

*Numero*

4

# Prospettive livornesi Newsletter

25 Gennaio 2025

*Anno secondo*

**Unione  
comunale  
di Livorno del  
Partito  
Democratico**

*Tema principale:*  
qualcosa sul Porto di  
Livorno e le  
infrastrutture nel  
territorio.



[Partito Democratico](#)

[Partito Democratico \( Toscana \)](#)

[Partito Democratico \( Livorno \)](#)



<b>Indice</b>	
Pagina 3	Presentazione della Rubrica “ Porti, logistica, infrastrutture ed economia del mare “
Pagina 7	Un documento, quello del PD nazionale sui Porti e la logistica, che resta ancora oggi valido e utile
Pagina 9	Risoluzione Ghio Valentina e altri ( Novembre 2023 ) sul sistema portuale italiano
Pagina 17	Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica
Pagina 19	Le polemiche sul Porto alla fine del 2024
Pagina 20	Porto di Livorno, prevalga l’interesse pubblico; dichiarazione del PD del 2 Dicembre 2024
Pagina 22	Il nostro territorio si trova ad uno spartiacque decisivo per il proprio futuro; dichiarazione del PD del 27 Gennaio 2025
Pagina 24	Il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026
Pagina 28	Istituita la ZLS della Toscana
Pagina 32	Il nuovo CCNL dei portuali
Pagina 33	ODG Ghio Valentina su sicurezza sul lavoro e Fondo per l’esodo
Pagina 34	Utilizzare Internet per conoscere e fare politica
Pagina 35	Siti web da noi ritenuti utili
Pagina 37	Documenti online da noi ritenuti interessanti
Pagina 38	Focus su un sito web da esplorare. L’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Pagina 42	Per leggere gli ultimi tre numeri della Newsletter
Pagina 43	Notizie flash
<b><i>Newsletter n. 4 del 25 Gennaio 2025.</i></b>	



# Presentazione

## “ Porti, logistica, infrastrutture ed economia del mare “

*Questo è il titolo di una **Rubrica fissa** ( o quasi fissa ) che intendiamo aprire su questa **Newsletter**. Questa Rubrica andrebbe bene in tante Sedi dislocate lungo le coste italiane e dotate di una qualche infrastruttura di trasporto. Tanto più va bene a Livorno. Perché Livorno storicamente è nata sul mare, come Fortezza sul mare, come Porto marittimo. Pochi secoli fa. Il suo sviluppo risale più o meno al 1500 – 1600. E in grande misura la crescita è avvenuta sul e intorno al Porto. Sarebbe comunque un errore ridurre tutto alle problematiche portuali in quanto una Città moderna come Livorno ha avuto e deve avere molteplici spettri di riferimento e di interesse. **Ma l'economia del mare ieri e oggi costituisce il principale motore della crescita complessiva e dello sviluppo economico della nostra Città.***

*Per noi ( Partito Democratico, centrosinistra, area progressista ) tutto si lega, interagisce, si integra. **Ogni settore mantiene le proprie specificità che vanno coltivate. Senza smarrire però una visione d'insieme.** Un Porto marittimo è valutabile non solo in rapporto alle fasi della sua efficienza operativa interna, ma per la sua intrinseca capacità di collegarsi, subito e bene, al resto del mondo, alla filiera logistica generale; alle reti di trasporto ferroviario, stradale, aereo; alle dinamiche economiche globali; ai Centri di ricerca e di innovazione; al mondo delle idee.*

*In origine ( qualche decennio fa ) si sottolineava con forza il concetto di **Piattaforma Logistica Costiera** ( Livorno – Pisa – Lucca/ città e province ) dove la ricchezza e le potenzialità del sistema si identificano nella valorizzazione e nell'integrazione di tutti i segmenti della filiera logistica e quindi del Porto, dell'Aeroporto Galilei, del Centro Interportuale di Guasticce, della Rete ferroviaria, dei collegamenti stradali in senso ampio, dei servizi immateriali, dei Centri produttivi e delle molteplici articolazioni dell'economia del mare. Da alcuni anni il governo regionale e locale ha indicato una strada fondamentale e prioritaria per la crescita: realizzare la **Darsena Europa** ( quasi un miliardo di investimenti pubblici e privati ) attrezzando, al tempo stesso, il territorio di un'Area Vasta di assetti ferroviari e stradali adeguati, di un importante Centro intermodale e di tante altre cose. Molto è stato fatto in questi anni, ma molto resta ancora da fare.*

***La realizzazione materiale, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, della Darsena Europa sta andando avanti grazie ad un ingente investimento pubblico per lavori tanto estesi quanto non facilmente immaginabili; ma quello che doveva essere realizzato da parte delle Autorità nazionali in contemporanea con la nuova Darsena non sta andando avanti.***

Ci riferiamo al **Progetto Raccordo Ferroviario** ( ne abbiamo parlato **nel n. 2 della nostra Newsletter** ) per il quale ai tempi del governo Draghi erano stati messi a disposizione – **per una prima parte di lavori** - 300 milioni di euro che però sono stati tolti ai tempi del governo Meloni per cui è indispensabile il rilancio di una forte iniziativa politica per il ripristino di fondi assolutamente necessari. Ma quando parliamo di lacune non c'è solo il progetto Raccordo ferroviario; vi sono il **completamento ancora da fare del corridoio plurimodale tirrenico** ( ferrovie, treni e strada di grande comunicazione ) e il **potenziamento del corridoio plurimodale Livorno, Pisa, Firenze** ( ferrovie, treni e strade ). Passeggeri e merci. Quando si parla di efficienza ferroviaria vi sono, da una parte, **l'Alta Velocità** per i passeggeri e, dall'altra parte, **l'Alta Capacità** per le merci. Senza dimenticare, infine, che nel corridoio tirrenico devono essere inclusi anche il **Lotto zero ( area livornese )** da sempre sacrificato alla logica delle priorità e **la messa in sicurezza della Variante Aurelia di Livorno**. Soltanto con le grandi reti prima richiamate è possibile collegarsi davvero ai **grandi percorsi europei TEN-T** quali il **CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO** . E' infine da valorizzare il fatto che i lavori per lo **Scavalco ferroviario in zona Calambrone stanno procedendo** con il finanziamento in grande parte a carico della Regione toscana.

**Più in generale, oggi, però qualcosa si muove in più rispetto a poche settimane fa.** E' stato sottoscritto il nuovo CCNL dei lavoratori portuali. Tra la fine di Novembre e l'inizio di Dicembre 2024 sul Porto si innesta una polemica che per fortuna si scioglie ( almeno così sembra ) con una unanime conferma della **scelta strategica dei container per il TDT e la futura Darsena Europa**. Ad anno nuovo **MSC** ( il primo armatore mondiale per i container ), insieme ad alcuni importanti operatori locali, esprime una manifestazione di interesse per la Darsena Europa, da verificare e da gestire in base alle procedure di trasparenza previste dalle normative. Perché i container sono un asset strategico nel quadro di un Porto con più specializzazioni, **multipurpose**. Un po' prima della mossa di **Aponte** ( MSC ) e degli operatori locali giunge notizia dell'**approvazione del DPCM**, dopo anni di resistenza a livello centrale, sulla istituzione della **Zona Logistica Semplificata ( ZLS )** della Toscana da anni richiesta dalla Regione, dall'AdSP, dagli Enti locali e fortemente sostenuta dal PD e dal centrosinistra.

Non è tutto oro, però, quel che luccica. L'on **Marco Simiani** del PD giustamente presenta un emendamento al mille proroghe per garantire che le agevolazioni concrete della ZLS abbiano effetto immediato, anche nel caso della Toscana.

**Insomma siamo sempre dentro un campo di battaglia dove il positivo va consolidato e le lacune vanno colmate.** Di particolare importanza è la recente approvazione in sede locale del **Piano Operativo Portuale 2024-2026** che costituisce lo schema di orientamento e di lavoro da attuare in rapporto sia alle grandi opere infrastrutturali, sia ai diversi interventi previsti per una corretta gestione della transizione energetica e della transizione digitale nell'area portuale. In questa prima Rubrica non è possibile o utile mettere troppa carne sul fuoco. Facciamo però una precisazione. Prima di prendere in esame alcune questioni oggi sul tappeto, **abbiamo ritenuto interessante riproporre la mozione GHIO e altri sul sistema portuale italiano** perchè, a nostro avviso, è bene mantenere sempre una visione generale che superi la contingenza, cercando di guardare lontano, oltre il nostro orto.

***Nella consapevolezza che in questa fase vi sono potenti forze con un'ampia presenza nella compagine governativa le quali chiaramente lavorano per una privatizzazione del sistema portuale e della sua governance.***

*Il PD, oltre a difendere in modo assoluto la proprietà pubblica delle infrastrutture portuali, è – e questa posizione viene ribadita nella mozione Ghio – per salvaguardare la natura pubblicistica di ente non economico delle Autorità di sistema portuale. Questo è un punto fondamentale.*

***Un'altra partita che si è aperta è quella per il rinnovo della Presidenza di alcune Autorità di Sistema Portuale tra cui quella di Livorno.***

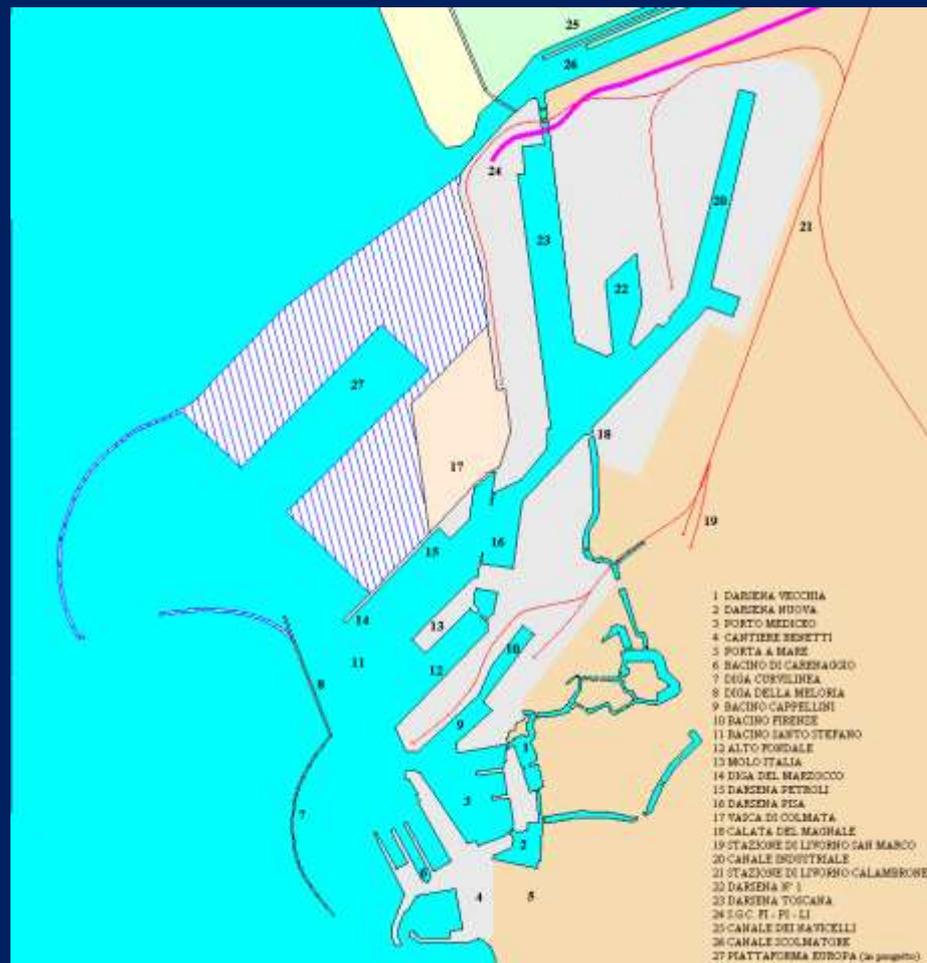
*Noi ci auguriamo che questa operazione venga gestita nel pieno rispetto delle normative vigenti, valorizzando il lavoro fatto e impostato, privilegiando le competenze, la professionalità e la correttezza dimostrate in concreto in questi anni di guida dell'Autorità di Sistema Portuale. In base a questi criteri a Livorno diventa naturale la scelta della continuità della Presidenza a cui è stata associata la funzione di **Commissario per la Darsena Europa**.*

