

Prospettiva Piattaforma Europa¹

Summary

La Piattaforma Europa: futuro del porto e della città, le opportunità del rapporto tra l'area vasta della Costa, il Valdarno e l'Area metropolitana fiorentina

La Stazione Marittima, una lunga attesa controproducente per il turismo e la città

Il Porto Turistico e la Porta a mare, sono realizzazioni da coordinare e da rendere congruenti

Il progetto Bellana essenziale per ridare funzione e senso al circuito dei fossi ed alla città storica

Nel 2020 con il documento "Livorno porta a mare della Toscana" l'Associazione sosteneva che *"L'obiettivo strategico della Darsena Europa e della piattaforma costiera consente alla costa toscana, al suo 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, fin dalla sua nascita, è stata città senza territorio per adeguarsi ai nuovi rapporti economici congruenti con la più ampia scala che sarà necessaria per i traffici che saranno indotti dalla Darsena Europa"*.

D'altra parte Livorno è nata per il porto ed è vissuta per esso declinando di volta in volta le trasformazioni urbane alle esigenze del porto. Il porto è sempre stato determinante per lo sviluppo e per le crisi della città che ne ha scontato pure l'invasione, quando l'andamento dei traffici debordava dai suoi confini naturali e/o amministrativi.

Ogni svolta tecnologica, economica e politica nazionale o internazionale che, nel tempo, ha coinvolto il porto ha fatto da detonatore del cambiamento.

Oggi l'evoluzione tecnologica, la velocità richiesta per le movimentazioni, il gigantismo navale, impongono una netta separazione tra le attività del porto commerciale e la città. Tre grandi trasformazioni, peraltro attese da troppo tempo, impongono nuovamente il cambiamento, ma anche offrono alla città l'opportunità di riprendersi aree e/o specchi acquei che non sono più funzionali o che non si possono trasformare radicalmente per vincoli fisici e morfologici, storici ed ambientali.

L'avvio della realizzazione della Piattaforma Europa introduce un elemento di accelerazione potenziale di ulteriori trasformazioni. E' opportuno che le opere di

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

iniziativa pubblica procedano celermente ma, al contempo, occorre una capacità di osservazione delle trasformazioni che investono lo shipping e la logistica, per stimolare i primari operatori globali a realizzare e gestire i terminal. La recente comunicazione dell'AdSp circa l'ipotizzata resecazione della Calata Tripoli per modificare l'accesso e la funzionalità della Darsena 1 indica che non si dovrà intendere il porto come infrastruttura tradizionale, per sua natura "statica", ma come struttura in continua trasformazione anche nel pensare a nuove e diverse modalità di realizzazione di moli, banchine, piazzali, per contemperare le possibilità di rapido adattamento alle esigenze che cambiano.

Trova così conferma la proposta esigenza già formulata dall'Associazione nel 2020: *"un Centro Studi che raccogliendo ed analizzando tutti i dati della logistica, della portualità e dei trasporti possa diventare uno strumento di conoscenza, di acquisizione e diffusione degli sviluppi che le nuove tecnologie offrono alla programmazione per gli investimenti e le attività delle tante imprese che lavorano nei settori della logistica, delle manifatture e dei servizi"*. Un centro studi che unisca saperi avanzati ed esperienze sul campo, conoscenze tecniche ed amministrative e sia quindi occasione di coesione sociale e culturale oltre che opportunità a sostegno della crescita della città superando anche la sua autoreferenzialità. Per questo, se fosse confermato quanto la Scuola Superiore S. Anna ed il prof. Paolo Dario hanno proposto, ovvero un centro di competenza per la logistica, si dovrebbe assumere decisamente l'iniziativa per realizzarlo unendo risorse pubbliche e private. Ma purtroppo notiamo con rammarico che sinora queste proposte, di contenuto impegno economico, ma di un sicuro effetto, non hanno avuto seguito e che molti non hanno compreso la riflessione sulla necessità del migliore utilizzo di questo ampio arco temporale di avvicinamento alla Piattaforma Europa.

Comunque il fronte portuale è in movimento: dall'avvio dei lavori a mare per la Piattaforma, a quelli per il miglioramento dell'accessibilità della Darsena Toscana (micro tunnel, dragaggio ed ampliamento del canale di accesso, piano del ferro che prevede moduli di 750 m necessari al caricamento dei treni blocco), rafforzamento della partecipazione azionaria di AdSP nella Società Interporto Toscano. Allora per la realizzazione delle opere a terra alla Piattaforma Europa (banchine, piazzali e loro attrezzature tecnologiche per previsti ulteriori 450 milioni), la già ricordata necessità di stimolare l'intervento di investitori privati di adeguata capacità finanziaria per una sua piena operatività, non è rinviabile.

Questo è certo un "obiettivo sfidante" ed occorre garantire:

- efficienza del polo logistico intermodale Porto-Interporto-Aeroporto,
- efficienza del sistema infrastrutturale ferroviario e stradale,
- attrattività dell'insieme città-territorio in termini di: sostenibilità ambientale, insediamenti di pregio, aree attrezzate per manifatture ed industrie, servizi qualificati alle imprese, proposte di alta formazione, attività culturali e turistiche adeguate all'immagine che la Toscana, finora, è riuscita a proiettare nel mondo.

