituzionale dell'ente, offrendo ai propri lettori articoli e servizi di approfondimento sui principali temi dedicati alla portualità locale, nazionale e internazionale. In particolare, il periodico ha cercato di seguire da vicino i lavori della Commissione Ue ai trasporti e l'iter legislativo delle direttive comunitarie in materia di portualità. Il bimestrale ha un nutrito gruppo di lettori e si rivolge agli operatori del Porto; ai funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; ai rappresentanti delle istituzioni locali ed ai senatori e ai deputati del Parlamento Italiano interessati al tema della logistica e dei trasporti.

Per l'anno 2013, ci si propone di aggiungere servizi di approfondimento sui principali eventi della portualità nazionale ed internazionale: le fiere e le missioni internazionali; la Conferenza annuale di Espo; le attività legislative del Parlamento Italiano in tema di porti e logistica: sono tutte iniziative che verranno "coperte" e dettagliate, e in seno alle quali interessanti incontri e sinergie relazionali possono diventare il pretesto per interviste o servizi di inchiesta.

**8.1.4 La comunicazione classica** Oltre agli strumenti ad elevato contenuto tecnologico, l'attività di comunicazione dell'Ente non abbandonerà i mezzi della comunicazione tradizionale. Per il 2013 si confermano lo stesso impegno e la stessa attenzione che hanno caratterizzato finora il ricorso alle conferenze stampa, strumento che permette all'Autorità portuale di contemperare le esigenze di comunicazione di una notizia con la ricerca della condivisione e del consenso attorno a tematiche che appaiano di vitale importanza per l'Ente, e al monitoraggio dei media nazionali, internazionali e locali, che si traduce nella redazione di una rassegna stampa curata, completa e tempestiva nella cui *mailing list* chiunque può chiedere di essere iscritto.

## **8.2 Promozione e relazioni esterne**

Le linee strategiche per le attività promozionali del triennio 2013/2015 sono state elaborate a seguito di un'oggettiva analisi degli obiettivi raggiunti e delle difficoltà incontrate dal piano di promozione adottato nel precedente triennio e da un attento studio dei nuovi scenari internazionali e dei mercati di produzione e distribuzione di riferimento.



In particolare saranno promosse le seguenti attività:

- Implementazione delle attività di promozione diretta in funzione dei mercati di riferimento del porto di Livorno. A tal fine verranno organizzati incontri mirati (B2B) fra le nostre imprese/operatori portuali ed esponenti delle più importanti compagnie crocieristiche, compagnie specializzate nel trasporto marittimo via container e del break bulk ed operatori nazionali ed internazionali interessati ad intraprendere *business relationship*;
- Promozione, con la collaborazione della comunità portuale, dell'organizzazione e della partecipazione a convegni, forum, giornate a tema e alle principali fiere di settore nazionali e internazionali che si ritiene rappresentino importanti momenti di incontro e confronto fra il mercato della domanda e dell'offerta. Per quanto possibile la partecipazione a tali manifestazioni sarà anche effettuata unitamente alle altre autorità portuali toscane, sotto il marchio "Tuscan Port Authorities", agli enti locali e la CCIAA all'interno di *Padiglioni Italia* all'uopo allestiti e che si sono confermati un'attività di marketing vincente;
- Consolidamento delle relazioni con associazioni nazionali ed internazionali di categoria quali Assoport, Espo, Medcruise, Mediterranean Port Community, Ville et Ports ed aprire altri fronti associativi se ritenuti necessari;
- Istituzione e/o consolidamento dei rapporti di collaborazione con enti pubblici e privati quali la Regione Toscana, gli Assessorati pertinenti all'attività dei nostri porti, la Provincia, il Comune, la Camera di Commercio, Confindustria ad altre ancora;
- Realizzazione di nuovi ed aggiornati materiali promo-pubblicitari quali brochure, depliant, pubblicazioni, DVD etc., vetrine irrinunciabili sulle quali "esporre" i servizi, attività ed infrastrutture portuali.

L'attività di promozione del porto di Livorno nei mercati nazionali ed internazionali sarà affiancata dall'organizzazione di una serie di attività culturali e di iniziative di vario genere da effettuare nell'ambito portuale e che intendono contribuire al rafforzamento del rapporto instauratosi fra il porto e la città. Verrà quindi predisposto nuovo materiale promozionale sui progetti futuri dell'Autorità portuale e grazie allo scambio di link con i siti internet di associazioni di categoria ed enti preposti alla promozione, sarà più semplice per l'utente tenersi informato sull'attività del porto.

