

Livorno piattaforma d'Europa Una sirena per i giganti del mare

Intervento da 800 milioni di euro, la nuova darsena nascerà al largo

■ LIVORNO

E' STATO per anni il primo porto del Mediterraneo per i container, gli «scatoloni» che trasportano il 90% delle merci sul mare. Avevano cominciato gli Usa per rifornire la base logistica di Camp Darby, una delle più grandi del sud Europa. Ma onore al merito: la potenzialità dei container fu compresa dal console della Compagnia portuali Italo Piccini, che ci si buttò a pesce. Quando ancora in altri scali italiani si sbarcava e imbarcava con i pallets e le reti «alla giapponese», Livorno aveva le prime gru adattate ai container. E dallo sbocco in porto del canale dei Navicelli nacque la Darsena Toscana con il suo terminal container, tra i più moderni del Tirreno e i suoi record. Anche di investimenti, perché il progresso non conosce fermate e ai portuali si allearono prima il grande gruppo internazionale Contship, poi più di recente il Gip di Luigi Negri agente di molte compagnie del Middle e Far East.

Il progresso ha decretato il successo della Darsena Toscana, il progresso la sta uccidendo. Il tallone d'Achille è lo stretto canale di accesso, agibile a navi di non oltre 6/7 mila teu, quando oggi tutte le più importanti flotte ne costruiscono da 18/20 mila teu. In pochi anni Genova e La Spezia, che hanno più fondali, hanno surclassato Livorno, malgrado i dragaggi, il rinnovo delle gru e un collegamento ferroviario diretto in corso d'opera, che consentirà al treno di andare a caricare i contenitori in banchina. Per Massimo Provinciali, segretario dell'Authority e responsabile della pianificazione,



LIVORNO Il presidente dell'Authority Giuliano Gallanti

è una carta vincente. «Saremo il primo porto in Italia- ripete da tempo- a offrire quello che viene chiesto dall'Europa nelle reti trasportistiche TEN-T».

LA RESA dunque non c'è. Da anni circola un progetto, quello della Piattaforma Europa, che ipotizza di rovesciare verso il mare i piazzali della Darsena Toscana, andando a cercare al largo fondali e spazi negati a terra. Progetto quasi fantasioso, finché non è stato sposato in pieno dalla Regione Toscana che con il presidente Enrico Rossi ha stretto un patto d'acciaio con il presidente dell'Authority portuale Giuliano Gallanti - oggi confermato commissario - e ha stanziato 200 milioni di euro. Altri 150 milioni sono preventiva-

ti dall'Authority con mutui; e 50 milioni sono stati promessi dal governo nel quadro di un accordo programma per il rilancio della costa. Di colpo il sogno è diventato un piano. Con l'advisor londinese Ocean Shipping Consultants è nato un progetto, è stato presentato a Londra e a Bruxelles, si sono fatti i conti: 800 milioni il costo, per realizzare sulle vasche di colmata già costruite dai dragaggi una serie di piazzali con tre volte gli spazi attuali; e specialmente, fondali a 16 metri con fondamenta delle banchine a 20 metri per eventuali successivi approfondimenti, binari collegati direttamente in rete, gru capaci di operare sulle navi fino a 18/20 mila teu.

IL PROGETTO di massima è pronto, i tempi di realizzazione sono previsti in 5 anni, il costo è intorno a 800 milioni, il doppio di quanto stanziato. E per questo sta per partire una gara internazionale (entro metà dicembre) per trovare un grande terminalista mondiale che investendo gli altri 400 milioni si garantisca la gestione della piattaforma Europa per almeno 50 anni, se non di più. L'interesse c'è, a partire dal secondo gruppo armatoriale al mondo, la Msc che è entrata in Darsena Toscana come socio del terminal Lorenzini, e dei grandi operatori italiani associati Neri & Negri, decisi a non farsi tagliare fuori. Sono prevedibili alleanze, merger internazionali, per un project financing che potrà fare della piattaforma Europa uno dei più grandi terminal specializzati italiani. O la più grande delusione del secolo, se Livorno non ce la farà.

Antonio Fulvi



Potranno sbarcare navi da 18mila teu, grazie al treno in banchina saremo il primo porto d'Italia

