

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Livorno traffici in calo ma Guerrieri guarda avanti introducendo anche un 'Bonus manovra'

Nicola Capuzzo · Thursday, May 9th, 2024

Nei primi mesi del 2024 il porto di Livorno fa registrare un calo significativo dei traffici e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, vuole tracciare la rotta sul futuro dei porti toscani puntando su "più investimenti infrastrutturali e di ultimo miglio; nuove strategie di cooperazione in ambito Mediterraneo e maggiori sinergie di territorio". L'occasione per fare il punto sulla situazione congiunturale e sull'impatto che sta avendo sul trasporto marittimo è stato il Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato, riunione allargata anche all'assessore regionale alle attività produttive, Leonardo Marras, e all'assessora comunale ai porti, Barbara Bonciani.

"Quella del Mar Rosso è stata solo l'ultima di una serie di crisi sistemiche che hanno colpito l'industria marittima negli ultimi anni, mettendo sotto stress l'intera catena logistica e, con essa, la logica del *just in time*, che fino al 2020 ha favorito i processi di globalizzazione" ha affermato Guerrieri. Che poi ha sottolineato come le conseguenze del sostanziale blocco di Suez siano oggi sotto gli occhi di tutti: "Sempre più navi stanno allungando il percorso verso il Capo di Buona Speranza per evitare di passare dallo Stretto di Bab al-Mandab, il prolungamento dei viaggi si è tradotto in un ritardo nell'arrivo delle navi e in alcuni casi in un calo evidente dei traffici, così come registrato da molti porti italiani".

La port authority dice che lo scalo di Livorno "non è stato impattato in modo significativo da questa situazione, se non limitatamente al traffico delle auto nuove provenienti dal Far East, segmento di mercato su cui non è stato registrato un vero e proprio calo ma crescenti disagi per la ritardata consegna dei veicoli". Lo stesso presidente dell'Adsp livornese non intende però minimizzare l'impatto che la crisi ha avuto sul sistema produttivo e sui consumi: "E' indubbio – dice – che gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno vivendo un momento di sofferenza, al pari degli altri porti italiani".

Guerrieri cita i dati di traffico (ancora provvisori) del primo trimestre del 2024 per sostenere la propria tesi: "Tra gennaio e marzo – spiega – il porto di Livorno ha fatto registrare un calo generale in quasi tutte le tipologie di traffico, a cominciare dai container, dai prodotti forestali e dalle auto nuove. Le uniche eccezioni positive sono rappresentate dal traffico dei rotabili e da quello dei passeggeri".

Riflessi negativi si vedono anche sull'occupazione in porto: “Nel primo trimestre del 2024 gli avviamenti al lavoro dei lavoratori delle imprese portuali sono diminuiti dell'8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (da 57.427 a 52.447)”. Ne consegue che “nessun porto può uscire indenne da un contesto internazionale nel quale crisi congiunturali e imprevedibili si succedono con la stessa regolarità con cui il giorno si alterna alla notte” spiega Guerrieri. “Di fronte a un quadro a livello internazionale complesso e, a tratti preoccupante occorre quindi mettere in campo varie iniziative per cogliere nuove opportunità di sviluppo, anche in vista dell'aggiornamento del nuovo Piano Operativo Triennale della Port Authority, che sarà presentato probabilmente a fine giugno”.

“Lo sviluppo delle infrastrutture rimane una priorità – dice il primo inquilino di Palazzo Rosciano – l'AdSP ha cantierizzato in questo periodo ben 13 interventi infrastrutturali e altri 25 progetti sono prossimi ad andare in gara”. Non c'è solo la Darsena Europa all'orizzonte: “Abbiamo bisogno di risorse aggiuntive per sviluppare i nuovi ambiti di competenza della portualità, che vanno oltre la logica marittima in senso stretto: la sostenibilità energetica e la transizione digitale sono due temi centrali su cui l'ente portuale sta lavorando con forte determinazione. Non riteniamo improbabile che con l'avvicendamento delle cariche istituzionali a Bruxelles si aprano nuove possibilità di finanziamento per lo sviluppo della progettualità in ambito portuale-logistico, sulla falsa riga di quanto visto con il Next-Gen Eu”.

Altro tema strategico è quello della cooperazione con i Paesi extra-Ue del Mediterraneo secondo Guerrieri: “A livello mondiale i processi di nearshoring e reshoring hanno da tempo cominciato a rappresentare una risposta valida alle vulnerabilità delle catene di approvvigionamento. La ricollocazione di stabilimenti e fornitori in paesi più vicini all'Europa, e spesso amici, sta favorendo le economie prossime ai mercati più importanti, come il Marocco, l'Egitto e la Turchia. Diventa quindi fondamentale stringere maggiori rapporti con questi Paesi e sviluppare una politica estera portuale che ci consenta di adattarci alle nuove filiere industriali che nasceranno”. Il presidente ammette che è proprio su questo terreno che l'Adsp intende giocare la sua partita più importante: “A giugno stringeremo un accordo con il porto di Damietta. L'obiettivo è quello di cominciare a tessere una nostra rete di relazioni con i paesi del Maghreb”.

Si tratta di una partita da giocare in tandem con un'altra, quella dello sviluppo logistico e intermodale del sistema portuale. Sotto questo punto di vista, se da una parte Guerrieri sottolinea l'importanza strategica dello Scavalco, opera fondamentale che permetterà di avere un collegamento diretto, riservato ai treni merci, tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, dall'altra auspica che venga concluso quanto prima l'iter di istituzione della ZIs in Toscana, “step fondamentale per rilanciare il territorio e tema su cui va fatto un ragionamento complessivo per capire quali incentivi devono essere messi a terra per attrarre nuovi insediamenti produttivi”.

Nel suo piccolo la port authority toscana cerca di fare la sua parte: “Se a livello nazionale il Ferrobonus e il Marebonus rappresentano una programmatica risposta alle criticità di un sistema logistico italiano fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili quali la ferrovia e le vie del mare, l'Adsp ha messo a punto una sorta di Bonus Manovra a beneficio degli operatori ferroviari del sistema porto e interporto. Si tratta di una goccia nel mare – dice Guerrieri – ma nel complesso, queste azioni rappresentano un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero sistema logistico locale”.

Allo stesso tempo vanno trovati nuovi spazi e aree per lo sviluppo dell'intermodalità: «L'Interporto Vespucci – aggiunge il presidente – ha bisogno di aree logistiche ulteriori per perfezionare la propria vocazione di hub logistico al servizio del proprio porto di riferimento».

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 9th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.