L'Autorità portuale continuerà inoltre a ricevere delegazioni cittadine, nazionali o estere, a promuovere e/o patrocinare l'organizzazione, in ambito portuale, di progetti culturali, concerti, spettacoli e mostre fotografiche, ed ancora, organizzare visite guidate gratuite per le scolaresche, servizi televisivi e tutte quelle attività che si concretizzano nel progetto "Porto Aperto", cioè un porto aperto alla città. Un obiettivo per far nascere fra gli studenti, futuri cittadini, una diversa percezione del porto, un porto inteso non più come un peso per la città che lo ospita, bensì come un valore aggiunto ed è altresì importante che l'Autorità portuale sia percepita come l'Ente preposto al suo sviluppo e quindi, volano dell'economia portuale locale per un interfaccia internazionale.



L'attività di promozione e relazioni esterne in generale prevista nel prossimo triennio si può, quindi, riassumere nei tre obiettivi che l'Autorità portuale si è posta: consolidare le relazioni già esistenti con la comunità portuale nazionale ed internazionale, ampliare la presenza del porto sui mercati mondiali ed incrementare i traffici sviluppando nuove partnership con operatori nazionali ed internazionali.

### **8.3 Il rapporto porto/città – Il Port Center**

I porti sono strutture ed organizzazioni che, contrariamente ad altre attività economiche di recente costituzione, hanno marcato la storia con la loro presenza, costituendo spesso l'asse portante della vita e dell'attività delle città portuali. A partire dalla seconda metà del secolo scorso, tuttavia, il ruolo di molte città portuali è stato minacciato dalla transizione post-industriale e dalla globalizzazione. La relazione del porto con il territorio e la società urbana locale si è lentamente deteriorata, essendo esso diventato un luogo ormai distante dalle modalità di lavoro di un tempo e chiuso, per motivi di sicurezza, ai non addetti ai lavori.

La collocazione a ridosso di contesti territoriali già urbanizzati comporta dunque la necessità di dialogare con la comunità locale affinché essa viva il porto e le strutture ad esso collegate come un valore aggiunto per il territorio e non in maniera negativa. Ristabilire una relazione fisica e mentale tra le entità porto ed i relativi territori diventa di primaria importanza per entrambe, così come comunicare il ruolo e le funzioni del porto alla comunità estesa di tutti quei soggetti che “inconsapevolmente” utilizzano e beneficiano dei servizi portuali, ma che troppo spesso, per carenza di conoscenza da una parte e di comunicazione dall'altra, non sono coinvolti nel loro sviluppo. Peraltro, uno fra i principali impegni delle Autorità Portuali, disciplinato anche dalla legge n.84 del 1994, è attivare azioni positive per la promozione della propria immagine e della funzione del “sistema-porto” nel territorio, che la pongono a diretto contatto con l'utenza portuale, con la comunità portuale e con la cittadinanza in genere.

Anche a livello europeo, il rapporto tra porto e città, l'integrazione sociale dei porti, la politica di comunicazione delle attività portuali sono divenuti temi di grande importanza e l'appello ad aprire i porti alla comunità estesa degli *stakeholders* è stato ormai ampiamente accolto e numerosi sono i progetti e le attività che si svolgono a riguardo. Fra queste le più significative sono:

- 1) *A partire dal 2008 l'organizzazione dell'European Maritime Day, la Giornata Europea del Mare, istituita dal Consiglio, Parlamento e Commissione europee allo scopo di far partecipare i cittadini alla vita dei porti per un giorno intero.*



- 2) *2009 – istituzione del premio ESPO dedicato al tema della “Social integration of Ports” e rivolto alle autorità portuali europee.*  
Il premio ha l’obiettivo di diffondere una nuova immagine del ruolo dei porti presso la società civile e, al tempo stesso, promuovere il dialogo e la collaborazione tra porti, città e comunità locali (L’Autorità Portuale di Livorno si è candidata nel 2009, nel 2011 e nel 2012 per il premio con il progetto “PORTO APERTO”);
  
