

“Mar Rosso, la crisi non tocca Livorno”

Messina: “Il porto si candida a diventare il terzo scalo italiano insieme a Trieste e Genova”

“Il porto di Livorno - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - vanta numeri eccellenti sia per quanto concerne le merci sia per i passeggeri. Risulta infatti fra i primi porti italiani per le movimentazioni di ro-ro e per i contenitori, ma analogo discorso vale anche per i passeggeri, con riferimento sia ai traghetti sia alle crociere, caratterizzati da numeri in costante crescita. Lo stato di salute è quindi buono, se non eccellente, e la crisi del mar Rosso ha per ora contribuito ad un consolidamento di questi dati, come sta accadendo in tutti gli scali tirrenici, non penalizzati come lo sono invece quelli dell'Adriatico”.

Capitolo infrastrutture: quali sono le principali opere di cui ha bisogno lo scalo toscano?

“Difficile indicare una reale priorità fra le tante opere in corso di realizzazione; la priorità è generalizzata: occorre procedere rispettando i tempi prefissati. E ciò riguarda gli interventi di resecazione e dragaggio del canale di accesso al porto, per allargare la strettoia del Marzocco e quindi migliorare l'accessibilità dello scalo. Alla fine dei lavori la larghezza massima sarà di 125 metri, mentre oggi è compresa fra i 60 e i 90 metri; il nuovo banchinamento consentirà inoltre i successivi interventi di dragaggio, per portare i fondali ad una profondità di 13 metri in corrispondenza delle sponde e

16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Interventi, questi, che potranno essere avviati quando, entro la fine dell'anno, si concluderanno i lavori di rimozione delle tubature di Eni che corrono lungo le due sponde del canale e che saranno completamente inseriti all'interno del nuovo Microtunnel. Infine, c'è grande attesa per la nuova Darsena Europa, opera che darà ulteriore slancio allo scalo labronico che a quel punto avrà tutte le carte in regola per diventare stabilmente il terzo porto italiano, alle spalle di Genova e Trieste, per la movimentazione delle merci”.

Quali sono i margini di crescita da qui ai prossimi anni del porto di Livorno?

“Come abbiamo appena visto ci sono tutte le pre-condizioni affinché nei prossimi anni si possa registrare una crescita, anche considerevole, delle movimentazioni all'interno dello scalo labronico. Adesso è importante pensare già all'assetto futuro del porto, come se le opere che abbiamo appena citato fossero già concluse e quindi pronte ad essere utilizzate. Non si può quindi non pensare allo sviluppo dell'intermodalità: Livorno dispone di ampi spazi verso l'hinterland e tra questi assume senz'altro rilievo l'interporto. Il nodo logistico dell'Alto Tirreno è un'area unica, caratterizzata da elementi di com-

plementarietà, ed un punto di collegamento multimodale verso il nodo fiorentino. In questo senso è opportuno aumentare le sinergie con i dry-ports, prevedendo meccanismi che incentivino l'intermodalità anche per il trasporto su ferrovia dei contenitori. Altro elemento di crescita deve essere una sempre più efficiente messa a sistema dei porti toscani».

Ci sono merci e prodotti non ancora movimentati nel porto di Livorno che possono rappresentare una nuova opportunità di crescita?

«Parliamo di uno scalo che già oggi vanta un numero considerevole di merceologie. Nuove prospettive di sviluppo possono arrivare, semmai, dal fatto che Livorno ha tutte le carte in regola per diventare uno degli hub energetici del sistema-Paese. Mi riferisco ai carburanti alternativi, e in particolare ai bio-carburanti, per i quali a stretto giro di posta sarà necessaria la capacità di distribuzione, stoccaggio e messa a bordo delle navi. In questo senso Livorno può diventare strategica a livello nazionale e internazionale”.

©BY NC AND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



Stefano Messina