

Scheda Porto ed Infrastrutture

Pietro Marini, maggio 2024

Incipit

Per dare attuazione alle opportunità che potranno offrire le prospettive della Darsena Europa e della necessaria reindustrializzazione, la Città, con un deciso cambiamento di passo, dovrà superare i suoi principali limiti:

- l'arretrato infrastrutturale stradale e ferroviario, a tutti noto,
- la sua storica "autoreferenzialità per traguardare ad una "visione" di Livorno nell'area vasta della Costa, parte essenziale e strutturale della Toscana ,

I nuovi Strumenti urbanistici

Lo strumento urbanistico adottato risulta principalmente rivolto all'interno della città ed al miglioramento delle sue condizioni ambientali, della vita e dei servizi, quindi un ruolo positivo, ma privo di proposte e di scelte tendenti a superare le difficoltà con le quali oggi Livorno si pone nel contesto regionale e nel contesto della stessa Costa Toscana

A fronte di queste necessità si ritiene che la Variante al P.S. non si ponga, in modo sostanziale, l'obiettivo di come la città dovrà evolvere radicalmente a fronte del "divenire" della nuovo porto con la sua potenzialità logistica, con i suoi traffici, con i benefici indotti della sua vicinanza con l'interporto e con l'aeroporto.

L'auspicio di una Livorno città euro mediterranea, evocato fino dall'avvio del nuovo strumento urbanistico, è certo condivisibile e non potrà essere una "aspirazione autarchica", ma dovrà essere costruita e conquistata in una dimensione territoriale assai vasta attraverso precise strategie :

- delineando il ruolo di Livorno nella costa Toscana come polo principale della piattaforma logistica costiera : porto-interporto-aeroporto;
- delineando il ruolo di Livorno, polo marittimo dello storico asse del Valdarno, rispetto alla Toscana centrale;
- definendo le funzioni di Livorno e della piattaforma logistica costiera rispetto ai grandi corridoi infrastrutturali

Prospettiva Darsena Europa

L'avvio della realizzazione delle opere a mare della Darsena Europa introduce un elemento di accelerazione per ulteriori trasformazioni: l'evoluzione tecnologica, la velocità richiesta per le movimentazioni, il gigantismo navale che 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 acquee che non sono più funzionali.

Per la realizzazione delle opere a terra alla Darsena Europa (banchine, piazzali e loro attrezzature tecnologiche per previsti ulteriori 450 milioni) sarà necessario il coinvolgimento di capitali privati. Per questo occorrono iniziative capaci di stimolare l'intervento di investitori privati, di adeguata capacità finanziaria, per conseguire la piena operatività della nuova Darsena.

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.

Oggi si ha notizia della realizzazione del **porto turistico** che potrà completare il riassetto del comparto mediceo - cantiere - porta a mare, ma l'altro progetto strategico per l'equilibrato sviluppo "a mare" della città è la **stazione marittima**, vittima di una lunga storia iniziata a fine del secolo scorso e tuttora irrisolta.

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

Le Infrastrutture Stradali

La Variante Aurelia di Livorno. Con il documento Livorno 2019, l'Associazione rilevava che, nel tratto Stagno-via di Levante, la Variante non rispetta la vigente normativa per le strade della sua categoria avendo corsie di larghezza inferiore alla norma, mancanza delle corsie di sosta, e corsie di accelerazione e di decelerazione fuori norma. Con ciò la strada costituisce fattore di rischio per la circolazione. Ma non risulta che da parte della Regione sia in atto un'adeguata pressione nei confronti dell'Anas e del Ministero delle Infrastrutture tendente alla messa a norma della strada.

Il Lotto Zero. Solo con il Next Generation Livorno del gennaio 2021 quest'opera è stata riproposta dal Comune nella soluzione dello originario progetto definitivo per 490,3 milioni di Euro ma ancora senza esito alcuno.

Per la variante Aurelia e per il Lotto Zero, si richiede alla nuova Amministrazione comunale di presentare documentate richieste alla Regione perché, negli ultimi mesi dell'anno, la Regione concorderà con Anas il programma gli interventi del 2025.

Per il Lotto Zero si richiede inoltre di procedere alla suddivisione del progetto in due lotti funzionali facilitandone così la realizzazione almeno del 1° lotto.

La viabilità interna alla città. Per quanto riguarda le principali direttrici della mobilità Nord/Sud, a fronte delle opportune previsioni di riduzione della velocità sul Viale a Mare, finora non sono state prese in esame le conseguenze che potranno derivarne ai due itinerari interni.

Per la Variante Aurelia solo la rivendicata messa a norma consentirà di assorbire l'incremento di traffico con adeguato livello di servizio.

Per la vecchia Aurelia sarà necessario precedere alla sincronizzazione semaforica di più tratte (onda verde)

Oltre al principale itinerario trasversale di Levante-Accademia sarà da prevedere e realizzare un nuovo analogo collegamento trasversale diretto da localizzare a sud di Ardenza.

Si richiede pertanto alla nuova Amm.ne di mettere nel programma di legislatura un progetto di fattibilità articolato in lotti funzionali da realizzare nel quinquennio.

La zona di via Enriques ed ex TRW, con i suoi oltre 70 ettari, rimane comunque la zona più vasta destinata alla invocata re-industrializzazione. Per questa, non è previsto il necessario raccordo in prosecuzione della via Enriques con scavalco ferroviario fino allo svincolo della Firenze-Porto con la via Salvatore Orlando. Questo è necessario per garantire a questa vasta area un'adeguata accessibilità.

Le Infrastrutture Ferroviarie

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** perché ad oggi risulta la seguente situazione: sono stati affidati i lavori per la costruzione dello scavalco ed è in corso la progettazione del raccordo tra l'Interporto e la linea Collesalveti-Pisa con prelungamento esterno al nodo di Pisa per l'instradamento diretto verso Firenze. L'opera era stata finanziata con 300 milioni poi revocati (o sospesi).

Per ora non viene affrontata la tematica dell'**alta velocità/alta capacità ferroviaria anche sulla linea tirrenica**. Questo è argomento, che travalica nettamente la dimensione comunale, e deve essere valutato 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 tirrenica, potrebbe in prospettiva realizzare un nuovo collegamento diretto ad Alta velocità/Alta capacità Milano-Roma: *una linea dei porti del Tirreno* (La Spezia, M. di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia) con diretto istradamento verso Nord.

Fino 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 di Livorno con la sua provincia. Ma porrebbe anche l'enorme problema del ruolo della stazione centrale di Livorno oppure di una sua alternativa.