Espansione a mare e connessione terrestri: la ricetta per la crescita del Porto

Gallanti, presidente Autorità Portuale, traccia la linea

È Giuliano Gallanti, presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, a tracciare un bilancio della situazione attuale del Porto di Livorno, valutando quelli che sono gli ultimi dati e gettando un occhio importante sul futuro economico e strutturale.

Presidente, partiamo dai traffici, i dati trimestrali sono positivi, è così?

«Certo, il +30% nei primi tre mesi dell'anno acquisito nel settore dei contenitori ci fa ben sperare per il futuro. Nel 2015 la crescita si sta consolidando con una media mensile trimestrale pari a quasi 56 mila Teu».

A che cosa è dovuto, questo incremento?

«Chiaramente, sul trend di crescita ha inciso il nuovo impulso registrato dal traffico con gli Stati Uniti e il rinnovato interesse per la tratta transatantlica di molti importanti carrier, come ZIM, Hapag Lloyd, Msc, Uasc, e Cma CGM. Mi piace però poter dire che al buon andamento dei traffici abbiano contribuito anche i risultati che questa Amministrazione ha raggiunto nel corso degli ultimi anni».

A che cosa si riferisce in particolare?

«In primis all'approvazione del Piano Regolatore Portuale. Ci vogliamo prendere una piccola parte di merito. Siamo stati i primi a credere che Livorno abbisognasse di un nuovo Prp col quale dare un ordine logico alla collocazione delle tipologie merceologiche in porto e col quale progettare il futuro».

Il futuro, in questo caso, si chiama Piattaforma Europa

«Sì. Il progetto della Piattaforma Europa prevede l'estensione a mare dello scalo labronico, con circa 5 km di nuove banchine, 2 milioni di mq di piazzali, fondali a -18 mt ed una nuova imboccatura in grado di accogliere le nuove grandi navi di progetto. Stiamo lavorando per predisporre il bando di project financing per la individuazione del promoter. L'obiettivo è presentare il bando entro e non oltre le idi di maggio».

Oltre all'espansione a mare dello scalo, l'altra partita importante viene giocata sul lato delle connessioni terrestri.

«Oggi, l'obiettivo principale è rafforzare le infrastrutture ferroviarie sulla Darsena Toscana. Grazie all'impegno della Regione Toscana e di RFI entro la fine del 2015 avremo un collegamento AV/AV diretto tra il porto e la linea Roma Genova, lato Pisa. Grazie a quest'opera potremo diventare il primo scalo ferroviario

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
LIVORNO

italiano e sfruttare i nostri veri punti di forza».

Quali sono, questi punti di forza?

«Livorno, non mi stancherò mai di dirlo è l'unico porto in Italia ad avere dietro di sé una vasta area retroportuale ben collegata alla rete viaria nazionale. Lo scalo della città dei Quattro Mori poggia infatti i propri piedi su una piattaforma logistica naturale che è costituita da un insieme di infrastrutture strategiche del core network (oltre a Livorno, il porto di La Spezia e l'Interporto Toscano "A. Vespucci" di Guasticce) e del comprehensive network (porti di Piombino e Carrara, Interporto "Gonfienti" di Prato, aeroporti di Pisa e Firenze). Tutti questi nodi condividono le stesse interconnessioni stradali e ferroviarie al corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Grazie al progetto "Raccordo", saremo presto in grado di mettere in collegamento tutti questi nodi, creando le premesse per la realizzazione di ciò Theo E. Notteboom e Peter W. De Langen chiamano Multi-Port Gateway Region, ovvero una macroregione all'interno della quale ogni porto diventa un anello di un'unica catena di distribuzione. Raccogliere i porti in grandi gruppi intra-regionali, infatti, ne ridefinisce il ruolo, aumentandone l'influenza anche su una scala internazionale. Ne sanno qualcosa in Spagna, dove stanno studiando la possibilità di creare cinque agenzie macroregionali che raggrupperebbero i diversi porti in una gestione congiunta. La strada da seguire è questa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
LIVORNO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.