***Il Presidente dell'AdSP, in base alla Legge 84/94, è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della Regione interessata. D'intesa. Ed è logico ed è giusto che sia così. Forzature non sarebbero assolutamente accettabili.***

*Dalle problematiche infrastrutturali e portuali emergono molte esigenze da risolvere con il dispiegamento di elevate capacità progettuali e la mobilitazione di ingenti risorse finanziarie. Inoltre deve essere sottolineato che i protagonisti di operazioni così complesse e diversificate sono più di uno, sono davvero molteplici. Si va dalle Istituzioni pubbliche ai vari livelli territoriali, all'Autorità di Sistema Portuale; si va dalle Ferrovie dello Stato a chi ha competenza nelle reti stradali o nella messa in sicurezza del territorio. Inoltre non vi è solo la questione delle infrastrutture, ma ad essa devono essere aggiunte le problematiche dei servizi, delle attività produttive, del lavoro, della formazione e degli incentivi alle imprese. Insomma sul tappeto ci sono molte cose. Con molti soggetti in campo. Con la necessità di una forte **REGIA** ( Regione, Istituzioni locali, Governo centrale ). Alle spalle abbiamo l'esperienza complessivamente utile dell'**Accordo di programma 2015/2016** che in buona parte è stato realizzato. A nostro avviso, quindi, è **giunto il momento di riprendere con forza una iniziativa collegiale, seria, approfondita per arricchire, introdurre, inserire i nuovi obiettivi di cui abbiamo sin qui parlato e di altri ancora all'interno di un rinnovato o nuovo Accordo di programma Regione, Governo, Istituzioni e soggetti pubblici locali. Il tempo stringe. Sarebbe pertanto opportuno incominciare questo percorso.***

***La Redazione della Newsletter***

## Schema di massima del Porto di Livorno



**Porti, logistica, infrastrutture ed  
economia del mare**



## **Un documento, quello del PD nazionale sui Porti e la logistica, che resta ancora oggi valido e utile.**

**17 Agosto 2023.**

*“In vista dell’annunciata riforma dei porti del ministro Salvini il Partito Democratico ha depositato in commissione Trasporti alla Camera una dettagliata risoluzione, che con 22 punti offre un preciso indirizzo di marcia per un intervento che rilanci il nostro sistema portuale. Le direttrici che riteniamo prioritarie sono: il mantenimento delle autorità di sistema portuali come soggetti pubblici, dicendo No a qualsiasi privatizzazione o depotenziamento della ruolo pubblico nella governance; l’attenzione particolare al lavoro per tutelarne prerogative e sicurezza, promuovendo e sostenendo processi di upgrade formativo e di miglioramento della qualità del lavoro marittimo e portuale; il rafforzamento della governance a livello centrale a garanzia della valorizzazione del ruolo strategico nazionale, evitando l’introduzione di forme di federalismo differenziato che accentuerebbero differenziazioni e precarietà; la promozione dell’intermodalità e di incentivi all’utilizzo del movimento ferroviario; l’importanza di accompagnare il sistema portuale verso la transizione ecologica, anche attraverso modifiche normative per favorire cold ironing e le comunità energetiche e attuando la norma di legge sull’autoproduzione in modo da evitare concorrenza sleale a danno delle imprese portuali”.*

*“Il governo – aggiungono – si mostra ancora una volta diviso, con Salvini e Rixi e la Lega che a parole scongiurano la privatizzazione e Musumeci e FdI che, con il piano presentato in un blitz d’agosto, avanzano invece con atti concreti verso l’esatto contrario, sconfinando nelle prerogative del Mit, che però presente al Comitato interministeriale per le politiche del mare ha approvato il piano. Il Partito Democratico con questa risoluzione accende i riflettori per la piena realizzazione di un sistema portuale pubblico, aperto, competitivo e regolato, come asset strategico per l’economia italiana, mettendo al centro la tutela del lavoro. Parliamo di un anello importante della filiera logistica moderna: con oltre 200 miliardi di euro derivanti dall’import e dall’export che passano attraverso i porti italiani e che rappresentano il 25% del valore del trasporto marittimo mondiale, in un Mediterraneo tornato strategico”.*

Da [www.portnews.it](http://www.portnews.it)

28 Giugno 2023

**Sì a Puertos del Estado, no all'autonomia differenziata. Riforma portuale, il PD prende posizione.**

*Sì a un modello Puertos del Estado, no all'autonomia differenziata e a una ridiscussione, in chiave privatistica, della natura delle AdSP.*

*E' questa, in estrema sintesi, la posizione del Partito Democratico sull'assetto della portualità italiana, espressa per sommi capi dal capogruppo PD alla Commissione Trasporti alla Camera, **Davide Gariglio**, in occasione di un confronto aperto con gli operatori del settore tenutosi ieri al Nazareno.*

***“Oggi le AdSP hanno natura di ente pubblico non economico. Discutere della natura giuridica di questi enti non è un mero esercizio giuridico, ma ha ricadute sostanziali rilevanti”*** afferma Gariglio, ricordando come ***la trasformazione privatistica dei soggetti gestori degli aeroporti abbia di fatto messo le compagnie aeree nella condizione di determinare la politica aeroportuale del Paese, provando una frammentazione e precarizzazione del lavoro.***

*“Ecco, quando guardo a quello, guardo a ciò che non deve accadere nei porti”* aggiunge il deputato del PD. *“L'esempio degli aeroporti ci fa capire, meglio di tante parole, quale insidia possa celarsi dietro una ridiscussione della natura giuridica delle AdSP”.*

*La natura pubblicistica degli enti di governo dei porti va insomma salvaguardata. E allo stesso modo – avverte Gariglio – deve essere rafforzato il ruolo di governo dello Stato nazionale.*

*Anche per questo motivo, il parlamentare si dice contrario alla proposta di inserire la disciplina della portualità all'interno del federalismo differenziato, mentre ammette di guardare con un certo favore all'idea di mutuare dalla Spagna il modello di **Puertos del Estado**: “Come PD abbiamo per primi sostenuto l'idea di costituire, anche in Italia, un organismo nazionale che faccia regia, al servizio del Governo, sul modello di quanto accade in Spagna, un Paese che ha un assetto della portualità ( 46 porti di interesse generale gestiti da 28 Autorità portuali ) più simile al nostro di quanto lo siano i Paesi del Nord Europa”*asserisce, ricordando che in Spagna *Puertos del Estado, dipendente dal Ministerio do Fomento, é un ente di diritto pubblico che gode di personalità giuridica e di patrimonio proprio, avendo piena capacità di agire e opera avvalendosi degli strumenti di diritto privato.*

*“Puertos del Estado è competente ad attuare la politica portuale del Governo e gli spetta il coordinamento ed il controllo dell'efficacia del sistema portuale; determina le direttive e gli obiettivi che le Autorità portuali dovranno osservare e perseguire, assegna le risorse finanziarie alle Autorità portuali e verifica le modalità di utilizzazione delle risorse ed il corretto perseguimento degli obiettivi”* sottolinea.

*“Dobbiamo interrogarsi su questo modello anche noi; dobbiamo capire come rafforzare il livello centrale di Governo, per rendere più efficace l'utilizzo delle risorse pubbliche ed avere una visione nazionale del sistema portuale nel suo complesso”* conclude, specificando che ***questi spunti di analisi porteranno il PD a presentare una risoluzione del PD sui porti nel dibattito che si terrà nella Commissione Trasporti della Camera.***



## Firmatari

Primo firmatario: [GHIO VALENTINA](#)

Gruppo: PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA

Data firma: 15/11/2023

Risoluzione in commissione 7-00144

Atto Camera - IX Commissione

## La Camera

### premesse che:

Il sistema portuale, competitivo e regolato, è un asset strategico per l'economia italiana

**un sistema portuale aperto, competitivo e regolato è un asset strategico per l'economia italiana** e, per questo, è importante che la politica portuale sia intesa all'interno di una più generale politica dei trasporti per creare le necessarie sinergie di sistema e produrre valore aggiunto per il Paese;

**la portualità è un anello importante della filiera logistica moderna:** sono oltre 200 miliardi di euro derivanti dall'import e dall'export che passano attraverso i porti italiani ed è il 25 per cento del valore del trasporto marittimo mondiale, in un Mediterraneo che, strategicamente, è tornato al centro dell'attenzione geoeconomica e dell'importanza dell'economia;

La centralità, ora e in prospettiva, del Mediterraneo nei traffici marittimi mondiali

**il Mar Mediterraneo è, oggi, centrale nello scenario marittimo internazionale, rappresentando la principale connessione tra Occidente e Oriente.** Anche tenendo conto degli effetti del cambiamento climatico sulla rotta artica, esperti del settore e analisti ritengono che il ruolo strategico del Mar Mediterraneo resterà confermato nel futuro, anche in funzione del previsto sviluppo, peraltro già in corso, del continente africano. Il nostro Paese, in virtù della sua straordinaria posizione geografica, potrebbe godere di opportunità irripetibili di crescita economica e rilevanza geopolitica proprio grazie allo sviluppo del sistema logistico e portuale nazionale, in termini di investimenti infrastrutturali sostenibili, digitalizzazione e innovazioni tecnologiche, governance, maggiore efficienza e semplificazione amministrativa;

come riportato nel rapporto **«Investimenti e riforme del PNRR per la portualità»** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ottobre 2022, l'attuale rete logistica portuale nazionale include 58 porti (e 24 interporti) dedicati al trasporto delle merci e dei passeggeri, riuniti in 16 autorità di sistema portuale (AdSP) e distribuiti su circa 7.456 chilometri;

l'Italia è il secondo Paese europeo, dopo i Paesi Bassi, per la movimentazione di merci via mare e seconda solo al Regno Unito per il trasporto marittimo a corto raggio (IT&IA, 2021). La rete logistica è uno dei fattori abilitanti per il successo del Paese nella sfida del commercio internazionale: nel 2019 la movimentazione di merci è stata pari a quasi 500 milioni di tonnellate, operata principalmente su navi che trasportano liquidi (37 per cento, in particolare petrolio e derivati), container

(23 per cento) e traghetti (22 per cento) (IT&IA, 2021). **I porti di Trieste, Genova, Ravenna, Taranto, Livorno e Gioia Tauro sono tra i primi cinque porti nel Mediterraneo per movimentazione merci in diverse categorie;**

L'Italia, secondo i dati disponibili, si situa al primo posto, in Europa e nel Mediterraneo, per quanto riguarda il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in Paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa, cosiddetto Short Sea Shipping;

la competitività portuale italiana nel Mar Mediterraneo dovrà essere in grado di misurarsi, da un lato, con la crescita dei porti della sponda non europea del Mediterraneo, con particolare riferimento al porto marocchino di Tanger Med, che vanta la più elevata capacità di movimentazione container del Mediterraneo (oltre 7 milioni di TEU), e al porto egiziano di Port Said che gode di un notevole vantaggio derivante dal raddoppio del Canale di Suez; e, dall'altro, con lo sviluppo dei porti della sponda orientale del Mediterraneo, Grecia e Turchia, in particolare;

