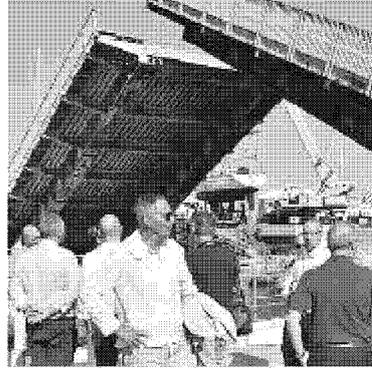


'Porte vinciane' addio Ma il ponte è un rebus

Maxi-Darsena e viabilità: i nodi da sciogliere

FINALMENTE il nodo stradale delle pene, il nodo "gordiano" che nessuno era riuscito fino ad oggi a sciogliere, è stato affrontato: lo stretto canale che dalla foce dello Scolmatore d'Arno strapazza ogni anno i fondali della Darsena Toscana, sarà tombato. Tutto il porto plaude all'accordo, di cui abbiamo scritto ieri, tra Regione, Comune, Provincia e Autorità di sistema portuale. L'obiettivo è dare alla futura Darsena Europa una viabilità di accesso e un "ultimo miglio" ferroviario degno di una piattaforma containers da due milioni di Teu. Progetto che viene avanti, come noto, grazie anche a due gare in preparazione, una delle quali già bandita con la richiesta di dimostrare l'interesse alla stessa, quella per dragaggi e alle opere di protezione foranee. Poi c'è l'impegno per l'ultimo miglio ferroviario, senza dover più sottostare alle forche caudine di un ponticello ferroviario girevole che andava bene nell'ottocento. L'Autorità di sistema parla di riprogettazione dell'intera viabilità di accesso al porto e comprende, come elemento relativo, il tombamento del canale oggi servito dalle "porte vinciane" e l'allagamento del sedime sul quale passerà sia la ferrovia sia la potenziata sede stradale per la Darsena Toscana e



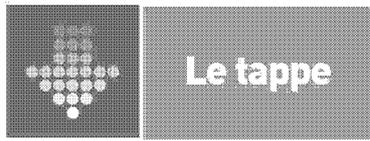
L'IPOTESI PIÙ SENSATA
La proposta di Bonistalli è realizzarne un altro fisso a fianco della Toscopetrol

la futura Darsena Europa. C'è chi si chiede se alla luce di questa nuova pianificazione non sia stato uno spreco rifare le "porte vinciane" per venire incontro alle esigenze del canale dei navicelli. Ai posteri l'ardua sentenza. Oggi che anche la Regione s'è convinta della necessità di eliminare "porte vinciane" e sbocco in Darsena, diventa opportuno lavorare tutti insieme perché i progetti diventino fatti. Claudio Vanni, Paolo Scarpellini ed Enrico Pribaz sono le te-

ste pensanti dell'Autorità di sistema impegnate a dare assetto nuovo agli accessi del porto, trasformando via Salvatore Orlando e via Da Vinci in direttrici unicamente portuali.

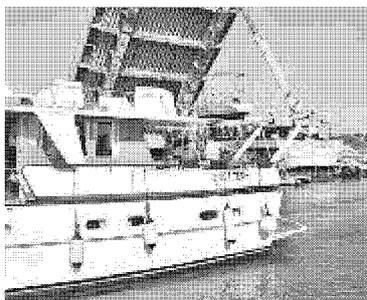
E GIÀ SU questo le difficoltà ci sono: le due strade comprendono sbocchi a aziende che di portuale non hanno niente. Prima domanda: si dovranno prevedere delocalizzazioni o "isole"? Seconda domanda: il tombamento dello sbocco sulla Darsena Toscana comporta aprire l'accesso del Canale dei Navicelli direttamente al mare, eliminando il ponte per Tirrenia che ha luce troppo bassa per farci passare sotto barche più alte d'un gommone. L'ipotesi è sostituire questo ponte con un altro, subito a valle, dotato di parte mobile centrale (ponte levatoio): ma creerebbe code e infiniti disagi specie nel traffico estivo verso Tirrenia. L'alternativa, che prende il nome di "progetto Bonistalli" (l'ha proposto il presidente dell'Asamar livornese Enrico Bonistalli) prevede di costruire un ponte fisso ma di luce sufficiente più a monte, a fianco della Toscopetrol: con luce uguale a quella del ponte dell'autostrada. Idea intelligente, che però non ha ancora avuto l'ok.

A.F.



L'accordo

È dell'agosto scorso l'accordo di programma sottoscritto da Regione, Comune e Provincia di Livorno, città metropolitana di Firenze e Adsp



Corsie separate

Il piano prevede la completa separazione delle correnti di traffico, con viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che viene escluso dalla viabilità cittadina

Scolmatore

Lo scolmatore verrebbe «risistemato» nell'ambito del collegamento tra Porto e Retro porto, eliminando il ponte levatoio che si trova in prossimità della foce

