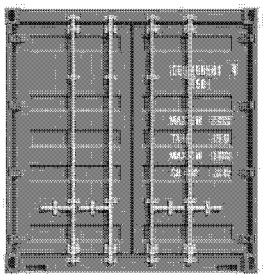
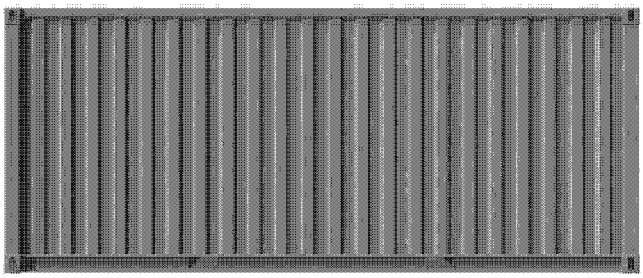
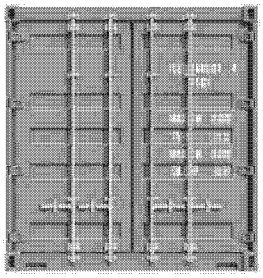
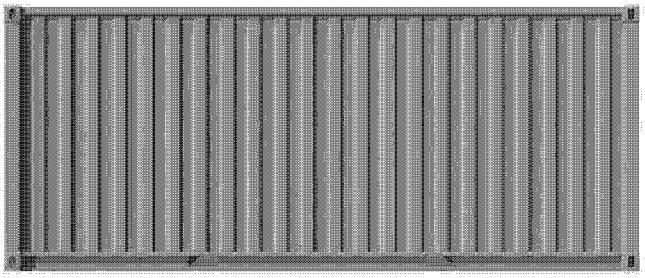
Porto d'Europa