**E' necessaria una strategia sistemica del comparto dei trasporti e della logistica**

**la principale sfida del sistema portuale e logistico nazionale è quella di farsi trovare pronto a rispondere alle evoluzioni tecnologiche, geopolitiche e climatiche che caratterizzeranno il commercio internazionale e il settore nei prossimi anni.** Per questo, la risposta si è concretizzata in una **strategia «sistemica»** basata su **tre pilastri: pianificazione, riforme e investimenti**, a seguito dell'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 agosto 2015, del **Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Pnspl)**, in attuazione dell'articolo 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;

il suddetto Piano, suddiviso in 10 macro-obiettivi a cui corrispondono 10 azioni, è intervenuto sull'assetto della governance portuale, considerata uno dei fattori principali, allora ancora plasmata sulla dimensione «mono-scalo» degli organi di governo, come previsto dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, realizzando, in una logica di sistema, una razionalizzazione e un accorpamento delle autorità portuali esistenti, per favorire attraverso l'istituzione delle Autorità di sistema portuale una più efficace semplificazione delle procedure;

**coerentemente con quanto previsto dal Piano strategico della portualità e della logistica, è stato realizzato, con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, un riordino del sistema portuale**, improntato a migliorare gli aspetti legati alla efficienza amministrativa, alla razionalizzazione e semplificazione, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema, nonché alla governance;

**L Autorità di sistema portuale ( AdSP ), uno strumento insostituibile**

con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, è stato realizzato un riordino del sistema portuale e la riforma ha previsto: a) la sostituzione delle vecchie autorità portuali con nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) alle quali fanno capo più porti; b) la conseguente riduzione del numero delle autorità portuali che passano da 24 a 15 (attualmente 16, con l'istituzione, il 18 giugno 2021 dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio competente sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia) con l'accorpamento di 57 porti italiani; c) la riarticolazione della governance; d) la ridefinizione di ruoli,

competenze e funzioni degli organi delle AdSP (Presidente, Comitato di Gestione; Organismo di partenariato della risorsa mare; Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP);

da ultimo, la riforma relativa al nuovo processo di pianificazione strategica in ambito portuale, attuata con l'articolo 4, commi da 1-septies a 1-novies del decreto-legge n. 121 del 2021 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156 del 2021), ha semplificato l'iter di approvazione degli strumenti di pianificazione portuale con l'obiettivo di rafforzare e favorire gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale dei porti, altrimenti fortemente limitati a causa della vetustà dei piani regolatori portuali e delle difficoltà incontrate negli anni nelle procedure di approvazione degli stessi piani;

**a conclusione del quadro bisogna aggiungere che il PNRR ha riservato alla questione dei Porti uno spazio rilevante.** Gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Piano nazionale di ripresa resilienza, dal Piano nazionale complementare e da risorse nazionali ammontano a **9,2 miliardi di euro**, come descritto dal citato Rapporto «Investimenti e Riforme del PNRR per la Portualità». Complessivamente, sono previsti interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni e di competenza di 16 Autorità di sistema portuale (AdSP). Il 46,9 per cento degli investimenti riguarda i porti del Mezzogiorno, il 37,7 per cento quelli dell'Italia settentrionale e il restante **15,4 per cento quelli dell'Italia centrale**;

**i porti sono una parte fondamentale dell'idea e degli obiettivi della transizione energetica ed ecologica del nostro Paese**, tema molto sfidante in quanto i porti sono un settore hard to abate. Quindi è centrale comprendere come possono diventare punti anche di innovazione e di accompagnamento di un sistema produttivo più ampio;

**inoltre, negli ultimi anni, il lavoro portuale ha visto un grande sviluppo della presenza di lavoratrici donne negli organici delle imprese portuali e marittime (22% nel comparto marittimo, 8% nei porti, 43% negli organici delle ADSP), anche in considerazione dell'ingresso delle nuove tecnologie nei processi di lavoro.** Contestualmente per rendere ancora più efficace questo percorso occorre superare la carenza di infrastrutture e servizi adeguati a sostegno del lavoro delle donne nel comparto operativo;

è necessario, oggi, impostare una politica industriale della logistica che sfrutti ogni nuova possibilità di allargare i nostri mercati all'Europa (grazie ai nuovi corridoi ferroviari che saranno agibili nel 2026), regolando il disallineamento di rapporti di forza tra compagnie di navigazione e mondo della supply chain, aiutando la crescita di «campioni nazionali» logistici, ma **anche sostenendo processi di produzione di manifattura e innovazione nei porti e nelle aree periportuali, nella logica che i traffici dovrebbero diventare una componente importante, ma non unica, della economia della portualità futura**;

**in tale contesto è fondamentale realizzare una maggiore integrazione tra i sistemi portuali e i sistemi logistici, rafforzando la componente industriale e cantieristica tutelandola dal dumping salariale e ambientale di altri Paesi extra europei**;

La crescita della  
presenza femminile  
nel comparto  
marittimo portuale

su queste basi la politica portuale ha bisogno di essere aggiornata, anche se non stravolta, **evitando una trasformazione dei soggetti gestori dei porti da pubblici a privati e ribadendo la necessità della definizione compiuta di una politica portuale nel Paese da parte delle istituzioni preposte**, per evitare parcellizzazioni, frammentazione o nuovi processi di precarizzazione del lavoro;

**Salvaguardare la natura pubblicistica di ente non economico delle autorità di sistema portuale**

**è, quindi, necessario rilanciare e migliorare alcuni principi base della legge n. 84 del 1994, riforma che nel tempo è stata parzialmente disattesa, per quel che riguarda la natura giuridica dei porti.** Sono necessarie autonomia finanziaria e autonomia amministrativa, **ribadendo la natura pubblicistica di ente non economico delle autorità di sistema portuale.** In tale ottica la regolazione, la vigilanza e il controllo devono essere svolte da un unico ente ossia il Ministero di riferimento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, producendo, in tal modo, una profonda semplificazione;

per il sistema portuale va guardato con attenzione il fatto che si mantenga un sistema pubblico, con un assetto di legge che governi anche il lavoro, sistema che va sicuramente efficientato rispetto ad alcune necessità di aggiornamento dell'impianto;

infine, è necessario che il Governo ( e le regioni, laddove queste debbano ancora intervenire ) faccia partire **le zone logistiche speciali, le Zls, volte a favorire lo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali valutando l'allargamento delle competenze delle AdSP individuando in esse il motore di un'economia di area, distinguendo fra ruolo del porto e traffici;**

**Promuovere la sicurezza sul lavoro e attivare il Fondo per l'accompagnamento o all'esodo**

**in relazione alle questioni del lavoro c'è la necessità di intervenire per sostenere con iniziative utili miglioramento delle condizioni e sicurezza del lavoro portuale, attivando il Fondo di accompagnamento all'esodo, incrementando la sicurezza del lavoro portuale, laddove oggi avvengono ancora troppi incidenti mortali e aprendo un confronto sul tema dei lavori usuranti;**

occorre dare **piena attuazione alla norma sull'autoproduzione**, mettendo al centro la figura del lavoro e di chi garantisce la continuità del servizio nei nostri territori e nei nostri porti;

**negli ultimi anni si sta assistendo al crescente fenomeno dell'integrazione verticale tra realtà armatoriali e operatori portuali**, con le prime che stanno acquistando quote significative delle società che gestiscono i terminal situati nei porti nazionali. In particolare, in alcuni casi, le imprese armatoriali detengono il 100 per cento delle società, in altri casi detengono quote di maggioranza e in altri casi ancora detengono quote di minoranza; l'integrazione si è intanto ulteriormente estesa al segmento ferroviario del trasporto, quello stradale e da ultimo a quello aereo;

i vettori nazionali e internazionali ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, possono svolgere l'esercizio delle operazioni portuali in regime di autoproduzione con propri mezzi meccanici e proprio personale; le imprese armatoriali che operano in regime di autoproduzione, a differenza delle imprese italiane terze che esercitano attività ancillari, beneficiano di un regime di sgravio contributivo e fiscale di favore, come previsto dalla normativa del registro internazionale e del tonnage e da diverse notizie emerse in questi mesi, dal Governo è emerso

l'orientamento di estendere i benefici riconosciuti dal registro internazionale e dal tonnage anche alle attività accessorie svolte dalle imprese armatoriali e tale situazione potrebbe comportare, anche in via potenziale, un vantaggio anticoncorrenziale, sotto forma di abuso di posizione dominante o di intesa restrittiva della concorrenza, da parte delle imprese armatoriali verso le imprese italiane terze prestatrici dei servizi ancillari;

**in relazione alle concessioni ci sono temi aperti su cui arrivare ad una definizione, a partire dalla questione legata all'uniformità delle concessioni e alla necessità di rivedere la disciplina delle concessioni portuali** tenendo conto degli interessi strategici e geopolitici coinvolti, nella necessità di sviluppare un quadro chiaro di conoscenza attraverso una mappatura integrale di tutte le concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale, verificandone gli assetti proprietari, informandone tempestivamente le commissioni parlamentari competenti e vigilando sulle concentrazioni al fine di evitare abusi di posizione dominante,

### **impegna il Governo:**

**ad assumere ogni iniziativa normativa utile volta alla modifica della legge 28 gennaio 1994, n. 84, coinvolgendo pienamente e in tutte le sue prerogative il Parlamento nel percorso di realizzazione della riforma, al fine di:**

**a) aggiornare e modernizzare le competenze delle Autorità di sistema portuale, mantenendo l'attuale articolazione nazionale che prevede sedici autorità di sistema portuale aventi natura di enti pubblici non economici, sottoposti ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;**

b) rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia attraverso la ricomposizione in capo al Ministero delle funzioni oggi ripartite tra varie autorità indipendenti ed agenzie per mettere ordine nella duplicazione di funzioni e competenze, con particolare riferimento alle funzioni e competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) ed alla conseguente diminuzione dei corrispondenti oneri di contribuzione, sia attraverso l'istituzione di un organismo nazionale, dotato di personalità giuridica, a cui attribuire la competenza per attuare la politica portuale del Governo, il coordinamento ed il controllo dell'efficacia del sistema portuale sulle questioni strategiche, nell'autonomia amministrativa e finanziaria delle AdSP;

c) evitare l'introduzione nella materia portuale di forme di federalismo differenziato ex articolo 116, terzo comma, della Costituzione;

**ad assumere ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, volta alla tutela e valorizzazione del lavoro portuale che possa:**

a) mantenere e rafforzare la regolamentazione del mercato del lavoro, imperniato su tre componenti: operatori terminalisti, imprese autorizzate ad effettuare operazioni e servizi portuali, imprese fornitrici di lavoro temporaneo;

b) dare mandato alle Autorità di sistema portuale affinché promuovano e sostengano processi di upgrade formativo dei lavoratori portuali, in linea con gli sviluppi tecnologici, anche al fine di implementare la sicurezza del lavoro;

