

---

# **Forum della Blue Economy, sesta tappa a Livorno: la cronaca degli interventi / IL VIDEO INTEGRALE**

## **Dentro le notizie**

**Aprono la giornata gli interventi di Davide Gariglio, presidente dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana, Luca Salvetti,**

sindaco di Livorno



L'intervento di Davide Gariglio

**La Redazione**

Ultimo aggiornamento 17 novembre 2025 - 19:42



Andrea Faliero    Energia Pulita , Infrastrutture  
**Le Isole Orcadi (Scozia) risanano il bilancio grazie all'eolico**



La Redazione    Intermodalità , Notizie  
**Che cosa c'è dietro la crisi dell'autotrasporto tedesco**

BLUE ECONOMY FORUM



Carlo Esposito    Regolamenti , Scenari economici  
**La crisi dell'acciaio e la tentazione dello  
Stato-imprenditore / ANALISI**

*Il video integrale del Forum di Livorno*

E' andata in scena oggi, lunedì 17 novembre, la sesta tappa del Road to Best a Livorno (Meeting & Conference Centre, Palazzo Pancaldi) su **"Livorno e l'Alto Tirreno / Tra intermodalità e innovazione"** ([qui il programma completo](#)).

Hanno aperto la giornata gli interventi di **Davide Gariglio, presidente dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale**, Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana, Luca Salvetti, sindaco di Livorno, e l'**ammiraglio Giovanni Canu, Comandante del Porto**. Di seguito un'intervista a Edoardo Rixi, viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **a cura di Francesco Ferrari e Simone Gallotti**.

Poi si sono succedute le tre sessioni dedicate a lavoro nei porti, fare sistema e tecnologia.

## **I saluti delle istituzioni**

Il sindaco **Luca Salvetti**, nel suo intervento di saluti, ha detto che “la città di Livorno sta vivendo un momento cruciale nella Blue Economy. La Camera di Commercio ha pubblicato un rapporto che mostra che la Provincia di Livorno è al terzo posto in Italia per incidenza della Blueconomy. Le imprese presenti sono 4.444, che lavorano per il mare e sul mare”. Salvetti ha anche ricordato l’iniziativa della Biennale del Mare del maggio scorso: “E’ piaciuta alla Commissione europea che ci ha dato il supporto, è piaciuta anche a livello nazionale, anche se avremmo voluto una maggiore presenza di rappresentanti del governo”.

L’ammiraglio **Giovanni Canu** ha sottolineato il ruolo di porto emporio che ha Livorno, con tante tipologie di traffico. “Un porto che non è sicuro – ha aggiunto – è un porto più costoso. E allora gli operatori andranno altrove a cercare soluzioni meno costose. Di qui la necessità di infrastrutture più moderne e sicure. Autorità marittima e Autorità portuale costituiscono un unicum come i due bracci del colonnato del Bernini in Piazza San Pietro”. L’ammiraglio ha elogiato i programmi di riforma in corso da parte del governo “euristici e programmatici per i nostri porti”.

Il neopresidente dell’Autorità di sistema **Davide Gariglio** ha ringraziato il Secolo XIX per aver portato il Forum a Livorno, ricordando che questa era la sua prima uscita pubblica da quando è presidente. Ha poi aggiunto: “I porti sono fatti di infrastrutture, che però sono cemento, sarebbero strumenti senza vita senza le persone e le imprese che ci lavorano. Succede che il destino delle persone diventa incerto, come in un caso particolare che stiamo vivendo, allora l’impegno dell’amministrazione e di tutto il cluster è fare sì che le risorse del porto non si disperdano, per rispetto alle persone e alle loro famiglie”. Gariglio ha sottolineato che “la regolamentazione del lavoro nei porti fatta

dalla legge 84/1994 è ottima, dovuta in parte a Francesco Nerli che era nato qui vicino, a Rosignano. L'articolo 199 bis ha poi affinato la norma regolando l'autoproduzione, non per introdurre barriere, ma per tutelare i lavoratori e evitare dumping di imprese che hanno regime fiscale diverso”.

“Abbiamo però – ha aggiunto – un problema con i lavoratori per quanto riguarda il riconoscimento di quello nei porti come lavoro usurante. Capisco la complessità di arrivare in fondo a una legge perché molte categorie premono per essere riconosciute. Ma abbiamo strumenti come il decreto 228 del 2021 con il fondo di incentivazione all'esodo. Nei porti ci sono tanti lavoratori anche con disabilità per i quali andrebbe attivato l'esodo. Necessario per loro e per creare un turnover coi giovani, che portano una formazione diversa, con i porti che sono cambiati rispetto a 40 anni fa. È un problema burocratico più che politico”. Per Gariglio occorre lavorare, oltre che sugli articoli 16 e 18, anche sui 17, per dare stabilità anche a questi lavoratori. I porti hanno bisogno di stabilizzare le imprese ex **articolo 17**, ossia i pool di manodopera. Il presidente propone che anche per queste imprese, come avviene per i loro lavoratori, si istituisca una sorta di indennità di mancato avviamento (Ima), per «garantire che abbiano in cassa il denaro per la gestione quando non lavorano».

