

Passa da Firenze e porta a Nord il grande risiko dell'intermodalità

In discussione il progetto di una piattaforma logistica per fare della Toscana la porta d'Europa sul Mediterraneo. Ma si tratta di connettere i porti con l'alta velocità, di collegare e potenziare gli scali di Pisa e Firenze e le ferrovie merci

MASSIMO VANNI

Firenze

Fare della Toscana una grande porta dell'Europa sul Mediterraneo. E' il progetto "Piattaforma logistica", concepito in una stagione già battuta dalle difficoltà economiche, con l'obiettivo di rendere più competitiva la rete infrastrutturale. Ed è il progetto di una Regione che guarda all'ammodernamento come via maestra per riposizionare la Toscana nel gruppo delle regioni di testa.

Marina di Carrara è già uno dei più importanti porti del mondo per il trasporto del marmo. Da Piombino transitano ogni anno 8 milioni di tonnellate di merci, per metà prodotti siderurgici e metalmeccanici. Mentre il porto di Livorno movimentava circa 25 milioni di tonnellate. E se a queste cifre si sommano quelle dell'aeroporto di Pisa, il totale delle merci in transito supera i 50 milioni di tonnellate di merci. Da qui l'idea della "Piattaforma logistica", approdo finale di una generazione di amministratori che punta a connettere i porti costieri con la verticale ferroviaria del-

l'Alta velocità che passa da Firenze e prosegue verso nord. Di collegare e potenziare porti e aeroporti, ferrovie e interporti di Guasticce (Livorno) e Gofnienti (Prato), dove le merci passano da un mezzo all'altro. Riducendo così il traffico dei Tir sulle strade e velocizzando il trasporto, visto che per questa via le merci che arrivano su nave potrebbero giungere nel cuore dell'Europa molti giorni prima rispetto ai percorsi via mare più battuti verso i porti del nord.

Ci sono però alcuni tasselli ancora mancanti, per un progetto del genere. Anzitutto l'autostrada Tirrenica tra Rosignano e Civitavecchia, che la Toscana attende da 40 anni. Un paio di mesi fa, la società che si è aggiudicata la gara di "project-financing" ha riaperto la disputa sul progetto del tracciato. Come annunciato però dal ministro dei trasporti Altero Matteoli, si attende adesso l'apertura di tutti i cantieri entro la prossima primavera. In più, non c'è ancora una linea ferroviaria efficiente

tra Livorno e la dorsale dell'Alta velocità. Tantomeno ci sono i finanziamenti che dovrebbero migliorarne la capacità.

Mancano poi in Toscana un sistema aeroportuale Pisa-Firenze, dal momento che i due scali sono attualmente gestiti da due società separate e fino ad oggi per lo più preoccupate di farsi concorrenza. E manca il passaggio fiorentino dell'Alta velocità, perché il progetto del tunnel e della nuova stazione disegnata da Norman Foster sono ancora sulla carta: i cantieri sono aperti da alcuni mesi e la "talpa" comincerà a scavare nel ventre del capoluogo toscano solo nei primi mesi dell'anno nuovo.

Per il nuovo governo regionale guidato da Enrico Rossi si tratta di due priorità da realizzare quanto prima. Ma la discussione col sindaco di Firenze, Matteo Renzi, è ancora in corso. Nessuna divergenza d'opinione, sull'intesa Firenze-Pisa: anche il sindaco vuole una sinergia tra i due scali. Prima di tutto però Renzi attende dalla Regione il via libera all'adeguamento dello scalo fiorentino. E in particolare l'okay alla nuova pista parallela all'autostrada,

convinto che si tratti, nonostante invada il territorio di un altro Comune, dell'unica soluzione in grado di assicurare uno sviluppo aeroportuale senza impattare gli abitati periferici. Non solo.

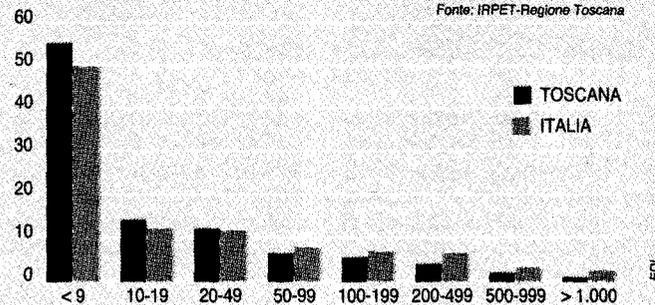
Lo stesso Renzi ha ancora aperta la partita con Ferrovie a proposito dell'Alta velocità. Critico sul progetto del tunnel e soprattutto della stazione, il sindaco ritiene che i vertici di Ferrovie non si siano presi a cuore a sufficienza della città. E incalzato dall'opposizione dei No Tav, in mancanza di congrui indennizzi minaccia di bloccare i cantieri fin dai primi metri di scavo del tunnel. Il governatore Rossi conferma di voler puntare sull'adeguamento dell'aeroporto di Firenze. E conferma anche che l'Alta velocità, ormai appaltata, deve essere realizzata. Si tratta, del resto, di passaggi cruciali per il progetto "Piattaforma logistica", che ha al fondo l'idea di un rafforzamento del tessuto industriale. Di una risposta ai "distretti", che ancora pochi anni fa era considerati una ricchezza e che oggi appaiono il sintomo di una missione che aspetta di essere ridefinita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le imprese bonasai

Distribuzione % unità locali per numero di addetti

Fonte: IRPET-Regione Toscana

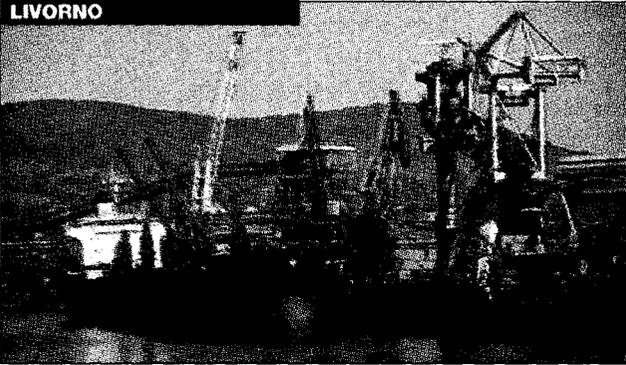


L'autostrada Tirrenica tra Rosignano e Civitavecchia attende da 40 anni

Tanti i tasselli ancora mancanti per realizzare il piano di un network integrato

Il porto di Livorno movimentava 25 milioni di tonnellate e Marina di Carrara è uno dei più importanti al mondo per il marmo. Lo scalo di Pisa, altro snodo chiave

LIVORNO



PISA

