

UNA CITTÀ FRA IMPORTANTI TRASFORMAZIONI E MOLTE INCERTEZZE

# Grandi opere A LIVORNO

FABRIZIO BONOMO

La città che ospita uno dei porti con maggiori possibilità di crescita del Mediterraneo vive oggi una stagione complessa, dove a fronte di un'espansione urbana senza precedenti si registra la crisi irreversibile del modello economico che l'ha sostenuta fino al decennio scorso e faticano a concretizzarsi le infrastrutture (strade, ferrovie, rigassificatore) e i diversi progetti di rilancio, sia quelli che la vorrebbero trasformata in un polo turistico e del lusso, per la nautica e l'industria automobilistica, sia quelli del porto, perchè solo in questi giorni viene approvato il nuovo Piano regolatore, che sostituisce quello del 1953 e permette di avviare, dopo anni di discussioni, la sua grande espansione a mare, con l'ambizioso progetto della Darsena Europa, dal costo stimato di circa 500 milioni di euro, che prevede 2 milioni di metri quadrati di piazzali, 3 chilometri di banchine e fondali da 18 metri grazie ai quali intercettare i traffici delle grandi portacontainer transoceaniche



Livorno, una media città di quasi 170 mila abitanti che ospita uno dei più importanti porti italiani, ha oggi in corso o previste opere infrastrutturali per almeno 3,6 miliardi di euro, circa 7 mila miliardi di lire, anche se oltre la metà sono solo sulla carta e dovrebbero restare tali ancora per molti anni, specie quelle legate alle infrastrutture per i trasporti (strade, ferrovie, logistica, porto), mentre sono in pieno sviluppo quelle edilizie, valutabili in almeno 865 milioni di euro d'investimenti, legate sia all'espansione della città che al recupero di parti importanti della parte storica, dal porto antico alle periferie novecentesche a nord.

Di fatto la situazione del capoluogo toscano è contraddittoria, perchè a fronte di un'espansione urbana senza precedenti si registra la crisi irreversibile del modello economico che l'ha sostenuta fino al decennio scorso, mentre i progetti di rilancio faticano a prendere corpo.

Fatica (ma come molte altre città), lo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie, a partire dal completamento della variante alla Statale Aurelia, a sud della città, un'opera da oltre 400 milioni di euro, da tutti ritenuta essenziale per liberare la costa meridionale dal traffico pesante, ma che entra ed esce dai programmi senza mai arrivare a conclusione.

Fatica lo sviluppo di visione complessiva della mobilità, ma anzi si subisce più che affrontare il traffico privato di auto e moto – lo stesso Sindaco, Alessandro Cosimi afferma la scarsa validità dei Piani della mobilità – mostrando una mancanza di alternative modali concrete e un sistema di trasporto pubblico che non riesce ad attrarre passeggeri.

Fatica il concretizzarsi del progetto ambizioso della trasformazione di Livorno da centro operaio e industriale in un polo del turismo e del lusso, con la città che santifica le feste rimanendo chiusa davanti alle centinaia di turisti sbarcati dalle navi da crociera (oltretutto in continuo aumento) mentre un'auspicata riconversione industriale verso la produzione di grandi yacht e delle auto di alta gamma si muove lentamente e con molti intoppi.

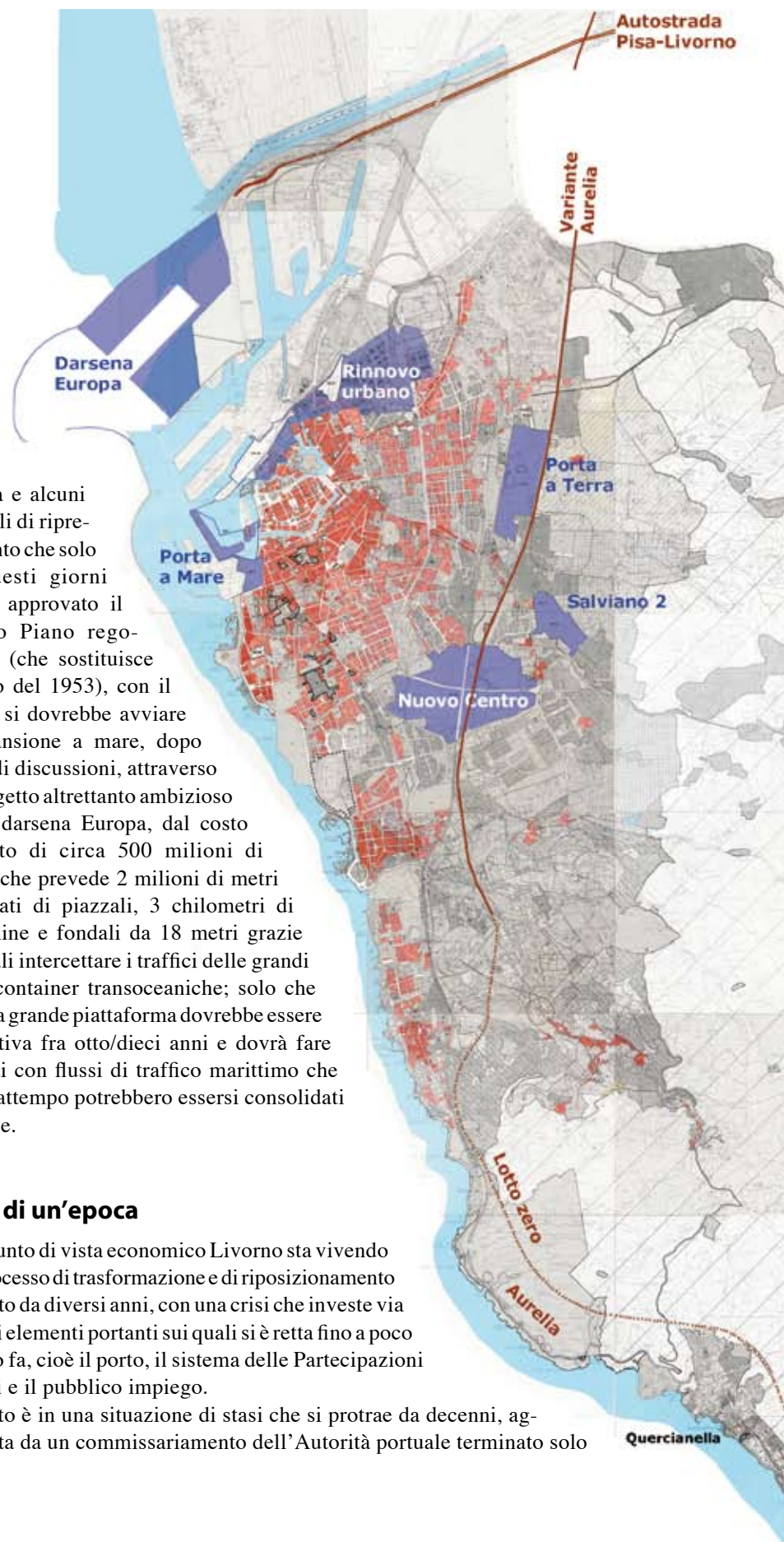
Fatica il porto, nonostante le molte poten-

zialità e alcuni segnali di ripresa, tanto che solo in questi giorni viene approvato il nuovo Piano regolatore (che sostituisce quello del 1953), con il quale si dovrebbe avviare l'espansione a mare, dopo anni di discussioni, attraverso il progetto altrettanto ambizioso della darsena Europa, dal costo stimato di circa 500 milioni di euro, che prevede 2 milioni di metri quadrati di piazzali, 3 chilometri di banchine e fondali da 18 metri grazie ai quali intercettare i traffici delle grandi portacontainer transoceaniche; solo che questa grande piattaforma dovrebbe essere operativa fra otto/dieci anni e dovrà fare i conti con flussi di traffico marittimo che nel frattempo potrebbero essersi consolidati altrove.

## Fine di un'epoca

Dal punto di vista economico Livorno sta vivendo un processo di trasformazione e di riposizionamento iniziato da diversi anni, con una crisi che investe via via gli elementi portanti sui quali si è retta fino a poco tempo fa, cioè il porto, il sistema delle Partecipazioni statali e il pubblico impiego.

