

Infrastrutture, Livorno punta anche sulla "Zls" per attrarre investitori

A caccia di snellimenti burocratici e agevolazioni. Il super-sogno insieme a Pisa: con la tramvia veloce le due città diventerebbero l'una un quartiere extra per l'altra

Marras e Simoncini:
«Ottenuto da Bruxelles
l'inserimento
fra le zone con più aiuti»

Mauro Zucchelli

LIVORNO. La Darsena Europa, il microtunnel, gli spazi per le crociere (che si spera proprio torneranno). Ma anche: l'interporto trasformato in "banchina lunghissima" dalla quale far partire a tempo debito camion e convogli per evitare il solito caos di camion ai varchi doganali. E poi: lo "scavalco" che metta in collegamento diretto porto e interporto, meglio se allargando il raggio di azione all'intero "progetto raccordo" (come il bypass della stazione di Pisa Centrale o una nuova dorsale via Collesalveti-Vada legata all'interporto) e poi all'adeguamento agli standard Pc80 delle gallerie ferroviarie della linea Prato-Bologna. Ma anche: il Corridoio Tirrenico, forse autostrada o forse tutt'al più grande arteria a quattro corsie con caratteristiche autostradali, magari in tandem con il "lotto zero" che attraversa in tunnel il Romito e ci restituisca l'Aurelia costiera per farne una strada di parco. O ancora: la differenziazione fra i due aeroporti principali (Pisa e Firenze) ma anche fra gli aeroscali più grandi e quelli piccoli (come l'Elba o il Cinquale)...

È questo solo un piccolo assaggio del menù infrastrutturale. Vedi alla voce: quel che sarebbe indispensabile avere per poter dare nuovo sprint

allo sviluppo economico. Finisce sotto i riflettori degli "stati generali delle infrastrutture" promossi per iniziativa della Camera di Commercio in tandem con Unioncamere e il Comune di Livorno (ma, come scriviamo in pagina economica regionale, con l'ambizione di rompere i confini localistici e chiamare mezza regione per la prima volta a "pensare toscano" e a vedere nella città accanto non un avversario bensì un alleato).

Al di là delle infrastrutture fatte di cemento e acciaio, vale la pena di segnalare che nell'infinità di sottolineature da parte di sindaci, assessori, esperti, amministratori delegati e presidenti, c'è qualcosa che non ha bisogno di bulldozer eppure potrebbe diventare un moltiplicatore di sviluppo. Non è affatto casuale ogni riferimento alla "Zls", la zona logistica semplificata che promette semplificazioni e vantaggi competitivi alle imprese che si insediano. Ci crede l'assessore regionale **Leonardo Marras**, ci crede l'assessore comunale **Gianfranco Simoncini**: lo vedono come l'ingranaggio per favorire la reindustrializzazione. Anche perché poche settimane fa la Regione ha ottenuto da Bruxelles l'ok all'inserimento di una serie di zone (anche gran parte della città di Livorno, oltre a Collesalveti, Fauglia e Rosignano, ad esempio) nella mappa delle agevolazioni denominate dal codice "107 3C". Tradotto: serve per giocarsela alla pari con altri possibili luoghi in Europa per la localizzazione

di investimenti produttivi. Cioè: include le grandi imprese, dunque anche le grandi fabbriche dell'indotto dell'auto che nella nostra zona hanno una lunga tradizione.

Del resto, poco prima **Alessandro Panaro** (centro studi **Srm**, galassia **Intesa San Paolo**) aveva segnalato che, come contraccolpo della spapolamento delle catene logistiche a lungo raggio per via della pandemia, già oltre 170 imprese hanno deciso di riportare qui da noi le produzioni che avevano delocalizzato all'altro capo del mondo.

Non è tutto: il mondo si fa più piccolo. Il pool di studiosi di Panaro già da più di un anno ha ridisegnato le grandi direttrici internazionali parlando di "regionalizzazione della globalizzazione". In questo quadro, il porto di Livorno con il suo ventaglio di specializzazioni (a cominciare dalle "autostrade del mare" che ci vedono come scalo di gran lunga in testa alla classifica nazionale) potrebbe avere carte da giocare in un nuovo rapporto con la sponda sud del Mediterraneo.

C'è anche un altro aspetto: forse è un sogno, forse non lo è più. Lo ripete l'assessore pisano **Massimo Dringoli**, che ha dedicato una vita all'idea di un mezzo di trasporto veloce di massa che colleghi soprattutto Pisa e Livorno ma anche le città della costa e Firenze. È in questa chiave che racconta di come Pisa abbia presentato un progetto di tramvia veloce che connetta la città all'ospedale di Cisa-



Superficie 83 %

nello. «Ma – aggiunge – la potenzialità effettiva si ha allargandone il raggio anche alla città e al porto di Livorno». È una sottolineatura che arriva anche dal sindaco livornese **Luca Salvetti** e dall'assessora **Giovanna Cepparello**.

Ciascuna città sarebbe raggiungibile in dieci minuti da ogni quartiere dell'altra, l'una metterebbe in comune con l'altra i propri servizi, le proprie strutture, le proprie risorse.



Il governatore Eugenio Giani e il presidente Cciaa Riccardo Breda (SILVI)



Il ministro Enrico Giovannini



Il sindaco Luca Salvetti

