'Le grandi navi? A Spezia o Livorno Rischiamo un investimento-flop»

Un imprenditore del marmo interviene nel dibattito. «Ecco le mie idee»

COSTI, futuro, impatto sull'ambiente: si infiamma il dibattito sul progetto di ampliamento del porto che non poteva non coinvolgere anche gli operatori del mondo del marmo. Dopo le prese di posizione di numerosi cittadini, sull'argomento interviene Enrico Locati Luciani. «Dato l'enorme investimento richiesto alla finanza pubblica, mi chiedo se chi ha studiato il progetto, abbia tenuto conto del traffico che può essere generato da detto investimento (il porto movimenta circa 1.000.000 di tonnellate, non sufficiente per esistere come autorità portuale) e che bacini commerciali intenda sviluppare ed attrarre a Marina di Carrara». La vicinanza dei porti di La Spezia e Livorno con infrastrutture portuali (ferrovie e strade) già costruite «ed non il pericolo di insabbiamento e basso fondale che da sempre interessa il nostro porto crea una concorrenza tangibile». Da operatore del settore Locati Luciani sottolinea. «Non consideriamo l'esportazione di marmo in quanto in maniera rilevante viene effettuata via container da porti con alto fondale, o l'importazione di marmi o graniti (che circa 10 anni fa permise di arrivare a oltre 5.000.000 di tonnellate) che con lo sviluppo di Cina ed India e Brasile sui mercati mondiali dei marmi e graniti, ha precluso in grossa parte l'importazione degli stessi dai paesi produttori di marmi e graniti grezzi». Nel 2010 Locati Luciani ha partecipato alla discussione sul Water front nel 2010 «finanziata dalla Regione Toscana, mi ero appassionato a questa tematica ed avevo fatto alcune riflessioni sullo sviluppo dello stesso o parte di esso come riferimento per l'uso turistico». Fra queste un'idea per sistemare diveramente il porto «rispetto alla proposta del 1981». «In particolare – scriveva Locati Luciani nel 2010, rilanciando ora la sua proposta – utilizzando le strutture attuali per far convivere il porto commerciale (area est) e creare il porto turistico (area ovest) con grandi ricadute di manodopera diretta ed indiretta, sviluppando altresì la parte ovest del porto con sviluppo di attrezzature turistiche (bar, ristoranti, discoteche) ad esempio di opere già sviluppate in Spagna per ristrutturazione di porti commerciali. Peraltro con questo scenario, si eviterebbe l'esborso di grandi somme per la costruzione del nuovo porto turistico». E sempre 5 anni fa l'imprenditore sottolineava come «si parla di possibilità di usufruire dei traffici Brennero/Tirreno acquisendo traffici ora destinati ad altri porti, cio' non e possibile in quanto il nostro ha grossi problemi strutturali per potere ospitare navi di grosso tonnellaggio (portacontainer) a causa di basso fondale, (insabbiamento) problemi di ingresso in porto con vento proveniente dai quadranti sud/est (Libeccio)».

FUTURO Fa discutere il progetto di ampliamento del porto di Marina: non mancano le critiche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STRATEGIA, IN SINTESI

I nodi

Concorrenza

I porti di La Spezia e Livorno hanno infrastrutture portuali (ferrovie e strade) già costruite e non corrono il pericolo di insabbiamento e basso fondale che da sempre interessa il nostro porto»

La scelta

Sinergia

«Si possono far convivere il porto commerciale (area est) e creare il porto turistico (area ovest) con grandi ricadute di manodopera diretta ed indiretta, sviluppando la parte ovest del porto con attrezzature turistiche».

Il problema

Vento

«L'esportazione di marmo? Viene fatta via container da porti con alto fondale. Inoltre il nostro porto presenta problemi di ingresso con vento proveniente dai quadranti sud/est (Libeccio)»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.