



Autorità Portuale di Livorno



# PORT NEWS

Livorno, Scali Rosciano, 6/7

NUMERO 26



[www.porto.livorno.it](http://www.porto.livorno.it)

Livorno Port Authority

MARZO 2017

## Vespucci's Karma







Su questo numero.....

**La linea del Piave è già stata fissata: l'interporto Vespucci ha un futuro**

a pagina 3

**L'Autorità di Sistema e le nuove rotte del Vespucci**

Provinciali: sogno un interporto Core

a pagina 4



**Per la Regione Toscana l'Interporto è strategico**

Parla l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli

a pagina 7

**L'intervista all'ad dell'Interporto Vespucci**  
Bino Fulceri: ferrovie, logistica e intermodalità, il futuro passa da qui

a pagina 10



**Il sindaco di Collesalveti**

Lorenzo Bacci: lo scavalco e i bandi Invitali, le due scommesse più importanti

a pagina 13

**A tu per tu con Loris Mainardi, JF Hillebrand Italia**  
Vorrei un Interporto business-oriented

a pagina 15



**L'intervista al presidente di CSC, Claudio Torchia**  
Livorno, nell'ortofrutta puoi crescere ancora molto

a pagina 18

**L'amministratore delegato della Trailer Service, Vincenzo Fanfani**  
I rotabili, i container e la scommessa dell'Export: la nostra società ha due anime

a pagina 21



**Parla il responsabile Mercurio del centro operativo di Livorno, Stefano Frangioni**  
All'Interporto l'intermodalità è di casa

a pagina 24

**L'amministratore delegato di Kortimed, Marco Corti**  
Livorno è il porto del futuro, non ne esiste uno uguale nel Mediterraneo

a pagina 27



## In questo numero....



La linea del Piave è già stata fissata da tempo: l'Interporto Amerigo Vespucci, a cinque chilometri di distanza dallo scalo labronico, è ormai un retroporto a servizio del sistema di Livorno e Piombino. A sancirlo non è soltanto il protocollo di intesa del maggio 2016 per la revisione del Piano industriale, con il quale Port Authority e Regione Toscana si erano impegnati a garantire la ristrutturazione del debito attraverso un piano di rientro da far digerire alle banche creditrici, ma la realtà: basta andare sulla superstrada Livorno-Pisa-Firenze per rendersene conto. Il Vespucci, capitale pubblico-privato, si estende su tre milioni di metri quadri, con una posizione baricentrica rispetto ai poli industriali toscani del conciaro, cartario, lapideo, chimico e agroalimentare, a due passi dalle autostrade e dall'Aeroporto di Pisa, e con un terminal ferroviario da 130 mila metri quadrati che l'anno scorso ha funzionato a pieno ritmo, grazie anche al collegamento - attivato a luglio del 2016 - con il Quadrante Europa: un servizio su rotaia affidato a DB Cargo Italia, parte del Gruppo DB Cargo, e gestito da Hangartner Terminal Srl, controllata di DB Schenker, con partenze da Verona in programma ogni martedì, giovedì e sabato pomeriggio. Lo sviluppo del Vespucci in questi ultimi 12 mesi è stato impressionante e l'accordo con Verona ha portato in dote al polo di Guasticce un aumento del traffico ferroviario pari al 69%. D'altronde i numeri relativi ai traffici 2016 parlano chiaro: l'anno scorso sono arrivati e partiti dalla infrastruttura retroportuale 605.000 autotreni contro i 448.000 del 2015 (+35%), di cui

62 mila per merci del settore automotive (+174%); i treni sono stati 239, di cui 63 container con l'Interporto Quadrante Europa. Sono numeri di tutto rispetto che fanno del Vespucci un nodo centrale per i mercati della Toscana e dell'Alta Italia. Ha ragione da vendere, l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, quando afferma (vedi intervista più sotto) che "una tale infrastruttura contribuisce alla piena operatività del porto, poiché favorisce la competitività, la accessibilità e la produttività del polo portuale, caratteristiche indispensabili per poter consolidare la rete logistica e competere con la concorrenza internazionale".

Il nuovo numero di Port News prende le mosse da questa premessa concettuale. L'Interporto ha davanti a sé un futuro ed è di questo futuro che abbiamo voluto parlare, intervistando non soltanto i rappresentanti delle istituzioni, che pure hanno avuto e giocano ancora oggi un ruolo fondamentale ai fini del rilancio del Polo di Guasticce, ma eziandio gli operatori che lavorano da tempo nella struttura retroportuale. Da Mercurio a Hillebrand, da CSC alla Trailer Service, da Kortimed sino a Gragnani: nessuno meglio di loro conosce infatti potenzialità e criticità dell'Interporto Vespucci, e nessuno meglio di loro può dare un senso alla parola "logistica", declinandola nella realtà operativa di tutti i giorni. È stato grazie alla loro disponibilità che abbiamo potuto sviluppare questo numero di Port News, il primo dell'era Corsini. Il neo presidente dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno è da pochi giorni subentrato al suo predecessore, Giuliano Gallanti, acquisendo il ruolo di direttore editoriale della testata. Per queste e per le altre sfide che lo attendono, rivolgiamo all'ingegnere romano tutti gli auguri del caso. Per intanto, buona lettura.

## Port News ha un nuovo direttore editoriale

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'ha ufficializzato il 13 marzo scorso. Stefano Corsini è a tutti gli effetti il primo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraiolo, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato infatti firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente a Palazzo Rosciano.

Finita l'era del commissariamento, si apre così quella dell'Autorità di sistema portuale, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale ma dal Comitato di gestione in cui siederanno, oltre al comandante della Capitaneria di Porto, i rappresentanti indicati dal presidente della Regione Toscana, dal sindaco del Comune di Livorno e da quello di Piombino.

Completeranno la governance della nuova Adsp il Collegio dei Revisori dei Conti e l'Organismo di partenariato della Risorsa Mare, che riunirà i rappresentanti delle associazioni di categoria che sino a poco tempo fa sedevano nel Comitato Portuale.

"Ringrazio il ministro Delrio e il governatore Rossi per la fiducia accordatami - ha dichiarato Corsini; come ho avuto modo di dire nei giorni scorsi, c'è tanto su cui lavorare: dobbiamo costruire la nuova Autorità di Sistema e delineare una vision in grado di coniugare i punti di forza dei due principali scali portuali dell'Adsp. La prima cosa che farò sarà quella di chiedere alle Istituzioni e alle associazioni nazionali di categoria le designazioni per la costituzione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare".

Ingegnere idraulico marittimo, Corsini è subentrato al suo predecessore, l'avvocato Giuliano Gallanti, non soltanto nella guida dell'Adsp dell'Alto Tirreno, ma anche nella conduzione della rivista Port News, di cui è oggi il nuovo direttore editoriale.

## L'Autorità di Sistema e le nuove rotte del Vespucci Provinciali: sogno un Interporto Core



Il segretario generale dell'Autorità Portuale, Massimo Provinciali

I Fast Corridor attivati a luglio; gli insediamenti produttivi nel campo della logistica, la pesatura certificata dei container, i servizi doganali connessi al progetto della banchina lunga e le connessioni ferroviarie. A passarli in rassegna, i risultati raggiunti in questi anni sono sotto gli occhi di tutti. Mentre soltanto cinque anni fa, i soci del Polo di Guasticce si trovavano costretti ad evocare l'ossigeno come farebbe un medico che, trovandosi di fronte ad un malato a rischio di asfissia, prescrive la terapia più urgente, oggi l'Interporto Amerigo Vespucci, a cinque chilometri di distanza dallo scalo labronico, ha finalmente rialzato la testa. Per il segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno, Massimo Provinciali, vice presidente del Vespucci dall'ormai lontano 2013, la scelta strategica è già stata

compiuta da tempo: "Il Polo di Guasticce ha superato gli anni difficili della crisi ed è ormai a tutti gli effetti un retroporto a servizio del sistema di Livorno e Piombino".

Come non dargli ragione: a voler guardare da vicino i tre milioni di metri quadri della struttura intermodale, con i suoi 324 mila mq di aree coperte, i quasi 700 mila mq di piazzali, e i 138 mila mq del terminal ferroviario, si resta non meno sorpresi dello straniero pratico di Livorno, ma residente altrove, il quale, tornatoci per qualche settimana, vede che al posto del piccolo porticciolo, dove trascorrevano piacevoli giornate, hanno costruito un porto turistico servito da mega-yacht. Laddove prima c'erano soltanto poche attività produttive e pochi capannoni, oggi ovunque si segnala un work in progress: "I

605 transiti totali e i 239 treni movimentati nel 2016 stanno a dimostrare che avevamo ragione a voler scommettere sul futuro dell'Interporto – afferma Provinciali –, siamo stati i primi, nel 2013, a sottoscrivere l'aumento di capitale e abbiamo insistito perché il Vespucci abbandonasse una vocazione prettamente immobiliare a favore di quella logistica. Oggi, i risultati sembrano darci ragione". Il numero due dello scalo labronico non è persona proclive a darsi delle arie, ma da uomo concreto è abituato a misurarsi con i problemi reali di ogni giorno: "Dopo l'aumento di capitale sottoscritto ad ottobre del 2013 e, soprattutto, dopo la revisione del Piano Industriale – chiosa - abbiamo fatto fare all'Interporto un enorme salto di qualità". Provinciali sa che le circostanze indipendenti dalla volontà si producono almeno con una certa continuità soltanto quando la volontà non le contrasta e rivendica il ruolo chiave dell'Autorità Portuale: "Il ruolo dei porti come anello della catena logistica – spiega - comporta che azioni significative debbano essere intraprese non solo all'interno della cinta portuale e guardando ai traffici che possono arrivare via mare, ma anche guardando verso terra. Ed è partendo da questa convinzione che abbiamo inteso assumere una funzione guida

nell'ambito di un percorso di valorizzazione della struttura di Guasticce". Le connessioni intermodali sono per il vicepresidente del Vespucci gli assi su cui concentrare azioni mirate e sinergiche. "I requisiti e le potenzialità ci sono - sottolinea - e la legge di riforma della 84/94 ci consente come futura Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale di partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. Noi ci stiamo muovendo lungo questo solco".

A ottobre è stato definito l'accordo con le banche per la ristrutturazione del debito dell'Interporto Toscano presso la sede di Fidi Toscana, advisor dell'operazione che ha impostato la manovra finanziaria e ne ha curato la negoziazione con le 15 banche creditrici, per un debito complessivo di 60 milioni di euro. "Il piano di rientro - dice Provinciali - è incentrato sulla cessione del patrimonio non strategico e prevede un sempre maggiore coinvolgimento dell'Autorità Portuale. Sulla base di un protocollo di intesa sottoscritto con la Regione Toscana puntiamo ad aumentare le nostre quote di partecipazione e a rivendicare di diritto un posto nel Consiglio di Amministrazione".

Provinciali crede fortemente nello sviluppo dell'Interporto. I punti di forza sono noti: il

Vespucci è ben collegato allo scalo labronico grazie alla vicinanza alla strada di grande comunicazione FI-PI-LI e a livello ferroviario i collegamenti con il Quadrante Europa stanno dando i primi frutti: grazie al servizio su rotaia gestito da DB Schenker i transiti di container da e per l'Interporto sono aumentati di quasi il 70%. Ora quel che resta da fare è sviluppare il così detto progetto Raccordo: "Qui - spiega il segretario generale dell'APL - non si tratta soltanto di allacciare il Polo di Guasticce al porto attraverso lo scavalco; il progetto europeo Raccordo si inserisce in un quadro di programmazione strategica più ampio, ovvero il "Livorno Gateway Project", teso a sviluppare il potenziale del nodo logistico di Livorno nel suo complesso, con l'adeguamento dell'accessibilità lato mare grazie alla realizzazione della "Piattaforma Europa" e al miglioramento delle interconnessioni ferroviarie verso l'entroterra". Oltre allo scavalco della linea Tirrenica, due sono gli altri interventi previsti: il bypass di Pisa è quello principale e prevede la separazione sul nodo di Pisa del traffico dei passeggeri da quello cargo, l'altra opera è la connessione ferroviaria tra l'Interporto Vespucci e la Pisa Collesalveti Vada. "Questi tre interventi, di piccola scala ma di grande importanza strategica, sono fondamentali per il destino del Vespucci - afferma Provinciali, che sogna un Interporto efficiente e orientato alle esigenze di mercato -; una volta estinto il debito, ritengo

possa aprirsi una nuova fase". Quale? "Il primo obiettivo che ci proporremo di raggiungere sarà quello di superare l'eccessiva polverizzazione della proprietà azionaria: in totale ci sono 31 soci, di cui 20 hanno quote di partecipazione con percentuali inferiori all'1%. Quando e se ci saranno le condizioni, soggetti forti come l'Autorità di Sistema dovranno avere la forza di lanciare un'Opa per rastrellare queste quote: il frazionamento del rischio tra x+n società rende inidoneo l'Interporto a conformarsi al modello che ho in mente". A che cosa Provinciali pensi è presto detto: "Credo che l'Adsp possa e debba battersi per avere un Interporto Core riconosciuto di rilevanza dall'Unione Europea e per farlo occorre offrire una soluzione ai vari missing links del territorio: penso per esempio alla tratta ferroviaria ad alta capacità Livorno-Piombino, e alla connessione ferroviaria tra il Vespucci e la Collesalveti-Pisa-Vada: sono progetti che possono favorire la piena integrazione tra un porto core come quello di Livorno e uno comprensivo come quello di Piombino, non solo. Avremmo un Interporto pronto a diventare una piattaforma basata su logiche intermodali, in grado di favorire i collegamenti ferroviari con i principali nodi di trasporto".

