

CONTAINER » LA RIPRESA DOPO LA TEMPESTA

Il porto ha fatto boom trainato dalla maxi-Darsena

Traffici in crescita del 32% aspettando i lavori per la nuova infrastruttura

di **Mauro Zucchelli**

LIVORNO

Il nostro porto è andato a un passo dall'abisso. Qualcosa di più di un rischio ipotetico, era già schedulata la sparizione di larga parte dei flussi di traffico marittimo con la costa atlantica americana che sono stati la nostra storia ultrasecolare: l'alleanza-monstre P3 fra le tre principali flotte mondiali aveva tagliato fuori Livorno.

Ma nel giro di poco più di un anno è cambiato tutto. E ora, come conferma il "Sole 24 Ore", Livorno è «diventata una delle partenze più gettonate per le merci con destinazione Stati Uniti». Con un boom nei traffici dei container: con un più 32% nei primi tre mesi di quest'anno rispetto a dodici prima.

Cos'è accaduto? Prima ci ha messo lo zampino il signor Gao

Hucheng, curriculum da sociologo con studi di letteratura all'Università dello Zaire: in qualità di ministro del commercio del governo cinese ha impallinato il patto fra i giganti (P3). Poi il governatore Enrico Rossi ha dato battaglia a Bruxelles per ottenere il via libera all'appalto che collegherà direttamente la Darsena Toscana alla ferrovia tirrenica e, in autunno, ha messo sul tavolo la potenza finanziaria della Regione Toscana per far uscire dal libro dei sogni la maxi-Darsena Europa.

Questi segnali hanno fatto capire ai grandi operatori internazionali che Livorno non aveva più l'elettroencefalogramma piatto: uno scalo che sembrava neanche immaginare di reagire alla prospettiva di ritrovarsi nel giro di 4-5 anni troppo piccolo, e dunque inaccessibile, per la portacontainer media in navigazione nel Mediterraneo.

Miracolo, è arrivato un susulto ma anche una strategia più aggressiva dei nostri operatori che invece di sfilarsi l'un l'altro i clienti (a tutto vantaggio dei profitti degli armatori) sono finalmente andati a giro per conquistare clienti. Ecco che gli arabi di Uasc hanno messo radici qui per la prima volta, ecco che la compagnia israeliana Zim è tornata a settembre a far tappa a Livorno (a distanza di tre anni dalla clamorosa fuga dell'allora cliente numero uno del nostro scalo), ecco che la Msc ha investito nel terminal Lorenzini e Grimaldi ha fatto lo stesso in Sintermar, ecco che due big come Piero Neri e Luigi Negri (Tdt) hanno strutturato un'alleanza allarga-

ta alla Compagnia portuale, e l'elenco potrebbe continuare...

A fare da "locomotiva" è la prospettiva di qualcosa che per ora è solo sulla carta: il progetto della maxi-Darsena Europa, che espandendo il porto di fatto non si limiterà a dotare Livorno di un nuovo polo container ma, spostandosi dalla sponda ovest della Darsena Toscana, lascerà grandi spazi per tutta una gamma di altre tipologie di traffico.

È vero che l'exploit del 32% in più si deve in parte al fatto che il raffronto è con il periodo di magra che ha contrassegnato lo scorso anno fino a settembre. Ma non è solo un capriccio statistico o semplicemente l'effetto dell'andamento double face di un 2014 che fino a fine estate è stato terribile per i dati sui traffici e splendido nell'ultimo trimestre: rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, l'incremento è stato del 30,4% a gennaio e grossomodo sulla stessa lunghezza a febbraio (29,6%). Con una ulteriore accelerazione a marzo (più

35,6%). È abbastanza equilibrata la ripartizione della crescita fra import e export: ma l'impennata è più marcata per gli sbarchi (sfiorando il 34% contro il 30,1% degli imbarchi), segno che l'incremento è dato più dalle merci in arrivo. Non solo: il dato è gonfiato un po' anche dai trasbordi, cioè dai container che vengono sbarcati per essere poi reimbarcati su un'altra nave anziché uscire dal porto. A Livorno quest'aspetto vale il 6-8% della movimentazione container, adesso si vola oltre il 10%: dipende anche dal fatto che Zim ha fatto di Livorno un polo di smistamento nella propria geografia dei flussi di traffico.

E adesso? Non ci sono statistiche sulla primavera ma, stando alle indiscrezioni raccolte nei terminal, anche da aprile a giugno l'andamento è stato assai positivo. Basta guardare quel che è avvenuto in casa Tdt, il principale terminal container: nella prima metà del 2013 si erano contati 136.944 movimenti, nel 2014 erano scesi a 128.797 e adesso vola a 184mila. Con un boom del 42,9%. E senza ancora esser riusciti a riaprire davvero un canale di traffico con l'Estremo Oriente).



ANNO CONTENITORI Media mensile (teu)

2005	54.875
2006	54.799
2007	62.129
2008	64.905
2009	49.337
2010	52.374
2011	53.149
2012	45.753
2013	46.598
2014	48.122
2015*	57.441

Nota: per il 2015
si tratta dell'andamento
dei primi tre mesi



» Positive anche
le avvisaglie
per la primavera:
nei primi sei mesi
dell'anno
al terminal Tdt
la movimentazione
è aumentata del 43%

PORTO DI LIVORNO: movimento contenitori

