

«Pace in porto? Non vogliamo faide»

Achille Onorato a tu per tu con Guerrieri (Authority): collaboriamo

Porto Meno smog col piano "verde" targato Authority

Pace sulle banchine, Onorato a Guerrieri
«Non vogliamo faide ma qualcosa di positivo»

«Niente faide né provincialismi» ma voglia di collaborare. Così risponde l'armatore Achille Onorato al presidente dell'Authority Luciano Guerrieri all'iniziativa di Assarmatori. In ballo anche i piani di Palazzo Rosciano per ridurre lo smog delle navi: elettrificazione e fonti rinnovabili.

► **Zucchelli** apag. 6-7
► di **Mauro Zucchelli**

Livorno «Entro novembre, diciamo magari metà dicembre», l'Authority completerà la progettazione dell'impianto che consentirà di fornire alle navi l'elettricità dalle banchine senza costringerle a tener accessi i motori per far funzionare gli apparati di bordo: parola di Luciano Guerrieri, che governa i porti dell'Alto Tirreno, in primis Livorno e Piombino.

Lo chiamano "cold ironing" ed è lo strumento sul quale il "fondo complementare Pnrr" (ex Recovery) punta con grande decisione per ridurre lo smog prodotto dalle navi: 46 milioni di euro destinati a Livorno, 77 nel complesso all'Authority se mettiamo nel conto anche Piombino e Portoferraio. Con una sottolineatura: la progettazione la stanno facendo le strutture interne dell'ente portuale, «seguendo la tabella di marcia concordata con il ministero».

Il via dal porto passeggeri

C'è una scadenza: da qui al 2026 dev'essere tutto pronto. Non "quasi", ma proprio pronto: roba che premi l'interruttore e funziona. Per la prima volta, Guerrieri precisa: «Cominceremo dalle banchine gestite da Porto 2000 (passeggeri), sono le più vicine alla città, poi passeremo a occuparci di quelle delle "autostrade del mare" e dei contenitori. Se ci fosse la possibilità, poi i forestali».

«Lo conosco bene quell'inquinamento, le finestre del mio ufficio sono a 50 metri dal fumaiolo di alcune delle navi quando sostano in porto», dice il contrammiraglio Gaetano Angora, comandante della Capitaneria, uno che è arrivato a Livorno con la fama di ufficiale attento all'ambiente.

Questo è uno dei passaggi del "conclave" del mondo marittimo-portuale livornese organizzato da Assarmatori, la realtà di categoria fondata dagli armatori "dissidenti" che hanno lasciato Confindustria per mettersi sotto le insegne di Confrasperto-Concommercio. Appuntamento a bordo dello storico traghetto Liburna, compagnia Toremar del gruppo Onorato, moderatore Pietro Roth (Assarmatori). Non a caso, la portata principale è stata il colloquio in pubblico che Guerrieri ha avuto con Achille Onorato, ammi-

nistratore delegato della Bale-na Blu di Moby e vicepresidente di Assarmatori.

L'elettrificazione ko

C'è un problema: e nasce dal fatto che Livorno l'impianto per l'elettrificazione delle banchine ce l'ha già da quasi sette anni. Ma in pratica inutilizzato, e il motivo è presto detto: gli armatori hanno scelto altre strade per combattere l'inquinamento, colpa del fatto che le tariffe per la fornitura di elettricità da banchina erano già troppo alte, figuriamoci adesso con i rincari per i contraccolpi della guerra in Ucraina.

Esiste anche una seconda "patata bollente", e la tira fuori Onorato: «Se poi l'elettricità da fornire da banchina alle navi la producono con una bella centrale superinquinante, siamo al paradosso...».

È per questo che Guerrieri cerca di cogliere due piccioni con una fava: dalle tariffe record e dal paradosso dello "smog circolare" se ne esce



puntando sulle fonti rinnovabili, meglio se in tandem con il miglioramento dell'efficienza energetica. Il presidente dell'istituzione segnala che c'è un ulteriore gruzzoletto di «33-34 milioni di euro» destinato a quest'aspetto. Comprende la produzione di energia da fonti rinnovabili, con un doppio coinvolgimento dei privati: 1) si apre la «possibilità di forme di project financing»; 2) si stanno cercando strutture pubbliche e private da mettere a disposizione, «in primo luogo cercando la collaborazione dell'interporto di Guasticce».

Progetto per Piombino

Guerrieri indica anche una prospettiva analoga per Piombino, forse ancor maggiore dal punto di vista della potenza e delle dimensioni: ma per adesso si limita a parlare di una «localizzazione fra Piombino e Venturina» e per qualcosa di «entità molto importante». Complessivamente, si sofferma su un orizzonte produttivo di «20 megawatt in una prima fase», arrivando poi «a 60 megawatt». E non è tutto: nei piani di Guerrieri ci sono i locomotori a idrogeno e la trasformazione del parco veicoli dell'Authority da carburante a elettrico.

