



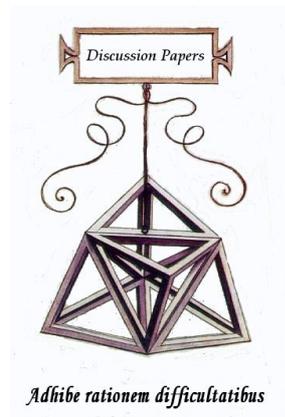
---

## *Discussion Papers*

Collana di

E-papers del Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa

---



Alga D. Foschi

# **La competitività del sistema logistico portuale della provincia di Livorno**

## **Una analisi SWOT**

*Discussion Paper n. 157*

2012



*Discussion Paper* n. 157, presentato: novembre 2012

**Indirizzo dell'Autore:**

Dipartimento di scienze economiche, via Ridolfi 10, 56100 PISA – Italy  
tel. (39 +) 050 2216 331  
fax: (39 +) 050 598040  
Email: [alga.foschi@ec.unipi.it](mailto:alga.foschi@ec.unipi.it)

© Alga D. Foschi

La presente pubblicazione ottempera agli obblighi previsti dall'art. 1 del decreto legislativo luogotenenziale 31 agosto 1945, n. 660.

**Ringraziamenti**

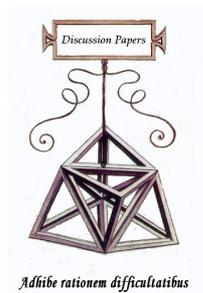
L'autore ringrazia l'IRPET (Istituto per la Programmazione Economica della Toscana) per avere autorizzato la pubblicazione di questo rapporto prodotto nel dicembre del 2010 a seguito di una ricerca sul Sistema Logistico e dei Trasporti nella Provincia di Livorno: in particolare ringrazia Stefano Casini Benvenuti, Direttore dell'IRPET, e Lorenzo Bacci, Dirigente della Regione Toscana, con i quali ha discusso a lungo e proficuamente questi temi.

Si prega di citare così:

Alga D. Foschi (2012), "La competitività del Sistema portuale della Provincia di Livorno – Una analisi SWOT", Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa, n. 157 (<http://www-dse.ec.unipi.it/ricerca/discussion-papers.htm>).

---

*Discussion Paper*  
n. 157



---

Alga D. Foschi

## **La competitività del sistema logistico portuale nella provincia di Livorno.**

### **Una analisi SWOT**

---

#### **Abstract**

The objective of this study is to assess the strengths and weaknesses of the logistics system of the Province of Leghorn, through the evaluation of its commercial ports, of Leghorn Interport (Guasticce), of its ports for pleasure (marinas and other), depending on their current state and, then, the assessment of opportunities and threats in the light of future development plans proposed by the Port Authorities and the local other Authorities concerned

**Classificazione JEL:** L 100; L 920

**Keywords:** Ports, Interports, Leghorn, Piombino, SWOT analysis, marina

## ***Indice***

1. Da porti singoli a sistema portuale.		3
2. Porti commerciali		4
2.1 Il Porto di Livorno		4
2.1.1. Punti di forza	5	
2.1.2. Punti di debolezza	6	
2.1.3. Opportunità	7	
2.1.4. Minacce	9	
2.2 Interporto Toscano A. Vespucci di Guasticce		10
2.2.1. Punti di forza	11	
2.2.2. Punti di debolezza	12	
2.2.3. Opportunità	12	
2.2.4. Minacce	14	
2.3 Il Porto di Piombino		14
2.1.1. Punti di forza	15	
2.1.2. Punti di debolezza	15	
2.1.3. Opportunità	15	
2.1.4. Minacce	17	
3. Porti turistici		17
3.1 Punti di forza	18	
3.2 Punti di debolezza		19
3.3 Opportunità		20
3.4 Minacce		21
Bibliografia		21

## LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA LOGISTICO PORTUALE DELLA PROVINCIA DI LIVORNO. UNA ANALISI SWOT

Obiettivo del presente lavoro è la valutazione dei punti di forza e di debolezza del sistema logistico della Provincia di Livorno, attraverso la valutazione dei suoi porti commerciali, dell'interporto ed altre componenti infrastrutturali e di quelli da diporto in funzione del loro stato attuale e la valutazione delle opportunità e delle minacce future alla luce dei piani di sviluppo proposti dalle Port Authority e dagli Enti locali interessati.

### *1 Da porti singoli a sistema portuale*

La Provincia di Livorno, una “entità geo-istituzionale allungata e stretta posta al centro” della costa toscana è dotata di un ricco insieme di porti, sia di tipo commerciale – industriale, sia da diporto. Appartengono alla prima specie i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Marciana Marina e Capraia; appartengono all'altra una lunga serie di porti turistici, approdi turistici ed ormeggi, dei quali venti sono sulla costa continentale della Provincia, e quindici appartengono a quella parte dell'Arcipelago toscano facente capo alla Provincia di Livorno, dei quali dodici sull'Isola d'Elba, uno in ciascuna delle isole di Capraia, Pianosa e Montecristo.

Essi fanno parte del sistema costiero del Medio/Alto Tirreno (cioè Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Bastia, Capraia, Livorno, Portoferraio e Piombino) se considerati semplicemente come nodi di trasporto marittimo, o del cosiddetto “corridoio tirrenico” se considerati in chiave logistica come nodi dell'insieme delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime ed aeree che connettono i porti tra loro e con i rispettivi hinterland.

Livorno (compreso Capraia Isola che ha prevalentemente funzione di porto passeggeri) e Piombino (compreso Portoferraio e Rio Marina, anch'essi con funzioni prevalentemente di porto passeggeri) sono porti di interesse regionale, nazionale ed internazionale.

Marina di Campo e Porto Azzurro sono porti di interesse regionale ed interregionale.

I porti turistici di Rosignano Marina Cala de' Medici a Crepatura, Piombino Salivoli, San Vincenzo e gli approdi turistici di Porto Azzurro e Capraia sono da considerare di interesse regionale.

Livorno Comparto Mediceo, Cecina Foce Cecina, Marciana Marina e Portoferraio Zona Portuale sono ormeggi per i quali sono in corso le procedure per la trasformazione in porti o approdi turistici.

