

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci inizia una nuova area nel freddo

Nicola Capuzzo · Monday, April 17th, 2023

Appena pochi giorni fa è stato annunciato l'inizio dei lavori per realizzare il cosiddetto "scavalco ferroviario", opera di collegamento diretto fra il porto di Livorno e l'interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce (Collesalvetti – Livorno) che andrà a superare la barriera della linea ferroviaria Genova – Roma.

Come e quanto quest'opera infrastrutturale migliorerà i collegamenti fra lo scalo marittimo e l'interporto e quali novità sono attese con l'inaugurazione del progetto Cold Village lo spiegano in questa intervista a SHIPPING ITALY il managing director e responsabile dell'Area Tecnica di Interporto Amerigo Vespucci, rispettivamente Raffaello Cioni e Claudio Bertini.

Quali vantaggi porteranno a Interporto Toscano le opere ferroviarie dello 'Scavalco' e quella del 'Raccordo'?

Raffaello Cioni: "Collegando direttamente porto e interporto lo scavalco eviterà le attuali manovre ferroviarie alla stazione del Calambrone rendendo il servizio più fluido e meno oneroso e potrà essere utilizzato anche per altri tipi di merci che oggi viaggiano su strada. Da qui la linea si collegherà con la Pisa-Collesalvetti-Vada bypassando il nodo di Pisa (progetto Raccordo) in direzione Firenze. Con il prossimo spostamento dell'alta velocità alla stazione di Firenze S. Maria Novella avremo altre tracce a disposizione del traffico merci; inoltre le opere di risagomatura delle gallerie sulla tratta Prato-Bologna – pronte verso il 2025-26, consentiranno anche ai rimorchi di viaggiare su treno verso le destinazioni del nord est italiano. Questi progetti insieme a quello della Darsena Europa impattano sulla nostra attività in maniera importante."

Cosa prevedete per i traffici intermodali futuri dell'interporto Vespucci?

R.C.: "Il porto di Livorno è leader nel traffico ro-ro con circa 600 mila veicoli annui imbarcati e sbarcati che potranno scegliere di eseguire l'operazione di trasferimento dei rimorchi su cargo ferroviario qui da noi. Ma i trasferimenti di rimorchio su ferro potrebbero comunque anche non essere legati al porto poiché abbiamo già insediato da noi un trasportatore con più di 2000 rimorchi che sta pensando di diventare intermodalista ed altri due grandi trasportatori italiani interessati a

insediarsi qui non solo per la possibilità di interscambio ma anche per il nostro bacino. La nostra forza è anche la capacità di multimodalità.”

Come si estrinseca questa capacità multimodale dell’Interporto Vespucci?

R.C.: “Oltre ad essere un retroporto quindi collegato al porto a differenza degli altri, siamo collegati all’aeroporto di Pisa che è a 15 minuti di distanza oltre che ovviamente alla ferrovia. Da qui, come insieme di infrastrutture e di aziende insediate, il nostro interporto può fare anche il servizio di distribuzione ultimo miglio nell’area vasta (Livorno-Pisa-Pontedera-Viareggio). La vicinanza all’aeroporto ha consentito di portare avanti grandi progetti quali il Pharma Valley – che ci ha scelto per questo motivo – come quello del food con il progetto Cold Village che ne usufruirà.”

Come si sviluppa il progetto Cold Village, il cui primo magazzino sarà inaugurato il 27 aprile?

Claudio Bertini: “Il grande magazzino del freddo che stiamo per inaugurare, e che abbiamo dato in gestione alla CSC insieme a tutto il ramo di azienda, ha una superficie coperta di 2000 mq, due celle con temperatura da -20 a -30 e capacità totale di oltre 3200 pallet. Questo magazzino sarà affiancato nel prossimo futuro, grazie a un progetto Pnrr vinto dalla AdSP su nostra presentazione, da un altro magazzino del congelato di uguale capacità. Occorrono 2 anni per costruire il secondo magazzino e nostro obiettivo è realizzarlo entro il 2025.”

R.C.: “Nella stessa area, che abbiamo chiamato Cold Village, ci sono i nostri magazzini ‘storici’ dove vengono preparati anche i prodotti freschi: la riteniamo un po’ il nostro marchio di fabbrica perché unica nel livornese. La nostra vicinanza al porto e l’essere dogana permette a chi importa prodotti congelati di ricevere immediatamente la merce abbattendo i costi delle soste dei contenitori e le attese doganali e di distribuire da qui i prodotti ai supermercati locali e al resto del mercato dell’Italia centrale. C’è inoltre un potenziale sviluppo del mercato in esportazione nel food grazie ai prodotti congelati italiani, sempre più richiesti.”

A che punto siete con il grande progetto Pharma Valley?

R.C.: “L’inizio della costruzione è previsto entro questa estate nell’area di 160 mila mq di terreno che abbiamo venduto al fondo che realizzerà queste strutture. La rete iniziale di aziende farmaceutiche, che si è intanto ampliata con altri ingressi, ha scelto come operatore logistico la società BCube, che ha poi affidato al fondo P3 Logistic Parks l’acquisto dei terreni.

