PORTO » LA ROAD MAP A CACCIA DI SVILUPPO

La maxi-Darsena vola a Bruxelles Autunno caldo per il progetto-clou

In tandem la presentazione nell'euro-capitale e il varo del piano Delrio sulla nuova portualità Non più solo container ma un'idea di espansione che crea spazi anche per le "autostrade del mare"

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Settembre porterà una doppia novità sul fronte del porto.

L'una è il decollo internazionale dell'operazione maxi-Darsena: con la presentazione del progetto livornese della Piattaforma Europa sulla scena di Bruxelles martedì 15, con tanto di benedizione bipartisan dei vicepresidenti italiani dell'Europarlamento (il piddino David Sassoli e il forzista Antonio Tajani).

L'altra è il varo del nuovo identikit della nuova portualità: per passare indenne dal fuoco incrociato anche dei mille interessi di bottega, è stato infilato nella "pancia" della riforma Madia della pubblica amministrazione così da poter: 1) diminuire il numero delle Autorità Portuali, quasi dimezzandole fino al massimo a quattordici; 2) riprofilare i poteri assegnati alle singole istituzioni portuali in sede locale; 3) rompere il meccanismo di rappresentanza degli interessi nel comitato portuale e dare più potere al presidente; 4) centralizzare a Roma il potere di scegliere su quali infrastrutture puntare per coordinare (e soprattutto concentare) gli investimenti.

Questo doppio scenario s'incrocia con un'altra (doppia) scadenza appena un po' più in là: fra metà e fine novembre arrivano al termine gli incarichi (rinnovabili) sia di Giuliano Gallanti come commissario sia di Massimo Provinciali come segretario generale.

LA BUSSOLA DEL PIANO

Benché valga come bussola anziché come legge, il nuovo "Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica" (in sigla shocking: Psnpl) è nero su bianco da inizio luglio e, da 10 giorni, ha anche l'ok in consiglio dei ministri. È un elemento da tener sotto gli occhi perché – al di là del mistero sulle 17 righe cancellate in extremis per evitare risse sugli accorpamenti delle Autorità Portuali – il piano del ministro Graziano Delrio alza il velo sul fatto si sono moltiplicati troppi mega-progetti infrastrutturali portuali. Con una spinta tutta "offertista": si aumenta l'offerta di dotazione infrastrutturale come chiave per uscire dalla crisi.

Ma senza una regia è finito che la somma dei vari progetti immagina un'offerta doppia degli standard attuali: anche guardando solo ai piani operativi delle varie Autorità Portuali, così come fa il ministero nel proprio documento di pianificazione, si arriva ad aver in campo da qui al 2017 progetti per più di sei miliardi di euro.

E allora, rischia di restare al palo anche il progetto livornese della Darsena Europa? C'è il pericolo che la selezione degli investimenti finisca per far piombare la forbice proprio su Livorno?

L'interrogativo è tutt'altro che secondario: anche perché, come confermano fonti romane, sembra perdere di centralità lo scontro su chi resta in piedi come Authority autonoma (salvo colpi di coda, l'unica incognita resterebbe il destino di Ancona e Ravenna) mentre, al contrario, ora spinte e controspinte si agitano sul ring per conquistare il sì nella selezione dei mega-progetti.

È qui che il progetto della maxi-Darsena sembra avere parecchie frecce in più al proprio arco, rispetto ad altri.

LA FIRMA DI RENZI

Ad esempio, dal punto di vista politico: l'accordo per Livorno mette al centro la Darsena Europa e, al tavolo del governatore Enrico Rossi, l'ha firmato di persona il premier Matteo Renzi. E a maggio, mica cent'anni fa.

Ad esempio, dal punto di vista degli importi: un quarto dei sei miliardi di mega-progetti ai raggi x nel dossier ministeriale è concentrato a Civitavecchia (e se la maxi-Darsena ha un costo altissimo, nel porto laziale la cifra in ballo è appena meno che doppia.

Ad esempio, sulla provenienza delle fonti di finanziamento: dei 450 milioni di parte pubblica non più di 50 è delle casse statali, il resto (400 milioni) arriva dall'Authority, metà con propria capacità di investimento e l'altra metà contando sulla Regione che ha messo in bilancio le rate per vent'anni.