Livorno Ardenza, Livorno Antignano, Livorno Quercianella, Rio Marina, Cavo Rio Marina, Campo nell'Elba Marina di campo, Capoliveri Cala di Mola,

sono ormeggi che presentano condizioni da poter essere trasformati in approdi o porti turistici.

## 2 PORTI COMMERCIALI

### *2.1 Porto di Livorno.*

Il porto di Livorno di interesse regionale, nazionale ed internazionale di tipo polifunzionale, che è interessato sia da attività di linea – passeggeri e merci a mezzo rotabili, ro-ro e ro-pax, sia da attività periodiche – relative a prodotti non containerizzati specialmente prodotti forestali, rinfuse liquide e solide e merci specializzate tipo cellulosa, auto e veicoli.

La distribuzione e la localizzazione nell'ambito portuale delle attività – terminalisti ed altri operatori –, sebbene si tratti di un grande porto con grandi spazi, è attualmente poco razionale e caotica tanto che risulta difficile individuare sia i terminal specializzati che le aree corrispondenti alle attività connesse al trasporto e trattamento delle merci.

Dal punto di vista delle merci trattate la quota maggiore è rappresentata dalle merci su rotabili e ro-ro (circa 37%), seguita dalle rinfuse liquide (circa 27%), dai container (circa 22,28%), dai carichi generali in colli e numero (circa il 19%) e rinfuse solide (circa il 3,5%).

La Port Authority, riferendosi alla sua natura polifunzionale, ne descrive gli assetti funzionali come un insieme di “porti” nel Porto. Infatti la peculiarità delle tipologie di traffici - dal punto di vista merceologico, dei rapporti con le compagnie di navigazione, della lunghezza delle banchine, delle attrezzature in banchina, dei servizi vari da offrire, delle connessioni con l'entroterra, dei cluster di riferimento, dei rapporti con le imprese, le istituzioni e la collettività, non ultimi i volumi di merci trattate, ne potrebbe giustificare l'autonomia produttiva. Il Porto di Livorno, quindi, va trattato come un insieme coordinato di queste attività così sintetizzate:

- porto turistico e della cantieristica
- porto passeggeri e crociere
- porto forestali e cellulosa
- porto container
- porto “autostrade del mare”
- porto agroalimentare
- porto multipurpose
- porto medico ed i canali

In questa suddivisione, accanto alle attività più propriamente commerciali, sono anche indicate le attività turistiche derivanti dal recente insediamento della Azimut Benetti negli ex- Cantieri Orlando, dalla, anche in

questo caso recente, apertura al mercato crocieristico e dalla volontà della PA e delle istituzioni locali di rivedere il *water front* portuale anche in chiave turistica (Porta a Mare).

Dal punto di vista infrastrutturale, oltre degli spazi più propriamente portuali, le attività di trasporto si avvalgono anche dell'interporto Amerigo Vespucci, locato a pochi chilometri nell'interno nel comune di Guasticce e da quello di Gonfianti, situato tra Prato e Firenze.

### *2.1.1 Punti di forza del porto di Livorno*

La forza del Porto di Livorno deriva dalla sua storia. In particolare si evidenziano i seguenti aspetti:

- gli spazi, anche se necessitano di razionalizzazione, dal momento che il porto commerciale non è chiuso dalla città, la quale invece fa da sfondo al porto crociere ed a quello turistico
- le buone attrezzature sia per le operazioni di carico-scarico delle merci, sia per gli altri servizi
- la competenza e l'esperienza a livello imprenditoriale, dei lavoratori, degli enti coinvolti più o meno direttamente nella funzione strategica e gestionale del porto
- la centralità rispetto agli importanti sistemi infrastrutturali di cui è dotata la Regione Toscana (due grandi sistemi in direzione nord – sud, cioè il Corridoio Tirrenico e l'Autostrada del Sole) tra loro connessi dall'Autostrada Firenze – Mare e dalla superstrada FI-PI-LI, più le connessioni ferroviarie che seguono gli stessi percorsi delle autostrade. Il porto di Livorno è connesso direttamente a questa rete stradale e ferroviaria, anche se il livello di efficienza, specialmente per le connessioni ferroviarie potrebbe aumentare. Tuttavia la sua posizione è anche fonte di forte competitività con gli altri porti del sistema costiero menzionato, in particolar modo Genova e La Spezia per quanto riguarda il traffico container e, recentemente, Massa Carrara per il traffico ro-ro (vedi successivamente punti di debolezza)
- le partecipazioni di operatori globali alle imprese terminalistiche del porto container: il più grande dei terminal container livornese è partecipato al 50% da Contship del Gruppo Eurokai di Amburgo e che Contship ha una flotta. Tuttavia Contship è contemporaneamente presente a La Spezia, Savona-Vado, Cagliari, Ravenna, Salerno, Gioia Tauro e Tangeri (vedi successivamente punti di debolezza)
- la natura di porto polifunzionale con attività, quindi, diversificate e capaci sia di fronteggiare gli eventuali rischi di una eccessiva specializzazione (potendola fare) sia di trattenere in loco una maggiore quantità di ricchezza, di quanto potrebbe verificarsi con eccessivi investimenti solamente in movimentazione container

- la natura di porto Hub per il traffico auto (si veda Interporto di Guasticce e porto)

### *2.1.2 Punti di debolezza del porto di Livorno*

Anche i fattori di debolezza sono il risultato della lunga storia del porto che è cresciuto sulla spinta di necessità del territorio soddisfatte senza valutazioni di impatto ambientale, di razionalizzazione degli spazi e delle connessioni con l'entroterra, così come fattore di debolezza è la sua localizzazione in un'area pianeggiante, storicamente paludosa, e che determina bassi fondali.