#### PORT NEWS

Trimestrale on line

Sede: Scali Rosciano 6/7

Direttore editoriale: Stefano Corsini

Direttore responsabile: Marco Casale

Registrazione del tribunale di Livorno

n° 1/2012 del 14/3/2012

## L'Interporto spiegato per parole chiave

### Ristrutturazione

La ristrutturazione finanziaria prevede una moratoria sul debito fino al 2022 accompagnata da un piano di dismissione di asset non strategici ed allo sviluppo di nuovi servizi logistici. Il piano di rientro è centrato su un sempre maggior coinvolgimento dell'Autorità Portuale di Livorno (futura Adsp) nel capitale sociale. L'Apl si è impegnata a portare le proprie quote dall'attuale 10 al 30%.

### Traffici

Nel 2016 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 605.000 autotreni rispetto ai 448.000 del 2015, con un incremento pari a circa il 35% del flusso logistico. Con riferimento alle categorie merceologiche trattate, le merci varie confermano di essere il core business principale della struttura, importanti anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive (62 mila camion, +174 % rispetto al 2015). Nel 2016 l'interporto ha anche fatto registrare un incremento del traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti e/o provenienti da Verona.

### Fast Corridor

Nella notte tra il 23 e il 24 aprile del 2016 63 contenitori provenienti dal Terminal Darsena Toscana sono stati trasferiti all'interporto Vespucci usando il canale sprint che accelera i processi di sdoganamento attraverso un controllo full digital della merce. Il fast Corridor ha consentito il trasferimento diretto dei contenitori sino al magazzino di temporanea custodia di sei mila metri quadrati gestito dalla società Trailer Service all'interno dell'Interporto. Al momento i corridoi doganali attivi sono due, uno per TDT, un altro per il Lorenzini Terminal. Nel 2011 è stato poi attivato lo sportello Unico Doganale.

### Scavalco

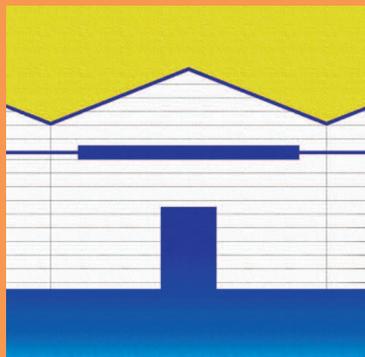
Poco più di un chilometro di rotaie (1.200 metri circa) e 14,25 milioni di euro di investimenti potranno collegare molto più efficacemente il porto di Livorno con l'interporto di Guasticce: è questo il famoso scavalco, un breve fondamentale tratto di rotaie che si allaccerà ai raccordi ferroviari esistenti grazie ad un ponte che scavalcherà la linea ferroviaria Tirrenica. La Regione ha stanziato per l'opera 9,25 milioni di euro.

### Numeri

L'Interporto si estende su una superficie totale di 3mln di mq, do cui 324 mila di aree coperte e 696 mila di aree scoperte. Oggi sono presenti e disponibili importanti aree (ca. 300.000 mq) già urbanizzate, immediatamente edificabili con norme urbanistiche già concordate con il Comune di Collesalveti, dove sono possibili insediamenti logistici ed industriali. L'interporto dispone anche di un terminal ferroviario di 130 mila mq.

### Ferrovia

Un nuovo servizio ferroviario in grado di collegare l'Interporto Vespucci a quello di Verona. È stato attivato il sette luglio scorso il servizio che collegherà l'interporto Quadrante Europa all'Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. a Guasticce (LI), con partenze da Verona programmate per martedì, giovedì e sabato pomeriggio. La trazione ferroviaria è stata affidata a DB Cargo Italia S.r.l., società del Gruppo DB Cargo, terminale italiano della rete di trasporto merci per ferrovia più imponente d'Europa, e inserita nel network internazionale.



## Per la Regione Toscana l'interporto è strategico Avanti tutta con lo scavalco ferroviario



vorno – uno degli azionisti di riferimento. Dopo aver firmato, a maggio del 2016, la revisione del Piano Industriale che ha rilanciato l'Itav, l'assessore regionale ai trasporti e alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, può godersi i primi meriti risultati di questi sforzi: “L'Interporto – afferma – contribuisce alla piena operatività del porto, poiché favorisce la competitività, la accessibilità e la produttività del polo portuale”. L'obiettivo del futuro è il potenziamento della rete ferroviaria del territorio nel suo complesso, incluso lo Scavalco che potrà essere realizzato in circa tre anni.

sibilità e la produttività del polo portuale, caratteristiche indispensabili per poter consolidare la rete logistica e competere con la concorrenza internazionale.

### Qual è il ruolo che ha avuto la Regione nel percorso di ristrutturazione del debito e di rilancio dell'Interporto?

La Regione ha svolto un ruolo non secondario: ha sottoscritto un aumento di capitale nel 2013 per circa 3,2 milioni di euro, previa approvazione di un Piano strategico connesso sia all'aumento di capitale sociale sia alle integrazioni relative allo sviluppo di una nuova strategia di gestione dei servizi logistici dell'Interporto. Sempre nel 2013, la Regione ha prorogato la scadenza della fidejussione, contratta con legge regionale del 2005, dal 2016 al 2019, fidejussione che grava sulla Regione fino ad un massimo di 18 milioni di euro. A seguito della firma del Protocollo di Intesa del maggio 2016 per la revisione del Piano industriale, che ha visto coinvolti sia la Regione che l'Autorità Portuale di Livorno, la Giunta ha presentato al Consiglio Regionale la proroga della fidejussione al 31/12/2022. Questa proroga, insieme agli impegni presi dall'Autorità portuale in sede di Protocollo di Intesa, sono stati elementi essenziali per poter presentare alle banche, da parte dell'Interporto, il Piano di ristrutturazione del debito.

### Il piano strategico di sviluppo dell'Interporto di Guasticce prevede, fra le opere per il potenziamento dell'infrastrut-

In fondo, parlare di merci e di porti è come parlare di macchine di formula 1. Non vince soltanto chi ha l'auto da corsa più veloce, ma chi impiega meno tempo al pit stop, ossia durante le soste programmate per il rifornimento del carburante e il cambio delle gomme. Se questo ragionamento vale, in particolar modo, per i terminalisti portuali, cui si richiede una attenzione sempre maggiore con riferimento all'efficiamento delle operazioni di carico e scarico della merce, lo stesso può dirsi per le attività logistiche, quelle che permettono allo stesso operatore portuale di liberare il prima possibile le banchine e gli spazi retrostanti, dirottando le merci verso altre aree disponibili. E sotto questo punto di vista, Livorno ha un asso nella manica da giocare: l'Interporto, della cui importanza la Regione Toscana è stata sempre consapevole, a tal punto da aver sottoscritto nel 2013 un aumento di capitale della società di cui è – assieme al Monte Paschi di Siena e all'Autorità Portuale di Li-

Assessore Ceccarelli, la Regione Toscana ha sempre attribuito all'Interporto Vespucci un ruolo chiave per lo sviluppo dell'intermodalità nel territorio. Perché oggi il territorio ha bisogno di un retroporto efficiente?

L'insediamento di un parco logistico in un'area retroportuale costituisce un elemento chiave per creare intorno ad un porto un indotto che generi occupazione e sviluppo. L'efficienza del sistema porto-retroporto si basa sul legame che si crea tra le imprese insediate nel parco logistico e si fonda sulle economie di rete, ovvero sull'impiego di minori costi derivati dallo svolgimento in comune di diverse attività rispetto ai costi necessari a svolgerle separatamente. Una tale infrastruttura contribuisce alla piena operatività del porto, poiché favorisce la competitività, la acces-

sibilità e la produttività del polo portuale, caratteristiche indispensabili per poter consolidare la rete logistica e competere con la concorrenza internazionale.

## **tura, quella dello scavalco della linea ferroviaria Tirrenica. Perché è così importante?**

Il polo logistico di Livorno è il risultato della continua integrazione tra Porto di Livorno e Interporto di Guasticce e risulta indicato come nodo della rete europea principale TEN-T. La piena integrazione del nodo Livorno all'interno della rete TEN-T ha bisogno della realizzazione di alcuni collegamenti ferroviari, tra i quali è decisivo lo scavalco della linea tirrenica. Attualmente la movimentazione ferroviaria delle merci tra porto di Livorno ed Interporto di Guasticce interferisce con la linea ferroviaria Tirrenica a causa della necessità di attraversarla. Per far questo i treni devono impegnare lo scalo ferroviario di Calambrone con una inversione di banco; il convoglio così invertito deve poi attendere che sia disponibile una traccia temporale sufficiente a consentire l'attraversamento della linea Tirrenica. Per l'insieme delle operazioni solitamente sono necessarie diverse ore, producendo un evidente diseconomia complessiva nella supply chain, dovendosi considerare la tratta come logistica interna al polo portuale per gli effetti del ruolo di attrezzatura logistica retroportuale svolto dall'Interporto di Guasticce. Il collegamento ferroviario diretto consentirà quindi di abbattere significativamente i tempi improduttivi del trasporto merci su tale tratta e conseguentemente di incrementare l'efficienza del sistema logistico portuale in generale.

## **A che punto siamo? Qual è la tempistica di realizzazione dell'Intervento?**

Al momento è stata completata la

prima fase della progettazione definitiva dell'opera e sono avviate le indagini preliminari di bonifica bellica, cui seguiranno le indagini geognostiche integrative. Successivamente sarà completata ed approvata la progettazione definitiva. Queste attività si dovrebbero concludere entro il primo semestre 2017. Successivamente, sulla base della sottoscrizione di uno specifico accordo tra RT, RFI, Autorità Portuale di Livorno e società Interporto Toscano, interverrà RFI completando la progettazione esecutiva e procedendo all'appalto dei lavori ed alla realizzazione concreta dell'opera. Tali attività impegneranno RFI per circa 2 anni e mezzo. Ricordo inoltre che a dicembre sono stati inaugurati i raccordi ferroviari con il porto.

## **Non solo retroporto ma anche distripark con capacità di raccordo importanti con i porti di Livorno, Piombino e la Spezia. Quanto è importante lo sviluppo dell'asse Tirreno-Brennero ai fini di un potenziamento dei nodi logistici del territorio toscano?**

Il potenziamento della rete ferroviaria nel suo complesso, asse Tirreno-Brennero incluso, riveste da sempre carattere prioritario per la Regione Toscana, al fine di conseguire miglioramenti tecnologici e funzionali della rete, tali da permettere l'implementazione e la velocizzazione non solo del trasporto regionale passeggeri, ma anche del traffico dei treni merci, tendendo a privilegiare la sostenibilità delle diverse tipologie di trasporto, anche nell'ottica di una migliore integrazione e complementarietà tra le reti

ad alta velocità e quelle convenzionali, puntando ad un loro equilibrato sviluppo. Si deve tenere nella dovuta considerazione che il corridoio ferroviario europeo TEN T, precedentemente previsto sulla "Pontremolese", è oggi individuato dalle direttrici "tirrenica" (Livorno/la Spezia - Pisa), "Pisa - Firenze", "Dorsale centrale" (Firenze - Bologna) e la ferrovia del "Brennero". Su quest'ultimo corridoio sono stati ultimati e quindi messi in esercizio (dicembre 2016) i raccordi ferroviari tra il porto di Livorno e Livorno Calambrone/Linea Tirrenica Nord, che consentono l'instradamento diretto dei treni merci dalla Darsena Toscana alla linea Tirrenica con raccordo elettrificato. È inoltre in corso di predisposizione il progetto relativo al collegamento diretto tra il Porto di Livorno e l'interporto di Guasticce con scavalco della ferrovia Tirrenica. In rapporto ai tali interventi risulta di fondamentale importanza la prosecuzione della ferrovia dall'interporto fino alla linea elettrificata Collesalveti-Vada, al fine di consentire l'instradamento dei convogli merci verso sud, evitando la percorrenza sulla "Tirrenica" nel tratto costiero, dove sono presenti gallerie con problematiche di sagoma e verso nord sulla direttrice Pisa - Firenze, evitando l'attraversamento della stazione di Pisa



*L'assessore Ceccarelli e il past president dell'APL, Giuliano Gallanti*

C.le.