Riguardo alla seconda sessione del Forum, sul **fare sistema**, il presidente, che lavora a riunire gli Stati generali del porto, ha detto che “è indispensabile. Viviamo in un porto che ha un territorio alle spalle. Gli stakeholder vanno coinvolti nella governance. Abbiamo una governance formale, con il Comitato di gestione, ma vanno coinvolti anche i soggetti interessati dagli investimenti, la governance sostanziale”. Ha ricordato la presentazione del piano di bilancio 2026, in cui per la prima volta è stata inserita una lista con 900 milioni di euro di opere in corso, mentre altri 105 milioni di euro inseriti negli ultimi mesi per la Darsena Europa, per un totale oltre un miliardo. “Le opere desiderate a bilancio ammontano a altri 700 milioni, fra Darsena Europa e completamento della parte Sud del porto di Piombino”.

## **Intervista al viceministro Rixi: “I segretari generali? Non credo ci sarà conflitto sulle nomine”**

La riforma, la governance, il lavoro. Sono diversi i punti toccati dal viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi.

### **A livello locale c'è un po' di preoccupazione sulla Riforma portuale. Il rischio non è quello di un eccessivo accentramento dei poteri sul ministero?**

“Sulla riforma portuale – risponde Rixi – noi siamo per una discussione parlamentare aperta. Questo Paese deve smettere di non evolversi a livello internazionale. Bisogna interpretare il mondo che sta cambiando, negli ultimi anni la centralità geografica non è più un elemento determinante, ma purtroppo l'Europa ha intrapreso una politica di chiusura sui trasporti marittimi, a partire dall'Ets. Lo sviluppo portuale in Italia è nato in maniera molto dinamica ma parcellizzata. Oggi invece, anche a livello globale, sei o sette grandi gruppi decidono dove vanno le navi, quindi bisogna cambiare la catena logistica e renderla più in linea con questa situazione. L'obiettivo della riforma è quindi fare un modello che possa calarsi su un sistema portuale come il nostro facendo squadra, indipendentemente dal colore politico, partendo da un contesto, quello di oggi, in cui ci sono grandi differenze tra un porto e l'altro, a partire dalle procedure burocratiche, che vanno quindi rese omogenee. Del resto all'estero è già difficile farci individuare come sistema portuale italiano, figuriamoci se dobbiamo spiegare per esempio a un indiano che la dogana funziona diversamente se io vado a Trieste, Bari o Livorno. Per questo va ripreso il progetto della piattaforma digitale a livello nazionale, fermo da anni, e lavorare perché l'obiettivo non sia fregarsi il traffico tra un porto nazionale e l'altro, ma anzi esportare la nostra capacità marittima nel mondo. Oggi, forse anche per le origini sabaude del nostro Stato, gli scambi dell'Italia sono per il 55% con l'Europa, in particolare nell'export: i nostri mercati di destinazione sono la Germania, la Francia, la Svizzera. Il primo mercato in export extracontinentale è il Nord America, ma pesa per una quota di circa il 10%, meno ancora l'Asia, l'Africa e in genere

i Paesi emergenti. Bene quindi potenziare i valichi alpini – cosa che nessun governo ha fatto da almeno 10 anni a questa parte – ma dobbiamo tornare a una capacità marittima che deve essere coordinata, evitando i conflitti tra i vari porti nel Paese, e favorendo una maggiore collaborazione con le aree retrostanti, esempio sono le politiche per l'installazione del cold ironing, le fasce di rispetto porto-città come i waterfront. Il lavoro non è stato messo ma è un tema che si potrà inserire a livello parlamentare. E' infatti un tema che può stare entro la riforma di un governo, ma entro una riforma condivisa con tutti gli stakeholder, ne avremo modo di parlare con tutti i presidenti appena insediati. Sui presidenti aggiungo che i giudizi vanno dati alla fine e non all'inizio come è stato fatto in questo mese, abbiamo scelto persone che possono rappresentare una cinghia di trasmissione bidirezionale con i territori e fare sintesi rispetto agli interessi nazionali".

### **Passato lo scoglio della Ragioneria di Stato, la riforma quando arriverà al Cdm e poi alle Camere?**

"Il mio obiettivo è portare la riforma prima di Natale in Consiglio dei ministri, per poi modificarla in parlamento. Vanno rifatte le consultazioni con gli operatori del settore. Serve una struttura che coordini i porti nazionali, il ministero dei Trasporti è stato depauperato, oggi assumere nel pubblico è complesso, non si possono creare strutture a tavolino – come è stato fatto – plasmando un'amministrazione non corrispondente rispetto al mondo che cambia, abbiamo bisogno di avere una velocità nel dare risposte e poi dobbiamo andare fuori con una serie di temi che se non ci portano in situazioni di infrazione. Quindi scopo della riforma è una gestione omogenea delle concessioni sugli investimenti e i volumi, e far sì che tutte le opere maggiori possano essere gestite in maniera ordinaria e non solo straordinaria (pensiamo ai casi della Diga di Genova e della Piattaforma di Livorno), fenomeni che si creano per la difficoltà attuale della pubblica amministrazione a gestire lo sviluppo delle opere con strutture ordinarie. In fondo Anas e Rfi fanno investimenti molto più rilevanti, mentre

