The Covid-19 crisis changed the face of many cities and questioned how to manage urban life and socio-economic problems in the wake of a pandemic. Within the port cities the social and economic impact of Coronavirus hit seriously port and logistic activities producing questions and opening new scenarios. The crisis questioned new governance and operation tools able to deal with the new emerging problems. As it known a*round 80 percent of global trade is transported by commercial shipping.* The Covid-19 containment policies seriously affected sea transport, and ports activities damaging trade flows and supply chains. In this framework the crisis of cruise and passengers transport impacted to the port cities seriously.

In Livorno, such as in the other Italian ports, the impact of the Coronavirus in vessel traffic and shipping industry was very hard.

While the vessel traffic concerned Ro-Ro, Lo-Lo, container and break bulk were reducing, starting from March, around 30 and 40% in few months, the cruise ship activity has collapsed, decreasing tourism activities.

The consequences of the Covid-19 in Livorno cruise traffics and job opportunities related was remarkable. Indeed, most of the Livorno citizens are employed in port and logistic related companies.



The Port of Livorno. (Source: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

The city port of Livorno looks out onto the North Tyrrhenian sea and it is located in Tuscany Region. The city derived important socio-economic benefits from the port activities. Indeed, with its logistic satellites, the port represents the only 'industry' remained in the city. Livorno is a multipurpose port, provided with infrastructures and equipment that can berth any vessel and handle any type of goods traffic (Lo-Lo, Ro-Ro, bulk solids and liquids, new cars, cruises, ferries, timber and timber derivatives, machinery etc.); it is classified as a Big Regional (first level port) along the Tyrrhenian corridor, by the Freight Leaders Club. The port is located in a strategic position for the distribution of the disembarked goods throughout the country.

Being the first port of the Tuscany region, Livorno is also the gateway to the region for cruise passengers.

The port of Livorno is one of the main transit call [1] in the Mediterranean area for cruise ships, where passengers and crew are effectively day visitors. In this type of port, the generated tourist consumption is mainly related to shopping, guided tours and on-land excursions. The importance of the port of Livorno for cruise tourism is due to the vicinity of touristic destinations, such as Pisa, Florence and Lucca. In the last years the number of cruise passengers has considerably increased in Livorno. In 2018 the city-port counted more than 800 million passengers from cruises.

The 2020 was announced as a year of growth for cruise traffic. Instead, due to the Covid-19, in the first six months the cruise traffic contraction was around the 93,6% and the ferry one reached the -68,2%.

In the city of Livorno the social and economic impact of cruise sector is very important, for the passengers and crew's expenditures, but also for the work generated in the port terminal facilities and in the cruise integrated value chain.

According to the Port Network Authority study [2], it is estimated that the cruise crisis could have a deep impact on Livorno economy, generating between 53 and 64 million Euros lost in 2020.

The situation it is still one of absolute uncertainty and it is gets difficult to predict whether or not cruises will start again between now and the end of the year.

The city port governance open approach: the Direction room on port-city scenarios during Covid-19

From the beginning of the crisis the Mayor of the city of Livorno and the Councilor for port and port city integration decided to open a governance integrated approach together with the *North Tyrrhenian Port Network Authority*, Harbour master, the main maritime and logistic associations (industrial, ship owners, shipping agent) and labour unions in order to supervise and manage the impact of the Covid-19 to the port and city economic activities.

The new open governance tool created by the Municipality of Livorno (*the Mayor of Livorno and the Councilor for port and port-city integration)*, called “Cabina di regia città porto” (city port direction room) [3] aims to support companies and workers in the socio-economic emergency and uncertain scenarios generated by the Covid-19.



The Mayor of the Municipality of Livorno, Luca Salvetti, and the Councilor for port and port city integration, Barbara Bonciani.

The city-port Direction Room was created in order to provide support to port operators, logistics companies and workers during the Covid-19, discussing challenges and developing innovative coexistence solutions.

