

**IL PORTO DI LIVORNO TAGLIATO FUORI DAL PATTO CON LA CINA (E I SUOI QUATTRINI)**

di **Zucchelli Mauro**

---

**INFRASTRUTTURE E GEOPOLITICA** Il porto di Livorno tagliato fuori dal patto con la Cina (e i suoi quattrini) È finita nel nulla la missione dei vertici di China Railways Rossi (Regione): i nostri scali hanno molto da offrire Mauro Zucchelli LIVORNO. È questa la settimana in cui il nostro Paese firmerà al massimo livello un "memorandum" che infila l'Italia, prima fra le principali economie del mondo, nella mappa dei Paesi in cui la Cina investirà in infrastrutture — soprattutto portuali — una parte del suo enorme surplus commerciale. E Livorno in quella mappa non c'è: solo Genova e Trieste. L'una è la capitale della portualità made in Italy fin da prima che l'Italia esistesse come stato-nazione (e ora reclama anche attenzione per uscire dalla ferite del crollo del ponte Morandi) . L'altra è una città che mette a frutto quell'essere un mondo a parte sulla frontiera della guerra fredda, un capitolo di storia maturato dopo la seconda guerra mondiale, finito con il crollo dell'ex Jugoslavia più di un quarto di secolo fa e definitivamente sepolto alla metà del decennio scorso prima con l'adesione della Slovenia all'Unione europea e poi con l'ingresso nella zona euro. Ora il confine est ha lo stesso tasso di strategicità di Ventimiglia o Chiasso eppure continua a contare sulla zona franca e si beneficia dello statuto speciale. Ma senza che l'abbia deciso né la selezione delle nuove Autorità di Sistema Portuale né la pianificazione logistica nazionale, ecco che i porti di Genova e Trieste diventano super:

inutile dire che, in carenza di risorse pubbliche e con l'iniezione di capitali cinesi, è qui che si concentreranno lo sforzo degli investimenti. Il resto si arrangi o quasi. Non è una novità degli ultimi giorni: già dalla missione in Cina del governo Gentiloni era emersa che Trieste e Genova erano in pole position. Eppure esattamente due anni fa era sbarcata a Livorno una missione al più alto livello della China Railways International, un gigante sul fronte delle grandi opere che come giro d'affari vale il settimo gruppo cinese e il 57° al mondo con il presidente Chen Shi Ping e l'ingegnere-capo Yuan Zuoxiang. Erano stati i portuali ad agganciare l'interesse portando a tu per tu con il ministro Graziano Delrio. Si erano portati dietro anche la linea di credito con Kenny Song, finanziere tino-londinese alla testa della Touchstone Capital Partners. Tutto finito nel nulla: del resto, l'avevano detto fin dall'inizio che erano in avanscoperta ma che ogni passo successivo doveva esser deciso a livello dei rispettivi governi. La concentrazione delle risorse su Genova e Trieste danneggerà Livorno? Difficile che possa prosciugare le risorse finanziarie a disposizione: gran parte dello stock di soldi pubblici arriva dall'impegno della Regione a pagare per vent'anni una rata annuale per un mutuo per 250 milioni di euro complessivi. Dal governo 50 milioni di euro, e tutti dal Cipe (senza cioè farli arrivare dal ministero delle infrastrutture). Resta da capire se la concentrazione dei traffici provenienti via Suez dall'Estremo Oriente possa drenare flussi di contenitori dal porto di Livorno e dunque la sostenibilità economicadell'espansione amare. «Eppure — avverte Stefano Casini Benvenuti, direttore dell'Irpet, l'istituto di ricerca economica della Regione — Livorno avrebbe un vantaggio competitivo forte in un retroporto che nessun altro scalo ha. Non basta, c'è anche un altro vantaggio strategico: Livorno può contare su due corridoi d'invio delle merci al di là delle Alpi, il Brennero e il Lotschberg-Gottardo. Dev'essere per questo che, contando sul fatto che il progetto cinese è per ora disegnato solo per grandi linee strategiche, il governatore Enrico Rossi non ha perso del tutto la speranza. «Sento parlare molto di Genova e di Trieste ma sono convinto che i porti di Livorno e di Piombino, su cui non a caso la Regione ha investito in pochi anni qualcosa come 600 milioni, possano funzionare bene». L'aveva detto la settimana scorsa nella presentazione del numero di Limes dedicato a quest'argomento, l'ha ripetuto ieri ai microfoni di Rainews24. Aggiungendo poi: «Il porto di Livorno ha nell'Alto \*\*\* Tirreno senz'altro un valore straordinario: avrà delle possibilità importantissime, così come Piombino, su cui c'è un interesse di gruppi che fanno logistica per la Germania per il trasporto di auto che dovrebbero essere dirette verso la Cina, che si aggiungono a quelle che già vanno a Livorno». — LA IOSITÀ Trieste da primato solo se le rinfuse finiscono nel conto Trieste si presenta come il primo porto italiano per tonnellaggio. Giusto, peccato che le rinfuse rappresentino più di due terzi del totale e, se le togliamo dal conto come spesso nelle statistiche dei traffici portuali, questo porto finisca per movimentare poco più della metà delle merci che transitano dal sistema Livorno-Piombino. Non solo: è ancora imparagonabile la capacità di generare e assorbire traffico contenitore sul versante tirrenico, il quadruplo rispetto a quel che avviene fra i porti adriatici. Ma Trieste non è affatto un bluff: il suo successo nasce dalla produttività e dall'efficienza ferroviaria.