

Sviluppo portuale e conflitti d'uso del territorio costiero. Il caso livornese

Summary: PORT DEVELOPMENT AND COASTAL REGION USE COMPETITION. THE CASE OF LEGHORN

This article considers the recent development of the port of Leghorn and the new initiatives that have been planned and implemented in order to improve the competitiveness of the regional transport system. Moreover, it focuses on the changing port-city relationship, according to new waterfront redevelopment plans. Finally, it takes into consideration the increasing competition between transport infrastructures and other coastal uses.

Keywords: Port Development, Coastal Uses, Leghorn.

1. Premessa

Il contributo prende in esame l'evoluzione recente del porto di Livorno, con le trasformazioni strutturali del retroterra immediato e dei traffici, e le interazioni con il quadro di usi del territorio costiero per effetto del processo di trasformazione economica dell'area. Questo territorio, oggetto dell'indagine, è una parte consistente di quella che nei discorsi politici pisani e livornesi viene denominata "area vasta", per la quale si indica da tempo la necessità di un coordinamento interprovinciale a motivo della complementarietà economica e funzionale che presenta e per la composizione professionale tipicamente "urbana"; area che è stata più volte oggetto di studio da parte di geografi pisani (Da Pozzo, 1997, p. 635).

Appartenendo questo territorio all'area mediterranea, la conservazione ambientale si inserisce nel sistema come una componente essenziale per la salvaguardia del patrimonio naturale e per la utilizzazione razionale delle risorse e rappresenta il punto di incontro fra i sistemi culturali ed economico-sociali da un lato e i sistemi naturali dall'altro. Nel nostro mare, dove lo sviluppo delle attività produttive è in costante aumento, questa concezione si confronta, talvolta anche aspramente, con l'esigenza di mantenere inalterato il patrimonio naturale e di utilizzare le risorse in maniera equilibrata senza pregiudicare la loro disponibilità per le esigenze future. Essa è il fondamento di Agenda 21, il piano di azione messo a punto nell'ambito della Conferenza di Rio de Janeiro del 1992, che sottolineava la necessità di

conciliare le esigenze della conservazione degli oceani e della fascia costiera con quello dello sviluppo delle attività produttive (Cognetti, 1999).

La costa comprendente la città di Livorno e le aree adiacenti sia a nord che a sud è fortemente condizionata dalle attività portuali che, per l'espansione dei traffici, determinano conflitti per l'uso del territorio.

La zona costiera nord, dove il confine provinciale corre quasi a immediato contatto con la città, a partire dal Calambrone è interessata da spiagge di larga frequentazione balneare tuttavia interessate da fenomeni erosivi; a qualche km all'interno, l'Arnaccio, lo Scolmatore di piena dell'Arno e altri fossi connotano una piana a quote di pochi metri al di sopra del livello del mare con estesi residui di paludi, utilizzata comunque dall'insediamento di un interporto.

L'affaccio marittimo dell'area urbana di Livorno per la metà settentrionale riguarda le strutture portuali, mentre la parte sud alterna strutture cittadine di *loisirs*, balneari, dell'Accademia Navale, di porticcioli turistici.

Il porto di Livorno, di sviluppo plurisecolare, multifunzionale, è dotato di punti di accosto per navi mercantili, portacontainer e navi miste, che procurano un traffico merci che lo pone ai primi posti nella classifica dei porti italiani; il porto registra anche un consistente traffico passeggeri per le isole del Tirreno e un rilevante movimento di croceristi.

Negli anni recenti, nella serrata contesa tra compagnie di navigazione per acquisire crescenti volumi di traffico containerizzato e nella guerra di tariffe tra i porti e tra gli operatori del traffico



feeder, il porto di Livorno si situa al 5° o al 6° posto per numero di TEUs movimentati.

Come è accaduto in altre città portuali (Hoyle *et al.*, 1988) anche a Livorno si sono verificati mutamenti nei rapporti tra la città e il porto; per lunghi periodi l'espansione dei traffici portuali ha adattato alle proprie esigenze lo sviluppo della città, giustificato dalla consistente forza lavoro impiegata, dalle varie attività complementari, dall'adeguamento delle infrastrutture e delle comunicazioni. L'aumento del traffico dei contenitori ha indubbiamente portato maggiore ricchezza, ma trattandosi di un traffico portuale sempre più *capital intensive*, che richiede spazi sempre più ampi, maggiore automazione e più efficiente organizzazione dei flussi, si è accompagnato al tempo stesso ad un processo di generale riduzione dell'occupazione. Alcune strutture legate al porto sono state localizzate in aree periferiche della città usufruendo della disponibilità di maggiori spazi per la movimentazione delle merci, per motivazioni ambientali, per consentire una migliore qualità della vita urbana. L'allontanamento di strutture industriali dal porto ha anche determinato l'esigenza di attivare processi di recupero delle aree dismesse dall'industria, rivitalizzandole e trasformandole in sedi di attività commerciali, ricreative, ricettive tanto da conferire una dimensione di nuovo quartiere urbano al fronte mare, che sfrutta anche la sua vicinanza al centro storico; anche Livorno sta trasformandosi da "città portuale" a "città con un porto" (Soriani, 1998). Come frequentemente si è verificato in molte città portuali, anche qui si è sviluppato il nuovo *waterfront*. "La componente più impattante della struttura portuale si trasferisce in siti adiacenti che offrono più mare e più terra; soprattutto maggiori fondali da destinare alle grandi navi e più terra da utilizzare per le operazioni di stoccaggio e movimentazione delle merci... Trasferita fuori dal tessuto urbano l'attività commerciale pesante, il *porto storico* acquisisce la dimensione di nuovo *porto cittadino*... piazza centrale, luogo d'incontro e catalizzatore di eventi culturali e turistici di un'area urbana che con il mare interagisce e crea sinergie. Si realizza pertanto un sistema urbano costiero in cui città e sistema portuale ricavano un reciproco vantaggio ed una comune identità in grado di suscitare un'associazione di immagine per cui l'una evoca inevitabilmente l'altro e viceversa" (Greco, 2009, p. 13).

