

“Una libeccciata sugli scacchi ora abbiamo rimesso ordine”

MAURIZIO BOLOGNI

«**I**MMAGINI una scacchiera spazzata da una folata di libeccio? Ecco, appena insediato, sei anni fa, questa è stata la mia prima impressione del Porto di Livorno: le merci alla rinfusa accanto ai forestali; i rotabili, parcellizzati e contesi tra imprenditori che fino a poco tempo prima si erano strappati lavoro l'un con l'altro, e i croceristi costretti a districarsi tra container e cellulosa. Il cambiamento di quello stato ha rappresentato sin da subito per me e per il segretario generale, Massimo Provinciali, della cui collaborazione mi sono giovato in questi anni, un punto d'onore: ed è stata questa determinazione ad averci spinto a superare gli ostacoli su cui altri prima erano inciampati». Se gli si chiede quale è stata la sua prima impressione appena arrivato, risponde così Giuliano Gallanti, commissario dell'Autorità Portuale di Livorno da oltre un lustro, che tra poco lascerà le redini della futura Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

SEGUE ALLE PAGINE VIII E IX



Il commissario Giuliano Gallanti traccia il bilancio degli anni che ha trascorso alla guida dell'Autorità portuale di Livorno

“Piano regolatore e Piattaforma pronti a lanciare la sfida all'Europa”

<SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

MAURIZIO BOLOGNI

COMMISSARIO Giuliano Gallanti, di quale risultato ottenuto in questi anni va più fiero?

«Il Piano Regolatore, atteso da 62 anni, approvato e sostenuto dall'impegno finanziario della Regione con i 200 milioni di euro alla Piattaforma Europa. L'ultimo Piano Regolatore risaliva al 1953. Oggi possiamo andare in giro per il mondo e prefigurare agli armatori e agli operatori di settore il porto del domani. Debbo rendere merito alla Regione che ci ha sostenuti in questo lungo e a tratti difficile percorso. La Piattaforma Europa ci permetterà di avere fondali di almeno 16 metri. E questo è molto importante. La crescita dimensionale delle ultra-large container ship sta infatti ponendo enormi sfide all'accoglimento delle navi da parte dei porti e la strategia delle compagnie è sempre stata quella di schierare le mega portacontainer sulla rotta più trafficata al mondo, quella che collega l'Asia all'Europa. In dieci anni, dagli oltre 14 mila teu della Emma Maerk, si è arrivati ai 20 mila delle navi di oggi. Questo significa che presto i servizi verranno fatti con navi a partire da 8mila Teu in su. Una bella gatta da pelare, per Livorno, il cui porto, perlomeno così come è configurato oggi, non riesce ad accogliere navi che

trasportino più di 7100 Teu. È questa la premessa che ha reso necessario ripensare il nostro scalo, che così non sarà tagliato fuori dalle più importanti compagnie di navigazione».

Ma come si fa a diventare hub di riferimento per i servizi di linea dall'estremo Oriente?

«Occorre attrezzarsi e dotarsi di tutte quelle facilities che oggi il porto non ha, a cominciare da un affaccio sul mare che consenta alle navi di ultima generazione di attraccare in porto senza dover passare dalla "feritoia" del Marzocco. Perché oggi il problema più sentito non sono tanto i fondali bassi, quanto le dimensioni del canale di accesso, che impedisce la manovrabilità delle navi più grandi. E allora, hai voglia a sistemare l'ordinario, il dragaggio dell'imboccatura sud, quello degli specchi acquee prospicienti la Darsena Toscana, e gli interventi per togliere i tubi dell'Eni. Sono tutte opere importanti, utili, ma non migliorano la situazione. Ed è così che è nato il progetto della Piattaforma Europa».

Bene il fronte mare, ma non è necessario migliorare anche i nuovi collegamenti a terra?

«Guardi, Livorno ha veramente enormi potenzialità e molti spazi su cui svilupparsi, non solo a mare ma anche a terra. Il nostro porto, caso unico in Italia, ha un retroterra ampio e pianeggiante: non bisogna inventare

niente di nuovo per far ripartire lo scalo portuale. Tutte le potenzialità sono già racchiuse in quel fazzoletto di terra che segna il confine tra la piana di Pisa e le colline livornesi, e che si estende su una vasta superficie posta a nord della provincia di Livorno. Il Triveneto, la Lombardia, l'Emilia Romagna sono dietro l'angolo, a un tiro di schioppo, e gli investimenti ferroviari progettati, 40 milioni di euro, di cui 33 messi a disposizione dalla Regione Toscana, dovrebbero gettare le basi per la definizione di un intermodalismo spinto che ampli il mercato di riferimento, estendendolo fino ai Balcani e all'Europa Centrale ed Orientale. L'obiettivo è ridurre il gap competitivo accumulato».

Anche perché, questo, è un gap che sta aumentando.