La profondità dei fondali, l'ampiezza dei mercati, la connessione diretta con i grandi sistemi di trasporto nazionali ed internazionali, i servizi privati e pubblici efficienti, sono elementi di forza dei porti. La loro assenza automaticamente è ravvisabile come elemento di debolezza. Vediamo quindi più nel dettaglio come si posiziona il Porto di Livorno rispetto a questi. In particolare:

- i fondali sono bassi, per un porto che voglia essere competitivo, come porto container, con i porti del Medio/Alto Tirreno, i fondali devono essere mantenuti a 13 metri sicuri. In questo modo il porto è adatto ad essere chiamato, sia con chiamate dirette, che come feeder, da navi da circa 4000 TEU (5000 TEU se di nuova generazione)
- la navigazione interna al porto estremamente complessa, sia la tortuosità dei percorsi, che richiedono complesse evoluzioni possibili solamente se le navi sono comandati dai piloti del Porto, sia per la scarsa illuminazione che rende difficile l'attracco nelle ore notturne (ciò sembra spiegare anche il motivo per cui nei terminal container il ciclo lavorativo non è di 24h/24h)
- il costo dei servizi necessari di rimorchio e pilotaggio, dovuti alla scarsa concorrenza del settore (di fatto si tratta di un'unica grande impresa, cioè di un monopolio) sono elevati (senza considerare che spesso in regime di monopolio essi sono anche meno efficienti)
- il mercato di riferimento è esiguo (principalmente la Toscana, seguono le Marche, l'Emilia –Romagna e parte del Veneto).
- la mancanza di collegamenti diretti specialmente con i grandi sistemi ferroviari inibiscono al porto la possibilità di conquistare mercati più distanti come quelli dell'Europa meridionale, dell'Ungheria ed altri, rendendo impossibile il formarsi di treni blocco. La connessione diretta al sistema ferroviario vuol dire l'accesso al Corridoio Tirrenico, che immetterà al Corridoio nord – sud II (Rotterdam – Genova), l'accesso alla dorsale appenninica che significa quindi accesso al Corridoio I nord - sud (Berlino – Palermo) e come conseguenza al Corridoio V est – ovest (Lisbona – Kiev). E' chiaro che la conquista di questi mercati significa per il porto container essere competitivo anche sul water front,

ma senza questi collegamenti non ci sarebbe mercato (cioè volumi di merce sufficiente a giustificare grandi sforzi lato mare)

- gli spazi insufficienti per il “porto” Autostrade del mare, una attività questa in espansione, anche considerato il mercato di riferimento del porto (si ricorda la recente decisioni delle imprese di autotrasporto Nieddu e Luciano, storici clienti sardi del porto di Livorno, di trasferirsi al porto di Marina di Carrara) e particolarmente sostenuta a livello di UE. Interessante in sinergia con il punto precedente la possibilità di realizzare un servizio di “*ferroustage*”.
- l’uso improprio di molte aree portuali per attività di stoccaggio, privano le attività di trasporto di ampi spazi
- la scarsa redditività della movimentazione delle merci bulk , che sono più del 22% dei traffici portuali ed i grandi spazi occupati dalle industrie che ne fanno uso, come ad esempio la centrale Enel sul fronte mare, l’ENI, la Costiero Gas, ed i silos del grano
- gli inefficienti collegamenti con l’ Interporto Vespucci di Guasticce
- i tempo di svincolo della merce containerizzata lunghi a seguito di controlli doganali, veterinari e fito- sanitari
- le strategie globali degli operatori dei terminal container possono spostare grandi volumi di container da un porto all’altro se ciò contribuisce al loro maggior profitto (scarsi legami con il territorio)
- 

### 2.1.3 Opportunità del porto di Livorno

L’eliminazione dei punti di debolezza sopra elencati e l’ ulteriore valorizzazione dei punti di forza costituirebbero la grande opportunità del Porto di Livorno. Ciò tuttavia, oltre a richiedere una delicata opera di convincimento – coinvolgimento di molti operatori portuali, di realizzazione di alleanze con operatori del trasporto terrestre e di accordi più stabili con le compagnie di navigazione, di drammatiche rilocalizzazioni produttive, potrebbe divenire una mera esercitazione se al contempo non si guardasse, valorizzandole, le opportunità che in questi anni si sono affacciate al Porto di Livorno perché pianificate dalla PA e fortemente volute dagli Amministratori Locali di concerto con le associazioni di categoria.

Sicuramente il porto necessita di una razionalizzazione relativamente alla destinazioni d’uso.

In particolare si devono citare:

- l’ attività di dragaggio, differenziata a seconda dei tipi di traffici (POT 2010 – 2013 della PA): questo per rendere il porto, specialmente quello container più competitivo, ma utile anche alle altre darsene
- il potenziamento dell’attività del porto container mediante la realizzazione della Darsena Europa (AP – POT) si tratta della

realizzazioni di circa 1200 metri lineari di banchine di facile accesso per le navi porta container

- la connessione ferroviaria diretta con l'Interporto Vespucci di Guasticce, che a sua volta deve essere connesso alle più importanti reti ferroviarie
- eventuali alleanze strategiche con operatori ferroviari privati
- la completa telematizzazione del Porto per lo sviluppo della competitività attraverso:
  - la realizzazione di un Sistema Informativo Strategico della PA;
  - la realizzazione della Piattaforma e-Livorno (servizi telematici del porto di Livorno)
- la migliore utilizzazione degli spazi retroportuali in aggiunta al potenziamento dell'Interporto di Guasticce
- stoccaggio e magazzino per le imprese toscane (necessita una intensa attività di marketing d'area per attrarre nuove localizzazioni)
- aree per ospitare e trasformare le merci in transito merci in movimento
- eventuali accordi con l'Interporto Gnfianti, che intende incentivare il ricorso al trasporto su ferro attraverso treni navetta verso il il porto
- nuovi rapporti con gli utenti, ad esempio attraverso una forma di integrazione con l'industria cartaria lucchese;
- potenziamento di attività di ricerca e realizzazione di progetti per la produzione di energia, possibilmente green, in loco per le aree portuali e retroportuali
- investimento in formazione professionale e continua per le professioni del mare e del trasporto integrato e logistica
- potenziamento della filiera ortofrutticola locale utilizzando le aree portuali e dell'interporto
- potenziamento del ruolo di porto HUB per il trasporto auto (vedi Porto di Piombino)
- realizzazione di connessioni fluviali tra il Porto e l'Interporto, via Scolmatore (vedi Interporto A. Vespucci di Guasticce)
- il completamento del porto turistico nella zona dei cantieri Benetti e nella zona Porto di Livorno 2000 – porto Mediceo e canali
- l'ulteriore razionalizzazione e potenziamento del porto passeggeri (interventi diretti sia a Livorno che Capraia)
- il potenziamento darsena crociere, realizzazione di un Palacrociera sullo stile di Savona – Costa Crociere per superare lo *status* di porto di transito, accordi ed alleanze con gli operatori turistici toscani e delle regioni limitrofe

- accordi con l' aeroporto di Pisa sia per passeggeri che merci
- coordinamento dei porti della Provincia, meglio ancora se almeno a scala regionale

#### 2.1.4 Minacce al porto di Livorno

Esistono vari livelli di rischio, o minaccia, relativamente all'espansione o anche soltanto la tenuta dell'attività di un porto.