2. I traffici recenti del porto di Livorno

Se prendiamo come riferimento i dati del traffi-

co container nei porti italiani vediamo che Livorno nel 2005 con una movimentazione complessiva di 658.506 TEUs si trovava al 5° posto dei porti italiani dopo Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Taranto, precedendo Cagliari. Nel 2007 il porto toscano, che è essenzialmente un porto di destinazione finale, essendo contenuta l'attività di trasbordo, ha compiuto un balzo notevole toccando i 745.557 TEUs superando Cagliari, in consistente diminuzione, ed avvicinandosi a Taranto, in lieve flessione, contribuendo al complessivo incremento del traffico container italiano che nel 2007 ha superato i 10 milioni di TEUs. Le operazioni di *transshipment* costituiscono il 10% della movimentazione complessiva (CCIA, 2008, p. 159). Nel 2008 si è avuto un ulteriore incremento fino a raggiungere quota 778.864 TEUs (Autorità Portuale di Livorno, 2008).

Per quanto riguarda il movimento merci allo sbarco si è passati da 15.941.000 tonnellate del 2000 a 20.497.219 del 2008, mentre all'imbarco si è passati rispettivamente da 8.641.000 tonnellate a 13.532.151 del 2008 (l'unico porto con trend positivo dell'Alto Tirreno), quindi con un aumento totale da 24.583.000 tonnellate a 34.029.370 del 2008. I principali aumenti percentuali hanno riguardato le merci su rotabili e *Ro-Ro*, dovute allo sviluppo delle "Autostrade del Mare", seguite da merci in colli e numero, determinato da prodotti forestali, cellulosa e pasta per carta, poi merci in contenitore. Nel porto di Livorno si genera anche un notevole movimento di auto nuove allo sbarco (al primo posto in Italia), per lo più di marca coreana, giapponese e francese e all'imbarco di auto Fiat, anche se si è registrata una diminuzione del 28% nel 2008.

Le principali direttrici del traffico containerizzato del porto di Livorno riguardano il Nord America Atlantico per il 26,64%, recentemente in diminuzione, l'Estremo Oriente per il 14,25% che ha raddoppiato per l'exploit della Cina¹, il Sud America Atlantico per il 14,04%, con il principale apporto del Brasile, seguite da Italia e poi Africa Occidentale con valori entrambi poco superiori all'8% (CCIA, 2008, p. 162). Il suo retroterra è costituito principalmente dalla Toscana, seguita dalle Marche, poi dall'Emilia Romagna e dal Veneto.

Mentre le rinfuse liquide sono merci povere che riforniscono gli impianti petroliferi vicini al porto, crescono negli ultimi anni i prodotti forestali e la cellulosa (provenienti in buona parte dal Cile), destinati soprattutto alle cartiere lucchesi; per l'export le piastrelle in contenitore arrivano in treno dall'Emilia. Da notare l'aumento degli

autoveicoli arrivati che dà a Livorno il primato italiano e che, da pochi anni, vengono avviati al parco del Faldo.

Forte sviluppo recente registra il movimento passeggeri. Per il traffico dei traghetti Livorno è collegato con Bastia, con Cagliari, con Olbia, con Golfo Aranci, nel periodo estivo con Tunisi, mentre la Toremar fornisce un servizio giornaliero con le isole dell'Arcipelago Toscano, essenzialmente con Capraia e Gorgona.

Il totale dei passeggeri annui di questo settore da 1.251.000 nel 1997 è salito ai 2.308.684 del 2006 con la consueta forte stagionalità con un periodo di affollamento tra giugno e settembre ed oltre un quarto concentrato nel mese di agosto; con un lieve incremento nel 2008 si sono raggiunte le 2.329.921 unità.

Il traffico delle crociere, sia come navi che come passeggeri, registra un trend in continua crescita; dal 2003 le navi crociera attraccate a Livorno sono passate da 316 a 565 nel 2008, mentre i passeggeri sono saliti nello stesso periodo da 363 mila agli 830 mila; caratteristica di questo movimento passeggeri è una tipica destagionalizzazione in quanto nei mesi da maggio a ottobre il numero dei passeggeri arrivati si differenzia di poco (CCIA, 2008, p. 168). Nel settembre 2008 è stato inaugurato il molo Italia che facilita l'attracco di navi da crociera giganti come la *Independence of the Seas* della Royal Caribbean (www.portolivorno2000.it).

