

L'INTERVISTA

Luciano Guerrieri: «Entro due anni un porto elettrico»

I progetti del presidente dell'Autorità di sistema:
«Energia prodotta all'ex centrale del Marzocco»

di Stefano Taglione

Luciano
Guerrieri
(foto Paolo
Barlettani)

«Abbiamo davanti anni cruciali per il porto di Livorno, importantissimi per delinearne il suo futuro. Darsena Europa è solo uno dei progetti: entro il primo semestre del 2027 completeremo le opere di nostra competenza e, al massimo per l'inizio del prossimo anno, vogliamo pubblicare il bando per affidare ai privati l'area del terminal. C'è poi l'elettrificazione delle banchine: per il 2026 saremo pronti e le navi potranno allacciarsi alle reti portuali di Livorno, Piombino e Portoferra-

io». Sostenibilità ambientale grazie all'energia pulita, il nuovo terminal container che consentirà al nostro approdo di crescere ancora e lo studio di un nuovo polo per la cantieristica nei piani del presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, che delinea così il porto di Livorno del futuro. Dove le fonti rinnovabili rivestiranno un ruolo di primo per alimentare sia le strutture, che le città galleggianti come le crocie-

re, il cui transito sono in forte ascesa sulle nostre banchine.

Guerrieri, partiamo dalla Darsena Europa. A che punto siamo?

«Il progetto finalmente sta decollando. Il cantiere a terra è già aperto, le imprese vincitrici dell'appalto lavorano sul consolidamento della colmata e abbiamo superato molti ostacoli, fra cui la valutazione di impatto ambientale. Quando sento discorsi proiettati al passato e incentrati sui ritardi accumulati nella progettazione e nella realizzazione



SPEDIMAR
ASSOCIAZIONE TRA LE IMPRESE DI SPEDIZIONI
INTERNAZIONALI E DI LOGISTICA

**DAL 1952 AL SERVIZIO
DELLE IMPRESE CHE
SVOLGONO UN RUOLO
STRATEGICO NELLA
LOGISTICA**

Livorno - Via Strozzi, 1 - Tel. 0586 884561 • spedimar@associazione-spedimar.it • www.associazione-spedimar.it



dell'opera un po' mi stupisco, perché ora ci siamo davvero. L'obiettivo è essere pronti, per quanto riguarda i lavori di nostra competenza, nel 2027».

Poi ci sarà la gara di aggiudicazione al privato.

«Vorremmo che andasse in parallelo ai cantieri. L'idea è quella di pubblicarla entro la fine del 2024, al massimo all'inizio del 2025. In modo tale che, una volta conclusi i lavori, ci sia già un privato aggiudicatario. Con quest'ultimo potremmo

ragionare dei futuri progetti e di tutto il resto: possiamo anche pensare a una Darsena Europa pronta a step e non in un'unica soluzione».

Prima c'è da concludere i lavori sul canale di accesso.

«Abbiamo concluso il microtunnel e, dalla fine di aprile, Eni inizierà a rimuovere i tubi. Poi partiranno i lavori di risagomatura delle sponde e infine il dragaggio. Per cinque mesi il traffico marittimo notturno sarà interdetto dalle 23 alle 7, così da consentire i lavori, ma cercheremo

di ridurre questa tempistica e di essere il più flessibili possibile».

L'attività del porto, insomma, andrà avanti anche durante i lavori.

«Certo, cercheremo di farli nel miglior modo possibile senza rallentare il traffico. In ogni caso, una finestra di stop, dobbiamo prevederla. Quello sarà un cantiere che prenderà forma ogni sera per essere smantellato la mattina successiva. Ci saranno grandi benefici per tutti».

Potranno arrivare navi più grandi ad esempio.

«Esatto, perché il fondale sarà più profondo e soprattutto più sicuro».

Quando si concluderanno i lavori?

«L'obiettivo è essere pronti a novembre del 2025».