- 3) *a partire dagli anni ’80 – creazione di strutture espositive educative e di comunicazione nei maggiori porti del Nord Europa, per dar voce alla necessità di comunicare il porto. Altre strutture portuali non europee, come per esempio Melbourne, hanno scelto questa strada. Ci limitiamo qua a segnalare le tre strutture europee attualmente esistenti: **HAVENCENTRUM LILLO**, port center di Anversa, **EDUCATIEF INFORMATIE CENTRUM MAINPORT**, port center di Rotterdam, **GENOA PORT CENTER**, port center di Genova.*
  
- 4) *ottobre 2011 - l’AssociationInternationale “Villes et ports” ha dato vita al “Port centers Network”, una rete tra i port centers esistenti a livello europeo (Anversa, Genova e Rotterdam) alla quale sono idealmente affiliate le iniziative relative alla tematica dei port centers portate avanti in altri paesi non europei (Melbourne e Vancouver per esempio) che ha dato origine ad una “Charter of Port Centers”, nella quale l’Autorità Portuale di Livorno viene citata tra i porti più impegnati in materia di sviluppo di attività per migliorare la relazione porto/città.*

### **8.3.1 Il rapporto porto/città a Livorno**

L’insieme dei nuovi fattori accennato sopra ha generato anche a Livorno importanti cambiamenti nella maniera in cui lo spazio portuale e le relazioni tra porto e città sono state gestite: il porto era diventato un’entità assente dall’immaginario comune o presente in negativo, nel senso che venivano evidenziate soprattutto le esternalità negative legate al porto, come l’interferenza tra traffici portuali e flusso urbano, le polveri troppo vicine alla città, il rumore ed il fumo delle navi, ecc.

A contribuire a questa immagine negativa del porto a Livorno, ma anche in altri porti, è il fatto che il suo impatto economico ancora oggi tende ad essere diffuso sempre più sull’intera area dei consumatori dei servizi portuali, quindi un’area che investe il territorio sovracomunale, ma l’incrementato consumo di spazio e le esternalità negative rimangono concentrate a livello locale.



Tra porto, città e territorio si era creata una distanza oltre che fisica, sociale e culturale che imponeva una riflessione sul fatto che la crescita della merce e la produttività non significano più aumento proporzionale del valore aggiunto e dei benefici provenienti dal porto.

### **8.3.2 Strategia di integrazione porto/città a Livorno**

A partire dai primi anni 2000, la nuova strategia dell'Autorità Portuale è stata da una parte mantenere le attività di base relative al trasporto marittimo (ciclo della logistica) per non perdere le opportunità che nascono dalla globalizzazione, e dall'altra rimettersi in discussione, recuperando la cultura portuale del territorio e rivalutandola con nuovi valori aggiunti, come per esempio tutte le attività collegate alla zona d'interfaccia città-porto (*waterfront*).

Il valore aggiunto localmente creato diventa uno degli indicatori della *performance* del sistema portuale e si cominciano a porre le basi per una consapevolezza nuova e diffusa su quello che rimane il volano economico della città.

Il rapporto tra porto e città ha di fatto iniziato a svilupparsi attraverso una doppia integrazione: da una parte un'integrazione *materiale* e territoriale di valorizzazione delle aree dismesse del fronte mare, nell'ambito dell'operazione "Porta a mare", e del Porto Mediceo, dall'altra un'operazione immateriale, di comunicazione, per riavvicinare il porto alla città. Un difficile dialogo con la realtà circostante influisce negativamente sull'organizzazione non solo marittima e portuale, ma anche sulla struttura logistica e, non ultimo, su tutto il sistema economico. L'idea, ormai diffusa in molti porti europei e che *"come si comunica il porto oggi avrà effetto sul porto di domani"* (uno degli slogan del *Genoa port center*).

"PORTO APERTO", partito nel 2007, ristabilisce un rapporto con la città e con il mondo della scuola, attraverso una serie di iniziative gratuite che mirano a portare i cittadini all'interno del mondo portuale: visite guidate gratuite per le scuole, trasmissioni sull'emittente televisiva locale "Telegranducato", premio "Racconta il tuo porto" per le scuole e mostra degli elaborati redatti dagli studenti, stands, attività di comunicazione e visite guidate gratuite per la cittadinanza in occasione del "Trofeo Accademia Navale e città di Livorno", iniziative in occasione della "Giornata Europea del mare" (20 maggio di ogni anno).