Il porto è in una situazione di stasi che si protrae da decenni, aggravata da un commissariamento dell'Autorità portuale terminato solo



Intervista a

**Alessandro Cosimi**, Sindaco di Livorno**Come considera la situazione attuale delle infrastrutture e dello sviluppo urbano di Livorno?**

Da un punto di vista trasportistico Livorno soffre per la mancata realizzazione del Corridoio plurimodale tirrenico, perchè da una parte blocca lo sviluppo dei traffici da e verso sud, tanto che oggi quelli diretti al porto sono praticamente inesistenti (solo il 5 per cento del totale), e dall'altra impone un forte limite allo sviluppo del turismo, perchè dovendo canalizzare il traffico pesante sulla vecchia Statale Aurelia, specie il tratto immortalato dal film "Il Sorpasso" con Vittorio Gassman, si ha un impatto notevole sui quartieri a sud.

Da tempo invece si vorrebbe trasformarla in una strada-parco a servizio di un'area dedicata al turismo di qualità: nel tempo si sono susseguite scelte urbanistiche che hanno difeso quella parte di costa e oggi si potrebbe capitalizzare questo patrimonio senza inurbanarla nè riempirla di cemento, ma sfruttandola come collegamento importante verso la strada dei vini.

Nella parte verso nord l'assetto è migliore e le infrastrutture sono sufficienti, sia perchè la variante all'Aurelia e dei suoi raccordi è completata, sia per la possibilità di utilizzare l'autostrada Pisa-Livorno come asse di penetrazione al porto, che nell'insieme permettono la separazione fra traffico pesante e industriale da quello cittadino.

Il problema vero è il trasporto privato della città, che ha abitudini di penetrazioni ovunque e si sta cercando di tamponare con la creazione di Zone a traffico limitato (Ztl), ma non è cosa semplice.

La parte più difficile da organizzare in questo momento, come in tutte le città della dimensione di Livorno, con quasi 170 mila abitanti, è il legame tra il trasporto pubblico e i cittadini: questa è una città con 250 giorni di bel tempo l'anno, o quanto meno di non pioggia, che favorisce l'uso esteso dei mezzi a due ruote, che è molto alto e crea problemi di traffico.

Un'inversione di tendenza è stata ottenuta non tanto con Piani di mobilità ma con la realizzazione di infrastrutture di parcheggio, alcune a servizio del centro, altre con funzione d'interscambio, così da frammentare il flusso del traffico privato e privilegiare il trasporto pubblico.

**Quali sono i rapporti con il porto?**

Sono ottimi, tenendo conto che l'Autorità portuale esce oggi da un lungo periodo di commissariamento; con la nuova direzione si sta lavorando bene, si è arrivati a un punto in cui la revisione degli strumenti urbanistici viene fatta insieme, a partire dal nuovo Piano regolatore portuale, determinante per lo sviluppo del porto oltre che per dare un nuovo assetto infrastrutturale all'intorno, per separare i flussi e consentire alla città di essere meno aggredita dal traffico pesante.

Oggi il porto commerciale si è sviluppato più a nord, si è allontanato dal nucleo storico del Seicento, ma oggettivamente la commistione è ancora molto importante.

Quindi, la prima questione è come restituire al traffico privato e al trasporto pubblico locale uno spazio e una dimensione tutta propria, al di fuori di quella portuale.

Va detto che la collaborazione tra Autorità portuale, il Comune, la Regione e la Provincia in questo senso è piena e questo fa ben sperare per il futuro.

Il dato essenziale però non è tanto l'infrastrutturazione viaria ma la relazione con le ferrovie: si sta studiando una nuova modalità di penetrazione nel porto e parallelamente il superamento di vecchi impianti, come la stazione di Marittima e la stazione San Marco, che nell'insieme dovrebbe restituire spazi importanti alla città e permettere un'ulteriore separazione dei flussi di traffico.

Stiamo discutendo con le Ferrovie dello Stato, perchè il livello degli investimenti è in funzione del raggiungimento degli obiettivi di questi Piani, e sono certamente questioni che non possono essere risolte dalle casse di un Comune.

Speranze? Livorno ha un'enorme forza contrattuale perchè è forse l'unico porto nel centro Italia che ha davvero una capacità di intercettare flussi di trasporto internazionali, soprattutto quelli rivolti verso il Brennero, e le Ferrovie dello Stato potrebbero essere interessate a compiere passi di innovazione in quest'area, tanto più progettano di diventare attori diretti nella logistica, non solo vettore quindi, ma anche terminalista.

**Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo della città?**

Il futuro della città va in tre grandi direttrici.

La prima è quella della realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo a mare del porto, con il progetto della darsena Europa, un terminal dedicato principalmente ai contenitori che porti la profondità a 16/18 metri e permetta l'attracco delle grandi navi portacontainer transoceaniche.

La seconda, per la città, è quella della difesa del manifatturiero, cercando innanzitutto di sviluppare servizi e un tasso di maggiore valore aggiunto del prodotto, perchè Livorno ha grandi insediamenti industriali, ad esempio nella componentistica, che si rischia di non poter difendere se non avviene un passaggio dall'elettromeccanica all'elettronica; poi favorendo l'insediamento di nuovi players che siano portatori di qualità e valore aggiunto, come la Azimut-Benetti, leader mondiale nella produzione di grandi yacht, che sta permettendo la profonda trasformazione delle aree portuali dei cantieri Orlando e del porto Mediceo; oppure l'insediamento di altri players nel settore dell'automotive, che ci consenta di guardare all'innovazione.

La terza grande occasione, se si riuscisse a sbloccare il Lotto zero dell'Aurelia, è lo sviluppo del turismo, anche alla luce del progetto, già definito, di un grande porto turistico, con il rimessaggio più importante del Mediterraneo per yacht e megayacht, grazie appunto ad Azimut-Benetti, che può diventare il punto d'ingresso della Toscana e il collegamento turistico per tutto quello che è a sud di Livorno.

**Da grande città operaia a capitale del lusso?**

Senza moralismi, se esiste la possibilità di dare lavoro stabile e di qualità a dei lavoratori che non devono più scendere nei doppioponti delle navi e rischiare la vita, anche una capitale del lusso va bene, specie se riassume la stasi attuale e porta con se tecnologia, qualità, lavoro sicuro e duraturo.

Non ha senso redistribuire la miseria.

Comunque è certo, Livorno è in una fase di transizione profonda, con uno scontro molto duro fra chi pensa che la cultura della nostra tradizione debba fermarsi al passato e non costruire niente di diverso, e chi ritiene che l'unica via per impedire il declino sia un percorso di contaminazione, un dinamismo della società diverso, che produca ricchezza, cosa che del resto ha sempre caratterizzato questa città. Livorno è tollerante e democratica non perchè è diversa dalle altre, ma perchè nel Cinquecento il Granduca di Toscana decise che chi vi veniva poteva lavorare e guadagnare, con un approccio innovativo sul profitto, sul principio che sviluppo, democrazia, ricchezza e tolleranza sono direttamente proporzionali.



#### La città sembra puntare a un'espansione edilizia.

Si tratta di due fasi diverse. Dal 1999 a oggi si tratta della realizzazione di obiettivi indicati dal Prg, cioè un allargamento della città e la chiusura di una serie di vuoti.

Oggi, il Piano strutturale e il Regolamento urbanistico, in fase di definizione, sono centrati sulla non espansione e sul recupero.

Le due cose non sono contraddittorie: in quella fase si è puntato sul recupero

di una città che avesse periferie di qualità, contratti di quartiere e quant'altro, oggi si tratta di evitare il depauperamento del centro.

Questi due equilibri sono sempre molto delicati, soprattutto laddove esiste un'economia fortemente basata sulle aziende e gli Enti pubblici; noi dobbiamo essere in grado di suscitare e non di deprimere, quindi puntiamo alla fine dell'espansione dal punto di vista abitativo.

#### Come è stato risolto l'aspetto economico delle opere?

Le iniziative sono sostenute con il coinvolgimento di nuovi players e il mantenimento di alcuni vecchi.

Di fatto puntiamo a una innovazione del Dna del capitale di rischio, cosa che del resto è quello che ha fatto la fortuna di Livorno, quando arrivarono i commercianti da tutto il mondo, di tutte le religioni e di tutte le razze, e cominciarono a costruire la manifattura e il commercio.