Poi c'è il progetto di elettrificazione delle banchine.

«Un consorzio di imprese si è già aggiudicato la gara sia per Livorno, che per i porti di Portoferraio e Piombino. I tempi sono contingentati perché i soldi sono quelli del fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, quindi dovremo essere pronti nel giugno 2026. Attualmente, in ogni caso, non ci sono ritardi e le tempistiche saranno rispettate».

Le navi si potranno così collegare alla rete portuale.

«Esatto. Già oggi la capitaneria, ad esempio, obbliga i comandanti a passare ai combustibili meno inquinanti per i motori ausiliari a 3 miglia dalla costa. Domani, le navi, in porto potranno collegarsi alla rete».



SHIPPING AGENCY CASALI & C. S.R.L.

Via Salvatore Orlando 14 57122 - Livorno - Italy
Phone: +390586808508
E-mail: infocasali@casali-srl.it

EXPORT & IMPORT

SHIPPING AGENCY

FREIGHT FORWARDER

WAREHOUSING

Economicamente sarà conveniente anche per gli armatori?

«Il Governo si sta attivando con l'Europa a Bruxelles per garantire tariffe convenienti. L'obiettivo è che sia un passaggio ambientalmente ed economicamente sostenibile».

L'elettricità necessaria sarà tutta derivante da fonti rinnovabili?

«Entro il 2029 sì, noi però stiamo già lavorando per alimentare le nostre strutture con energia rinnovabile. Installeremo pannelli fotovoltaici sopra la stazione marittima di Piombino e, sempre lì, installeremo i pali fotovoltaici sulla diga foranea. Abbiamo poi un progetto a Collesalveti e un piano per creare una comunità energetica, basandoci sul nuovo Decreto energia.

L'obiettivo è essere autosufficienti: abbiamo anche le auto elettriche con le nostre colonnine di ricarica. Nei porti, così come nel garage di Palazzo Rosciano».

E per alimentare le navi, ad esempio quelle da crociera che sono particolarmente energivore, qual è la soluzione?

«Le stime ci dicono che il fabbisogno è di circa 60 megawatt. Dal punto di vista infrastrutturale Terna ci ha assicurato che non ci saranno problemi. In porto, a Livorno, l'energia partirà da una stazione che realizzeremo nell'area dell'ex centrale del Marzocco, ma non è obbligatorio in futuro produrre l'elettricità direttamente sulle banchine. L'importante sarà produrre



Una veduta del porto di Portoferraio

l'energia, anche lontano dal porto, per poi metterla in rete».

Oggi, però, l'energia disponibile non verrebbe prodotta tutta da energie rinnovabili.

«No e la sfida del futuro è iniziare a farlo: produrre elettricità in modo sostenibile ed economicamente vantaggioso per gli armatori. In porto concluderemo presto i cablaggi per portare l'elettricità a banchina. A Livorno dovremmo farlo concertando le modalità con i terminalisti, visto che ci sono parecchie concessioni, mentre a Piombino e Portoferraio tutte le aree sono pubbliche e sarà più semplice. In generale direi che abbiamo progetti molto importanti, come il cosiddetto "Cold ironing" da 77 milioni di euro. Entro giugno, inoltre, elaboreremo il nostro se-

condo documento di pianificazione energetica. Il primo lo avevamo pubblicato due anni fa, ma da questo punto di vista il mondo corre e rischierebbe di diventare presto obsoleto».

Come sarà, nei suoi traffici, il porto del futuro?