Esiste un rischio che deriva dalle grandezze macroeconomiche, quali l'andamento del PIL, il trend del commercio internazionale e nazionale, la ricchezza delle famiglie e le loro decisioni di spesa.

Esiste un rischio che deriva dalla competitività portuale, dalle strategie delle grandi compagnie di navigazione, dalle strategie di imprese dei grandi terminalisti.

Esiste un rischio locale che deriva dalla difficoltà di armonizzare le aspettative degli *stakeholders* portuali e della collettività.

Infatti molte delle opportunità intraviste per il porto dipendono da questi diversi parametri.

Non va dunque trascurato che:

- nel 2009 a seguito della decrescita del PIL mondiale dell'1%, i traffici container sono diminuiti di oltre il 10%;
- che una ripresa sarà possibile tra uno – tre anni, ma a tassi di crescita inferiori a quelli osservati nel Mediterraneo tra il 1995 ed il 2008, in presenza di uno scenario ottimistico e tra tre – cinque anni in presenza di uno scenario pessimistico
- i tempi lunghi della ripresa, tuttavia, potrebbero essere utili alla realizzazione dei progetti portuali previsti dalla PA di Livorno
- il freno alla crescita del commercio internazionale, del commercio marittimo, del trasporto container previsti in crescita continua fino al 2015 di oltre il 6%, ha determinato
  - ✓ un "eccesso di offerta" nel settore portuale
  - ✓ il tremendo livello di "layup" delle navi più grandi (vedi porto di Singapore ad esempio) ed è difficile prevedere l'effetto di questa crisi sul trend del "gigantismo navale"

e può determinare:

- un aumento della competizione tra i porti che servono lo stesso *hinterland*,
  1. anche se in questo caso la necessità di essere scelto potrebbe determinare anche maggiore competizione tra gli operatori

portuali fino a determinare la maggiore efficienza portuale, tariffe più basse dei servizi

2. ma in questo caso le deficienze sul fronte terrestre diverrebbero catastrofiche
- la diminuzione della ricchezza delle famiglie (riduzione del loro poter d'acquisto) può ridurre la quota di spesa destinata alle vacanze ed avere quindi un impatto forte
    2. può ridurre il traffico passeggeri con isole effettuato per motivi di vacanza tenendo conto che si tratta di categorie a reddito medio, più colpito dalle manovre recessive
    3. anche il traffico crociere
    4. meno l'uso dei porti turistici, specialmente quelli utilizzati dalle barche di medio – alta dimensione
  - la competizione per il trasporto container da parte dei porti del Mediterraneo orientale (Pireo e porti turchi) è in crescita (ad esempio la COSCO nel Pireo, etc)

## 2.2. *Interporto Toscano A. Vespucci di Guasticce.*

L'interporto di Guasticce, localizzato a soli 4 chilometri dal porto di Livorno e 6 chilometri dall'Aeroporto di Pisa, è uno dei circa 29 interporti previsti dalla legge 240/90, che tra i suoi obiettivi, intendeva incentivare il trasporto multimodale. Di questi una ventina sono ultimati ed in funzione.

Da un punto di vista giuridico l'Interporto Toscano A. Vespucci è una S.p.A. a composizione mista, essendo per il 51% capitale pubblico. Tra i suoi soci si ricorda la Regione Toscana, le Province di Pisa, Lucca, Livorno, i Comuni di Pisa, Livorno, Lucca e Collesalvetti sul cui territorio l'Interporto è costruito, le CCIAA di Pisa e Livorno, l'Autorità Portuale, la Trenitalia, l'Agip Petroli, le Associazioni Industriali e di categoria.

Il suo legame con il Porto di Livorno è, quindi, funzionale, un nodo importante della filiera produttiva del trasporto intermodale, ma non di semplice servizio al porto stesso. Non si tratta cioè di un retro-porto (porto secco, o *inland port*) bensì di un nodo di della rete complessa della logistica internazionale.

L'Interporto di Livorno, quindi, come gli altri, non possono esistere senza una reale connessione con le altre parti di tali sistema.

Tuttavia essere funzionalmente integrati con i sistemi portuali per la gestione delle merci “lato terra” è la prima fase del loro sviluppo: molti interporti hanno ormai collegamenti regolari con molte strutture vicine e lontane, anche se l'obiettivo finale è quello di realizzare un sistema di rete..

L'offerta degli interporti si struttura oggi essenzialmente intorno a tre cardini:

- i servizi rivolti alle merci (principale espressione di interportualità che non è solo scambio modale, ma offerta di servizi avanzati alle imprese per la movimentazione, manipolazione e stoccaggio di prodotti finiti e semilavorati)
- i servizi ai mezzi di trasporto (carburante, pulizia, riparazione di veicoli, manutenzione container)
- i servizi alle persone (commerciali, bancari, ristorazione, alloggio)

Livorno è uno dei 7 interporti che può effettuare il ricondizionamento e la manutenzione dei container.

Tuttavia, delle tre tipologie di servizi sopra indicata, la prima rappresenta il core business degli interporti. Gli interporti sono avvantaggiati in queste attività:

- sia per la loro collocazione geografica,
- sia per la densità del tessuto di imprese che operano nei suoi dintorni (si pensi agli interporti di Bologna, Padova, Verona e Trento che operano sulla direttrice del Brennero in connessione con i porti del *Northern Range*, ma contemporaneamente accolgono al loro interno magazzini e anche strutture di prima lavorazione di prodotti di aziende locali (assemblaggio e *packaging*; Torino è specializzato in *automotive*, Parma offre servizi di magazzinaggio per il secco ed il refrigerato della filiera agro-alimentare locale; Prato si specializza nel Sistema Moda; il Sud ha un sistema di interporti poco dinamico essendo rarefatto il tessuto produttivo meridionale).

