

## L'ECONOMIA DEL MARE » LA SVOLTA

# Il porto apre a navi più grandi a minori costi e anche la notte

La svolta dopo la sperimentazione con le portacontainer Msc da quasi 9mila teu  
«Limando 10-50 centimetri sui pescaggi si ha una potenzialità di 110mila teu in più»

di **Mauro Zucchelli**  
LIVORNO

Nel porto di Livorno i traffici merci in container sono in arretramento dopo una lunga sfilza di trimestri tutti con il segno "più". Ma stavolta lo scalo labronico sembra aver trovato la grinta per non rassegnarsi al declino: e dall'esperienza-pilota dell'ingresso delle navi della flotta Msc da quasi 9mila teu (la prima delle quali alla presenza di **Gianluigi Aponte**, uno dei più importanti tre armatori al mondo) ha preso la mossa per farne il nuovo standard regolamentare così da ampliare tanto i tempi quanto i modi di ingresso e di uscita delle navi di grandi dimensioni dal nostro porto. Già adesso si sperimentano questa nuova organizzazione e nel giro di pochi giorni il comandante del porto, l'ammiraglio **Giuseppe Tarzia**, firmerà l'ordinanza che trasformano i nuovi standard da sperimentali in or-

dinari.

La svolta è stata preparata da una lunga "rincorsa" di lavori preliminari. E' stato fatto il possibile per sfruttare al massimo ogni possibilità all'interno dei limiti fisici che caratterizzano un porto come quello di Livorno che nell'espansione lungo tutto il Novecento è stato scavato a terra anziché espandersi a mare (come invece prevede il progetto della maxi-Darsena ora in gestazione): 1) l'imboccatura sud è stata dragata portandola alla profondità di 15 metri; 2) il canale fino alla strettoia del Marzocco dragato a meno 13 metri; 3) l'accesso al cuore del porto allargato a 90 metri.

L'annuncio è arrivato dal quartier generale della Capitaneria davanti alla comunità portuale con esponenti come il presidente dell'Authority **Stefano Corsini** insieme a **Vanni Bonadio** (nominato in comitato di gestione su desi-

gnazione della Regione), come gli imprenditori **Piero e Corrado Neri**, come gli uomini alla guida di grandi terminal come **Marco Mignogna e Enio Lorenzini**, e poi **Gloria Dari e Gloria Giani, Lucio Vaccaro e Enzo Raugei, Angelo Roma e Paolo Caluri**, e l'elenco potrebbe continuare a lungo...

Il comandante della Capitaneria ricorda che lo scorso anno il 70% delle navi (4.360 sulle 7mila in arrivo a Livorno) è passata dal canale d'accesso, dunque è stata ormeggiata in accosti che fanno parte della zona più direttamente interessata dal provvedimento.

L'identikit delle singole misure potrebbe apparire nient'altro che una limatura dei tradizionali limiti fisici del porto: qualche spanna di pescaggio in più, talvolta 15 centimetri o anche mezzo metro. Ma Tarzia segnala che i tecnici della Capitaneria hanno messo nero su bianco l'effetto quantitativo che i nuovi parametri avrebbero sul traffico già esistente: un flusso extra di 110mila teu potenziali (e 998mila tonnellate di merce) in più.

Ad esempio, secondo quanto riferisce il capitano di corvetta **Cinthia De Luca**, capo della sezione tecnica della Capitaneria, per le 250 navi da 275 a 300 metri di lunghezza e

35 di larghezza bastano 15 centimetri di pescaggio in più ed ecco un potenziale incremento di 270mila tonnellate (e 15mila teu). Quasi altrettanto (286mila tonnellate e poco meno di 16mila teu) per l'incremento di mezzo metro del pescaggio delle 52 navi lunghe 300 e larghe 48. Non è tutto: nelle 172 navi della classe lunga 307 metri e larga 40, sono sufficienti appena 10 centimetri di fondale in più per generare una potenzialità di traffico che vale 148mila tonnellate e quasi 8.300 teu.

Ma l'intervento sulle strozzature fisiche è solo una metà della svolta. L'altra metà riguarda le prescrizioni nell'utilizzo dei rimorchiatori: il provvedimento fa tutta una casistica dettagliata riassumibile in un alleggerimento dell'impegno del servizio di rimorchio (soprattutto limitandolo al di qua delle dighe anziché al di là), dunque con un abbassamento dei costi.

C'è anche un altro aspetto: riguarda il progetto di illuminazione del porto. Per tutta una serie di maxi-navi, per le quali oggi la manovra notturna è del tutto vietata, si pensa a uno studio di fattibilità per verificare se è possibile arrivare a qualche spiraglio di utilizzo, secondo certe condizioni di sicurezza.