### **E la tratta ferroviaria Livorno-Piombino? Oggi, la strozzatura a Quercianella impedisce a Piombino di essere parte integrante di un sistema intermodale efficiente. Un suo commento?**

La Regione si è impegnata sin dal 2013, con un accordo tra RFI, Interporto Toscano e Autorità Portuale di Livorno, a sostenere il potenziamento delle connessioni ferroviarie merci del porto livornese al fine di incrementare significativamente l'operatività e l'integrazione del polo portuale stesso, oggi caratterizzato dalla nuova Autorità di Sistema Portuale che comprende anche Piombino. Tale potenziamento prevede la realizzazione di nuovi raccordi ferroviari che consentiranno di collegare direttamente ed efficacemente anche il porto di Piombino al corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo (Scan-Med), attraverso l'utilizzo della linea Collesalveti-Vada ed il bypass del nodo di Pisa in direzione Firenze.

### **Quali sono secondo lei i punti di forza della nuova Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno-Piombino)?**

La Toscana è una delle regioni che ha seguito con maggiore attenzione la Riforma Delrio concernente la nuova governance delle autorità portuali nazionali. Al tempo stesso non siamo stati fermi in attesa dell'evoluzione del quadro normativo. Ricordo il grande impegno della Regione in termini di risorse finanziarie a sostegno delle opere di infrastrutturazione e di riassetto funzionale dei porti di Livorno e Piombino, e di riqualificazione funzionale e ambientale dello

scalo marittimo di Marina di Carrara ("Progetto waterfront").

La Regione ha fornito inoltre il proprio significativo contributo per gli aspetti di pianificazione portuale, sia sul testo del decreto, sia sulle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori dei Sistemi Portuali che saranno emanate a breve dal MIT.

Certamente le prospettive di sviluppo strategico del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sono incardinate sul ruolo e la vocazione commerciale dei porti di Livorno e Piombino, nell'ambito degli indirizzi definiti dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato da Ministero e regioni circa un anno fa.

E' opportuno ricordare che il piano nazionale parte dal riconoscimento della scarsa competitività del sistema logistico-portuale italiano, che sconta ritardi, disorganizzazione e inefficienze anche per colpa del ridotto coordinamento degli scali marittimi nazionali, causa principale del "municipalismo portuale" evidenziato dal Ministero. I rapporti sinergici tra i porti possono dunque migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci. L'accorpamento delle autorità portuali in Toscana rende più

concreta la realizzazione della "piattaforma logistica costiera" individuata, con obiettivi e azioni, anche nello strumento di programmazione regionale (Masterplan "La rete dei porti toscani", parte integrante del PIT/piano paesaggistico) quale sistema integrato multisettoriale di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali, fasci di collegamento plurimodali interconnessi. Un sistema che scommette sui porti di Livorno, Piombino e Carrara (che mantiene la propria specializzazione sui traffici legati a marmo e graniti), sull'interporto A. Vespucci e l'aeroporto di Pisa, nonché sul potenziamento delle infrastrutture di "ultimo miglio" e sul miglioramento dell'accessibilità della rete logistico-portuale toscana nel suo complesso. Un sistema a cui la Regione non farà mancare il proprio sostegno. In questa direzione vanno anche inseriti gli interventi in atto nel porto di Piombino (la riorganizzazione dell'assetto funzionale e l'insediamento di attività di rilevanza strategica quali il polo di smantellamento e demolizione navale controllata) e i procedimenti promossi dall'Autorità Portuale di Livorno per la realizzazione della prima fase della "Piattaforma Europa", in attuazione del Piano Regolatore Portuale approvato dal Consiglio regionale toscano nel 2015.



**L'assessore Ceccarelli a Livorno durante la presentazione dei Plugtest**

## Ferrovie, attività logistiche e servizi intermodali Il futuro del Polo di Guasticce passa da qui



*Gestire l'Interporto? È come guidare un tir in una strada di montagna. Con gli occhi fissi sulla carreggiata, senza distrazioni, attenti a evitare ogni minimo rischio per non scivolare giù. Il Piano di rientro del debito è già nel cassetto, il bello comincia adesso: "Questi anni hanno richiesto un grande impegno sul fronte finanziario e spesso non ci hanno consentito di affrontare nuove iniziative. Ma una volta concluso il processo di consolidamento della Società, cominceremo a parlare seriamente di business, sviluppo e investimenti, più di quanto non si sia fatto in passato". Bino Fulceri si gioca le sue carte: da quando, nel lontano 2012 prese in mano la gestione del Polo di Guasticce diventandone amministratore delegato, ne è passata di acqua sotto i ponti: oggi, l'Interporto, grazie al sostegno dei propri soci e grazie alla presenza al suo interno di importanti realtà logistiche di livello internazionale e nazionale, può provare a sviluppare tutte le proprie potenzialità. La strada è sem-*

*pre in salita, ma si presenta più lineare, i tornanti sono alle spalle: il senso di rinascita è racchiuso in un orizzonte sulla cui linea riposano gli obiettivi da realizzare. L'Interporto scopre che il suo futuro è più vicino di quanto non pensasse.*

**Dott. Fulceri, gli interporti italiani sono in cerca di un rilancio complessivo. Oggi lavorano soprattutto quelli del Nord, legati ai traffici internazionali, mentre hanno maggiore difficoltà quelli del resto della penisola. Il Polo di Guasticce ha però guadagnato posizioni importanti negli ultimi mesi..è così?**

Non vi è dubbio che il 2016 sia stato un anno di svolta per il Vespucci, e ciò è ampiamente dimostrato dalla sensibile crescita che si è registrata in questi mesi; penso in particolare al traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti e/o provenienti da Verona. Il servizio con l'Interporto Quadrante Europa, attivo da

luglio scorso, ha portato in dote a Livorno tre treni alla settimana gestiti da DB Schenker Italia e specializzati nel trasporto dei contenitori e ha inciso sull'aumento del traffico via ferro per quasi il 30 per cento del totale. I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%.

**Il Vespucci, locomotiva del territorio toscano?**

Non esageriamo. Certo è che puntiamo molto sullo sviluppo del ferroviario.

**Senta, in che condizioni ha trovato l'interporto quando ne ha preso in mano la gestione?**

Quando nel 2012 ci siamo insediati, la Società Interporto stava vivendo il suo momento di più acuta crisi finanziaria, dovuta essenzialmente al livello dell'indebitamento conseguente alla forte politica di investimenti immobiliari del passato; e tale situazione si è incrociata con il picco più alto della crisi economica che ha attraversato il paese colpendo in modo particolare il tessuto produttivo del territorio livornese. Da cui nasce poi il riconoscimento di "crisi complessa" per tutta l'area che ha viste le autorità di governo Regionale e Nazionale programmare interventi significativi per la ripresa del tessuto imprenditoriale; penso alla definizione del PRG del Porto, al progetto per la Darsena Europa, allo "scavalco ferroviario" e a tutte le misure previste nell'Accordo di Programma. Nel 2012 questi orizzonti non si vedevano e la Società manifestava tutta la sua debolezza

finanziaria e progettuale che ha fatto anche temere per col suo futuro.

### **Quali sono, secondo lei, i punti di forza della Struttura?**

Innanzitutto, direi la posizione geografica, che ne fa un nodo imprescindibile a ridosso del Porto e della città di Livorno. Poi, la sua connessione con la grande viabilità Nord/sud e Ovest/Est e, infine, le possibilità per una eventuale espansione futura, dato che il Vespucci è ubicato in un territorio dove non mancano certo le aree disponibili. Da questo punto di vista voglio sottolineare come ad oggi sono presenti e disponibili importanti aree (ca. 300.000 mq) già urbanizzate, immediatamente edificabili con norme urbanistiche già concordate con il Comune di Collesalveti, dove sono possibili insediamenti logistici ed industriali oggetto di eventuali agevolazioni da parte dei Bandi di INVITALIA e della REGIONE TOSCANA. Un altro elemento di grande rilievo è costituito dai servizi per le imprese presenti nell'area Interportuale e dalla qualità delle condizioni generali della struttura, in particolare per quanto riguarda gli aspetti della sicurezza. Aggiungerei la presenza, oramai stabile, di importanti realtà logistiche di livello nazionale ed internazionale.

### **Quali quelli di debolezza?**

Ancora oggi il processo di messa in sicurezza della Società non si è del tutto completato e quindi sta ancora facendo fatica a portare avanti gli investimenti necessari allo sviluppo delle attività logistiche strategiche previste dal nostro Piano Industriale; processo che ci auguriamo si possa concludere già nei prossimi mesi in modo da poter dispiegare tutte le nostre po-



tenzialità.

### **Lo sviluppo del ferroviario può cambiare la mappa intermodale italiana, e il Vespucci ha dalla sua il collegamento via ferro con il Quadrante Europa...il rilancio del vespucci parte da qui?**

Come le dicevo, lo sviluppo delle attività ferroviarie è senza dubbio il fattore che potrà accentuare il carattere internazionale della nostra struttura. In questo quadro l'avvio, con successo, (adesso le tratte passeranno da 2 a 3 per ogni settimana) del collegamento con il Quadrante di Verona rappresenta il fatto più importante. Anticipo che abbiamo allo studio altre iniziative di collegamento sia con la direttrice Milano/Chiasso e con l'area di Parma. Tutto ciò è testimoniato dall'attività che si svolge nel nostro Terminale, in particolare mi preme segnalare che da alcuni mesi è stata riattivata la gru semovente TRANSTAINER, ferma da sempre.

### **Più di un intervistato tra le società che operano al Vespucci ritiene che i collegamenti viari siano il vero punto di forza del Vespucci. Ritiene importante il progetto dello Scavalco porto interporto?**

Si tratta di un progetto importante

che permetterà di mettere in comunicazione ferroviaria diretta l'Interporto con il Porto, evitando la comprensibile difficoltà che oggi è costituita dall'attraversamento della linea Tirrenica a Calambrone; ma tale opera va vista nell'ottica più generale indicata dal Progetto Europeo RACCORDO che prevede il collegamento ferroviario alla Collesalveti-Vada e quindi l'aggancio diretto su Firenze bypassando la stazione e di Pisa; questo sarà un altro grande punto di forza per questa struttura.

### **Guardiamo all'interporto in prospettiva...come se lo immagina di qui a dieci anni? Che cosa manca oggi al polo di Guasticce per essere un retroporto a tutti gli effetti?**

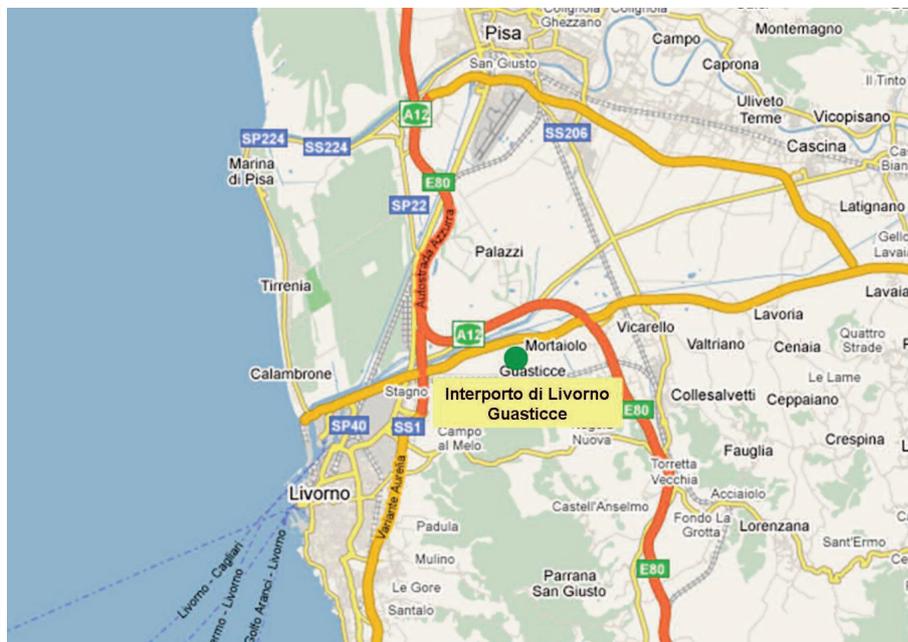
Intanto per i prossimi anni la Società si è impegnata a cedere tutti gli immobili non strategici per estinguere totalmente il proprio indebitamento. Alla Società restano importanti asset che il Piano Industriale ha definito strategici (Terminal ferroviario, Aree per la logistica, Aree doganali, strutture per i servizi alle imprese, Terminal per le Autostrade del mare, Magazzini per le filiere del fresco e del freddo ecc.). Immagino quindi una società, quella dell'interporto Vespucci, libera da

debiti, la cui attività possa essere dedicata prevalentemente allo sviluppo, alla promozione delle attività logistiche e alla gestione profittevole dell'intero "condominio"; penso ad una realtà "dinamica" e volta a garantire le migliori condizioni possibili per le imprese che hanno scelto e sceglieranno di insediarsi.

