

L'interfaccia tra il Porto e la Città ¹

Renato Butta, Pietro Marini, Giovanni Motta, Luigi Pancaccini

Nel corso del Dibattito Pubblico promosso, nel 2016, dall'Autorità Portuale, congiuntamente con la Regione, sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno è stato anche illustrato un dettagliato studio dell'arch. Marco Massa preliminare alla redazione di un Piano attuativo della Stazione marittima, che doveva essere redatto dal Comune, in intesa con (l'allora) Autorità Portuale. Da quello studio non emergono il dimensionamento ed i rapporti dimensionali tra banchine, piazzali e specchi acquei. Emergono invece difficoltà per la sua fase realizzativa ed operativa perché ne verrebbe penalizzata l'attività portuale delle calate interessate. Quindi è necessaria la massima sinergia tra Comune ed Autorità di Sistema Portuale per la definizione dell'auspicato rapporto diretto tra la città e l'area della Stazione marittima (punto focale dell'interfaccia Porto-Città); ciò perché le necessarie "regole della sicurezza" impediscono una completa permeabilità tra la Città e la Stazione marittima. Questa infatti dovrà essere conforme alle normative dei transiti internazionali distinguendo aree per il transito dei passeggeri ed aree per la sosta dei visitatori.

Si ritiene ormai ineludibile dare contenuto attuativo a questa sinergia con la redazione del previsto master-plan delle aree del Rivellino e del Forte San Pietro integrato con la previsione della Stazione marittima. Dovrà essere questo un piano attuativo decisivo per la razionalizzazione di una parte di città che, finora, è stata compressa dalle attività portuali e che potrà ripetere, pur nella sua diversa dimensione, il rinnovamento delle prossimità portuali di cui sono state capaci città come Genova e Barcellona. Tutto ciò per tornare ad essere attrattiva, moderna ed economicamente produttiva.

La proposta dell'Associazione per un Centro studi, documentazione e formazione superiore per la logistica e di un Centro digitale di informazione e promozione della Cultura Toscana per turisti e crocieristi a supporto della Stazione marittima, cerca di interpretare, nel concreto, lo straordinario bisogno di innovazione della città Livorno.

Anche per la Stazione marittima sarà necessario uno specifico incontro di monitoraggio del Dibattito Pubblico del 2016, utile ad inquadrare l'Opera nel vasto master-plan dell'interfaccia porto-città.

Ma anche la parte sud del Porto cioè il Porto Mediceo, già oggetto di previsioni: sia del Piano Regolatore portuale, sia del Piano Strutturale del Comune, richiede una sostanziale revisione dello strumento urbanistico con un Piano attuativo o master-plan esteso alla intera Porta a mare: Porto Mediceo, Bacino di Carenaggio, Fossi Medicei e spazio della Bellana. Un piano attuativo che dovrà ridefinire un accordo di programma, ormai datato e consentire un forte legame delle attività cittadine con le prospicienti attività marittime e turistiche. Certamente il rinnovato legame con i Borghi non potrà considerarsi esaurito dalla sistemazione verde della Piazza Mazzini e dalle edificazioni commerciali e residenziali nelle aree ex-Cantiere, senza procedere alla realizzazione del porto turistico ed al coinvolgimento dei Borghi nelle diverse forniture dei servizi, alle persone ed alle imprese, indotti e resi necessari dal porto turistico.

La sintesi "Rapporto sull'economia del mare 2020" edito dalla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno indica che nella provincia di Livorno ha sede il 30% delle imprese blu dell'intera regione (4.091 imprese pari al 12,5% delle imprese della provincia) ma in termini di sviluppo, nel periodo 2014/18, la provincia di Livorno ha

¹ Da: Pubblicazione "Livorno, porta a mare della Toscana". Settembre 2020

realizzato un incremento del 2,6% contro il +5,6% della Toscana ed il +9,5% dell'Italia; dati questi che evidenziano uno stato di difficoltà.