3. Principali problemi e ipotesi di soluzione

Il gigantismo navale che caratterizza il mercato dei contenitori chiede maggiori fondali, l'intermodalità chiede più spazi e più efficienti connessioni, chiede anche servizi integrati da cui l'importanza crescente dell'informatica. Ne emerge come la pianificazione richieda un processo qualitativo importante, recepito nelle valutazioni della Regione Toscana, che a più riprese ha sottolineato l'importanza di alcuni problemi che condizionano l'attività portuale, vale a dire: i (relativamente) bassi fondali, in pochi casi sui 13 m (mentre nei principali porti concorrenti si va per i 15 o addirittura 16 m); i limitati spazi di piazzale; gli uffici e le strutture pubbliche inerenti lo scalo marittimo dispersi in varie zone del porto e della città; l'insufficienza della comunicazione informatica tra i vari soggetti; la carenza di pianificazione per il miglioramento di servizi e procedure (Regione Toscana, PIT).

Una soluzione di razionalizzazione portuale potrebbe consistere nel trasferire alcuni servizi

all'Interporto A. Vespucci di Guasticce², già utilizzato da alcuni terminalisti. È in via di completamento, tra gli altri, il terminal per le "Autostrade del Mare" che si propone di realizzare un *network* che colleghi i servizi marittimi tra Spagna e Livorno con quelli ferroviari e autostradali con Ancona e gli altri scali dell'Adriatico, con proiezione verso l'Est Europa. Tuttavia restano da considerare i costi delle rotture di carico dal porto fino a questa nuova struttura situata a 6 km, collegata alla rete ferroviaria con la stazione di Collesalveti, con due diversi ingressi alla superstrada Livorno-Firenze (CCIA, 2009, p. 76). Struttura che si trova nel comune di Collesalveti, posto ai margini della pianura pisana, comune cintura, sempre più coinvolto nei processi di decentramento urbano della città di Livorno, come dimostrano le molte strutture commerciali della grande distribuzione vicino al centro urbano e il forte decentramento residenziale originato da Livorno (Macchia, 2004, p. 76).

È prevista ed auspicata dalla Regione Toscana la possibilità di rendere navigabile lo Scolmatore di Piena dell'Arno (che va da Pontedera al mare) dal porto di Livorno all'interporto A. Vespucci e al vicino autoparco del Faldo. La via d'acqua è prevista di una larghezza di 40 m ed una profondità di 3,5 m con inizio dei lavori nel 2010 (Il Tirreno 3.07.09, p. III).

La navigabilità dello Scolmatore fino alla sua foce, opportunamente ampliata, faciliterebbe lo sbocco diretto in mare del Canale dei Navicelli (che attualmente si inserisce nella Darsena Toscana del porto di Livorno). Questa via d'acqua di 16 km termina nella Darsena della vicina città di Pisa alla periferia sud-ovest di questa, lungo la statale Aurelia, dove si sta realizzando un consistente polo della Nautica, già presente con una decina di cantieri in ulteriore ampliamento. Mediante la prevista apertura dell'incile (sbocco) in Arno si realizzerà un collegamento con i numerosi cantieri nautici e rimessaggi disseminati lungo la riva sinistra del fiume e il costruendo porto di Pisa a Boccadarno, un vero e proprio circuito nautico.

In effetti gli enti pubblici pisani considerano la nautica un settore strategico importante, assieme a quelli del cuoio, della pelle e del mobilio. E la Regione Toscana ha disposto un finanziamento consistente per dragare e rendere sicura la navigabilità del canale, tanto più che a metà del suo percorso è sorto un cantiere per grandi *yacht* che registra un certo successo (Il Tirreno, 8.11.2009, Pisa, p. III).

Contiguo all'interporto, ad immediato contat-



to a sud, la Società Porto Industriale di Livorno sta promuovendo il Parco Industriale di Guasticce su un'area di 500 mila mq, comprendente anche lo stabilimento dismesso della CMF. Qui oltre 20 imprese operano nei settori della componentistica auto, meccanica di precisione, riparazione mezzi di trasporto pubblico, logistica integrata, ecc. (CCIA, 2009, p. 13). Ne è previsto l'ulteriore ampliamento da ambo i lati della strada statale "delle colline", di cui verrà raddoppiata la carreggiata.