Gli interporti hanno ragione di essere dove sussiste un certo livello di movimentazione merci ed è viceversa difficile che siano in grado di stimolare sviluppo economico a prescindere dal tessuto produttivo in cui si innestano e, ancora di più, a prescindere dall'esistenza di una solida struttura di impresa.

### 2.2.1 Punti di forza dell'interporto.

- - la centralità geografica:
  5. rispetto agli importanti sistemi infrastrutturali di cui è dotata la Regione Toscana ( vale qui quanto già detto per il Porto di Livorno);
  6. ai tre porti toscani (Massa, Livorno, Piombino), all'aeroporto di Pisa, al polo Nautico dei Navicelli, alla Piaggio di Pontedera , alle cartiere lucchesi
- terminal ferroviario con gru *transtrainer*
- gli spazi vasti con magazzini tradizionali e magazzini di nuova generazione con copertura in legno lamellare

- la buona connessione viaria con svincolo diretto sulla FI-PI-LI ed il vicino accesso alla rete autostradale (stessa di cui si avvale il Porto di Livorno)
- la compagine associativa
- i servizi alla persona (albergo, ristorante, uffici)
- la sezione carburanti
- la contiguità con lo Scolmatore e la vicinanza con il Canale dei Navicelli
- la vicinanza con l'aeroporto di Pisa

### *2.2.2 Punti di debolezza dell'interporto*

Le potenzialità di nodo logistico non sono ancora state sfruttate mancando le necessarie connessioni ed il sistema produttivo locale non ha le caratteristiche di sufficiente internazionalità da sfruttare le potenzialità allocative dell'Interporto.

In particolare:

- l'assenza della connessione ferroviaria (si veda la riduzione della dimensione dell'hinterland potenziale già discussa per il Porto di Livorno)
- l'assenza di attività produttive diverse dal semplice magazzinaggio seppure quest'ultimo di ottima qualità (si vedano ad esempio i Magazzini Gori)
- gli alti costi di costruzione e di manutenzione a causa della natura palustre del terreno su cui l'Interporto è costruito
- i grandi spazi utilizzati da l'autoparco del Faldo (vedi Piombino)

### *2.2.3 Opportunità dell'interporto*

Molto spesso si discute delle opportunità dell'Interporto elencando le opere infrastrutturali potenziali, come se la loro realizzazione, peraltro molto costoso, come tutte le infrastrutture, automaticamente potesse portare all'Interporto nuove attività.

E' chiaro che esiste un circolo virtuoso tra esistenza delle infrastrutture e potenziale produttivi, ma questo non può darsi scontato. Esse devono essere affiancate ad una costante e dinamica opera di attrazione degli investimenti mediante una intensa attività di marketing d'area seguita da una effettiva esecuzione di quanto, attraverso, questa politica viene prospettato.

Ma è anche vero che senza le connessioni la natura di Interporto viene meno a favore di quella di una attrezzata ed efficiente area industriale: ad oggi nell'Interporto di Guasticce questo equilibrio è abbastanza evidente.

Vediamo quindi alcune opportunità (progetti futuri) ad alcune delle quali l'Interporto sta già lavorando a livello di studi di fattibilità:

- la navigabilità dello Scolmatore e la realizzazione di due banchine interportuali.
- 7. Si discute in merito della profondità dello Scolmatore – circa 3,5 metri –, della costante manutenzione dei fondali essendo sottoposto ad insabbiarsi – in questo momento in foce la profondità è di meno di un metro – della necessità di innalzare il ponte di connessione alla Superstrada in località Stagno.
- 8. La navigazione sarebbe affidata alle chiatte. E' opinione di alcuni utenti dell'Interporto che la connessione al Porto tramite Scolmatore potrebbe essere particolarmente utile per il trasporto delle rinfuse solide e carichi generali diversi dai container. Infatti il costo di movimentazione dei container inciderebbe troppo sul costo unitario del loro trasporto. L'utilizzo per il trasporto di rinfuse potrebbe alleggerire le banchine per le rinfuse del Porto e/o prevederne una razionalizzazione o diversa localizzazione ovviamente attraverso accordi con la PA, gli operatori portuali e le Amministrazioni locali.
- la possibilità di realizzare i raccordi ferroviari (si veda quanto già detto per il Porto). aumenterebbe il bacino di utenza e le possibilità di sviluppo dell'Interporto:
  9. treni navetta per il potenziamento dei nessi locali con i Porti toscani (Marina di Carrara e Piombino) ed altre realtà produttive locali
  10. aggancio alla Alta Velocità per il potenziamento dei rapporti internazionali (Brennero, Austria, Germania meridionale, Ungheria)
- realizzazione di aree verdi di riequilibrio e compensazione con aree verdi e ciclabili (estensione del parco di san Rossore) con possibilità di nuove forme di lavoro
- i progetti di utilizzo di energie rinnovabili con l'installazione di pale eoliche ed strutture di copertura rivestite di pannelli foto-voltaici
- la cattura di valore aggiunto attraverso la trasformazione delle merci in transito (specialmente nella filiera agro-alimentare, almeno come *start-up*)
- la realizzazione di una base per il Progetto *City Logistic*

Da rilevare che questi due attività sono estremamente interessanti ed utili, ed i loro eventuali redditi importanti nell'assorbimento dei costi operativi delle strutture – oltre che interessanti se inducono occupazione – ma sono ancillari alla attività primaria per la quale l'Interporto è stato progettato.

#### 2.2.4 Minacce all'interporto

Alcune delle opportunità segnalate per l'Interporto erano state precedentemente segnalate anche per il Porto di Livorno. La programmazione

congiunta dei due enti potrebbe essere auspicabile ad evitare inutili ridondanze e conflitti. Le considerazioni relativi al quadro macroeconomico relativamente ai flussi di merce sono le stesse che influenzano il Porto.

