

SVILUPPO SOSTENIBILE DEL PORTO DI LIVORNO E PIOMBINO

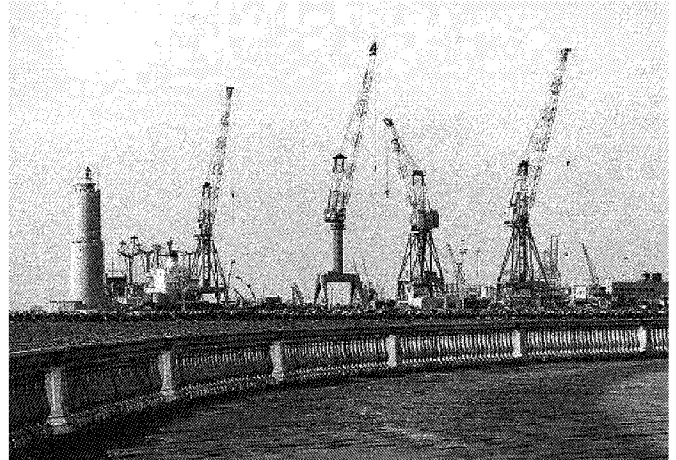
Concorrenti agguerrite all'interno della stessa provincia o alleanza coordinata per trasformarsi in un unico polo portuale tra i più importanti a livello nazionale ed internazionale? Il porto di Livorno e quello di Piombino, con la riforma della portualità in dirittura d'arrivo, hanno una importante partita da giocare per una unione non forzosa ma strategica.

Il passo in avanti in questa direzione è il Progetto Raccordo messo in pista dalle Autorità Portuali di Livorno e di Piombino in tandem con la Regione e il supporto di Logistica Toscana. Con un obiettivo esplicito: la costa dell'Alto Tirreno deve trasformarsi nella porta di ingresso del Corridoio Scandinavo Mediterraneo e individuare il trasporto ferroviario come modalità preferenziale, efficiente ed ecologicamente sostenibile. In particolare l'ammodernamento del porto potrà essere l'occasione per rilanciarne anche uno sviluppo sostenibile, sia dal punto di vista energetico sia da quello dell'impiego dei materiali. Livorno, in particolare, è al centro del più rilevante polo energetico regionale; vi si coltivano periodicamente

sogni - come la costruzione di un parco eolico offshore, vagheggiata fin dalle prime bozze del Piano energetico provinciale -, ma più di frequente si raccolgono incertezze, come quelle che riguardano il futuro della raffineria Eni di Stagno o la centrale termoelettrica targata Enel.

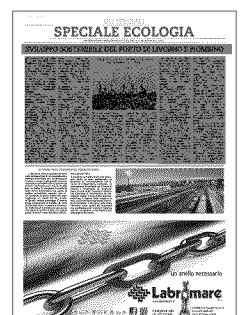
Il possibile accordo con Piombino si basa sul fatto che, di fronte ai nuovi euro-corridoi, il "cluster" logistico portuale dell'Alto Tirreno rappresenta «un unicum a livello nazionale». Il primo elemento del progetto è lo "scavalco" ferroviario che mette in collegamento diretto le banchine con l'interporto. Ma non è l'unico: c'è anche la connessione tra l'interporto e la linea ferroviaria Vada-Collesalveti-Pisa, ma anche il bypass della stazione di Pisa, i raccordi ferroviari interni al porto di Piombino e l'innesto sulla dorsale ferroviaria tirrenica. È un pacchetto di opere che, come spiega Antonella Querci, dirigente dell'Authority e responsabile del progetto, ha un fabbisogno di «poco più di 200 milioni di euro» per svilupparsi appieno: 17 per lo scavalco porto-interporto («i lavori termineranno nel 2019»); al-

Il Progetto Raccordo sarà occasione di sviluppo ma nel rispetto dell'ambiente



tri 94 per il collegamento tra l'interporto e la Collesalveti Vada («opera che entrerà in funzione nel 2022») più ulteriori 91 per il bypass di Pisa («termine lavori nel 2024»). È anche la scelta della location del convegno - avvenuta pochi giorni fa a Piombino, hotel Phalesia, a cento chilometri dallo "scavalco" - a dare il segnale di questa sinergia possibile fra i due porti. Al tavolo dei relatori i vertici delle due Autorità Portuali (Luciano Guerrieri per Piombino e Giuliano Gallanti per Livorno, proprio nel giorno in cui formalmente

cessa il mandato e entra in "prorogatio"), oltre a Alessandro Franchi, presidente della Provincia, e a Giovanni Bonadio, numero uno di Logistica Toscana, la società di Regione e sistema camerale toscano in questo campo. Per Gallanti questo progetto mette le basi per «garantire una logica di sistema alla portualità della Toscana, regione comunque che punta alla costruzione di un polo unitario dei porti e di un'offerta integrata in grado di essere competitiva non solo nel Mediterraneo ma anche su scala globale».



Il legame tra le due autorità portuali cosa rappresenta, invece, per Guerrieri? «Sicuramente ci si appresta ad innalzare di molto la competitività dei nostri porti e dell'intera piattaforma logistica toscana». Un modo per migliorare ed ottimizzare l'entrata e l'uscita di merci dai porti.

È quel che sottolinea anche Bonadio: il convegno di Piombino segna «il passaggio da politiche autonome dei porti della Toscana a politiche unitarie di "sistema di piattaforma logistica del Tirreno toscano", offrendo al mercato del trasporto delle merci strumenti di efficienza ed economicità». È così - ribadisce - che si contribuisce alla «competitività della industria manifatturiera e dei servizi della Toscana e dell'intero Centro Italia». In questa linea si è mossa anche la politica della Regione Toscana che «ha voluto perseguire sistemi integrati, come per gli aeroporti di Pisa e Firenze, proprio per fornire contesti nei quali l'economia possa affrontare le sfide della globalizzazione (e Logistica toscana ne è lo strumento operativo)».

Ben venga un crescente intreccio fra Livorno e Piombino, parola di Franchi: al di là

delle sorti della riforma, bisogna capire che «con questi miglioramenti infrastrutturali» e da «queste sinergie strategiche» si può ottenere «un risultato superiore in termini produttivi rispetto a quello che otterremmo se ogni porto si muovesse singolarmente».

Laura Miele, leader degli agenti marittimi di Asamar, mette in evidenza «l'esigenza di una integrazione dei nodi logistici-portuali toscani con i corridoi multimodali europei». E annuncia che l'organizzazione degli agenti marittimi lavorerà «a fianco delle Autorità Portuali con l'obiettivo di superare i gap logistici che da sempre limitano la nostra competitività».

Da Querci arriva l'annuncio che gli interventi ferroviari del Progetto Raccordo sono stati già candidati al primo "call" del bando 2014 di Connecting Europe Facility (Cef): «Quest'anno - riferisce - andremo a investire i primi 45 milioni di euro nella elettrificazione dei binari sino alla sponda ovest della Darsena Toscana e nell'innesto diretto sulla linea tirrenica. L'impegno più importante? Partirà nel biennio 2018-2020».