«Vero. Oggi il porto di riferimento di Milano è Rotterdam, non Genova o Livorno e con l'inaugurazione del Gottardo la situazione è destinata a peggiorare: attualmente oltre 440 mila teu con origine/destinazione in Italia gravitano sui porti del Nord Europa anziché sui nostri, facendo del sistema portuale nord-europeo il 7°-8° porto container italiano. È un dato su cui bisogna riflettere. La scelta del porto da scalare da parte delle grandi compagnie marittime internazionali viene effettuata considerando, fra l'altro, la qualità dei servizi of-

ferti e delle reti di interconnessione terrestre; Rotterdam, per esempio, può contare una rete di 20 interporti in tutta l'Olanda, sono i distripark o distretti in cui trovano posto centinaia di piccoli e grandi operatori specializzati in attività di distribuzione e logistica per tutti i generi merceologici (etichettatura, assemblaggio, packaging, eccetera). La forza degli scali portuali del nord risiede proprio in un intermodalismo efficiente ed efficace. Ed è su questa scacchiera che Livorno deve giocare la partita della vita».

Che ruolo deve giocare in questa partita l'Interporto Vespucci?

«Con Provinciali abbiamo sempre concordato che dovesse cambiare la propria vocazione da interporto a retroporto, e ci abbiamo creduto al punto da aver deci-

so di ricapitalizzare la nostra partecipazione nella società, assieme agli altri soci. Credevamo che non avesse senso usare il Vespucci per caricare o scaricare la merce in arrivo o in partenza dalla Darsena Toscana, da cui dista appena 9,5 chilometri. Oltre allo stoccaggio puro e semplice, occorre sviluppare attività di pre-assemblaggio dei componenti, o di etichettatura, controllo e qualità post-vendita. Le potenzialità dell'Interporto sono infinite. Penso che stiamo procedendo nella giusta direzione: entro il 2024 si supereranno le "sezioni critiche" dell'infrastruttura ferroviaria toscana, fra cui la commistione fra flussi merci e passeggeri nel nodo ferroviario di Pisa, vero punto d'accesso ferroviario all'area costiera. La connessione ferroviaria tra il Porto di Livorno e l'Interporto Vespucci (il così detto "Scavalco" della linea tirrenica), la connessione tra l'Interporto e la linea Vada-Collesalveti-Pisa, il bypass della stazione di Pisa, i raccordi ferroviari interni al porto di Piombino e l'innesto sulla linea Tirrenica sono per noi interventi di vitale importanza».

Perché?

«Quando vado ad un convegno porto sempre con me uno studio di due noti esperti, Theo Notteboom, professore universitario all'ITMMA di Anversa, e Peter W. De Langen, dell'Università di Eindhoven. I due studiosi sostengono che l'efficienza di un porto moderno non va più parametrata sull'assunto teorico della sua capacità di proporre un'offerta quantitativamente elevata di infrastrutture che siano in grado di rispondere alle esigenze di mercato. La vera competitività di uno scalo portuale - argomentano - si sostanzia nella possibilità di studiare strategie di sviluppo che favoriscano politiche trasversali di crescita economica e che promuovano un raccordo tra pubblico e privati all'interno di un contesto territoriale macro-regionale».

Quanto è importante per un porto l'innovazione?

«Quello dell'Ict è un tema fondamentale. In questi cinque an-

ni, l'Autorità Portuale, coadiuvata dagli operatori del Porto, ha lanciato numerose azioni per l'innovazione e lo sviluppo. Ed è a partire da queste innovazioni che è stato possibile arricchire l'offerta portuale e logistica con servizi paperless alla merce ed al trasporto, attivando una leva importante di efficienza e competitività. Oggi il Tuscan Port Community System, ovvero la nostra piattaforma telematica di condivisione di informazioni commerciali ed amministrative, garantisce la massima integrazione gestionale delle informazioni».

È sufficiente, per lei, la riforma Del Rio della legge che 20 anni fa istituì le Autorità portuali?