### **8.3.3 Il Livorno port center**

Il "PORT CENTER", la cui prima fase sarà avviata entro il 2013, sarà uno spazio aperto ad un vasto pubblico (*cittadini, scolaresche, turisti, ecc.*) che permetterà di scoprire che cosa è un porto e quali sono le sue principali attività, spaziando da temi come le attività



industriali legate al porto ed alla logistica, gli scambi internazionali, i mestieri portuali, fino ad arrivare al più generale tema dell'integrazione tra porto e città. Nella "Charter of port centers", redatta dall'associazione internazionale "Villes et ports" nell'ottobre del 2011, il *port center* viene definito come un luogo che "perseguito l'obiettivo di sensibilizzazione e di valorizzazione dell'attività portuale, offre al pubblico la possibilità di conoscere meglio l'attività portuale attraverso animazioni pedagogiche, visite guidate, esposizione permanenti, ecc."

Nello specifico, il *Livorno port center* permetterà di:

- *sviluppare una nuova immagine del porto, più sociale*, ritraendolo dal vivo, in diretta, mentre lavora e con chi lavora e quindi non un porto oleografico, stereotipato, da luogo comune, ma un porto come universo sociale, organizzazione produttiva ed economica, orizzonte professionale, luogo di innovazioni tecnologiche, economica e sociale, un porto che comunica con la società urbana locale e che si confronta con l'opinione pubblica;
- *sviluppare il concetto di "cittadino del porto"*: creare un legame tra i cittadini ed il loro porto, promuovendo il senso di appartenenza ad un luogo fondamentale per lo sviluppo della città e suscitando l'orgoglio di vivere in una città cosmopolita, aperta alle novità come solo le città portuali sanno esserlo, permettendo ai cittadini di diventare protagonisti di un processo in corso, da semplice fruitore ad attore delle trasformazioni che si stanno attuando nella città in costante rinnovamento ;
- *sviluppare il sentimento di comunità portuale* tra i vari soggetti che operano all'interno del porto, collaborando con tutti nell'ambito delle visite guidate e delle altre iniziative;
- *promuovere la cultura economica* in un quadro di sostenibilità ambientale e sociale;
- *favorire la reciprocità degli scambi tra porto e città*, diffondere la cultura ed i valori portuali, cercando di far nascere nelle generazioni più giovani una vocazione verso i mestieri legati al mare ed al porto e favorendo i rapporti tra scuola ed impresa.

Tre grandi cambiamenti dovranno essere possibili attraverso la creazione del *Livorno port center*:

1. aumentare la visibilità del porto, migliorando la sua immagine sociale, riaffermando la vocazione portuale del territorio, e, con essa, quella economica.
2. aumentare il potere di attrazione dello spazio portuale, lavorando sulla riqualificazione del rapporto porto/città da più punti di vista: paesaggistico, dei trasporti, dei servizi, delle relazioni, ecc.
3. aumentare la *performance* della comunità portuale, rafforzando anche l'operatività del sistema logistico del territorio.



In definitiva, il *Livorno port center* dovrà essere uno strumento che, proseguendo l'attività iniziata con il progetto "PORTO APERTO", permetterà di tessere una nuova relazione tra porto e città, riscoprendo le origini portuali di quest'ultima e rivalutandole nell'ottica di una città portuale contemporanea.

Il *Livorno port center* deve essere inteso come uno strumento di informazione e di formazione al tempo stesso, per cui, così come gli altri *port centers* esistenti, svolgerà attività volte a favorire la conoscenza del porto nei confronti dei cittadini attraverso attività dirette (come per esempio le visite) ed indirette (come per esempio le mostre permanenti e temporanee). La sfida di integrazione tra porto e città quindi non si limiterà alla sfera dello sviluppo economico, ma anche a rilanciare il rapporto tra porto e sistema territoriale, per salvaguardare i caratteri identitari del porto e della città: *ciò che il porto produce meglio, le sue risorse ed i suoi punti di forza.*

#### **8.3.4 Localizzazione**

La strategia di creazione del *port center* nasce e si sviluppa dalla esigenza primaria di localizzarlo nel cuore del porto, ma al contempo a due passi dal centro città, nel proseguimento del *waterfront*, in quanto il *target* dei suoi fruitori, come già visto, non è soltanto riferito al mondo scolastico, ma anche alla comunità cittadina nel suo complesso ed ai turisti.

