

Le infrastrutture ferroviarie¹

Summary

Le ferrovie: una questione dirimente per l'economia livornese

Dai problemi immediati ad una visione di medio e lungo periodo a scala regionale e non solo.

Il documento predisposto dall'Associazione nel 2020 *"Livorno, Porta a mare della Toscana"* già evidenziava i ritardi registrati per le urgenze ferroviarie della Costa e del polo logistico Porto-Interporto-Aeroporto comunque necessarie ma che saranno indispensabili per garantire la piena funzionalità della Piattaforma Europa.

Infatti l'Accordo di Programma del 2015 per il *"Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale per l'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nel territorio dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo"* per le opere ferroviarie già prevedeva l'intervento di scavalco ferroviario della linea tirrenica per garantire la diretta connessione tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce ed il collegamento diretto di porto ed interporto con la rete ferroviaria nazionale.

Nonostante che il Presidente della Regione avesse il coordinamento del comitato esecutivo istituito presso il Mise ad oggi permane un grave ritardo e risulta la seguente situazione:

- Sono stati affidati i lavori per la costruzione dello scavalco della linea tirrenica necessario al diretto collegamento tra il porto e l'interporto.
- E' in corso la progettazione del raccordo tra l'Interporto e la linea Collesalveti-Pisa con raccordo esterno al nodo di Pisa per l'instradamento diretto verso Firenze. L'opera era stata finanziata con 300 milioni poi revocati (o sospesi) dal Governo in attesa del completamento della progettazione. I tempi non sono nemmeno prevedibili essendo tuttora aperta la questione, tutta politica, per il recupero di questo finanziamento. Si richiede quindi ai tre Comuni ed alla Regione di svolgere la necessaria politica attiva per superare il presente stallo.
- L' AdSP ha in corso la programmazione/ progettazione del cosiddetto "piano del ferro" per il potenziamento degli impianti ferroviari del porto e del nodo sponda Ovest Darsena Toscana -LivornoCalambrone -Interporto dove sono previsti moduli binario di 750 metri per il carico/scarico dei treni- blocco.

La tematica dell'**alta velocità/alta capacità ferroviaria anche sulla linea tirrenica** è argomento che travalica nettamente la dimensione comunale per essere valutata congiuntamente dalle città costiere e dalla Regione ancor prima di un confronto con Rete Ferroviaria. Infatti, sia pur lentamente, proseguono i lavori di potenziamento della linea Pontremolese che, innestandosi presso La Spezia sulla linea

¹ Da Pubblicazione: Livorno. Opportunità per il futuro. Idee e proposte per le elezioni comunali 2024

tirrenica, potrebbe in prospettiva realizzare un nuovo collegamento diretto ad Alta velocità/Alta capacità Milano-Roma: una linea dei porti (La Spezia. M. di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia) con diretto istradamento verso Nord.

Fin da un primissimo approccio, per questo itinerario, si pongono questioni di orografia e di tracciato che richiedono scelte rilevanti ed anche tra loro contraddittorie. L'orografia costiera tra Antignano e Castiglioncello rende dubitativa la possibilità di adeguamento delle esistenti gallerie alle sagome necessarie per il trasporto merci (alta capacità), ma esistono anche difficoltà per la rettifica del tracciato alle esigenze dell'alta velocità. Non c'è dubbio che a questi scopi sarebbe più idonea alla trasformazione la linea Pisa-Collesalveti-Vada recentemente elettrificata.

Tale scelta avrebbe il vantaggio di riservare l'esistente linea costiera come sede di una metropolitana suburbana per i collegamenti locali. Ma porrebbe anche l'enorme problema del ruolo della stazione centrale di Livorno oppure di una sua alternativa in una località che sarebbe comunque molto prossima a Pisa Centrale e quindi inadatta alle esigenze dall'alta velocità.

Solo con l'intento di favorire l'inizio di una comune riflessione può essere utile ricordare che in Emilia questo tipo di problema è stato risolto con la costruzione di una stazione intermedia tra Reggio Emilia e Parma realizzando un vero "monumento" di architettura moderna progettato dall'architetto Santiago Calatrava. Comunque anche questo solo ricordo rende evidente che siamo in un campo dove è necessario pensare in grande.