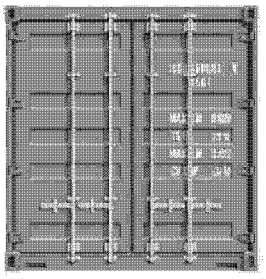
Così la Toscana può prendere il largo

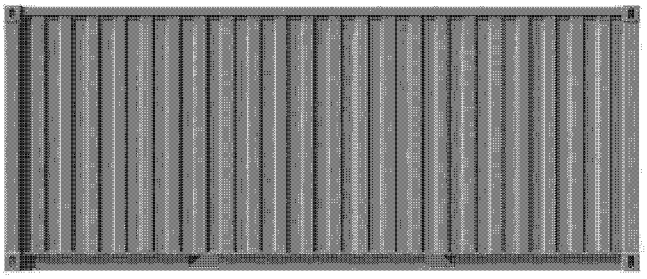


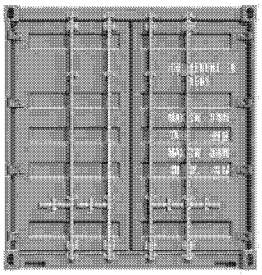


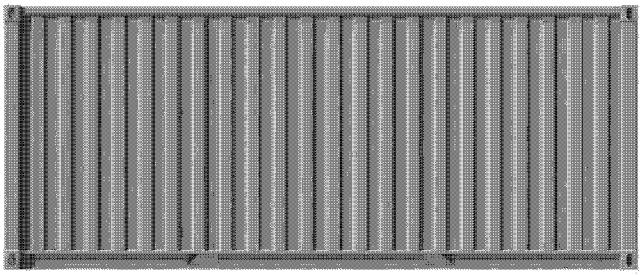


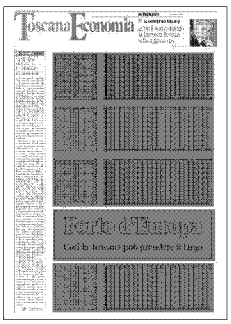




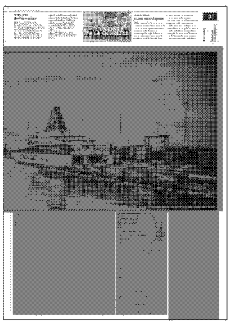


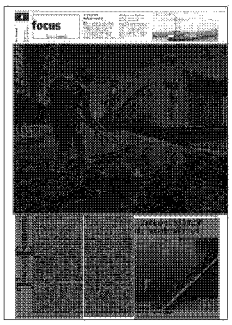


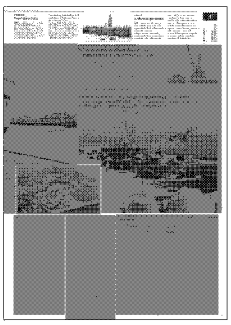



Toscana Economia
Porto d'Europa
Così la Toscana può prendere il largo

focus
Livorno 2030
La nuova Rotterdam
del Mediterraneo




focus



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL NOSTRO VIAGGIO NEL FUTURO

Livorno 2030 la nuova Rotterdam del Mediterraneo

Navi gigantesche, magazzini di Amazon e lo scalo 2 a Piombino Ecco cosa accadrà se verranno realizzati i progetti in campo

Mauro Zucchelli, vicecaposervizio della cronaca di Livorno del Tirreno e giornalista esperto di portualità e logistica, ha immaginato di addormentarsi e di risvegliarsi il 20 settembre 2030. Cosa è diventato nel frattempo il porto di Livorno? E Piombino davvero è riuscita a sfruttare la profondità dei fondali e a diventare un porto commerciale di tutto rispetto? La risposta che emerge dal "viaggio nel futuro" di Zucchelli è che se i progetti oggi in campo venissero realizzati, e non restassero al livello di promesse o sogni, non ci sarebbe partita in Italia: Livorno, con l'alleata Piombino, potrebbe competere addirittura con i grandi porti del Nord Europa. E' un gioco, che vi invitiamo ad accettare, ma ci serve a capire le nostre potenzialità. Quelle di un'area unica per posizionamento geografico, aree retroportuali disponibili, collegamenti. Buona lettura.

di MAURO ZUCCHELLI

Oggi è venerdì. Dalla punta della foce armata dello Scolmatore ancora non si intravede la prima nave da 20mila teu annunciata con tamburi e fanfare in arrivo da Ningbo. No, non è un refuso: né che sia venerdì né che ci siano 20mila teu da contare nella stiva e nemmeno che la nave sia partita dalla metropoli cinese dello Zhejiang. Colpa di chissà cosa, fatto sta che eccoci ruzzolati mani e piedi nel 2030: al Quirinale non c'è ancora qualcuno che si chiama Mohamed ma solo una donna che si chiama Silvia; e all'ultimo conclave solo dopo una dozzina di flop un cardinale filippino l'ha spuntata su un prelato africano nero come la pece.

Figurarsi che choc sarà mai sapere che i giganti asiatici sono andati alla riscossa: dopo il patatrac di Hanjin e un risiko di scalate e acquisizioni durato vent'anni buoni, adesso è fra Hong Kong, Pechino e Shanghai che si decide dove vanno i marinai (e le navi). A dirla tutta, però, oggi che per buffa coincidenza del destino cade l'anniversario del giorno in cui Ferdinando Magellano salpò da Sanlùcar de Barrameda per avventurarsi a fare il giro del mappamondo, anche Livorno sembra finalmente prendere il largo.

Arriva dall'Estremo Oriente e già questo per Livorno non è un'abitudine: secoli su secoli sono passati, eppure l'istinto di Marco Polo di fare rotta verso est non l'abbiamo mai avuto. Che si tratti di galeoni, di bastimenti o di portacontainer di ultima generazione, la destinazione è stata sempre al di là dell'Atlantico e poco altrove. Arriva dall'ultimo Est possibile eppure non viene a portare carico quanto semmai a prenderlo. Non sto a raccontarvi cose che già saprete perché i giornali non parlano d'altro: si è ribaltato il flusso dei traffici industriali o, perlomeno, non ha più una sola direzione dall'Oriente manifattura del mondo all'Occidente mercato di consumo.

Dipende dal fatto che il boom economico cinese ha strutturato un ceto medio che non si accontenta più della quantità garantita dalla propria manifattura ma cerca qualità: frigoriferi tedeschi, formaggi francesi, orologi svizzeri, vino e vestiti italiani.

