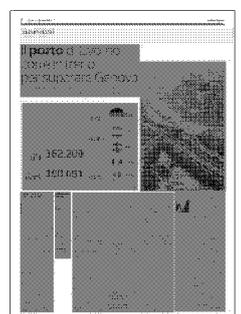


La sfida dei **porti**, in treno



Livorno corre sui binari per superare Genova nella partita dei container in arrivo dall'estremo Oriente. Svoltata sul rigassificatore, diventato «strategico»: i tedeschi di E.On cedono le loro quote ai finlandesi

alle pagine 2 e 3 **Fatucchi, Ognibene**



Il porto di Livorno corre in treno per superare Genova

Per attrarre le maxi navi dall'Asia servono fondali e nuovi spazi, ma la vera sfida non si gioca in acqua: è sui collegamenti a terra

di **Marzio Fatucchi**
e **Silvia Ognibene**

Il porto di Livorno si gioca il futuro sulle rotaie e per vincere la sfida deve battere Genova (e le ferrovie) sul tempo. Il primo obiettivo è riportare a Livorno le grandi navi portacontainer che servono l'estremo Oriente, presenti fino al 2011 e poi scomparse per una mancanza di spazi incompatibile con il continuo aumento delle dimensioni delle imbarcazioni. Il secondo obiettivo è far partire i container, in treno, verso il nord Italia, e da lì verso l'Europa, collegando il porto all'Interporto, bypassando Pisa con nuovi binari e allargando la linea Prato-Bologna, adeguandola alle dimensioni dei container stessi.

Il porto

Livorno può accogliere solo le navi medio-piccole, cioè quelle con una capacità inferiore ai 9 mila teu (il teu è l'unità di misura pari a un container da 20 piedi), mentre i colossi asiatici portano fino a 16 mila teu. Anche le navi da 9 mila teu possono attualmente essere accolte solo con alcune restrizioni. Livorno è forte nell'interscambio con l'America perché su questa rotta viaggiano navi da circa 7 mila teu, ma non riesce ad agganciare la Via della Seta e se non si faranno rapidamente gli interventi sulle ferrovie rischia di perdere letteralmente il treno

anche per i grandi mercati dell'Europa nordorientale. I dati sull'inizio del 2017 mostrano chiaramente il problema: il traffico sulle navi su cui si imbarcano i tir è cresciuto del 14,3%, portando il tandem Livorno-Piombino ad essere il primo sistema portuale italiano; bene anche le auto nuove (+14,2%) e i prodotti forestali (per i quali Livorno è leader nel Mediterraneo). Le note dolenti arrivano dal traffico di container: dopo lo storico primato del 2016 con 800.475 teu ha subito nel 2017 una contrazione del 9% essenzialmente dovuta al calo del traffico di trasbordo (-28%) di contenitori pieni.

Darsena Europa

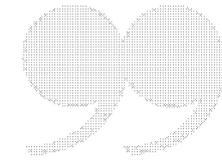
In attesa della Piattaforma Europa, che renderà Livorno capace di accogliere i giganti dell'Est con un ingresso al porto largo 120 metri e profondo 20, ci si sta attrezzando con alcune opere almeno per non arretrare: i lavori che dovrebbero concludersi entro fine mese servono per allargare a 90 metri l'ingresso in porto e aumentare a 13 metri la profondità, per riuscire a far entrare le navi da 9 mila teu.

Ma la Piattaforma Europa non basterà da sola ad evitare che Livorno venga tagliata fuori dal traffico merci mondiale: affinché il porto abbia un futuro solido nel commercio internazionale servono i collegamenti con le ferrovie. Come spiega Gloria Dari, pre-

sidente di Spedimar, associazione che riunisce oltre cento spedizionieri internazionali toscani, «quando si parla di container non si può prescindere dall'integrazione logistica e soprattutto dai collegamenti ferroviari che rendono efficiente tutta la catena. Il Liner Shipping Connectivity Index per l'Italia segna 67,4 contro il 97,8 della Germania ed il 95,7 dell'Olanda, ma anche Spagna e Francia fanno meglio: 86,1 la prima e 83,9 la seconda. In termini, invece, di Logistic Performance Index, l'Italia è ventunesima nel mondo».

