

**Inchiesta.** Decisivo il collegamento tra i moli e l'interporto

# Livorno e il suo porto La corsa per non finire fuori dai traffici merci

La sfida è attirare le grandi portacontainer

**Raoul de Forcade**

LIVORNO. Dal nostro inviato

I porti del Mar Tirreno settentrionale, cioè gli scali di Livorno e Piombino (nonché Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia), sono «il nodo di un sistema che deve crescere, accompagnato però da una rinascita dell'industria, anche manifatturiera» nell'area di crisi complessa, riconosciuta dal Governo, dei territori compresi tra Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. A spiegare come lo sviluppo dei porti possa essere d'aiuto al rilancio dell'economia del territorio è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini. Il quale sta cercando di muoversi velocemente, insieme agli operatori privati, per scongiurare che lo scalo di Livorno sia tagliato fuori dalle rotte delle navi container di dimensioni medio-grandi, con capacità intorno ai 9mila teu (unità di misura pari a un container da 20 piedi).

## I traffici

Nei primi nove mesi del 2017, il porto labronico ha subito un calo del 9% dei teumovimentati, rispetto allo stesso periodo del 2016. Per contro, nello stesso arco di tempo, il traffico su navi Ro-ro è cresciuto del 14,3% ed è aumentato anche quello di veicoli (+14,2%). Livorno (che, insieme agli altri porti dell'Adsp, contribuisce per quasi un quinto all'intero traffico Ro-ro nazionale), in effetti, si sta caratterizzando sempre più come hub per i rotabili e anche per l'import di autovetture, concentrato soprattutto nei terminal della Cilp e Sintermar, che

movimentano oltre 300mila vetture l'anno ciascuno. A questi traffici, il porto affianca quelli relativi ai prodotti forestali, alle rinfuse e al project cargo. Oltre naturalmente ai passeggeri di traghetti e crociere (questi ultimi in calo del 19,1% nei nove mesi).

## Le infrastrutture

Ma l'attenzione del presidente dell'Autorità di sistema portuale è concentrata soprattutto su tre questioni fondamentali per lo scalo, che riguardano la logistica: il riassetto del nodo ferroviario; il rilancio dell'interporto Amerigo Vespucci, che, spiega, «deve diventare una vera area di retroporto», e la realizzazione, in fieri, della nuova Darsena Europa, che comporta il tombamento di una parte dello specchio acqueo del porto per creare un nuovo terminal container, capace di accogliere navi di grandi dimensioni.

## I fondali

In attesa della nuova banchina, che dovrebbe essere pronta entro il 2023, sono in atto le opere di dragaggio delle aree dove oggi passano le portacontainer. Cioè l'imboccatura del porto, che verrà portata a -15 metri di profondità (oggi è profonda 11-12 metri) e lo specchio acqueo del canale di accesso al porto e della Darsena Toscana (Tdt), sul quale affaccia anche il terminal multipurpose del gruppo Lorenzini che opera anche sui container e accoglie le grandi navi di Msc. Quelle zone sono profonde circa 11 metri e sono in corso i lavori che le porteranno a -13. Nel canale si sta lavorando

anche alla creazione di un microtunnel dove spostare, a -26 metri, una serie di tubature dell'Eni che oggi passano dove i fondali sono di 11 metri e vanno dragati. Anche la larghezza del canale di accesso crea problemi: adesso nel punto più stretto è di 68 metri. Troppo poco per la navigazione in sicurezza di alcuni tipi di portacontainer.

In attesa, dunque, della Darsena Europa, i terminal Tdt e Lorenzini hanno deciso di investire circa 145mila euro ciascuno per finanziare i lavori di allargamento, a 90 metri, del canale. In questo modo le navi da 9mila teu potranno entrare agevolmente. Mentre, in seguito, con la creazione di Darsena Europa, il canale sarà allargato ulteriormente a 120 metri, questa volta a spese dell'Autorità di sistema portuale.

Del resto, ragiona Corsini, «le Adsp devono realizzare le opere per favorire il business: l'interesse dello Stato è che si realizzino attività che portano lavoro; ma per far questo è necessario che ci sia anche l'interesse di imprenditori che hanno voglia di investire. Esec'è un buon progetto arriva anche il credito bancario».

## GLI OBIETTIVI

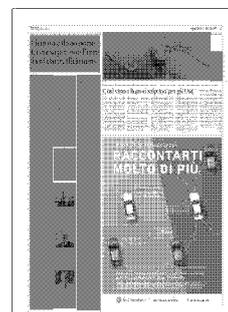
Lo scalo punta sul riassetto del nodo ferroviario, sul rilancio del retroporto e sulla realizzazione della nuova Darsena Europa

## IL FUTURO

Piombino guarda alla logistica e si prepara a ospitare un nuovo polo per le demolizioni e le riparazioni navali

## La ferrovia

Un buon progetto, secondo Corsini è quello del ponte ferroviario che scavalcherà la linea tirrenica e consentirà al porto di collegarsi direttamente, viarotaia, alla linea ferroviaria che conduce all'Interporto Vespucci nell'area di Guasticce. L'opera, che dovrebbe essere pronta nel 2019, ha un costo di circa 24 milioni ed è propeudica al successivo collegamento, già previsto da Rfi (con un costo di circa 80 milioni), tra l'interporto e la linea Collesalveti-Vada, che consentirà poi di indirizzare i treni per il trasporto di container e semiri-



morchi verso i valichi del Gotardo e del Brennero.