For the city of Livorno the port is the main driver of development. It is therefore

clear that in a moment of crisis such as the one created by Covid-19, the city and the port community needed to strengthen their relationship in order to discuss together challenges that the port and the city are facing and develop innovative solutions. All the stakeholder were involved in the process by developing a problem solved approach.

The crisis affects not only the port but also the city and the cruise line value chain. What worried the most for the city point of view was certainly the economic consequences of the crisis and the social stability of the local community.

The cruise and ferry ships stop

The first meeting of the Direction Room was combined in April 2020 with round up every two weeks.

The first challenge was to developing coexistence solution to manage the cruise and ferry stop.

Indeed, the Covid-19 containment policies seriously affected cruise and ferry sector. In the city-port of Livorno, the terminal Porto Livorno 2000 was seriously affected by the government decision to stop all cruise and ferry ships.

In order to support the company and manage the social and economic impact of the cruise crisis. the Direction room asked to the North Tyrrhenian Port Network Authority to take action at ministerial level with the Ministry of Infrastructure and Transport to promote the extension of art. 92 of the Cura Italia Decree also to passenger terminals (concessionaires ex. Art. 36 of the Navigation Code), in the form it will take when converted into law. Indeed the first text of the low did not provide for concession fees reduction or resetting in this case, but just for Terminals ex Art. 18 Low n. 84/94.

From the point of view of social stability, the Salary Integration Fund has been applied to all the staff of the company. Nevertheless the seasonal workers normally employed by the company in the cruise high season risked to be left at the starting post.



Cruise terminal in the Port of Livorno. (Source: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

In may 2020 the Italian government decided to re-open the operations of ferry ships on June, the 1rst. In the port of Livorno there are ferry schedule to Corsica, Sardinia and Sicily with high number of visitors during the high summer season.

In June, according to the Government guide line on cruise terminal that aim to facilitating the re-start of operations of ferry ships by recommending minimum measures expected to be implemented by all terminal, while maintaining general safety and security standards, the Direction room propose to employed the cruise seasonal workers in Covid-19 prevention activities focused on ferry passengers. The Municipality has also set up an inter-sectoral work group to support the Port Network Authority in developing the Implementation Plan.

After two months of integrated work, all the seasonal workers were employed by

the terminal with Covid-19 prevention task. This is was a very important goal for the direction room and for the city in order to preserve social stability.

Managing the Covid-19 impact on road transport and logistic companies

The work of the Direction Room is still focused on managing the social and economic impact of the commercial traffic decrease to port activities and port value chain.

Focusing on cargo ships, sailings are down in 2020 already from the beginning of the year, due to the outbreak in China and the following shutdown of production. Gradually the Covid-19 reached the western countries creating lockdowns across the globe from mid-march. Many of the country interested by the lockdown have trade with the port of Livorno. In this scenario, the traffic of the port dropped with economic and social consequences on workers and companies. The decrease of sea transport damaged trade flows and hit severely supply chains. The Covid-19 impact on road transport and logistic companies was very hard, less of 53% in the last four months. According with the road transport association CNA [4] in the road transport sector, 152 companies close the business and 385 workers were dismissed. According to the Shipping agent associations (Spedimar and Asamar) within the logistic companies around 1300 workers obtained the Salary Integration Fund.

In order to manage a potential traffic decrease in October, with potential new worker dismisses, the Direction Room decided to ask to all the stakeholder to take action in order to limit the consequences.

The Municipality of Livorno started to work with the Regional Government in order to responses to the companies requests and faces the main problems that they need to face.

The companies need loans to doing investments in smart working and technological innovation, simplify the access to credit, reduce the fulfillments, accelerate the Salary Integration Fund payment for workers, etc.

This work is still in progress and the Municipality of Livorno put efforts in order to improve social and economic state of companies.

In this framework it is important also to strengthen the port city relation in port competitiveness at international level, by facilitating the realization of the maritime infrastructures, already financed but not concluded yet, relaunch the port logistic value chain, promoting simplifications in all the administrative processes.

