Una ferrovia per l'Interporto

Il piano per togliere dalla strada 2600 camion al mese

ZUCCHELLI IN CRONACA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ECONOMIA » IL PROGETTO

GUASTICCE

Uno degli ingressi dell'interporto situato nella piana di Guasticce

Interporto in campo per levare dalle strade 2.600 camion al mese

Il polo di Guasticce punta a smistare verso nord via treno una parte dei traffici merci delle "autostrade del mare"

Sul palcoscenico del porto c'è il braccio di ferro che sulle grandi questioni delle nomine del porto mette l'un contro l'altro armati l'Authority e il Comune. Ma guai a immaginare che questo scontro si prenda tutta la scena: nella quotidianità delle banchine ci sono anche progetti magari apparentemente minori che però potrebbero invece avere rilevanti conseguenze sulla vita delle collettività anche all'esterno della cinta doganale. Il riferimento è a un progetto sul quale ora richiama l'attenzione la società dell'Interporto di Guasticce in tandem con l'Authority. Non è solo un'alleanza fra soggetti che si occupano della stessa materia: grazie alla crescita della quota dell'Authority l'interporto è uscito dai guai finanziari che hanno rischiato di strangolarlo nel recente passato ma il peso politico di Palazzo Rosciano va ben oltre, visto che l'interporto è in buona parte il retroporto di Livorno.

Di cosa tratta il progetto? L'accordo coinvolge Regione Toscana, Authority e Interporto con Ram, braccio operativo del ministero delle infrastrutture (con i soldi del ministero dell'economia) per le "autostrade del mare". Obiettivo: «Far diventare l'Interporto di Guasticce lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al Nord Italia e al Centro Europa. Come? Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna». È da qui che parte dei traffici ro-ro saranno convogliati «verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o quelli di Verona e Padova, con destinazione Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia».

Ben venga il miglioramento della competitività dello scalo labronico, in realtà è in ballo anche una forte ricaduta (positiva) sul territorio. Le statistiche dell'Authority dicono che lo scorso anno questa tipologia di traffico ha visto andare e venire dal porto 389mila mezzi, 191mila dei quali allo sbarco e gli altri 198mila all'imbarco (ma nel 2007, si arrivò a quota 406mila). E dunque? Siccome i semirimorchi sono oggi movimentati su strada, l'aumento del trasporto merci su rotaia diminuirebbe l'impatto ambientale e libererebbe le strade dai camion. Ufficialmente non ci sono numeri ma le previsioni puntano a riguardare l'8% del flusso di mezzi. Se l'indiscrezione fosse confermata, sarebbero 31mila camion in meno sulle strade ogni anno: 2.600 in meno al mese.

Dal quartier generale dell'Interporto ricordano di esser «pronti da tempo» e di avere «tutte le carte in regola per questo ruolo»: al proprio interno ha un terminal di 60 mila mq per i semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e uno di 18mila mq dedicato al trasporto combinato strada/rotaia.

Bino Fulceri, amministratore delegato dell'Interporto, dice che ora bisogna «sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica». In gioco è la sinergia tra porto di Livorno e Interporto così da spostare «dalla strada alla rotaia» una quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico. Un'idea che vede fra i protagonisti anche la Regione Toscana (che è anche il principale azionista di Interporto). **Giovanni Bonadio**, designato dal consiglio regionale a sedere nel comitato di gestione dell'Authority, ha sottolineato che la Regione ha « tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità».

Mauro Zucchelli

La svolta ferroviaria per uscire dal tunnel

Dal dicembre scorso Livorno ha una nuova stazione ferroviaria: è alle porte della Darsena Toscana e segnala la direttissima fra la rete tirrenica e le banchine. La crescita dell'infrastrutturazione ferroviaria può essere l'asso nella manica per il nostro porto: è per questo che diventa fondamentale lo "scavalco" tra porto e interporto per metterli in collegamento diretto. Ma cresce l'importanza anche della piena riattivazione della linea Fs Collesalvetti-Vada così da unire via ferrovia l'offerta in tandem fra il porto di Livorno e quello di Piombino, collegati all'entroterra.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.