**Tutela e  
valorizzazione del  
lavoro portuale**

c) affrontare il tema della mancata armonizzazione del testo del decreto legislativo n. 279 del 1999 col successivo decreto legislativo n. 81 del 2008 arrivando così ad uno strumento normativo che disciplini la sicurezza sul lavoro negli ambiti portuali finalmente aggiornato ai principi che innervano l'ordinamento generale;

d) mettere in atto tutte le procedure ancora necessarie, a partire dall'adozione del decreto ministeriale propedeutico, per dare operatività all'istituzione del fondo per l'incentivazione al pensionamento anticipato dei lavoratori istituito dall'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021 n. 228, convertito dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15;

e) prorogare, per l'anno 2024, le misure di sostegno al lavoro portuale previste all'articolo 199 comma 1, lett.b) del decreto legge n. 34 del 2020 in considerazione del profondo impatto che hanno su trasporti marittimi e sul lavoro portuale il protrarsi della crisi internazionale e l'aumento del costo delle materie prime e dei carburanti;

e) incrementare la sicurezza del lavoro nei porti, luoghi dove oggi avvengono ancora troppi incidenti mortali e aprire un confronto sull'inquadramento del lavoro portuale nei lavori usuranti;

f) aumentare il numero delle donne nel comparto portuale e marittimo, migliorandone le condizioni lavorative e, in particolare, prevedendo specifici investimenti per la realizzazione di servizi e spogliatoi riservati e l'istituzione di asili e nidi aziendali per conciliare vita lavorativa e familiare; ad assumere ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, per il rafforzamento della rete logistica portuale, attraverso investimenti per:

a) adottare una mappatura integrale dello stato di fatto di tutte le infrastrutture portuali, finanziando un piano di manutenzione e messa in sicurezza delle banchine, adeguandole al nuovo assetto delle navi e ai nuovi fenomeni climatici;

b) favorire il massimo sviluppo del cold ironing, non confermando la modifica normativa volta a reintrodurre il pagamento degli oneri generali di sistema per queste forniture, come attualmente previsto dal disegno di legge sulla concorrenza presentato dal Governo, e chiarendo, nello spirito della massima semplificazione, il rapporto tra distributore dell'energia, gestore dell'impianto, terminalista e utilizzatori;

c) sostenere i percorsi di intermodalità sia attraverso la messa a terra delle iniziative infrastrutturali progettate e finanziate, sia attraverso incentivi all'utilizzo delle infrastrutture portuali che prediligano il movimento ferroviario;

d) ad indirizzare le autorità di sistema portuale verso l'introduzione delle adeguate capacità tecnologiche di prevenzione delle possibili minacce alla sicurezza dell'infrastruttura, soprattutto in materia cibernetica e nella protezione dello spazio aereo pertinente le aree portuali che stoccano prodotti esplosivi o esplosivi;

**e) promuovere la costituzione di comunità energetiche per la produzione ed il consumo di energia rinnovabile per rendere i porti sempre più green e sostenibili, semplificando la normativa per favorire la massima partecipazione**

**Promuovere le  
comunità  
energetiche in  
ambito portuale**

**dei soggetti economici alle comunità; ad assumere, inoltre, le necessarie iniziative di competenza per:**

a) adottare il decreto ministeriale per attuare la norma di legge sulla regolamentazione dell'autoproduzione dei servizi portuali da parte delle imprese armatoriali, in modo da evitare fenomeni di concorrenza sleale a danno delle imprese portuali;

b) mantenere e rafforzare la disciplina dei servizi tecnico nautici di rimorchio, ormeggio e pilotaggio quali servizi di interesse generale;

**c) rivedere la disciplina delle concessioni portuali, tenendo primariamente conto degli interessi strategici e geopolitici coinvolti, nonché ad effettuare la mappatura integrale di tutte le concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale, verificandone gli assetti proprietari, informandone tempestivamente le commissioni parlamentari competenti e vigilando sulle concentrazioni al fine di evitare abusi di posizione dominante;**

d) attuare la legislazione nazionale sugli aiuti di Stato a favore delle imprese armatoriali evitando di estendere il trattamento fiscale di favore alle «attività accessorie» di manipolazione e movimentazione di container all'interno dell'area portuale e di trasporto terrestre immediatamente antecedente o successivo al trasporto marittimo, in modo da non creare effetti distorsivi della concorrenza a svantaggio degli operatori della catena logistica non verticalmente integrati in un'impresa di navigazione;

e) promuovere una forte opera di semplificazione e sburocratizzazione per evitare fenomeni di abbandono della bandiera italiana a favore di altre bandiere europee;

**f) promuovere la formazione dei lavoratori marittimi, anche attraverso il ricorso agli istituti tecnici superiori, adeguando le procedure amministrative del lavoro marittimo alla disciplina prevista dagli altri Paesi europei;**

g) modificare l'allegato al decreto del Presidente della Repubblica n. 232 del 2006 che disciplina i requisiti di accesso ad alcune figure professionali che, pur non facendo parte dello Stato Maggiore, sono altamente specializzate e sulle 4 quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è in grado di soddisfare, essendo in molti casi, i percorsi professionali previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 231 del 2006 non più esistenti e rispondenti all'evoluzione del sistema scolastico e risultando spesso i requisiti dallo stesso previsti economicamente onerosi, operando come forte ostacolo all'accesso dei giovani alle carriere del mare;

h) prevedere la possibilità di essere considerati marittimi italiani a tutte quelle ragazze e quei ragazzi che, indipendentemente dalla nazionalità anagrafica, abbiano conseguito un diploma di scuola secondaria superiore e i titoli abilitanti in Italia;

i) dare piena attuazione da parte del Governo con l'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri istitutivi, e delle regioni, laddove queste debbano ancora intervenire, all'avvio delle zone logistiche speciali Zls, volte a favorire lo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali, individuando in esse il motore di un'economia di area;

**Procedere  
all'avvio delle Zone  
logistiche speciali  
( ZLS )**

l) dare operatività piena alle ADSP riducendo al minimo i tempi dei commissariamenti in essere ed evitandone di nuovi per dare piena legittimazione agli organismi in un momento interessato da importanti finanziamenti e grandi cambiamenti che richiede una gestione autonoma e nel pieno dei poteri;

m) supportare la cantieristica italiana, realizzando un programma nazionale di sostegno all'industria della costruzione e della demolizione navale e nautica, mirato a far crescere l'industria nazionale e riportare in Italia lavorazioni che attualmente si svolgono prevalentemente all'estero.

**(7-00144) «Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut, Braga, De Micheli, Orlando, Serracchiani, Simiani, Ubaldo Pagano, Forattini, Scotto, Pastorino».**

**Poiché la stessa Risoluzione Ghio  
( e altri ) fa riferimento al  
Piano strategico nazionale della portualità  
e della logistica riteniamo utile pubblicarlo  
qui di seguito accompagnandolo con  
una scheda originale della Camera  
del 16 Febbraio 2018. In questo arco  
temporale di riferimento in Italia  
governava il centrosinistra.**



## IL PIANO STRATEGICO DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA ( DAL SITO DELLA CAMERA: GENESI DEL PIANO, informazioni aggiornate a venerdì, 16 febbraio 2018 ).

Il Piano strategico della portualità e della logistica è stato approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, in attuazione delle previsioni dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia").

Il quadro normativo di riferimento in materia portuale, basato sulla separazione tra le funzioni di programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate alle autorità portuali, e funzioni di gestione del traffico e dei terminali, affidate ai privati, salva la proprietà pubblica dei suoli e delle infrastrutture, era caratterizzato da una gestione incentrata su porti monoscalo, talora in concorrenza tra loro, che, con il passare del tempo e l'emergere di nuove esigenze logistiche, **non risultavano più essere adeguate rispetto alle sfide poste da sistemi portuali integrati e concorrenziali.**

Il Piano strategico della portualità e della logistica ha costituito il presupposto per i necessari interventi di riforma del sistema portuale, partendo dalla constatazione della situazione di **difficoltà del sistema portuale italiano** e dall'esigenza di ammodernare l'impianto legislativo, basato sulla legge n. 84 del 1994.

Il Piano strategico della portualità e della logistica è stato presentato alle Camere il 6 luglio 2015 e la Commissione trasporti della Camera dei deputati ha espresso il proprio parere nella seduta del 5 agosto 2015. Il Piano è stato quindi approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 agosto 2015. La Corte Costituzionale con Sentenza n. 261/2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, comma 1, del D.L. n. 133 del 2014, che disciplinava la procedura di formazione del Piano, nella parte in cui non ha previsto alcuna forma di coinvolgimento delle regioni nella procedura di predisposizione del Piano. In accoglimento della sentenza della Corte Costituzionale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi trasmesso alla Conferenza Stato-Regioni il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, su cui è stata raggiunta **l'Intesa nella seduta del 31 marzo 2016.**

La prima parte del Piano contiene **un'ampia disamina della situazione del sistema portuale italiano** inquadrato anche in relazione alla situazione internazionale ed europea con specifici approfondimenti sugli aspetti sia normativi che economici relativi allo sviluppo della rete commerciale europea (ferroviaria e portuale), all'attuale disponibilità di risorse per le autorità portuali e in generale all'andamento economico del sistema portuale. Si trattano inoltre i temi della cantieristica nonché delle caratteristiche della domanda e dell'offerta nel settore marittimo sia in Italia che su scala globale evidenziando gli elementi connotativi dello sviluppo del trasporto marittimo. Si analizzano infine, anche in tal caso con un approccio comparativo, le caratteristiche della *governance* del sistema portuale italiano e le prospettive del mercato e del trasporto marittimo.

La seconda parte del documento indica invece **10 obiettivi strategici** per il sistema mare declinati in **specifiche azioni.**

Gli obiettivi individuati sono di ampia portata e concernono sia il miglioramento **dell'efficienza dei porti** (in questo senso si prevede tra l'altro la **semplificazione e lo snellimento delle procedure**, con particolare riguardo ad alcuni ambiti sensibili quali i dragaggi, anche attraverso il completamento dello **sportello unico doganale** e la modifica delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali e dei criteri di selezione degli investimenti infrastrutturali), sia un **adeguamento delle infrastrutture di collegamento** (in questo senso nell'ambito dell'obiettivo "Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri" si prevede la realizzazione di corridoi ferroviari veloci e il potenziamento delle connessioni via mare) sia la **promozione di interventi di miglioramento del sistema logistico** (attraverso l'implementazione della piattaforma logistica nazionale e all'innovazione tecnologica).

Tra gli obiettivi individuati si sottolinea, per gli sviluppi che lo stesso ha avuto nel corso della legislatura, l'**obiettivo 10** consistente nell'**attualizzazione del modello di governance** dei porti italiani. Tale obiettivo prende le mosse dalla constatazione dell'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per **sistemi portuali multi-scalo**. Tale risultato si prevede la creazione, **in luogo delle autorità portuali**, di **autorità di sistema portuale** in numero non superiore a quello dei porti inseriti nel *Core Network* (o rete centrale) delle reti transeuropee di trasporto TEN-T. In capo alle autorità di sistema portuali si concentrano le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità portuali.

*Per leggere e scaricare il*

## **Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl)**



<a href="https://www.assoporti.it/it/home/">https://www.assoporti.it/it/home/</a>	Assoporti	
<a href="https://www.assoporti.it/media/1373/psnpl.pdf">https://www.assoporti.it/media/1373/psnpl.pdf</a>		



## Le polemiche sul Porto alla fine del 2024

Tra la fine di Novembre e l'inizio di Dicembre dell'anno 2024 si sviluppa su diversi organi di informazione ( cartacei e online, locali e nazionali, generalisti e specializzati ) una dialettica che mano a mano assume le forme di una polemica spinta tra diversi soggetti imprenditoriali che operano sul Porto di Livorno.

In particolare tra il Gruppo Neri e il Gruppo Grimaldi. Materia del contendere: la tendenza del Gruppo Grimaldi, secondo gli accusatori, a spostare l'attenzione nella gestione del Terminal della Darsena Toscana ( TDT ), da lui acquisito da non troppo tempo, dal settore dei container ad altri settori ( auto, ro-ro ).

Le risposte non mancano ( Grimaldi afferma che intende stare fino in fondo nella movimentazione dei container nella consapevolezza di un mercato che – a tutti gli operatori - non permette rigidità ). Ma nel frattempo la polemica che ora acquisisce di più i connotati di una discussione si allarga ad altri soggetti imprenditoriali ( la Compagnia Lavoratori Portuali, Uniport ) e a quelli istituzionali ( Autorità di sistema portuale, Comune, addirittura Prefettura di Livorno ).