A soli 9 km dai moli del porto è localizzato l'autoparco Autotrade & Logistics del Gruppo Koelliker, meglio conosciuto come "Faldo", nato con una nuova concezione della logistica *docks-to-door* per gestire le auto (prevalentemente giapponesi e coreane) dalle banchine portuali alla consegna. L'area di 700 mila mq è situata nel comune di Collesalveti tra la via Emilia e la ferrovia per Cecina; dispone di una pista per collaudare le auto, di una officina di trasformazione dedicata al montaggio degli accessori e di un reparto per la diagnostica di precisione. Un complesso capace di preparare circa 1.000 auto al giorno, prossimo ad un ingresso dell'autostrada Genova-Rosignano (Gazzetta Marittima, Quaderni, aprile 2008). In previsione di gestire anche l'arrivo di auto cinesi, l'autoparco si appresta ad utilizzare anche la rimanente area a nord fino al confine col comune di Cascina ed è in trattativa con questo per ampliare ulteriormente la superficie di utilizzo.

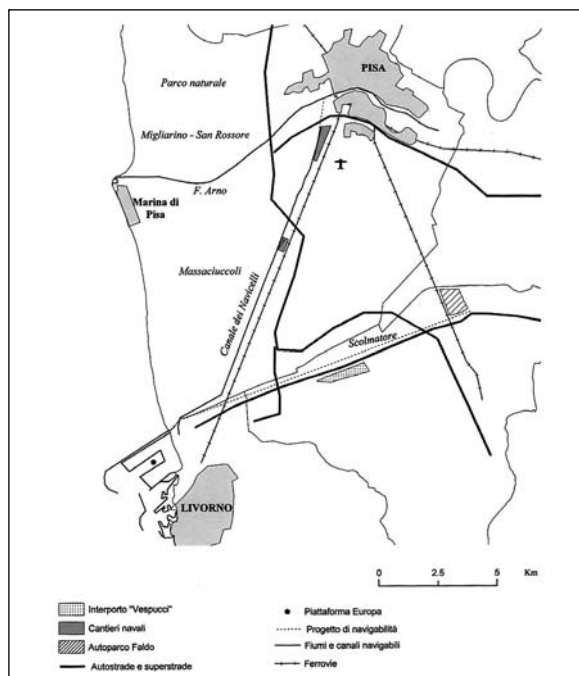


Fig. 1. Il contesto territoriale in esame.
Fonte: Elaborazione dell'Autore su Google.maps.

Dati i difficili condizionamenti spaziali, per le esigenze di nuove infrastrutture e per rendere queste più efficienti e competitive e quindi integrate, è necessario strutturare risposte di sistema. Questa necessità sembra essere stata recepita dalla Regione Toscana nel suo Piano di Indirizzo Territoriale (2005).

Anche il Masterplan dei Porti Toscani redatto nel 2007, nelle sue implicazioni economiche e nelle sue previsioni, valuta positivamente i seguenti interventi: la realizzazione di terminal merci (Cargo Village) all'aeroporto di Pisa, collegato direttamente con una bretella al Canale dei Navicelli; il potenziamento della navigabilità di questa idrovia con l'ulteriore insediamento di aree industriali presso le rive; il completamento dell'Interporto Vespucci mediante nuovi finanziamenti della Regione Toscana.

Per il porto di Livorno sono in via di reperimento i finanziamenti per la realizzazione della Piattaforma Europa, mentre si stanno realizzando da parte dell'Autorità Portuale le opere connesse alla "Porta a Mare". Per ciò che attiene alle infrastrutture sono in fase di studio i complessi collegamenti ferroviari fra la Darsena Toscana e gli impianti del retroterra, i completamenti autostradali intorno a Livorno e la navigabilità dello Scolmatore d'Arno dal porto a Pontedera.

Inoltre nel novembre 2008 è stato firmato un protocollo tra l'Autorità Portuale e l'Agenzia delle Dogane per la Toscana per la sperimentazione della procedura di *pre-clearing* nel porto di Livorno³.

4. Conflitti tra usi dello spazio costiero

Se in passato la presenza di un porto importante esercitava una funzione economica quasi esclusiva su una data area costiera, oggi il notevole numero di attività esercitate nella città portuale e nel retroterra genera un consistente conflitto di utilizzazioni.

L'accresciuta separazione tra l'attività portuale e la città, porta quest'ultima a rimpossessarsi del *waterfront* per utilizzarlo a scopi di *loisirs*, di socializzazione, di godimento del paesaggio costiero; con il porto che tende a separarsi, ad allontanarsi dalla città alla ricerca di nuovi e più ampi spazi. La riutilizzazione delle aree portuali dismesse diventa quindi un'opportunità strategica per la valorizzazione della città.

D'altra parte la necessità di accelerare l'innalzamento e la spedizione delle merci e dei passeggeri e di trattenere il minor tempo possibile le navi

nel porto ha portato alla realizzazione di moderne infrastrutture di collegamento tra questo e la regione circostante; quindi consumo di spazio retroportuale per strade ed autostrade e per infrastrutture ricettive e di servizio alle merci. Ove è stato possibile, come abbiamo visto, sono stati allontanati magazzini e depositi di materie prime, anche per diminuire l'inquinamento e la pericolosità di certe lavorazioni, con conseguente consumo di altro spazio. Si sono separati gli accosti riservati alle merci da quelli per navi da crociera e traghetti.