L'area del terminal passeggeri risulta dunque il luogo valutato più idoneo per la creazione del *Livorno port center*. La zona, facilmente raggiungibile sia dal centro, dal quale dista 5 minuti a piedi, che dalla stazione, dalla quale si arriva in 10 minuti di autobus, si trova su un asse di comunicazione viario che transita da nord a sud della città lungo il fronte mare ed è quindi accessibile anche a chi transita da Livorno, offrendo un'ampia possibilità di parcheggio. Urbanisticamente, l'area è stata recentemente oggetto di un piano di riqualificazione che ha visto il trasferimento temporaneo del nuovo Mercatino Americano con la creazione di una zona mercatale attrezzata e collegata con il più ampio piano di sviluppo del Polo Culturale del Luogo Pio, nel vicino Quartiere Venezia, che conterrà il Museo della Città ed il Museo d'Arte Contemporanea. Il *Livorno port center*, quindi, dovrà necessariamente prendere in considerazione questi ed altri importanti progetti, a breve in fase di realizzazione, che mirano, di fatto, ad un nuovo generale ripensamento ed assetto della zona, quale parco culturale e identitario della città e del suo porto.

Nella prima ipotesi progettuale (2011) si ipotizzava la realizzazione di tale struttura in un magazzino di proprietà dell'Autorità Portuale di Livorno (*ex-FS, adiacente al Mercatino Americano*). Nel 2012 si era predisposto uno studio per il recupero di tale





magazzino ed un'ipotesi gestionale del Port Center. A fine 2012 è emersa invece la possibilità di realizzare la struttura all'interno della Fortezza Vecchia, a seguito di una serie di incontri con i soggetti istituzionali coinvolti nella valorizzazione di questo importante monumento per la città di Livorno durante i quali è stato definito che l'Autorità Portuale avrà in affidamento temporaneo la gestione della Fortezza Vecchia, in attesa che si perfezioni il passaggio dalla Sovrintendenza al Comune di Livorno. E' indubbio che la localizzazione all'interno della Fortezza Vecchia è di maggior interesse, in quanto quella zona del terminal passeggeri verrà a configurarsi come una cerniera tra il porto e la città, consentendo di garantire e sviluppare la funzione centrale che la stessa ha per le attività turistiche e culturali della Toscana e della città di Livorno.

### **8.3.5 Budget previsto**

Nel "Bilancio di previsione 2011- Elenco annuale delle opere", sono stati previsti 1.000.000,000 Euro. Tale cifra figura anche nell'elenco "Acquisto costruzioni opere con entrate tributarie" (CU 39/2) e coprirà le spese di allestimento del primo nucleo nonché la ristrutturazione delle imbarcazioni storiche.

Una volta superate le spese di avvio del progetto, sarà necessario stabilire un budget che dovrà prendere in considerazione: spese dedicate al funzionamento generale (*manutenzione, consumi, ecc.*), spese per il personale e spese per la promozione e la comunicazione. Da una prima analisi dei budget degli altri *Port Centers* esistenti, tali spese si aggirano attorno a circa 100.000/130.000 euro l'anno, senza considerare le spese dedicate all'allestimento delle esposizioni permanenti ed alla predisposizione di materiale che vanno considerate a parte, in funzione di quello che si andrà a predisporre e che comunque vengono quantificate per gli altri *Port Centers* in 100.000 euro circa.

Da sottolineare che a Livorno si parte con un punto a nostro favore, in quanto non esisteranno spese di locazione e condominio, almeno per il momento. Inoltre, il budget attualmente utilizzato per il progetto "PORTO APERTO" confluirà interamente nel *port center*, permettendo l'apertura del centro per almeno due giorni a settimana.

Un altro elemento fondamentale è la possibilità di attivare progetti europei volti al reperimento di fondi comunitari per la realizzazione di attività di collaborazione in materia di cultura portuale. Il *Genoa Port Center* ad esempio è inserito nell'ambito del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia marittimo 2007-2013-

Il *Livorno Port Center* inizialmente dovrebbe offrire attività totalmente gratuite, in risposta al suo intento divulgativo della cultura portuale. È solo successivamente che la possibilità di attivare iniziative a pagamento, allo scopo di reperire una parte di contributi per la gestione così come succede negli altri *Port Centers*, potrebbe essere valutata.



