

Infrastrutture.¹

Gli strumenti pianificatori regionali e locali individuano nello sviluppo del porto, così come delineato dal Nuovo Piano Regolatore Portuale, un importante se non il principale motore di sviluppo dell'economia, non solo della città di Livorno. L'importanza delle strutture portuali e marittime previste comportano un corrispondente adeguamento delle infrastrutture terrestri, senza le quali gli investimenti rivolti all'incremento del traffico delle merci, sarebbero vanificati. L'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie è peraltro indispensabile per non rendere insostenibile ambientalmente l'incremento dei traffici auspicato.

Ne consegue che l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture a mare, dovrà essere accompagnato dal potenziamento delle interconnessioni stradali e ferroviarie a scala regionale, nazionale ed europea. I principali interventi individuati dagli studi propedeutici al Piano Regolatore Portuale sono in parte già previsti e finanziati, ma talvolta ancora incerti, riguardano:

- la nuova stazione elettrificata presso la Darsena Europa
- la connessione ferroviaria porto-interporto
- la connessione tra interporto e la linea Vada-Collesalveti
- il bypass della stazione di Pisa o verso Ospedaletto o verso Pontedera (preferibile la seconda)
- il potenziamento del settore cargo dell'aeroporto
- l'accrescimento del ruolo di hub della darsena pisana
- il potenziamento dei collegamenti con le aree industriali di Pontedera, di Lucca e Viareggio
- i raccordi ferroviari interni al porto di Piombino e innesto sulla linea tirrenica
- il completamento dell'autostrada dei due mari Grosseto-Fano
- il completamento dell'autostrada tirrenica"

Pari rilevanza deve essere posta alla rete stradale principale extraurbana che è rimasta "congelata" da oltre 30 anni e presenta numerose preoccupanti criticità.

Facciamo riferimento agli irrimandabili interventi sulla variante Aurelia e la realizzazione del lotto 0, ma anche l'adeguamento della viabilità della cintura portuale.

La Variante Aurelia, nel tratto Stagno/via di Levante, non rispetta la vigente normativa per le strade della sua categoria. Con corsie di larghezza inferiore alla norma e priva di corsie di sosta, la strada costituisce fattore di rischio per la circolazione. Il tratto a maggiore intensità di traffico (compreso tra lo svincolo "della Cigna" e lo svincolo di "via di Levante") richiederebbe poi una terza corsia od una complanare.

Il progetto del lotto "zero" della variante Aurelia di Livorno fu redatto dalla Provincia e dal Comune di Livorno, e stato consegnato all'Anas il 20 gennaio 2006. In seguito fu inserito dall'Anas nel piano pluriennale 2003/2012 e compreso tra gli interventi della Legge Obiettivo

Poiché l'Autostrada tirrenica finora non è stata realizzata, le opere connesse come il lotto 0, non hanno trovato attuazione, ma il completamento della variante Aurelia di Livorno ("dimenticato" sia a livello regionale che a livello locale) resta urgente necessità del sistema viario della costa toscana, ma consentirebbe anche la riqualificazione della costa tra Antignano e Quercianella.

La riprogettazione della cosiddetta viabilità di cintura del porto assume sia rilevanza attuale sia di prospettiva, in relazione alla congestione e alla pericolosa commistione dei traffici legati al trasporto di merci (anche pericolose). Non è accettabile la co-presenza di veicoli ordinari, specialmente nel periodo estivo per recarsi alle spiagge di Calambrone e Tirrenia, con mezzi pesanti che trasportano combustibili e sostanze chimiche: a maggior ragione nella

¹ Da: Pubblicazione "Livorno 2019. Idee e proposte per la rinascita possibile". Aprile 2019

prospettiva di un ulteriore sviluppo del porto. L'Autorità di sistema del mar Tirreno settentrionale ha prodotto delle prime ipotesi per affrontare la questione, ma la discussione non è ancora iniziata. Speriamo che non rimanga in un cassetto.

Tutto ciò considerato ed esposto, anche con riferimento agli approfondimenti allegati, riteniamo che le proposte fondamentali e strategiche per un adeguamento infrastrutturale stradale siano:

1. Operare in stretto raccordo con l'Autorità di sistema del mar Tirreno settentrionale e gli altri soggetti competenti (Stato, Regione, ANAS, FFS), per affrontare le problematiche esistenti ed anticipare quelle prevedibili in relazione allo sviluppo del Porto, privilegiando il trasporto delle merci su rotaia.
2. Rilanciare, attraverso un stretto rapporto con Stato, Regione, ANAS, i progetti di infrastrutturazione extraurbana: lotto 0, adeguamento Variante Aurelia, viabilità della fascia di cintura del porto.

Viene da chiedersi come la futura amministrazione...

... intenda affrontare la problematicità delle infrastrutture stradali extraurbane.