Ci sono diversi interventi sulla stampa, si svolgono alcuni incontri ristretti e alcuni più larghi. Alla fine un certo clima di confronto costruttivo e di collaborazione sembra ristabilirsi. A tal fine hanno lavorato con decisione l'Autorità di Sistema Portuale con il suo Presidente Luciano Guerrieri, il Sindaco Luca Salvetti e lo stesso Prefetto Dionisi.

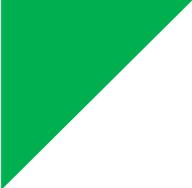
E questo nuovo clima che sembra delinarsi è un bene per la Città e per il Porto. Perché con le guerre sulle banchine non si va da nessuna parte.

Vedremo gli sviluppi della situazione.

In questo contesto si colloca la dichiarazione pubblica del Segretario dell'Unione comunale del PD di Livorno che pubblichiamo integralmente qui di seguito.

***Nota della Redazione.***





## **Porto di Livorno, prevalga l'interesse pubblico**

*Lo stato di crisi internazionale che stiamo vivendo, dalla guerra Russo-Ucraina all'orribile tragedia Medio Orientale, e le politiche economiche dei grandi Paesi, oltre ad accentuare il divario tra regioni del mondo ed incidere sulle condizioni dei popoli, sono fattori che impattano negativamente sull'andamento delle economie e dei processi di sviluppo.*

**Un documento  
del PD del 2  
Dicembre 2024**

*Il cambiamento delle strategie, l'acuirsi delle tensioni e l'attivazione di una economia bellica, non sono certo propedeutici alla difesa della pace e comportano un arretramento delle politiche di cooperazione internazionale. Questi scenari hanno sicuramente un'influenza sulle scelte strategiche e sulle dinamiche che interessano anche il Porto di Livorno, le quali, ad ogni modo, devono e dovranno sempre essere orientate verso uno sviluppo infrastrutturale e organizzativo, capace di assicurare allo scalo capacità di competizione con i maggiori sistemi portuali, rafforzando il suo ruolo di protagonista a livello nazionale e internazionale.*

*In questo contesto si inseriscono le linee del PRP, e le previsioni del POT di recente approvazione.*

*Pensiamo che dal confronto tra cluster portuale e Autorità di Sistema, possano emergere elementi utili per una sempre maggiore condivisione di intenti e prospettive, nell'interesse pubblico e con l'obiettivo di assicurare al nostro territorio quello sviluppo economico e sociale tanto necessario.*

*Dai contenuti del POT si evince con chiarezza l'indirizzo di specializzare le aree funzionali del porto e di garantire ad ogni traffico l'agibilità necessaria, consentendo a tutti gli operatori una certa flessibilità, nei limiti regolamentari, nell'interesse del lavoro e dello sviluppo dei traffici.*

*In tale contesto è orientato l'impegno del Partito Democratico. L'obiettivo è indiscutibilmente l'aumento dei volumi movimentati, fondamentale per lo sviluppo del nostro Porto, inserito nella Rete TEN-T e nel Corridoio scandinavo-mediterraneo, e che verrà interessato dall'allargamento a mare con la realizzazione della Darsena Europa.*

*La dimensione multipurpose del nostro scalo, che sicuramente rappresenta una ricchezza, trova le migliori condizioni di sviluppo in un clima di armonia, equilibrio e di condivisione delle regole. La crescita coerente della pluralità di traffici che interessano il nostro Porto è una discriminante competitiva importante, da perseguire e sostenere nell'interesse pubblico, così come la*

*capacità di cogliere nuove opportunità che il mercato offre, indipendentemente dalla tipologia di traffico.*

*In questo quadro rientra anche l'operatività del Terminal Contenitori di TDT, che nel proprio piano di impresa dovrà garantire, nei fatti, un chiaro indirizzo di consolidamento e sviluppo delle attività legate ai traffici containers, individuate come principali e prevalenti in quell'area di Porto. Certamente questo elemento sarà dirimente in sede di valutazione da parte dell'Adsp.*

*Quanto fin qui fatto o in procinto di realizzarsi, come l'allargamento del Canale Industriale, il completamento dei lavori sulla Colmata, il ripristino dei fondali, il Cold Ironing, le prime opere a mare, sono la garanzia di un percorso condiviso. Inoltre vigileremo sul ripristino degli investimenti per i collegamenti infrastrutturali e le ZLS.*

*Sosteniamo con forza, altresì, un percorso che, nella coerenza delle rispettive prerogative, introduca un'azione volta a ricondurre la comunità al dialogo costruttivo; in questo senso risulta necessaria una convocazione condivisa nella sede preposta e naturale per le vicende riguardanti il porto, nella quale il Presidente dell'AdSP sia garante del confronto tra le parti, chiamate in causa e apparse di recente sulla stampa, auspicando anche un allargamento alle Rappresentanze dei lavoratori del porto.*

*Riteniamo doveroso, in questa fase, il coinvolgimento anche dell'Amministrazione comunale – nella figura del Sindaco con delega al porto – quale rappresentante degli interessi della città e data la presenza ed il ruolo del Comune nel Comitato di Gestione.*

*Siamo sicuri che l'Autorità di Sistema, ente regolatore e di controllo, saprà accompagnare un confronto costruttivo, nella tutela del bene comune e nell'interesse pubblico.*

*Il segretario dell'Unione Comunale PD Livorno, **Alberto Brilli***

**2 Dicembre 2024.**





## **Il nostro territorio si trova ad uno spartiacque decisivo per il proprio futuro**

*Le partite davanti a noi avranno un peso ed una ricaduta sul tessuto economico e sociale da qui ai prossimi decenni. La realizzazione della Darsena Europa non si presenta più come un miraggio lontano, ma si appresta a concretizzarsi con l'avvio delle opere a mare, riscontrando l'interesse di importanti players internazionali e locali. Tale interesse è la prova tangibile della bontà di scelte e battaglie politiche che negli anni il Partito Democratico ha portato avanti a tutti i livelli, nell'indifferenza o nella contrarietà di buona parte di quelle forze che ora provano a capitalizzare meriti mai avuti.*

**Un documento  
del PD del 27  
Gennaio 2025**

*Questo percorso, sicuramente complesso e non privo di difficoltà, ha visto un grande lavoro congiunto di enti diversi; l'Autorità di Sistema (il cui presidente Luciano Guerrieri è anche commissario dell'opera) con l'attività di pianificazione, indirizzo e programmazione, le amministrazioni comunali, con il Comune di Livorno in prima fila, la Regione Toscana, che da subito ha considerato l'opera come strategica, tanto da rappresentarne il principale finanziatore con più di 200 mln stanziati. E' evidente come sia necessario dare continuità ad un percorso avviato, che si appresta ad entrare in una fase delicata, nella quale la priorità deve essere la tutela dell'interesse pubblico e la valorizzazione del patrimonio investito, inteso come generatore di ricchezza ed equità sociale, in un combinato disposto tra bene pubblico e gestione privata normata da legge speciale.*

*L'osservazione dei traffici o il conteggio delle merci rappresenterebbe solo un mero esercizio aritmetico se dietro non ci fosse sviluppo del territorio, lavoro e sicurezza, redistribuzione della ricchezza.*

*Come previsto dalla normativa, in trasparenza, verrà individuato quel soggetto o quei soggetti che, attraverso la presentazione di piani industriali e di investimento, assicureranno le migliori prospettive di sviluppo e gestione. La convergenza degli interessi pubblici e privati, non sempre percorribile o percorsa, in questo caso è assicurata dalla natura del bene oggetto di gara e dall'ingente impegno che dovrà essere remunerato attraverso l'incremento dei traffici.*

*Il coinvolgimento dei maggiori players internazionali della logistica marittima e portuale, così come la possibilità per l'imprenditoria locale di ritagliarsi uno spazio importante in questa partita, deve produrre un circolo virtuoso a beneficio del territorio.*

*Con la realizzazione della Piattaforma Europa, sia in riferimento al nuovo terminal contenitori, sia alle autostrade del mare, il nostro scalo avrà a disposizione spazi più che sufficienti per uno sviluppo coerente di tutti i traffici, valorizzando la propria dimensione multipurpose, e contribuendo a quel rinnovato clima di armonia tra operatori, tanto necessario quando doveroso, esprimendosi nella gestione di beni pubblici.*

*Utile sottolineare come, dai recenti dati pubblicati, si arrivi all'avvio della fase di realizzazione, con un porto in buona salute, capace di assorbire flessioni, derivanti*

*da contesti socioeconomici internazionali, nella quasi totalità dei traffici, e con nuove prospettive di crescita, alcune delle quali poco influenzabili da eventuali scelte protezionistiche portate avanti dalla nuova amministrazione americana.*

*Il nostro scalo è inserito in un contesto intermodale che molto probabilmente rappresenta un unicum per il Paese, essendo collegato ad un interporto, recentemente finanziato dalla Regione Toscana, che si appresta a diventare un vero e proprio retroporto, e ad un aeroporto di primissimo piano. Si inserisce in quel corridoio mediterraneo-scandinavo (Ten T) strategico per il collegamento continentale. In sintesi, ha tutte le condizioni per essere uno snodo nevralgico per il Paese e per l'Europa. La recente istituzione della ZLS, i cui termini dovranno essere prorogati (come richiesto dal PD nazionale con proposta di emendamento al Milleproroghe) per garantire un effettivo vantaggio competitivo per le imprese del territorio, è un altro elemento fondamentale per favorire sviluppo e nuovi insediamenti produttivi.*

*Al netto di questo, osservando l'impegno e l'attenzione del tessuto economico e delle rappresentanze sindacali (soggetti con i quali continueremo un'interlocuzione costante e proficua), mi rivolgo a quelle forze politiche locali, espressione del grande assente di questi anni, il Governo.*

*Non avremo più un'occasione del genere da qui ai prossimi 50 anni, il momento di contribuire allo sviluppo del territorio è adesso. Se si pensa, com'è giusto ritenere, che su quest'area si giochi una partita con valenza almeno nazionale, si risponda con atti e risorse stanziati, più che con interviste e proclami. Per mettere a sistema tutte le potenzialità del territorio, l'implementazione infrastrutturale, viaria e ferroviaria, è necessaria; l'aumento di traffici di persone e merci del nostro scalo portuale ha bisogno di una rete di interconnessioni ampliata, sia verso il centro della Regione sia lungo la costa. Dotiamocene, utilizzando gli strumenti a nostra disposizione, o pensandone di nuovi. L'accordo di programma del 2015 scadrà a breve, costruiamo i presupposti per redigerne uno nuovo, in uno spirito di collaborazione e condivisioni di obiettivi tra politica e Istituzioni.*

*I vertici locali delle forze di Governo, le espressioni consiliari, vorranno proseguire ad interpretare il proprio ruolo in senso riduttivo, o si metteranno a disposizione del territorio, contribuendo allo stanziamento di quelle risorse necessarie per la sua crescita? Come Partito Democratico cittadino **saremo** sempre disponibili al confronto, aspettandoci però che si esprima sul terreno della concretezza e della volontà fattiva di assumersi, quota parte, ognuno le proprie responsabilità.*

**Il segretario dell'Unione Comunale PD Livorno, Alberto Brilli.**

**Livorno, 27 Gennaio 2025.**





# Il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026

Da [www.portnews.it](http://www.portnews.it)

**1 Ottobre 2024**

*Illustrato in Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale 2024-2026.*

## **Un faro sul futuro dei porti dell'Alto Tirreno**

*Uno sguardo attento al contesto geopolitico, ancora assai incerto, e un'attenzione accentuata verso i temi della sostenibilità, dell'intermodalità e della digitalizzazione. E' con questo duplice approccio, contingenziale e progettuale, che l'Autorità di Sistema Portuale ha messo mano all'aggiornamento del proprio Piano Operativo Triennale (POT), il documento di programmazione previsto dalla legge 84/1994 che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali.*