Conclusion

The Covid-19 crisis will need to further enhance sustainability and resilience of the maritime transport sector as a whole and for the port cities and their stakeholder, for sustaining jobs, international trade, and global economy, as much as possible.

In the port city of Livorno the social and economic impact of Coronavirus hit seriously port and logistic activities producing questions and opening new uncertain scenarios.

In moments of crisis such as the one we are facing, it becomes essential to create community and join everyone efforts by the pursuit of common good. The port is certainly a “common good” for the city of Livorno. In this framework it is essential to combine the city and port efforts (public and private) in order to raise the level of competitiveness of the port of Livorno, at a time when global operators, in particular ship owners, are looking for even more efficiency in port systems in order to reduce costs and obtain shorter transit times for ships and goods.

To do this, it is necessary to accelerate all operational issues concerning the construction of needed infrastructures, to promote intermodality and digital simplification. Moreover, particular, attention should be paid to promoting the city-port system, and attracting new traffic and services.

Notes

[1] Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

[2] In general a *transit call*, or a *port of call* is a place where passengers disembark temporarily, and then

embark again in order to continue the cruise. Differently, in a *home port* passengers begin and finish their cruise travel.

[3] http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-03/Linee%20Guida%20trasporti%20e%20logistica.pdf

References

Adsp MTS, 2020 *Analisi dell'impatto del Covid-19 nel settore crocieristico a Livorno*.

https://www.portnews.it/wp-content/uploads/2020/07/Analisi-impatto-COVID-sulle-crociere.pdf

Bonciani B.,*The economic contribution of cruise crew to Livorno call: the port-city management implications .PORTUSplus_the online Journal of RETE N. 7, October 2017, Year VII.*

MIT Linee guida Trasporti e logistica. http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-03/Linee%20Guida%20trasporti%20e%20logistica.pdf

Vox UE., *An unintended crisis: COVID-19 restrictions hit sea transportation, 17 May 2020.* https://voxeu.org/article/covid-19-restrictions-hit-sea-transportation

---

Head image: Cruise ships in the Port of Livorno. (Source: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

Ripensare la governance città-porto in tempo di Covid-19: la riposta del Comune di Livorno alla crisi

La pandemia da Covid-19 ha modificato la vita di molte città e il modo dei governi locali di rapportarsi ad esse. L'impatto verificatosi sul tessuto economico e sociale cittadino a seguito all'emergenza sanitaria, a causa del così detto *lockdown,* ha richiesto la definizione di strumenti gestionali e operativi di tipo innovativo, capaci di rispondere in modo adeguato ai problemi e alle richieste di volta in volta rappresentate dai vari *stakeholder.* Nell'ambito delle città portuali le conseguenze economiche e sociali legate all'emergenza sanitaria da Covid-19 si sono fatte sentire, in maniera significativa, in particolare nell'ambito delle attività portuali e di quelle afferenti alla catena logistica integrata, in cui sono impiegati molti cittadini livornesi.

Ciò non deve sorprendere, considerando che circa l'80% del commercio mondiale viene trasportato via mare. In questo contesto appare chiaro come l'attività operativa e logistica realizzata nei porti e nelle aree retro-portuali costituisce generalmente il principale motore di sviluppo economico e sociale delle città di porto.

La città di Livorno, come le altre città portuali italiane non è rimasta immune agli effetti negativi provocati dalla pandemia da Covid-19. Le situazioni di *lockdown* che si sono verificate nei paesi interessati da scambi commerciali con il porto di Livorno, oltre che le restrizioni introdotte dai vari decreti ministeriali sul traffico passeggeri, hanno determinato una decrescita dei traffici portuali, oltre che perdite ingenti di fatturato per le imprese.

Livorno è la principale città portuale della regione Toscana, affacciata sul mar

Tirreno.

Il porto costituisce il principale motore di sviluppo per la città. Le attività economiche che si svolgono al suo interno e quelle afferenti alla catena logistica integrata costituiscono ciò che rimane dell'industria cittadina. Sono molti i lavoratori impiegati nelle imprese della catena logistica integrata, sia quelli impegnati in aziende che operano in ambito strettamente portuale.