abbiamo una struttura sul sistema marittimo che è sottodimensionata. Adeguare la capacità del ministero a tutte le sue variegate funzioni è complesso, ecco perché abbiamo pensato a una struttura come la Porti SpA. Serve una struttura ad hoc che si interfacci col governo, faccia una programmazione per dare certezza agli operatori e dare risposte, pensiamo anche al tema dei dragaggi. Certo non vogliamo togliere potere ai territori, ma vogliamo un modello burocratico efficiente, mantenendo un controllo pubblico per garantire l'equilibrio tra gli operatori che nei porti lavorano".

### **Teme un Vietnam politico sulle nomine dei segretari generali?**

Non credo che ci sarà un Vietnam sui segretari generali, anche sulle presidenze molti accordi erano stati fatti dall'inizio, poi si sono verificati dei problemi a livello procedurale. Inoltre, alcuni presidenti che erano stati individuati sono stati fortemente avversati dai cluster locali: però questo non va bene. Se non gradisci una nomina, ti candidi, vai in parlamento, la discuti. Non si può usare il denaro pubblico tirando per la giacchetta lo Stato, le scelte devono essere fatte sul dettame delle leggi. Peraltro capisco la preoccupazione degli operatori sul tema segretari generali: i presidenti precedenti hanno fatto ottimamente il loro lavoro, in passato ci sono stati però conflitti con i segretari, alcune opere erano finanziate dalle Adsp senza che il governo lo sapesse. Il problema è sempre se manca un livello di coordinamento, si creano cortocircuiti. Ecco perché l'idea è quella di avere un rapporto sinergico tra Adsp e potere centrale, i Piani regolatori portuali non possono essere delle fantasie, ma pianificazioni realizzabili in funzione degli investimenti dal punto di vista del privato. Per concludere sui segretari, io non credo che c'è un tema di scontro tra forze politiche, servono segretari di garanzia dei presidenti, ovviamente il governo è disponibile a coadiuvarli, ma senza creare tensioni.

### **Chi guiderà la Porti SpA?**



Prima mi faccia fare la società pubblica, che al momento non esiste, quando ci sarà la riforma ovviamente il Cda dovrà essere formato dai ministeri referenti e da Palazzo Chigi, serve anche una politica estera del Paese. L'idea è quella di una proiezione estera, la società dovrà lavorare su linee di penetrazione dei mercati, come Italia sulle opere abbiamo un credibilità che fino a cinque o sei anni fa non avevamo, anche presso quei mercati di materie prime a cui potremmo rispondere con il nostro export. Servono quindi persone capaci, sinergiche rispetto all'attività di governo, indipendentemente anche qui dal suo colore politico. Serve una cinghia di trasmissione tra commercio estero, porti, pianificazione infrastrutturale. E poi torno a dire un coordinamento con gli enti che non sono controllati dal Mit: dogana, controlli fitosanitari che sono necessari per avere delle risposte reali".

### **Cosa ne pensa della recente sentenza sulle ferie, che sta preoccupando molto i terminalisti?**

"Le sentenze si applicano e non si commentano. Il governo non ci può fare niente, tranne auspicare che i tre poteri dello Stato possano andare nella stessa direzione. E' evidente che gli impatti economici vanno valutati e verificati. I singoli casi derivano da situazioni pregresse. Sul lavoro va fatto un nuovo patto generazionale, i porti sono fatti di persone, va gestito il progressivo aumento dell'età di chi lavora nei porti, andando però a distinguere capacità di produzione e organizzazione del lavoro, e per questo nella riforma non ci sono interventi sul lavoro, perché vanno affrontati con le dovute cautele. A me piacerebbe che l'Italia potesse mantenere un know how su lavoro portuale, prevenendo il depauperamento del lavoro nei porti. Le singole sentenze aprono e mettono in luce aspetti della legislazione vigente, poi dipende da quanto le parti sociali e il governo vogliono prendere provvedimenti comuni che non possono essere conflittuali. Sul tema del Fondo all'avviamento all'esodo di cui si è parlato prima e che ha difficoltà a essere applicato dico che questo mette in luce il tema fondamentale dello svecchiamento del settore portuale, che però deve essere gestito

su due livelli: l'aumento delle tecnologie per ridurre carichi lavoro e insieme l'accompagnamento delle categorie più usurate alla pensione. Anche qui si torna alla necessità di interpretare un mondo che sta cambiando rapidamente”.

