

L'export toscano ha bisogno del nuovo porto di Livorno

Primi 200 milioni per la Darsena Europa: un'opera decisiva
Perché la logistica è sempre più un fattore di competitività

L'ANALISI

MAURO ZUCCHELLI

Macché brindisi col vino rosso in una Casa del Popolo, la prima cosa che ha fatto **Eugenio Giani** appena eletto governatore della Toscana è andarsene al santuario di Montenero a portare un cero alla Madonna. La seconda è stato girarsi verso nord ovest e cercare di immaginare laggiù nel mare di Livorno il porto del futuro: la Darsena Europa. Per la prima volta da metà Ottocento un'espansione verso il largo in poi: la crescita dell'intero settore nord – il cuore di quasi tutta l'attività merci – è stata compiuta scavando quasi cent'anni fa al di qua della linea di costa così da ritagliarsi darsene e canali, fondali e moli. Inevitabilmente stretti, ovviamente insufficienti ora che le flotte corrono verso un gigantismo che non sappiamo se il Covid fermerà.

ACCANTO ALLA TORRE DEL MARZOCCO

Finora si è sempre detto che la maxi-Darsena è solo un andirivieni di fogli e timbri, senza che mai si sia mossa una ruspa. È vero ma solo a metà: avesse utilizzato il cannocchiale che dall'alto di Montenero spazia sul panorama, Giani avrebbe forse intuito laggiù – accanto alla Torre del Marzocco – uno strano ritaglio di terra e di acqua a ovest delle pile di container del terminal Tdt. Sono le

vasche di colmata: milioni di metri cubi di fanghi dragati dai fondali portuali negli ultimi 15 anni. Ancora non sono piazzali ma montagnole di terra. Consolidata in alcune zone, in altre no. «Il futuro, i nostri figlioli devono costruirselo ma qualcosa già si vede: qualcosa gli abbiamo lasciato», dice Paolo Mancini, che dopo trent'anni di lavoro ora le banchine tutt'al più le vede col barchino quando va a pescare.

Per il porto di Livorno è il bivio sul fronte dei contenitori: è destinato al declino se non elimina le strozzature che limitano il pescaggio (fondali inadeguati), la larghezza (ampiezza del canale d'accesso) e la lunghezza delle navi portacontainer (raggio del bacino di evoluzione). Ma non è un terminal in più, insiste Stefano Corsini, presidente dell'Authority: la Darsena Europa offre la possibilità di spostare via dalla Darsena Toscana i contenitori così da utilizzarla per le "autostrade del mare" o altre tipologie che hanno fame di spazi. È lì che Livorno è al primo posto fra gli scali made in Italy.

Inutile girarci intorno, è in ballo il futuro dell'unico mestiere che Livorno sembra saper fare davvero, dopo l'afflosciamento dell'industria manifatturiera. Ma Pisa mugugna: le attività del litorale temono contraccolpi (nonostante le rassicurazioni dell'Authority labronica che metterà a disposizione 5 milioni di metri cubi di materiali sabbiosi per ripascimento): a nord dello Scol-

mature in territorio pisano ci sono il parco di San Rossore e le spiagge di Tirrenia; a sud, in territorio livornese il petrolchimico e uno dei primi 25 porti del Mediterraneo.

La solita bega di livornesi vs. pisani? Eppure se la maxi-Darsena è uscita dal far da pinzimonio in tutti i convegni lo si deve proprio a un pisano di Bientina come **Enrico Rossi**, al timone della **Regione Toscana** fino a pochi giorni fa. Non esiste nessun'altra giunta regionale che abbia messo sul tavolo per un porto una cifra paragonabile a quel che ha fatto la Toscana per il progetto livornese (250 milioni di euro a suon di 12, 5 milioni annui per un ventennio a copertura di un mutuo dell'Authority).

LA REGIONE E LA LOCOMOTIVA

Quel finanziamento ha fatto da locomotiva per sbloccare titubanze e refrattarietà del governo centrale: nell'era di Renzi premier aveva messo via Cipe solo 50 milioni, con il ministro Delrio (e la conferma di Toninelli) l'opera è entrata fra le priorità nazionali nell'Allegato Infrastrutture, adesso la ministra De Micheli quei 200



milioni li ha trovati davvero e la Corte dei Conti ha registrato il decreto completando l'assegnazione amministrativa.