Livorno è un porto *multipurpose,* caratterizzato dalla presenza di terminal specializzati in grado di offrire le migliori soluzioni di trasporto a tutte le merci che viaggiano in container, general cargo (cellulosa e legnami, prodotti alimentari), rotabili (camion, autoveicoli nuovi, macchine operatrici etc.) oppure carichi specializzati (project cargo, carichi eccezionali per peso e dimensione). Classificato come porto di primo livello lungo il corridoio tirrenico, la sua posizione geografica lo rende destinazione privilegiata da mare per la distribuzione delle merci sul territorio nazionale.

Essendo altresì il principale porto della Toscana, Livorno costituisce la porta di ingresso dei crocieristi verso le città d'arte e i territori regionali di attrazione turistica.

Il Porto di Livorno. (Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

L'impatto del Covid-19 sulla città e il porto di Livorno si è fatto sentire in modo significativo, come negli altri contesti di città di porto italiani. Mentre il traffico commerciale (container, break bulk e rotabili) ha visto, fin da marzo una decrescita del 30-40%, le operazioni legate al traffico crocieristico si sono fermate a causa delle restrizioni intervenute a livello globale e nazionale sul traffico passeggeri, con effetti economici rilevanti, sia per le attività dei terminal dedicati, sia per quelle afferenti al settore turistico collegato al comparto.

Le conseguenze delle restrizioni intervenute sul traffico passeggeri sulle opportunità occupazionali legate alla stagione turistica si sono fatte sentire in modo rilevante nella città di Livorno. La catena di valore legata alla presenza delle crociere, non riguarda solo i servizi a sostegno delle navi e degli equipaggi, ma anche tutta l'ampia sfera del turismo dedicato a questo segmento, dal trasporto, alle escursioni,

fino ad arrivare a tutti i servizi connessi.

Il porto di Livorno è infatti uno dei principali porti di transito [1] nel Mediterraneo per le navi da crociera, dove sia i turisti, sia gli equipaggi sono visitatori giornalieri.

Come porto di transito, le attività turistiche legate al crocierismo riguardano principalmente lo *shopping* in città o in altre destinazioni turistiche, i tour guidati e le escursioni. L'importanza del porto di Livorno per il turismo proveniente da navi da crociera è dovuta principalmente alla vicinanza dello scalo alle più note destinazioni turistiche regionali, come Pisa, Firenze e Lucca, raggiungibili in tempi brevi un bus o treno. Negli ultimi anni, il numero dei turisti sbarcati da navi da crociera a Livorno è aumentato notevolmente, tanto che nel 2019 la città-porto ha contato oltre 800mila passeggeri. Il 2020 doveva essere un anno di ulteriore crescita, mentre a causa dell'emergenza sanitaria, già nel primo semestre del 2020 si è registrata una contrazione del 93,6%, sia nel numero dei crocieristi, sia nel numero degli scali delle navi. Nello stesso periodo, il calo dei traghetti è stato pari al 68,2%.

Questi numeri mettono in rilievo in modo chiaro l'impatto della crisi del settore crociere e passeggeri sulla città di Livorno. La mancata presenza di turisti ha generato un calo di fatturato in tutte le attività commerciali che beneficiano della presenza dei turisti, ma anche nel terminal e nella catena di valore legata al comparto.

In un recente studio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale [2] ha stimato che la crisi del settore crociere potrà avere un forte impatto sull'economia del territorio, con perdite che oscillano fra i 53 e 64 milioni di euro nel 2020.

Al momento la situazione di eventuale ripresa del settore è molto incerta ed è difficile fare previsioni da qui alla fine dell'anno.