### **A ottobre è stato firmato il concordato con le banche ed è stato previsto un piano di rientro del debito. Che ruolo hanno avuto Le istituzioni nel rilancio del Vespucci?**

Riconosciamo che nella fase più delicata che abbiamo attraversato in questi anni le istituzioni, ed in particolare la Regione Toscana, l'Autorità Portuale ed il Comune di Collesalvetti hanno svolto un ruolo importante. In particolare direi che per quanto riguarda il Comune c'è sempre stata la massima attenzione alla individuazione di quegli strumenti di programmazione urbanistica che aiutassero la struttura a rispondere alle esigenze delle imprese; per quanto riguarda Regione e Autorità Portuale è stato compiuto un atto fondamentale per consentire alla banche di aderire alla nostra proposta di Consolidamento del debito, in particolare nel corso del 2016 questi soci di sono impegnati con una intesa sottoscritta a ricapitalizzare la Società per circa 10 milioni da parte dell'Autorità Portuale e a mantenere le proprie garanzie da parte della Regione Toscana, senza questo impegno tutto sarebbe stato più difficile se non impossibile.

In particolare vorrei sottolineare il rapporto di grande collaborazione e sinergia che in questi anni si è sviluppato con l'Autorità Portuale di Livorno e con i suoi vertici: segnalo che hanno aderito in



maniera importante al primo aumento di capitale del 2014, sono entrati nel Cda della Società e dal 2015 il Segretario Generale Massimo Provinciali è divenuto Vice Presidente della Società Interporto; l'intesa cui sopra accennavo prevede inoltre che APL diventi col socio di riferimento di Interporto, suggellando in modo inequivocabile la stretta connessione della struttura con il Porto di Livorno.

### **Se volesse chiedere qualcosa ai soci della società, che cosa gli chiederebbe ai fini di un più pieno sviluppo del Vespucci?**

Al momento mi sentirei di chiedere semplicemente di fare tutto il possibile per accelerare la concretizzazione degli impegni cui facevo riferimento in modo da chiudere definitivamente il processo di consolidamento e poter avviare il piano di investimenti previsto dal nostro Piano Strategico.

### **Alcuni intervistati ritengono che il Vespucci debba essere più business oriented, pensare meno ai vincoli di bilancio e più alle ragioni del mercato. Più facile a dirsi che a farsi, no?**

Concordo con chi ha espresso

questo auspicio, è anche nelle nostre e mie personali volontà. Vi assicuro che è più stimolante occuparsi di sviluppo e di business che non di Piani di rientro o discussioni con le Banche, ma purtroppo questi anni hanno richiesto un grande impegno sul fronte finanziario e spesso non ci hanno consentito di affrontare nuove iniziative.

### **L'ad della Hillebrand, nella intervista rilasciataci, ritiene che il futuro del Vespucci debba passare dall'intermodale. "Pensi che sistema avremmo ha detto- se oltre a essere collegati via ferrovia al porto di Livorno lo fossimo anche a quello di La Spezia, che serve mercati differenti dallo scalo labronico ma che per noi sono complementari. Avremmo un sistema virtuoso con al centro il nodo nevralgico del polo di guarisce". Qual è il suo commento?**

Sono senz'altro d'accordo con queste affermazioni e ritengo un utile suggerimento la sua indicazione; nella logica dello sviluppo ferroviario futuro (scavalco e collegamento con Firenze) è facile intravedere le grandi potenzialità del Vespucci.

## L'Interporto è un unicum in Italia Putiamo sullo scavalco e sui bandi Invitalia



Lorenzo Bacci

Un immenso prato verde e un carroponte costruito con i finanziamenti dell'Unione Europea: questo era il Polo di Guasticce quando vi mise piede per la prima volta la società Giorgio Gragnani srl, unica realtà imprenditoriale a credere allora nel progetto dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci. Era il 1999 e Lorenzo Bacci era ancora un ragazzino. Divenuto, dieci anni dopo, sindaco di Collesalveti, la riqualificazione industriale dell'Itav sarebbe diventata per lui la principale sfida da vincere. Primo cittadino di una realtà troppo spesso considerata alla stregua di un quartiere di Livorno, Bacci si è sempre battuto perché le aree dell'Interporto diventassero produttive, non limitandosi soltanto allo smistamento delle merci. "Le aree del polo di Guasticce - ebbe a dire nel 2011 ad un cronista de il Tirreno - possono essere una grande occasione di sviluppo indu-

striale e il Comune di Collesalveti farà tutto il possibile, a partire dai piani urbanistici fino agli accordi con la Regione, perché qui possano insediarsi nuove aziende". Già allora Bacci intravedeva per l'Interporto quello che in pochi credevano la struttura potesse avere: un futuro.

E il futuro dell'Itav Bacci lo ha costruito passo dopo passo, a cominciare dall'adozione della Variante al Piano Strutturale con la quale, il 27 aprile del 2012, furono resi immediatamente disponibili a fini industriali i tre milioni di metri quadri di superfici dell'Interporto. Il moderno retroporto di cui tutti oggi parlano nasce da qui, il resto è cronaca: la delocalizzazione all'Interporto dei servizi regionali di controllo fitosanitario e doganale; il fondamentale ingresso del comune colligiano dentro il Comitato Portuale, la ricapitalizzazione della società Amerigo Vespucci e le variazioni apportate al Piano Industriale con la nomina del segretario generale dell'Autorità Portuale, Massimo Provinciali a vice presidente della società; le sinergie con la Regione Toscana per la reindustrializzazione dell'area costiera: sono tanti tasselli di un mosaico che ogni giorno di più sta prendendo forma davanti agli occhi della comunità portuale.

Oggi l'Itav ha cambiato pelle,

al suo interno operano più di 40 imprese, alcune di spessore internazionale. "Lo sviluppo dell'Interporto sta andando nella giusta direzione, e sono contento di aver contribuito a renderlo possibile"

**Sindaco, in più di un'occasione ha avuto a definire l'Interporto Vespucci una vera occasione strategica per lo scalo labronico. Quali sono, secondo lei, i punti di forza di questa piattaforma logistica e perché è strategica?**

L'Interporto rappresenta un vero e proprio retroporto, ampio, flessibile, già oggi ben collegato. E con lo scavalco lo sarà ancora di più in prospettiva. Il Vespucci con la sua estensione è un vero e proprio "unicum" in Italia.

**Che cosa ha fatto sino ad oggi il Comune di Collesalveti per favorire il rilancio e il pieno sviluppo dell'Interporto?**

Un serio lavoro di ripensamento urbanistico finalizzato alla valorizzazione dell'area, attraverso l'introduzione delle funzioni industriali, che rappresenta senza dubbio l'innovazione più importante, tale da rendere quest'area attrattiva, flessibile e operativa sotto tutti i punti di vista.

**Area a burocrazia zero, lavori subito avviabili grazie alla S.C.I.A. approvata dal Comune, libertà proget-**

**tuale, aree già totalmente urbanizzate, sono tutte iniziative che il Comune di Collesalvetti ha promosso per rilanciare l'Interporto, queste misure vi hanno permesso di raggiungere gli obiettivi che vi eravate proposti di traguardare?**

La risposta alla call di Invitalia è la controprova della potenzialità che abbiamo attivato, ma anche nuove iniziative logistiche intervenute sul sito, come quelle di Bcube, hanno concretamente dimostrato che quanto fatto va nella giusta direzione.

**Guardiamo al Vespucci in prospettiva: quali sono gli obiettivi che vi siete imposti di raggiungere nel medio e lungo periodo per fare dell'Interporto una vera piattaforma logistica dell'area costiera?**

Connettere definitivamente Porto e Interporto, a livello sia infrastrutturale, ma anche di governance: in questa direzione vanno i passi compiuti in questi anni, compreso il protocollo sottoscritto dall'Autorità Portuale per l'aumento di capitale della Società Interporto Toscano. Certamente questo è il primo l'obiettivo: che passa sia dalla vocazione retroportuale che da quella industriale. Non esiste grande Porto che non abbia nel suo immediato retroterra una grande presenza di attività produttive interconnesse con lo stesso scalo, una "piattaforma logistica" integrata sia con gli altri nodi logistici, che con il tessuto produttivo, non solo circostante ma anche contenuto

all'interno della stessa.

**Parliamo di un importante progetto: lo scavalco ferroviario tra Porto e Interporto. Da 1 a 10, quanto è importante secondo lei? E perché?**

Fondamentale, darei come voto 8. Perché alcune funzionalità logistiche potranno essere possibili solo quando questo collegamento sarà operativo. L'interporto potrà definitivamente usufruire dell'interconnessione ferroviaria, il che rappresenterà anche un notevole miglioramento non solo delle potenzialità di crescita ma anche di quelle ambientali, svincolando larga parte dei traffici pesanti dal trasporto su gomma.

**Assieme allo scavalco, la Collesalvetti-Vada e il bypass del nodo di Pisa sono opere fondamentali non solo per il polo di Guasticce ma anche per l'intero territorio regionale, ne conviene?**

È corretto lo studio in prospettiva. Siamo però coscienti che la prospettiva è a lungo termine, e che il nodo di Pisa non presenta oggi aspetti così ostativi alla direttrice per Fi-

renze. Ciò non toglie che continueremo a lavorare per dare ulteriore sfogo ai collegamenti ferroviari che possono proiettare l'area portuale Livorno-Piombino in una prospettiva che va ben oltre l'ambito regionale: da questo punto di vista la Pisa-Collesalvetti-Vada è già oggi un vettore operativo per il transito merci, divenuto ad esempio fondamentale per l'autoparco del Faldo.

**La presenza di Collesalvetti dentro il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Livorno è stata breve, ma le è stata utile?**

Direi fondamentale: l'aumentata sinergia tra Porto e Interporto ne è la riprova. Dopodiché, messo a fuoco l'interesse generale del nostro territorio, si può anche ben volentieri sacrificare un interesse "particolare", come quello di essere membri di un organismo. Quello che contava era sviluppare meccanismi di governance tali da consentire a Porto e Interporto di viaggiare definitivamente nella stessa direzione di marcia.



Uno dei varchi di accesso all'Interporto Vespucci

A tu per tu con Loris Mainardi, JF Hillebrand Italia

## Vorrei un Interporto Business-Oriented Servono nuove sinergie con i porti vicini



Loris Mainardi

*Un Interporto funziona se ha alle sue spalle un porto efficiente e altrettanto operativo. Lo ripeterà più volte per tutto il corso dell'intervista, Loris Mainardi, amministratore delegato della JF Hillebrand Italia Spa e Area Director South Europe & East-Med del Gruppo tedesco, leader mondiale specializzato nella logistica del Beer, Wine & Spirits, Industrial Bulk e del Kegs supply chain management per l'industria della birra. Proprio presso il polo di Guasticce l'azienda dispone di un magazzino dedicato alla conservazione e smistamento di birra, vino e spirits. Mainardi non è uomo da formalismi e mediazioni dialettiche, i 16 anni di attività nello shipping del gruppo Maersk e gli oltre 6 anni in JF Hillebrand gli hanno insegnato a non dare mai nulla per scontato: i continui riposizionamenti tattici delle grandi compagnie armatoriali, le mega alleanze e il gigantismo navale lo preoccupano anche perché aprono nuove incognite sull'operatività del porto di Li-*

*vorno e sulla sua capacità di continuare ad attrarre, come nel passato, quote di traffico crescente. «I grandi gruppi armatoriali con cui abbiamo a che fare oggi non sono più quelli di una volta - ci dice -, con le numerose fusioni e acquisizioni che hanno caratterizzato il settore dei container negli ultimi anni è cresciuto il peso delle flotte in termini di capacità e Livorno rischia di essere condannata ad avere un ruolo marginale se non sarà in grado di risolvere i limiti strutturali che oggi non gli consentono di accogliere navi oltre gli 8mila Teus». La Piattaforma Europa? Per Mainardi è una necessità, ma la tempistica di realizzazione non è una variabile di poco conto. E su questi passaggi, centrali nella nostra intervista, che si incardina un lungo ragionamento sulle prospettive di crescita dell'Interporto e su quelle della società di cui oggi Mainardi è uno degli uomini di punta, la JF Hillebrand, per l'appunto. L'ad in Italia del colosso nella logistica specializzata nel BWS ci riceve nel suo ufficio assieme a Raul Favilli, direttore generale dell'impresa laborica Bieffe Srl, che per conto della JF Hillebrand Italia gestisce il magazzino a Guasticce.*

### **Mainardi, ci dica qualcosa della JF Hillebrand.**

JF Hillebrand è una società a livello mondiale, con sede in Germania, a Mainz. Da oltre 170 anni ci occupiamo del trasporto e della logistica del vino, della birra e dei superalcolici, offrendo alla nostra clientela un ventaglio completo di

servizi logistici. Il gruppo comprende due divisioni: quella della JF Hillebrand che come detto è specializzato in servizi logistici nel settore del BWS, e quella della Trans Ocean, unico operatore globale nel trasporto di liquidi non pericolosi in flexitanks da noi prodotte. Attualmente il gruppo è composto ad oggi da 2300 persone che operano in 58 uffici sparsi per il mondo. Copriamo più di 90 paesi. Movimentiamo ogni anno più di 480 mila container e abbiamo un portafoglio di 11mila clienti.

