

Resoconto della relazione di Raffello Cioni - 25 gennaio 2023

Sede della CNA provinciale - A cura di Beppe Mascambruno

"A una città come la nostra, nata cinque secoli fa proprio per dare un porto alla Toscana e all'impero economico dei Medici, e che di porto sostanzialmente ancora vive, è difficile e raro, molto raro, vedere l'opinione pubblica appassionarsi alle vicende che riguardano lo sviluppo di quella che è e resta la principale risorsa economica e occupazionale. Se e quando questo avviene, l'attenzione si riduce molto spesso a percezioni essenziali, di rapido esaurimento. La notizia, come si dice, da una botta e via.

E' una curiosa ma non sorprendente condizione, a metà strada tra una memoria decadente e perlopiù nostalgica dei bei tempi andati e una sostanziale estraneità invece al nuovo, a sfide che sembrano quasi fantascienza, quindi alla fin fine neanche così credibili. Roba che ingenerale ha molto a che vedere con l'<inverno demografico>, l'invecchiamento della popolazione. Ma anche con uno scadimento progressivo e inesorabile che va avanti ormai da molti anni di chi dovrebbe avere la regia del cambiamento, ovvero della classe politica e amministratrice. A tutti i livelli, dal governo nazionale a quello regionale e locale. Che alla fatica strategica della costruzione di una visione moderna di sviluppo del territorio, ma di medio-lunga prospettiva, preferisce la tattica di seduzione semiassistenziale e clientelare nei confronti di settori a più immediata remunerazione di consenso elettorale.

Ecco che, in un contesto del genere, non sorprende che susciti quasi sbigottimento incrociare un uomo d'azienda che, pur essendo inserito in una società di capitale pubblico, ragiona da imprenditore privato, guardando a orizzonti che vanno ben al di là di domani mattina. E così è andata con la conferenza di Raffaello Cioni, da poco più di un anno amministratore delegato dell'Interporto di Guasticce, promossa dall'Associazione <Rinascita> e dal circolo <Il Centro> nella sede della CNA.

Cioni, grazie al dinamismo narrativo di chi ha già accumulato in giro per i porti d'Italia una lunga esperienza nel settore terminalistico e commerciale, ha illustrato con rara efficacia le linee di sviluppo dell'Interporto che anche all'occhio nudo del profano che imbocca la FI-PI-LI da Stagno ormai appare una realtà ben consolidata e in crescita. Lo dice la sua caratteristica peculiare che rende il polo logistico livornese unico in Italia per la rete intermodale che unisce in pochi chilometri porto, aeroporto, ferrovia e strade di grande comunicazione. E lo dicono i numeri che motivano Cioni, nonostante la necessità di raggiungere gli obiettivi del piano di ristrutturazione finanziaria di Interporto toscano Vespucci che è stato chiamato a sanare: oltre 60 le aziende insediate, con numerose eccellenze internazionali di settore, oltre seicento gli occupati diretti con prospettiva a breve di arrivare a mille, grazie a ciò che già esiste, ma anche a insediamenti pronti a breve come il deposito farmaceutico e il magazzino refrigerante tra i più grandi d'Italia. A cui si aggiungono strutture di servizio come il grande parcheggio funzionale per i mezzi su gomma, camion portacontainer, dotato di tutti i servizi di immediata manutenzione e il motel che completa anche l'indispensabile dotazione di hospitality per gli operatori.

<Ma il futuro - ha spiegato Cioni - si gioca sulla capacità di rendere quotidiana la risposta a tre obiettivi strategici di un mercato globale in costante evoluzione, a cui si legano 490 miliardi di investimenti per i prossimi vent'anni: efficienza intermodale, sostenibilità ambientale e gestione capace di governare big data e intelligenza artificiale>. Un esempio per farsi capire a proposito di sostenibilità: l'obiettivo di ridurre del 30% le emissioni di CO₂ entro il 2030, del 50% entro il 2050 per giungere all'obiettivo Zero nel 2100 significa per l'Interporto di Guasticce di arrivare entro pochi anni a 350 milioni di ore di camion in meno circolanti su strada. E, di conseguenza, contestuale raddoppio della merce trasportata sui treni>.

Treni che, tanto per capire di cosa si parla, dovrebbero arrivare a raggiungere velocità medie intorno ai 100 km/ora. Quindi da far circolare anche sulle tratte di alta velocità che oggi, invece, RFI (Rete Ferroviaria Italiana) si tiene gelosamente strette perché preferisce ovviamente destinarle al movimento passeggeri, al momento ben più remunerativo. <Ma anche - ha puntualizzato Cioni

- perché il parco-macchine del trasporto-merci è vecchio e quindi da rinnovare per non fare danni alle infrastrutture TAV>. Del resto è un po' quel che avviene anche con le banchine già attrezzate per rifornimenti <green> che rimangono sostanzialmente inutilizzate perché la quasi totalità delle navi viaggiano ancora a combustibile fossile. Con quel che ne consegue anche in termini di inquinamento ambientale cittadino.

Per ottimizzare tempi e risultati di un mondo che cambia alla velocità della luce con fenomeni come il backshoring, ovvero il rientro nei luoghi d'origine di produzioni a suo tempo spostate all'estero, Cina in particolare (17 solo nel 2021), e con l'e-commerce in crescita esponenziale (60 miliardi di fatturato, pari ormai al 15% delle vendite totali in Italia) diventa quindi essenziale una capacità gestionale della logistica da affidare a una nuova generazione di tecnici in grado di dominare, come si diceva, big data e intelligenza artificiale. Anche per fronteggiare una burocrazia devastante, soprattutto pubblica, che somma ben 15 interlocutori dal produttore al consumatore.

<Ormai il rapporto tra domanda e offerta - ha spiegato Cioni – si gioca su dati e analisi così raffinati sui consumi da consentire ai grandi operatori, Amazon per fare un nome su tutti, addirittura di poter pensare prima quali saranno i prodotti più richiesti e dove si svilupperà il bisogno di magazzini perché la vendita avvenga nel tempo più breve possibile>.

Anche le coincidenze aiutano a capire meglio ciò di cui si sta parlando: il sequestro di cocaina avvenuto nelle scorse ore in porto ha riguardato l'ispezione da parte della Guardia di Finanza di un container sospetto carico di banane proveniente dal centro America. L'effetto collaterale di questa brillante operazione di polizia giudiziaria è scoprire non solo che il porto di Livorno si conferma come uno degli scali privilegiati dalla criminalità organizzata per i traffici internazionali di droga, ma che le banane che sbarcano qui vanno a <maturare> in un deposito del Lecchese per poi tornare sempre dalle nostre parti e approdare finalmente sugli scaffali dei supermercati. Un <anda e rianda> assurdo di camion, all'opposto della sostenibilità illustrata da Cioni, che una logistica moderna è chiamata a eliminare, riducendo a 50-70 chilometri massimo il trasporto su gomma.

Ma, proprio per concludere nel segno positivo della speranza e della visione appropriata del futuro, soccorre anche l'altra coincidenza di queste ore: la presentazione ufficiale del progetto di istituzione proprio a Livorno di un nuovo ITS (Istituto tecnico scientifico) che, affiancato alla già esistente facoltà universitaria di logistica a Villa Letizia, promette di fare della nostra città un'eccellenza nella formazione della generazione smart di governo dei traffici intermodali di cui Cioni ha segnalato l'urgenza.

Speriamo che anche queste diventino buone notizie per ripristinare la confidenza smarrita tra la città di Livorno nel suo complesso e il porto. Anch'esso di Livorno. "

Beppe Mascambruno