



## **Livorno, Convegno in Sala Ferretti sulla Darsena Europa. Penfold: replica alle osservazioni del sindaco**

Livorno, 26 maggio 2015 - «Il sindaco di Livorno ha fatto delle osservazioni sbagliate, nel merito e nel metodo». Nella splendida Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, i vertici dell'Authority hanno appena presentato alla collettività la prima fase della realizzazione della Piattaforma Europa, e il numero uno della società di Ocean Shipping Consultants, Andrew Penfold, ha risposto al mittente alcune delle osservazioni critiche che il primo cittadino ha lanciato ex cathedra dal tavolo dei relatori.

Al centro dell'intervento di Nogarin, il costo troppo elevato del report che l'Authority ha commissionato all'Associazione Temporanea di Impresa, OSC e D'Appolonia; l'uso di moltiplicatori troppo generosi con riferimento al tasso annuo di crescita dei porti dell'Alto Tirreno; e la necessità di approfondire gli specchi acquei a -18, a fronte dei -16 originariamente prospettati.

Prese ad una ad una, le criticità sollevate dal primo cittadino non hanno preoccupato più di tanto gli studiosi che sono stati incaricati di redigere l'analisi competitiva dei traffici e il piano economico finanziario della Piattaforma Europa.

Sulle previsioni di traffico, gli esperti della società di consulenza inglese hanno per esempio evidenziato che in questa fase di recessione economica persiste una stretta correlazione tra la crescita della domanda dei traffici e l'andamento delle esportazioni: «Credo non abbia senso accusarci, come il sindaco ha fatto, di aver impostato uno stesso livello di crescita economica per tutti i porti dell'Alto Tirreno di qui al 2035 - è stata la risposta di Penfold - Le previsioni si fanno proprio in questo modo, stabilendo un andamento del traffico su base macro-regionale e definendo poi per ogni porto il market share che gli spetta. Quanto al fatto che saremmo stati troppo generosi nello stabilire una crescita esponenziale della domanda dei servizi portuali di qui al 20 anni, voglio sottolineare che dal 2020 al 2035 abbiamo impostato un incremento annuo di appena il 2%, un moltiplicatore non lontano dal consenso degli economisti internazionali».

Quanto ai costi del report, anche qui, sia Andrew Penfold che Cristina Migliaro, manager della D'Appolonia, hanno avuto qualcosa da ridire: «A fronte dei 190 mila euro di appalto - ha dichiarato lo studioso londinese - la compagine italo-inglese ha fornito non soltanto gli studi di analisi del traffico, ma ha redatto il piano economico finanziario ed ha impostato il lavoro di scouting presso potenziali investitori

internazionali, durante il quale l'Ati farà da supporto all'APL».

La Ocean Shipping Consultants e la D'Appolonia hanno all'attivo un percorso curriculare molto ampio. La prima ha avuto come clienti porti di rango internazionale, quali Rotterdam, Anversa e Barcellona, e ha confezionato progetti di studio per i porti turchi e per molti terminalisti, da Dp World ad Hutchinson, mentre la seconda, tra le tante cose, si è occupata a titolo di esempio della due diligence tecnico economico finanziaria della Metro 5 di Milano in qualità di advisor del pool di banche, nonché di assistenza tecnico-finanziaria a unità di valutazione dei progetti infrastrutturali dell'African Development Bank in merito al rischio di investimenti in paesi in via di sviluppo.

«È triste che il rappresentante di una istituzione dubiti della nostra credibilità e reputazione, definendo il nostro report un lavoro di pessima qualità - ha detto Penfold - non la pensano così gli stakeholder internazionali per i quali abbiamo lavorato e con cui abbiamo tutt'ora relazioni consolidate».

E saranno anche le relazioni consolidate delle due società con gli operatori dello shipping internazionale a supportare il successo dell'operazione, stante la necessità comunicata dal commissario straordinario dell'Apl di preparare per giugno una sostanziosa attività di scouting grazie alla quale il progetto verrà pubblicizzato nelle piazze principali del mondo. L'obiettivo è promuovere la Piattaforma Europa e raccogliere attorno alla gara quante più manifestazioni di interesse possibili.

La questione dei finanziamenti verrà in un secondo momento e verrà affrontata con il promoter che dovrà valutare, nella fase di redazione del progetto definitivo, in che modo e fino a che misura investire nella nuova infrastruttura. Come ha ricordato l'assessore regionale al bilancio, Vittorio Bugli, quel che c'è di certo oggi sono i 12,5 milioni all'anno per venti anni che la Regione erogherà direttamente all'Apl e i 50 milioni di euro garantiti dal Governo. Sono soldi sicuri, erogati a copertura del debito che l'Authority contrarrà con le banche:

«Le grandi opere vengono finanziate in questo modo - è il contributo che il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, ha dato al dibattito - vorrei infatti ricordare che i 5mila miliardi di lire che nei primi anni 2000 furono erogati alle autorità portuali da parte dell'amministrazione centrale erano finanziamenti pluriennali destinati a copertura di rate di mutuo. Non esiste ente che abbia bisogno di 500 mln cash da spendere in pochi mesi».

Quanto alla necessità dei 18 metri di profondità della Darsena Europa di cui hanno parlato gli studiosi dell'OCS, alludendo alla possibilità di andare oltre i 16 metri originariamente progettati, è toccato all'ingegner Marco Tartaglini, della Modimar, spiegare che un eventuale aggiustamento tecnico dell'attuale Piano Regolatore Portuale non sarebbe poi un dramma: «È vero - ha affermato - gli studiosi della OSC ammettono la possibilità di realizzare delle opere di banchinamento della PE con un imbasamento delle banchine che renda possibili approfondimenti anche al di sotto della quota di 16 metri. E se anche fosse? In primo luogo, basterebbe un semplice adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale, si tratta di una variante di poco conto; in secondo luogo, i 2,5 milioni di metri cubi in più da dragare

---

se decidessimo di andare a -18 metri, potrebbero essere usati per il ripascimento delle spiagge della costa sabbiosa al nord del Calambrone. È stato infatti riscontrato attraverso diversi studi che i fondali prospicienti la Piattaforma Europa sono a norma, non contengono cioè elementi inquinanti».

Di sicuro c'è che questo clima conflittuale non va a giovamento della città e del porto: «Oggi, al convegno erano presenti operatori internazionali interessati alla Piattaforma Europa e non abbiamo offerto loro un bello spettacolo - ha detto Gallanti - Andremo comunque avanti: a luglio presenteremo il bando di gara per la scelta del promoter».