### ***8.3.6 Cronoprogramma***

Per dare seguito all'idea del *Port Center*, cercando di renderlo operativo in un lasso temporale ristretto, la tempistica realizzativa e la localizzazione sono state combinate in due fasi distinte:

I FASE (2013) – NUCLEO OPERATIVO DEL LIVORNO *PORT CENTER* - utilizzo di locali in disponibilità immediata, con interventi minimi e in forma provvisoria, da realizzare ed inaugurare entro il 2013;

II FASE (2014-2015) – IL LIVORNO *PORT CENTER* - utilizzo di edifici già esistenti o di nuova realizzazione, prospicienti la zona di riqualificazione di cui sopra in un arco temporale più ampio che permetterà di valutare e calibrare le esigenze della nuova struttura, già operativa nella I FASE, che risponderanno ai seguenti prerequisiti:

- localizzazione ottimale e di primaria importanza da un punto di vista strategico-logistico, per lo sviluppo culturale e turistico della città;
- cerniera naturale fra città e porto;
- diretta connessione con l'area degli approdi marittimi, principale porta di accesso alla città per chi provenga dal mare o per chi transiti per imbarcarsi sui traghetti;
- eventuale recupero delle ultime tracce e preesistenze storiche dei magazzini del nostro Porto, occasione di recupero di archeologia industriale.



## **9. LA STRUTTURA**

### **9.1 Riorganizzazione e dotazione organica**

Il Comitato Portuale, con delibera n. 16 del 24 maggio 2012, ha approvato la nuova struttura organizzativa dell'Ente e la nuova dotazione organica, incrementata di nove unità.

La nuova struttura è stata fondata sulle seguenti indicazioni per una funzionale riorganizzazione:

- Specificazione di un funzionigramma dettagliato e puntuale individuazione delle linee di attività dei singoli uffici dirigenziali;
- Rispetto del principio di afferenza omogenea delle attività;
- Evitare duplicazioni, aggregando mansioni e funzioni simili;
- Evitare un assetto eccessivamente frammentato, con proliferazione di uffici con organico numericamente contenuto.

Si è costruito un modello organizzativo degli uffici e delle rispettive competenze improntato ai suesposti criteri di omogeneità ed esaustività delle funzioni, al fine di migliorarne il funzionamento e, quindi, *la performance*.

Gli interventi più significativi riguardano:

- l'arricchimento delle competenze dell'Ufficio Piano regolatore portuale e Sistema informativo portuale con linee di attività connesse, da un lato, all'identità del porto come entità urbanistico-paesaggistica, dall'altro, alla realizzazione di un sistema informativo territoriale organico, coerente con le prescrizioni, gli *standards* e le specifiche tecniche stabilite a livello nazionale;
- la concentrazione dell'attività dell'Ufficio gare e contratti sui numerosi e gravosi processi legati all'infrastrutturazione del porto ed all'acquisizione di servizi essenziali per l'attività portuale.
- la creazione di un'apposita struttura dirigenziale dedicata alle attività amministrative per la regolazione di tutte le attività di contenuto economico che si svolgono in porto: rilascio di autorizzazioni e concessioni; amministrazione del demanio portuale e del patrimonio dell'Ente; partecipazione ai processi di organizzazione dei servizi tecnico/nautici che, ferma restando l'irrinunciabile salvaguardia dei profili di sicurezza, hanno un forte impatto economico sulla competitività del porto; disciplina delle tasse e dei diritti portuali, tema di particolare attualità e finora sottovalutato nell'organizzazione dell'Ente.



- la più dettagliata specificazione di alcune fondamentali linee di attività delle Direzioni tecniche, con particolare riferimento al ruolo di interfaccia tecnico con le istituzioni locali e nazionali ed alle funzioni connesse a profili di sicurezza;
- l'enfatizzazione delle funzioni relative alla partecipazione a progetti comunitari ed internazionali, allo sviluppo di progetti di innovazione tecnologica miranti alla semplificazione procedurale, all'azione per la formazione professionale del personale operante in porto;
- l'enfatizzazione del ruolo dell'Ufficio studi e dell'attività di promozione del porto, anche mediante la partecipazione diretta alle principali organizzazioni internazionali di settore.

