

Il conto della maxi-Darsena Ecco le cifre dell'Authority

Il costo sale a 800 milioni ma ora include le super-gru, concessione per 50 anni
A regime il terminal avrà 175 milioni di ricavi all'anno. I dubbi di Batini e M5S

► LIVORNO

I conti in tasca alla nuova maxi-Darsena che deve rappresentare il futuro del porto li fa la newsletter dell'Authority, "Port News". Le cifre le snocciola Claudio Vanni, responsabile dell'ufficio Prg di Palazzo Rosciano: «Per realizzare il terminal contenitori servono 606,62 milioni di euro». Lo ripete con il vezzo di rivendicare un risparmio di oltre 37 milioni sulle cifre indicate inizialmente (la stima sfiorava quota 648 milioni) perché «abbiamo espunto dalla lista delle opere necessarie quelle non prioritarie». Al tirar delle somme, secondo Vanni arriverà a 504,4 milioni («326,7 dei quali a carico del privato») il project financing con l'intreccio fra quattrini pubblici e investitori privati.

QUANTO METTONO I PRIVATI

Gli importi per la parte privata forniti da Vanni a "Port News" sono questi: 1) 128,2 milioni per banchine e pontili, infrastrutture ferroviarie e stradali, impianti per il funzionamento del terminal; 2) 13,5 milioni per la progettazione; 3) 180 milioni per l'"equipment" fra gru e altre attrezzature di banchina; 4) 5 milioni per eventuali imprevisti.

E quanto invece ricadrà sulla parte pubblica secondo il responsabile di settore di Palazzo Rosciano? Ecco i numeri: 1) 49 milioni per lo scalo ferroviario, compresa la pavimentazione del relativo piazzale; 2) 14 milioni per impianti idrici, drenaggio acque e illuminazione; 3) 43 milioni per i dragaggi, fra canale della Darsena e area di evoluzione banchina ovest; 4) 71 milioni per costruire i piazzali sul terrapieno sud.

Ma questa è solo la "fetta" da catalogare alla voce project financing (177,7 milioni). Un importo quasi doppio (300,6 milioni) viene messo in preventivo a totale carico della parte pubblica per interventi che non hanno remunerativi-

tà diretta di investimento: 1) quasi 140 milioni per le opere foranee; 2) una quarantina di milioni sul fronte dragaggi ma fuori project financing; 3) 45 milioni per la viabilità di accesso; 4) 24 milioni per il riutilizzo dei materiali non usati per riempire il terrapieno sud; 52 milioni per il consolidamento delle vasche di colmata (che, come rivelato dal Tirreno, per adesso sotto la crosta in superficie sono un magma di fango).

Riepilogando: secondo queste stime il privato dovrà mettere poco meno di 327, le istituzioni pubbliche circa 477 (177 nel project financing e i restanti 300 per interventi a totale carico della parte pubblica, la metà se ne andrà per dighe foranee e simili).

PREZZO: 800 MILIONI

Se si tira la riga del conto finale, insomma, siamo – ed è la versione "light" – attorno agli 800 milioni di euro. Ben al di sopra dei 650 milioni di cui si è parlato inizialmente. Com'è possibile? Il motivo è nel fatto che questo secondo conto è un po' più "chiavi in mano" rispetto al primo: anzi, come detto, a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, tengono a ribadire di aver passato sotto la lente le spese nel segno della spending review così da far scendere i costi-base fino a poco più di 606 milioni. E il resto, come si spiega? È ovvio che una banchina "nuda" non serve a niente e a nessuno: il costo della progettazione più gli impianti di piazzale e di banchina, a cominciare dalle gru, viene indicato in 198,5 milioni nello studio di D'Appolonia, la società del Rina che ha curato il piano economico-finanziario (e che è finita nel mirino dell'attacco frontale del sindaco M5S Filippo Nogarini).

I TEMPI DI D'APPOLONIA

L'équipe di D'Appolonia immagina che se ne vadano dieci mesi per scegliere l'investitore privato e altrettanti per dargli modo di presentare un progetto definitivo. Già, perché l'Authority ritiene che fare il progetto definitivo in proprio sarebbe un doppio autogol: da un lato, perché farebbe ricadere sulla parte pubblica il costo (elevato) delle progettazioni; dall'altro, perché obbligherebbe l'investitore a seguire un progetto altrui (e questo potrebbe indurlo a girare alla larga anziché farsi avanti).

Per D'Appolonia non è irrealistico pensare che i lavori possano operativamente partire a inizio 2017. Quanto alla durata della concessione, i consulenti ritengono che per assicurare il ritorno dell'investimento la durata debba essere di 50 anni. Da quanto dice "Port News" i tecnici della società del gruppo Rina ritengono che: 1) l'investimento crei «risorse sufficienti a coprire le rate del debito» (il "Debt service coverage ratio" è «superiore a uno»); 2) la «redditività del capitale proprio investito è pari al 10,27%»; 3) il tasso interno di rendimento (Tir) «è pari al 7,79%».

QUANTI RICAVI E QUANDO

Quanto ai ricavi attesi, secondo D'Appolonia passerebbero dai 13 milioni del 2021 ai 167 del 2025, poi consentendo all'investitore di incamerare 176 milioni di euro all'anno per gli anni dopo il 2025 (fino al 2065 secondo l'ipotesi di concessione cinquantennale).

I DUBBI DI CHI DICE NO

Fin qui la campana dell'Authority. Ma non manca chi mette in dubbio l'attendibilità di questi scenari. Ad esempio, l'avversaria numero uno di Gallanti, l'economista Nicoletta Batini indicata dal sindaco Nogarini nel toto-Authority: in un intervento pubblicato nei giorni scorsi sul Tirreno, puntando a smontarne pezzo do-

po pezzo l'attendibilità economico-statistica, avverte che sono un «atto di fede» i tassi di crescita messi nero su bianco nel dossier di Ocean Shipping Consultants per far partire l'ultimatum: o Livorno fa la maxi-Darsena o diventa nulla.

Non basta, c'è soprattutto in campo M5S chi se la prende con il fatto che si tratta non di erogazione di fondi bensì di copertura delle rate di mutuo. È un aspetto sul quale, ad esempio, insiste Daniele Espósito, consigliere comunale pentastellato: lo fa rimproverando al governatore Rossi di fare campagna elettorale e temendo che tutto sia il tentativo di «vendere false illusioni» per «un pugno di voti». Lo dice citando l'articolo 34 della Finanziaria regionale 2015: alla voce intervento sul porto di Livorno si prevede l'erogazione all'Authority di contributi straordinari «per un importo massimo di 12,5 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2016 al 2035 per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento» derivanti da mutui che contrarrà Palazzo Rosciano. Nello specifico: per il 2016 e 2017 si indica la voce di bilancio, per quelli a decorrere dal 2018 si dice che «si provvede con legge di bilancio».

Mauro Zucchelli