Quindi, volendo evidenziare quanto sinteticamente detto, sono rischiosi:

- conflitti di programmazione tra l'Interporto ed il sistema portuale di riferimento relativamente alle modalità di cattura del valore aggiunto con riferimento alle merci in transito (vedi piattaforma agro-alimentare)
- conflitti tra le necessità di collegamento ferroviario dell'Interporto e la programmazione delle RFI – Trenitalia
- la lunghezza dei tempi di realizzazione dei progetti (far parte di un Mater Plan della Logistica a livello regionale aiuta, ma la concorrenza degli altri nodi non eccessivamente lontani esiste)

### 2.3 PORTO DI PIOMBINO

Il Porto di Piombino è Port Authority dal 1996. Dal 2000 ha esteso la propria circoscrizione territoriale anche ai porti di Portoferraio e Rio Marina nell'Isola d'Elba. E' anch'esso collocato nel bacino del Medio/Alto Tirreno. Le sue connessioni con il sistema viario e ferroviario non sono buone. Il resto porto è in gran parte occupato da industrie pesanti.

Le attività trasportistiche sono prevalentemente:

- il trasporto delle rinfuse solide legato all'industria siderurgica
- i servizi di linea:
  11. merci e passeggeri con le isole dell'Arcipelago , specialmente l'Elba con i suoi porti di Portoferraio e Rio Marina (si può dire che il collegamento con l'Elba è il suo ruolo principale)
  12. il collegamento con altre isole quali la Corsica e la Sardegna (la tratta Piombino – Olbia è la più breve tra la Sardegna e il continente)
  13. in piccola percentuale, a seguito del sostegno alle Autostrade del Mare, movimentazione merci a mezzo ro-ro
- la pesca (circa una trentina di unità).

A Piombino non ci sono contenitori; il 70% delle merci è costituito da prodotto metalmeccanici e siderurgici, rinfuse solide e liquide e traffico energetico; il 30% delle merci varie viene trasportato con i camion verso le isole. Il numero dei passeggeri supera 3.800.000 unità ed è stato crescente fino al 2008; sono trasportati oltre 1.120.000 veicoli.

#### 2.3.1 Punti di forza del porto di piombino

- è il porto di riferimento per l'Arcipelago

- è il porto più vicino ad Olbia

### *2.3.2 Punti di debolezza del porto di Piombino*

- la commistione esistente tra il traffico passeggeri ed il traffico merci (la zona portuale dedicata al traffico merci si trova tra le infrastrutture dedicate al traffico ro-ro per sole merci e ro-pax e merci rinfuse varie)
- la zona pescarecci è male allocata (vicino alla zona industriale siderurgica- vedi opportunità)
- la connessione ferroviaria passeggeri avviene con un trasbordo dalla linea principale GE-PI-Roma a Campiglia Marittima (la linea è a binario unico, il servizio non è frequente e non arriva dentro il porto)
- la connessione ferroviaria merci non esiste (il porto commerciale non ha collegamenti ferroviari)
- specialmente nella stagione estiva il traffico in città è congestionato (ma comunque sempre pesante)
- non essendo completata l'autostrada Rosignano – Civitavecchia, Piombino non ha connessioni dirette con la rete autostradale e la superstrada (variante Aurelia) è piuttosto congestionata e mal realizzata
- le industrie che trainano la movimentazione delle rinfuse hanno un futuro incerto, ma le aree su cui insistono sono di tipo SIN
- il porto è chiuso alle spalle dalle aree industriali (salvo alcuni spazi che possono essere recuperati quali usati dai carbonili e dal parco minerali della ex- Lucchini, ma che devono essere bonificati)

Come si può vedere la storia industriale della città e la sua cattiva connessione al sistema viario e ferroviario sono dei grandi deterrenti alla migliore gestione del Porto

### *2.3.3 Opportunità per il porto di Piombino*

Diversa è la valutazione delle opportunità di sviluppo del Porto di Piombino. Alcuni di quelli che sono considerati obiettivi raggiungibili dall'Autorità Portuale sono spesso, da parte di esperti che sono stati coinvolti in una analisi delle potenzialità del porto, sia dal punto di vista infrastrutturale, che dal punto di vista del traffico in funzione dell'hinterland del porto, stati considerati di difficile raggiungimento. Qui di seguito si descrivono alcuni di questi punti:

- il potenziamento ulteriore del traffico passeggeri, attraverso
  14. separazione del porto passeggeri con la realizzazione di una stazione marittima
  15. accesso viario dedicato al porto

16. connessione multimodale facendo arrivare la ferrovia al porto passeggeri

17. valorizzazione delle aree turistiche della città

Piombino dovrebbe puntare molto sul traffico passeggeri, che tra i traffici attuali è senza dubbio quello a più elevato valore aggiunto.

- la realizzazione di nuove banchine
- il completamento degli escavi sia sotto banchina (13 metri), sia sul canale di ingresso che nel bacino di evoluzione (15 metri) (si veda sotto porto container – porto crociere)
- la creazione di nuovi piazzali a seguito dell’inizio dei lavori di bonifica aree suddette (non si sa conosce ancora la loro destinazione – si veda sotto porto Autostrade del Mare))
- l’ obiettivo di divenire un porto container (le nuove profondità raggiunte potrebbero avere l’obiettivo di fare arrivare navi grandi porta container. Tuttavia è abbastanza difficile immaginare un *hinterland* che garantisca un mercato import – export di merci containerizzate, almeno sufficientemente vicino. Gli *hinterland* serviti da camion possono arrivare a circa 600 chilometri giornalieri e quindi il Porto di Piombino si troverebbe a competere con Livorno e Massa Carrara e forse anche con Civitavecchia ed Ancona)
- - l’ obiettivo di divenire un porto crociere (non è di breve - medio termine)
- il potenziamento del traffico SSS e Autostrade del Mare (è questa una opzione piuttosto interessante sia per i ro-ro, sia per essere un hub di riferimento per il trasporto di autovetture - . Il terminal ADM potrebbe svolgere anche un ruolo di hub per questa tipologia di traffico. A questo punto la connessione autostradale, con viabilità separata dal traffico urbano, diverrebbe cruciale)
- la realizzazione di accordi con autotrasportatori e compagnie di navigazione specializzate
- la formazione del personale marittimo
- la realizzazione di un importante porto turistico anche per yacht fino a 20 metri alla foce del Cornia, lato destro, (prog. COOP ed altri) (attualmente la Marina di Salivoli è l’unico porticciolo esistente e può ospitare un numero limitato di barche piccole)
- la realizzazione del nuovo porto pesca alla foce del Cornia (prog. COOP ed altri) alla foce del Cornia, riva sinistra, per i pescarecci registrati e per quelli in transito, più attrezzature di freddo per l’immagazzinamento ed eventuale prima lavorazione del pesce
- l’apertura di attività di riparazione e manutenzione barche da diporto, anche negli spazi retro-portuali

#### 2.3.4 Minacce per il porto di Piombino

Valgono per il Porto di Piombino le considerazioni generali di scenario macroeconomiche già riferite al Porto di Livorno ed all'interporto di Guasticce. Tuttavia anche in uno scenario di crescita moderato gli interventi di potenziamento del traffico passeggeri, vanno perseguiti. Anche la prospettiva delle ADM è interessante.