**NAVI IN ARRIVO: ECCO DOVE**

Questa la mappa degli arrivi delle navi nel corso del 2017 nella zona del porto più direttamente interessata dalla nuova ordinanza della Capitaneria

|                       | NAVI         |
|-----------------------|--------------|
| Darsena Petroli       | 170          |
| Lato nord Molo Italia | 101          |
| Darsena Toscana       | 1.878        |
| Darsena I             | 935          |
| Calata Bengasi        | 156          |
| Ugione                | 78           |
| Canale Industriale    | 1.042        |
| <b>TOTALE</b>         | <b>4.360</b> |



I nuovi standard per utilizzare le banchine sono **uno scossone storico**: sono stati presentati in Capitaneria alla comunità portuale



Da sinistra: Lorenzini, Vaccaro, Corsini, Tarzia e Mignogna

## **Pardini (Cisl): Porto 2000, basta con i ritardi**

«Grandi benefici» potrebbero arrivare dallo sviluppo di Porto 2000, ma nel processo di privatizzazione ci sono «rallentamenti che ci preoccupano». A dirlo è Giovanni Pardini, numero uno della Cisl livornese, ricordando che «è dall'aprile dello scorso anno che l'Autorità Portuale ha assegnato, sia pure provvisoriamente, il 66% della proprietà complessiva di Porto 2000, a Moby e Nsc» ma «a distanza di 8 mesi, non è ancora stato formalizzato l'iter di assegnazione definitiva».

L'esponente cislino sottolinea che è in ballo un investimento da 90 milioni di euro. Ma al presente «viene meno un aspetto fondamentale del bando, quello della certezza degli ormeggi». Il Prg ne assegna tre - due all'Alto Fondale (ormeggi 46 e 47), l'altro al terminal Calata Orlando, adesso dedicato alle merci varie - invece adesso Porto 2000 «può usufruire soltanto di due ormeggio, uno

alla banchina 75, che, tra l'altro, può ospitare soltanto navi la cui lunghezza non sia superiore ai 227 metri e un altro all'Alto Fondale, in concessione Cilp».

Pardini dice che «In un contesto simile è impossibile fare seria programmazione: occorrono ormeggi certi, come giustamente reclamato dagli armatori». Tradotto: servono, come dice il Prg, i due all'Alto Fondale («dove possono approdare navi da crociera di oltre 300 metri»), il terzo al Tco. «Ciò - aggiunge - permetterebbe ai crocieristi di evitare tutti quei vincoli legati alla sicurezza esistenti attualmente; addirittura nel caso di navi approdate alla Calata Orlando i crocieristi potrebbero raggiungere la città a piedi, con tutte le positive ricadute economiche sulla città».

Secondo la Cisl Livorno deve essere «la località in cui ci si imbarca e sbarca, un po' come accade adesso a Genova e Venezia: ciò comporterebbe un indotto notevole, ad esempio dal punto di vista delle forniture». Se il Prg venisse rispettato - dice - ci sarebbero «potenzialità enormi», per Pardini Livorno «può ripartire soltanto dall'economia del mare, la vera ricchezza della città».

 **GUARDANDO AL DOPODOMANI**

## Ma c'è la prospettiva di andare più avanti

Il provvedimento della Capitaneria di porto viene illustrato in dettaglio, a seconda delle varie classi dimensionali delle navi, dal capitano di corvetta Cinthia De Luca. A cominciare dal fatto che per le grandi portacontainer raddoppia il limite di vento (in certe condizioni) e le manovre notturne nel Canale industriale sono possibili se la nave è sotto i 200 metri e non più sotto i 190 com'era finora. Non solo: ad esempio, in Darsena Toscana per una portacontainer lunga da 250 a 275 metri (e larga fino a 35) l'ingresso notturno era ok se il pescaggio non superava i 10,50, d'ora in poi si avrà mezzo metro di margine in più. È una cosa che nel 2017 avrebbe riguardato 205 delle navi che hanno fatto tappa a

Livorno. Da sottolineare anche l'aspetto delle prospettive future: già, perché Capitaneria e Authority - ma anche un po' tutta la comunità portuale - hanno dato l'idea ieri di voler anche guardare oltre. Come? La Capitaneria indica alcuni potenziali sviluppi: sul fronte del pescaggio, soprattutto guardando all'esperienza tratta dalle manovre, al mantenimento dei fondali ripuliti e all'allargamento del canale d'accesso a 120 metri. Quanto all'accessibilità notturna della Darsena Toscana, il cuore di tutto sarà l'esito degli studi di fattibilità dopo la nuova illuminazione. Infine, per i servizi di rimorchio si parla di revisione degli scaglioni di tonnellaggio e delle voci accessorie.