SOLDI PUBBLICI E PRIVATI

Ad esempio dal punto di vista degli equilibri fra soldi pubblici e quattrini privati: il piano di Delrio se la prende con l'uso italico di far gravare il peso degli investimenti quasi solo sulle spalle della parte pubblica mentre, nel caso livornese della Darsena Europa, ai 450 milioni della parte pubblica si devono aggiungere i 350 milioni degli investitori privati. Al contrario, nelle oltre 200 pagine del piano del ministero si punta il dito contro un trucco standard nei piani finanziari: importi bassi nei primi due anni, poi maxi-rata finale nel terzo anno come se si comprasse un bel coupé da 300 cavalli (e quasi sempre con la parte pubblica che paga)...

PIU' SPAZIO PER TUTTI

C'è però un ulteriore tassello del puzzle, che potrebbe essere quello decisivo. Quel che è in gioco a Livorno è l'espansione a mare del porto nel suo complesso, non la semplice realizzazione di un nuovo maxi-terminal contenitori. È un aspetto sul quale hanno già messo l'accento sia Nereo Marcucci, livornese, uomo forte dell'alleanza fra Neri-Negri e portuali (ma anche leader nazionale di Confetra, che raggruppa oltre 30mila imprese di logistica) sia la Confindustria livornese ma anche la premiata ditta Gallanti & Provinciali negli ultimi comitati portuali.

L'idea è semplice. Livorno sta sì costruendo un polo container da 2,5 milioni di teu: non è una capacità aggiuntiva bensì per quasi la metà è lo spostamento della potenzialità esiste al terminal Tdt in Darsena Toscana (presto non più per i fondali insufficienti). Ma proprio questo trasloco libererà sulla sponda ovest 1.400 metri lineari di banchina e spazi utili di piazzale per almeno la metà dei 412mila metri quadri dell'attuale terminal Tdt. Da trasformare in nuove aree per traffici nuovi come i project cargo (vedi General Electric), le "autostrade del mare" (che resta il traffico numero uno o cos'altro possa saltar fuori in un porto sempre a caccia di spazi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Livorno
PORTO » LA ROAD MAP A CACCIA DI SVILUPPO
La maxi-Darsena vola a Bruxelles
Autunno caldo per il progetto-clou

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IDENTIKIT IN CIFRE

+39,6%
la crescita del traffico contenitori nel corso dei primi sei mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2014

15,8 mln
il tonnellaggio complessivo delle merci imbarcate e sbarcate dalle banchine del nostro porto, secondo i dati dell'Autorità portuale

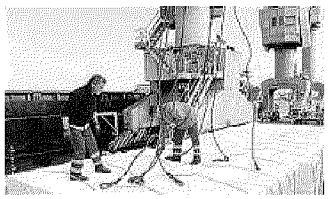
168.959
i camion o trailer movimentati in imbarco o sbarco nel porto di Livorno riguardo ai traffici ro/ro

3.100
le navi arrivate dall'inizio di gennaio alla fine di giugno nel nostro porto: sono 60 in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno

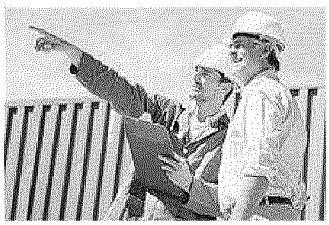
+21%
l'imcremento della movimentazione di carta e prodotti forestali: si tratta di 840mila tonnellate in sei mesi

Operai all'interno di una maxi-gru per container in porto

AUTOSTRADE DEL MARE
È il principale traffico per Livorno (che ne è il primo porto in Italia): ha grande fame di spazi, si sogna un maxi-terminal unificato



CELLULOSA
Deve lasciare l'Alto Fondale eppure anche i prodotti forestali soffrono di crescita: per ora andranno al Molo Italia



PROJECT CARGO
General Electric punta anche su Livorno per i suoi grandi impianti: è un settore ad alta specializzazione (e valore aggiunto)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.