



## **Darsena Europa per il futuro del porto di Livorno**

### **Tutte le criticità dello studio commissionato dall'Autorità Portuale alla società inglese "Ocean Shipping Consultants"**

Livorno, 20 maggio 2015 - La Darsena Europa diventerà realtà solo se i privati decideranno di investire 750 milioni di euro in questo progetto. Nasce da questa semplice considerazione la posizione che il Sindaco Filippo Nogarin ha espresso nell'ambito del Comitato Portuale convocato qualche giorno fa, in merito alla realizzazione di questa nuova infrastruttura che - nelle intenzioni dell'Autorità Portuale - dovrebbe portare al porto di Livorno 2,5 milioni di teus all'anno.

Il Sindaco ha infatti evidenziato tutte le criticità dello studio di fattibilità che l'Autorità Portuale ha commissionato tramite gara alla società D'Apollonia di Genova, che si è poi avvalsa della consulenza e del lavoro della Ocean Shipping Consultants di Egham (UK): un dossier che in nessun modo potrà convincere banche private italiane ed estere e investitori non finanziari ad essere parte attiva nella realizzazione di questa infrastruttura.

Nella convinzione che solo una vera riqualificazione potrà ricollocare lo scalo labronico nelle mappe dei grandi armatori globali, il Sindaco è sostenuto dall'opinione dei più noti esperti nel settore delle ricerche di mercato, compresa la livornese Nicoletta Batini con esperienze alla Banca d'Inghilterra e soprattutto al Fondo Monetario Internazionale, dove si è occupata soprattutto di paesi con forti economie marittime.

Da un'attenta analisi dello studio realizzato da Ocean Shipping Consultants emerge quanto segue:

- I consulenti dell'Autorità Portuale di Livorno si dichiarano certi della futura espansione della domanda, ipotizzando per il ventennio 2014-2035 un incremento del traffico pari rispettivamente al 60% (base case), 54% (low case) e 70% (high case), peraltro uguale in tutti i porti italiani nonostante le numerose differenze e la concorrenza che tra questi esiste. Gli esperti consultati dal Sindaco Nogarin hanno rilevato la totale assenza di un modello statistico alla base di queste previsioni: i flussi

sono stati ottenuti semplicemente moltiplicando i teus registrati negli anni passati per un numero ottenuto dividendo la crescita attesa in termini di export per la crescita attesa in termini di PIL, senza neanche considerare che in Italia il rapporto tra export e PIL tende ormai da qualche anno ad essere sempre negativo. Inoltre gli scenari base, low e high escludono a priori flessioni dell'export o accelerazioni della domanda in Italia rispetto al reddito potenziale anche per un solo anno, fornendo una visione distorta dei rischi che sono tutti ipotizzati verso l'alto.

- In particolare Nicoletta Batini, forte della sua esperienza internazionale, segnala che il 4,65 - ottenuto da Ocean Shipping Consultants dividendo la crescita attesa in termini di traffici con la crescita attesa in termini di PIL, è molto distante dalle opinioni diffuse presso i "templi" mondiali dell'economia e della finanza. Secondo il Global Outlook della Oxford Economics questo numero per il 2015-20 ha un valore pari a un terzo (1,6), mentre secondo il Fondo Monetario Internazionale il valore è pari a 4,1 per il 2015 ma scende a 3 nel 2019. Non emerge quindi in nessun altro studio la possibilità di una crescita di traffici nell'Alto Tirreno come quella esponenziale ipotizzata da Ocean Shipping Consultants, anzi si ritiene probabile nei prossimi anni un rallentamento dell'export a livello globale.

- Lo studio non contempla in alcun modo una seria analisi di sensitività "con Darsena Europa e senza Darsena Europa", che è invece fondamentale per comprendere se la nuova infrastruttura è davvero necessaria al rilancio del porto. In particolare non c'è traccia di una proposta alternativa a Darsena Europa, per esempio un nuovo progetto che permetta l'ingresso di navi leggermente più piccole rispetto a quelle su cui è tarata l'infrastruttura.

- Non esiste infine alcuna analisi che consenta di comprendere eventuali conseguenze che un aumento vertiginoso dei flussi container potrebbe avere su altri settori, quali le crociere e lo short-sea shipping.

Le criticità esposte e la necessità del project financing rendono dunque di fondamentale importanza almeno un'attenta valutazione da parte dell'Autorità Portuale di Livorno del lavoro presentato dalla Ocean Shipping Consultants, se non un addirittura un nuovo studio realizzato ex novo da altra società. Nonostante il prezzo di questa consulenza, che è costata ben 200.000 euro: a detta degli esperti, dalle 2 alle 5 volte di più rispetto a lavori analoghi sviluppati da note società del settore.