

# Il porto ha fame di spazi «Sì a parcheggi multipiano»

Operatori e Authority a caccia di traffici extra-container alla maxi-fiera di Anversa  
«Servono anche piazzali e corsie in cemento armato per carichi pesanti e cingolati»

► LIVORNO

A caccia di traffici per rimpinguare il portafoglio ordini: alcuni fra i principali operatori del nostro territorio sono sbarcati a Anversa per l'edizione numero 12 della fiera più importante a livello continentale per le merci che viaggiano extra-container.

Alla Break Bulk Europe nello stand della nuova Authority di Sistema Portuale Livorno-Piombino, erano presenti l'interporto di Guasticce (che ha schierato il proprio direttore tecnico **Claudio Bertini**), la Cilp (che ha inviato l'amministratore delegato **Aldo Padova**, il direttore generale **Simone d'Angelo** e il direttore commerciale **Antonio Rognoni**), il Lorenzini Terminal (con **Daniele e Averardo Grifoni** insieme al responsabile commerciale **Federico Disegni**) e l'agenzia Medov (in campo con **Stefano Salvestrini** e **Alessandro Barberis**). Occhi puntati sugli affari in campi-chiave come i project cargo, lo smistamento di auto nuove e i prodotti forestali.

Dal quartier generale dell'Authority si mette l'accento sul fatto che proprio in questi tre campi il porto ha fatto registrare risultati di rilievo. Ad esempio, riguardo ai project cargo: «È di recente acquisizione — ricordano da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale — il nuovo contratto della durata di due anni siglato da Cilp con Hitachi Europe che conferirà con cadenza mensile, sulle navi della Wallenius, vagoni e moduli ferroviari destinati al sistema ferroviario in Gran Bretagna». Poi, relativamente ai traffici di auto nuove: «Quasi 600mila vetture sono transita-

te per le banchine del porto». Infine, per quanto concerne i prodotti forestali («due milioni di tonnellate di cellulosa e legname»).

Ma proprio la crescita commerciale mette in moto anche l'esigenza di ammodernare la dotazione infrastrutturale a servizio di queste tipologie di traffico, altrimenti i limiti fisici rischiano di diventare strozzature che tarpano le ali alla potenzialità di sviluppo. È quanto mette in evidenza Rognoni «Parlando con molti nostri clienti e armatori potenzialmente acquisibili, emerge la necessità di migliorare le dotazioni infrastrutturali del nostro scalo portuale». In particolare: «Livorno ha bisogno di piazzali in cemento armato per "heavy lift", cioè con una portanza in grado di reggere i

carichi pesanti (oltre a «adeguate connessioni ferroviarie»).

L'altra richiesta-chiave riguarda i traffici auto. Arriva per bocca di Stefano Salvestrini da Medov, l'agenzia che a Livorno rappresenta giganti della logistica del settore auto come Wallenius Wilhelmsen o Eukor Car Carrier: nel mirino il fatto che il porto è «fortemente congestionato con gli arrivi delle auto». Il rimedio? Parcheggi multipiano per ottimizzare gli spazi esistenti e «corsie in cemento armato da banchina a terminal nella movimentazione dei cingolati».

Comunque, gli operatori si sono detti contenti dei riscontri ottenuti sulla piazza di Anversa nel rapporto con la clientela. Per dirne uno, Daniele Grifoni: dopo essersi dichiarato «estremamente soddisfatto», ha sottolineato di aver avuto «incontri molto proficui per il nostro terminal: prevediamo di stringere nuovi accordi nel breve periodo». Occhi puntati anche sul ruolo dell'Autorità di Sistema Portuale: «È stata fondamentale per il supporto fornito in questa tre giorni, il lavoro di squadra ha funzionato perfettamente». E il direttore commerciale di Cilp rincara: il porto di Livorno «si sta affermando sempre di più come porto di transhipment anche di mezzi pesanti», ben venga dunque — afferma — «un'azione combinata tra l'autorità di sistema e gli operatori portuali: è assolutamente necessaria e urgente».

(m.z.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Una nave porta-auto attraccata alla Sponda Est della Darsena Toscana**