



I produttori internazionali a Giuliano Gallanti: "Livorno? Può diventare il nostro porto hub del Mediterraneo"

In Sala Ferretti il conclave sui prodotti forestali

Livorno, 13 ottobre 2015 - Può diventare il porto hub di riferimento nel Mediterraneo, ma deve essere ancora più competitiva. Il messaggio che i produttori internazionali della cellulosa hanno consegnato stamani nelle mani del commissario straordinario dell'Autorità Portuale labronica, Giuliano Gallanti, è qualcosa di più che non un auspicio o una speranza, ma una prospettiva perseguibile per l'immediato futuro. I rappresentanti di Fibria (Brasile), CPMC (Cile) e UPM (Finlandia), mostri sacri nel campo della cellulosa (da soli producono più di 10 milioni di tonnellate di prodotti forestali) sono venuti a Livorno con le idee chiare.

L'occasione è stata fornita dal workshop sui prodotti forestali, messo in piedi e organizzato dalla Direzione promozione e studi dell'APL e dedicato a una delle principali tipologie di traffico del nostro scalo portuale. La Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, affollatissima, ha accolto oltre cento persone.

«La presenza di ospiti di rilievo e di livello anche internazionale - ha dichiarato il numero uno dello scalo labronico - dimostra quanto alta sia l'attenzione che gli stakeholder nutrono per il nostro porto, ed è la riprova delle enormi potenzialità che possiamo esprimere in uno dei nostri traffici di riferimento, come la cellulosa».

Più di 2,1 milioni di tonnellate di merce forestale nel 2014 (di cui 1,4 in break bulk e 700 in container), e la prospettiva di riuscire a superare, per il 2015, 1,7 milioni di tonnellate di merce in colli, sono la valida premessa cui è stato ancorato un dibattito che ha coinvolto, nell'ordine, le istituzioni (APL, Comune, Capitaneria di Porto), le associazioni di categoria (Confindustria, Asamar, Spedimar, Assocarta, Assimprese), gli armatori (Grieg Star Shipping e Saga Welco), i produttori, i venditori (Celmark) e i terminalisti (Cilp e Marter-Neri).

Non solo Piattaforma Europa, insomma, Livorno ha anche altre frecce da scoccare al proprio arco. La Lucchesia è infatti ad un tiro di schioppo da qui e la vicinanza con il polo manifatturiero lucchese consente un risparmio "overall" sui costi logistici. Come sottolineato dal dirigente promozione dell'APL, Gabriele Gargiulo, che ha curato l'iniziativa, preparando in sinergia con l'IRCRES-CNR uno studio dettagliato sulle prospettive di sviluppo di questo traffico, il distretto cartario toscano riceve circa il 41% dell'import totale di cellulosa, con il porto di Livorno che da solo movimentava il 60% dell'importazione nazionale di cellulosa in Italia, oltre la metà, quindi, delle circa 2,5 mln di tonnellate di merce trasportata via mare.

«I numeri spiegano più di ogni altra cosa le potenzialità di Livorno - ha affermato Gargiulo - , il porto è sempre di più uno dei punti di riferimento dei paesi del Sud America, come Uruguay, Cile e Brasile, che nel 2014 hanno avuto una incidenza del 56% sulla quota di merce forestale complessivamente movimentata a Livorno. La nostra forza è rappresentata dalla relativa vicinanza alle cartiere e dalla disponibilità di magazzini coperti, oltre 200 mila mq di aree tra porto e retroporto».

E rimanendo sempre agganciati ai dati, non possono poi essere sottovalutate le ricadute occupazionali che questo settore ha sul territorio: «Più di 500 lavoratori - ha sottolineato Gianpaolo Vitali, dell'IRCRES-CNR - lavorano a tempo pieno nelle varie fasi del ciclo di lavorazione in cui può essere suddivisa la movimentazione del forestale».

La stima dell'IRCRES è prudentiale, in quanto non considera l'impatto indiretto generato sul resto dell'economia cittadina dalle imprese portuali coinvolte, né prende in considerazione tutti quelli che lavorano nelle cartiere, ma fa comunque ben sperare per il futuro di questo scalo.

Futuro che in molti vedono legato alla prospettiva di sviluppo dell'export. I prodotti forestali sono infatti prevalentemente merce di importazione e, almeno sino ad oggi, sulle grandi navi break bulk non è prevista attività di esportazione, anche se qualcosa sta cambiando:

«L'Italia, ha un'eccellenza nella lavorazione della materia prima e può raggiungere livelli alti di qualità sul prodotto finito - ha spiegato Enrico Bonistalli, vicepresidente di Asamar -, l'export diventa una delle sfide per il futuro».

