

**Livorno città di porto: verso una governance allargata per governare le sfide future**  
*Barbara Bonciani Assessore al porto, all'integrazione città-porto del Comune di Livorno.*

I sistemi portuali italiani sono nodi strategici aperti al mondo, caratterizzati da ampie interconnessioni che investono, sia i territori nazionali e internazionali, sia i contesti urbani e i territori dell'entroterra (retroportuali).

Una delle specificità dei porti italiani sta proprio nel loro posizionarsi all'interno dei contesti urbani; peculiarità che incide in maniera rilevante sui processi di pianificazione portuale, aumentando i fattori di complessità legati alla difficile integrazione fra spazi portuali e urbani. La Riforma dei porti ha introdotto innovazioni rilevanti in questo ambito. Con il "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)" il legislatore ha definito un percorso di condivisione delle scelte strategiche, a partire dalla definizione delle aree strettamente funzionali all'operatività del porto e quelle di interazione porto-città. In questo modo si è inteso offrire nuove opportunità a porti e città ai fini di una pianificazione integrata.

Le forme urbane delle città portuali sono state da sempre influenzate dal ruolo territoriale del porto, e lo sono ancora di più oggi, a seguito di fenomeni, quali la globalizzazione e l'innovazione tecnologica che hanno aumentato i livelli di complessità nella gestione dei processi legati alla portualità.

Il sistema porto-città oggi va inteso come "ecosistema", in quanto espressione dell'eterogeneità delle comunità urbane e marittime e delle loro interrelazioni con il paesaggio e con i processi di innovazione in atto. La gestione dell' "ecosistema" porto-città richiede modelli di *governance* aperti e integrati capaci di governare in modo ottimale le nuove sfide della portualità, della rigenerazione territoriale e tutela ambientale.

Oggi, nelle città di porto, ad emergere con forza sono le potenzialità e problematicità introdotte dai processi di innovazione tecnologica e gestionale. Energia, economia circolare, resilienza, urbanizzazione, innovazione, digitalizzazione e industria 4.0 sono senza alcun dubbio i fronti aperti della portualità del futuro prossimo. Rimangono inoltre da affrontare questioni di rilevanza urbana e sociale, come gli aspetti legati al *waterfront* quale elemento strategico di potenziamento del rapporto tra la città e il porto; di grande interesse anche il ruolo assunto dalla valorizzazione del patrimonio culturale nei processi di sviluppo locale, oltre che l'importanza di politiche volte alla salvaguardia di quella identità marittima che contraddistingue in modo univoco le città di mare. Tali sfide, si fanno ancora più interessanti alla luce degli effetti negativi provocati dalla pandemia sanitaria e dalla necessità di ripresa economica.

In questo ambito, le opportunità introdotte dal programma "Next Generation EU", strumento temporaneo con cui l'Unione Europea ha inteso stimolare la ripresa dei Paesi membri mediante un pacchetto di misure volte a ricostruire l'Europa dopo la pandemia da Covid-19, sono di grande

interesse per le città di porto. Lo stanziamento previsto, pari complessivamente a 1800 miliardi di euro, di cui 210 miliardi di euro destinati all'Italia, ha l'obiettivo di supportare investimenti capaci di generare sviluppo e innovazione, con particolare attenzione ai campi della transizione ecologica ed energetica e digitale verso il 2050. Nel nostro Paese, il Piano azionale di ripresa e resilienza (PNRR) dedica 3,32 miliardi ai porti. Il fine è quello di rendere il sistema portuale italiano più efficiente dal punto di vista ambientale, potenziandone la competitività, sviluppando l'intermodalità; ciò al fine di favorire una migliore e maggiore integrazione fra il trasporto marittimo e quello via terra. Investimenti che si riverseranno anche sulle città-porto e che richiederanno una cabina di regia congiunta per condividere e supportare i processi di investimento, convergendo su obiettivi di interesse comune. Le città porto del futuro dovranno infatti attivare investimenti capaci di supportare lo sviluppo economico, mediante processi di innovazione tecnologica e ambientale in grado di promuovere nuova occupazione qualificata per le generazioni future.