#### Come viene affrontato il nodo del consenso?

Le contraddizioni avvengono nelle grandi trasformazioni e nel riuso, il porto turistico al posto di una fabbrica, la perseveranza di una tradizione in senso stretto, ma anche simbolico incarnata dai vecchi

## Principali infrastrutture in corso o previste a Livorno

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
<b>Strade</b>				
<b>Totale</b>		<b>466,50</b>		
Salt	462,00	[01] <b>Lotto zero variante sud Statale 1 Aurelia</b>		
Comune di Livorno	1,50	[02] <b>Viabilità zona nord e collegamenti con la Statale 1</b>		
Comune di Livorno	3,00	[02] <b>Viabilità area portuale</b>		
<b>Ferrovie</b>				
<b>Totale</b>		<b>337,00</b>		
Rfi	182,00	[03] <b>Potenziamento del nodo di Livorno</b>	2007	2012
Rfi	15,00	[04] <b>Infrastrutture ferroviarie interporto Guasticce</b>	2007	2009
Rfi, Regione	140,00	[05] <b>Rafforzamento connessioni Porto-Interporto</b>		
<b>Logistica</b>				
<b>Totale</b>		<b>466,00</b>		
Cipe	26,08	[07] <b>Urbanizzazione primaria interporto Guasticce</b>	2008	2010
	263,92	[08] <b>Sviluppo strutture interporto</b>	2008	
	176,00	[09] <b>Canale navigabile Porto-Interporto</b>	2008	2014
Fondi europei (Fesr)	8,10			
Stato	12,52			
<b>Totale investimenti minimi previsti</b>		<b>3.579,84</b>		

#### Fonte:

elaborazioni su dati di Comune di Livorno, Autorità portuale di Livorno, Provincia di Livorno, Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Cipe, Ferrovie dello Stato, Anas, operatori privati.

#### Note

- Importo indicato nel Libro Bianco Anas del 2005; l'intervento dovrebbe rientrare nella Convenzione con la Concessionaria Salt per la realizzazione del corridoio autostradale tirrenico.
- Opere inserite nel Programma triennale opere pubbliche 2008-2010 del Comune di Livorno e opere del precedente Piano triennale 2007-2009 per le quali è stato assunto un impegno finanziario.
- Gruppo di interventi che riguardano sia il nodo di Livorno che quello di Pisa, inseriti nella tabella A (Opere in corso), del Contratto di Programma Rfi 2007-2011.
- Intervento inserito nella tabella A (Opere in corso), del Contratto di Programma Rfi 2007-2011.
- Costo previsto da Rfi per il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra l'interporto di Guasticce, il porto di Livorno e la linee ferroviarie Tirrenica e Firenze-Pisa, oggi ancora in fase di studio.
- Ipotesi, rimasta per ora sulla carta, di recupero parziale della tranvia abbandonata e in parte smantellata negli anni Sessanta.
- Viabilità interna e delle opere di urbanizzazione primaria del comparto nord-ovest ed est; il progetto definitivo è stato approvato dal Cipe nell'ottobre 2007, con i relativi stanziamenti.
- Differenza rispetto al costo complessivo del progetto di sviluppo, stimato in circa 290 milioni di euro, che comprende gli interventi di urbanizzazione primaria già finanziati (vedi nota 07).
- Intervento che si basa sull'adeguamento dell'attuale canale scolmatore dell'Arno; il costo è quello indicato dalla Provincia di Livorno per il primo stralcio dei lavori.
- Costo complessivo dell'intervento, che comprende l'acquisto, per 160 milioni di euro, di una nave gasiera ancorata al largo e riadattata in un impianto per la trasformazione del gas trasportato dalle navi e la successiva immissione in una condotta sottomarina.
- Progetti finanziati con le risorse della legge Obiettivo (legge 166/2002 e DM 3538/3539 del 2004, legge 413 Quater), finanziamento diretto 100% (fonte: Autorità portuale di Livorno, Piano operativo triennale 2007-2009).

cantieri Orlando; la trasformazione a cantiere di megayacht è l'accettazione del fatto che esiste una disparità di tipo economico, e che si producono beni di lusso.

Queste operazioni si fanno solo con il consenso, anche se qualche volta è necessario rendersi conto che le generazioni passano e le città restano, per cui serve anche il gesto di coraggio, che forse non fa aumentare il consenso, ma dopo dieci anni qualcuno darà ragione a chi ha fatto determinate scelte.

Spesso le infrastrutture sono bloccate per problemi di consenso; a Livorno, per la scelta della Porta a Mare, con il porto turistico e la trasformazione del cantiere Orlando, ha adottato una posizione di fermezza, sapendo che era impossibile fare un'alleanza con le posizioni più estreme; però il porto turistico nasce dall'intuizione dei lavoratori del cantiere, che l'Amministrazione comunale ha fatto propria nei suoi strumenti urbanistici; del resto le alternative non erano molte, perché il punto di partenza era la crisi della cantieristica mercantile, dalla quale bisognava uscire, evitando che la questione si trascinasse in tribunale e in diatribe fra giudici e avvocati.

Un altro caso, seppure diverso, è quello del rigassificatore previsto a Livorno: non è una questione livornese ma toscana e nazionale, perché il problema congiunturale dell'energia richiede di fare in fretta, e il rigassificatore serve ad abbassare il costo unitario dell'energia; d'altra

parte, essendo a 12 miglia dal porto, è ininfluente rispetto a qualsiasi idea che abbiamo per il porto e per la città; c'è una forte opposizione, ma si basa su concetti come la possibile deflagrazione di una nave gasiera, senza considerare che il porto di Livorno ospita chimichiere e gasiere da sempre e dal dopoguerra tratta una notevole quantità di merci pericolose, e tutto viene governato, non abbandonato a se stesso.

#### Quali sono i problemi ancora aperti?

La capacità di comprendere che abbiamo bisogno di una fase come quella in cui finisce una vocazione e non ci dovrebbe essere la voglia di guardare indietro, ma guardare con scienza e coscienza all'apertura di nuove vocazioni.

La fase di transizione non può essere infinita.

Per il futuro? Se le scelte del sistema Paese saranno tali per cui procedure e mezzi si potranno aggiungere al sistema privato, questa città ha oggettivamente un futuro positivo. Si pensi al 2010, all'area di libero scambio, all'incentivazione dei porti ecc.

Se però il sistema Paese in generale non andrà in questa direzione, dal punto di vista localistico Livorno difficilmente avrà la forza di risolvere tutti questi problemi; si può impedire il declino, ma non essere attori totali dello sviluppo.

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
<b>Sviluppo urbano</b>				
	<b>Totale 865,63</b>			
Privati	<b>385,00</b> [19]	<b>Area Nuovo Centro</b> Opere di urbanizzazione ed espropri Nuovo deposito Atl	2008	2012
	50,15			
	10,00			
Privati	<b>200,00</b> [20]	<b>Area Porta a Mare</b> Opere di urbanizzazione	2008	2014
	50,00			
Privati	<b>105,00</b> [21]	<b>Nuovo quartiere Salviano 2</b>	2005	2008
Stato, Enti locali, UE	<b>117,63</b> [22]	<b>Programmi di recupero urbano</b> Programma Integrato di Intervento Quartiere Shangay Programma Integrato di Intervento ex caserma Lamarmora Programma Urban-Italia Contratto di Quartiere I Corea Contratto di Quartiere II Corea-Shangay Programma di Riqualificazione Urbana Mura Lorenesi Programma di Riqualificazione Urbana Luogo Pio Contratto di Quartiere II completamento - European 8 Programma innovativo in ambito urbano Porti&Stazioni	2000	2010
	10,25			
	4,45			
	16,07			
	21,52			
	34,88			
	1,76			
	6,62			
	18,55			
	3,53			
Privati, Sviluppo Italia	<b>58,00</b> [23]	<b>Rilancio industria ex Fiat Delphi</b>	2008	2010
<b>Energia</b>				
	<b>Totale 650,00</b>			
Olt Offshore Lng Toscana	<b>650,00</b> [10]	<b>Rigassificatore</b>	2008	2011

12. Progetti da realizzare con finanziamenti già acquisiti da fondi Ministeriali, ma con lavori da consegnare a causa delle problematiche emerse a seguito dell'inserimento dell'area portuale ed industriale di Livorno tra i Siti di Interesse Nazionale (fonte: Autorità portuale di Livorno, Piano operativo triennale 2007-2009).

