



## **I porti dell'Alto Tirreno e la crisi del Mar Rosso - Guerrieri traccia la rotta: «Queste le nostre priorità»**

**Più investimenti infrastrutturali e di ultimo miglio; maggiori sinergie di territorio e nuove strategie di cooperazione in ambito Mediterraneo**

*Il presidente dell'AdSP MTS: "A fine giugno stringeremo un accordo col porto di Damietta"*

Più investimenti infrastrutturali e di ultimo miglio; nuove strategie di cooperazione in ambito Mediterraneo e maggiori sinergie di territorio. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, traccia la rotta sul futuro dei porti del Sistema.

Davanti ai rappresentanti del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato, in una riunione allargata anche all'assessore regionale alle attività produttive, **Leonardo Marras**, e all'assessora comunale ai porti, **Barbara Bonciani**, il n.1 dello scalo labronico ha fatto il punto sulla situazione congiunturale e sull'impatto che sta avendo sul trasporto marittimo.

«Quella del Mar Rosso - afferma - è stata solo l'ultima di una serie di crisi sistemiche che hanno colpito l'industria marittima negli ultimi anni, mettendo sotto stress l'intera catena logistica e, con essa, la logica del *just in time*, che fino al 2020 ha favorito i processi di globalizzazione».

La pandemia, l'incaglio dell'Ever Given a marzo del 2021, e, ancora, l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sulla fornitura di materie prime e sull'aumento dei prezzi al consumo, i problemi di siccità del Canale di Panama, e la guerra tra Israele e Hamas. «Tutte queste crisi hanno chiaramente rappresentato dei momenti critici per lo shipping, mettendo i porti italiani di fronte a continue sfide» ammette Guerrieri, sottolineando come le conseguenze del sostanziale blocco di Suez siano oggi sotto gli occhi di tutti: «Sempre più navi stanno allungando il percorso verso il Capo di Buona Speranza per evitare di passare dallo Stretto di Bab al-Mandab, il prolungamento dei

viaggi si è tradotto in un ritardo nell'arrivo delle navi e in alcuni casi in un calo evidente dei traffici, così come registrato da molti porti italiani».

Il porto di Livorno non è stato impattato in modo significativo da questa situazione, se non limitatamente al traffico delle auto nuove provenienti dal Far East, segmento di mercato su cui non è stato registrato un vero e proprio calo ma crescenti disagi per la ritardata consegna dei veicoli.

Il presidente dell'AdSP livornese non intende però minimizzare l'impatto che la crisi ha avuto sul sistema produttivo e sui consumi: «E' indubbio - dice - che gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno vivendo un momento di sofferenza, al pari degli altri porti italiani».

Guerrieri cita i dati di traffico (ancora provvisori) del primo trimestre del 2024 per sostenere la propria tesi: «Tra gennaio e marzo - spiega - il porto di Livorno ha fatto registrare un calo generale in quasi tutte le tipologie di traffico, a cominciare dai container, dai prodotti forestali e dalle auto nuove. Le uniche eccezioni positive sono rappresentate dal traffico dei rotabili e da quello dei passeggeri».

Si tratta di una situazione di difficoltà che riflette da vicino quella che sta vivendo il tessuto produttivo locale: «I dati forniti da IRPET e riferiti al 2023 hanno disegnato di fatto una traiettoria dell'economia regionale ancora positiva ma in progressivo rallentamento, con un decremento della produzione in settori chiave come quello della carta del 19 e del 26% nei mesi di novembre e dicembre 2023. Nel quarto trimestre del 2023 la produzione industriale della Regione Toscana è calata del 2,7%» ricorda il n.1 dell'ente portuale.

Lo scarso dinamismo della domanda interna ed estera, che ha contraddistinto l'intero Paese e, più in generale, l'intera area dell'euro, ha avuto chiaramente dei riflessi negativi sull'occupazione in porto. Nel primo trimestre del 2024 gli avviamenti al lavoro dei lavoratori delle imprese portuali sono diminuiti dell'8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (da 57.427 a 52.447).

Ne consegue che «nessun porto può uscire indenne da un contesto internazionale nel quale crisi congiunturali e imprevedibili si succedono con la stessa regolarità con cui il giorno si alterna alla notte». Di fronte a un quadro a livello internazionale complesso e, a tratti preoccupante - è questo il messaggio del presidente dell'AdSP - occorre quindi mettere in campo varie iniziative per cogliere nuove opportunità di sviluppo, anche in vista dell'aggiornamento del nuovo Piano Operativo Triennale della Port Authority, che sarà presentato probabilmente a fine giugno.