Le Ferrovie

Per questo motivo, da una parte la Regione ha siglato accordi con il governo per i finanziamenti sul porto, dall'altra sempre con l'esecutivo e Rfi (braccio ingegneristico di Ferrovie) per i tre interventi che possono collegare il porto con l'Europa via binari: lo scavalco ferroviario per



Basta poco
Gli interventi ferroviari sono di piccola scala e su infrastrutture già esistenti ma servono per mettere in rete le piattaforme esistenti

l'interporto, una nuova linea che bypassi il nodo di Pisa e l'adeguamento della linea Prato-Bologna, ora non compatibile con i container. «Con i lavori in corso, le progettazioni già definitive, siamo convinti di poter arrivare prima della Variante di Genova», cioè l'analogo intervento ferroviario lanciato dalla Liguria alla Lombardia, spiega Vanni Bonadio di Logistica Toscana, che per la Regione siede alla Cabina di regia sui lavori del Porto di Livorno.

Due sfide, anzi tre

«La vera sfida — sottolinea il presidente dell'Autorità Stefano Corsini — viene giocata non a mare ma a terra». E il Piano del Ferro congiunto per i porti di Livorno e Piombino è una parte fondamentale del Piano operativo triennale (2018-2020) appena approvato dall'Autorità dell'alto Tirreno.

«L'adeguamento tecnologico e infrastrutturale dell'Appennino Tosco Emiliano, previsto nell'ambito del programma sviluppo del corridoio Scandinavo — Mediterraneo, sarà fondamentale e permetterà ai porti dell'area tirrenica di convogliare una quota di traffico maggiore sulla ferrovia, utilizzando non solo lo Scan-Med ma anche il corridoio Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo. Non vogliamo farci cogliere impreparati e vogliamo lavorare per realizzare in tempi brevi tutti i collegamenti necessari — pro-



Il presidente dell'autorità portuale di Livorno, Stefano Corsini

I limiti

Il porto di Livorno non può più accogliere, per **limiti** di spazio (ingresso e fondali troppo contenuti) le maxi navi che coprono le tratte orientali. A questo ovvierà il progetto di **Darsena Europa**. Ma per intercettare quel traffico prima di **Genova** e per inserirsi nei corridoi verso il nord Europa

segue Corsini — come il collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci e tra l'Interporto Vespucci e la linea Pisa-Collesalveti-Vada, il fondamentale bypass della stazione di Pisa, i raccordi ferroviari al porto di Piombino. Interventi ferroviari di piccola scala, imperniati su infrastrutture esistenti, che consentono però di mettere in rete le piattaforme e i nodi logistici della Costa Toscana e di superare le strozzature che arginano l'accesso ai corridoi multimodali europei di lunga distanza». L'obiettivo è raggiungere entro 4 anni (cioè alla vigilia del completamento della Darsena Europa) gli interporti dell'Italia centrosettentrionale e i corridoi del Brennero e del Gotardo.

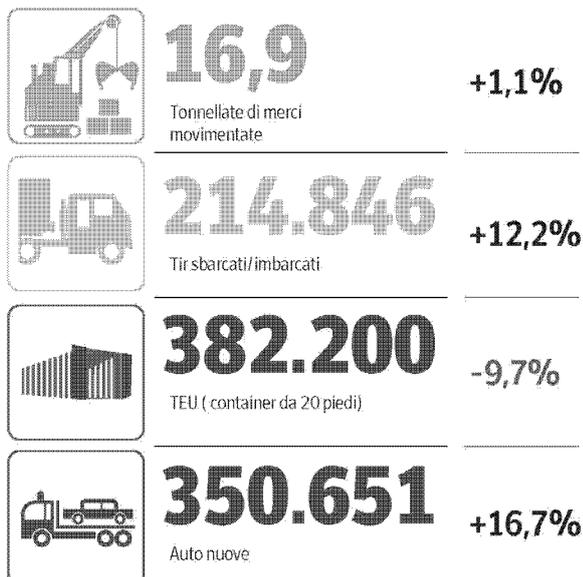
La porta per l'Asia

Per aprire quella porta, però, sono necessari gli interventi al porto: il mega bando europeo, in project financing, per la realizzazione del molo e della parte logistica-tecnologica «è in corso, stiamo aspettando le ultime manifestazioni di interesse — spiega Bonadio — e entro l'anno verrà affidato l'appalto per la progettazione di tutte le opere pubbliche, a partire dal dragaggio». In pratica, nel 2019, se verranno rispettati i tempi, potrebbero partire entrambe le operazioni: «Per arrivare già nel 2021 pronti», spera Bonadio. Comunque, prima di Genova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri (I semestre 2017)



Fonte: Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Il confronto