## **Riforma e lavoro portuale: la tavola rotonda**

La prima sessione intitolata “Riforma e lavoro portuale”, ha focalizzato l'attenzione sui temi normativi e occupazionali. Hanno partecipato **Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati**, Giuliano Galluccio, Segretario Nazionale Porti e Logistica di UIL Trasporti, Gaudenzio Parenti, Direttore Generale di ANCIP (Associazione Nazionale Imprese Portuali), Amedeo D'Alessio, Responsabile Nazionale Porti di Filt Cgil, e le Deputate Maria Grazia Frijia (Fdl) e Valentina Ghio (Pd), che è anche Vicepresidente del gruppo PD alla Camera e componente della Commissione Trasporti.

Nel corso della prima sessione si è discusso del tema del lavoro portuale anche in relazione alla bozza della Riforma portuale circolata in queste settimane. Il tema secondo alcuni intervenuti non è presente nella riforma, ma la riforma incide su aspetti che riguardano anche il lavoro. Inoltre, il tema del lavoro portuale è ben regolato dalla attuale legge 84, ma ci sono aspetti su cui il legislatore è chiamato a intervenire, come ad esempio la definizione di lavoro usurante. Infine, c'è il macigno rappresentato dalla recente sentenza del tribunale di Venezia sul tema del pagamento delle ferie, che sta mettendo in crisi il Contratto nazionale dei porti.

**Valentina Ghio**, deputata Pd, commissione Trasporti della Camera: “La riforma non contiene il tema del lavoro e forse è un bene, anche se contiene altri aspetti che stravolgono la legge attuale 84/1994. Purtroppo del tema del lavoro nei porti non si parla in altri testi di legge. Nelle legge di bilancio non si parla della messa a terra del fondo di pensionamento, che è legge da 3 anni, ci sono gli accantonamenti, ma non sono previste poste di bilancio, anche se sul tema ci sono stati emendamenti anche

bipartisan. E non si parla del lavoro usurante, importante sia per il ricambio generazionale sia per la sicurezza”.

**Gaudenzio Parenti**, direttore generale Ancip – Associazione nazionale imprese portuali: “La sentenza del giudice del lavoro in Veneto ha messo in crisi il Contratto nazionale di lavoro nei porti, ci deve essere una presa di responsabilità da parte di tutti, imprese e sindacati, senza nascondersi. Lo scorso anno il rinnovo del Ccnl era stato faticoso per le imprese, da un punto di vista economico. Il giudice ha creato una crisi che alcune imprese non sono in grado di sostenere. Si parla sempre di grandi terminal integrati verticalmente da armatori e fondi di investimento, ma chi manda avanti i porti sono le piccole e medie imprese. Dobbiamo confrontarci fra sindacati e imprese e non escludo di chiedere l’intervento dello Stato: se per la legge i porti sono un settore speciale, vanno tutelati”.

**Maria Grazia Frija**, deputata Fdi, commissione Trasporti della Camera: “Non si può ancora parlare della riforma, perché non c’è un testo ufficiale arrivato in Parlamento su cui cominciare a lavorare, leggiamo soltanto bozze. Noi stiamo facendo un lavoro di ascolto di chi fa impresa, produce, e dei sindacati, per poi mettere in campo le soluzioni migliori. Per quanto abbiamo letto ci sono spunti interessanti nella riforma, ma ci sarà modo di intervenire per migliorare il testo in termini di efficienza. La riforma è importante, ma lo sono anche le norme. Agiamo su due livelli: la messa a terra di una riforma strategica che dà la visione, e una normativa che va semplificata. C’è una commissione bilaterale per la semplificazione a cui partecipo in cui stiamo lavorando anche su temi legati al settore marittimo-portuale. Il governo sta facendo un grande lavoro, lo dimostra la formazione del ministero del Mare che ha acceso un grande faro sul settore”.

Sul tema del lavoro sono intervenuti i rappresentanti sindacali Amedeo D’Alessio (Filt) e Giuliano Galluccio (Uilt). D’Alessio ha ribadito la rottura che è rappresentata dalla

sentenza di Venezia, ma ha sottolineato che “non è un tema nuovo, deriva da pronunciamenti della Corte di Giustizia europea del 2013 e 2014 sul personale navigante e del trasporto aereo”. Per **D'Alessio**, “ogni volta che interviene un tribunale è una sconfitta per tutti. Va preso atto di una situazione che è modificata, occorre ridare centralità al contratto. Bisogna aprire una trattativa per discutere come integrare l'articolo 11 del Ccnl che ormai è sostanzialmente superato”. D'Alessio ha riconosciuto il problema enorme che riguarda gli arretrati, che partirebbero dal 2007: “Per le piccole e medie imprese 18 anni possono essere un problema insormontabile”.

Riguardo alla **riforma**, D'Alessio ha affermato che in realtà “non si tratta di una riforma, ma di una controriforma, è dannosa e scardina il sistema esistente. A terminalisti e rappresentanti delle imprese dico di fare attenzione. Quando si sottrarre alle Autorità di sistema il 50 per cento delle risorse, come prevede la riforma, il vincolo del pareggio di bilancio comporterà inevitabilmente un aumento delle tasse con effetto a cascata sulla catena logistica. Nessun pregio neanche per il metodo. Trovo vergognoso che siamo venuti a conoscere un testo così impattante anche sul mondo del lavoro da canali non istituzionali. Non faremo da spettatori di questo disastro, perché sarebbe un disastro se questo progetto dovesse prendere forma. Auspichiamo che ci sia la possibilità di una mediazione reale, in assenza della quale non ci resta che una mobilitazione di tutte le lavoratrici e i lavoratori portuali d'Italia, così come ci sarà una mobilitazione nazionale se non ci saranno risposte sul fondo di prepensionamento”.

