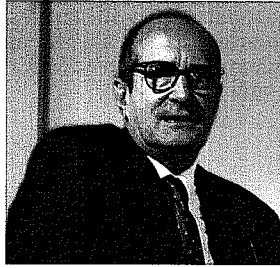


**Logistica
e crociere
in Toscana**



Mario Gambacciani

Il dottor Mario Gambacciani, esperto di mobilità e finanza e membro della AMT (Associazione Mobilità e Trasporti), ci ha inviato il seguente interessante commento sulle problematiche
Mario Gambacciani
(segue in ultima pagina)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Logistica e crociere

della logistica del territorio costiero toscano, anche in relazione ai programmi di pianificazione della Regione.

PISA - Dall'esame del documento preliminare DEFR emergono a mio parere numerosi aspetti di approfondimento, discussione da cui possono scaturire proposte utili per il territorio. Tale attività è in corso; e quali potrebbero essere le modalità per evidenziare i contributi?

In prima battuta, sarei più "incalzante" sul fatto che - al di là della riforma costituzionale, della riorganizzazione della struttura regionale e della necessità di contenimento della spesa corrente - le istituzioni pubbliche devono essere loro stesse competitive rispetto a quelle europee e come tali necessitano di ricerca di miglioramento continuo. Sto pensando ovviamente all'area vasta e alle potenzialità che possono essere realizzate.

Sui grandi temi della logistica, oggi più che mai attuali, bisogna portare l'attenzione sulla individuazione e sulla programmazione delle opere necessarie a rendere il Corridoio Scandinavo competitivo rispetto agli altri corridoi europei. Le notevoli potenzialità della Darsena Europa di Livorno potranno essere colte soltanto se gli operatori logistici potranno usufruire sia degli approdi, sia dell'organizzazione portuale, sia di quella retro portuale e intermodale (a quest'ultimo riguardo non vedo ancora un approfondito programma di coordinamento fra Guasticce e Prato), ma soprattutto dei tempi di percorrenza complessivi delle merci. L'esplosione dei convogli ferroviari con proiezione nord/est legato alle potenzialità della Darsena non potrebbe essere gestito convenientemente dalla disponibilità delle attuali linee: occorre un salto di qualità progettuale da programmare oggi per renderlo operativo negli anni. E' quello che da anni sta facendo Genova con successo: a Livorno se n'è parlato solo da poco all'interporto, all'inaugurazione del corridoio doganale tra porto e

Vespucci. Sarebbe triste arrivare ad una Darsena Toscana efficiente ma sfruttata in maniera ridotta. Siamo fra l'altro nella situazione di bando nel quale è richiesta la manifestazione d'interesse degli operatori: è fondamentale per la qualità degli investimenti richiesti fare di tutto per aiutare la Port Authority a stimolare tale interesse. Una netta posizione politica territoriale sarebbe opportuna da manifestare in tempi stretti. Sulle modalità toscane, penso alla linea Interporto-Pontedera-Lucca e l'utilizzo della tratta in corso di raddoppio fino a Prato, decongestionando così la Pisa-Firenze ed evitando il relativo nodo e le relative rotture di carico sulla falsariga Calambrone.

Se il successo della Darsena è un obiettivo almeno regionale, per quanto riguarda le crociere nel DEFR non ci sono programmi concreti. Livorno è confinata ad essere marginale nel mercato italiano pur avendo alle spalle la Toscana, un luogo turistico fra i più richiesti nel mondo. In poche parole non si coglie assolutamente la potenzialità di valore non solo per il territorio e la regione, ma addirittura per la comunità europea in quanto si tratterebbe di progettare servizi adeguati tali da rendere lo scalo il più richiesto in Italia; e come tale da ampliare i flussi non soltanto a scapito di altri scali italiani ed europei ma anche a scapito di domanda destinata ad altri continenti. Da rilevare che in tal modo tali progetti godrebbero di priorità nei finanziamenti comunitari.

C'è a mio avviso un vizio all'origine: non c'è consapevolezza che Livorno possa diventare un home port delle crociere e non soltanto uno scalo di transito salvo situazioni marginali. Non è una questione di attracchi (la configurazione dell'Alto Fondale nel PRP è già significativa), ma di organizzazione a terra sia degli spazi portuali che di collegamento urbano ed extra urbano. Come per la Darsena Toscana non è possibile pensare

ad uno sviluppo dei flussi senza l'utilizzo dei binari e dell'organizzazione urbanistica per far arrivare comodamente i croceristi a Livorno (lo stesso vale in parte anche per i traghetti) anche con veicoli privati e specialmente via area. A quest'ultimo proposito è essenziale il collegamento diretto su binari fra la Stazione Marittima e l'aeroporto di Pisa, complementare al People Mover e farlo inserire nel PRIIM e nel PRS, con modalità già previste per la Stazione AV Medioetruria.

Anche qui un'azione politica territoriale potrebbe essere di aiuto nella formulazione dei piani industriali degli attuali concorrenti nel bando per la Porto 2000.

Del resto i piani di sviluppo turistico locali sono vincolati dai potenziali flussi e dalla facilità di mobilità. Il recente convegno alla Camera di Commercio sui Fossi - purché interessante per le idee e il trasporto - è risultato a mio avviso aleatorio in quanto non in sufficiente contatto su tali vincoli.

Le tante criticità

alla prossima riforma portuale e ai nuovi codici doganali in arrivo. La riforma portuale è stata criticata da Giorgia Bucchioni a nome del La Spezia Port Service; riforma, le cui possibili modifiche sono state evidenziate da Luigi Merlo, neo consigliere del ministro dei Trasporti, rispetto ai cui contenuti ha espresso non poche perplessità anche l'assessore della Regione Liguria, Edoardo Rixi.

Difronte a queste criticità la comunità portuale di La Spezia ha anche rilanciato la necessità di una forte coesione all'interno del porto che di questa coesione ha fatto il suo elemento di forza e che oggi si confronta con frizioni fra Autorità portuale e enti locali, e con l'affidamento alla giustizia amministrativa (il presidente Forcieri ha annunciato due sentenze del Tar favorevoli al porto) della soluzione di alcuni problemi vitali.

Nel corso della tavola rotonda sono emersi molti interrogativi su quello che sarà l'assetto finale del sistema. Sul tema dei corridoi