La rotta è quella fra Ningbo e il Mediterraneo: che scandalo l'idea di creare una direttrice che lasciasse in disparte i porti del Nord Europa per tagliare dritto da Gibilterra verso il Texas e poi giù, verso il nuovo Canale di Nicaragua che sta soppiantando la leadership del Canale di Panama. Del resto, non esiste linea giramondo più geometricamente perfetta di questa: senza troppi sprechi di tempo, consente di risalire poi la costa est degli Usa, poi tagliare ancora a ovest verso le potenzialità di carico/scarico che offrono i porti cinesi e giapponesi. Magellano non poteva neanche sognarselo: gli mancava la possibilità di tagliare via Suez e soprattutto lo stretto cordone ombelicale che lega le Americhe.

Ningbo, ve lo ricordate che era il porto scelto a fine anni Novanta dall'Authority livornese per crearsi una finestra a est? Finì nel nulla, come gli amori nati al bar. Arriva da lì questo colosso dei mari che segnerà la storia del nostro scalo. Gli asiatici dominano le grandi rotte marittime e le autorità di Pechino hanno utilizzato gran parte del proprio surplus per conquistare via mercato l'egemonia che la geopolitica gli nega: hanno fatto shopping di porti in tutta l'Africa e buona parte dell'America Latina. Hanno gli occhi a mandorla i padroni degli oceani, però a portare qui una delle sue ammiraglie portacontainer è una multinazionale ginevrino-napoletana: la Msc. È da tempo che il porto di Livorno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

è finito nel radar di Msc nella duplice veste di grande compagnia di love boat e di gigante delle flotte portacontainer: prima, nel 2011 assaggiando (con qualche problema di troppo) la funzionalità dello scalo labronico come home-port delle proprie crociere; poi, nel 2014, acquisendo il 30% del terminal Lorenzini; infine, nel 2017, in tandem con Onorato, conquistando la società di gestione del porto traghetti e crociere al momento della privatizzazione della Porto 2000.

C'è da sperare che tutto non si limiti a una comparsata come parecchi anni fa accadde per un paio di flash da vecchie comiche del sabato pomeriggio in bianco e nero. L'uno: nel 2006 si inaugura il binario che dal porto arriva fino all'interporto, con tanto di locomotore (e perfino di container firmati China Shipping) ad uso di fotografi, peccato che sì le rotaie continuino a intersecare l'ex statale 555 ma solo all'inizio del decennio i convogli ferroviari merci abbiano smesso di essere Ufo.

L'altro: dopo più di un anno di tira e molla con il mito del ritorno della Yang Ming a tentare il test per l'ingresso di navi da 8mila teu nel porto com'era prima (con la limitazione dei fondali a meno 13 metri), nell'estate 2014 il test si fa davvero ma con la Maersk Kimi e per una nave da 7mila, l'ultima per lunghissimo tempo di questa stazza a entrare in porto a Livorno.

Non è più così da qualche tempo. La Darsena Europa finalmente è uscita dal recinto delle giaculatorie dell' "occorre-bisogna-necessita" con cui qualunque politico sa bene infarcire il menù. Il sindaco, un prof bocconiano paracadutato dal Nord, aveva provato a insistere perché l'inaugurazione coincidesse con il 420° compleanno della città ma alla fine aveva dovuto rassegnarsi.

(segue nelle pagine successive)

IL PROGETTO PER IL PORTO DI LIVORNO

L'espansione a mare del porto di Livorno prevede:

- Piazzali in grado di garantire una capacità di movimentazione di 1,6 milioni di teu con una superficie operativa di 62 ettari, una banchina di 1200 metri lineari con fondali a 20 metri di profondità
- Partenza dei lavori nel 2018 e ultimazione nel 2022
- Collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale con la possibilità di far partire treni portacontainer fin dalla stazione a ridosso delle banchine
- Lo scavalco ferroviario consentirà un più agevole collegamento con l'interporto (250 ettari) che di fatto si trasforma in buona parte in area retroportuale

(segue dalle pagine precedenti)

Con le banchine da finire, non si poteva fare il taglio del nastro solo perché le elezioni erano alle porte. L'avevano già fatto tenti anni prima con l'acquario quasi-inaugurato prima che arrivassero i pesci, più che la beffa poté la sfiga...