«Lo sviluppo delle infrastrutture rimane una priorità - dice il primo inquilino di Palazzo Rosciano -, l'AdSP ha cantierizzato in questo periodo ben 13 interventi infrastrutturali e altri 25 progetti sono prossimi ad andare in gara». Non c'è solo la Darsena Europa all'orizzonte: «Abbiamo bisogno di risorse aggiuntive per sviluppare i nuovi ambiti di competenza della portualità, che vanno oltre la logica marittima in senso stretto: la sostenibilità energetica e la transizione digitale sono due temi centrali su cui l'ente portuale sta lavorando con forte determinazione. Non riteniamo improbabile che con l'avvicendamento delle cariche istituzionali a Bruxelles si aprano

nuove possibilità di finanziamento per lo sviluppo della progettualità in ambito portuale-logistico, sulla falsa riga di quanto visto con il NEXT-GEN EU».

Altro tema strategico, quello della cooperazione con i Paesi extra-UE del Mediterraneo. «A livello mondiale i processi di nearshoring e reshoring hanno da tempo cominciato a rappresentare una risposta valida alle vulnerabilità delle catene di approvvigionamento. La ricollocazione di stabilimenti e fornitori in paesi più vicini all'Europa, e spesso amici, sta favorendo le economie prossime ai mercati più importanti, come il Marocco, l'Egitto e la Turchia. Diventa quindi fondamentale stringere maggiori rapporti con questi Paesi e sviluppare una politica estera portuale che ci consenta di adattarci alle nuove filiere industriali che nasceranno».

Guerrieri ammette che è proprio su questo terreno che l'AdSP intende giocare la sua partita più importante: «A giugno stringeremo un accordo con il porto di Damietta. L'obiettivo è quello di cominciare a tessere una nostra rete di relazioni con i paesi del Maghreb».

Si tratta di una partita da giocare in tandem con un'altra, quella dello sviluppo logistico e intermodale del sistema portuale. Sotto questo punto di vista, se da una parte Guerrieri sottolinea l'importanza strategica dello Scavalco, opera fondamentale che permetterà di avere un collegamento diretto, riservato ai treni merci, tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, dall'altra auspica che venga concluso quanto prima l'iter di istituzione della ZLS in Toscana, «step fondamentale per rilanciare il territorio e tema su cui va fatto un ragionamento complessivo per capire quali incentivi devono essere messi a terra per attrarre nuovi insediamenti produttivi».

Nel suo piccolo l'AdSP sta già facendo la propria parte: se a livello nazionale il Ferrobonus e il Marebonus rappresentano una programmatica risposta alle criticità di un sistema logistico italiano fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili quali la ferrovia e le vie del mare, l'AdSP ha messo a punto una sorta di Bonus Manovra a beneficio degli operatori ferroviari del sistema porto e interporto.

«Si tratta di una goccia nel mare - aggiunge Guerrieri - ma nel complesso, queste azioni rappresentano un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero sistema logistico locale».

Nell'insieme, precisa Guerrieri: «va saputa sviluppare una politica industriale in grado di creare nuove sinergie a livello macro-territoriale, tra la costa e l'entro terra toscano, ma anche con l'Italia centrale, dove le performance logistiche nel loro complesso vedono un divario di venti punti rispetto alla media nazionale».

Allo stesso tempo, vanno trovati nuovi spazi e aree per lo sviluppo dell'intermodalità: «L'Interporto Vespucci - dice - ha bisogno di aree logistiche ulteriori per perfezionare la propria vocazione di hub logistico al servizio del proprio porto di riferimento».

Questi sono i fronti aperti su cui l'AdSP ha comunicato di volersi mettere subito a lavoro, sulla base di una scaletta delle priorità che è stata largamente condivisa dai rappresentanti istituzionali e dagli operatori presenti al tavolo convocato da Guerrieri.

Per l'assessore Marras, ad esempio, è fondamentale accelerare sulla realizzazione della ZLS, considerata un vero e proprio elemento di raccordo tra i porti, gli interporti e gli aeroporti, mentre per l'assessora Bonciani occorre aprire a Livorno un osservatorio sulla crisi del Mar Rosso, per monitorare l'andamento della situazione.