«Sarà "multipurpose", ovvero aperto a tutti i tipi di traffici. Container, rotabili, passeggeri e crocieristi solo per fare alcuni esempi. Ci sono margini di crescita in ogni settore e, dopo la Darsena Europa, sicuramente le varie aree potranno essere ridisegnate secondo le varie necessità. Ma è ancora presto per definire una nuova geografia portuale, dobbiamo pensare prima al presente e, da questo punto di vista, è molto importante che Grimaldi, >>



specialisti della logistica dal 1944

**SPEDIZIONI E TRASPORTI
IMPRESA SBARCHI IMBARCHI
AGENZIA MARITTIMA
MAGAZZINI IN BANCHINA
MAGAZZINI LONDON
METAL EXCHANGE**

SEDE LEGALE E MAGAZZINI: Via S. Orlando n. 38 LIVORNO

TERMINAL: Piazzale Zara n. 3 LIVORNO



La Golar Tundra ormeggiata in porto a Piombino (foto Paolo Barlettani)

il nuovo proprietario di Terminal Darsena Toscana dopo l'acquisto dal Gruppo investimenti portuali di Genova autorizzato anche da parte nostra attraverso gli strumenti previsti, abbia assicurato per l'area il mantenimento dell'attività di movimentazione dei container. Oltre alle assicurazioni dovremo valutare il prossimo piano di impresa che la società dovrà presentare nel corso del 2024».

Da questo punto di vista, quindi, non cambierà nulla in Tdt?

«Per quanto concerne i traffici è questo quello che ci conferma la nuova proprietà, che per altro fa presente l'intenzione di attivare un'intensa campagna promozionale per acquisirne nuovo traffico marittimo. Qui abbiamo la fortuna di avere i più importanti armatori italiani – intendo Msc, Moby e Grimaldi stesso – ed è sicuramente un aspetto molto positivo interloquire con certi giganti del settore».

Passiamo ora all'isola d'Elba: presto partiranno i lavori sul

porto di Rio Marina, un altro degli scali gestiti dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

«Sì, nel corso di quest'anno pubblicheremo il bando, poi occorreranno all'incirca 18 mesi di lavori. La corsia di entrata, quella per raggiungere gli imbarchi per capirsi, raddoppierà di larghezza, aumentando i livelli di sicurezza e fruizione. Poi ci sarà una diversa dislocazione del molo di sottoflutto. Prevedo un grande miglioramento per l'utenza, anche perché attualmente la carreggiata è molto stretta e in alcuni punti, lungo la strada, riesce a passare solamente un'auto. È un intervento molto importante, a dimostrazione della nostra attenzione verso tutto il territorio, non solo nei confronti di Livorno».

Sempre rimanendo sull'isola, a Portoferraio verrà costruita la nuova stazione marittima. Sorgerà all'interno dell'ex Cosmopolitan: un progetto di cui si parla da tempo, visto che in porto manca una struttura al servi-

zio dei passeggeri.

«Qui siamo un po' in ritardo a causa dell'antichità del palazzo individuato per realizzare la stazione marittima, soprattutto dal punto di vista impiantistico. Gli uffici sono già all'opera per completare il progetto e, una volta terminato, bandiremo la gara per realizzarla».

Piombino, invece, è diventato di fatto un altro hub energetico per l'Italia, con la Golar Tundra, la nave-rigassificatrice di Snam.

«Sì, è una concessione triennale quella della nave-rigassificatrice. Si tratta di un altro hub energetico dopo Livorno, che al largo ha l'Olt. Noi, come Autorità di sistema portuale, con i privati e le istituzioni siamo disponibili a ragionare di energia a tutto tondo. Ad esempio anche con l'Eni, lavorando per capire come i loro prodotti commerciali (parlo ad esempio dei combustibili meno inquinanti) possano essere utilizzati in questa fase, così come in prospettiva. E senza nessuna preclusione su altri carburanti, visto che per il futuro si parla anche di idrogeno. Sul tema energetico, lo ripeto, da parte nostra c'è un'attenzione costante».

Passando al traffico passeggeri i porti gestiti dall'Autorità da lei presieduta, complessivamente, hanno raggiunto alla fine del 2023 10.250.000 passeggeri.