### **E a Livorno? Quanti container "gestite"?**

Circa 4,300 containers annui. I principali clienti che si servono del porto di Livorno sono quelli che utilizzano la nostra piattaforma come centro di raccolta merce (consolidamenti o conto deposito) e spedizione all'estero.

### **Quali sono i servizi logistici che offrite a Livorno?**

Disponiamo di un magazzino di 9mila metri quadrati che abbiamo preso in affitto dalla società Interporto Toscano Vespucci nel 2010. La JF Hillebrand ha effettuato nel corso degli anni numerosi e importanti investimenti per allineare quest'area coperta agli standard qualitativi JF Hillebrand a cui sono abituati i nostri clienti in tutto il mondo.

### **Sarebbe a dire?**

Oltre alla possibilità di stoccaggio in aree dry, disponiamo anche di celle frigo che consentono la conservazione del vino a temperature controllate diverse, da +15 a

+18°C. Oggi, su un totale di 9mila metri quadrati, 6mila sono a temperatura controllata.

### **Si può avere una stima dei costi che avete sostenuto dal 2010 ad oggi per ammodernare il magazzino?**

Abbiamo investito più di un milione di euro in strutture.

### **Non poco.**

Si tratta di una spesa che abbiamo dovuto sostenere perché – come le ho detto – puntiamo al massimo degli standard qualitativi. Oggi a Livorno siamo in grado di soddisfare tutte le esigenze dei nostri clienti: per menzionarne solo alcuni, offriamo servizi di deposito fiscale per la birra e i liquori soggetti ad accisa; ci occupiamo di una serie di attività di gestione magazzino, dall' "inventory management" al picking (selezione del materiale), all'etichettatura e a soluzioni di conto deposito reefer e dry. Offriamo inoltre soluzioni innovative per proteggere la merce durante i trasporti via terra e mare.

### **Si spieghi meglio..**

Anni addietro, la nostra divisione Design Technical Manufacturing (DTM) situato in Francia, oltre al miglioramento costante della qualità delle nostre flexitanks, ha inventato il Vinliner (<http://www.vinliner.com/index.html>), che è composto da un tessuto in polipropilene rivestito in alluminio. Una protezione di alta qualità e prestazione della merce posta all'interno del container o a copertura di pallets. L'utilizzazione del Vinliner riduce gli effetti degli shock termici, delle temperature estreme e dell'infiltrazione di umidità all'interno del container durante il trasporto. Si tratta di una soluzione che abbiamo adottato per i contenitori dry e che propo-

niamo ai nostri clienti soprattutto su rotte oceaniche cosiddette "a rischio", cioè dove si possono raggiungere davvero temperature estreme: il suggerimento non è fatto "a naso", ma supportato dal nostro Vinroute, un database che contiene più di 63,000 rotte con le relative temperature e umidità registrate nel corso di molti anni dal WMO (World Meteorological Organization). In sostanza, un consiglio qualificato ai nostri clienti per una migliore protezione del carico rispetto ad un container dry.

### **Eccellente. Svolgete altri tipi servizi?**

Come le ho accennato, trasportiamo anche il vino sfuso in tutto il mondo attraverso i flexitanks prodotti direttamente dalla JF Hillebrand presso i nostri stabilimenti certificati in Sud Africa e Asia. Lo stesso accade per i liquidi non pericolosi attraverso la ns divisione Trans Ocean. In aggiunta a quanto sopra, con l'implementazione della normativa SOLAS / verified gross mass - la scorsa estate abbiamo installato nel nostro piazzale una pesa certificata per l'identificazione della massa lorda dei container prima dell'entrata in porto a Livorno. Poi c'è il servizio di cross-docking..

### **Vale a dire?**

È quel tipo di servizio che viene svolto per la merce che rimane in giacenza per non più di cinque-dieci giorni e che deve essere subito trasportata in porto per il carico sulla nave. Riceviamo partite di merce al nostro magazzino in varie soluzioni e tempi, riempiamo – come operatori esperti nel settore - il container e attraverso la società Bieffe ci occupiamo del trasporto dello stesso sino al porto.

### **A proposito di Bieffe....**

È per noi un importante punto di riferimento qui a Livorno. La società gestisce il magazzino e si occupa del trasporto della merce dall'interporto ai porti Italiani. Posso dire che Bieffe, nata nel 2008, si è sviluppata molto grazie a JF Hillebrand, con il quale ha una collaborazione ormai settimanale. Oggi la stessa JF Hillebrand Italia ha una quota societaria dentro Bieffe.

### **Senta, perché un gruppo importante come JF Hillebrand ha scelto l'Interporto?**

Per motivi logistici: il polo di Guasticce è pochi chilometri di distanza dallo scalo labronico che è per noi il secondo porto in Italia per ordine di importanza dopo Genova (La Spezia per il nord America). Ci serviamo di Livorno per le storiche relazioni commerciali che il porto vanta con gli Stati Uniti d'America. L'Interporto è collegato benissimo allo scalo portuale della città dei Quattro Mori attraverso la Fi-PI-Li, inoltre offre una serie di servizi all'interno di quella che – sia pure con tutti i suoi limiti - è una struttura organizzata. Però mi permetta di sottolineare una cosa...

### **Prego**

Un Interporto è efficiente se dietro di sé ha un porto altrettanto efficiente.

### **E Livorno non lo è?**

Guardi, fino ad oggi Livorno ha pienamente soddisfatto le nostre esigenze ed è, e rimane, una importantissima testa di ponte verso il Nord America, verso cui esportiamo partite rilevanti di vino.

### **Ma?**

Ma la situazione nello shipping mondiale è in continua evoluzione.

Oggi abbiamo sempre meno navi in circolazione che fanno capo a più vettori. Attraverso i Vessel Share Agreements e/o alleanze, e non solo, le grandi compagnie siglano accordi suscettibili di cambiare in tempi rapidissimi gli equilibri nella mappa delle rotte transoceaniche. Inoltre, le navi immesse sul mercato sono sempre più grandi, e quelle più piccole vengono usate per il feederaggio: se fino a pochi anni fa le feeder avevano una capacità di mille teus al massimo, oggi ne circolano di dimensioni assai maggiori: parliamo di navi da 6-7-8 mila Teus. La domanda è? Livorno ha la forza di aumentare i propri standard qualitativi per soddisfare le esigenze sempre maggiori dei global liner?

#### Ce l'ha?

I limiti strutturali dello scalo labronico sono sotto gli occhi di tutti. Oggi il porto può solo ricevere al massimo le navi da otto mila teus, e non a pieno carico. Lo dico con dispiacere, perché io sono livornese ma questa situazione pone il porto in una condizione di debolezza. Lo abbiamo già visto in passato con la P3: l'alleanza fra Maersk, Msc e Cma Cgm prevedeva una cooperazione basata sulla condivisione di una flotta di 250 navi portacontainer, con un programma di accosti che aveva tagliato fuori Livorno. Poi è intervenuto il Ministero del Commercio cinese e sappiamo com'è andata, ma se l'abbiamo scampata nel 2014 non è detto che riusciremo ad avere altrettanta fortuna per il futuro: la preoccupazione resta insomma alta e Livorno, rispetto ad altri porti vicini, come Genova e La Spezia, è sicuramente più debole.

#### La Piattaforma Europa può essere una risposta?

Certamente. Ben venga la Piatta-

forma Europa. Ma la tempistica non è una variabile di poco conto. Le grandi compagnie non stanno ad aspettare: attraverso i merger degli ultimi anni, ci troviamo di fronte a veri e propri colossi che hanno triplicato il loro potenziale di fuoco. Guardi Hapag Lloyd: nel 2014 si è unita con CSAV dando origine al quarto gruppo mondiale per capacità di container trasportati e presto si integrerà con Uasc. Abbiamo di fronte un colosso armatoriale che ad un porto chiede flessibilità ed efficienza operativa, se non viene soddisfatto dirotta i propri traffici altrove.

#### E l'Interporto è efficiente?

Finché avrà dietro di sé un porto operativo, potrà avere buoni margini di sviluppo. È chiaro, nel frattempo dovrà maturare all'interno della società una mentalità, come dire, più business-oriented. Per la JF Hillebrand il Vespucci rimane un nodo nevralgico, ma la struttura ha costi di gestione incomparabilmente più alti rispetto a quelli di altri competitor. Poi le ripeto: il polo di Guasticce si trova in una situazione invidiabile.

#### Perché?

Se considera il paradosso della presenza, a poche centinaia di chilometri di distanza gli uni dagli altri, di tre porti core come Genova, Livorno e La Spezia, l'Interporto si trova in una posizione baricentrica rispetto a tutti e tre questi scali portuali. Non spetta a me ricordarle che né Genova né La Spezia hanno ad oggi un retroporto. Lei pensi a quali opportunità si dischiuderebbero se il Vespucci potesse essere collegato via ferrovia non solo al

porto di Livorno ma anche a quello di La Spezia: si creerebbe un sistema virtuoso che attraverso lo snodo di Guasticce sarebbe in grado di collegare due porti che hanno peculiarità diverse. Quello di Livorno è infatti forte nelle relazioni commerciali con gli Usa, mentre lo scalo spezzino ha traffici di linea importanti con il medio ed estremo oriente. Ecco, Livorno e La Spezia possono attivare sinergie importanti, e se fossero diventate parti integranti di una stessa Autorità di Sistema Portuale oggi avremmo avuto in Italia un soggetto estremamente competitivo, ma il Governo ha fatto scelte diverse, che non sta a me commentare.

#### Senta, tornando all'Interporto, il collegamento ferroviario con il Quadrante Europa di Verona è una opportunità di sviluppo per il territorio?

Certamente. Grazie al nuovo servizio di tre treni alla settimana, le movimentazioni di container da e per l'Interporto sono nettamente aumentate. Come JF Hillebrand non abbiamo esigenze specifiche in merito allo sviluppo del trasporto via rotaia, ma la consideriamo una importante opportunità per il Vespucci. Noi vogliamo rimanere a Livorno e, se ci saranno le condizioni, continuare ad investire sull'Interporto. Vedremo, il tempo è galantuomo.



L'intervista al presidente di CSC, Claudio Torchia

## L'Interporto è strategico: vogliamo investire sul suo futuro Livorno, nell'ortofrutta puoi ancora crescere molto



Fronte ampia, barba biblica, sguardo sicuro: Claudio Torchia ci riceve nei suoi uffici di Palazzo Vespucci con un fare umile e sorridente. Dalle ampie vetrate del suo studio si riesce a vedere il patrimonio immobiliare della società CSC, tre magazzini da 7500 mq complessivi, adibiti al magazzinaggio e allo stoccaggio della frutta esotica, sullo sfondo la Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI da cui si vedono sfrecciare camion e auto diretti forse a Firenze, ma non solo. Torchia, Direttore Generale della storica Cooperativa Facchinaggio e Trasporti è a capo di una delle più importanti conglomerate logistiche in Toscana. Il gruppo fiorentino è radicato a Livorno da tempo con la controllata Mito (spedizioni e stoccaggio) e ha da poco rafforzato la propria presenza sulle banchine ac-

*quisendo dalla famiglia Bonsignori il 100% delle due società Osvaldo Bonsignori e Mediterranea Trasporti, realtà laboroniche operanti al servizio dei traffici di cellulosa. La società CSC, di cui Torchia è presidente, è soltanto una piccola parte dell'impero targato CFT, una impresa che dà lavoro a quattro persone fisse più ad altre sei/sette prese in prestito*

*dalla Cooperativa di Facchinaggio e coinvolte a seconda dei picchi di lavoro, ma è in questo piccolo angolo di mondo, all'interno dell'Interporto Toscano, che Torchia si gioca una buona fetta della crescita di CSC: "Quello dell'ortofrutta è un mercato dalle enormi potenzialità - ci dice - e il porto di Livorno, assieme all'Interporto, ha tutte le carte in regola per diventare il più importante hub italiano nel settore".*

### **Dott. Torchia, let's start from the beginning: ci parli di CSC**

CSC sta per Cold Storage Customs, ed è una azienda integrata nella piattaforma logistica dell'Interporto Toscano Vespucci in grado di offrire servizi ad alto valore aggiunto nel settore dell'agroalimentare. Nel 2015, la CFT vinse il bando per l'ac-

quisizione dell'80% delle quote della società, prendendo in affitto il ramo di azienda dallo stesso Interporto, che oggi è socio di minoranza con il restante 20% delle quote.