L'attuale dotazione organica, pur qualificata sotto il profilo professionale, mostra delle evidenti lacune sotto alcuni dei profili che verranno enfatizzati con la nuova organizzazione strutturale. Innanzi tutto, va registrata la totale assenza di profili professionali con competenze nel settore dell'analisi informatica, mentre, come si è detto, è intenzione dell'Autorità portuale dare forte impulso alla realizzazione del molte volte annunciato Sistema informativo portuale, alla razionalizzazione della rete telematica portuale, alla telematizzazione almeno di alcune procedure amministrative. Ulteriori potenziamenti sono necessari sia per la costituenda Direzione demanio, patrimonio e lavoro portuale, dovendo affrontare temi finora sottovalutati quali quello dell'organizzazione dei servizi tecnico-nautici che quello delle tasse portuali, sia per ripristinare un adeguato servizio di ispezione e vigilanza.

E' stato quindi previsto l'ampliamento della dotazione organica con l'acquisizione di nove ulteriori profili professionali per corrispondere alle esigenze sopra rappresentate.

Il procedimento di approvazione della delibera relativa alla Dotazione organica è stato sospeso dal Ministero vigilante in attesa di verificare l'applicabilità alle autorità portuali della sopravvenuta normativa in materia di *spending review*. Il Dipartimento per la funzione pubblica ha sciolto tale dubbio nel senso della non applicabilità alle autorità portuali delle disposizioni in materia di riduzione degli organici, per cui si confida in una rapida e formale approvazione della dotazione organica approvata a maggio 2012.

Tale approvazione consentirà di varare un programma di assunzioni che, nel 2013 potrà riguardare i sei posti attualmente vacanti e cinque dei nuovi nove posti, rinviando al 2014 le procedure per la copertura dei residui quattro posti; ciò onde spalmare almeno su un biennio l'incremento della spesa per il personale, coerentemente con in principi generali in materia di controllo della spesa pubblica.

Per razionalizzare l'azione amministrativa e per implementare un sistema premiante della qualità del lavoro, sarà adottato in maniera definitiva ed organica, a partire dal 2013, un sistema di programmazione per obiettivi delle attività, accompagnato da un'azione costante di monitoraggio e valutazione finale, collegata ad un sistema incentivante per i dirigenti e per il personale, che possa concorrere all'innalzamento degli standard di qualità, efficienza ed efficacia.



## **9.2 Effetti della *spending review***

Le politiche di *spending review* non hanno ad oggetto solo le spese per il personale, ma, ovviamente e con maggior efficacia, le spese strumentali e di funzionamento. Da questo punto di vista, l'Autorità portuale proseguirà con il già avviato processo di razionalizzazione di alcuni consumi intermedi, ottimizzando il parco macchine a disposizione, orientandosi verso politiche energetiche che puntino alla riduzione dei consumi (*è prevista la revisione del sistema di illuminazione di Palazzo Rosciano*), riducendo le spese per missioni e avviando azioni per il risparmio nelle spese assicurative e di cancelleria.

Un obiettivo previsto dal precedente POT e non attuato, ma cui si perverrà già nel corso del 2013, è quello dell'istituzione dell'Albo dei fornitori. Attraverso ordinarie procedure trasparenti, non discriminatorie e pubbliche, l'Ente provvederà alla costituzione di un elenco di imprese, distinte categorie merceologiche e classi di importo, tra cui attingere, secondo criteri di rotazione, per la soddisfazione delle esigenze di approvvigionamento di beni e servizi, nei settori caratterizzati da continuità e tempestività della prestazione.

In linea con tale politica di efficientamento si colloca pure l'implementazione dell'*e-procurement* ossia la realizzazione di procedure totalmente informatizzate per la gestione degli acquisti e delle gare, in applicazione di normative di settore di livello sia comunitario che nazionale che hanno introdotto istituti innovativi quali le aste *on line* e il mercato elettronico, aventi il risultato di ridurre i tempi procedurali senza intaccare i principi di trasparenza e non discriminazione. Anche in questo caso verrà ripresa e portata a compimento un'iniziativa già ipotizzata nel POT 2010/1012.

## **9.3 Porto di Livorno 2000**

Porto di Livorno 2000, come è noto, è la società partecipata al 72% dall'Autorità portuale e al 28% dalla Camera di commercio, che gestisce, in regime di concessione demaniale marittima il terminal passeggeri, con particolare attenzione al traffico crocieristico, spesso peraltro dirottato su banchine destinate al traffico mercantile, con indubbio scadimento del livello dei servizi offerti.