No, non è più una bega campanilistica fra due città che insieme potrebbero fare moltissimo e invece non perdono occasione per darsi le gomitole nei denti. Dietro la scelta strategica di Rossi c'erano due cose. L'una è la preoccupazione per l'esplosione di una polveriera sociale da 160mila abitanti: se non si trova un nuovo modello di sviluppo per Livorno, un po' com'era accaduto nell'ultima parte dell'Ottocento con la fine del porto-emporio per aprire la lunga fase da città industriale. L'altra è la consapevolezza che c'è di mezzo il modello piccolo-aziendale toscano così votato all'export: è su una logistica "ricca" che si gioca la competitività per chi va alla conquista di mercati esteri.

C'è l'esempio del nuovo polo all'interporto di Guasticce – presidente Rocco Guido Nastasi, vice Angelo Roma e amministratore delegato Bino Fulceri – per spedire in tutto il mondo l'export farmaceutico di un pool di industrie toscane di punta, c'è l'esempio della Giorgio Gori ("inventata" da Nino Caponi e ora in mano alle poste tedesche via Dhl) che da Stagno offre a mezzo mondo una vastissima gamma di vini e curandone lo smistamento dalla cantina del produttore fino allo scaffale del singolo supermercato del Kansas.

EFFETTO COVID: CHE BATOSTA

L'ultimo report dell'Irpet, l'istituto regionale che misura il "polso" dell'economia toscana, dice che il Covid si è fatto particolarmente sentire qui da noi. Nel trimestre primaverile, nel pieno dello stop, solo le vendite di metalli preziosi ha frenato un po' il capitolombolo dell'export: giù del 38,2% al netto dell'oro (nel resto d'Italia il calo è stato di 25 punti). Anzi, talvolta anche peggio perché bisogna mettere nel conto che ovviamente la farmaceutica ha avuto un boom (più 11%) e la carta, prodotto strategico per le pulizie rapide, ha tenuto (e anzi ha visto crescere di otto punti le movimentazioni nel porto di Livorno nel cuore del lockdown): quasi dimezzato il flusso in

uscita nell'industria dell'auto e dintorni (meno 46,5%), nei macchinari (meno 44,8%) e nel settore moda (meno 46,7%), addirittura peggio per pelletteria (meno 53,7%) e nelle calzature (quasi il 60% in meno). Davvero pensiamo di poter ritornare agli standard di prima aspettando che il virus si tolga dai piedi?

L'export toscano vale, in un'annata pre-Covid come il 2019, qualcosa come 37,1 miliardi di euro, quasi l'equivalente del Pil di una nazione come la Giordania, la Bolivia o il Turkmenistan: in aumento di oltre 15 punti, sei volte la media nazionale.

LA TOSCANA NON È SOLO MUSEI

Poco meno della metà dell'export porta la targa della provincia di Firenze, che non è più solo arte e Rinascimento: è al secondo posto in Italia fra le realtà con il più alto surplus commerciale manifatturiero con l'estero (più di Brescia, di Bologna e di Treviso); nei report con cadenza decennale, sia nel '99 come nel 2009 e nel 2019, è uno dei pochissimi casi di territori rimasti sempre nelle prime dieci province italiane. Segno che è un dato strutturale. Nelle statistiche siamo noi la "locomotiva" assai più di Lombardia, Nord Est o Emilia. Ma con tante fragilità: 1) è un boom che dipende dall'oro e c'è il sospetto che a gonfiarle sia la riorganizzazione di un gruppo fiorentino in direzione Svizzera; 2) concentra l'export in pochi grandi gruppi; 3) cala il feeling con il grande mercato americano.

È qui che potrebbe nascere la futura alleanza fra Pisa e Livorno: alle spalle di un sistema infrastrutturale che non ha eguali (porto, aeroporto e interporto), c'è una piana di quasi cento chilometri quadrati. Difficile trovare a nord di Roma un network infrastrutturale così e una pianura così.