Nell'area urbana livornese, si sono riservati il vecchio porto Mediceo e gli accosti più vicini alla città alle linee dei traghetti per le isole e per i croceristi, ampliando progressivamente il *waterfront*, con poche interruzioni, verso la costa sud dove esso continua con le ampie aree dei giardini e della terrazza Mascagni, affollate di bar e ristoranti, proseguendo con le contigue strutture dei "bagni storici" fino alla terrazza dell'Ardenza e oltre con alcuni porticcioli turistici, con la sola interruzione dell'area riservata all'Accademia Navale.

In quest'ampia fascia di fronte mare si è registrato di recente sia l'ammodernamento dell'Acquario Cestoni (da completare nel 2010), sia il trasferimento del Centro Interuniversitario di Biologia Marina allo Scoglio della Regina, dove pure si è insediato il Centro di Ricerca sulle Tecnologie per il Mare e la Robotica Marina (cui partecipano la Scuola Superiore di S. Anna di Pisa, il Comune di Livorno e la Regione Toscana), strutture ambedue affacciate sul mare, a cui si può aggiungere la ristrutturazione dello storico Hotel Palazzo. Il tutto ha generato una spinta all'utilizzo del *waterfront* in senso ludico e alla sua riappropriazione da parte della città⁴.

Il paesaggio del *waterfront* di Livorno risente di una risoluzione presa anni or sono fra Autorità Portuale e Comune di Livorno, quando furono cedute a quest'ultimo le competenze sul Demanio Marittimo per le attività turistiche.

In tal modo il Comune ha potuto progettare nel nuovo Piano Strutturale (1997) il complesso denominato della "Porta a Terra", consentendo che le aree tra la Fortezza Vecchia e la Darsena Nuova fossero interessate da un paesaggio urbano e portuale caratteristico con la trasformazione dello storico Cantiere Orlando nel cantiere Azimut Benetti, leader mondiale nella produzione di grandi *yacht*, e realizzando un nuovo porto turistico con 600 posti barca corredato di residenze, strutture turistico-alberghiere, attività commerciali e terziarie, con una piazza urbana attraversata da un canale navigabile; un progetto da com-

pletarsi in una decina di anni, ma già ben avviato (CCIA, 2008, p. 13).

Per quanto riguarda la UTOE (Unità Territoriale Organica Elementare) 4c19-Stazione Marittima, comprendente l'area tra il bacino Firenze e la Fortezza Vecchia, per essa è stato elaborato dall'Autorità Portuale un "Progetto *Waterfront*" che prevede la realizzazione della Nuova Stazione Marittima, una nuova strada urbana parallela alle mura, uffici pubblici e privati, un complesso alberghiero, la trasformazione in isola della Fortezza Vecchia, ampi parcheggi e verde urbano (Porto di Livorno, Business Plan, aprile 2000).

Alcune delle strutture del territorio che stiamo esaminando hanno interessato e stanno interessando delicati equilibri geomorfologici ed ambientali. L'Interporto di Guasticce è stato realizzato in un'area paludosa (denominata Padule del Mortaiolo); questo ha richiesto massicci riempimenti di inerti prelevati nell'area di Collesalveti e profonde palificazioni per insediare le costruzioni.

L'opera di grande infrastrutturazione prevista dal nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno, denominata "Piattaforma Europa", esterna al porto, consisterà in due grandi terminal, uno per container e l'altro per *Ro-Ro* e *Ro-Pax* con all'interno un bacino con banchine di 1.100 m, mentre nella parte nord, protetto da una nuova grande diga che si protenderà per oltre 2.000 m all'esterno, sarà portato a sfociare in mare il Canale dei Navicelli; in tutta l'area i bacini saranno dragati fino a 16 m di profondità (La Gazzetta Marittima, Quaderni, ottobre 2009). Se questa realizzazione dovrebbe risolvere il problema dell'attuale carenza di spazio sulle banchine per poter accogliere un gran numero di container (Autorità Portuale di Livorno, POT 2007-2009), devono essere risolti problemi di inquinamento per l'utilizzo dei fanghi prelevati dal dragaggio dei fondali del Canale Industriale e della Darsena Toscana (oltre a fanghi provenienti dal porto di La Spezia); inoltre questa realizzazione sta provocando, in conseguenza del cospicuo ampliamento verso il mare, cambiamenti nelle correnti costiere con fenomeni di erosione a nord, sulle spiagge di Tirrenia, e in particolare in quelle del Calambrone, dove il processo erosivo degli ultimi anni (superiore anche ai 4 m) ha provocato il crollo delle strutture di alcuni stabilimenti balneari (Regione Toscana, 2005, p. 8).

Il Litorale Pisano, tra la foce dell'Arno e il Calambrone, accoglie ogni anno quasi 300 mila turisti con circa 800 mila presenze (www.comunedipi-sa/piano-strategico/materiale/rapporto3).



La navigabilità dello Scolmatore d'Arno con foce comune con il Canale dei Navicelli eviterà che i natanti utilizzatori di quest'ultimo creino disagi, inquinamento e interrimento nelle darsene del porto di Livorno.