### **Che tipo di attività svolgete esattamente?**

Nella struttura, un magazzino da 7500 mq con 12 celle frigo dotate di scaffalature in drive-in, abbiamo concentrato le attività ortofrutticole. I nostri principali clienti sono Dole e Del Monte, che coprono l'80% dei nostri volumi e che hanno scelto Livorno quale hub di smistamento per la propria merce, principalmente frutta esotica proveniente dal Sud America, o arance dal Nord Africa piuttosto che dalla Spagna.

### **Parlando di volumi di traffico, quanti contenitori sono passati dai vostri magazzini l'anno scorso?**

Abbiamo movimentato 1.920 contenitori.

### **Un bel giro di affari, no?**

Le basti sapere che da quando la Cooperativa Facchinaggio e Trasporti ha preso in gestione la struttura, i volumi di fatturato dell'Interporto si sono quadruplicati, passando dai 650 mila euro del 2014 ai due milioni di euro del 2015. Nel 2016, anche e soprattutto a causa di alcune scelte aziendali, abbiamo subito una piccola flessione, ma siamo

comunque stati in grado di presentare un bilancio da 1,8 milioni di euro di fatturato.

### **Però ancora non mi ha spiegato che tipo di lavoro fate...**

La nostra attività è prettamente di tipo logistico e, come le ho detto, è legata al mondo dell'import della frutta esotica, come banane, kiwi, ananas, ma anche arance. La merce in contenitore viene sbarcata presso i Terminal TDT e Lorenzini (e qualcosa arriva anche in LTM attraverso navi Ro/RO): noi andiamo a prelevarla direttamente in banchina, dopodiché svuotiamo il container all'interno dei nostri magazzini dell'Interporto e ci occupiamo della consegna. Ove necessario, la merce viene stoccata per poi essere rispedita nei giorni successivi ai punti di destinazione finale, altrimenti la frutta viene ribancalizzata su imballi idonei, in quanto il 90% delle attività che svolgiamo qua dentro sono destinate alla grande distribuzione. Geograficamente, copriamo quasi tutto il territorio nazionale.

### **Insomma, si tratta di un lavoro completo, dalla stiva al punto di vendita finale...**

È così. Ed è questo il nostro punto di forza. Grazie a CFT e alla sua controllata, l'agenzia MITO, abbiamo saputo sviluppare un sistema integrato che controlla il percorso della merce dalla banchina sino alla destinazione finale. Chi sceglie noi si trova di fronte ad un unico interlocutore che è in grado di organizzare tutto il trasporto dal porto di provenienza a quello di destina-

zione. Facciamo insomma quello che farebbe normalmente uno spedizioniere. Non solo: siamo in grado di ottemperare a tutte le pratiche doganali per lo sbarco della merce in banchina e siamo autorizzati dall'Autorità Portuale a scaricare la merce dalla nave; infine, ci occupiamo della consegna verso i centri di grande distribuzione e verso i punti vendita finali, grazie alla gestione in outsourcing di alcuni magazzini delle principali insegne nazionali della GDO.

### **È quel che si dice essere un caso di logistica integrata.**

Sì. Riusciamo a completare la filiera. Ma ora dobbiamo aggiungere un altro tassello alla nostra rete distributiva.

### **A che cosa si riferisce?**

Parlando sempre di CSC, dopo due anni dallo start up stiamo facendo una serie di valutazioni in ordine alla possibilità di sviluppare il business delle banane. Come sa, all'Interporto non abbiamo centri di maturazione o attività di confezionamento/lavorazione. L'idea è quella di costruire

nuove aree coperte dedicate a questi nuovi business. Per il Vespucci sarebbe un salto di qualità: si troverebbe infatti ad offrire, come fanno per esempio a Vado Ligure, servizi ad alto valore aggiunto.

### **Ne avete già parlato con il vostro socio?**

Sì. E intendiamo usufruire delle agevolazioni Invitalia per la reindustrializzazione dei poli produttivi di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. Il progetto è pronto e lo abbiamo già presentato: il bando Invitalia ci permetterebbe di ottenere finanziamenti a fondo perduto per la copertura di circa il 25% del fabbisogno complessivo.

### **Avete già una stima dei costi per questo tipo di investimento?**

Circa cinque milioni di euro per un nuovo magazzino refrigerato di 4500 metri quadri. Guardi, lo dico da tempo, Livorno è dal punto di vista logistico il miglior porto in Italia per sbarco e distribuzione.

### **Addirittura?**

Sì. Non esagero: se considera



**Dall'alto: una immagine aerea dei magazzini di CSC all'Interporto**

che quasi tutta la merce arriva dal Sud America, Livorno è per l'armatore un porto sicuramente più appetibile rispetto a quello di Ancona, perché scegliendo lo scalo labronico le compagnie di navigazione risparmiano due giorni di viaggio.

### **Ma sulla sponda tirrenica ci sono anche Civitavecchia e Genova...**

Vero. Ma il porto della capitale mira ai mercati del Mezzogiorno, mentre quello genovese guarda a Nord. Livorno è l'unico scalo portuale che può arrivare a coprire tutto il territorio in modo pressoché omogeneo. Le assicuro che i provider del settore nutrono un enorme interesse per Livorno.

### **Come fa a esserne così sicuro?**

Sono recentemente stato a Berlino, al Fruit logistic 2017, una delle kermesse più importanti al mondo dedicate al settore ortofrutticolo. Durante la fiera ho avuto modo di incontrare diversi manager di alcune tra le più importanti multinazionali oggi esistenti al mondo, so per certo che a Livorno investirebbero ben volentieri se ci fossero serie e concrete prospettive di sviluppo. E, specialmente nel campo dell'agroalimentare, lo scalo labronico ha enormi potenzialità.

### **E l'Interporto? Ha anch'esso enormi potenzialità?**

Per noi il Vespucci si è rivelato ottimo socio, ci ha dato la possibilità di lavorare in autonomia e di sviluppare il nostro business. Riteniamo che al suo

interno l'Interporto abbia le carte in regola per riuscire a diventare a tutti gli effetti un vero e proprio distripark, una piattaforma logistica avanzata, un'area, cioè, allocata a monte dei terminal portuali e integrata con un sistema di trasporto intermodale, dove è possibile dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container.

### **E quali sono le carte che l'Interporto può mettere sul tavolo?**

Beh, prima di tutto, la compagine societaria: l'Interporto ha tre soggetti fondamentali per sviluppare progetti di sviluppo imprenditoriale ad alto impatto occupazionale: abbiamo la Regione Toscana, l'Autorità Portuale e una banca. Sono gli interlocutori con cui vorrebbe avere un contatto preferenziale chiunque volesse promuovere investimenti sull'area, e all'Interporto li troverebbe tutti e tre, tra loro in rapporto sinergico.

### **Poi cos'altro?**

La distanza dal porto: cinque chilometri sono una inezia. L'Interporto è predisposto per

essere la tangente da cui poi far partire le direttrici verso i mercati di destinazione. Quello che dobbiamo fare è spingere di più sullo sviluppo dei collegamenti viari e ferroviari. Ritengo per esempio che lo scavalco Porto- Interporto sia un progetto dirimente da cui un distripark evoluto non può prescindere.

### **Per concludere, se dovesse parlare a breve con il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, quale sarebbe la prima cosa che gli chiederebbe?**

Gli chiederei di spingere, ancora di più che non in passato, sul marketing: non voglio essere polemico, ma al Fruit Logistic di Berlino c'erano i principali porti italiani meno quello di Livorno. Vado Ligure, Genova, Civitavecchia stanno adottando strategie commerciali aggressive per acquisire nuovi clienti. Dobbiamo essere in grado di fare altrettanto. Non si tratta soltanto di sviluppare traffici ma anche nuova occupazione: questo deve essere un obiettivo comune da perseguire.



## La Trailer Service? Una società con due anime I rotabili, i container e la scommessa dell'Export



L'azienda, nata nel 2009, dispone di un'area di 75mila metri quadrati scoperti più altri 5mila coperti all'interno dell'area dell'Interporto Vespucci, e svolge due tipologie di attività.

### Ci dica..

La prima: lavoriamo al servizio delle aziende di autotrasporto a supporto delle autostrade del mare.

### Che cosa fate in particolare?

Offriamo servizi di parcheggio per semirimorchi, autoarticolati, camion, bisarche, proponiamo abbonamenti per l'affitto continuativo degli stalli o soste giornaliere, e svolgiamo servizi di cross-docking, scavallamenti, trasbordi da trailer a trailer – diretti e via magazzino -, handling, deposito e posizionamento all'imbarco di contenitori, magazzinaggi allo stato estero, nazionale e gestione degli stock, rizzaggi di colli fuori sagoma su flat-rack, deposito fiscale ai fini IVA e vari altri.

### Cross-docking?

Sì. Siamo un transit point per la merce che arriva via autotreno e che riparte sempre via camion. Le faccio un esempio.

### Prego

Arriva dal Nord Italia un autotrasportatore, noi gli scarichiamo la merce e la ricarichiamo direttamente su un altro autotreno che di lì a poco partirà alla volta dello scalo labronico, da dove potrà poi imbarcarsi su un traghetto diretto verso le isole, le coste della Spa-

gna o quelle del Nord Africa. Siamo un nodo nel quale convergono molte linee di trasporto che si scambiano tra di loro il carico.

### Mi parli della seconda tipologia di attività

Da qualche anno il terminal svolge anche attività al servizio della logistica. Servizi dedicati alla ricezione, allo svuotamento e al deposito dei contenitori provenienti dall'estero. È proprio qui da noi che si sono sviluppati i servizi doganali.

### Cioè?

Abbiamo allestito, per questo tipo di merce, un deposito doganale privato, un luogo, autorizzato dall'autorità doganale e sottoposto al suo controllo, deputato ad immagazzinare merci non comunitarie senza che siano assoggettate ai dazi di importazione, all'IVA o a qualsiasi altra imposizione o restrizione.

### Quali sono i vantaggi di questo servizio?

L'utilizzo del deposito doganale favorisce il commercio, soprattutto di transito, consentendo in qualsiasi momento la rispedizione all'estero delle merci depositate e la loro vendita sul territorio nazionale. Inoltre, siamo gli unici a Livorno ad avere un'area di Temporanea Custodia, che ci è stata autorizzata dall'autorità doganale a seguito dell'istituzione dei fast corridor.

### I fast corridor sono i corridoi doganali controllati tra Porto e Interporto entrati in funzione a marzo dell'anno scorso.

Esattamente. Oggi, grazie a una

Servizi a supporto degli autotrasportatori per l'imbarco dei mezzi su navi Ro/RO e attività dedicate alla logistica con ritiro e svuotamento e deposito dei container. Per Vincenzo Fanfani il segreto della Trailer Service srl è proprio questo: «La nostra azienda, presente all'Interporto dal 2009, ha due anime: sviluppa servizi logistici sia a sostegno del traffico dei rotabili che di quello dei contenitori: siamo una realtà unica del nostro genere». Fanfani, amministratore delegato della società e uomo chiave del gruppo Fanfani assieme ai fratelli Marco e Guido e al padre Giorgio, ne è certo: «Il nostro obiettivo – afferma - è diversificare sempre di più la nostra attività. Intendiamo traguardare nuovi obiettivi proprio all'Interporto, che è un nodo strategico per i traffici nostri e dei nostri soci in Trailer Service e sta da qualche tempo a questa parte suscitando l'attenzione di diversi altri operatori di settore».

**Dott. Fanfani, andiamo con ordine: ci parli della sua società. Che cos'è la Trailer Service?**

sinergia tra Uirnet, Dogana, Istituzioni e privati, i due principali operatori della Darsena Toscana, Lorenzini e TDT, possono decongestionare le proprie banchine trasferendo i contenitori presso la nostra area di temporanea custodia presentando soltanto il manifesto di sbarco, senza cioè dover disporre di altri documenti commerciali.

### **Insomma, avete sviluppato la cosiddetta banchina lunga, dal porto all'Interporto.**

È così. Grazie a questi servizi, siamo in grado di ritirare la merce in banchina e trasferirla al nostro magazzino in tempi rapidi.