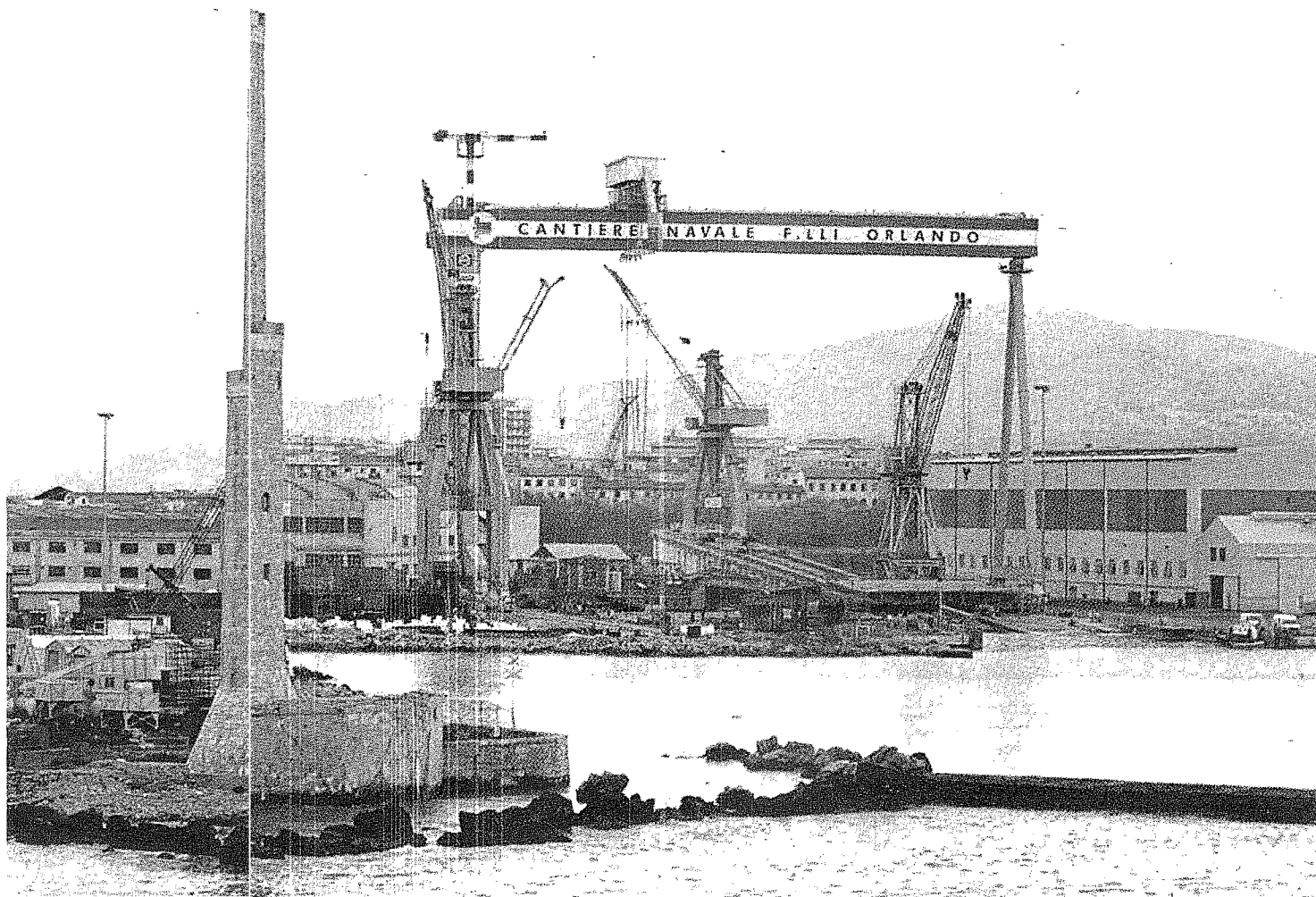
«C'è un tema che è ineludibile: non esistono più spazi di mercato non contendibili. Un porto che non abbia dietro di sé una piattaforma logistica integrata ed efficiente è condannato all'oblio. Così come non possono essere trascurati altri due importanti fenomeni che in questi ultimi anni stanno caratterizzando sempre di più i rapporti tra i porti e le compagnie di navigazione: il gigantismo navale da una parte e la tendenza alla concentrazione del mercato, dall'altra, stanno provocando un cataclisma e se la crescita dimensionale delle navi obbliga i porti a dotarsi di fondali sempre più profondi, le aggregazioni dei big player pone le compagnie in una posizione di enorme forza negoziale nei confronti dei porti e delle Autorità Portuali. Ne vogliamo parlare? Sotto questo punto di vista, la riforma della 84/94 pubblicata in Gazzetta Ufficiale rischia di non dare le risposte che i grandi operatori si aspettano da un sistema portuale efficiente: una divisione tutta politica dei porti in 15 Sistemi Portuali non accreditata da studi economici; l'accentramento dei poteri di controllo e management in capo a Roma e la limitazione sulle partecipazioni alle imprese che fanno logistica, unita alla limitata autonomia di spesa, rischiano di privare i porti italiani di Autorità Portuali efficienti e autonome».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTERMODALITÀ

Oggi la forza di uno scalo è data dal sistema che gli ruota intorno. Con il Vespucci siamo sulla giusta via



LA RIFORMA



IL MINISTRO GRAZIANO DEL RIO
La sua riforma sta cambiando il sistema portuale italiano. Gallanti esprime il suo giudizio

GIULIANO GALLANTI

Il commissario dell'Autorità portuale sta per lasciare il suo incarico. "In questi anni pensiamo di aver fatto un buon lavoro anche sul fronte dell'innovazione tecnologica. Lascio un porto pronto alle grandi sfide"



IL MARE

“ Pianificare fondali più profondi era indispensabile di fronte all'evoluzione del traffico container