

Santo Stefano Magra sarà hub logistico di La Spezia e Carrara

By Federdatmaggio 4, 2017 08:12 **UPDATED**



Potenziare il retroporto di Santo Stefano Magra per renderlo un forte hub logistico al servizio degli scali di La Spezia e Marina di Carrara, da poco riuniti nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. È il progetto al centro del convegno *Obiettivo hub*, svoltosi alla Spezia.

«Abbiamo organizzato questo incontro con spedizionieri e agenti marittimi per parlare di Santo Stefano Magra – ha spiegato la presidente dell'Adsp, Carla Roncallo – un retroporto che vorremmo razionalizzare nelle sue funzioni e vedere al servizio di entrambi gli scali. Per far questo, abbiamo accentrato i controlli doganali in queste aree».



Italia davanti a Germania e Francia negli scambi marittimi mediterranei

Nella zona, di 70mila metri quadrati, c'è un centro unico dei servizi per il porto spezzino, con uno scanner 3D per le merci. Grazie, quindi alla riforma della governance dei porti (che ha portato da 24 a 15 le Authority), Santo Stefano si candida ad essere uno sportello unico doganale dei controlli.

«Questo sistema – ha aggiunto Ivano Russo, dirigente del gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio – può diventare un avamposto per l'applicazione della riforma. La Spezia è sempre stata un laboratorio portuale nazionale. Ci vorrà tempo, però, per vedere tutti gli effetti della riforma».

Per Santo Stefano, peraltro, esiste anche un progetto messo a punto dall'università di Genova; si tratta di un masterplan impostato per garantire un minore impatto della banchina retroportuale sulla zona circostante, con una cintura verde, zone sportive e una logistic house costruita con container, prima architettura di questo tipo in Italia.

«Ci candidiamo ad essere qualcosa di più che un retroporto, per questo ho lanciato l'appello per attivare nell'area una Zona economica speciale», ha chiosato il sindaco di Santo Stefano, Paola Sisti.

D'altro canto, Stefano Zunarelli, docente all'università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha spiegato di ritenere che, «anche per una grande area logistica, la strada di una Zes non è probabilmente percorribile». Meglio, invece, «procedere a una operazione di "lima" e aggiustamento, in sede locale, delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali».

Dagli interventi dei presidenti delle associazioni degli agenti marittimi e degli spedizionieri, Andrea Fontana e Alessandro Laghezza, sono emersi rilievi sulle troppe barriere amministrative e burocratiche che impediscono l'attuazione della riforma portuale, così come sulle prospettive concrete dell'integrazione fra porti. Laghezza ha lanciato il concetto di laboratorio, sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci.

Fontana ha sottolineato come la complessa denominazione delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale e ha lanciato l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità.

© Riproduzione riservata