### L'interporto

L'interporto, e futuro retroporto (sottolinea Corsini), di Livorno si estende su un'area di 3 milioni di metri quadrati, 2 dei quali sono ancora inutilizzati; la zona dispone di un terminal ferroviario da 130 mila metri quadrati (al centro del piano per il collegamento con la Collesalveti-Vada) ma risente ancora di anni di crisi che hanno provocato un indebitamento con le banche che, nell'ottobre 2016, era di 6,2 milioni. È in corso però una ristrutturazione finanziaria che prevede, spiega Bino Fulceri, ceo dell'interporto, la cessione di asset (per lo più immobiliari) non strategici, la creazione di una zona franca doganale, lo sviluppo di nuovi servizi logistici (come il collegamento intermodale con l'interporto di Verona per i semirimorchi su treno) e un aumento di capitale da 10 milioni, con il quale l'Adsp salirà al 30% delle quote dell'interporto, assumendone il controllo (oggi è al 9,59%, mentre il 40% è di Mps e il 23% della Regione Toscana). A settembre 2017, intanto, l'indebitamento del Vespucci era calato del 13% (a 56 milioni) e l'obiettivo di Fulceri è di «arrivare all'estinzione del debito entro il 2022».

### La Cina

Guasticce, tra l'altro, ha attirato l'attenzione di interessi cinesi. Nell'interporto, infatti, lavora la Share'ngo, un'azienda creata dalla livornese Gs Group e acquisita due anni fa dalla cinese Zhidou Co, specializzata nella realizzazione di auto elettriche. La società ha un'area di 9 mila metri quadrati al Vespucci, dove attualmente si fanno operazioni di pulizia delle auto da usare per il car sharing. Lo scorso novembre, peraltro, un marketing manager della società cinese ha incontrato i vertici dell'interporto e ha spiegato che l'azienda stava verificando la possibilità di far arrivare a Guasticce componenti di auto, per poi assemblarli lì. In particolare, i cinesi, che già utilizzano i corridoi doganali dell'interporto, sarebbero interessati a operare nella futura zona franca del Vespucci.

### Piombino

Lo sviluppo dell'Adsp del Tirreno settentrionale passa anche attraverso il riassetto del porto di Piombino. In crisi (complessa) anche per il futuro incerto dell'acciaieria ex Lucchini, lo scalo, grazie a risorse ottenute in tempi brevi, a seguito della vicenda di Costa Concordia (il porto era tra i candidati a smantellare la nave naufragata e aveva iniziato a creare gli spazi per l'operazione ma poi il relitto è andato a Genova) ha realizzato 350 metri lineari di nuova banchina, con un finanziamento da 110 milioni proveniente Governo, Regione Toscana e port Authority. Lo spazio è stato assegnato alla Pim (Piombino industrie marittime), società partecipata dalla genovese San Giorgio del porto e dalla livornese Fratelli Neri, che dovrebbe gestire sull'area lo smantellamento di navi cargo e militari europee, con criteri di salvaguardia dell'ambiente.

È inoltre in costruzione (e dovrebbe essere pronta entro giugno 2018) un'altra banchina da 300 metri (investimento da 20 milioni), perpendicolare alla prima, che sarà divisa equamente tra General Electric, la quale utilizzerà i suoi 150 metri per allestire e imbarcare turbo generatori e turbo compressori, e Pim, che dedicherà anche questi spazi alle demolizioni. Ma se lo smantellamento di navi, attività nuova in Italia, dovesse risultare poco remunerativo, chiosa Corsini, «su quei moli Pim potrebbe sviluppare attività di riparazioni navali e cantieristica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Container.

Con i dragaggi e l'approfondimento dei fondali a -15 e -13 metri nonché l'allargamento dell'ingresso del porto, lo scalo di Livorno potrà ospitare agevolmente le navi porta contenitori da 9 mila teu.

## PROTAGONISTI



**Stefano Corsini**

*Pres. Adsp Tirreno settentrionale*

«Le Adsp devono realizzare opere per favorire il business. Ma ci vuole l'interesse delle imprese a investire»



**Bino Fulceri**

*Ceo Interporto Vespucci*

«Intendiamo arrivare all'estinzione dell'indebitamento dell'interporto entro il 2022»



**Loris Mainardi**

*Director South Eu Jff Hillebrand*

«Da Livorno movimentiamo il 30% del totale del nostro volume in Italia di beer, wine & spirits»