La maxi-Darsena l'aveva inaugurata, due anni più tardi, il suo successore. Finora però non erano mai arrivate navi così grandi. Anche se si era capito subito che il porto di Livorno avrebbe cambiato passo: Genova era alle prese con la mancanza di spazio tanto della città che delle banchine e cincischiava sia con il Terzo Valico sia con la nuova autostrada urbana. L'aveva enunciato con chiarezza il ministro cinese del commercio al taglio del nastro: nella cordata degli investitori c'era la China Railway International, era la prima infrastruttura che un big di Pechino aveva realizzato in Europa. Avevano puntato su Livorno perché, agganciandosi a Firenze all'Alta velocità delle merci, si poteva raggiungere entrambi i grandi valichi alpini (Brennero a misura di ultra-container e il nuovo Lotschberg-Gottardo in casa svizzera). Che balla, la "via della seta" con una ferrovia lunga un milione di chilometri in territori ad altissimo rischio di terrorismo: un po' di esplosivo, saltano 200 metri di binari e si blocca tutto...

Non aveva inventato nulla: l'Italia era il molo d'Europa allungato nel Mediterraneo e da Suez le merci risparmiavano 5-6 giorni di noli marittimi se passavano dal Bel Paese anziché via Gibilterra arrivare a Rotterdam o Amburgo. Finora l'aveva impedito il fatto che i container una volta sbarcati restavano un'eternità sulle banchine, ma ormai da 14 anni Livorno era riuscito a portare i binari fin sotto le gru e caricare direttamente i treni dalla nave o quasi. Avevano avuto la vista lunga tanti anni prima sia l'avvocato genovese Giuliano Gallanti (che, non essendo livornese, al timone

Piombino e quei fondali che fanno la differenza

La fiancata di una portacontenitori gigante

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dell'Authority era riuscito pure a fare il Prg atteso da sessant'anni) sia il governatore Enrico Rossi (che aveva baccagliato anche a Bruxelles per avere soldi per quella direttissima ferroviaria).

Però non c'erano voluti cinque anni per fare la maxi-Darsena, ne erano serviti praticamente il doppio. Niente, se pensiamo che la Darsena Toscana progettata negli anni '70, all'inizio dell'era dei container, è stata messa in funzione per gran parte nel giro di vent'anni ma non ne erano bastati 40 per completare il banchinamento della Sponda Est. Troppi, se ragioniamo con il metro del dossier di Ocean Shipping Consultants: il gigantismo delle flotte aveva ormai frenato, ma senza questa rivoluzione infrastrutturale il traffico contenitori a Livorno si sarebbe ridotto a meno di 150mila teu. Roba da porticciolo: e in neanche vent'anni.

Nel frattempo l'avevamo sfangata: un po' rosicchiando metri in larghezza al canale d'accesso (grazie al microtunnel che aveva spostato i tubi Eni), un po' giocando di squadra con Piombino.

Già, quant'era cambiata Piombino. Era un po' la Gioia Tauro della Toscana: in Calabria il più grosso terminal italiano di trasbordo (transhipment) era nato dal flop della programmazione che aveva previsto lì una centrale Enel inutile, a Piombino l'allora commissario Luciano Guerrieri ce l'aveva fatta a inventare quasi dal nulla un porto con fondali a meno 20 metri che avrebbe accolto il relitto della Concordia, poi dirottato altrove. Che fare di un tal gioiello infrastrutturale in una città devastata dalla crisi della siderurgia ma senza avere alle spalle un territorio che generasse sufficienti volumi di carico? Era la domanda che tutti fingevano di non farsi: a Piombino (e a Livorno).

L'idea-chiave: mandare in soffitta la tentazione di creare un polo marittimo "contro" Livorno. Tradotto: staccarsi dalla provincia di Livorno per conquistarsi spazi di autonomia concorrenziale sotto il gonfalone maremmano. Ma senza un territorio che genera carico sarebbe stato solo un bagno di sangue per entrambi: una guerra di ribassi alla disperata (e profitti regalati agli armatori).