### **Ma trattate solo contenitori in importazione?**

No. Recentemente abbiamo dedicato spazi di magazzino anche a merci di esportazione in contenitori. Svolgiamo servizi di ricezione, stoccaggio, consolidamento e inoltro del container al terminal di imbarco. Quella della gestione dei contenitori in export è un'attività ad alta rotazione che ci sta dando tanta soddisfazione.

### **Perché?**

Consideri che se le merci dei contenitori in import hanno una giacenza media in magazzino di 30 giorni, per la merce in export il tempo di rotazione si riduce a meno della metà. Da quando iniziano ad arrivare i colli a quando riempiamo il container, possono passare al massimo 10-15 giorni. Questo sa che cosa vuol dire?

**Che le scorte di merce in un magazzino si rinnovano più volte in un certo lasso di tempo. Aumenta la produttività e il rendimento è maggiore...**

Esatto. Da quando sono diventato

amministratore delegato di questa società, a metà dell'anno scorso, ho subito provato a scoraggiare i traffici di merce a lunga giacenza. Pensi che avevamo un magazzino di mille metri quadrati, uno dei più moderni di cui dispone la struttura attualmente, completamente pieno di articoli di vestiario provenienti dall'estremo oriente. Si tratta di prodotti che rimanevano in giacenza anche per un anno: venivano immagazzinati a gennaio e venduti ai grossisti a dicembre. Il mio obiettivo è un altro: vogliamo puntare sull'export, arrivare a gestire dai 40 ai 60 contenitori all'anno.

### **È tanto o poco?**

È circa il doppio o il triplo di quello che movimentiamo oggi. Ogni anno gestiamo tra import ed export circa 120 contenitori, di cui 20 solo in esportazione. Nell'Export ci sono margini di rendimento maggiore, sia con riferimento alle tariffe applicate che, come le dicevo, all'indice di rotazione. Abbiamo un magazzino moderno di mille mq che vorremmo destinare esclusivamente a questo settore..

### **Con che tipo di merce avete a che fare?**

Nell'export gestiamo merce varia (vino, alimentari, mobili), in im-

port lavoriamo quasi esclusivamente il legname. Si tratta di segati in tavole, materiale che viene usato ad esempio per gli infissi delle finestre. Considerando una movimentazione complessiva annua di 100 mila contenitori in import, riceviamo e gestiamo in media ogni anno 25 mila tonnellate di legname.

### **Andate a prelevare la merce direttamente in banchina?**

Sì. Facciamo il ciclo terminal via magazzino. Ritiriamo il container in porto, lo trasferiamo all'Interporto e lì lo svuotiamo. Poi, quando la merce viene venduta, ci preoccupiamo di riempire il camion diretto ai punti vendita.

### **Tolto il magazzino da mille mq che vorreste destinare completamente alla merce in export, vi rimangono – se non erro – circa 3mila mq di aree coperte. Li usate esclusivamente per il legname?**

È così. I nostri magazzini sono ormai saturi. Se volessimo sviluppare ulteriormente la nostra attività nell'import, dovremmo prendere in affitto o acquistare nuovi spazi coperti all'interno dell'Interporto..ma non è così facile....

### **Perché?**



Vede, come sa a ottobre scorso è stato definito l'accordo con le banche per la ristrutturazione del debito dell'Interporto Toscano presso la sede di Fidi Toscana, advisor finanziario dell'operazione che ha impostato la manovra finanziaria e ne ha curato la negoziazione con le 15 banche creditrici, per un debito complessivo di 60 milioni di euro. Quando hai un debito di questo tipo, hai dei vincoli di bilancio stringenti.

### **E questo che cosa significa?**

Che non puoi realizzare minusvalenze. Quindi, se hai un magazzino che hai comprato dieci anni fa a 100 euro non puoi rivenderlo oggi al valore di mercato, soprattutto se il valore di mercato è nettamente inferiore a quello originario.

### **Insomma, mi sta dicendo che i magazzini e le aree scoperte hanno prezzi fuori mercato.**

Oggi il valore immobiliare delle aree coperte e scoperte si è praticamente dimezzato anche soltanto rispetto a cinque, sei anni fa. Per questo, prima di effettuare un simile investimento, dobbiamo pensarci non una ma due volte. Ciò detto, guardiamo con interesse ai bandi Invitalia che offrono finanziamenti agevolati e contributi a fondo perduto sino al 25%.

### **Torniamo un attimo alla vostra attività. Quali sono i vostri clienti?**

Principalmente, sono spedizionieri. Lavoriamo, per esempio, con la ditta Eurospedi, spedizioniere affermato nell'import di legname dal West Africa; lavoriamo con la Fanfani che da noi fa export di container destinati prevalentemente al Centro e Sud America, col gruppo Sisam (socio

in Trailer Service) al quale offriamo, tra gli altri, servizi accessori alla logistica, come, per esempio, l'importazione, allestimento e distribuzione dei flexitank, per il trasporto di rinfuse liquide dentro un contenitore box. Da non dimenticare, inoltre, Friultrasporti (socio in Trailer Service), una delle società leader nel settore dell'autotrasporto. E poi abbiamo tra i nostri clienti molti autotrasportatori, che si fermano quotidianamente al terminal della Trailer Service, usandolo come piazzale di sosta per i propri rimorchi, come Pinna Autotrasporti, Transisole, L.C.T., Transitalia, TNA Interfashion, Lucianu, alcuni importanti operatori di bistrarche e molti altri

### **Quanti camion si fermano ogni anno da voi?**

Sostano da noi ogni giorno oltre circa 300 rimorchi o autoarticolati. Ne abbiamo 282 dedicati ai rotabili, 31 per la sosta temporanea di merce pericolosa e 41 per la merce a temperatura controllata. Facendo un calcolo approssimativo, posso dirle che in un anno arrivano e partono dal nostro terminal circa 50-60 mila mezzi, tra rimorchi e camion portacontainer.

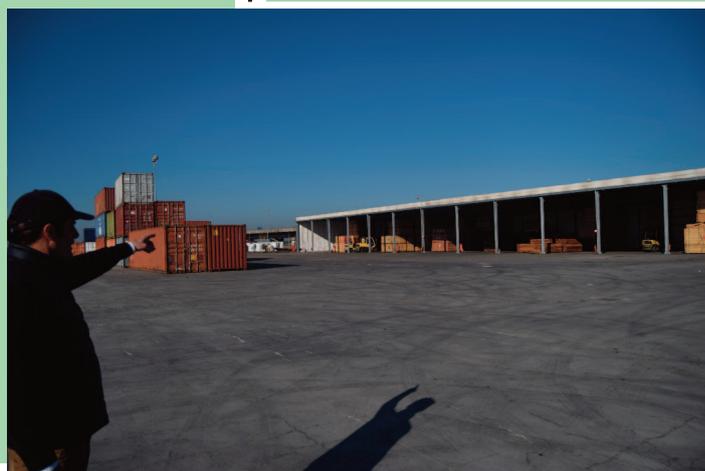
### **Parliamo un attimo dell'interporto. Mi ha già anticipato poco fa qual è uno dei punti critici del polo di Guasticce. Ha altre osservazioni critiche da fare?**

Beh, potrei dire che i costi di gestione, per i n t e n d e r c i quelli di condominio, sono piuttosto alti.

Vede, in questo momento all'Interporto ci sono molti spazi disponibili: quindi sugli attuali "condomini" gravano tutti gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria, di sicurezza e illuminazione dell'intero polo logistico. Per farle capire: quaranta inquilini pagano oggi anche per quelli che al momento non ci sono. Ciò premesso, mi permetta di mettere in evidenza anche i punti di forza di questa struttura..

### **Prego**

Sarò franco: il Vespucci ha potenzialità di sviluppo enormi. È uno dei pochi centri logistici in Italia ad avere un collegamento viario al porto veloce ed efficiente. Non ci sono semafori, attese inutili; grazie alla Fi-Pi-Li posso arrivare in Darsena Toscana in pochi minuti. Questo è un dato importante. E poi oggi l'Interporto sta lavorando anche sullo sviluppo del ferroviario: penso ai treni che partono e arrivano dall'Interporto Quadrante Europa con frequenza regolare. L'unica cosa che manca oggi, a livello viario, è lo scavalco tra il Porto e Interporto: con quest'opera avremmo coperto l'ultimo miglio, e potremmo cominciare a lavorare anche con i treni cargo. Insomma, nonostante tutto, credo che il polo di Guasticce abbia davanti a sé un futuro sì molto impegnativo ma che potrebbe risultare brillante.



Parla il responsabile Mercurio del centro operativo di Livorno, Stefano Frangioni

## All'interporto l'intermodalità è di casa Mercurio scommette sulla logistica



*Il Vespucci? Per nessun altro il retroporto di Livorno è tanto importante quanto lo è per il gruppo Mercurio. L'operatore, uno dei leader nel settore della logistica applicata all'automotive, ha messo radici a Guasticce soltanto due anni fa. Il boom del mercato automobilistico, che ha visto lo scalo labronico macinare un record dietro l'altro, e la fame crescente di spazi, hanno portato la società a rivedere col tempo le proprie strategie e a scommettere seriamente sull'ITAV. Stefano Frangioni, responsabile Mercurio del centro operativo di Livorno, allarga lo sguardo al di là dei recinti che delimitano l'immenso autoparco all'interno dell'interporto: praterie di macchine si stendono nel principiare del giorno sotto un cielo plumbeo. 200mila, tanti sono i veicoli che passano da qui ogni anno. Per gestire questi volumi di traffico ci vogliono*

*nervi d'acciaio e una organizzazione efficiente. Frangioni sa bene che il mercato delle auto è soggetto a notevoli fluttuazioni, ma di una cosa è certo: a Livorno tira una nuova aria e oggi le sinergie messe in campo dallo scalo labronico e dal suo retroporto possono fare veramente la differenza.*

**Dott. Frangioni, parliamo del gruppo italiano Mercurio..**

Vale la pena dire che Mercurio è membro del gruppo Gefco (Groupages Express de Franche-Comté), uno dei principali operatori logistici al mondo nel settore dell'automotive.

**Gefco, è un'azienda controllata dalle ferrovie Russe RZD, e, con una quota di minoranza, anche dal gruppo automobilistico PSA (cui fanno capo i brand Peugeot, Citroën e DS)...**

Sì. Gefco progetta soluzioni di trasporto e logistica occupandosi anche dell'ottimizzazione dell'intera catena di distribuzione, dall'approvvigionamento di componenti per gli stabilimenti di produzione e assemblaggio, fino alla distribuzione dei veicoli finiti. Nel 2011, la multinazionale francese ha acquisito il 70% della nostra società e da allora lavoriamo insieme in stretta sinergia. Noi siamo specializzati nel fornire servizi logistici per l'industria automotive; in particolare, ci occupiamo dello stoccaggio, della distribuzione, preparazione e allestimenti di veicoli nuovi. Attualmente disponiamo di circa cento bisarche di proprietà e poi ci avvaliamo di una serie di sub-contractor per completare la flotta.

**Quali sono i brand con cui avete a che fare ogni giorno?**

Gestiamo, più o meno, tutti i principali marchi automobilistici del mondo. A Livorno lavoriamo in particolare per clienti del calibro di Opel, Suzuki, Fiat, Infiniti, Honda e – chiaramente – PSA.

**A proposito di Livorno...**

La città dei Quattro Mori è una piazza importante per il nostro gruppo.

**Perché?**

È un punto di riferimento per volumi di traffico provenienti da Europa e dal Far East. Soprattutto Far East: con la tendenza sempre maggiore delle

case automobilistiche a delocalizzare infatti le proprie attività di produzione nei paesi del Medio ed Estremo Oriente, gli arrivi via nave a Livorno sono aumentati in modo esponenziale.

**L'anno scorso, lo scalo la-  
bronico ha movimentato  
quasi 597mila auto nuove,  
un record.**

È così. I volumi di traffico sempre crescenti ci hanno portato a riorganizzare la nostra attività.

**In che modo?**

Concentrando le nostre aree di stoccaggio all'interno dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (ITAV), dove abbiamo anche una nostra officina autorizzata nei servizi alla clientela (riparazione, riverniciatura auto, installazione dei sistemi antifurto, etc). Oggi abbiamo a disposizione presso l'ITAV un terminal di 150 mila metri quadrati, più altre aree in affitto.

**Perché avete scelto l'Inter-  
porto?**

L'Itav offre importanti servizi

che non si trovano altrove.

**Per esempio?**

Stiamo parlando una struttura moderna che offre facilities di alto livello. Penso per esempio al fatto che l'Interporto è aperto 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno. Penso al servizio continuo di guardiania. Penso inoltre ai dispositivi di allarme installati a protezione del perimetro esterno. E poi l'Itav ha una grande disponibilità di spazi, urbanizzati e non, andando incontro alle esigenze dei clienti che vogliono espandere i propri volumi di affari.