**Galluccio** ha sottolineato che la “sentenza mette a rischio un mercato regolamentato, che ha avuto un ciclo molto positivo”, e ha criticato le imprese per aver lasciato il tavolo di discussione sulla sentenza affidandosi soltanto a comunicati pubblici: “La sovraesposizione mediatica non ha aiutato, molti lavoratori sono venuti da noi, chi non trova risposta potrebbe rivolgersi a un avvocato”. Insomma, il rischio additato è la pioggia di ricorsi.

**Alessandro Ferrari (Assiterminal)**, intervenuto anche sul magazine di Blueconomy di **oggi**, ha detto che “rischia di saltare un meccanismo che per 20 anni ha regolato bene il rapporto fra sindacati e imprese, non soltanto nei porti. Si crea un corto circuito in cui bisogna che intervenga il legislatore”.

Il presidente della commissione Trasporti della Camera, **Salvatore Deidda**, ha richiamato al rispetto delle procedure: “Il nostro lavoro sulla riforma comincerà quando sarà approvata dal Consiglio dei ministri. Non chiuderemo la discussione in due settimane, ma prenderemo il tempo necessario, come fatto per il Codice della Strada. Se diciamo che cominciamo il primo dicembre e finiamo il 12 febbraio in aula, poi se mai lavoreremo di notte, ma non abbiamo mai mancato di ascoltare tutti, compresi i sindacati. Non sottovalutiamo quello che ha detto la Corte di Giustizia europea, perché il mondo delle imprese è delicato”. Deidda ha respinto le critiche sul fatto che in tre anni non si sia fatto niente per il settore, citando come iniziative realizzate la digitalizzazione del libretto marittimo, l'approvazione del Codice degli ormeggiatori ereditato dalla precedente legislatura, l'assegnazione di ulteriori fondi per i lavoratori di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, colpiti dalla crisi del transhipment, gli emendamenti previsti nel decreto semplificazione per armatori e bandiera, il riconoscimento dei chimici dei porti e dei palombari nel provvedimento sulla subacquea. “Un tempo tutti volevano il transhipment, adesso tutti vogliono i maxi yacht perché le merci sporcano. Dobbiamo avere una strategia comune a livello nazionale”. Sul tema dei cantieri navali italiani, Deidda ha detto di aver incontrato il vicepresidente della Commissione europea, Raffaele Fitto, “per rimuovere gli ostacoli alla costruzione di traghetti in Italia, è assurdo che si vada in Cina o Turchia, va seguito l'esempio della Sicilia col traghetto assegnato a Fincantieri. Io candido Porto Torres con la sua area di rimessaggio come porto per i traghetti. Nel 2026 a livello europeo verrà promosso un provvedimento sulla cantieristica europea. Non soltanto per Fincantieri, in Toscana siete maestri. Faccio l'esempio del trasporto di bestiame, che ha bisogno di traghetti aperti, mentre oggi sono tutti a stiva chiusa”.

## **“Più facile dire dei sì e dei no”: la riforma e tutti i dubbi degli operatori**

Si svolge in un clima di sostanziale disincanto la seconda tavola rotonda del Forum: sulla possibilità di portare in Italia la costruzione dei traghetti **Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo Moby**, spiega che “prima ci credevo, adesso ho dei dubbi. Ogni giorno subiamo sempre più tasse e orpelli vari. L'Ets è il problema principale, che tra l'altro adesso è il 30% più alto di alcuni mesi fa. I soldi dell'Ets vanno a pagare il debito pubblico, che è scandaloso. La Cina fa navi a prezzi molto più bassi e alla stessa qualità dell'Europa, e siccome noi armatori non possiamo essere più ricchi delle nostre tasche, è per questo che scegliamo di costruire là. **La formula di incentivi regionali ai cantieri per realizzare i traghetti di cui parlava prima l'onorevole Deidda mi lascia perplesso**: la compagnia deve pagare equity importanti per mezzi che non sono di sua proprietà (ma della Regione, ndr), offrendo biglietti a pochi euro. Il rischio è di rimetterci dei soldi. Forse questo modello funziona in Sicilia, ma da altre parti non lo vedo”.