Un modello di governance aperta per gestire la crisi: "La cabina di regia città-porto" coordinata dal Comune di Livorno

Dal mese di marzo 2020, che ha segnato l'inizio della crisi economica cittadina generata dal Covid-19, il Sindaco di Livorno Luca Salvetti e l'Assessora al Porto Barbara Bonciani hanno deciso di intervenire attivamente e in modo proattivo nella gestione delle problematiche generate dalla pandemia in ambito portuale. La

creazione della Cabina di regia città-porto, come strumento di supporto agli operatori portuali, ai lavoratori e alle imprese del comparto logistico risponde a tale volontà. La Cabina di regia città-porto costituisce uno strumento di *governance* allargata e integrata coordinato dal Sindaco e dall'Assessora che vede la presenza delle istituzioni portuali (Autorità di sistema e Capitaneria di porto), oltre che delle associazioni di categoria del comparto marittimo e delle organizzazioni sindacali. Lo scopo di questo consesso è quello di monitorare in modo congiunto gli effetti generati dal Covid-19 sulle attività portuali e sulla catena logistica integrata, e definire modalità di gestione congiunte della crisi finalizzate alla soluzione dei principali problemi da questa generati.

Principale scopo della Cabina di regia è quello di supportare le imprese portuali e logistiche, così come i lavoratori, durante e dopo la crisi, accompagnandoli negli scenari incerti che si vengono di volta in volta a generare. L'idea è quella di affrontare la crisi con senso di comunità, elaborando risposte innovative e congiunte alle varie problematiche da questa generate. La Cabina di regia è prima di tutto uno strumento di ascolto delle esigenze provenienti dal mondo degli operatori economici e dei lavoratori, oltre che di elaborazione di politiche congiunte volte a coadiuvare gli *stakeholder* nella gestione delle problematiche che di giorno in giorno si trovano a fronteggiare, in uno scenario incerto in corso di definizione.

Il Sindaco del Comune di Livorno, Luca Salvetti, e l'Assessore al porto e all'integrazione porto-città, Barbara Bonciani.

Per la città di Livorno, il porto è il principale motore di sviluppo. Appare chiaro che in un momento di crisi come quello che ci troviamo ad affrontare, che presenta elementi di complessità e novità rispetto al passato, risulti necessario rafforzare il legame fra porto e città, e generare un forte senso di comunità che permetta di affrontare in modo congiunto sfide economiche e sociali di grande importanza per il futuro della città di porto.

Tutti gli *stakeholder* seduti al tavolo sono coinvolti nel processo in modo attivo, chiamati a studiare e definire iniziative congiunte in un'ottica di tipo *problem solving*.

La crisi affligge non solo il porto, ma anche la città e la catena di valore legata alle attività portuali. In questo quadro, ciò che preoccupa di più dal punto di vista della

città è la tenuta sociale della comunità locale a fronte della crisi economica, tenuto conto del fatto che gran parte dei cittadini livornesi lavora in imprese e attività connesse con il porto.

Il fermo del traffico passeggeri a Livorno

La Cabina di regia città-porto si riunisce la prima volta ad aprile con aggiornamenti bisettimanali.

Il primo argomento affrontato dal tavolo operativo è la gestione congiunta del fermo del traffico passeggeri (crociere e traghetti) dovuto alle restrizioni nazionali in materia di Covid-19 che a Livorno, come in altre realtà portuali ha generato perdite di fatturato significative, sia al terminal dedicato, sia alla catena di valore connessa con il comparto.

Al fine di supportare il terminal e gestire in modo immediato l'impatto economico generato dalla pandemia sul settore crociere, la Cabina di regia città-porto ha chiesto all'Autorità di sistema portuale di attivarsi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per promuovere l'estensione dell'art.92 del Decreto Cura Italia al terminal passeggeri (concessionario ex. Art. 36 del Codice della Navigazione). Il Decreto, nella prima versione non emendata, non prevedeva infatti la fattispecie dell'ex Art. 36 del Codice della Navigazione fra i beneficiari dell'intervento statale destinato alla riduzione o azzeramento del canone concessorio per i mesi di mancata attività).