La già approvata costruzione del rigassificatore di gas naturale liquefatto (OLT Offshore LNG Toscana), con una capacità massima di rigassificazione di 3 miliardi di metri cubi di gas annui, autorizzata con decreto della Regione Toscana del 23.02.2006, poco al largo delle spiagge di Tirrenia, genera un evidente conflitto tra usi turistici ed usi energetici di notevole impatto visivo e di sicurezza e suscita forti opposizioni nelle popolazioni di questi centri costieri affacciati sull'area del "Santuario per i mammiferi marini", area marina protetta, regolata da un Accordo internazionale entrato in vigore il 20.03.02⁵. Si deve tener conto inoltre che lo Scolmatore d'Arno delimita a sud il Parco Regionale Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli e che poco al largo di Livorno si trova l'Area Marina Protetta Secche della Meloria. Inoltre in foce d'Arno, come abbiamo detto, è in costruzione il porto turistico di Marina di Pisa con la capacità di ospitare 475 imbarcazioni, oltre ad infrastrutture residenziali, ricettive e commerciali; progetto, che ha il compito di riqualificare l'area prima occupata da un'azienda metalmeccanica, oggetto di attenzione da parte di associazioni ambientaliste.

5. Conclusioni

Si è visto come nello spazio costiero livornese e per pochi km all'interno si generino una serie di conflitti d'uso per la presenza di attività portuali, urbane, turistiche, industriali e dei trasporti, con criticità ambientali dovute a inquinamento industriale, atmosferico, acustico, da portualità, da rifiuti speciali.

I porti della Toscana (Livorno in particolare, ma in minor misura anche Piombino e Massa Carrara) hanno goduto dell'aumento di traffico verificatosi in anni recenti nel bacino del Mediterraneo occidentale, in particolare del forte incremento del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping*). Questi scali servono un *hinterland* regionale, ma Livorno anche un traffico interregionale; e nel traffico containerizzato, che nel 2007 ha riguardato il 22,3% del suo traffico totale, ha linee di ambito mediterraneo, anche se non mancano collegamenti a livello intercontinentale.

Ricordiamo che in questo territorio il porto di Livorno, l'aeroporto internazionale di Pisa,

l'interporto Vespucci (in via di completamento), l'area del Parco Industriale di Guasticce (con vari servizi alle imprese), a cui può aggiungersi l'autoparco del Faldo, costituiscono i nodi di una formidabile piattaforma logistica costiera, in fase di sviluppo e rafforzamento, in grado di attirare una grande quantità di merci di ogni genere (Eurispes, 2003, p. 149).

E non mancano le possibilità di un futuro migliore per il porto di Livorno, che comprimendo alcuni costi, aumentando la lunghezza delle banchine, migliorando le infrastrutture (in particolare le connessioni terra-mare che evidenziano diverse strozzature) potrebbe arrivare, a giudizio ottimistico di alcuni operatori, quasi ai 3 milioni di TEUs. Dovrebbe però collegarsi direttamente per ferrovia con le linee per Firenze, Genova, Roma e Milano, portare a 16 m i fondali e completare la Darsena Europa (www.portodilivorno.it/16.05.07) e attivare la collaborazione con l'interporto di Bologna per "guardare all'Europa orientale", agganciandosi al Corridoio 5 (da Lione a Kiev); anche perché un maggior utilizzo del mezzo ferroviario ridurrebbe sia i costi che l'inquinamento ambientale.

Nelle prospettive del Piano Operativo Triennale, presentato dal presidente dell'Autorità Portuale, il porto di Livorno si basa sul concetto innovativo de "i porti nel porto", cioè un insieme di realtà distinte a seconda della loro destinazione d'uso, ma unite in un disegno unico ed organico, quindi con un ampio spettro di finalità, come uno scalo multiproposta e non solo per container (ma anche ... forestale, agroalimentare, passeggeri, per le autostrade del mare...) ⁶, favorendo anche un miglior sistema di gestione ambientale, con offerte compensative quali la rinaturalizzazione di alcune aree e il restauro di alcune infrastrutture portuali obsolete.

Da questo punto di vista si segnala la buona interazione tra città e porto definita dall'Accordo di programma intervenuto tra Autorità Portuale e Comune di Livorno (già ricordato), per cui il Piano Regolatore Portuale mediante Variante ha recepito la pianificazione del Piano Strutturale comunale per l'area del *waterfront* denominata "Porta a Mare". Quindi si adotteranno soluzioni "adeguate per integrare funzioni cittadine, penetrate in questa area portuale, con le funzioni portuali del porto passeggeri" (Autorità Portuale di Livorno, 2007, pp. 80-81).

Nell'ottobre 2009, come abbiamo già detto, è stato presentato il Nuovo Piano Regolatore del Porto imperniato sullo sviluppo a mare, con una doppia imboccatura, consistenti dragaggi e so-

prattutto la Piattaforma Europa di un milione di mq e 5 km di banchine (www.portolivorno.com/3679).