“La certezza del diritto – dice **Luca Brandimarte, avvocato e responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori** – è un problema su tutte le tematiche: se l'armatore si rivolge a un cantiere extra-europeo, è anche per un tema regolatorio. Ma c'è un altro aspetto, che ci porta un po' al titolo di questa tavola rotonda, ed è il coordinamento, che è anche al centro della riforma portuale. Ma questo era un tema che era contenuto anche nella riforma Delrio di 10 anni: la Conferenza di coordinamento tra presidenti però non è mai stata attuata. Mi ricordo cosa mi disse un ex presidente di Autorità portuale: **‘Ci vediamo talmente poco, che passiamo la nostra giornata a fare il recap della riunione precedente, poi quando si arriva ai temi importanti, la giornata è finita e il coordinamento non c'è stato’**”. Ecco, il tema vero nella bozza di riforma è che si parla di un ruolo ancora più fattivo del coordinamento dei presidenti, considerato che la Porti SpA dovrà addirittura fare un protocollo d'intesa o comunque degli accordi con la Conferenza dei presidenti”.

**Dino Lorenzini, amministratore delegato del Terminal Lorenzini**, si concentra sul tema della Darsena Europa per dare un esempio di coordinamento, ma tra privati:  
"Un'assicurazione sul futuro per tutti. Non solo perché porrà fine a elementi negativi infrastrutturali del porto di Livorno: ingresso, manovra e pescaggio. I terminal container potranno svilupparsi in aree specifiche liberando spazio per altri traffici. L'opera necessita di intermodalità, con i collegamenti ferroviari e stradali. **Noi in pool con altri soggetti abbiamo presentato una manifestazione d'interesse**, l'iter dovrebbe affinarsi entro fine anno per arrivare al bando pubblico".

Per **Matteo Savelli, della Porto di Livorno 2000**, a livello del privato come del pubblico  
"oggi manca proprio l'idea del fare sistema: la riforma deve togliere la conflittualità, che a Livorno è molto elevata. Capitaneria, Autorità portuale sono i nostri regolatori: **noi facciamo le istanze, ma loro – e tra di loro – hanno sistemi e attività diverse**.  
Dobbiamo mettere una tensostruttura? Abbiamo l'ok demaniale, ma non la possiamo usare per temi di security. Se risolviamo questi problemi, allora la fluidità della gestione ordinaria sarebbe garantita. Perché oggi siamo noi che dobbiamo far lavorare i due enti nella stessa direzione".

"Parto dalla cosiddetta riforma". E già si capisce che l'intervento di **Nereo Marcucci, presidente Confindustria-Logistica e Trasporti**, non sarà accomodante. "Tutti sappiamo tutto di essa. Confindustria ha un position paper in lavorazione sul tema. Intanto io analizzo che la riforma chiede di far finire la litigiosità tra porti con un colpo magistrale. L'obiettivo è del tutto condivisibile, lo strumento è la centralizzazione attraverso la Porti SpA di una parte delle risorse finanziarie e umane oggi nei porti. Per me e gli associati che rappresento è ovviamente un bene. Ma centralizzare programmazione, finanziamento e realizzazione delle opere, è proprio la scoperta dell'acqua calda. Faccio una domanda: finora tutti gli interventi nei porti da chi erano finanziati? La risposta la sappiamo tutti: dallo Stato, per il 90%. Il resto è a carico delle Adsp. Ma allora, dico io, **si sta andando dal facile al difficile attraverso l'inutile**: i soldi

per le opere importanti venivano da Roma. Ora l'85% degli avanzi di amministrazione più il 25% delle entrate correnti delle Authority va a Roma. **Non sarebbe stato più facile dire dei sì o dei no sulle opere da programmare, finanziarie e costruire?** C'era appunto la Conferenza dei presidenti delle Adsp. Si sarebbero scuoiati per portare a casa i soldi. Ma potere del ministero per dire sì o no a un'opera, era già nelle cose. Questa è la mia opinione finale, fermo restando che la discussione in Confindustria è ancora in corso: quello della riforma è un obiettivo di buone intenzioni, ma delle buone intenzioni è lastricata la strada per l'inferno. È giusto evitare la dispersione delle risorse, ma è questo il modo? No bastava rafforzare il coordinamento tra Adsp, che comunque nella riforma rimane? Veniamo alla necessità di coordinamento nell'Alto Tirreno. Dunque, fare sistema significa mettere a fattor comune risorse materiali e immateriali con un obiettivo comune. Ma Genova, Savona, La Spezia e Livorno non hanno la stessa catchment area: come fanno i livornesi a dire ai liguri quali traffici fare? La verità è che sono le shipping line le vere padrone della portualità italiana, ed è a loro che bisognerebbe suggerire mettere di mettere in comune le risorse. Ma quale sarebbe l'obiettivo comune? Rispondo: aumentare i traffici in un contesto di maggiore efficienza. Aumentare i traffici? Nel 2010 l'Italia ha mosso 500 milioni di tonnellate, nel 2024 lo stesso. Se non cresce la roba da esportate e i beni intermedi da importare, si fa sistema per cosa? Il contesto di maggiore efficienza: otto miliardi di investimenti nel periodo a Genova, qualche milioncino anche privato alla Spezia. Livorno? Leggo il bilancio dell'Adsp: sette milioni di trasferimenti dallo Stato. In questa situazione, la vedo difficile. Diciamo la verità: oggi, chi determina l'andamento dei traffici? Chi è il padrone del vostro giornale? **Non sono i porti, né il sistema logistico a comandare. Sono la produzione da una parte e le shipping line dall'altra.** L'onorevole Maria Grazia Frijia dice che aspetta il passaggio in commissione del testo della riforma, per poterlo conoscere. Questo testo lo conosciamo tutti, in tutte le versioni, sino all'appendice: dobbiamo quindi capire se la sua valutazione è un dato tecnico o un dato polemico".