13. Progetti finanziati dal decreto ministeriale del 25 febbraio 2004 sulla Security nei porti (già incassati).

14. Elenco opere inserite nel programma triennale delle opere pubbliche 2007/2009 non finanziate (fonte: Autorità portuale di Livorno, Piano operativo triennale 2007-2009).

15. Opere da inserire nel prossimo programma triennale delle opere pubbliche 2008/2010, in accordo alle previsioni del Piano operativo 2007/2009 (fonte: Autorità portuale di Livorno, Piano operativo triennale 2007-2009).

16. Altre opere non finanziate (fonte: Autorità portuale di Livorno, Piano operativo triennale 2007-2009).

17. Costo complessivo indicato dall'Autorità portuale di Livorno, nel Piano operativo triennale 2007-2009, per la realizzazione di un nuovo porto contenitori, con 3 chilometri di banchine, fondali di 18 metri e 2 milioni di metri quadri di piazzali.

18. Investimento previsto nel piano dell'azienda per il progetto della Darsena Europa, che quindi intende partecipare alla fase della raccolta delle manifestazioni di interesse che sarà indetta dall'Autorità portuale, eventualmente in associazione con altri colossi del settore, come Msc.

19. Stima minima dell'investimento per la costruzione di circa 192 mila metri quadrati di SIp a destinazione residenziale, commerciale e terziario, nel quadro di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica che interessa un'area totale di 863 mila metri quadrati, di cui circa 100 mila a verde.

20. Stima minima dell'investimento per la costruzione di circa 70 mila metri quadrati di SIp a destinazione residenziale, alberghiero, commerciale e terziario, oltre a un porto turistico, nel quadro di un Progetto di trasformazione urbana che interessa un'area totale di 84 mila metri quadrati nel porto vecchio di Livorno.

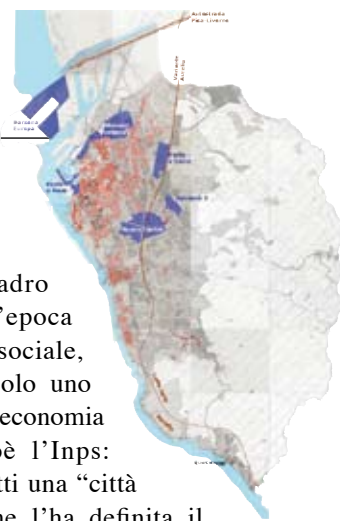


Foto zenitale dell'area dei cantieri Orlando.

lo scorso anno, con un sostanziale blocco dei progetti di adeguamento e sviluppo dai quali si sta uscendo solo ora ma, appunto, con diversi anni di ritardo; oltretutto – si segnala – Livorno sconta il fatto di non essere il porto di una città capoluogo, come invece accade per molti altri casi in Italia, e al tempo stesso di non essere riconosciuto chiaramente come il porto della Toscana, di Firenze, che è lontana e non sembra interessata più di tanto alla sua attività, come avviene invece per Civitavecchia, che non

a caso si chiama Porto di Roma. Negli anni Ottanta va in crisi anche il sistema delle Partecipazioni statali, con lo smantellamento dell'industria a partecipazione pubblica. Nella sua drammaticità, anche simbolica, si segnala il drastico ridimensionamento del settore della cantieristica, in particolare del cantiere Orlando, quello che nella metà dell'Ottocento ha cambiato il volto alla città, trasformandola rapidamente in un importante centro operaio e industriale, producendo grandi navi mercantili e militari.

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
<b>Porto</b>	<b>Totale 794,71</b>			
		<b>Autostrade del mare</b>		
Legge Obiettivo	<b>5,40</b> [11]	Darsena 1 - Costruzione denti di attracco navi Ro-Ro	2007	2009
	<b>2,00</b> [14]	Darsena 1 - Messa in sicurezza e consolidamento		
	<b>0,80</b> [15]	Stazione Marittima - nuova viabilità Varco Galvani e parcheggio		
	<b>1,00</b> [15]	Nuovo varco Bengasi		
	<b>2,50</b> [15]	Darsena Toscana - Briccole in radice sponda ovest		
		<b>Porto forestali e cellulosa</b>		
Finanziaria 2007	<b>8,50</b> [14]	Darsena Calafati - Risanamento e ripristino difese di sponda (lotti 1 e 2)		
Privati	<b>5,00</b> [15]	Magazzino forestali zona MK		
	<b>1,50</b> [15]	Molo Italia - Realizzazione raccordo ferroviario		
	<b>1,94</b> [16]	Molo Italia - Dragaggi sponda sud (120.000 mc)		
	<b>11,00</b> [16]	Molo Italia - Dragaggi sponda nord (680.000 mc)		
		<b>Porto Multipurpose</b>		
Legge Obiettivo	<b>7,56</b> [11]	Acquisto area CPL (area SEAL)		
Legge Obiettivo	<b>14,37</b> [11]	Completamento acquisto area RFI		
	<b>8,30</b> [12]	Darsena Toscana - IV Sponda Est		
Ministero delle Infrastrutture	8,22	<b>1,00</b> [15]	Darsena Toscana - Nuovo varco sponda Est	
		<b>Porto contenitori</b>		
Contship Italia	200,00	<b>500,00</b> [17]	Piattaforma Europa e opere foranee a mare	2009
Legge Obiettivo		[18]		2018
		<b>7,70</b> [11]	Riprofilamento della banchina del Canale di accesso nella zona Torre del Marzocco con sistemazione piazzali	
Legge Obiettivo		<b>0,50</b> [11]	Escavo Darsena Pisa, Canale di accesso e imboccatura sud	
Legge Obiettivo		<b>1,45</b> [11]	Ricostruzione della banchina di ponente del Canale Industriale	
		<b>10,00</b> [14]	Raddoppio attuale vasca di contenimento fanghi di escavo	
		<b>0,44</b> [14]	Nuovo fabbricato bar-ristoro-servizi Darsena Toscana	
Eni		<b>9,01</b>	Spostamento oleodotti per attraversamento in subalveo del Canale di accesso	
		<b>Delocalizzazione scarico Gpl e petrolchimici</b>		
		<b>4,42</b> [12]	Riprofilamento Accosto 12	
Regione Toscana	1,03			
Ministero Infrastrutture	3,36			
Regione e Ministero delle Infrastrutture		<b>4,20</b> [12]	Cunicolo	
Ministero Infrastrutture		<b>0,42</b> [12]	Attraversamento Canale dei Navicelli	
		<b>Polo agroalimentare</b>		
Privati		<b>10,00</b> [15]	Magazzino refer agro	
		<b>Porto passeggeri</b>		
		<b>2,00</b> [14]	Nuovo ponte mobile Capitaneria e ripristino acquaticità della Fortezza Vecchia	



Già nel secondo dopoguerra il cantiere perde commesse e importanza: nel 1960 doveva essere cancellato, poi, con un accordo di rilancio, nascono tre fabbriche e il cantiere passa da 3 mila addetti a 600, fino al 1994, quando la Fincantieri ne annuncia la vendita, ma nessuno si fa avanti; l'acquistano i lavoratori, organizzati in cinque cooperative riunite in un consorzio, fino al 2001/2002, quando, per mancanza di commesse, di fatto si chiude una fase storica, quella della grande cantieristica; il cantiere passa a un gruppo privato che produce yacht di

lusso, la Azimut-Benetti, viene ulteriormente ridimensionato e parte dell'area è destinata a residenze, negozi e botteghe artigianali.

Oggi, con la chiusura della maggior parte dei grandi impianti (a eccezione di quello petrolchimico), l'attività industriale è caratterizzata soprattutto dalle piccole e medie imprese.

Parallelamente, come segnala il Censis nel 2003, avviene anche il riassetto di molti uffici pubblici, con una netta diminuzione degli occupati, intaccando equilibri che per lungo tempo avevano sostenuto l'eco-

nomia locale.

In questo quadro di fine di un'epoca economica e sociale, rimane forte solo uno dei pilastri dell'economia livornese, cioè l'Inps: Livorno è infatti una "città assistita", come l'ha definita il Sindaco, Alessandro Cosimi, alla conferenza stampa di fine anno 2007, tanto da essere ai primissimi posti in Italia per importo di pensioni liquidate.