- la lentezza nella realizzazione
  18. delle opere viarie sia nella tratta di completamento autostradale che in quella di raccordo urbano
  19. della tratta ferroviaria
  20. della stazione marittima ed altre opere di accoglienza dei passeggeri
  21. delle opere di bonifica e chiarezza nella loro destinazione d'uso
  22. di accordi con i trasportatori marittimi (vedi sopra ro – ro ed ADM)
- la costruzione nel porto di infrastrutture che non corrispondano alla sua vera vocazione (definita attraverso uno studio di scenario sulle sue effettive capacità commerciali)

Anche per i Porti di Portoferraio e Rio Marina , nonché per la Capraia esistono piani di potenziamento delle banchine ed attracchi. Per Rio Marina e Portoferraio sono in discussione anche nuovi piani di viabilità.

### 3. PORTI TURISTICI

La costa della Provincia di Livorno, comprese le isole, è ricca di porticcioli ed approdi, ma è priva veri porti turistici, intendendo per porto turistico una infrastruttura che dal *water front* possa ospitare in forma residenziale, ma anche in transito, natanti di varia dimensione, da cui la necessità di fondali sufficienti, a seconda del target scelto, e dal *land side* offra servizi di varia natura commerciale – turistica, eventualmente una estensione dei servizi pubblici e privati già esistenti nelle strutture urbane di riferimento.

Il porto di per se deve divenire un elemento di attrazione turistica, oltre ovviamente all'ambiente di riferimento. E' quindi opportuno investire nella progettazione del porto dal punto di vista urbanistico, arricchendolo di validi elementi architettonici, di buoni ristoranti, alberghi, ed altri elementi di attrazione turistica. Da non trascurare l'aspetto della manutenzione e riparazione dei natanti.

Il diportista in transito che decide di fermarsi e fare turismo nell'entroterra deve avere la possibilità di uscire facilmente dall'area portuale, lo stesso per il diportista residente, che non deve trovare ostacoli al raggiungimento della barca o tornare a casa a fine vacanza. Spesso il diportista deve coprire medie/lunghe distanze: i collegamenti a sistemi di trasporto confortevoli e veloci è opportuno.

Il Porto turistico può essere elemento di attrazione anche per il turismo di spiaggia localizzato nelle vicinanze e per gli abitanti delle cittadine che li ospitano.

La scelta del target, quindi, deve essere ben calibrata.

Il turismo nautico è strettamente connesso alla cantieristica da diporto, sia per quando riguarda i canteri, sia per tutto ciò che fa capo ai motori, agli accessori nautici. Il suo potenziamento può avere una ricaduta positiva su molti settori della Provincia.

### *3.1. Punti di forza del diportismo nautico della provincia di Livorno*

- la posizione geografica, che offre al diporto nautico un entroterra continentale interessante dal punto di vista paesaggistico, monumentale, storico, folcloristico ed enogastronomico ed ambientale e la possibilità di transitare tra le isole dell'Arcipelago, fino a raggiungere la Capraia e la Corsica con una certa rapidità
- la presenza sulla costa di 4 porti turistici
  23. Marina di Cala de' Medici - 650 posti barca – 10% a transito – offre molti servizi: servizio ormeggiatori, ormeggi al transito, guardianaggio, rifornimento carburante, riparazioni meccaniche ed elettriche, [alaggio](#), scivolo, acqua in banchina, allaccio alla rete elettrica, allaccio alla rete televisiva, copertura WI-FI, servizi igienici, attrezzature per disabili, centro di primo soccorso, noleggio barche e lavanderia.
  24. Marina di Salivoli – Piombino – 490 posti barca fino a 18 metri – stazionamento e transito
  25. San Vincenzo, 350 posti barca fino a 27 metri- bunkeraggio e riparazioni barche in vetroresina
  26. Marina di Scarlino – Etrusca Marina – 575 posti barca)
- la presenza di 4 ormeggi a Livorno:
  27. il Molo medico nel Porto, con quasi 400 posti barca e prossimo Porto turistico
  28. gli ormeggi Nazaro Sauro (all'interno delle dighe del porto di Livorno – l'Ardenza ed Antignano – circa 1000 posti barca)
- la presenza di 10 ormeggi sulla costa (oltre Livorno):
  29. gli ormeggi a Quercianella (circa 100 posti),
  30. a Foce del Chioma (70 posti)
  31. porticciolo Rossana (approdo privato con 160 posti barca), Catiglioncello Nord (Circolo nautico riservato ai soci – 60 circa posti);
  32. Castiglioncello Sud, circa 100 posti);

33. Rosignano Solvay (privato per i dipendenti della Solvay – circa 140 posti);
34. Marina di Vada (in parte per pescatori in parte da diporto – 250 posti circa);
35. Marina di Cecina (fluviale, circa 630 posti barca); Baratti (rada – circa 300 posti);
36. Terre Rosse (in un canale – barche da 6 a 10 metri- 570 posti);
37. Carbonifera (in un canale che sfocia a Sud di Piombino – circa 150 posti)
38. Marina di Scarlino:
  - ✘ Fiumara del Puntone (canale sabbioso- circa 560 posti barca)
  - ✘ Terre Rosse (in un canale – barche da 6 a 10 metri- 570 posti)
- gli approdi turistici della Capraia (103 posti barca) e di Porto Azzurro (227 posti barca)
- gli 11 ormeggi dell’Isola d’Elba (circa 2200 approdi – alcuni senza posti barca)
- 1'ormeggio nell’Isola di Pianosa ed 1 nell’Isola di Montecristo
- 