Rimane qualche perplessità per l'insieme di realizzazioni che si stanno completando e progettando nel retroterra immediato di Livorno per le consistenti trasformazioni territoriali che queste comportano, che oltretutto devono far fronte alle incognite della attuale crisi globale. Vi è il rischio consistente che cospicui lavori intrapresi rimangano incompleti per difficoltà economiche generando le consuete "cattedrali nel deserto". Sarebbe opportuno concentrarsi nel completamento di poche opere di sicuro finanziamento per non lasciare grosse ferite sul territorio difficilmente rimarginabili, quali, ad esempio: la realizzazione del vitale collegamento diretto per ferrovia con la Pisa-Roma; incrementare la funzionalità dell'Interporto A. Vespucci trasformandolo in un *distripark* (funzionale è il progetto di navigabilità dello Scolmatore d'Arno, in quanto, con lieve incremento del finanziamento per il necessario dragaggio, l'interporto avrà banchine che ne incrementeranno l'intermodalità; il collegamento ferroviario, attualmente solo con Livorno, sarà presto completato fino a Collesalveti); continuare il processo di sburocraizzazione delle pratiche amministrative per accelerare la movimentazione delle merci, particolarmente necessario per lo sviluppo delle "Autostrade del Mare"; migliorare ulteriormente l'accessibilità alla banchine nei riguardi del traffico passeggeri; arrestare l'eccessivo consumo di territorio nel comune di Collesalveti.

A seguito della crisi recente si manifestano preoccupazioni per la marcata deindustrializzazione dell'area livornese (già notevolmente penalizzata per la chiusura di imprese a partecipazione statale) e per la questione logistica; per quest'ultima si fa notare che, pur realizzando la Darsena Europa e quindi potendo accogliere anche un milione o più di container, sarebbe estremamente vitale ristrutturare profondamente i collegamenti ferroviari all'alta velocità-alta capacità di Firenze, attualmente molto deficitari, dato che si riesce ad inviare nel capoluogo toscano solo poche centinaia di TEUs al giorno (Centro Studi, news 2009), mentre il progetto Ti-Bre (Tirreno-Brennero attraverso la ferrovia Pontremolese) è fermo.

In conclusione quest'area presenta come *punti di forza*: presenza di potenzialità turistiche capaci di esercitare una notevole forza di attrazione; una indubbia identità territoriale data dal porto di Livorno e dall'aeroporto di Pisa, infrastrutture quindi di rilevante importanza; ampie risorse na-

turalistiche, quali il Parco regionale di Migliarino-San Rossore e il Santuario dei Cetacei; risorse culturali e artistiche; una buona coesione sociale; un buon approccio sistemico regionale con forti interazioni tra comuni, province e regione; nuclei consistenti di imprese esportatrici; lunga tradizione nelle attività legate al mare, con una buona posizione del porto rispetto al retroterra economico-produttivo.

Ha tuttavia anche dei *punti di debolezza*, quali una certa fragilità nell'assetto idrogeologico; inadeguatezza delle reti infrastrutturali e delle comunicazioni, con estrema lentezza nella realizzazione dei progetti presentati e ritenuti di estrema necessità; una criticità del sistema delle imprese, spesso di provenienza extraregionale, eredità del sistema delle Partecipazioni Statali; lo scarso controllo sulle compagnie che gestiscono il traffico *container* e, specificamente per il porto, fondali di media profondità e un certo ritardo nella dotazione di infrastrutture tecnologiche.

Poi insieme alle *opportunità* dovute ad una maggiore attenzione alla qualità della vita, sempre più richiesta, anche come condizione per attirare flussi turistici, ed a cui si sta rispondendo con la valorizzazione del *waterfront*, vi è la forte presenza della Regione Toscana nella gestione dei servizi, che può portare anche ad una maggiore coesione politica e territoriale tra i vari attori pubblici (Province, Comuni, Autorità Portuale, ecc.); il miglioramento in atto delle banchine e dell'accessibilità da terra e il completamento dell'Interporto; inoltre vi è la possibilità di un maggior inserimento delle emergenze storico architettoniche locali nei circuiti internazionali del turismo.

Ma sono presenti anche *minacce*, dovute alla crisi recente, che ha fatto registrare una consistente diminuzione dei traffici portuali e un forte ridimensionamento delle imprese della nautica, e non è da trascurare la protesta ambientalista su alcune decisioni importanti quali la localizzazione del rigassificatore; particolarmente minacciosa è poi la crescita degli altri porti liguri e tirrenici e soprattutto spagnoli nel Mediterraneo occidentale, più competitivi per le politiche portuali più pronte e più incisive rispetto a quelle italiane.

Dopo essere stato il porto italiano antesignano nel traffico container, Livorno ha via via ceduto il primato ad altri porti più pronti a recepire le innovazioni, più dinamici nella politica di conquista dei mercati. In passato non si è creduto a sufficienza alle opportunità insite nell'Area Vasta, a iniziative da mettere in campo superando le lotte di campanile tra Livorno e Pisa. Forse si poteva progettare l'ampliamento del porto fino



alla Darsena di Pisa lungo il Canale dei Navicelli, in vicinanza dell'aeroporto; spingere di più sull'asse tirrenico (la linea ferroviaria più diretta tra Roma e Milano); far partire più velocemente l'Interporto (magari ubicarlo in un'area meno paludosa e a diretto contatto con la ferrovia tirrenica).