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
<b>Porto</b>	<b>Totale 794,71</b>			
	<b>2,00</b>	[14] Recupero vecchi uffici dogana e magazzino adiacente al fine di delocalizzare attività commerciali		
	<b>10,00</b>	[14] Nuovo centro direzionale per la Pubblica Amministrazione		
	<b>5,10</b>	[14] Recupero/risanamento zona storica del porto (compreso il magazzino Fremura e la Dogana d'acqua)		
	<b>10,00</b>	[14] Eliminazione ponte "Salvatore Orlando" e delocalizzazione magazzini generali		
	<b>1,00</b>	[15] Nuovo varco passeggeri		
	<b>1,50</b>	[15] Riprofilamento Calata Orlando		
		<b>Porto turistico</b>		
Legge Obiettivo	<b>6,12</b>	[11] Consolidamento e riprofilamento banchine portuali (area Mediceo e Darsena nuova)		
Legge Obiettivo	<b>4,20</b>	[11] Prolungamento Molo Elba		
Legge Obiettivo	<b>4,56</b>	[11] Nuova banchina sporgente lato sud Molo Mediceo		
Legge Obiettivo	<b>2,08</b>	[11] Nuova palazzina uffici e servizi		
Legge Obiettivo	<b>5,00</b>	[11] Canale navigabile tra la Darsena Nuova e la Bellana		
	<b>0,20</b>	[14] Manutenzione e recupero del Forte della Bocca/Porto Mediceo		
		<b>Porto della cantieristica</b>		
Legge Obiettivo	<b>17,76</b>	[11] Riqualificazione tecnico-funzionale e fornitura sistema di alaggio e varo della Darsena Morosini		
Legge Obiettivo	<b>5,40</b>	[11] Manutenzione straordinaria Bacino grande / vie di corsa di scorrimento gru 7 rampa di accesso Bacino Galleggiante		
Legge Obiettivo	<b>1,92</b>	[11] Sistema di alaggio e varo travellift 250 tonn.		
Legge Obiettivo	<b>1,75</b>	[11] Costruzione taccate per nuovo bacino Galleggiante		
		<b>Manutenzione</b>		
	<b>13,00</b>	[14] Consolidamento e manutenzione straordinaria banchine portuali		
	<b>8,00</b>	[14] Escavo fondali		
Legge 413 quater	4,95			
Altri fondi da reperire	3,05			
	<b>5,00</b>	[14] Rifacimento difese di sponda Canale Industriale sponda ovest		
	<b>30,00</b>	[14] Bonifiche di varie aree portuali		
	<b>4,50</b>	[14] Messa in sicurezza e consolidamento della banchina interna della diga curvilinea		
	<b>3,60</b>	[14] Manutenzione straordinaria dei "fossi demaniali cittadini" I lotto		
	<b>5,10</b>	[14] Manutenzione straordinaria dei "fossi demaniali cittadini" II lotto		
	<b>12,00</b>	[14] Completamento manutenzione e consolidamento banchina Calata del Magnale		
	<b>2,50</b>	[15] Consolidamento Vasca di Colmata		
		<b>Varie</b>		
Legge Obiettivo	<b>2,40</b>	[11] Adeguamento e razionalizzazione infrastrutture ferroviarie e portuali		
Ministero Infrastrutture	<b>9,00</b>	[13] Progetti legati alla Security nei porti		
<b>Totale investimenti minimi previsti</b>	<b>3.579,84</b>			

## Polo del turismo e del lusso

Il turismo, la cantieristica di lusso, la produzione di auto di alta gamma, la logistica avanzata e il suo collegamento con il porto: questi sembrano essere i settori emergenti su cui potrebbe ridisegnarsi il futuro economico della città e tradursi in interventi significativi sul territorio.

Il turismo cresce costantemente, sia per la parte legata al sistema balneare, anche se verso sud soffre per la presenza della Statale Aurelia lungo la costa, sia nel turismo da diporto, per il quale è in costruzione un nuovo porto turistico da 600 posti all'interno del porto antico (il Mediceo), sia infine nel settore delle crociere.

Quest'ultimo registra più di 700 mila persone in transito e oltre 500 navi l'anno che fanno scalo più o meno abitualmente

Il transatlantico Independence of the Seas



al porto, fra cui si segnala il transatlantico Queen Mary 2 e, dal 7 giugno, la Independence of the Seas, la nave da crociera più grande del mondo, varata a Southampton nell'aprile scorso, lunga 339 metri, larga 56 metri, con 160 mila tonnellate di stazza, 1.360 membri d'equipaggio e una capacità di 3.634 passeggeri: è la prima volta che un gigante simile opera nel Mediterraneo ed è significativo che durante la stagione estiva farà scalo regolare nei porti di Cagliari, Civitavecchia (quindi Roma) e appunto Livorno, che è di fatto lo scalo verso Firenze.

Per questo nel porto si prevede un ampliamento e potenziamento degli accosti, per essere in grado di ospitare navi da crociera di nuova generazione che richiedono an-

che bacini di evoluzione e fondali adeguati; il tutto però in una situazione che vede la città assente, almeno per ora, considerando che, secondo dati dell'Autorità portuale, il 60 per cento dei croceristi compie escursioni, ma praticamente tutte a Pisa e Firenze, mentre Livorno celebra i fine settimana chiudendo tutte le attività (cosa che i quotidiani locali sottolineano sempre di più).

## Cantieristica d'élite

Da grande città operaia a capitale del lusso? Se il lusso è tecnologia, qualità, lavoro sicuro e duraturo, ben venga – sostiene il Alessandro Cosimi – anche se per ora si è in una fase di transizione profonda, con uno scontro molto duro fra chi pensa di difendere la cultura e la tradizione della città rimanendo ancorati al passato e chi ritiene che l'unica via per impedire il declino è un percorso di contaminazione dentro un dinamismo della società diverso, che produca ricchezza, perchè del resto Livorno è nata su questo.

Una delle linee di sviluppo della città è la difesa del manifatturiero – continua Cosimi – puntando su produzioni che abbiano un tasso di maggiore valore aggiunto.

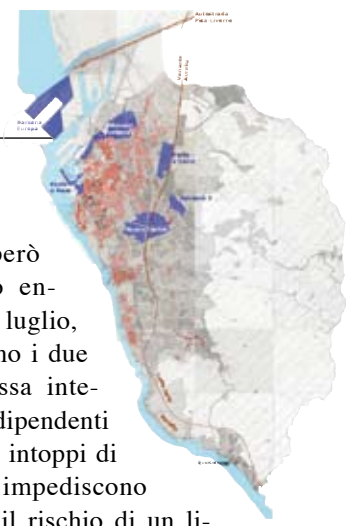


Questa trasformazione oggi è identificata in particolare nella società Azimut-Benetti, il primo gruppo privato al mondo fra i produttori di yacht, con un fatturato di oltre 800 milioni di euro e un portafoglio ordini superiore ai 1,5 miliardi di euro. Nel 2003-2004 la Azimut-Benetti rileva il cantiere Orlando e lo riconverte alla produzione di lussuosissimi e costosissimi mega yacht in acciaio da 40 a 70 metri; il primo varo risale al 2005, con il lo yacht Galaxy, lungo 56 metri.

Per il futuro l'azienda dichiara di volere espandere l'attività di refitting, cioè manutenzione, riparazione e ristrutturazione delle navi di lusso, facendo di Livorno il più importante centro del Mediterraneo per la costruzione e la manutenzione dei grandi yachts, sfruttando anche dotazioni preesistenti come una gru dal cavalletto più grande esistente in Italia, che può alzare imbarcazioni di 30 tonnellate,

un impianto di alaggio e varo per yacht, tre bacini.

Parallelamente, il gruppo ha avviato anche il progetto Porta a Mare, previsto dal Prg ma mai attuato, che prevede di urbanizzare una parte del cantiere, realizzando un importante polo di attrazione per la nautica da diporto, con il già citato porto turistico e attività artigianali ad esso colle-



Planivolumetrico del progetto Porta a Mare (in grigio i cantieri Azimut-Benetti).

gate, ma soprattutto alberghi, negozi e residenze ecc.: una grande operazione immobiliare che ha aperto i cantieri nel giugno scorso e prevede la costruzione di oltre 70 mila metri quadrati di SIp su un'area totale di 84 mila metri quadrati, per un investimento complessivo indicato in 200 milioni di euro.