### 3.2 Punti di debolezza del diportismo nautico della provincia di Livorno

- le aree ormeggio nel Porto di Livorno sono mal definite (si prevede un razionalizzazione già nel prossimo POT della PA); gli altri sono piccoli rispetto alle richieste
- i fondali sono quasi sempre sabbiosi, quindi necessitano di costante manutenzione
- i servizi nei porticcioli di medio livello
- i servizi negli ormeggi scarsi
- la competizione da parte degli altri porti ed approdi toscani, liguri, sardi e della Francia meridionale molto alta, specialmente per le fasce medio – alte di natanti (l’offerta in termini di posti barca, ma soprattutto di svaghi, servizi, accessibilità lato mare e, importantissimo, lato terra deve aumentare)

### OPPORTUNITA’ PER IL DIPORTISMO NAUTICO DELLA PROVINCIA DI LIVORNO

La capacità dei porti turistici esistenti e degli approdi ed ormeggi di crescere in dimensione (posti barca, qualità dei servizi, accessibilità terra – mare, etc,

come sopra già detto) è l'opportunità della nautica da diporto della Provincia di Livorno. Nella fattispecie se ne ricordano alcune:

- la trasformazione in porti turistici nel porto di Livorno degli approdi già citati
- il porto turistico per grandi yacht nella zona adiacente ai cantieri Azimut - Benetti, previsto per grandi yacht
  39. per i grandi yacht è necessario alzare il livello dei servizi in termini di offerta commerciale, di servizi all'imbarcazione ed alla persona
  40. è necessaria una buona accessibilità dall'aeroporto
  41. sono necessari servizi auto di lusso
  42. connessioni telematiche facili
  43. ristoranti di alta qualità
  44. ambiente che mantiene alcune caratteristiche locali, ma al contempo internazionale
- la chiarezza nel proprio *target* di clientela, sapendo che non è sufficiente avere posti barca e alti fondali per attrarre grandi imbarcazioni, a meno che non si punti al reddito derivante dal transito. Ma anche in questo caso è necessario garantire almeno
  45. servizi essenziali qualificati per l'imbarcazione
  46. servizi sufficienti per le perso
- la formazione professionale degli addetti
  47. sia per la cantieristica e riparazioni
  48. sia per i servizi a terra
  49. sia per i servizi a bordo nel caso di sviluppo dell'attività di charter
- lo sviluppo di accordi tra i porti turistici, i cantieri navali
- lo sviluppo di accordi tra i porti turistici e gli operatori turistici dell'area urbana di riferimento e delle località più note dell'entroterra
- l'innovazione in tecnologie telematiche ed informatiche per la gestione dei transiti (lista dei posti barca per transiti nei porti e ormeggi in rete per l'allocazione delle richieste nell'ambito della provincia, anche in funzione delle richieste del richiedente)

### 3.3 Minacce per il diportismo nautico della provincia di Livorno

Come per i porti,

- la nuova situazione economica

- e la forte competitività delle altre regioni che si affacciano sul sistema costiero Medio/Alto Tirreno
- possono rappresentare delle minacce per lo sviluppo e la redditività di questo settore almeno nel breve/medio periodo.
- come sempre, e vista la tipologia della crisi,
- è più facile che il turismo nautico di lusso possa risentire meno della crisi

Dati i tempi di realizzazione degli interventi procedere nella realizzazione dei piani già approvati, pensare “alla grande” verso trasformazioni ancora più importanti (sempre che esitano i finanziamenti e gli studi di fattibilità evidenzino volumi di traffico) questi anni di attesa potrebbero essere utile a presentarsi al mercato potenziati alla fine della crisi.

### ***Bibliografia***

- Appetecchia A. (2008), *Progetto “Molo Italia”. Le nuove rotte ed il ruolo del porto di Gioia*, Fondazione mediterranea, Reggio Calabria
- Autorità Portuale Livorno (2010), *POT 2010 – 2012 – Linee di indirizzo del nuovo Piano di sviluppo Operativo Triennale del porto di Livorno*, Capraia (LI)
- Guerra M. (2006), *Le autostrade del mare: dinamiche del trasporto marittimo e costruzioni navali*, Steelmaster 2006, ICSIM “Franco Momigliano”, Terni
- Morchio E. (2006), *Una carta nei servizi del settore portuale*, SIET – VIII riunione scientifica, Trieste
- Musso E. (2007), *I tempi ed i costi delle operazioni di svincolo dei contenitori in ambito portuale. Il caso del porto di Genova*, Convegno sulla competizione e le dinamiche economiche degli scali portuali. Il caso di Genova. Analisi dei costi reali delle inefficienze nel porto di Genova, 2 agosto, Genova
- Musso E. (2009), *Il porto di Genova fra crisi di traffici e rinascita di una cultura produttiva*, Presentazione Port center di Genova, Genova
- Musso E., Benacchi M (2002), *Porti e land use: strategie per una portualità sostenibile*, XXII Conferenza italiana di Scienze Regionali, Napoli
- Musso G. (2003), *Il porto nodo critico per l'efficienza logistica della catena mare – terra*, Incontro/dibattito, Freight Leaders Club, Milano
- Provincia di Livorno (2008), *Masterplan della logistica provinciale*, Livorno

- Regione Toscana (2006), *Indagini finalizzate alla costruzione del sistema della nautica in Toscana*, Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali della Regione Toscana, Firenze
- Regione Toscana (2009), *La rete dei porti toscani. rapporto di valutazione*, Direzione Generale delle politiche territoriali ed ambientali, Firenze
- Roma G. (2008), *La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione – Analisi dell'impatto economico e occupazionale dei porti commerciali italiani*, Roma
- Tracogna A. (2010), *I cluster nautici internazionali. Analisi comparativa, forme di governance e politiche di sviluppo*, Franco Angeli, Milano



---

**Redazione:**  
Giuseppe Conti  
Luciano Fanti – coordinatore  
Davide Fiaschi  
Paolo Scapparone

Email della redazione: [Papers-SE@ec.unipi.it](mailto:Papers-SE@ec.unipi.it)

---