«Ed è un ottimo risultato. I porti, insieme, hanno numeri veramente molto importanti. Ed è investendo che possiamo cercare di migliorare ulteriormente. I progetti energetici "green", solo per fare un esempio, non riguardano solo Livorno, ma anche Portoferraio e Piombino. Noi pensiamo ai vari approdi come una rete connessa e l'elettricità è solo uno degli aspetti che li collega. È quindi fondamentale fare sinergia sotto tutti i punti di vista, perché è solo così che possiamo migliorare». >>



Una veduta del cantiere Lorenzoni in Darsena Calafati (foto Franco Silvi)

A Livorno è stata rilasciata la concessione per il porto turistico. Si chiude un iter andato avanti anni.

«È stato un passo in avanti molto importante per la valorizzazione dell'area del Molo medico. E nella stessa zona abbiamo l'obiettivo di valorizzare anche le emergenze culturali e il Forte del Bocca. I prossimi anni, intendo soprattutto il 2026 e il 2027, saranno cruciali per il futuro del nostro porto, dato che andranno a compimento una serie di progetti fondamentali. Darsena Europa e l'elettrificazione delle banchine sono solo alcuni degli esempi e cambieranno totalmente l'attrattività e il volto dell'area».

Spostandoci più a nord, nell'area industriale, sulle Darsene

Pisa e Calafati si parla della possibilità di costruire un nuovo polo della cantieristica in vista dell'assegnazione delle future concessioni, che dal giugno del 2026 andranno a gara in modo diverso rispetto al passato, con una diversa geografia delle zone (da cinque a quattro). Al Registro navale italiano avete commissionato uno studio che avvalora questa tesi e si parla di 580 posti di lavoro.

«Uno studio del Rina di Genova ci dice questo: la creazione di più posti di lavoro se gli operatori si uniscono facendo squadra. È qualcosa di cui dobbiamo quindi tenere conto, ma poi sarà il mercato a decidere. Io sono comunque consapevole di come i nostri operatori siano validi e spero an-

che pronti a collaborare fra loro. Lo studio che abbiamo commissionato al Rina prospetta la possibilità di unire le forze per investire e gestire gli spazi con una logica unitaria. Attualmente, lì, ci sono cinque concessionari. Comunque, lo ripeto: noi abbiamo realizzato solo uno studio, perché abbiamo il dovere di guardare al futuro anche da questo punto di vista, ma sarà poi il mercato a decidere».

Oltre alla crescita dei passeggeri, arrivati alla fine del 2023 a 10.250.000 considerando tutti i porti gestiti dall'Autorità di sistema portuale, Livorno l'anno scorso ha registrato una grande crescita di crocieristi e, anche le previsioni per il 2024 in base al calendario dei transiti pubblicato sul sito di Porto 2000, sono molto confortanti, con un aumento di un centinaio di navi.

«Stiamo tornando ai livelli pre-Covid e questo è un risultato molto soddisfacente. Livorno, dal punto di vista crocieristico, ha grandissime potenzialità e noi, dando gli spazi in concessione a Porto 2000, ci auguriamo che a fronte della concessione definitiva vi sia anche un'adeguata strutturazione dell'accoglienza dei turisti. Possiamo fare molto bene e, nel corso dei prossimi anni, crescere ulteriormente considerata anche la presenza di La Spezia, che nel 2023 ha fatto registrare numeri molto rilevanti».



GENERAL EXPORT

N.V.O.C.C.

SERVIZIO GROUPAGE

per tutte e da tutte le destinazioni del mondo

Affidabilità dovuta ad una politica di rapporto esclusivo con i vari agenti che ci rappresentano in tutto il mondo.

PROFESSIONALITÀ E RAPIDITÀ NELLA RISOLUZIONE DEI VOSTRI PROBLEMI SONO IL NOSTRO PUNTO DI FORZA

HEAD OFFICE Via Salvatore Orlando - LIVORNO - Tel. 0586 836011