Il futuro dirà se è la cantieristica di lusso l'asse portante di una nuova fase economica della città, o se si tratta solo di una ben riuscita operazione immobiliare e di recupero urbano, tanto più che la parte industriale dell'intervento, il cantiere, già oggi vede ridimensionati i suoi spazi, mentre cresce il valore immobiliare delle sue aree, così come di quelle cedute per il progetto Porta a Mare (le abitazioni in costruzione sono vendute a somme molto elevate, fino a 6 mila euro al metro quadro).

## Produzione di auto d'alta gamma

Strettamente industriale è invece l'operazione di salvataggio di un'altra fabbrica in crisi, la Delphi, un'azienda con 400 dipendenti dove si produceva componentistica per il settore dell'auto, ex proprietà di una multinazionale Usa e prima ancora ex General Motors e Fiat, chiusa nel 2006 perchè la produzione è stata trasferita in Polonia.

La speranza di riprendere l'attività si profila nel 2007 quando, grazie all'azione promozionale degli Enti locali e del ministero dello Sviluppo economico, si fa avanti il gruppo Rossignolo, guidato da un ex manager Fiat, Gian Maria Rossignolo, con il quale viene firmato un Protocollo d'intesa nel dicembre 2007.

Il Gruppo privato propone di utilizzare lo stabilimento per produrre auto di alta gamma, con impiego di tecnologie produttive particolarmente avanzate, sia in termini di qualità dei prodotti, sia per il basso impatto ambientale.

In particolare si parla di una linea di produzione per 3 mila "luxury car" l'anno, un modello denominato Toscana, concepito per il mercato statunitense, leggero, con bassi consumi, dotato di motori Ford e scocca in alluminio.

L'obiettivo iniziale è portare sette prototipi al Salone di Ginevra del 2009; poi, se il mercato cresce, costruire anche un nuovo stabilimento, sempre nell'area livornese.

Per Livorno questo intervento è importante – sottolinea Alessandro Cosimi – perchè significa essere protagonista di un grande progetto di reindustrializzazione di qualità, di innovazione tecnologica assolutamente non banale.

Però non tutto fila liscio, il progetto si rivela pieno di insidie, ancora oggi è fermo e si parla di prime commesse perse (produzione di auto blindate).

I primi intoppi risalgono all'inizio del 2008, anche se favorevoli alla città toscana: inizialmente Rossignolo puntava su due siti produttivi per tre modelli di vetture di lusso, uno a Grugliasco, nella fabbrica Bertone da rilevare appositamente (salvandola dal fallimento), destinato all'assemblaggio delle auto, e l'altro a Livorno, dove produrre soprattutto i motori; poi la famiglia Bertone cambia idea e il progetto viene ricalibrato tutto su Livorno, dalla pelletteria, alla carrozzeria, alla componentistica più in generale, prefigurando già la costruzione di un nuovo stabilimento e nuove assunzioni.

Tutto dove però essere risolto entro l'inizio di luglio, quando scadono i due anni della cassa integrazione per i dipendenti ex Delphi, ma intoppi di vario genere impediscono di procedere; il rischio di un licenziamento di massa viene evitato solo dell'intervento in extremis della Regione, che concede una proroga straordinaria di altri quattro mesi per la cassa integrazione.

Inodi? Manca innanzitutto la disponibilità della fabbrica, per problemi fra proprietà (una finanziaria milanese che fa capo al gruppo Statuto) e l'affittuario (Fiat), che impedisce di procedere alle verifiche ambientali e alla successiva bonifica dell'area, obbligatoria prima dell'avvio di ogni attività.

Ma manca anche l'apertura della linea di credito da 10 milioni di euro a medio termine concordata con il Monte dei Paschi di Siena e Intesa San Paolo, che ancora non decidono.

E manca il finanziamento di 5 milioni promesso dalla Regione Toscana, perchè lo si vincola a contratti con il fornitore dei motori e con il distributore statunitense, che però non firmano nulla se non esiste lo stabilimento.

Sviluppi sono attesi per l'autunno prossimo.

## Le certezze del mattone

Se il futuro potrà forse essere nel turismo e nella produzione di servizi e beni di lusso, l'oggi si basa soprattutto sul mattone, con un'espansione urbana che in circa dieci anni porterà alla costruzione di oltre 400 mila metri quadrati di SIp di spazi commerciali, uffici e quasi 1.600 appartamenti.

Il tutto per un investimento complessivo, quasi tutto di privati, stimabile in almeno 1,1 miliardi di euro, su aree che si estendono per quasi 1,4 milioni di metri quadrati, circa il dieci per cento del territorio comunale (ma più del doppio se

rapportato al territorio urbanizzato).

In particolare si segnala la notevole crescita di supermercati, ipermercati e grandi magazzini in città e nella sua provincia, tanto che già nel gennaio 2002 si calcola una densità record a livello nazionale, di circa 1,30 punti vendita di grandi dimensioni per ogni 10 mila abitanti.

A questo si aggiunge quanto costruito nell'area di espansione di Porta a Terra, una vasta cittadella commerciale prevista dal Prg del 1999, creata su un'area di 452.000 metri quadrati fortemente degradata a est della città, tra la stazione ferroviaria e la variante alla Statale Aurelia: qui, fra 2000 e 2007 sono stati realizzati centri commerciali, uffici, albergo e servizi, per un totale di circa 113 mila metri quadrati di SIp, oltre al palasport cittadino.

Altre due grandi espansioni, entrambe previste dal Prg, sono iniziate nel 2008, cioè la già citata Porta a Mare e l'area del Nuovo Centro, situata nella periferia sud, a cavallo della variante alla Statale Aurelia e della linea ferroviaria.

### Porta a Mare

Il progetto urbanistico di Porta a Mare interessa un'area di circa 84 mila metri quadrati attorno al bacino del porto mediceo, articolati in cinque settori: piazza Mazzini (residenze), parte delle ex Officine Orlando (residenze e una galleria commerciale), l'Arsenale, l'ex fabbrica Lips e le aree antistanti il Molo Mediceo.

In totale sono previsti quasi 28 mila metri quadrati di spazi commerciali, 22 mila di turistico alberghiero, 14 mila di residenze e altrettanti di terziario.

### Nuovo Centro

Il Nuovo Centro è un Piano particolareggiato di iniziativa pubblica definito dal Sindaco di Livorno "l'ultima grande operazione che esaurisce la capacità di innovazione degli strumenti vigenti".

Interessa un'area in parte degradata, estesa su circa 900 mila metri quadrati, attraversata dalla ferrovia e da grandi assi stradali e circondata da quartieri di



Progetto per l'area del Nuovo Centro

edilizia residenziale pubblica.

Originariamente doveva diventare un Polo tecnologico e amministrativo, dove trasferire una serie di servizi presenti nel centro storico (Tribunale, alcuni uffici comunali, istituti scolastici ecc.).

Poi avviene un ripensamento delle politiche urbanistiche, sia per nuove ipotesi di rilancio del centro storico, sia per la nascita di Porta a Terra e l'avvio del progetto Porta a Mare.

Così, con la variante al Prg approvata nel marzo scorso, il Nuovo Centro diventa un quartiere cittadino, dove trovano posto aree commerciali per circa 50 mila metri

Particolari del complesso principale previsto nel Nuovo Centro



quadrati, quasi 30 mila di terziario e 57 mila di residenziale, suddivisi in circa 700 appartamenti, anche a canone cordato, immersi in oltre 100 mila metri quadrati di aree a verde.

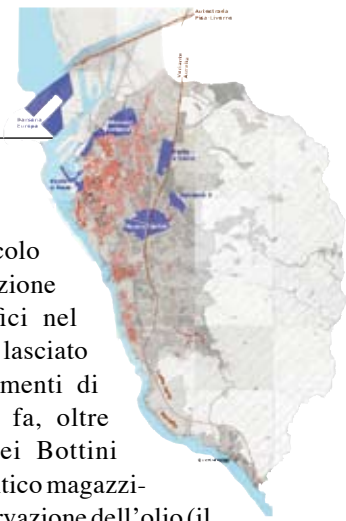
Gli appartamenti si aggiungono ai circa 650-700 costruiti poco lontano, fra 2005 e 2008, nel quartiere residenziale Salviano 2, che a sua volta rappresenta il più importante intervento nel settore dell'edilizia residenziale degli ultimi dieci anni, frutto di iniziativa privata e realizzato con un investimento di circa 105 milioni di euro.