LA MAXI-DARSENIA PER LA TOSCANA

Ecco che la Darsena Europa non è più solo una bega di Livorno, così come non lo è lo standard di efficienza di un sistema portuale Livorno-Piombino, sotto l'unica regia dell'Authority di Palazzo Rosciano, che vale quasi 10 milioni di passeggeri. E, Covid per

mettendo, 800-900mila croceristi che dalle banchine si riversano su tutta la Toscana, principalmente le città d'arte a cominciare da Firenze e Pisa. Con un biglietto da visita che già al presente ha dalla sua un gioiello medico come la Fortezza Vecchia. Senza contare che la privatizzazione della Porto 2000 mette in conto un investimento da 91 milioni di euro in una grandiosa stazione marittima internazionale: è in mano alla famiglia di Vincenzo, Achille e Alessandro Onorato (in società con Msc), ma la guerra sull'esclusività dei servizi (al centro di una inchiesta giudiziaria choc) e le gravi difficoltà finanziarie del gruppo armatoriale hanno finora congelato ogni cosa.

Sta di fatto che siamo tornati all'intuizione dei Medici: Livorno porto del Granducato. Ora non importa più utilizzare i barconi sull'Arno per far arrivare la merce nell'entroterra, anzi semmai c'è da rendere efficace il collegamento viario e ferroviario fra il cuore della Toscana e il porto di Livorno così da guadagnare sui tempi e sui costi per spedire i prodotti. Magari al di là dell'Atlantico, visto che gli scali nordamericani sono da almeno due secoli il principale interfaccia commerciale dello scalo labronico.

Ma fin qui abbiamo raffigurato un identikit abbastanza standard della logistica come fattore di competitività: poteva andar bene anche dieci anni fa. In realtà, l'emergenza coronavirus ha mostrato la fragilità di una globalizzazione che va a cercare la fornitura su scala planetaria, salvo poi accorgersi che basta una pandemia e salta tutta l'organizzazione produttiva che sventaglia su tutto il mappamondo le produzioni e col "just in time" teorizza il magazzino quasi-zero per ridurre il peso delle scorte.

Nell' "anglo-espertese" si chiama "reshoring": non è altro che riportare a casa produzioni che sono state delocalizzate all'altro capo del mondo per risparmiare sul costo del lavoro. Risultato: si risparmia sul costo degli operai, però la catena logistica allunga non solo i chilometri ma anche i passaggi. Come da anni si sgola a ripetere Sergio Bologna, il gigantismo navale rischia di

creare economie di scala che diventano diseconomie perché si concentra su pochi mega-porti e dunque ha bisogno di tanti passaggi in più (transshipment) per recapitare la merce all'acquirente finale.

Fabrizio Landi, presidente della Fondazione Toscana Life Sciences, dice chiaro e tondo che questo "ritorno a casa" dell'industria «sarà una delle conseguenze importanti della pandemia da coronavirus». Lo ribadisce ricordando che «negli ultimi due anni, ad esempio, Prada e Gucci hanno chiuso in Cina e riaperto in provincia di Firenze». Non è un ghiribizzo: alla manifattura conviene basarsi su una filiera più corta, avverte Landi («il problema dei costi di produzione conterà meno della sicurezza e tenderà ad essere affrontato con l'automazione piuttosto

che con lo spostamento della produzione in Asia»).

IL RITORNO A CASA. O QUASI...

Basta star qui ad aspettare che il frutto caschi dal pero? Mica tanto. C'è da chiedersi se la manifattura tornerà proprio a "casa", qui in Italia, o se la formula sarà quella del "near reshoring". A spiegare bene cos'è lo fa vedere l'esempio di quel che sta accadendo a Prato, uno dei distretti-chiave su scala europea dell'industria tessile: è decollato il progetto "Tex-Med Alliances", che con la regia di Confindustria, abbraccia il distretto della Catalogna (Spagna) e una sfilza di realtà egiziane (Alessandria) e giordane (Amman), palestinesi o greche (Macedonia centrale), tunisine (Ben Arous).

