

PORTO » AUTOSTRADE DEL MARE

Gallanti ora sogna anche l'altra metà della maxi-Darsena

L'espansione a mare non solo per il nuovo polo container
L'Authority guarda anche ai traffici di camion via nave

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Sotto il segno dei container la Darsena Europa si materializza – almeno nelle carte – a Bruxelles come maxi-bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. A pochi giorni dal miglior risultato di sempre messo a segno da Tdt, il principale terminal contenitori del porto e uno dei primi 25 del Mediterraneo: 372.500 movimenti nell'arco dei dodici mesi del 2015, l'equivalente di 550mila teu.

Ma, per quanto possa sembrar paradossale, la costruzione di un nuovo polo contenitori serve anche a risolvere i guai delle "autostrade del mare" che non hanno più spazi. La riprova? È difficile credere che, avendo a disposizione un nuovo mega-polo container con fondali quantomeno a meno 16 metri e facilità di accesso senza troppe spese di servizi tecnico-nautici, possano resistere altri terminal contenitori dentro il porto. Risultato: si sgombrerebbe la Darsena Toscana, 1.400 metri di banchina sulla sponda ovest e

almeno la metà su quella di-rimpettaia.

Nelle ultime ore però è emerso anche qualcos'altro. Risulta che a Palazzo Rosciano il commissario Giuliano Gallanti abbia chiamato i suoi più stretti collaboratori per verificare un'idea che evidentemente gli ronza in testa: l'attuale progetto maxi-Darsena è in realtà solo la metà della pianificazione iniziale che comprendeva anche un enorme terminal per i traffici ro-ro (camion e rimorchi spediti via mare) su un'altra espansione a mare accanto a quella per i container.

Questa seconda metà era stata accantonata per abbassare il prezzo e rendere meno faraonica (e meno fantascientifica) l'espansione a mare. Quantomeno rimandata a quando sarà ultimato l'attuale progetto maxi-Darsena da 800 milioni di euro.

Invece no: dai segnali che gli sono arrivati dagli operatori è evidente che Gallanti ha intercettato interesse per una crescita forte dei traffici di camion via mare da e per Livorno. Non è un progetto di fattibilità ma un abbozzo: il terminal Europa per i ro-ro – è questo il filo dell'argomentazione – costerebbe assai meno di quanto costerà il nuovo terminal contenitori. Per almeno due motivi: 1) le dighe foranee saranno già pronte e disponibili; 2) un terminal ro-ro richiede una portanza e una capacità geotecnica meno importante.

Sia chiaro, siamo nel futuribile avanzato: e saltano fuori guardando all'orizzonte di medio-lungo periodo mentre qui come negli altri porti italiani si va avanti di sei mesi in sei mesi a suon di incarichi commissariali (Gallanti) o di proroghe (Provinciali).

È probabile che a indicare scenari di sviluppo per i ro-ro a Livorno sia il tourbillon di contatti che Gallanti ha avuto in queste settimane in cui sulle nostre banchine ha imperversato la "guerra dei ro-ro": prima il "niet" al Lucarelli Terminal che chiedeva l'occupazione temporanea di parte del Molo Italia per poter lavorare la terza nave di Tirrenia. La compagnia di Vincenzo Onorato l'ha messa per rispondere all'attacco di Grimaldi che, sulla rotta per la Sardegna, fa partire ogni giorno, salvo la domenica, lo Zeus Palace dall'area Seatrag. La banchina sarà presto girata nelle mani di Sintermar ma a lavorare lì resteranno gli addetti di Seatrag (e di Uniport): è l'esito del durissimo match che per mesi ha riguardato quest'angolo di Darsena Toscana.

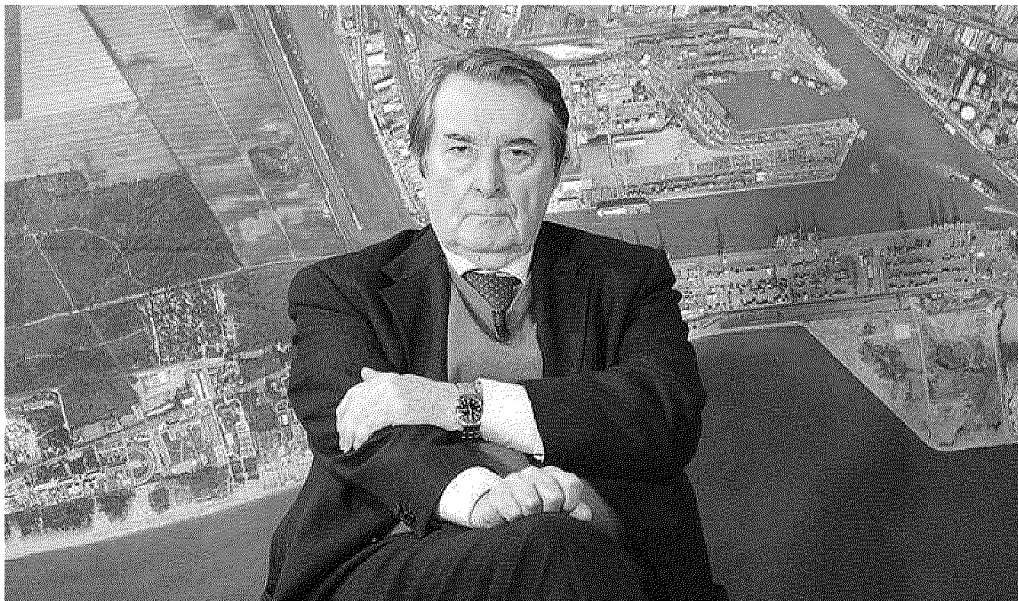
L'ultimo cerino acceso riguarda il caso di Cotunav, la compagnia tunisina il cui traffico è passato dalla Ltm di Renzo Conti a Giorgio Neri. È l'ennesima grana destinato a finire sotto i riflettori della commissione consultiva: dopo aver dato l'altolà a Lucarelli, farà il bis anche con l'arrivo

di questo collegamento Cotunav sul molo Italia?

Sta di fatto che quest'ultimo passaggio di mano fa saltar fuori un quinto operatore fra i ro-ro. Ma Gallanti e il suo Prg non puntavano a una sorta di terminal ro-ro unificato? Ora Gallanti lo conferma, però in nome del realismo si limita a immaginare forme di coordinamento mediante "reti di impresa" e ribadisce sì l'idea della zonizzazione che indichi un'area precisa per le "autostrade del mare" ma, siccome c'è un surplus di domanda da soddisfare, anche aggiungendo altri accosti in altre zone del porto. «Quel che è importante – avverte – è che le imprese si muovano in forma perlomeno coordinata, altrimenti è una babele».

E dalla babele, come si esce? Con una visione che non guardi al porto un pezzetto per volta: ecco perché la maxi-Darsena non è un mega-terminal contenitori in più (senza il quale Livorno esce dalle rotte delle navi portacontainer) ma un complessivo riassetto che interesserà anche le "autostrade del mare".





Giuliano Gallanti, commissario dell'Authority, davanti a una veduta aerea del porto (Marzi Pentafoto)