Il Comune di Livorno, grazie al neo Assessorato porto e integrazione porto-città ha avviato un percorso di dialogo sociale e collaborazione con le istituzioni portuali, con le associazioni datoriali, con le organizzazioni sindacali e con il cluster marittimo e portuale finalizzato a costruire un processo di *governance* integrato, con la volontà di unire la comunità su obiettivi comuni. Sotto il coordinamento dell'Assessorato porto, l'Amministrazione comunale ha costituito, in qualità di socio collaboratore di RETE (Associazione internazionale per la collaborazione fra porti e città) il Nodo Avanzato di Livorno, centro operativo e sperimentale finalizzato a favorire la collaborazione tra vari attori pubblici e privati, per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e territoriale e uno sviluppo condiviso della città porto. Nell'ambito del Nodo avanzato, il Comune di Livorno ha avviato un lavoro di comunità su diversi temi, primo fra i quali la promozione della centralità del lavoro e della qualificazione professionale nello sviluppo di medio lungo periodo del porto, con il fine di promuovere competitività e coesione sociale. Altri temi su cui la comunità sta lavorando in modo integrato per la ripresa dell'"ecosistema" porto-città riguarda il supporto dato dall'attività di ricerca ai processi di trasferimento tecnologico e innovazione nel campo della portualità e della logistica.

Sul primo punto, si è avviato un confronto costruttivo per la costituzione di un "*Patto per il Lavoro, la Competitività e la Coesione sociale del sistema città-porto*", con lo scopo di avviare un percorso di collaborazione che guardi al futuro economico e sociale del porto e della città di Livorno, in un clima costruttivo di comunità. Il fine è di favorire la competitività dell'intero sistema, a favore della città, delle imprese e dei lavoratori. Il porto e la città di domani avranno bisogno di un capitale umano fortemente qualificato per far fronte alle sfide della logistica 4.0, dell'automazione dei processi, oltre che di un programma di riconversione delle competenze dei lavoratori più anziani. Nel processo di sviluppo futuro dei porti e delle città di porto determinante sarà il peso e il valore che sapremo dare al lavoro e al capitale umano. Il lavoro è un *asset* fondamentale nel settore portuale e della logistica. La questione si pone anche alla luce Piano

nazionale della ripresa e resilienza (PNRR) e a quanto dichiarato dalla Commissione Europea in una recente comunicazione al Parlamento Europeo, in cui ha definito il lavoro la risorsa più preziosa ai fini della transizione sostenibile e intelligente del comparto trasporti. Sul piano della ripresa del sistema porto-città mediante lo sviluppo dei processi di trasferimento tecnologico e innovazione nel campo della portualità e della logistica, si è avviato un percorso con la comunità portuale, le università e i centri di ricerca presenti sul territorio al fine di favorire investimenti a supporto del trasferimento tecnologico nel campo dell'automazione e dell'innovazione nei comparti della portualità e della logistica, anche alla luce dell'ampliamento a mare del porto di Livorno, con la realizzazione del Progetto Darsena Europa. Livorno è una delle poche città che ha presentato un piano sul Recovery plan. Nel "Next Generation Livorno, I progetti per il Recovery Fund della città labronica e del territorio provinciale", la città ha presentato un dossier che racchiude le idee e le ambizioni, discusse, condivise e poi tradotte in vere e proprie proposte progettuali, fondamentali per il futuro di Livorno, dell'intero territorio provinciale e per molti versi dell'intera Regione nel suo collegamento con la costa labronica e il suo porto. Nel piano sono stati inseriti anche progetti di potenziamento dell'attività di ricerca e sviluppo. In particolare, ai fini di supportare i processi infrastrutturali portuali e retroportuali, è stata prevista la *creazione di un sito territoriale di R&S costruito intorno ad una consolidata infrastruttura di ricerca ed innovazione dedicata alla conoscenza e all'innovazione, quale "Polo della Logistica e dell'Alta Tecnologia di Livorno", di cui fanno parte lo Scoglio della Regina che ospita un polo di ricerca di robotica marina della Scuola Sant'Anna, la Dogana d'Acqua, l'Istituto Nazionale per la prevenzione dell'Ambiente (Ispra), il Centro interuniversitario di Biologia Marina ed altri istituti. Nello specifico, il progetto presentato nel Recovery Plan intende realizzare un sito di ricerca applicata sulla Robotica e Intelligenza Artificiale che potenzi il "Polo della logistica e alta tecnologia" già presente in città, all'interno degli spazi retroportuali; In ambito retroportuale è previsto uno spazio di dimostrazione di tecniche di robotica, automazione e di Intelligenza Artificiale nell'ambito della logistica e oltre. Il sito rappresenterà un 'testbed' per i produttori di componenti elettroniche e logistica avanzata in modo da poter lavorare e interfacciarsi con gli utenti finali. Il Progetto reso possibile da un accordo di collaborazione fra Comune di Livorno e Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa mira a rafforzare investimenti capaci di generare trasferimento tecnologico e occupazione di qualità su territorio, alla luce della futura realizzazione delle infrastrutture portuali e retroportuali. L'esperienza avviata dalla città di Livorno evidenzia come il dialogo fra porto e città sia fondamentale nella gestione delle sfide future, oltre che nei processi di ripartenza e ricostruzione post covid-19, oltre ad assumere un valore **strategico in termini di competitività e coesione sociale.***