Adesso, sotto un'unica Authority, due città che si erano sempre guardate da lontano erano obbligate a fare squadra. Non solo negli uffici tecnici ma nelle strategie commerciali delle imprese: dev'esser per questo che negli ultimi anni è aumentato il numero delle ditte portuali con doppia sede. Da un lato, il porto livornese con la solita fame di spazi e, dall'altro, quello piombinese con grandi aree e grandi potenzialità infrastrutturali da saturare: o la competizione al ribasso o il gioco in tandem. Ad esempio, scoprendo che l'abbondanza di spazi può fare un gran comodo a giganti dell'impiantistica industriale che devono montare gli skid per poi spedirli nel mondo: General Electric ha fatto da apripista. Ma qualcosa del genere vale anche per le "autostrade del mare": soprattutto da quando la fine del caos in Libia ha reso meno esplosiva la situazione in Nord Africa e ora la costa sud del Mediterraneo non è più quella dei barconi bensì quella dei mercantili ro-ro. Finalmente l'ha capito anche Bruxelles che, schiava dei diktat dei porti nordeuropei, ora ammette ai finanziamenti anche le rotte dei camion via nave che fanno l'andirivieni fra Nord Africa e Sud Europa: ci sono voluti dieci anni, un europremier di Valencia anziché tedesco o olandese, ed ecco che lo slogan "Aiutiamoli a casa loro", in voga tanti anni fa, si è trasformato da missione di soccorso in grande investimento di marketing continentale.

Su tutto questo resta l'incognita di una trasformazione epocale di cui stiamo vediamo le avvisaglie solo ora che siamo nel 2030. La prima si chiama Amazon: ha già rivoluzionato il commercio da più di dieci anni, ma finora puntava su pochi poli continentali mentre l'esplosione dei flussi di merce ha convinto l'azienda a scegliere una serie di magazzini portuali come poli di smistamento da servire con la propria flotta. Piombino è in corsa perché ha gli spazi e la vicinanza tanto a Roma che ai mercati del Nord Italia; Livorno ha dalla sua la possibilità di riusare la vecchia centrale Enel spenta e ridotta a archeologia industriale: non è un segreto che l'energivora Amazon punti su situazioni del genere per i propri ultra-server.

Il secondo tassello del puzzle riguarda l'occupazione: quanti container ci vogliono per fare un posto di lavoro? Le Google-Car sono ancora prototipi ma non in porto: le movimentazioni di piazzale sono da qualche anno guidate da robot e ciascun container ha una sorta di "targa" che lo fa sdoganare per via telematica prima dell'arrivo e prima della partenza per abbattere i tempi morti (ma anche i posti di lavoro).

La terza avvisaglia? Le stampanti 3D: è una tecnologia disponibilissima da anni, bisognava solo farla entrare nell'uso quotidiano. Rischia di essere la concretizzazione del teletrasporto di merce: per tutta una gamma di prodotti non esiste più la spedizione, viaggia solo il file e il diritto a scaricarla su una stampante 3D a migliaia di chilometri. Questo significherà ridurre i volumi di traffico?

La domanda resta senza risposta. Del resto, anche in un film ad alto tasso di visionarietà com'è "Blade runner" la capacità di intravedere il futuro è spesso un esercizio di stile. Eppure questo film del 1982 che immagina l'inimmaginabile non riesce a intuire che i telefonini ci avrebbero cambiato la vita: e Roy Batty quando chiama lo fa da una cabina telefonica. Di sicuro c'è solo che non avremo navi-astronavi: il mare resterà ancora la via più economica e più sicura per trasportare grande volumi di merci. E stare su quelle rotte diventare ragione di vita (e di lavoro).

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL GLOSSARIO

Dai ro-ro ai teu fino agli skid le parole del lessico portuale

FOCE ARMATA DELLO SCOLMATORE Intervento di potenziamento del canale, un'opera anti-alluvioni dell'Arno rispetto all'area pisana: prolungando la foce con due pennelli verso il mare aperto, si riduce l'insabbiamento della foce e, di riflesso, l'afflusso di sabbie all'interno del porto di Livorno tramite le porte vinciane sul Canale dei Navicelli.

TEU L'unità equivalente a venti piedi o Teu (acronimo di twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container Iso (i più diffusi tra i contenitori), e corrisponde a circa 40 metri cubi totali. La maggior parte dei container hanno lunghezze standard rispettivamente di 20 e di 40 piedi: un container da 20 piedi (6,1 metri) corrisponde a 1 teu, un container da 40 piedi (12,2 metri) corrisponde a 2 teu.

PANAMAX È una classe dimensionale delle flotte: quelle in grado di passare dal vecchio Canale di Panama (lunghe fino a 294 metri e larghe fino a 32,3 con poco più di 12 metri di pescaggio). Ma ora il Canale è stato allargato...

HOME PORT Porto di partenza per le crociere.

