



Rinfuse Solide: nel 2017 il TCO ha movimentato circa 600 tonnellate di merce Alberti: “Le ferrovie? A Livorno sono imprescindibili”

Publicato sul canale youtube dell’Autorità di Sistema Portuale la video intervista all’amministratore delegato del Terminal Calata Orlando, Roberto Alberti (<https://youtu.be/Of17auXviXI>)

Livorno, 29 gennaio 2018 - Cippato, ovvero legname triturato; argille; sabbia di zirconio; fertilizzanti e materiale per industria cemento: le rinfuse solide rappresentano più di ogni altra merce il termometro dell’industria locale. In tempi di crisi come quelli che ha vissuto il Paese dal 2008 in poi, è stato proprio il traffico di materie prime a risentire di forti cali generalizzati: l’edilizia, per esempio, ha smesso di consumare piastrelle allo stesso ritmo con cui lo faceva negli anni d’oro e a pagarne le conseguenze è stato proprio il Terminal Calata Orlando di Livorno, che fino a qualche anno fa inviava regolarmente via ferrovia a Sassuolo, presso i centri di produzione locali, 30 mila tonnellate al mese di feldspati per ceramica. Ora una parte di quel lavoro non esiste più, “l’hanno delocalizzata in Turchia e in Cina”, ma dal TCO contano di riprendersi le tonnellate di traffico lasciate sul terreno in questi anni. A parlarne è stato l’amministratore delegato del TCO, Roberto Alberti, durante una video intervista pubblicata sul canale youtube dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (<https://youtu.be/Of17auXviXI>): “Quest’anno - ha detto - abbiamo movimentato circa 600 mila tonnellate di merce, meno di quanto previsto, ma si tratta di una contrazione dovuta a problemi contingenti che saranno risolti nel 2018. Il TCO è da due anni che chiude i conti in positivo e quest’anno abbiamo importanti progetti in cantiere”.

Come quelli che verranno sviluppati una volta avvenuta la delocalizzazione del traffico rinfusiero dalla Calata Orlando (presso l’Alto Fondale) alla radice della Sponda Est della Darsena Toscana: “Lo Spostamento ci permetterà di avere tre cose - ha precisato Alberti - A) un maggiore pescaggio: alla Calata Orlando non possono arrivare navi che peschino più di 8 metri e 30, B) il collegamento diretto alla FI-PI-Li, C) la possibilità di trovare nuovi traffici diversi dalle rinfuse, anche se nella nuova

collocazione avremo comunque una carenza di spazi”.

Al termine della intervista Alberti ha anche auspicato di ripetere l’esperienza che cinque anni fa consentì al TCO di movimentare via ferrovia a Sassuolo consistenti partite di sabbia: “E’ un’esperienza che vogliamo riprendere - ha concluso - stiamo già studiano come disporre di nuovi fasci ferroviari alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Per conquistare nuove fette di mercato lo sviluppo delle ferrovie a Livorno è imprescindibile”.