L'Associazione ritiene che:

- il polo logistico possa offrire la necessaria dinamicità a condizione che l'Interporto possa disporre di ulteriori aree da rendere disponibili previa intese tra i Comuni e la Regione;
- il sistema infrastrutturale ferroviario e stradale debba finalmente conseguire l'assetto da tempo programmato e descritto in altra parte del presente documento, dove viene affrontato anche il tema dell'alta velocità;
- il governo del territorio debba superare il suo limite "autoreferenziale" riconsiderando Livorno come parte di un più vasto territorio costiero posto alla confluenza delle valli dell'Arno al mare. Cioè in termini di "Area metropolitana" capace di attivare sinergie indotte dalla dinamicità della logistica, della produzione industriale e manifatturiera, del turismo e della cultura. A tal proposito, se hanno fatto passi in avanti le strutture di rappresentanza dei corpi intermedi unificandosi, le amministrazioni debbono garantire raccordi e cooperazione non occasionale.

Altro progetto strategico per lo sviluppo del porto e della città è la **stazione marittima**, vittima di una lunga storia iniziata a fine del secolo scorso, quando l'Autorità Portuale avviò la progettazione urbanistica che includeva anche il riassetto del comparto mediceo - cantiere - porta a mare.

Per la stazione marittima, dopo la cessione della Società Porto Livorno 2000 individuata quale soggetto attuatore della previsione, si ha conoscenza che l'AdSP ha consegnato al Comune il Piano Attuativo riguardante la Stazione Marittima già nel 2020, ma che sinora non ha avuto seguito alcuno. I ritardi e le incertezze registrate potevano essere recuperate con l'approvazione contestuale del Piano Attuativo e del POC, in maniera da avere uno strumento di "rigenerazione" del comparto S.Pietro-Rivellino-Dogana d'Acqua.

La realizzazione, in prossimità della prevista Stazione Marittima, di "Un museo Virtuale" cioè di una struttura dotata di tecnologia digitale e moderne arti visive, dedicata a illustrare la ricchezza e la complessità della Toscana ai visitatori e turisti che sbarcano a Livorno, costituirebbe il luogo fisico o il "biglietto da visita" di presentazione delle città e dei paesaggi della Toscana, della sua storia, della sua cultura; le opere d'arte, gli artisti più famosi e le manifatture che andranno a conoscere visitando la Toscana. Insomma un luogo simbolo che sia punto di riferimento principale e permanente che caratterizza Livorno, sia in termini fisici che in termini culturali, come città porta a mare del turismo in Toscana.

Dopo anni che hanno visto lo spostamento del cantiere lato scalo Morosini e la sua trasformazione produttiva, la realizzazione di buona parte delle trasformazioni immobiliari residenziali e commerciali previste lato piazza Mazzini, il comparto Mediceo - Cantiere - Porta a mare si trova di fronte ad un ulteriore importante passo avanti, quello della realizzazione del **porto turistico**.

Dato atto di quanto dichiarato dal soggetto attuatore (Azimut-Benetti e Società D-Marin) di inserire il nuovo porto turistico del mediceo in un network internazionale di

alta gamma, sembra potersi profilare un conflitto funzionale tra questo e il traffico traghetti (condizionato da gigantismo navale); peraltro si deve registrare la carenza di servizi adeguati (ristorazione, tempo libero, foresterie, attrezzature commerciali, etc.), ma anche l'esistenza di strutture commerciali della Porta a mare evidentemente indirizzate ad altra tipologia di utenza.

A nostro parere, non è da escludere la necessità ed utilità di sottoporre a verifica quanto risulta ancora da realizzare del progetto, tanto più che per il tempo trascorso sembra sussistere anche una possibile incapacità ricettiva della città rispetto a quelle previsioni per le trasformazioni economiche e sociali, anche reddituali, avvenute nel frattempo in città.

Suscitano peraltro dubbi le previsioni relative alla realizzazione di un solo parcheggio per 200 posti auto a servizio del porto turistico, come l'incertezza circa il destino dei vasti spazi alle spalle del molo mediceo, e della banchina prospettante verso il grande bacino di carenaggio che sconta anch'esso un'incerta prospettiva di pieno riutilizzo.

Infine un'altra preoccupazione è data dalla previsione "senza tempo" di realizzazione del previsto **approdo turistico della Bellana**, un intervento fortemente voluto per dare respiro alla nautica "minore", che a Livorno ha radici profondamente popolari.

Complessivamente emerge quindi che per il tempo trascorso, per i connotati assunti dalle trasformazioni realizzate o in corso, sia necessario svolgere una verifica ed eventuale riconsiderazione delle previsioni urbanistiche ancora da attuare estendendo l'attenzione all'intorno del sistema porto turistico-porta a mare dato atto che un quartiere intimamente legato come Borgo Cappuccini non può essere abbandonato al progressivo svuotamento di attività, alla sostituzione sociale, fino a ridursi a vuoto simulacro del suo passato.