**Raffaello Cioni, direttore generale Interporto Toscano Amerigo Vespucci**, parla del ruolo del coordinamento degli interporti e mette in guardia sui temi dei ritardi, **perché quando un sistema logistico-portuale interlocuisce commercialmente con i grandi operatori evocati da Marcucci bisogna parlare di certezze e non di disegni futuri.**

“Noi come interporto – spiega dunque Cioni – ci muoviamo sinergici con tutti, anche con gli altri interporti. Quando si parla di sinergie si parla di sinergie tra sistemi logistici, non solo i porti ma tutto quello che permette alle merci di muoversi. Da qui la funzione dei porti. Mancano le piattaforme logistiche, mancano i collegamenti ferroviari, mancano collegamenti efficienti con il sistema nazionale e internazionale. Siamo collegati alla Rete Ten-T ma questi collegamenti devono essere efficientati. Con le risagomature delle gallerie sulla linea ferroviaria Prato-Bologna, i semirimorchi potranno andare sui carri ferroviari. Livorno è un porto leader nei traghetti, la ma la percentuale di merci via ferrovia in questo segmento è zero. Fra tre anni, quando le risagomature saranno pronte, lo potremo fare. Non è un futuro lontano nel tempo, ma le connessioni e le infrastrutture devono funzionare. Non solo lo Scavalco nel porto di Livorno, ma anche la linea Collesalveti-Vada, che per il sistema toscano e nazionale permetterà di spostare traffico, sfruttando l’intermodalità, dalla Firenze-Pisa-Livorno. Ricordo che quando si va a parlare con le shipping line non si deve parlare di un futuro troppo in là nel tempo, ma dire quello che c’è in banchina o quello che sarà realizzato a breve. Peraltro, da direttore commerciale alla Spezia ricordo che parlavo della realizzazione del Terminal Ravano nel 2009: siamo nel 2025 e forse di quella banchina la vedremo tra qualche anno”.

**Fulvio Romeo Franchini, presidente Confraspporto e Logistica Confcommercio**

**Livorno**, condivide “le critiche costruttive di Savelli e Marcucci, che però identificano un problema sovra settoriale. La non crescita dei traffici è il frutto della deindustrializzazione e del focus della nostra economia sul terziario. Livorno è un porto litigioso, ma ha avuto grandi intuizioni, è stato il primo nel mediterraneo per i container per molti anni, ha un tessuto imprenditoriale vastissimo, è leader nei traghetti, nei

traffici di cellulosa, nelle auto nuove. Negli ultimi anni tutti i porti volevano un loro terminal container, salvo poi accorgersi che si andava a frammentare il traffico esistente. Quello che serve davvero sono le connessioni verso il Nord Europa, al netto del dibattito sul settore ferroviario in Svizzera e i cantieri in Germania, che qualche riflesso qui lo avranno. **Se dovessi mettere un punto sul tavolo da parte della comunità portuale chiederei alla politica più attenzione al Piano Mattei:** abbiamo un mercato potenzialmente enorme, che va affrontato con una logica del fare”.

“Livorno è litigiosa ma è bella per questo – dice **Maria Gloria Giani Pollastrini, presidente del Propeller Club Livorno** -. Ma alla fine cerchiamo di provarci, a fare sistema. Marcucci ha detto delle cose molto vere: devo fare la buonista? Certo che sì, che ci vuole coordinamento. Il governo prevede una regia centrale, ma poi bisogna vedere i territori. Abbiamo traffici di rinfuse bianche che arrivano dal Canada: è un’industria con due siti operativi, uno in Liguria-Basso Piemonte, l’altro in Toscana. Savona e Genova si litigano la parte che va in Liguria, benché le distanze chilometriche e i trasportatori siano gli stessi in Liguria che Toscana, e ci sono ostacoli. A Savona i camion si possono rifornire di biocarburante Hvo, ma a Genova non si può fare perché le maestranze non sono d’accordo con la proprietà. Livorno e Viareggio litigano per la nautica. Sui container abbiamo sicuramente un grande operatore che va da “canvassing”, sono presenti anche altri competitor con i loro poli, penso ad esempio alla Maersk. Abbiamo provato a fare il nostro polo del freddo a Livorno, ma quando non sono più arrivati i fagiolini dalla Libia ci è andato bene che il freddo lo facesse Orsero. Allora dico sì, dobbiamo fare sistema, bisogna dare innovazione, sostenibilità, e tante altre parole green che devo dire con il vestitino di presidente del Propeller. Vogliamo spingere perché tutto questo avvenga, chiediamo aiuti e sostegni, visto che il presidente Gariglio deve operare con gettiti micro, nonostante si parli da anni di private financing, ma siamo ancora qui. **Ma attenzione, perché sui territori, in realtà, si litiga dappertutto”.**