Chissà se per tutta una serie

di merci il futuro non sia la stampante 3D che farà viaggiare i file invece che i prodotti. Nel frattempo però c'è una domanda di trasporto che potrebbe avere caratteristiche differenti da quelle conosciute finora: e se – fosse per il "near reshoring", per nuovi modelli di catena logistica o per una nuova "primavera araba" – dovesse davvero crescere l'industria sulla sponda sud del Mediterraneo, ecco che Livorno, anzi la Toscana nel complesso, avrebbe le carte in regola per essere il protagonista principale della nuova stagione. A maggior ragione con nuovi spazi dedicati. Il punto di partenza, ricordiamolo, è il fatto che nelle "autostrade del mare" gli standard di traffico di Livorno già al presente valgono l'insieme di Bayern e Liverpool in Champions League. —

IN BREVE

Effetto coronavirus

Cambia la bussola della logistica

Negli ultimi mesi è tornato a crescere l'export dalla Cina (anche rispetto all'era pre-Covid) ma gran parte degli osservatori – riferisce Shipping Italy – concordano sul fatto che gli operatori si stanno guardando attorno per cercare nuovi poli produttivi. È l'effetto coronavirus

Ma non tutto si può spostare

Più facile spostare in altre zone la produzione di vestiti o di mobili, ma non è così – sempre secondo Shipping Italy – «per le industrie che si affidano alla tecnologia»: non è solo questione di forza lavoro e stabilimenti ma soprattutto di materie prime.

A che punto siamo

Per il 27% il peggio deve venire

Nando Pagnoncelli, secondo quanto riferisce ShipMag, ha tastato il polso agli operatori per Confetra: il 31% dice che il peggio è passato, per il 27% il peggio deve ancora arrivare, a giudizio del 22% siamo ora all'apice dell'emergenza (e il 20% non sa)

Il pessimismo degli operatori

Due su 3 dicono: ci sarà la seconda ondata. Guardiamo di nuovo al check up sul "sentiment" diffuso fra gli operatori economici che è stato rilevato da Nando Pagnoncelli per Confetra: a metà settembre il 74% degli interpellati riteneva «probabile» una seconda ondata dell'emergenza causata dal Covid 19 (e, fra loro, per il 28% è «molto probabile»)



Nuovi manager

Un master fra logistica e sostenibilità

Nella sede dell'Authority livornese è stato presentato il master di primo livello su "digitalizzazione, automazione e sostenibilità" nella logistica marittimo-portuale. Di scena gli enti promotori: Federmanager, ateneo di Pisa, Cciaa e Authority con l'assessore regionale [Cristina Grieco](#) (foto a sinistra).



Assoporti: noi e il Recovery

Oggi a Napoli assemblea pubblica di Assoporti, l'organizzazione delle istituzioni portuali guidata da Daniele Rossi (foto). Titolo: "La crescita sostenibile dei porti italiani". Il presidente dell'Authority livornese Corsini parlerà di Recovery Fund e portualità



La torre del Marzocco



STEFANO CORSINI
È IL PRESIDENTE
DELL'AUTORITÀ PORTUALE

La Darsena Europa non è un terminal in più. Consentirà di spostare i contenitori dalla Darsena Toscana



ROCCO GUIDO NASTASI
È IL PRESIDENTE DEL NUOVO POLO
ALL'INTERPORTO DI GUASTICCE

A Guasticce è nata un'area logistica per spedire in tutto il mondo l'export farmaceutico di un pool di aziende



VINCENZO ONORATO
CON ACHILLE E ALESSANDRO GESTISCE
CON MSC LA PORTO 2000

La Porto 2000 è un investimento da 91 milioni di euro ma al momento tutta l'operazione è congelata



FABRIZIO LANDI
È PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE
TOSCANA LIFE SCIENCES

«Il ritorno a casa dell'industria sarà una delle conseguenze importanti della pandemia da coronavirus»



Le vasche di colmata del porto di Livorno dall'alto di una gru della Darsena Toscana: qui sono stati sversati i sedimenti escavati dai fondali per anni, qui è prevista la futura Darsena Europa (ARCHIMOTDT)