Il Pharma Valley è un progetto non gestito da noi ma che ci inorgoglisce in quanto la sola scelta di questa rete di imprese di insediarsi qui dimostra che la nostra aerea – pur non essendo la più ‘economica’ per lavori infrastrutturali di cui nel tempo ha avuto bisogno – è in grado di rispondere a una esigenza di logistica molto avanzata, digitalizzata, efficiente e che necessita di collegamenti sia con il porto che con l’aeroporto e con il camion su ferrovia. Sono già state previste la modalità ferroviaria e quella area con due voli cargo settimanali su Francoforte da Pisa. E questo rappresenta un passo importante anche per l’aeroporto di Pisa in quanto lo inserisce nel traffico cargo aereo italiano ad oggi concentrato solo a Malpensa per l’80% e per il restante a Fiumicino.”

Qual è il ruolo attuale e futuro dell’interporto?

R.C.: “Sempre nelle more dello sviluppo della Darsena Europa diventiamo l’unico spazio in cui si

possono sviluppare iniziative anche a supporto del porto come è il nostro Truck Village: uno dei suoi ruoli, soprattutto nell'orario diurno, è infatti quello di buffer del porto soprattutto in caso di accumuli di traffico sia per le autostrade del mare che per i terminal contenitori mentre di notte è prevista la sua funzione di area di parcheggio sicuro per i mezzi in transito in linea con la logica europea: un'area nella quale il camionista riposa, usufruisce dei servizi, e la merce che trasporta è in un'area di sosta controllata e sicura. Stiamo lavorando per ottenere i finanziamenti e completare i lavori; auspiciamo che arrivino entro l'anno.”

Fra le vostre molte iniziative una fra le più importanti è quella energetica: ce ne può parlare?

C.B.: “Lavoriamo molto sul settore energetico; siamo diventati ASDC (sistema chiuso energetico) rientrando quindi fra le sole otto strutture in Italia con questa certificazione. All'interno del nostro perimetro siamo produttori, distributori e venditori di energia. L'impegno è importantissimo per arrivare in futuro al 100% di autonomia e con energia green data da impianti fotovoltaici. Abbiamo in corso un iter approvativo per un trigeneratore che produce anche energia termica pronto fra 12-18 mesi in prossimità del Cold Village. L'elemento è di assoluto sviluppo in quanto legato ad integrazione con produzione di idrogeno e di altri sistemi green su tutto il tema energetico. Il tutto è già lanciato con finanziamento ministeriale al 100%. L'obiettivo è di avere energia green a costi inferiori rispetto a quelli del mercato per le tutte le realtà che sono insediate nell'interporto. Un altro progetto riguarda la parte illuminio-tecnica per avere il led di ultima generazione per il controllo dei traffici notturni e di tutto l'interporto green alimentata da pannelli fotovoltaici, quindi a costo zero. Lo sviluppo di una comunità energetica è poi in corso con l'AdSP con applicazione nei prossimi 2-3 anni che porterà benefici oltreché alle aziende portuali anche alle comunità vicine.”

Sotto il profilo della digitalizzazione come state procedendo?

R.C.: “Data la numerosità e complessità dei nostri flussi operativi, quasi il doppio degli altri interporti, stiamo discutendo con Uir per realizzare un progetto pilota di controllo dei flussi che si interfacci con i sistemi del porto, della Capitaneria di Porto, con la Dogana e con tutte le altre realtà che potrà essere utile a noi e, a questo punto, anche a tutti gli altri interporti.”

Tutti gli investimenti e i progetti in corso si completeranno e/o potenzieranno nel giro di due anni dopodiché avrete esaurito le aree per attrarre investimenti. Qual è il programma per il periodo successivo?

R.C.: “La pandemia ha valorizzato la logistica e ora i magazzini sono richiesti per varie ragioni: si pensa a rilocalizzare parte o tutto l'approvvigionamento delle aziende data la volatilità dei mercati e lo sviluppo dell'e-commerce. Lo stesso Pharma Valley è molto vicino a questa logica ed è qualitativamente per alcuni aspetti ancora più importante; la distribuzione dei farmaci avverrà in molti modi fra i quali l'e-commerce, ma anche con i droni per i farmaci salvavita che potranno essere distribuiti in poco tempo arrivando in aree prima quasi irraggiungibili. Tutti i nostri progetti convergono verso una logistica di qualità, evoluta e sostenibile e grazie alle opere infrastrutturali ferroviarie che sono in corso prevediamo di poter essere attori di un cambio di modalità, perlomeno in parte, con il passaggio dalla gomma al ferro decongestionando anche la Fi-PI-Li, per destinazioni verso Bologna, Padova, Verona; questo sicuramente fa parte del nostro sviluppo futuro, in linea con la filosofia europea.

Oggi possiamo definirci insieme all'AdSP – che è anche il nostro principale azionista – un sistema

unico, e abbiamo l'ambizione di diventare un sistema logistico toscano – se non nazionale – mettendo insieme il porto, gli interporti toscani, le reti ferroviarie e i raccordi che, con la digitalizzazione delle attività possa arrivare a coinvolgere nuovi bacini logistici.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Monday, April 17th, 2023 at 2:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.