Va detto che, nel ripensamento funzionale, sembra abbia inciso anche un vecchio contenzioso la famiglia di imprenditori Fremura: l'operazione consente infatti al Comune di risolverlo con un accordo che da un lato prevede la cessione di terreni e superfici edificabili (circa 50 mila metri quadrati di SIp), dall'altro evita il pagamento di 46 milioni di euro di risarcimento, decisi dalla Corte d'Appello a causa di un esproprio che il Tribunale ha ritenuto illecito.

### Spostamento di servizi

Parallelamente, altre grandi operazioni urbanistiche sono allo studio, derivate dallo spostamento di poli di servizio dal centro alla periferia, come il deposito dell'azienda trasporti Atl e, forse, l'ospedale.

Per il nuovo deposito dell'Atl è già previsto lo spostamento in un'area di



proprietà comunale in via del Levante, all'interno dell'area del Nuovo Centro, utilizzando un meccanismo che prevede di trasferire all'impresa che vincerà il bando la proprietà delle aree dell'attuale deposito di via Meyer, situato poco a sud del centro, dove è previsto anche un insediamento residenziale (esclusi i capannoni delle officine che saranno destinati a parcheggio); la gara di appalto



Piano particolareggiato di Porta a Mare

(in corso) si basa sul criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, considerando la differenza tra prezzo di costruzione del nuovo deposito e il prezzo di acquisto dell'area di via Meyer: per il primo è prevista una spesa di circa 10 milioni di euro, mentre il valore delle aree dell'attuale deposito è stato stimato in 20 milioni di euro.

Un meccanismo simile potrebbe essere adottato per l'eventuale costruzione del nuovo ospedale: il sindaco ha dichiarato che è in atto una rivisitazione del Piano regolatore e in questo contesto potrebbe entrare il trasferimento in periferia dell'ospedale, che potrebbe essere finanziato in parte dalla Regione e in parte con il mutuo già acceso per ristrutturare l'esistente, oltre all'eventuale vendita delle aree, situate fra la stazione e il centro.

### Rinnovo urbano

Ai grandi progetti di espansione Livorno affianca anche un altro grande progetto, questa volta di rinnovo urbano della periferia novecentesca a nord delle mura lorenese: il cosiddetto Ambito strategico individuato con una delibera del 1995, che dal 2000 a oggi è oggetto di una serie di programmi di recupero, per un totale di circa 117 milioni di euro, tutti in corso di realizzazione.

In particolare, gli interventi riguardano alcune aree del centro stravolte dai bombardamenti e dalle successive demolizioni, a partire dal recupero del quartiere della Venezia Nuova (XVII-XVIII secolo), che rappresenta quanto rimane del vero centro storico.

Qui è prevista la riapertura dell'ultimo tratto dell'antico Canale dei Navicelli,

interrato un secolo fa, e la costruzione di nuovi edifici nel vuoto urbano lasciato dai bombardamenti di cinquant'anni fa, oltre al riordino dei Bottini dell'olio, un antico magazzino per la conservazione dell'olio (il nucleo originario risale al 1705) che ospita numerose esposizioni e una parte della Biblioteca Labronica; lo scavo del canale è già cominciato, mentre il progetto dei nuovi edifici, che porta la firma di Adolfo Natalini, è in fase di sviluppo. Altri piani di recupero e valorizzazione riguardano le aree a ridosso del porto industriale (ad esempio Dogana d'acqua e le Mura Lorenese) l'ex caserma Lamarmora (trasformata in abitazioni) e i quartieri operai di Shanghai e Corea, nati a partire dagli anni Trenta e cresciuti nell'immediato Dopoguerra.

Particolare dell'ex Dogana d'acqua.



Veduta dell'intervento di recupero delle mura lorenese.

Sistemazione prevista per l'area di piazza Mazzini-Officine di Porta a Mare



## Il porto del futuro

Il porto di Livorno è uno dei più importanti scali d'Italia e del Mediterraneo, sia per il traffico passeggeri (quasi 3 milioni nel 2007) che per quello merci (il quinto in Italia, con 32 mila tonnellate e 745 mila unità di container nel 2007), ed è quello con maggiori potenzialità di espansione, sia nel retroterra, dove ci sono ancora aree utilizzabili per la logistica (mentre altri porti soffrono proprio per la mancanza di un retroporto) sia a mare, dove è possibile creare moli adeguati all'evoluzione del traffico marittimo.

Pur considerando i limiti di un porto nato dentro la città (come tutti i porti italiani), Livorno ha infatti il vantaggio di avere, almeno sulla carta, aree sufficienti per espandersi, o quanto meno lo ha avuto, tanto da essere diventato in pochi anni uno dei punti di riferimento per l'import delle auto, Mitsubishi e Honda in particolare – 550 mila nello scorso anno – che oggi riempiono piazzali enormi, soprattutto nell'autoparco del Faldo, costruito nell'entroterra.

Ora questi spazi cominciano a riempirsi, anche se sono sempre molto più ampi che negli altri scali vicini; il problema comincia quindi a porsi, perchè la città non ha più spazi da mettere a disposizione ed è necessario puntare sui comuni vicini, dove si trovano l'interporto e l'autoparco.

Questa è una delle tante sfide che Livorno si trova ad affrontare, perchè si tratta di coniugare le esigenze del porto con quelle della città e dei comuni vicini, ma anche di potenziare i collegamenti con l'entroterra, che per quanto buoni presentano ancora limiti e punti deboli, specie quelli ferroviari.

Lo sviluppo a mare presenta le stesse potenzialità e problemi di quello a terra, perchè gli spazi ci sono ma il porto sconta un blocco progettuale di almeno quattro anni, dovuto al commissariamento dell'Autorità portuale voluto dal Governo, così che ora deve bruciare i tempi per adeguare le proprie infrastrutture a una

domanda in crescita: non solo avviando vecchi progetti di espansione a mare, ma anche adeguando i canali d'accesso (quello della darsena Toscana in particolare, cioè l'attuale terminal container, che rischia di diventare inadeguato a portaccontainer di stazza sempre più imponente) e recuperando il tempo perduto anche nelle manutenzioni di banchine, piazzali e fondali.

Complessivamente si prevedono interventi per quasi 800 milioni di euro nei prossimi otto/dieci anni, circa 1.500 miliardi di lire, dei quali circa 500 per il nuovo terminal container, la darsena Europa, per la quale si cercano finanziamenti privati, e il resto in sistemazioni, rifacimenti ecc., finanziati con fondi pubblici.

Il passo decisivo di questa ri-partenza è la fine del commissariamento, lo scorso anno, è poi l'avvio delle procedure del nuovo Piano regolatore del Porto, nelle scorse settimane, sancito dalla firma di un accordo fra Autorità portuale ed Enti locali che fissa obiettivi, indirizzi operativi e tempistiche sia del Piano sia di una variante al Piano Strutturale del Comune di Livorno.

Il nuovo Piano regolatore portuale – scrive il presidente dell'Autorità portuale, Roberto Piccini – e la previsione strategica della Piattaforma Europa, delineano i

Veduta della darsena Toscana durante i lavori di realizzazione della vasca di colmata.



tratti del “nuovo” porto: moderno, con fondali di 16 metri, terminali ed equipaggiamenti specializzati e in grado di soddisfare domande crescenti di traffici contenitori; ma anche i traffici ro-ro, le Autostrade del mare, le connessioni viarie e ferroviarie per agganciare in termini competitivi, grazie al rapporto alta velocità-alta capacità, i grandi corridoi di trasporto europei e paneuropei.