*Il POT 2024-2026, che nei prossimi giorni verrà presentato agli stakeholder della comunità portuale per l'acquisizione di osservazioni e riflessioni, anche ai fini di una eventuale integrazione dei contenuti del testo, è stato illustrato oggi dal presidente Luciano Guerrieri ai membri del Comitato di Gestione. Partendo dall'analisi del contesto geopolitico, economico e sociale, caratterizzato da una situazione di continua instabilità – a causa, soprattutto del protrarsi del conflitto in Ucraina, della guerra in Medio Oriente tra Israele ed Hamas e degli attacchi nel Mar Rosso da parte degli Houthi – Guerrieri ha sottolineato come il POT accentui fortemente la capacità propositiva e progettuale della Port Authority, prevedendo obiettivi strategici e azioni mirate per avviare in concreto un percorso di trasformazione profonda che incida sulla competitività del sistema portuale.*

*Sette i temi portanti del nuovo faro programmatico dell'Ente: infrastrutturazione; internazionalizzazione; intermodalità; transizione energetica; transizione digitale; lavoro e inclusione sociale.*

*Per quanto concerne le infrastrutture, il POT si sofferma in particolare su alcune realizzazioni ad altissimo valore strategico.*

*Per Livorno viene ribadita l'indispensabilità della Darsena Europa. "Con la pronuncia di compatibilità ambientale e l'esito positivo della procedura europea sulla compatibilità dei finanziamenti con la legge sugli Aiuti di Stato, è stato fatto un importante passo in avanti verso la realizzazione dell'opera, il cui progetto esecutivo con relativa verifica verrà approvato a*

*breve” ha affermato il primo inquilino di Palazzo Rosciano durante la seduta del Comitato di Gestione, aggiungendo che “a questo punto, ogni sforzo sarà dedicato per cercare di consegnare i lavori a mare alle imprese aggiudicatrici dell’appalto”.*

*Nel corso del 2025 si svolgerà peraltro la preparazione della specifica gara per l’individuazione dell’operatore economico che provvederà a realizzare il previsto terminal contenitori. In parallelo continueranno i lavori sul consolidamento della vasca colmata e quelli di ampliamento del Canale Industriale con la relativa resecazione della sponda lato Torre del Marzocco; si valuteranno inoltre le proposte derivanti dallo studio già avviato per la resecazione della banchina Tripoli.*

*Con riferimento a Piombino, viene considerata strategica l’opera di completamento della Darsena Est. In particolare, alla luce della vicenda del rilancio delle attività siderurgiche e della possibile (e forse imminente) sottoscrizione di nuovi Accordi di Programma inerenti le iniziative di JSW e degli Ucraini di Metinvest, si pone in tutta evidenza il tema del finanziamento del progetto della banchina Ovest, ovvero della banchina di riva antistante le casse di colmata a servizio delle due aziende e del comparto di attività “diversificate” di logistica industriale.*

*Con riferimento al tema delle connessioni e dell’intermodalità, Guerrieri ha fatto presente che l’AdSP continuerà a seguire i lavori e le progettazioni per lo sviluppo della rete ferroviaria da parte di RFI, a cominciare dal progetto Raccordo, che, una volta completata la realizzazione dello “Scavalco” sulla direttissima porto-interporto, andrà a collegare il polo di Guasticce con i binari della Pisa-Collesalveti-Vada.*

*In relazione a quest’opera, nel POT viene sottolineata la necessità di interloquire costantemente con il MIT per superare la nota problematica dei finanziamenti da assicurare alla realizzazione del progetto, mentre, in una logica di sviluppo integrato del territorio, viene definito come obiettivo prioritario quello di consolidare ulteriormente l’offerta insediativa dell’Interporto Vespucci, studiando un piano di azione per il reperimento di nuove aree e servizi da mettere a disposizione delle imprese.*

*Rimanendo in tema di intermodalità, Guerrieri ha ricordato che l’ente portuale provvederà infine a coinvolgere il cluster portuale e l’Organismo della Risorsa Mare per i necessari approfondimenti sul Piano del Ferro sia a Livorno che a Piombino. Di corrispondente valenza, ed interesse, analoghe iniziative per i progetti relativi alla prevista viabilità di cintura del porto di Livorno e quelli relativi al II lotto della SS398. Altra colonna portante del POT, la cosiddetta Twin Transition, la doppia transizione, quella digitale ed energetica.*

*Il presidente dell’AdSP ha voluto rimarcare come nel POT si definiscano le azioni attraverso le quali l’AdSP MTS punta ad implementare, attraverso le proprie piattaforme digitali (MONICA, Il Tuscan Port Community System, lo*

*Sportello Unico Amministrativo, etc), l'offerta già oggi rilevante dei propri servizi per gli operatori logistici e per le attività istituzionali.*

*In tema di Transizione Energetica l'obiettivo strategico rimane quello di promuovere lo sviluppo sostenibile e la decarbonizzazione del sistema portuale, in coerenza con tutti gli strumenti di pianificazione strategica a disposizione.*

*Sotto questo punto di vista, viene sottolineato nel documento programmatico l'impegno dell'Ente a sviluppare con efficacia il progetto di cold ironing nei porti del Sistema. Nel 2023 sono state aggiudicate le procedure di appalto integrato per la progettazione esecutiva e i lavori necessari alla realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Attualmente è in corso la progettazione esecutiva ed è previsto l'inizio lavori nel IV trimestre del 2024. Nell'ambito del progetto Green Ports, promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Transizione Energetica, l'Ente ha peraltro predisposto 11 progetti per l'incentivazione di interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e dell'uso di energie rinnovabili.*

*L'internazionalizzazione è del pari un asset rilevante per la Port Authority. Su questo tema l'azione dell'ente sarà focalizzata su alcuni Paesi ed aree con cui riprendere o attivare proficui rapporti di cooperazione, a cominciare dal continente africano.*

*Dopo aver attivato con l'Autorità Portuale di Damietta un memorandum di intesa per redigere congiuntamente uno studio di fattibilità finalizzato alla creazione di una supply chain di importazione in Europa di idrogeno verde dall'Egitto, la Port Authority ha oggi allo studio ulteriori proposte di collaborazione con altri porti egiziani, marocchini e algerini.*

*Ma nel piano di azione dell'Ente non c'è soltanto l'Africa.*

*Tra gli obiettivi prefissati dall'AdSP anche quello di avviare nuove relazioni con il porto indiano di Mumbai, al fine di favorire l'attivazione di un traffico container che possa sfruttare appieno le potenzialità del porto di Livorno.*

*Nel POT sono infine state sviluppate azioni strategiche per lo sviluppo di un modello efficiente e sicuro del lavoro in porto mentre verranno portate avanti in modo concreto nuove iniziative per favorire il pieno raggiungimento della parità di genere in ambito portuale.*

*"Il nuovo Piano Operativo Triennale, di cui oggi abbiamo fornito una prima illustrazione, tragheta l'AdSP verso una nuova fase di ammodernamento infrastrutturale e innovazione digitale ed energetica, senza con ciò trascurare la necessità di contestualizzare l'azione programmatica in un ambito relazionale di alto livello che abbia il suo baricentro nel Mediterraneo" ha affermato Luciano Guerrieri.*

*"La lettura complessiva del POT consente di comprendere il rilevante lavoro di trasformazione che l'Adsp-Mts sta svolgendo e continuerà a svolgere per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici e delle attività del porto di Livorno, di Piombino e di tutto il sistema di competenza" ha concluso.*

*Nel suo intervento il segretario generale dell'Ente, Matteo Paroli, ha voluto invece rimarcare il carattere innovativo di un Piano Operativo Triennale che mira a prospettare un nuovo scenario strategico anche in ambito lavorativo. "In linea con quanto affermato nell'ultimo Piano Organico Porti, il piano sottolinea l'importanza di una riorganizzazione e riqualificazione dell'Agenzia autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 comma 5 della Legge 84/94 e individua le possibili soluzioni da adottare per superare le attuali criticità riscontrate nell'attuale modello organizzativo" ha dichiarato.*

*Nei prossimi giorni verrà dunque avviato il periodo di consultazioni anche attraverso un passaggio preliminare presso l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive. Terminata questa fase, il POT verrà sottoposto, probabilmente entro la fine del prossimo, mese all'attenzione del Comitato di Gestione per l'approvazione finale.*

**Nota della Redazione di questa Newsletter: dopo le consultazioni e gli incontri necessari il POT 2024-2026 è stato formalmente approvato diventando, di conseguenza, il principale strumento di orientamento e di lavoro dell'Autorità di Sistema Portuale.**

***Per leggere e scaricare gli ultimi tre POT:***

- [Piano Operativo Triennale ADSP-MTS 2024 - 2026](#)
- [Piano Operativo Triennale ADSP-MTS 2021 - 2023](#)
- [Piano Operativo Triennale ADSP-MTS 2018 - 2020](#)



## **Istituita la ZLS della Toscana**

### **Fossi e Gazzetti (Pd): “Vittoria importantissima del Partito democratico a tutti i livelli che apre una nuova fase ricca di opportunità e sviluppo per i territori toscani”**

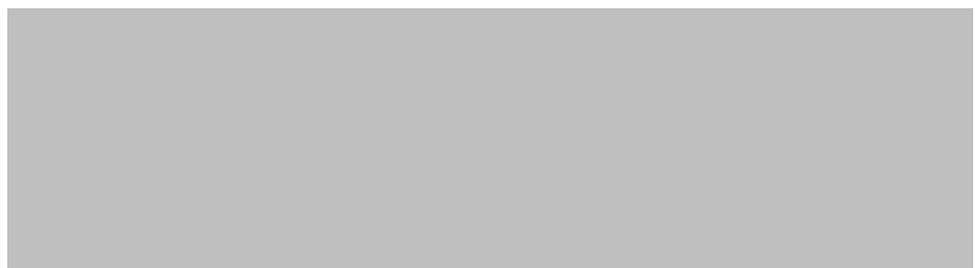
“La tanto attesa Zona Logistica Semplificata della Toscana è stata finalmente istituita. Lo si apprende consultando il sito del Dipartimento per le Politiche di coesione e per il Sud dove è apparso il DPCM istitutivo firmato dal Governo. Si tratta di una novità importantissima, frutto di un pressing che come Partito democratico abbiamo portato avanti a tutti i livelli.

Lo abbiamo fatto per sollecitare il Governo ad emanare il decreto istitutivo e per evidenziare l'ottimo lavoro svolto dalla Regione Toscana che ha presentato il piano di sviluppo strategico della Zls che, non a caso, è allegato al DPCM istitutivo e ne costituisce parte integrante.

La Zona Logistica Semplificata della Toscana avrà una durata di sette anni, prorogabile per ulteriori sette. Per il Partito democratico si tratta di una grande vittoria che apre una nuova fase ricca di opportunità e possibilità di sviluppo per i nostri territori, con l'obiettivo di creare crescita e buona occupazione.

Una fase nella quale non faremo mancare il nostro appoggio e sostegno per la sua piena attuazione e concretizzazione” dichiarano congiuntamente **Emiliano Fossi**, segretario del Pd Toscana, e **Francesco Gazzetti**, consigliere regionale e responsabile Infrastrutture e trasporti del Pd Toscana.

