

# Ma per ora i binari funzioneranno solo sei ore al giorno

C'è da lasciar passare barche e yacht dal Canale dei Navicelli E intanto anche le "porte vinciane" restano sempre aperte

► LIVORNO

Basta girare un attimo lo sguardo proprio mentre il ministro Graziano Delrio e il governatore Enrico Rossi salgono sul ponte-simbolo di questa direttissima fra porto e linea ferroviaria: eccole lì, le "porte vinciane". Aperte, spalancate: anche se, in teoria, dovrebbero stare «normalmente chiuse» per impedire l'insabbiamento della Darsena Toscana. Una melma che continua a entrare, lo dice la scia marroncina che dallo Scolmatore vira verso la Darsena Toscana passando dal Canale dei Navicelli. Non è una sfortunata coincidenza: in qualunque momento si transiti dal ponte mobile fra via Iacoponi e il Calambrone, salta agli occhi che le "porte" sono aperte. Funzionavano male, sono state riparate ma, guarda un po' la jella, si sono subito rotte di nuovo...

Sarà sufficiente aspettare un annetto ed ecco che il porto si ritroverà a veder parzialmente vanificata la maxi-campagna di dragaggio costata oltre dieci milioni di euro. Non è una sorpresa: sono passati 14 anni da quando l'allora segretario dell'Authority **Francesco Ruffini** studiò e quantificò l'enorme apporto di sabbie da quel piccolo canale.

Ma adesso il guaio è ancor più pesante: la direttissima ferroviaria fra porto e linea Fs tirrenica - costata 40 milioni di euro - è utilizzabile solo sei ore al giorno almeno per adesso. Il problema? Il fatto che il ponte ferroviario sul Canale dei Navicelli deve essere lasciato aperto tranne che in due finestre orarie, secondo quanto riferiscono fonti del gruppo Fs che hanno trovato conferma a Palazzo Rosciano.

Paradosso si somma a paradosso. Le "porte vinciane" sono in territorio livornese, al di qua della sponda sud dello Scolmatore, ma sono in mano a Pisa. È comprensibile che Pisa voglia tutelare lo sbocco a mare delle attività che ha in Darsena Pisana o comunque lungo il Canale dei Navicelli, ma è assai meno comprensibile che questo debba significare l'insabbiamento della Darsena Toscana o l'utilizzo a metà di una infrastruttura ferroviaria che ieri, in pompa magna, è stata indicata come l'elemento-chiave per il rilancio del porto di Livorno.

Il porto di Livorno già deve fare i conti con le strozzature del Canale di accesso (in larghez-

za), del bacino di evoluzione (in lunghezza) e dei fondali (in pescaggio). Deve fare i conti con le limitazioni di accesso al di sopra di un certo carico e al di fuori degli orari diurni. Adesso non basta aver aspettato tredici anni dal primo protocollo d'intesa per esser riusciti a ottenere la realizzazione di una infrastruttura da tutti ritenuta fondamentale: l'infrastruttura c'è ma può funzionare per sei ore sì e 18 no. Potremo inviare treni-container a velocità record e con una produttività da far invidia ai grandi porti internazionali, ma solo se si riesce a rientrare nell'orario in cui il ponte verde-shocking sul Canale dei Navicelli resterà chiuso e dunque transitabile da parte dei treni-monstre caricati con un serpentone di una infinità di contenitori. Diciamocelo: c'è un motivo se il porto di Rotterdam è venuto a incontrare in forma riservata gli operatori italiani a Milano, la concorrenza prossima ventura non ce la faranno le banchine di Genova o La Spezia ma quelle olandesi di Maasvlakte 2. In casa nostra.

**Mauro Zucchelli**



L'inaugurazione della direttissima porto-linea Fs: in primo piano i binari, sulla sinistra le porte vinciane aperte. Foto grande: la mappa della linea