Dal punto di vista della tenuta sociale del personale impiegato nel terminal, a tutti i lavoratori è stata garantita la cassa integrazione. I lavoratori più penalizzati sono stati i c.d "stagionali", impiegati con contratti nel periodo estivo nell'ambito dei servizi di accoglienza turistica legati alla presenza dei turisti.

Terminal crociere nel Porto di Livorno. (Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

*L*a Cabina di regia città-porto ha dedicato attenzione a questi lavoratori, circa una quarantina, rimasti senza contratto per la stagione in corso.

La soluzione è arrivata quando, nel maggio 2020 il Governo nazionale ha deciso di riaprire il traffico passeggeri legato ai traghetti a partire dal primo di giugno.

Il porto di Livorno è interessato da un consistente traffico traghetti verso le isole (Sardegna, Sicilia Corsica e Capraia). Durante la stagione estiva i servizi di linea per le isole hanno molte prenotazioni e i collegamenti sono frequenti.

Nel mese di giugno, tenendo conto delle prescrizioni inserite nelle Linee guida del Governo per la ripresa dei traffici passeggeri in sicurezza [3], la Cabina di regia città-porto avanza l'idea di utilizzare i lavoratori "stagionali" – normalmente dedicati all'accoglienza dei crocieristi – nelle operazioni di prevenzione del rischio da contagio Covid-19 nell'ambito del traffico passeggeri legato ai traghetti. Le Linee guida elaborate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevedono infatti una serie di misure per la prevenzione del rischio da contagio (rilevazione temperatura, distanziamento sociale, contingentamento passeggeri) che necessitano di un maggior utilizzo di personale dedicato.

Il Comune di Livorno apre a tal fine un percorso intersettoriale insieme all'Autorità di sistema portuale per verificare l'opportunità di utilizzare i lavoratori rimasti fuori dal settore crocieristico in queste mansioni legate al terminal passeggeri.

Dopo circa tre mesi di lavoro congiunto da parte delle istituzioni e del terminal, i quaranta lavoratori sono stati assunti per i mesi estivi. L' obiettivo raggiunto è di grande importanza per la tenuta sociale della città.

Gestire l'impatto del Covid-19 sulla catena logistica integrata legata al porto di Livorno

Il lavoro della Cabina di regia città-porto si è focalizzato sulla gestione degli effetti economici e sociali generati dalla crisi sui traffici portuali, non solo passeggeri ma anche commerciali, e agli effetti generati sulle imprese e sui lavoratori.

È noto come la crisi abbia colpito, nelle progressive fasi di lockdown, tutti i paesi a livello mondiale, iniziando dalla Cina con la chiusura delle attività industriali e proseguendo poi verso altri paesi. In poco tempo il Covid-19 ha raggiunto anche i paesi della sfera occidentale, tra i quali paesi che vantano scambi commerciali con il porto di Livorno. Gli effetti di questo processo sugli operatori portuali e sulle aziende della catena logistica integrata (raccomandatari marittimi, spedizionieri e trasporto) non hanno tardato a farsi sentire. Le aziende hanno dovuto fare ricorso a strumenti di smart working e ad ammortizzatori sociali, poiché la crisi del

manifatturiero, con il lockdown e le gravi difficoltà incontrate via via dai più importanti Paesi esteri, storici partner commerciali per l'Italia. La crisi ha generato come effetto la riduzione dei traffici portuali e dell'export di alcuni prodotti a questi destinati. Le imprese della logistica legata al porto hanno perso circa il 53% di fatturato negli ultimi quattro mesi. Uno dei settori più colpiti è quello dell'autotrasporto. I dati forniti da CNA Autotrasporto segnalano la chiusura di 152 imprese e di 385 lavoratori licenziati.

Le associazioni di settore (Asamar e Spedimar) registrano un calo dei traffici medio nei mesi di maggio e giugno di circa il – 40% mentre i risultati medi di Luglio, presentano punte anche più alte di tale media stimata – e peraltro non dissimile dalla situazione che affligge il settore – al punto che, a livello nazionale, si teme una ricaduta in autunno, che potrà mettere a rischio la tenuta del comparto logistico con una paventata perdita di posti di lavoro sino a 300.000 unità.