Ma c'è qualche novità che si materializzerà entro tempi più brevi. La mette nel piatto Achille Onorato: la sua flotta schiererà qui un nuovo traghetto «dagli inizi del prossimo anno» e un secondo «entro l'estate prossima» («con i miglioramenti di efficienza contiamo

di tenere i prezzi ai standard accettabili nonostante tutto rincari»). Poi aggiunge che «il caldo di settembre e ottobre ha creato una seconda estate, stanno andando molto bene i biglietti per l'Elba e per la Sardegna». Il resto com'è andato? «Recuperato parecchio rispetto al pre-Covid, ora ci aspetta un 2023 nel segno dell'incertezza globale».

Niente polemiche né punzecchiature esplicite, ma potrebbe essere interpretabile come una prova muscolare il fatto che, di fronte alla portualità labronica, il presidente di Assarmatori snoccioli le statistiche su quanto «pesano» i propri associati nell'insieme dei traffici di Livorno, Piombino e Elba (cioè molto: a cominciare da «più del 50% dei mezzi rotabili, 12 milioni di tonnellate di merce e 4,2 milioni di passeggeri trasportati»). Chissà se questo che ronzia nell'orecchio di Guerrieri quando chiede se il padrone di casa, cioè Onorato, è disposto a guardare «anche alla sostenibilità sociale»: a creare «un clima proficuo superando le liti».

Riparte la pace

Con tutta l'implacabile mitezza testarda di cui è capace, Guerrieri il Mediatore prende il toro per le corna e va a chiederlo senza troppi giri di parole in casa di uno dei protagonisti della battaglia campale con Grimaldi proprio nel porto di Livorno. Non potrebbe essere più chiara la risposta di Achille Onorato, che sta riuscendo nel miracolo di salvare la Baleana Blu dalla tempesta finanziaria: «Non ci interessano né faide né provincialismi, quel che

ci interessa è fare del bello. Ovviamente tutelando i nostri interessi, ma con disponibilità a lavorare insieme».

Era stato il sindaco livornese Luca Salvetti a riprendere non solo le questioni della sostenibilità sia ecologica (lo smog dalle navi) che sociale (il maxi-sciopero sul lavoro portuale): occhi puntati sull'intreccio fra porto e città, «e qui il riferimento è al pro-

L'elettrificazione delle banchine inizierà da quelle della Porto 2000 «Sono le più vicine alle finestre delle case»

getto di nuova stazione marittima». Era per quello che gli Onorato e Msc si erano aggiudicati la privatizzazione: è rimasto fermo al palo, un po' per lo stop al traffico passeggeri per via del Covid, un po' per lo scontro con Grimaldi e l'Authority sulle concessioni temporanee, un po' per la crisi finanziaria del gruppo.

In precedenza, l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di stato maggiore della Marina militare, aveva utilizzato la competenza geostrategica per richiamare l'attenzione su un altro orizzonte: l'esigenza di difendere il mare come il luogo dove l'economia dispiega i propri traffici, «con le connessioni dati che al 97% corrono sui cavi sottomarini, ce ne sono 500 nel mondo e ogni anno ci sono 150 guasti». ●



L'armatore Achille Onorato e il presidente dell'Authority Luciano Guerrieri all'iniziativa sul traghetto Libuma (Stefanini Silvi)
In alto: il traghetto Nuraghes della flotta Tirrenia (gruppo Onorato) in uscita dal porto di Livorno

Il traghetto Moby Aki ormeggiato all'interno del Porto Mediceo a Livorno



Achille Onorato è nato a Pisa nel 1986 nel giorno di santa Giulia patrona labronica

Al timone di Moby nel periodo più difficile col il rischio di patatrac: il giudice deve dare ancora l'ultimo ok ma c'è il sì dei creditori

Numero due di Assarmatori l'associazione guidata da Stefano Messina: nell'Alto Tirreno è presente con 14 compagnie

Intreccio
Il sindaco Salvetti: porto e città si intrecciano: come nel progetto della nuova stazione marittima finora rimasto al palo

Rischio
«Il 73% della flotta ro-ro rischia di essere fuori legge dopo il 2025, e gli extra-costi che potrebbero gravare sul trasporto marittimo sono pari a oltre 300 milioni di euro annui». È l'allarme che aveva lanciato Assarmatori sul Tirreno per bocca del presidente Messina pochi mesi fa