Quest'area costiera toscana costituisce quindi un sistema dotato di una forte complessità nel quale hanno agito in passato remore e ritardi (il "sonno" della progettualità come argomenta Da Pozzo) ed oggi interagiscono i fenomeni costituiti dalla crisi recente e la diversità di interessi dei vari attori pubblici e privati, complicati dalla concorrenza delle compagnie marittime, dalla presenza di infrastrutture non del tutto adeguate alle necessità economiche e dei traffici, da processi esogeni al territorio e da una tendenza alla stesura di progetti di grande portata, che spesso non vanno oltre la fase del finanziamento iniziale; tutto questo su un sistema ambientale fragile, con molte conflittualità d'uso.

Bibliografia

- Autorità Portuale di Livorno, *Piano Operativo Triennale 2007-2009*, 2007.
- Autorità Portuale di Livorno, *I traffici del porto di Livorno* (Gennaio/Dicembre 2008), Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, 2008.
- CCIA Centro Studi Ricerche, *Rapporto sull'economia della provincia di Livorno nel 2007*, Livorno, 2008.
- CCIA Centro Studi Ricerche, *Rapporto sull'economia della provincia di Livorno nel 2008*, Livorno, 2009.
- Cognetti G., *Strategie di conservazione nel Mediterraneo*, Atti del Convegno "Promozione e valorizzazione delle coste", 10° Rassegna del Mare di Mare Amico, Terrasini (PA), 1999, pp. 133-138.
- Da Pozzo C., «Una strategia globale dello sviluppo. Verso l'area metropolitana costiera», in Cecchella A. e Pinna M. (a cura di), *Pisa e la sua Piana, vol. II, Il territorio e la città*, Pisa, 1997, Centro Studi Economico Finanziari.
- Ghelardoni P., «I trasporti marittimi e la provincia di Livorno», in Da Pozzo C., Ghelardoni P., Macchia P. e Mazzanti R., *Studi Geografici sulla provincia di Livorno*, Pisa, 2001, Felici editore.
- Greco N., *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, Milano, 2009, Angeli.
- Hoyle B.S., Pinder D.A. e Husain M.S. (a cura di), *Revitalising the Waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*, London, 1988, Belhaven Press (Traduzione italiana: Lucia M.G. (1994), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia).
- La Gazzetta Marittima, *Quaderni, Aprile 2008*, Livorno, 2008.
- La Gazzetta Marittima, *Quaderni, Ottobre 2009*, Livorno, 2009.
- La Repubblica Affari e Finanza, *Rigassificatori: l'Italia avanza troppo piano*, 9 Febbraio 2009, p. 14.
- Macchia P., «Territori fra marginalità e nuove funzioni: la fascia costiera pisana-livornese nelle sue recenti evoluzioni», in Macchia P. e Mazzanti R., *Turismo e assetto del territorio costiero*, Pisa, 2004, Felici editore.
- Regione Toscana, *Piano di Indirizzo Territoriale 2005-2010*, 2005.
- Regione Toscana, *Il Master Plan dei porti toscani*, 11 gennaio 2007.
- Soriani S., «Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici», in *Rivista Geografica Italiana*, n. 4, 1998, pp. 535-582.

Note

¹ Nell'ottobre 2009 è stato stabilito un accordo con la cinese Cosco che scalerà il porto di Livorno dal novembre con navi da 5.000 TEUs di portata (www.portodilivorno.com/21.10.2009).

² L'Interporto Toscano A. Vespucci è una Spa il cui scopo è la progettazione, esecuzione, costruzione e gestione di un centro intermodale. I soci sono 32, comprendenti banche locali, province, comuni dell'Area Vasta, Camere di Commercio, enti pubblici e privati operanti con il porto, con una preminente partecipazione della Regione Toscana, dei comuni di Livorno e di Pisa e dell'Autorità Portuale. È previsto il completamento nel 2010 (www.interportotoscano.com).

³ Con tale sistema viene anticipato lo sdoganamento delle merci prima dell'attracco della nave in panchina, snellendo le procedure con tempi più brevi per l'instradamento delle merci in arrivo e un uso più razionale degli spazi portuali (www.informare.it/news, 18.11.2008).

⁴ A Livorno in linea generale si è ripetuto il modello di B. Hoyle sull'evoluzione delle relazioni città-porto (Lucia, 1994, pp. 11-18).

⁵ L'entrata in esercizio del terminal di rigassificazione di Livorno è prevista per il 2011 da parte del gruppo IRIDE (AMGA genovese e AEM torinese) insieme ai tedeschi di Eon con Surgenia. La nave Golar Frost viene trasformata nei cantieri di Dubai per poi essere posizionata a 22 km dalla costa livornese e collegata con gasdotto sui fondali (Affari e Finanza di La Repubblica, 9 febbraio 2009, p. 14).

⁶ Nel sistema delle "Autostrade del Mare" Livorno ha collegamenti con i porti di Palermo, Trapani, Catania, Valencia, Barcellona e Tarragona.