**E il gruppo Mercurio è uno  
di questi.**

Possiamo dirlo senza problemi. Abbiamo fame di spazi, soprattutto in un momento congiunturale particolarmente positivo per il mercato delle automobili: in questi ultimi anni tutti i principali operatori logistici del settore sono andati incontro a un aumento considerevole dei propri volumi di traffico. E l'Interporto è baricentrico rispetto alle nostre esigenze: non dimentichiamo che dista appena 8 chilometri dal porto

e che è collegato benissimo alla superstrada Fi-Pi-Li, per accedere alla quale bisogna percorrere sì e no 100 metri dalla nostra area di stoccaggio.

**Quante auto avete movimen-  
tato l'anno scorso?**

Circa 200 mila.

**Tutte via nave?**

Il 90% degli arrivi sono via nave.

**Con chi lavorate in porto?**

Principalmente con la Compagnia Portuale. Il grosso delle auto viene movimentato al Livorno Terminal Est (200.000 mq sulla sponda est della Darsena Toscana), dove opera Sealiv.

**Sealiv, la società nasce di-  
versi anni fa da un progetto  
della Compagnia dei Por-  
tuali Livornesi...**

È un'associazione di imprese partecipata da CPL, Autotrade & Logistics, Mercurio e Agenzia Gragnani. Sealiv si occupa di tutte le fasi logistiche dalla nave fino alla partenza dei veicoli. Fa anche di più, per alcuni clienti, per esempio, gestisce la preparazione dei carichi che poi verranno consegnati ai concessionari destinatari.

**Torniamo ai volumi di traf-  
fico. Ha detto che il 90%  
delle auto raggiunge Li-  
vorno via mare....**

Il resto della merce arriva sia via bisarca che via treno.

**Da dove?**

Per quanto riguarda il traffico su gomma, riceviamo le auto dalla Spagna, dalla Francia,



Inghilterra, dalla Turchia, ecc

### E per quello su rotaia?

Si tratta di auto del gruppo PSA provenienti dalla Slovacchia e dirette all'Interporto. Come saprà, infatti, presso il polo di Guasticce è stato allestito un moderno terminal ferroviario a disposizione nostra e di altri operatori. Qui, mediamente tre volte a settimana, arriva un treno del Gruppo Gefco da Tnarva: noi ci preoccupiamo di scaricare le auto e di portarle alle nostre aree di stoccaggio.

### Gestite solo l'import?

Praticamente sì, con l'eccezione di un piccolo traffico di da 500 vetture al mese che da qui spediamo direttamente in Austria.

### Interessante...

Vero. È un nuovo servizio. Si tratta sempre del solito treno proveniente dalla Slovacchia che una volta a settimana ricarichiamo con una partita di auto dirette a Vienna. Mi permetta di sottolinearlo: credo che questo sia un vero esempio di intermodalità. Tutti ne parlano, noi qui all'Interporto la sviluppiamo.

### Senta, qual è l'indice di rotazione delle vostre giacenze?

Le auto sostano da noi molto poco. Consideri che il 70% dei veicoli che gestiamo è già stato assegnato. Per cui, su mille veicoli, 700 vengono distribuiti ai punti vendita in pochi giorni. L'altro 30% è rappresentato da auto in stock in via di assegnazione: queste sostano presso i nostri piazzali per più tempo, gene-

ralmente non più di due mesi.

**Parliamo dell'Interporto. All'inizio della nostra intervista ha spezzato più di una lancia a favore dell'Itav. Ha invece delle osservazioni critiche da fare? Devo essere sincero?**

Sì

Non ne ho. L'interporto soddisfa pienamente tutte le nostre esigenze. È chiaro, poi, che se i volumi di traffico dovessero continuare a crescere anche per i prossimi anni – e ce lo auguriamo tutti – il Polo di Guasticce dovrebbe preoccuparsi di mettere a disposizione dei propri clienti nuove aree urbanizzate. I 300 mila mq oggi disponibili sono oggi sufficienti ma potrebbero non esserlo più di qui a breve.

**Senta, da tempo si parla della opportunità di realizzare il progetto dello Scavalco, ovvero il collegamento ferroviario tra porto e interporto. Che cosa ne pensa? È veramente utile?**

Lo ha detto anche lei. Si tratta di una opportunità, di un servizio in più che il Polo di Guasticce può offrire ai propri clienti. Per quelle che sono le nostre esigenze, si tratta però di un'opera infrastrutturale al momento poco sfruttabile. Considerato che per caricare un treno ci vogliono diverse ore di manodopera, e che l'Interporto dista appena 10 km dal porto, la ferrovia è antieconomica rispetto al trasporto via bisarca, che consente il carico e scarico della merce in un tempo molto breve.

## Il gruppo Gefco



Presente nei 5 continenti con un network logistico di primo livello, con oltre 400 filiali e hub, Gefco è un operatore logistico storicamente esperto nella logistica automotive. Fino al 2012 il 100% del capitale era in mano a PSA Peugeot Citroen, poi, con l'ingresso al 75% delle ferrovie russe ZVD, il peso dell'auto sul fatturato è andato accentuandosi. Gefco offre inoltre il proprio know-how anche ad aziende manifatturiere di numerosi altri settori merceologici, dall'industria all'elettronica, sino al fashion and Beauty e al campo aerospaziale. A livello mondo il gruppo fattura 4,1 miliardi di euro (il 44% per il socio PSA) e di questi il 74% proviene da servizi offerti alle case automobilistiche.

A novembre del 2016 i gruppi PSA e GEFECO hanno firmato un nuovo accordo in esclusiva con il quale il costruttore automobilistico ha affidato la gestione e l'ottimizzazione di tutta la sua catena logistica industriale a livello mondiale. Questo accordo, per un valore di 8 miliardi di euro, conferma GEFECO come primo fornitore di Groupe PSA in Europa e secondo a livello mondiale. L'accordo, che è entrato in vigore il 1° gennaio 2017 per una durata di cinque anni, permetterà a PSA di continuare a migliorare la sua performance operativa.

Parla l'amministratore delegato di Kortimed, Marco Corti

## Livorno è il porto del futuro Non ne esiste uno uguale nel Mediterraneo



sportiamo olio, vino, latte, succhi di frutta in tutto il Mediterraneo. Lavoriamo in prevalenza sulle linee spagnole (Livorno-Valencia, Genova-Barcellona), ma tocchiamo tutti i principali porti dell'area Med.

### Come lavorate?

Assicuriamo spostamenti professionali per il trasporto dei liquidi alimentari dal porto di Livorno ai vari punti di destinazione sparsi in Italia e in Europa. Il trasporto dei liquidi avviene attraverso cisterne alimentari. L'anno scorso abbiamo movimentato sul porto di Livorno circa 25.000 rimorchi.

### Ha parlato di autocisterne, quante ne avete?

1600. Ma contiamo di aumentare la nostra flotta di qui a breve. Entro il primo trimestre del 2018 ci arriveranno altri 500 semirimorchi.

### Senta, perché avete deciso di mettere radici all'Interporto Amerigo Vespucci (ITAV)?

Siamo venuti nel 2011. Le ragioni sono abbastanza comprensibili: Livorno è uno dei nostri porti di riferimento e la vicinanza dell'Interporto allo scalo labronico - sì e no 6km di superstrada - è stata la vera motivazione che ci ha

*“Livorno è il futuro: non esiste scalo portuale che, al pari di quello labronico, abbia alle proprie spalle un retroporto la cui estensione potrebbe arrivare idealmente sino a Pontedera”.* Marco Corti lo dice con lo sguardo rivolto ad una foto in bianco e nero appesa ad una delle pareti della sala riunioni del proprio quartier generale, si tratta di un primo piano di una nave della Grimaldi, immortalata mentre è in procinto di superare la diga curvilinea. Il patron della Kortimed, azienda leader in Europa nel trasporto dei liquidi alimentari, vanta un rapporto di lunga data con l'armatore partenopeo: *“Mi ricordo quando, nel 2002, il dottor Manuel cominciò a parlare del progetto delle Autostrade del Mare: allora si trattava di una chimera, guardi invece cos'è oggi il Mediterraneo, una immensa, unica autostrada, in grado di collegare la nostra penisola alla Spagna, alla Tunisia, alla Grecia, al Marocco. E non è un caso che Grimaldi, con cui collaboriamo proficuamente da sempre, abbia scelto Livorno come proprio hub di riferimento”.* Il perché è presto detto: *“Nessun altro porto*

*in Italia ha le potenzialità di Livorno e glielo dice un non livornese, un forestiero che viene da Lastra a Signa”.*

### Dott. Corti, perché è così importante per voi la compagnia armatoriale Grimaldi?

Grimaldi trasporta a Livorno il 99,9% dei nostri volumi di traffico. E lo fa grazie ai numerosi servizi di collegamento che ha attivato sullo scalo labronico. Penso per esempio alla linea Livorno-Valencia, nata nel 1999, e che oggi ha una frequenza quasi giornaliera, penso poi alla linea Livorno-Palermo, che ci permette di raggiungere anche Patrasso e Corinto, in Grecia. Penso poi a tutti gli collegamenti che non partono da Livorno, quali quelli con la Tunisia e il Marocco.

### Come nasce la Kortimed?

È una realtà che si afferma nel 2005. Tra-





spinti ad investire qui a Guasticce. Debbo dire che la scelta di localizzare le nostre attività all'Itav è stata ed è tutt'ora risultata vincente. Ci faccia caso: l'Interporto ha una posizione logistica ottimale: è collegata a Genova attraverso l'Autostrada, a Firenze e al Porto attraverso la strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li, persino chi viene da Rosignano può raggiungere facilmente l'Itav grazie ai collegamenti viari con Collesalveti.

### **Parlava di investimenti: quante sono le aree che avete a disposizione all'Interporto?**

Abbiamo circa 35mila mq di piazzali e 3500 mq di aree coperte.

### **In che cosa consiste la vostra attività all'Itav?**

Si tratta di un centro operativo, di un'area di transhipment di servizi. Da noi i semirimorchi sostano il tempo necessario per la pulizia e sterilizzazione delle cisterne e per le attività di revisione e manutenzione.

### **Andiamo con ordine: disponete di un impianto di lavaggio?**

Sì. Tre anni fa abbiamo fondato un'altra impresa, la Washmed, che svolge questo tipo di servizio, sia per la Kortimed che per altri clienti. Abbiamo un impianto di

pulizia e sterilizzazione che è stato pensato per adattarsi alle norme e agli standard dell'azienda cliente.

### **E avete anche delle officine...**

Certo. Ogni anno revisioniamo il nostro parco mezzi.

### **Torniamo a parlare dell'Interporto. Abbiamo capito quali sono i suoi punti di forza, quali sono invece, secondo lei, le criticità?**

Premetto, non conosco la realtà operativa dell'Itav in tutti i suoi dettagli, le esprimo però la mia opinione personale.

### **Prego**

Il destino dell'Interporto è legato a quello dello scalo labronico. Su questo non c'è dubbio. Il sistema Porto-Interporto è un unicum nel suo genere. Lo scalo labronico ha un retroterra ampio, ha spazi che altri porti si sognano.

### **È vero...**

Pensi a Genova, la città ligure ha dietro di sé ha montagne ed è obbligata ad espandersi a mare per ampliare i propri volumi di traffico, e Savona e La Spezia non sono messi meglio. Il porto della Città dei Quattro Mori, invece, ha potenzialità di sviluppo enormi, soprattutto se consideriamo che dista soltanto 180 km dal porto della Lanterna; inoltre, è collegata in modo ottimale al centro e nord-est Italia. Credo che dal punto di

vista logistico, Livorno sia il porto del futuro. Ne sono convinto, e l'Interporto ha una posizione strategica e potenzialità che in linea d'aria potrebbero permetterle di estendersi per milioni di mq da qui a Pontedera. E poi, mi permetta un'altra riflessione..

### **Dica**

Se un armatore come Grimaldi ha deciso di fare di Livorno il suo porto di riferimento, se ha deciso, cioè, di concentrare molti dei suoi servizi su questo porto, una ragione ci dovrà pur essere. E le dico che nel 2002, quando il dott. Manuel cominciò a considerare le Autostrade del Mare una opportunità e una soluzione alle strozzature e alle carenze della rete trans-europea, aggravate dalle barriere naturali delle Alpi, nessuno pensava a Livorno, gli hub principali per sviluppare questo tipo di trasporto erano Civitavecchia e Salerno.

### **Beh, da allora sono passati tanti anni...**

Vero, il mondo corre. Le imprese non aspettano, si muovono, assumono decisioni ad alto rischio di investimento in tempi rapidissimi e si aspettano da un porto risposte altrettanto celeri. Ed è oggi la celerità delle decisioni a fare difetto al porto di Livorno. La Piattaforma Europa, per intenderci, avrebbero dovuto realizzarla già molto tempo fa. Se perdiamo altro tempo, rischiamo di andare fuori mercato.