La partecipazione dell'Autorità portuale alla società è un'eredità della trasformazione delle ex organizzazioni portuali *ante riforma*, ai sensi dell'articolo 23, comma 5, della legge n.84 del 1994. La sfera di azione della società si è ormai consolidata nella fornitura di servizi al traffico passeggeri e ad attività proprie di un operatore commerciale fortemente orientato al settore crocieristico (*attività riconducibili all'articolo 1, comma 1, lett.e), del D.M.14 novembre 1994, attuativo dell'articolo 6, comma 1, lett.c) della Legge*). Non potendo quindi più configurarsi la Porto di Livorno 2000 come società strumentale rispetto alle funzioni dell'Autorità portuale, la normativa di settore non consente più che la partecipazione dell'Ente sia maggioritaria, per cui è ormai improcrastinabile la cessione di una frazione delle quote tale da far scendere l'Autorità portuale al di sotto del 50%.

Al fine di evitare che l'obbligo di cessione portasse ad una svalutazione del valore delle quote, si è preferito attendere almeno la pre-adozione del Piano regolatore portuale che, identificando con precisione l'ampliamento dell'area destinata ai passeggeri/crocieristi,



desse concretezza alle prospettive di consolidamento e crescita della società rendendola al contempo appetibile e redditizia per il cedente. Le ipotesi di anticipazione di alcuni contenuti del Piano regolatore portuale, meglio descritti nel capitolo 2, consentono di dare ormai corso alla programmata cessione delle quote dell'Autorità portuale. A tale scopo, già a partire dall'inizio del 2013, verrà individuato un *advisor* indipendente con il compito di operare una valutazione obiettiva sia del valore della società che del mercato di riferimento, per poter poi procedere alla gara pubblica per la cessione vera e propria delle quote.

Non è superfluo ricordare che l'obbligo imposto dalla legge (*e monitorato dal Ministero vigilante*), è che la partecipazione dell'Autorità portuale scenda al di sotto del 50%, il che non significa automaticamente "*privatizzazione*", ben potendo le quote essere acquistate, in tutto o in parte, da altri soggetti pubblici. In ogni caso, ormai stabilmente superata la fase di *start up*, è auspicabile che alla composizione della società partecipino soggetti con provata capacità imprenditoriale nel settore crocieristico e di documentata solidità finanziaria; il futuro prossimo della Porto di Livorno 2000 deve infatti essere caratterizzato da impegnativi investimenti per la realizzazione di stazione marittima e servizi vari all'altezza degli altri porti toccati dalle crociere che scalano Livorno (*Barcellona, Baleari, Montecarlo, ecc...*), investimenti che possano peraltro giustificare un prolungamento dell'attuale concessione. Tutti i delicati passaggi dell'operazione saranno ovviamente portati all'esame del Comitato portuale.

#### **9.4 Il Nucleo di valutazione indipendente**

Già nel 2009 l'Autorità portuale di Livorno si è dotata di un organismo indipendente per la valutazione della propria *performance* nonché dell'attività della struttura, ai sensi dell'articolo 6 d.lgs 30 luglio 1999, n.286, anche al fine dell'erogazione di quella componente del trattamento economico rappresentata dalla retribuzione di risultato. La costituzione di tale organismo non è obbligatoria per le autorità portuali, ma Livorno ha voluto essere all'avanguardia considerando la misurazione obiettiva dei propri risultati (*al di là del generico livello di soddisfazione dell'utenza indistinta*), uno stimolo ed una risorsa.

Il Nucleo di valutazione, nella sua composizione originaria di quattro membri, è scaduto a metà del 2012 ed è in via di ricostituzione, con l'obiettivo di rivedere alcune parti del relativo regolamento di organizzazione e funzionamento in modo, da una parte, da rendere più concreti i criteri di misurazione dei risultati dell'azione dell'Ente, dall'altro di codificare la costruzione di obiettivi specifici e misurabili da affidare ai dirigenti ed alla struttura. Sarà infatti adottato, in maniera definitiva ed organica, un sistema di programmazione per obiettivi delle attività, accompagnato da un'azione costante di monitoraggio e valutazione finale, collegata ad un sistema incentivante per i dirigenti e per il personale, che possa concorrere all'innalzamento degli standard di qualità, efficienza ed efficacia.