**Firenze, 9 Gennaio 2025**





## ZLS. Un successo democratico.

*La istituzione della ZLS ( Zona Logistica Semplificata ) per la Toscana e' un fatto di straordinaria importanza per il territorio, per lo sviluppo economico, per le imprese.*

*In particolare per l'area costiera toscana e, al suo interno, per l'area costiera livornese.*

*Il relativo DPCM e' stato pubblicato sul sito web del Dipartimento per le politiche di coesione a cui dovrà seguire la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.*

*Finalmente ora si delinea una prospettiva risolutiva, per troppo tempo disattesa dal Governo nazionale e sollecitata da anni dal Partito Democratico che ha promosso nel tempo una molteplicità di iniziative sia nel Parlamento, sia nel Paese.*

*Il merito fondamentale della istituzione della ZLS va riconosciuto alla Regione toscana, all'Autorità di Sistema Portuale, alle Amministrazioni locali, alle forze politiche e sociali, alle organizzazioni economiche, sindacali e di categoria.*

*Questo decreto porterà benefici ed opportunità di sviluppo per un'area vasta che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, gli interporti di Guasticce e Prato, oltre all'aeroporto di Pisa.*

*Un significativo passo avanti; nella giusta direzione.*

*Ci preme, inoltre, sottolineare che questo fatto avviene nel momento in cui c'è stata, proprio in questi giorni, una prima e importante manifestazione di interesse per la concessione e la gestione della Darsena Europa ( in costruzione ) da parte di MSC e di alcuni operatori livornesi. Questo dato evidenzia il grande e positivo lavoro portato avanti in questi anni in primo luogo dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale – in piena collaborazione con la Regione e le Amministrazioni locali – per la realizzazione di una nuova e fondamentale infrastruttura decisiva per il futuro del Porto di Livorno e della Toscana.*

**Livorno, 10 Gennaio 2025.**

**La segreteria dell'Unione comunale di Livorno del Partito Democratico**



## Istituita la Zona logistica semplificata

### Toscana

#### **Giani e Marras: “Atto atteso da tempo”**

*Completato il procedimento per l’istituzione della ZLS Toscana con l’approvazione del decreto istitutivo del Consiglio dei ministri, **atto che conclude un iter avviato nel 2020.***

*“Attendevamo da tempo questo atto da parte del governo – hanno spiegato il presidente Eugenio Giani e l’assessore a economia e turismo Leonardo Marras -. La Toscana aveva predisposto e inviato a Roma la propria proposta tecnica e approvato l’ultima versione nell’aprile del 2024, recependo le modifiche tecniche richiesta dal Consiglio dei ministri. Purtroppo il ritardo nell’approvazione del decreto istitutivo, datato 25.11.2024, ma apparso solo recentemente sul sito del Dipartimento per le Politiche di coesione e per il Sud, ha fatto perdere tempo prezioso alle imprese toscane per il pieno utilizzo degli incentivi che il governo non ha rinnovato”.*

*“Finalmente il percorso è stato completato – hanno aggiunto Giani e Marras – e la Toscana si farà trovare pronta per cogliere tutte le opportunità che potranno derivare dall’istituzione della ZLS, in particolare per le aree della zona costiera, con le aree di crisi industriale complessa di Livorno e Piombino, e l’area di crisi industriale della Provincia di Massa-Carrara. Faremo la nostra parte per recuperare il ritardo con la convocazione a breve di tutti gli attori del sistema, per dare seguito all’istituzione degli organi politici e tecnici della ZLS e per avviarne l’operatività”.*

*Le Zone logistiche semplificate, insieme alle Zone economiche speciali, sono due strumenti introdotti dal governo nel 2018 che danno la possibilità alle Regioni di individuare delle zone funzionali basate sulle infrastrutture portuali, in cui si applicano condizioni incentivanti e amministrative particolarmente favorevoli alle imprese, per una durata massima di 7 anni prorogabili per ulteriori 7. Zes e Zls seguono modelli oramai diffusi a livello europeo e mondiale che puntano a migliorare la produttività di intere aree, aumentare l’occupazione e lo sviluppo economico e sociale regionale, potendo contare, e sviluppando, un sistema logistico interconnesso ed efficace.*

*Si sviluppano così aree a forte capacità produttiva, in cui si instaurano regimi economico-giuridici favorevoli in deroga alla normativa ordinaria, strettamente connesse con i principali poli logistici (porti, interporti). In tali*

aree opera inoltre il credito di imposta a sostegno investimenti previsto dall'art.13 del decreto legge 60/2024.

*In Toscana è stata configurata una struttura di Zls 'policentrica', che punti cioè a coinvolgere ed integrare funzionalmente, a partire dalle 4 aree portuali della Costa (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio), le altre principali infrastrutture logistiche regionali quali l'interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce a Livorno e l'aeroporto di Pisa come nodi di prossimità, nonché l'interporto Toscana centrale di Prato come nodo di collegamento modale.*

*Si chiude così un lungo iter che dovrebbe portare ad un miglior coordinamento sui temi della economia e della logistica come fase strategica e cruciale della organizzazione della produzione sul territorio regionale. L'intuizione originale, di proporre una unica ZLS che comprende l'intera filiera logistica costiera, con il raccordo del Polo logistico pratese, dovrà celermente prendere corpo con la definizione della governance e l'insediamento dei vari organismi previsti dalla disciplina nazionale.*

*La Regione ha inviato la prima proposta tecnica di istituzione a luglio 2020. Pochi mesi dopo, novembre 2020, la risposta dal Governo contenente alcune osservazioni immediatamente recepite e inserite nella seconda versione, inviata a febbraio 2021. Si arriva quindi a giugno dello stesso anno, con un'altra richiesta di ulteriori modifiche e con l'invio, a fine novembre 2021, della terza versione. Quindi, dopo aver apportato ulteriori modifiche previste a livello europeo, l'invio della quarta proposta, a giugno 2022. Trascorsi quasi due anni si è arrivati alla quinta proposta che ha recepito alcune modifiche marginali richieste dal Ministero dell'economia e delle finanze.*

<https://www.toscana-notizie.it/web/toscana-notizie/-/istituata-la-zona-logistica-semplificata-toscana-giani-e-marras-atto-atteso-da-tempo->

**9 Gennaio 2025**

**Per scaricare i documenti relativi alla ZLS della Toscana clicca qui sotto:**

<https://politichecoesione.governo.it/it/politica-di-coesione/strategie-tematiche-e-territoriali/strategie-territoriali/zone-logistiche-semplificate-zls/zls-italia/zls-regione-toscana/>



## Approvata ipotesi rinnovo ccnl portuali

“Approvata a larga maggioranza, superando il 70% dei consensi con un dato piuttosto omogeneo da nord a sud, l'ipotesi di rinnovo del ccnl dei lavoratori dei porti”. A riferirlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti sottolineando che è “un rinnovo giunto dopo due scioperi ed oltre dieci mesi di serrate trattative, svolte dentro un contesto molto complesso e difficile anche a causa della paventata riforma e delle diverse crisi internazionali”.

“Aver messo in sicurezza il ccnl dei lavoratori dei porti rappresenta un fatto estremamente importante - sottolineano le tre organizzazioni sindacali - e da domani il nostro impegno si sposta sulla soluzione di questioni che restano ancora irrisolte a partire dal riconoscimento del lavoro usurante e dallo sblocco del fondo di accompagnamento all'esodo.

Su questi temi proseguiremo nel confronto con le lavoratrici ed i lavoratori allo scopo di rilanciare l'azione sindacale per raggiungere i risultati che la categoria merita di ottenere”.

<https://www.filtcgil.it/notizie/2370-approvata-ipotesi-rinnovo-ccnl-portuali-2.html>

***Per leggere e scaricare il nuovo CCNL dei lavoratori portuali clicca qui sotto:***

<https://www.confetra.com/ccnl-dipendenti/>



## **ORDINE DEL GIORNO**

*presentato a Dicembre 2024 durante il dibattito sulla Legge di Bilancio 2025.*

**La Camera dei deputati,**

### **Premesso che:**

*i porti sono luoghi ad altissimo rischio ed è urgente predisporre ulteriori misure per la sicurezza del lavoro portuale, facendo molto di più rispetto a quanto fatto fino ad ora anche con misure specifiche per uno dei settori fra i più esposti a rischi vitali;*

*la notte tra il 17 ed il 18 dicembre c'è stata l'ennesima tragedia sul lavoro. Un incidente nel porto di Genova, in cui è morto un lavoratore portuale della CULMV e un altro è rimasto gravemente ferito;*

*Nella manovra di bilancio che stiamo approvando sono state presentate alcune misure richieste da lungo tempo dal settore portuale. Parliamo di misure che consentano, finalmente, lo sblocco del fondo sull'anticipo pensionistico, fermo da oltre due anni, e il riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante, sul quale è depositata da tempo una proposta di legge;*

*i lavoratori rappresentano la principale infrastruttura di un porto senza la quale non sarebbe possibile il funzionamento degli scali marittimi. Riconoscimento del lavoro usurante e sblocco del fondo di accompagnamento all'esodo sono misure indispensabili al necessario cambio generazionale propedeutico in primo luogo a migliorare sicurezza e tutele dei lavoratori e a rendere più competitivo il sistema portuale nazionale;*

*impegna il Governo*

**ad assumere con la massima urgenza ogni iniziativa per implementare la sicurezza e la tutela del lavoro portuale attraverso l'armonizzazione della disciplina sulla sicurezza portuale ai principi che innervano l'ordinamento generale nonché per dare operatività al fondo per l'incentivazione all'esodo, anche riformulato a seguito delle indicazioni emerse in questi mesi, e al percorso di riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante.**

**GHIO Valentina ( Gruppo PD )**



Sulla Newsletter n. 2: Intelligenza artificiale  
( secondo wikipedia )

<https://www.treccani.it/enciclopedia/intelligenza-artificiale/?search=intellig%C3%A8nza%20artificiale%2F>

Sulla Newsletter n. 3: Intelligenza artificiale  
( secondo Treccani )

[https://it.wikipedia.org/wiki/Intelligenza\\_artificiale](https://it.wikipedia.org/wiki/Intelligenza_artificiale)

**Utilizzare Internet per  
conoscere e fare politica**

## Siti web da noi ritenuti utili

<a href="https://www.portialtotirreno.it/">https://www.portialtotirreno.it/</a>	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	
<a href="https://www.assoporti.it/it/home/">https://www.assoporti.it/it/home/</a>	Assoporti	
<a href="https://www.mit.gov.it/">https://www.mit.gov.it/</a>	Ministero dei trasporti e delle infrastrutture	
<a href="https://www.gruppocpl.it/">https://www.gruppocpl.it/</a>	Compagnia Portuale di Livorno	
<a href="http://www.cilplivorno.it/">http://www.cilplivorno.it/</a>	Compagnia Impresa Lavoratori Portuali	
<a href="https://www.uniportlivorno.it/">https://www.uniportlivorno.it/</a>	Uniport Livorno	
<a href="https://www.interportotoscano.com/">https://www.interportotoscano.com/</a>	Interporto toscano Amerigo Vespucci	
<a href="https://portolivorno.it/">https://portolivorno.it/</a>	portolivorno	
<a href="https://www.filtcgil.it/">https://www.filtcgil.it/</a>	FILT CGIL	
<a href="https://www.fitcisl.org/">https://www.fitcisl.org/</a>	FIT CISL	
<a href="https://uiltrasporti.it/">https://uiltrasporti.it/</a>	UILT UIL	
<a href="https://www.regione.toscana.it/">https://www.regione.toscana.it/</a>	Regione toscana	
<a href="https://www.regione.toscana.it/infrastrutture-e-mobilit%C3%A0">https://www.regione.toscana.it/infrastrutture-e-mobilit%C3%A0</a>	Regione toscana, infrastrutture e mobilità	
<a href="https://www.comune.livorno.it/">https://www.comune.livorno.it/</a>	Comune di Livorno	
<a href="https://www.comune.livorno.it/aree-tematiche/porto-e-integrazione-citta-porto">https://www.comune.livorno.it/aree-tematiche/porto-e-integrazione-citta-porto</a>	Comune di Livorno, integrazione porto/città	