Chiude Onorato, che torna sugli Ets e fa un appello diretto a Deidda: “Qua siamo al paradosso. **Noi che siamo gli ultimi della classe, abbiamo tutte le navi pronte per il cold ironing, ma paghiamo Ets perché le banchine non sono pronte.** ‘Fare sistema’ di fronte a queste cose diventa un concetto stucchevole; è un concetto che va bene se questo serve a semplificare le opere fondamentali, i dragaggi, le banchine che cadono – perché in ogni porto che vai, le banchine stanno letteralmente cadendo -. Se serve ad alimentare un’altra megastruttura a Roma, per la quale peraltro mi pare che i soldi non ci siano, lo vedo pericoloso. Mettiamo a posto le banchine e impegniamoci perché i traffici rimangano quelli: perché la grossa portacontainer dovrebbe venire a Livorno, a pagare l’Ets? Si fermerà a Tangeri. **Questo Ets va cambiato in maniera forte, siamo schiavi di una legge sciocca, fatevi sentire. Sennò facciamo tutte le riforme che volete, ma staremo sempre fermi”.**

## **Blueconomy 4.0, dalla ricerca all’impresa**

L’Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, partecipando al progetto europeo Blue Hub, punta a aiutare le imprese a superare l’ultimo miglio fra l’idea e la ricerca portate avanti dalle startup e i passi che permettano di arrivare a commercializzare il prodotto sul mercato, creando una piattaforma che favorisca questo passaggio e sfruttando in particolare il cluster nautico dell’Isola d’Elba. Su questo si sono concentrati gli interventi dell’ultima sessione della mattinata da parte dei rappresentanti di alcune startup che lavorano con l’Adsp.

**Antonella Querci**, dirigente dell’Autorità di sistema, ha spiegato che l’obiettivo di Blue Hub è creare siti per lo sviluppo industriale in cui “standardizzare, verificare e certificare le tecnologie, non solo di imprese toscane, ma nazionale e europee, nel cosiddetto ultimo miglio della morte”, cioè appunto il difficile passaggio dalla ricerca alla produzione. “Parte dal cluster dell’Isola d’Elba – ha detto- ma coinvolgerà anche Livorno”.

**Davide Mazzini**, di Seares, produce sistemi di smorzamento per ormeggi di corpi galleggianti. "Oltre ai problemi autorizzativi – ha detto – ci confrontiamo con l'obbligo di essere resilienti ai cambiamenti climatici. I nostri sono prodotti smart, in grado di dare un monitoraggio immediato di quello che succede all'ormeggio. Con l'Adsp partecipiamo a una piattaforma multienergia: i nostri sistemi di smorzamento possono anche produrre energia con cui autoalimentarsi". **Giada Landi** di Nextworks ha sottolineato come "Blue Hub offre infrastrutture dove è possibile testare l'innovazione e avvicinarsi di più allo sbocco sul mercato. Sono importanti i servizi che permettono alle piccole aziende di validare l'innovazione e fare sistema con gli istituti di ricerca del territorio, ad esempio qui è vicina l'Università di Pisa, di raggiungere realtà anche a livello europeo e trovare finanziamenti". **Luca Odetti**, di Tecnalia, ha detto che i porti sono ambienti "ricchi di opportunità per raccogliere dati e informazioni poco o per nulla sfruttati su attori, processi, attività, tecnologie. Offrono una possibilità di sviluppo spaventosa. Con l'Adsp abbiamo l'obiettivo di creare una infrastruttura su quattro pilastri: IoT e tecnologie di sensorizzazione e raccolta dati; una piattaforma per elaborare i dati; automazione; virtualizzazione dei processi del porto. Il porto diventa fornitore di dati per creare gemelli virtuali su cui testare sistemi di Intelligenza Artificiale, come stiamo facendo a esempio sui corridoi stradali e autostradali sensorizzati dei Paesi Baschi per sviluppare trasporto intelligente cooperativo, dove i veicoli dialogano fra loro e con l'infrastruttura". **Maurizio Buratti** di Compelab ha parlato di sostenibilità

## Potrebbe interessarti



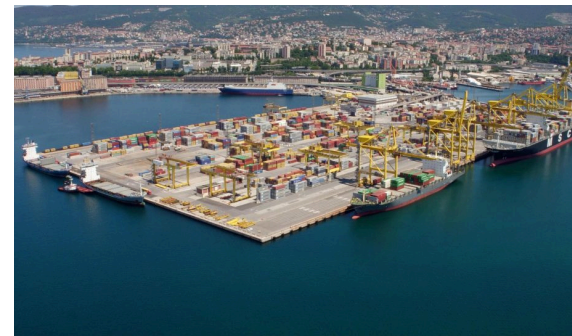
La Redazione |

## Il 15 dicembre sciopero nel porto di



La Redazione |

## Gnv rafforza il servizio sulla Palermo-



La Redazione |

## Marco Consalvo è il nuovo presidente



La Redazion

## Esplosio