

PORTO » LA NUOVA INFRASTRUTTURA

La direttissima ferroviaria che farà volare la Darsena

«Così Livorno migliora la competitività: è un “unicum” nel Mediterraneo»

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

Non è altro che una “bretellina” di binari che dalla Darsena Toscana s’infilano là dov'erano già, cioè fra il ponte del Calambrone e l'ingresso del terminal “Sintermar 2”, a un passo dall'obelisco. Poi corrono in parallelo allo Scolmatore ai piedi, lato sud, del viadotto della superstrada, quindi costeggiano pile e pile di contenitori e, prima di arrivare ai maxi-depositi della raffineria, vira verso sinistra sotto il cavalcavia della superstrada Fi-Pi-Li e si innesta sulla linea ferroviaria tirrenica. Senza toccare la stazione del Calambrone.

Parliamo di un chilometro e mezzo di rotaie risistemate e elettrificate, altrettante create ex novo. Eppure è quel benedetto “ultimo miglio” che strango la competitività del sistema Italia.

È una infrastruttura che fa di Livorno un “unicum” fra i porti del nostro Paese e per gran parte del Mediterraneo, com'è stato ripetuto durante l'inaugurazione (dal ministro **Graziano Delrio**, dal governatore **Enrico Rossi**, dal commissario dell'Authority **Giuliano Gallanti**, dall'amministratore di Rfi **Maurizio Gentili**).

Proprio una cosa da nulla non è se l'infrastruttura è costata 40 milioni di euro: 20 messi dalla Regione Toscana con fondi propri più 13 milioni che la giunta regionale ha intercettato dai fondi europei, i restanti 7 dal contratto di programma fra ministero delle infrastrutture e Rfi (gruppo Fs).

A cosa serve? A far passare i contenitori direttamente dalla

banchina al treno senza troppi passaggi che significano aggravio di costi e spesso anche di tempi. Il container va giù dalla nave con la gru, poi il transtainer lo porta a bordo del convoglio nell'unico tratto non elettrificato, un fascio di tre binari da 750 metri secondo gli standard europei più evoluti.

Si risolve così il problema dell'intoppo alla stazione del Calambrone e del mancato ammodernamento della linea: mezzo migliaio di euro era il costo di un treno dalla Darsena Toscana al Calambrone, tre chilometri percorsi in 40 minuti a una velocità che non arrivava agli otto chilometri orari, poco più di una persona a passo svelto. Senza contare che servivano anche ore e ore – almeno otto – per arrivare a comporre il treno.

Resta però la strozzatura sugli orari: la possibilità di usare un tale impianto solo per un quarto delle ore di una giornata è di fatto un freno che rischia di creare problemi di gestione. Colpa di un problema tecnico? No, semplicemente del fatto che è stato deciso che il verdissimo ponte ferroviario sul Canale dei Navicelli possa restare chiuso – dunque, utilizzabile dai treni-portacontainer – solo per qualche ora al giorno perché così negli altri orari le barchette, più o meno grandi, e gli yacht in entrata e in uscita dallo Scolmatore abbiano vita tranquilla e possano passare senza problemi, com'è stato finora.

Il modello del porto di Avversera è stato richiamato dal commissario dell'Authority, **Giuliano Gallanti**: è a meno di cento chilometri da Rotterdam eppure riesce a reggere la competizione proprio grazie all'efficienza dei collegamenti ferroviari. È stato quello il modello che nel 2011 aveva spinto i verti-

ci di Rfi, il numero uno dell'Authority e il governatore Rossi a firmare una intesa che tre anni più tardi metteva nelle mani della società del gruppo Fs 31.900 metri quadri di aree portuali in zona Sponda Ovest della Darsena Toscana.

©RI/PRODUZIONE RISERVATA



