



## **Livorno: Gallanti presidente A.P. «Il Piano regolatore? Siamo riusciti a confezionarlo in meno di nove mesi»**

### ***L'intervento di Gallanti al forum dell'Ordine degli ingegneri***

Livorno, 13 luglio 2012 - Nessuna incertezza sul lavoro svolto in riferimento all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale: «Quello che dovevamo fare lo abbiamo fatto, e ci abbiamo messo meno di 9 mesi per realizzarlo». Una critica a chi accusa la Port Authority di perdere troppo tempo sul fronte dei dragaggi: «Sulla tempistica non possiamo farci niente, c'è di mezzo quella che gli inglesi chiamano la Red Tape, l'eccessiva burocrazia». E la preoccupazione manifestata di fronte al fenomeno crescente della finanziarizzazione dei porti, che deve necessariamente essere governato: «In Italia sta accadendo oggi ciò che negli scali del Northern Range è ormai la norma: le grandi finanziarie, i fondi di investimento e le banche stanno acquistando i grandi terminal. Le Autorità portuali devono essere dotate di una maggiore forza contrattuale».

Quello che si presenta all'Hotel Palazzo, al convegno organizzato dall'ordine degli ingegneri di Livorno e dedicato al tema: "il piano regolatore del Porto di Livorno: dalla certezza esistenziale allo sviluppo", è un Giuliano Gallanti pacato ma deciso a tenere il punto sul proprio ruolo e sulle prospettive della portualità nazionale e locale.

Senza troppi giri di parole, il numero uno della Port Authority labronica tesse le lodi del Piano Regolatore Portuale pre-adottato in Comitato il 20 giugno scorso: «Col Prp abbiamo cercato di concentrare le attività commerciali dello scalo in poche grandi aree specializzate. Il porto moderno deve avere terminal con determinate dimensioni, è ovvio che le mega navi che stanno per arrivare nel Mediterraneo avranno bisogno di spazi adeguati».

Spiega, inoltre, Gallanti, che una delle grandi emergenze che lo scalo labronico deve affrontare nell'immediato è quella dei collegamenti ferroviari. E non a caso l'avvocato genovese richiama l'attenzione della platea sull'importante accordo raggiunto tempo addietro con la Regione Toscana e RFI per l'infrastrutturazione ferroviaria delle banchine: «Tra non molto saremo finalmente collegati via ferro ai principali mercati di riferimento e Livorno potrebbe veramente diventare il primo scalo ferroviario italiano, un po' come Anversa in nord Europa».

Durante l'intervento, Gallanti trova anche il tempo per parlare delle grandi questioni della politica europea: «L'Italia è poco presente in Europa - si lamenta Gallanti -

eppure la direttiva sulle concessioni che sta per essere predisposta promette di avere un impatto devastante sugli equilibri politici locali».

La riflessione cade quindi sul ruolo delle Autorità portuali che, secondo il primo inquilino di Palazzo Rosciano, in Italia sono ancora troppo deboli: «Ci sono due scuole di pensiero - chiarisce il presidente del porto livornese -; secondo alcuni, le authorities devono essere dei semplici amministratori di condominio, gestori del demanio pubblico, secondo altri dovrebbero invece essere business oriented e avere la facoltà di fare investimenti al di fuori dell'area portuale. Io sono a favore di quest'ultima tesi».

Perché - ne è convinto Gallanti - lo strumento della concessione da solo non consente più alle Port Authorities di affrontare ad armi pari quei quattro, cinque grandi gruppi che controllano il 70% dei terminal oggi esistenti nel panorama mondiale. «I Porti del Nord Europa - sottolinea - hanno capito prima di noi che uno scalo marittimo non è un semplice porto emporio ma un anello di una complessa catena logistica: per questo hanno cominciato ad investire sugli inland terminal, facendoli diventare dei veri e propri centri di smistamento e manipolazione della merce. Ed è uno dei motivi del loro grande successo: hanno fiumi navigabili, sono ben collegati ai mercati di riferimento e hanno interporti efficienti».

Questi sono, secondo Gallanti, i maggiori elementi di sofferenza per il nostro sistema portuale: «Pochi giorni fa ho letto lo studio sulla portualità italiana elaborato dalla Cassa Depositi e Prestiti: vi si legge una cosa nota, e cioè che i porti di riferimento per l'Alta Italia (Pianura Padana) non sono Genova, Livorno o La Spezia, ma Rotterdam, Anversa, Amburgo. Questo ci deve far riflettere, così come ci deve far riflettere il fatto che nemmeno un contenitore sbarcato in uno dei porti della penisola raggiunge la Svizzera o la Baviera».