La possibilità, insomma è quella di non far ripartire vuote le navi break bulk, una volta che hanno scaricato la merce, ma di riempirle con altro materiale, come il project cargo, per l'appunto. «Dobbiamo sviluppare il carico di ritorno - ha affermato sempre Bonistalli -, Ecco, a Livorno servirebbe, più che altro, uno studio su questa materia».

E nel frattempo, che facciamo? Per l'immediato bisogna pensare a mantenere i traffici esistenti: «Abbiamo necessità di qualità di banchine, con pescaggio adeguato e soprattutto di magazzini doganali nelle vicinanze della banchina per il ricovero immediato della merce, che è sensibile alle condizioni meteo», è stato il commento della vice presidente di Grieg Star, Lucia Filippi, che ha chiesto, concretamente, di passare dalla teoria ai fatti e di contemperare le esigenze di zonizzazione del Piano Regolatore Portuale (che ha messo ordine nello scalo, destinando ogni tipologia merceologica un'area dedicata) con quelle delle imprese armatoriali del settore..

E concreta, anzi concretissima, nel suo intervento, è stata anche la presidente di Spedimar, Gloria Dari, che ha comunicato di stare lavorando, assieme all'Autorità Portuale, alla ipotesi di ridurre le tasse portuali per la filiera dei prodotti forestali provenienti dall'Unione Europea, l'obiettivo - chiaramente - è quello di rendere Livorno più competitiva rispetto ai porti del Nord Europa. «Speriamo di riuscire a raggiungere un risultato concreto già per il prossimo anno», ha detto.

E poi sono intervenuti, appunto, i produttori internazionali, per i quali, riassumendo al massimo gli interventi, Livorno ha tutte le carte in regola per diventare il porto hub di riferimento in tutto il Mediterraneo, anche se prima devono essere positivamente risolte le sfide rappresentate dalla competizione con i Porti del Nord Europa e con quelli del Mediterraneo, come Tarragona: sfide che si riassumono nella possibilità di mettere un punto e a capo sui seguenti temi: catena logistica integrata, economicità dei costi di servizio, flessibilità lavorativa, profondità dei fondali e magazzini a ciglio banchina.

«Livorno è uno dei quattro porti di cui ci serviamo nel Mediterraneo - ha detto Targe Bock, di Fibria -, area strategica cui destiniamo il 25% del nostro carico complessivo. Livorno in prospettiva può diventare il nostro hub model».

Lo stesso concetto è stato espresso da Raimond Montt della CMPC: «In Italia Livorno non ha competitor che possano metterla in difficoltà, i concorrenti si trovano in Europa, è con loro che deve fare i conti». Raimond Montt ha usato una frase che in inglese non ammette traduzioni: «Livorno needs to sharpen its pencil and enhance competitive».

Anche Yari Nieminen, di UPM, ha parlato del ruolo strategico di Livorno: «Nei primi nove mesi dell'anno - ha affermato - abbiamo fatto imbarcare per Livorno 144 mila tonnellate di merce, contro le 207 mila tonnellate complessivamente spedite nel 2014, e le 122 mila tonnellate del 2013: come si può vedere, abbiamo dirottato sullo scalo labronico volumi crescenti di merce, a riprova dell'importanza che il porto riveste per la nostra compagnia».

C'è insomma un vento nuovo che sta circolando tra le banchine del porto, un vento che per dirla con il presidente di Assimprese, Federico Barbera, ci sta portando ad immaginare non solo il presente ma anche il futuro: «A Livorno il futuro passa per il rafforzamento delle connessioni ferroviarie - ha detto Barbera -, e non mi riferisco soltanto alla direttissima che presto collegherà Livorno alla linea Tirrenica, penso anche alla possibilità di avere a Livorno un vero MTO, un multimodal transport operator, un grande operatore logistico multisettoriale, che sappia sviluppare l'intermodalità»

Il tema delle connessioni ferroviarie e della modernizzazione infrastrutturale dello scalo è stato indiscutibilmente toccato da molti degli ospiti intervenuti al dibattito, tra cui Umberto Paoletti, di Confindustria, per il quale, inoltre, le prospettive offerte dal nuovo Piano Regolatore portuale sono un importante punto di partenza. «Gli spazi che si creeranno sia con la razionalizzazione delle aree esistenti prevista dal PRP ma, soprattutto, l'espansione legata alla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, libererà estesi spazi nell'attuale porto commerciale, provocando inevitabilmente un incremento di questo traffico».

Pensiero cui si è associato anche l'ad della Marter Neri, Giorgio Neri, per il quale bisogna pensare agli scenari che si apriranno, immancabilmente, dopo che sarà stata realizzata la Piattaforma Europa: «Guardando alla darsena Europa e alla nuova localizzazione del terminal containers - è la riflessione di Neri - potremmo immaginare una nuova grande area per i forestali e merci varie sulla sponda Ovest della Darsena Toscana».