L'obiettivo strategico della Darsena Europa e della Piattaforma costiera consente alla costa Toscana, al suo grande Porto, alla città di Livorno, di attraversare un ampio arco temporale di avvicinamento. Questo periodo non deve essere di attesa passiva, ma dovrà permettere il superamento della storica "autoreferenzialità" della Città di Livorno che è stata, fin dalla sua nascita, città senza territorio, per adeguarsi a nuovi rapporti economici congruenti con la più ampia scala che sarà necessaria ai traffici della Darsena Europa. Per questo la Regione è chiamata a promuovere e sostenere, con adeguata formazione culturale e tecnico-specialistica, continua nel

tempo, la crescita di un'intera generazione di giovani verso una complessa innovazione. Insomma una evoluzione di metodo e di scala, dei rapporti formativi per promuovere il radicamento nei giovani di una profonda cultura del lavoro, che si è indebolita nel tempo, anche per la mancata rispondenza tra la qualità della offerta di lavoro e la qualità dell'offerta formativa.

2.9.1 Il SIN e la Bonifica delle aree inquinate

Sempre a proposito della vasta zona di inter-faccia Porto-Città, si ripropone il tema del SIN (Sito di interesse Nazionale) e della bonifica delle aree inquinate, già trattato nella pubblicazione dell'Associazione "Livorno 2019", come sollecito alla soluzione di un tema essenziale per Livorno e per le sue attività e realtà produttive. Ciò perché definitivi chiarimenti e successivi interventi sono essenziali alla auspicata nuova utilizzazione di aree produttive, di pregio per la loro vicinanza al porto, in una città che dispone di scarse aree per nuovi insediamenti produttivi

"L'area industriale e portuale di Livorno fu inserita tra i Siti di Interesse Nazionale da bonificare su richiesta della Regione Toscana e su proposta del Comune di Livorno di comune accordo con l'Autorità Portuale per ottenere i finanziamenti per la bonifica dei fondali del Canale Industriale.

Per motivi che risultarono molto più chiari nelle fasi successive e per una "forzatura" imposta dal Ministero dell'Ambiente, il perimetro dell'area da bonificare fu esteso, enormemente oltre i limiti del Canale Industriale, all'intera area portuale e industriale e all'area marina antistante, senza motivi concreti. Ciò ha comportato, di fatto, il blocco della disponibilità per attività portuali di enormi aree a terra e specialmente quelle comprese tra il Canale Industriale e la sponda EST della Darsena Toscana.

Nel corso degli anni Autorità Portuale e Comune hanno lavorato per eliminare, per quanto possibile, il vincolo sulle aree ottenendo prima il passaggio delle competenze dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Toscana (il passaggio dal SIN al cosiddetto SIR) e successivamente lo svincolo della maggior parte delle aree a mare (in particolare quelle nelle quali sono state realizzate le vasche di colmata). È stato redatto uno studio idrogeologico per definire lo stato delle acque sotterranee dal quale è stato possibile stabilire che il "confine tra le acque salmastre e quelle di falda" è situato all'incirca in corrispondenza della via L. Da Vinci e quindi per l'inquinamento della falda ci si deve riferire esclusivamente alle aree esterne al porto e in adiacenza a quelle occupate dalla raffineria ENI che niente hanno a che vedere con il Porto.

Inoltre è stato fatto un piano di caratterizzazione dei terreni attraverso il quale è già stato possibile escludere dalla necessità di bonifica di vaste aree sia del porto passeggeri che di quello commerciale. Questo processo deve essere quindi completato utilizzando l'enorme mole di dati risultanti dall'attività compiuta dall'Autorità Portuale in collaborazione con il Comune."

Questo tema viene sottoposto ai Candidati regionali per sollecitare la massima sinergia tra Regione, Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell'Ambiente anche per valutare e prevedere, nel quadro dei progetti di sostenibilità ambientale previsti da Agenda 2030, forme di sostegno alle possibili iniziative di Soggetti privati e pubblici proprietari delle aree.

Del resto deve risultare a tutti evidente che, con l'utilizzo di aree precedentemente insediate, a fronte del risparmio di nuovo consumo di suolo e di nuove opere di urbanizzazione, si avranno costi di diversa natura perché rivolti all'obiettivo strategico della sostenibilità ambientale.