SKID È la "piattaforma" sulla quale si assemblano le componenti di un impianto, in questo caso in zona portuale per la preparazione in vista del trasporto via mare fino a destinazione.

RO-RO Roll-on/roll-off: è il termine inglese per indicare una nave-traghetto a prevalente uso merci. In pratica indica i traffici marittimi in cui si trasportano via mare camion e rimorchi con i loro carichi.

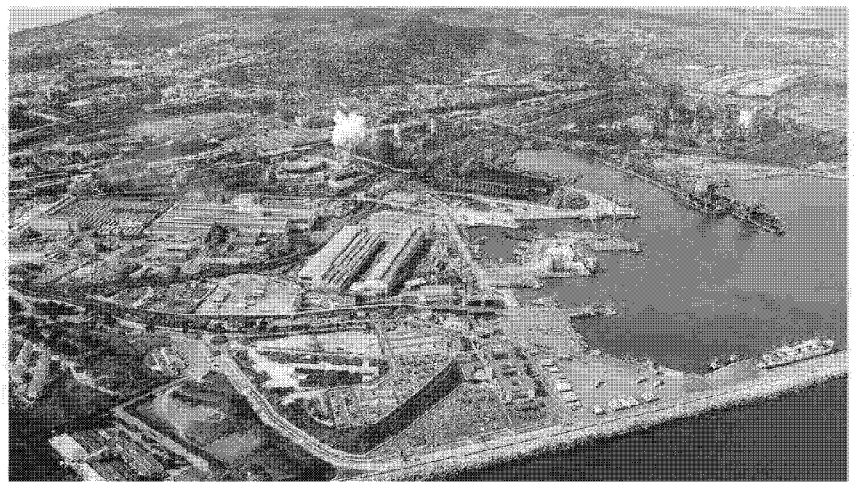
INDISCRETO

Le strade di Livorno erano ancora nel fango, venerdì mattina, e il comitato di gestione dell'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno (Livorno, Piombino e i porti dell'arcipelago toscano) in apertura di riunione ha osservato un minuto di silenzio. Poi si è proceduto a votare le delibere. Punto primo: la nomina di Massimo Provinciali a segretario generale, dibattuta da mesi e approvata con il voto contrario del sindaco Nogarin. Un argomento che ha messo in ombra gli altri punti all'ordine del giorno e in particolare un numero: 230.000.

230.000 sono gli euro, lordi, dello stipendio del presidente dell'Authority Stefano Corsini, votato venerdì mattina. Cifra che tiene conto «che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è ai primi posti della classifica nazionale per volumi di traffico», all'incirca la stessa dei suoi predecessori Giuliano Gallanti e Roberto Piccini e degli altri presidenti di Authority in carica. Cifra un tantino sotto il tetto di stipendio dei manager pubblici (240.000 euro). E sopra gli stipendi di Angela Merkel (220.000 euro), Emanuel Macron (200.000) e Vladimir Putin (145.000 euro). (c.m.)

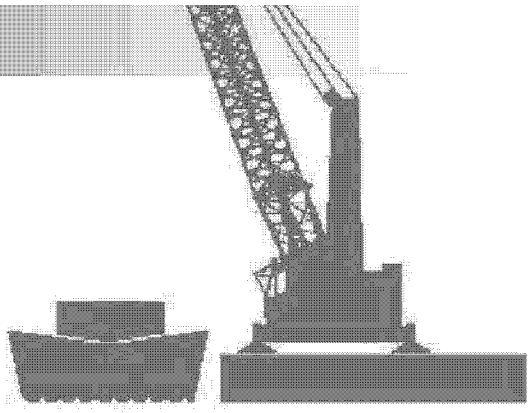
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Darsena Toscana del porto di Livorno (foto Laura Lezza)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PROGETTO PER IL PORTO DI PIOMBINO



L'identikit del nuovo porto di Piombino prevede

- Triplicare (quasi) le banchine con uno sviluppo lineare di 6 km complessivi
- Poco meno che quadriplicare gli spazi di piazzale (110 ettari)
- Fondali fino a 20 metri di profondità

È fondamentale la soluzione del doppio collegamento con l'entroterra: bisogna adeguare la ss 398 e la linea ferroviaria per evitare la strozzatura fra il porto e la direttrice stradale-ferroviaria tirrenica

M.BRUNI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.