## Siti web da noi ritenuti utili

<a href="https://www.provincia.livorno.it/ptcp-vigente-provli">https://www.provincia.livorno.it/ptcp-vigente-provli</a>	Provincia. Area piano territoriale di coordinamento	
<a href="https://comunecollesalvetti.iswebcloud.it/index.php?pagsistema=areaTematica&amp;id_read=706">https://comunecollesalvetti.iswebcloud.it/index.php?pagsistema=areaTematica&amp;id_read=706</a>	Comune di Collesalvetti, Sistema informativo territoriale	
<a href="https://www.lg.camcom.it/">https://www.lg.camcom.it/</a>	Camera di Commercio Maremma e Tirreno	
<a href="https://www.confindustriallivornomassacarrara.it/">https://www.confindustriallivornomassacarrara.it/</a>	Confindustria toscana centro e costa	
<a href="https://www.autotradeandlogistics.it/">https://www.autotradeandlogistics.it/</a>	Autoparco Il Faldo di Vicarello	
<a href="https://www.toscana-aeroporti.com/">https://www.toscana-aeroporti.com/</a>	Toscana aeroporti	
<a href="https://www.fsitaliane.it/">https://www.fsitaliane.it/</a>	Ferrovie dello Stato	
<a href="https://www.trenitalia.com/it.html">https://www.trenitalia.com/it.html</a>	Trenitalia	
<a href="https://www.stradeanas.it/it">https://www.stradeanas.it/it</a> <a href="https://www.tirrenica.it/">https://www.tirrenica.it/</a> <a href="https://www.autostrade.it/it/home">https://www.autostrade.it/it/home</a> <a href="https://www.salt.it/">https://www.salt.it/</a> <a href="https://www.regione.toscana.it/-/tosca-na-strade">https://www.regione.toscana.it/-/tosca-na-strade</a>	Strade	
<a href="https://www.messengeromarittimo.it/">https://www.messengeromarittimo.it/</a> <a href="https://www.corrieremarittimo.it/">https://www.corrieremarittimo.it/</a> <a href="https://www.lagazzettamarittima.it/">https://www.lagazzettamarittima.it/</a> <a href="https://www.portnews.it/">https://www.portnews.it/</a>	Informazione	
<a href="https://www.shippingitaly.it/">https://www.shippingitaly.it/</a> <a href="https://www.shipmag.it/">https://www.shipmag.it/</a>		
<a href="https://polologistica.unipi.it/">https://polologistica.unipi.it/</a>	Il Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno	
<a href="https://www.buontalenticappelliniorda.it/">https://www.buontalenticappelliniorda.it/</a>	Istituto Nautico di Livorno	
<a href="https://www.marina.difesa.it/il-tuo-futuro-e-il-mare/formazione-in-marina/accademia_navale/Pagine/default.aspx">https://www.marina.difesa.it/il-tuo-futuro-e-il-mare/formazione-in-marina/accademia_navale/Pagine/default.aspx</a>	Accademia navale di Livorno	

## Documenti online da noi ritenuti interessanti

<a href="https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/DPSS-Documento-Sintesi.pdf">https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/DPSS-Documento-Sintesi.pdf</a>	DPSS Documento di Pianificazione strategica di Sistema. Sintesi	
<a href="https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/Smartbook.pdf">https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/Smartbook.pdf</a>	DPSS Smartbook	
<a href="https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/1.-Scheda-Livorno.pdf">https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/03/1.-Scheda-Livorno.pdf</a>	DPSS, Scheda di nodo Livorno	
<a href="https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/piano-regolatore-portuale-livorno/relazioni-nta-studi/">https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/piano-regolatore-portuale-livorno/relazioni-nta-studi/</a>	PRP, relazione generale e altri documenti	
<a href="https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/piano-operativo-triennale/">https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/piano-operativo-triennale/</a>	Piano Operativo Triennale 2024-2026	
<a href="https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/deasp/">https://www.portialtotirreno.it/pianificazione-e-opere/deasp/</a>	Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali	
<a href="https://www.regione.toscana.it/piano-regionale-integrato-delle-infrastrutture-e-della-mobilita">https://www.regione.toscana.it/piano-regionale-integrato-delle-infrastrutture-e-della-mobilita</a>	Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (Priim)	
<a href="https://www.regione.toscana.it/documenti/10180/11520701/PRIIM+in+sintesi.pdf/8141e0a2-35dc-46df-9da5-a7860c31135b">https://www.regione.toscana.it/documenti/10180/11520701/PRIIM+in+sintesi.pdf/8141e0a2-35dc-46df-9da5-a7860c31135b</a>	Priim in sintesi	
<a href="https://www.regione.toscana.it/porti">https://www.regione.toscana.it/porti</a>	I Porti toscani	
<a href="https://www.regione.toscana.it/-/masterplan-dei-porti-toscani">https://www.regione.toscana.it/-/masterplan-dei-porti-toscani</a>	Il masterplan dei Porti toscani	
<a href="https://politichecoesione.governo.it/it/politica-di-coesione/strategie-tematiche-e-territoriali/strategie-territoriali/zone-logistiche-semplificate-zls/zls-italia/zls-regione-toscana/">https://politichecoesione.governo.it/it/politica-di-coesione/strategie-tematiche-e-territoriali/strategie-territoriali/zone-logistiche-semplificate-zls/zls-italia/zls-regione-toscana/</a>	ZLS della Toscana	
<a href="https://www.assoporti.it/media/1373/psnpl.pdf">https://www.assoporti.it/media/1373/psnpl.pdf</a>	Piano strategico nazionale dei porti e della logistica	

### **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.**

*( competente sui Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo )*

<https://www.portialtotirreno.it/>

#### **Funzioni della ADSP**

L'Autorità di Sistema Portuale è un organismo dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia amministrativa. Ha funzioni finanziarie, di bilancio e amministrative.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è l'ente di governo del territorio portuale. Secondo il Decreto Legislativo n. 169 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124. (16G00182), l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, entro la cui circoscrizione territoriale sono ora ricompresi i porti di Livorno, Capraia, Piombino, Rio Marina, Portoferraio, Cavo, ha funzioni di:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della amministrazione;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;

f) promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

## Organi

Ai sensi dell'articolo 7 della legge 84/94, modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo n. 169/2016, sono organi dell'Autorità di Sistema Portuale: il Presidente, il Comitato di Gestione e il Collegio dei revisori dei conti

- [Presidente](#)
- [Comitato di Gestione](#)
- [Collegio dei revisori dei](#)

## Piano Regolatore Portuale di Livorno

Il Piano Regolatore di Sistema Portuale è previsto dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" ed è regolato dall'art. 5 il quale prevede al comma 1 che "Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti" dell'Autorità di Sistema Portuale e che "... si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto"; il DPSS, ai sensi del comma 1-bis, deve essere "... coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica".

Il DPSS inoltre, secondo quanto disposto dal comma 1-quater, "... è: a) sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato ..., b) è adottato dal Comitato di gestione e approvato nei successivi sessanta giorni dalla regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ..."; le varianti al DPSS – comma 1-quinques – "... sono approvate con il medesimo procedimento previsto per l'adozione dello stesso".

I piani regolatori dei singoli porti del sistema delimitano, ai sensi del comma 1-sexies e sulla base di quanto individuato dal DPSS, "... l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario ..." individuando "... analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate".

Infine "i piani regolatori portuali ... sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Il comma 2-quater infine stabilisce che "Il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è: a) adottato dal Comitato di gestione ..." dell'AdSP "... previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città" che si esprimono entro quarantacinque giorni; "b) inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro novanta giorni" e

“c) approvato ... dalla regione interessata entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS”. Ai sensi del comma 2-sexies “Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”.

Infine la legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 “Norme per il governo del territorio” si occupa del Piano Regolatore Portuale all’art. 44 laddove stabilisce, al comma 1, che “Per la definizione o variazione del piano regolatore del porto, di cui all’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), si procede mediante accordi di pianificazione ai sensi degli art. 42 e 43 – della stessa L.R. n. 65/2014 – a cui partecipano la Regione la provincia il comune e l’Autorità Portuale interessata”.

## **Cos’è il DPSS**

Il recente aggiornamento della L.84/94 ha introdotto una riorganizzazione in chiave sistemica dei porti che ha superato la frammentarietà inefficiente del passato: da Autorità Portuali a Autorità di Sistema portuale.

La Pianificazione Portuale ha subito una radicale innovazione anch’essa attraverso una nuova generazione di strumenti per la pianificazione portuale il cui strumento principale è il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP).

PRdSP si sviluppa su due livelli:

Livello strategico: il DPSS che recepisce e dettaglia a livello sistemico il quadro programmatico di riferimento fornendo indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo;

Livello operativo: i singoli PRP portuali più snelli di prima, mutuando quadro conoscitivo e strategie dal DPSS, e vocati all’operatività ovviamente in continuità con gli indirizzi sistemici del livello superiore.

A livello normativo il D. Lgs. 232/2017 con la modifica dell’Art. 5 della L. 84/94, chiama il DPSS:

a definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle autorità portuali,

a individuare e perimetrare: le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema, gli attraversamenti del centro urbano

a descrivere nella relazione illustrativa: gli obiettivi, le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione, l’assetto territoriale del sistema (con rappresentazioni grafiche a scale opportune)

ad assicurare, per la redazione dei PRP: una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure

L'iter di approvazione del DPSS è fortemente articolato e condiviso tra enti competenti: prevede l'adozione da parte del Comitato di Gestione dopo la consultazione dei "Comuni territorialmente interessati", quindi l'approvazione da parte della Regione "previa intesa con il MIT, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale".

## Piano Operativo Triennale

Il Comitato di gestione [...] approva, su proposta del Presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano vigente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

## La Legge base del sistema portuale.

**L. 84-94 vigente aggiornata alla L. 118 del 5.8.2022.**

<https://www.assoporti.it/media/11494/l-84-94-vigente-agg-alla-l-118-del-582022.pdf>

## **Articolo 8 della L. 84-94 vigente aggiornata alla L. 118 del 5.8.2022.**

**Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale /NOMINA**

1. Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14. In caso di mancata intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. Il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale



**Gli ultimi numeri  
della Newsletter**

**Numero 3**

[Clicca per il download](#)



**Le Newsletter sono  
pubblicate sul sito**  
<https://www.pdlivorno.it/>

**Numero 2**

[Clicca per il download](#)



**Vai al Sito PD Livorno/poi:**



**News**



**UC Livorno**

**Numero 1**

[Clicca per il download](#)

## Notizie flash

**Venerdì 24 Gennaio 2025, alle ore 17,30,**  
*nei locali della Federazione territoriale in via Donnini si è svolta la riunione del Dipartimento economia marittima dell'Unione comunale di Livorno del PD per fare il punto della situazione del comparto e definire le iniziative da assumere. Dopo un'ampia discussione, su proposta del Segretario comunale Alberto Brilli ( con delega confermata alle questioni dell'economia marittima ) è stato affidato a Roberto Piccini il compito di coordinare i lavori del Dipartimento.*

**Mercoledì 22 Gennaio 2025, alle ore 21,**  
*presso la Casa del Popolo di Salviano, si è svolta la riunione della Direzione territoriale della Federazione per esaminare il quadro delle infrastrutture di trasporto nella provincia di Livorno. Erano presenti il Segretario regionale on. Emiliano Fossi e il Consigliere regionale Francesco Gazzetti.*

## La Newsletter Prospettive livornesi

*Per interloquire con la redazione di questa Newsletter comunicare al seguente indirizzo di posta elettronica [prospliv@gmail.com](mailto:prospliv@gmail.com) oppure al numero 3403142408 di Whatsapp*