A Livorno, le imprese impegnate nella logistica legata al porto, nel loro complesso, rappresentano circa 3.000 occupati, tra imprese di spedizioni, agenzie marittime, operatori doganali, operatori logistici, ai quali si aggiungono i lavoratori del comparto autotrasporto.

A fronte di questo scenario, il Comune di Livorno, nell'ambito del lavoro portato avanti nella Cabina di regia città-porto ha avviato una consultazione con il governo regionale al fine di definire misure congiunte, volte a limitare gli effetti della crisi sulle aziende del comparto logistico.

Fra le richieste avanzate dalle aziende si rileva la necessità di ottenere finanziamenti a fondo perduto per investimenti, anche nel campo dello smart working e dell'innovazione tecnologica; la proroga di scadenze fiscali, la riduzione degli adempimenti burocratici e la possibilità di gestire le procedure in via telematica; l'accesso al credito con semplificazione delle richieste al sistema bancario, oltre che l'aiuto ad ottenere lo sblocco del pagamento degli ammortizzatori sociali.

Il lavoro di ascolto, di monitoraggio e di gestione della Cabina di regia città-porto è tutt'ora in corso, e i problemi da affrontare rimangono ancora molti. In questo quadro appare chiaro come risulti necessario rafforzare una strategia congiunta città-porto, ampliata al livello regionale, affinché si coordino azioni congiunte e

integrate di gestione degli effetti della crisi a supporto delle imprese e dei lavoratori del territorio.

Conclusioni

La crisi da Covid-19 presenta elementi di novità e complessità che richiedono approcci governativi innovativi. I problemi economici e sociali che di giorno in giorno si pongono di fronte alle governance locali sono tutt'altro che di semplice soluzione.

Nell'ambito delle città di porto, come nel caso di Livorno, la crisi colpisce le aziende portuali e della catena logistica integrata producendo effetti negativi sulla tenuta economica delle aziende e su quella sociale della città.

In momenti di crisi come quello che ci troviamo ad affrontare diviene essenziale fare comunità e unire gli sforzi di tutti per il raggiungimento del bene comune.

Il porto è indubbiamente bene comune della città di Livorno. Per questo risulta fondamentale unire gli sforzi di città, istituzioni portuali e privati al fine di elevare il livello di competitività del porto di Livorno, in un momento in cui gli operatori globali, in particolare gli armatori cercano ancora più efficienza nei sistemi portuali al fine di ridurre i costi e ottenere minori tempi di transito delle navi e della merce. Per far questo risulta necessario accelerare tutte le questioni operative riguardanti la realizzazione delle infrastrutture già finanziate e ancora non realizzate, promuovere intermodalità e semplificazione digitale. In particolare l'attenzione dovrà essere porta sulla promozione della città e del porto, e sull'attrazione di nuovi traffici e servizi.

Note

[1] Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

[2] In generale, un *transit call* o un *port of call* è un luogo in cui i passeggeri sbarcano temporaneamente e poi si imbarcano di nuovo per continuare la crociera. Diversamente, in un *home port* i passeggeri iniziano e finiscono il loro viaggio in crociera.

[3] http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-03/Linee%20Guida%

20trasporti%20e%20logistica.pdf

Riferimenti

Adsp MTS, 2020 *Analisi dell'impatto del Covid-19 nel settore crocieristico a Livorno*.

Bonciani B.,*The economic contribution of cruise crew to Livorno call: the port-city management implications .PORTUSplus_the online Journal of RETE N. 7, October 2017, Year VII.*

MIT Linee guida Trasporti e logistica. http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-03/Linee%20Guida%20trasporti%20e%20logistica.pdf

Vox UE., *An unintended crisis: COVID-19 restrictions hit sea transportation, 17 May 2020.* https://voxeu.org/article/covid-19-restrictions-hit-sea-transportation

---

Head image: Il Porto di Livorno. (Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).