## Darsena Europa

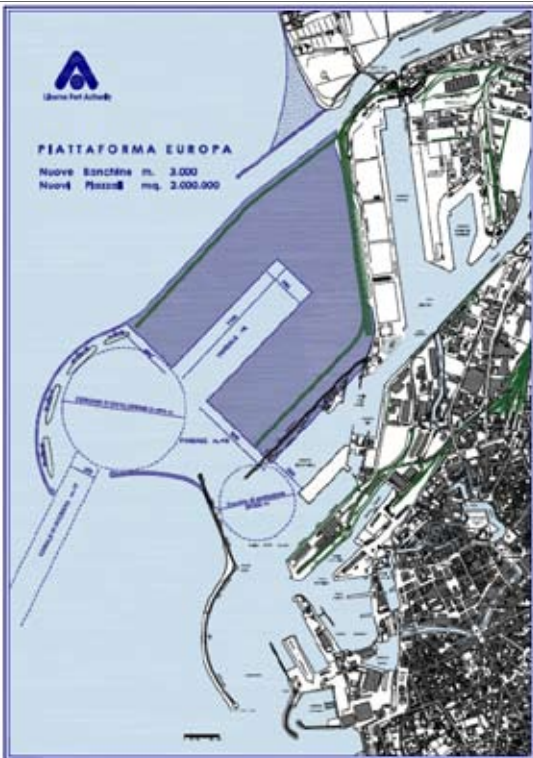
Con la firma dell'accordo l'Autorità portuale può oggi procedere, dopo anni di discussioni, alla pubblicazione del bando pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione della darsena Europa, con le relative opere marittime quali dighe, canali, banchine ed escavi.

Se i privati si faranno avanti, entro otto/dieci anni prenderà corpo un'enorme piattaforma a “U”, con 2 milioni di metri quadrati di piazzali e 3 chilometri di banchine, con fondali adeguati alle grandi portaccontainer di nuova generazione, raggiungibile direttamente attraverso una nuova imboccatura portuale e un nuovo canale di navigazione esterno, a nord, alternativi a quelli esistenti a sud.

Il vero nodo, per Livorno ma anche per l'intera portualità italiana, è quello dei tempi: tutti i porti del mondo tendono a espandersi verso il mare, per problemi di spazio, di lunghezza delle banchine e soprattutto di pescaggio, perchè se oggi nelle banchine degli sfusi il pescaggio è 9,50 metri.

Con le navi esistenti bisognerebbe raggiungere almeno la profondità di 12,50, ma si è già fuori tempo massimo, perchè le ultime portaccontainer hanno un pescaggio di 14 metri; inoltre oggi sono in corso di costruzione centinaia di navi transoceaniche con una capacità variabile da 7 a 12 mila teu (contro i 2 mila di un decennio fa), che hanno un pescaggio di quasi 16 metri; questi giganti dovrebbero essere in mare nel 2010, ma per quella data nessuno dei porti italiani sembra disporre di moli in grado riceverle, ad eccezione forse di Trieste.

Da qui la scommessa della darsena



Pianta del porto di Livorno con il progetto darsena Europa.

## Logistica nei retroporti di Guasticce e Collesalvetti

La logistica per Livorno rappresenta un'altra delle potenzialità non ancora sfruttate, che dovrebbe avere come punto focale l'interporto realizzato nel decennio scorso nella vicina Guasticce, al confine nord-est della città: una struttura logistica di rilevanza nazionale, compreso tra gli interporti di primo livello (secondo la classificazione della legge 240/1990), che fra 1992 e 2002 ha ricevuto contributi statali per oltre 35 milioni di euro, necessari per la realizzazione delle infrastrutture di prima fase e delle prime strutture logistiche.

Però è un interporto che stenta a crescere e a integrarsi con il porto e il resto del sistema logistico regionale, a partire dall'interporto di Prato, che in pochi anni ha scavalcato quello di Guasticce sul piano dell'operatività concreta.

Il suo sviluppo è legato soprattutto alla capacità di superare una serie di limiti politici, infrastrutturali e gestionali, che fino ad oggi gli hanno impedito, ad esempio, di diventare il retroporto di Livorno, tanto che gli operatori portuali, vista l'impossibilità di utilizzarlo, si sono creati un proprio retroporto nell'area del Faldo, ancora più a est, nel Comune di Collesalvetti (che si pensa già di raddoppiare).

Per questo sono allo studio grandi progetti di integrazione infrastrutturale con il porto, a partire da quelli ferroviari, ma anche a un collegamento via acqua, ritenuto

più economico e funzionale, adattando l'attuale canale Scolmatore dell'Arno, che sfocia al margine nord del porto, dietro la darsena Toscana e la futura darsena Europa. Parallelamente prosegue la sua infrastrutturazione interna: nell'ottobre scorso il Cipe ha approvato il progetto definitivo degli interventi di viabilità ed urbanizzazione primaria, per un costo totale di 26,08 milioni di euro, che comprende il completamento delle opere di urbanizzazione del settore nord-ovest, oltre che dell'asse di collegamento viario tra le aree ovest dell'interporto e lo svincolo est della Firenze-Livorno. Si tratta del primo passo concreto di un progetto più ampio, dal costo di circa 290 milioni di euro, con il quale l'interporto punta a raggiungere la piena operatività.

La prima fase, avviata appunto nell'ottobre 2007, ricucite ed estende le aree di espansione fino alla zona nord dei nuovi Magazzini Generali (in costruzione) e fino allo svincolo est della Firenze-Livorno, limitrofa all'area interportuale;

Il cronoprogramma di progetto prevede il completamento entro 36 mesi, con entrata in esercizio alla fine del 2010 della rete viaria interna (oggi l'interporto dispone solo dell'asse viario centrale).

Parallelamente cresce anche la parte immobiliare, pur non essendo del tutto legata al mondo della logistica: nuovi capannoni, un centro refrigerato alimentato da pannelli solari, un albergo, già in costruzione, e un centro servizi per il supporto logistico

Europa, l'unica struttura che sarebbe in grado di reggere questo confronto e mantenere il suo ruolo di porto transoceanico nel Mediterraneo, anche se la sua realizzazione è programmata fra 2012 e 2018.

Da qui anche l'interesse già emerso da parte di gruppi imprenditoriali privati, a partire dalla Contship Italia, che nel suo Piano aziendale prevede di investire 200 milioni di euro nel progetto, candidandosi a realizzarla entro il 2018, in tre fasi successive. Allo stesso modo, nell'aprile scorso si è detto interessato uno dei più grandi armatori del mondo, Gianluigi Aponte, che con la Msc dispone di una flotta di 380 navi, altre 65 in costruzione, 54 delle quali molto grandi (da 13-14 mila teus).

Pianta dell'interporto nel 2006.



Pianta dell'interporto con l'assetto previsto al 2010.



agli autotrasportatori, dotato di distributore di carburante e officine.

Per questo forse l'interporto, per la prima volta nella sua storia, negli scorsi mesi ha chiuso il bilancio con un utile, di quasi 4 milioni di euro, dando ossigeno a progetti di espansione su aree ancora libere vicine al nucleo direzionale, dove si progetta di costruire un grande centro commerciale integrato da spazi espositivi, che però richiede di una variante di Piano regolatore, trattandosi di aree oggi soltanto a vocazione logistica.

Per la possibile area espositiva si pensa al distretto livornese-pisano della nautica da diporto, collegabile al tipo di sviluppo turistico-immobiliare che sta avendo il Canale dei Navicelli (cordone ombelicale fra Livorno e Pisa) e al progetto di rendere navigabile lo Scolmatore dell'Arno fino ed oltre lo stesso interporto.

## Canale navigabile

Il progetto di un canale navigabile fra porto e interporto (e autoparco del Faldo) ha una valenza duplice: da un lato trasportistica, per migliorare il trasferimento delle merci dal porto alle aree dell'entroterra utilizzando un'opera idrica esistente – il canale scolmatore dell'Arno – oggi dedicata a smaltire eventuali piene; dall'altro di difesa delle installazioni portuali, riducendo i problemi d'interramento, specie della darsena Toscana, creati dal canale Scolmatore d'Arno e del canale Navicelli, che sfociano immediatamente a nord dello scalo, uno accanto all'altro.

Il canale navigabile si estende per circa 13 chilometri, dal porto all'autoparco di Collesalveti, con l'interporto a metà del tracciato, e viene realizzato con lo scavo e l'allargamento dello Scolmatore, fino a raggiungere una larghezza costante di circa 40 metri e un fondale di almeno di 3,5 metri, così da consentire il passaggio di imbarcazioni e chiatte di dimensioni maggiori alle attuali.

Il progetto include l'innalzamento di qualche metro del ponte stradale dell'Aurelia, l'unico vero punto critico dell'intervento, e la realizzazione di darsene per il carico e lo scarico delle merci in corrispondenza dell'interporto e dell'autoparco.

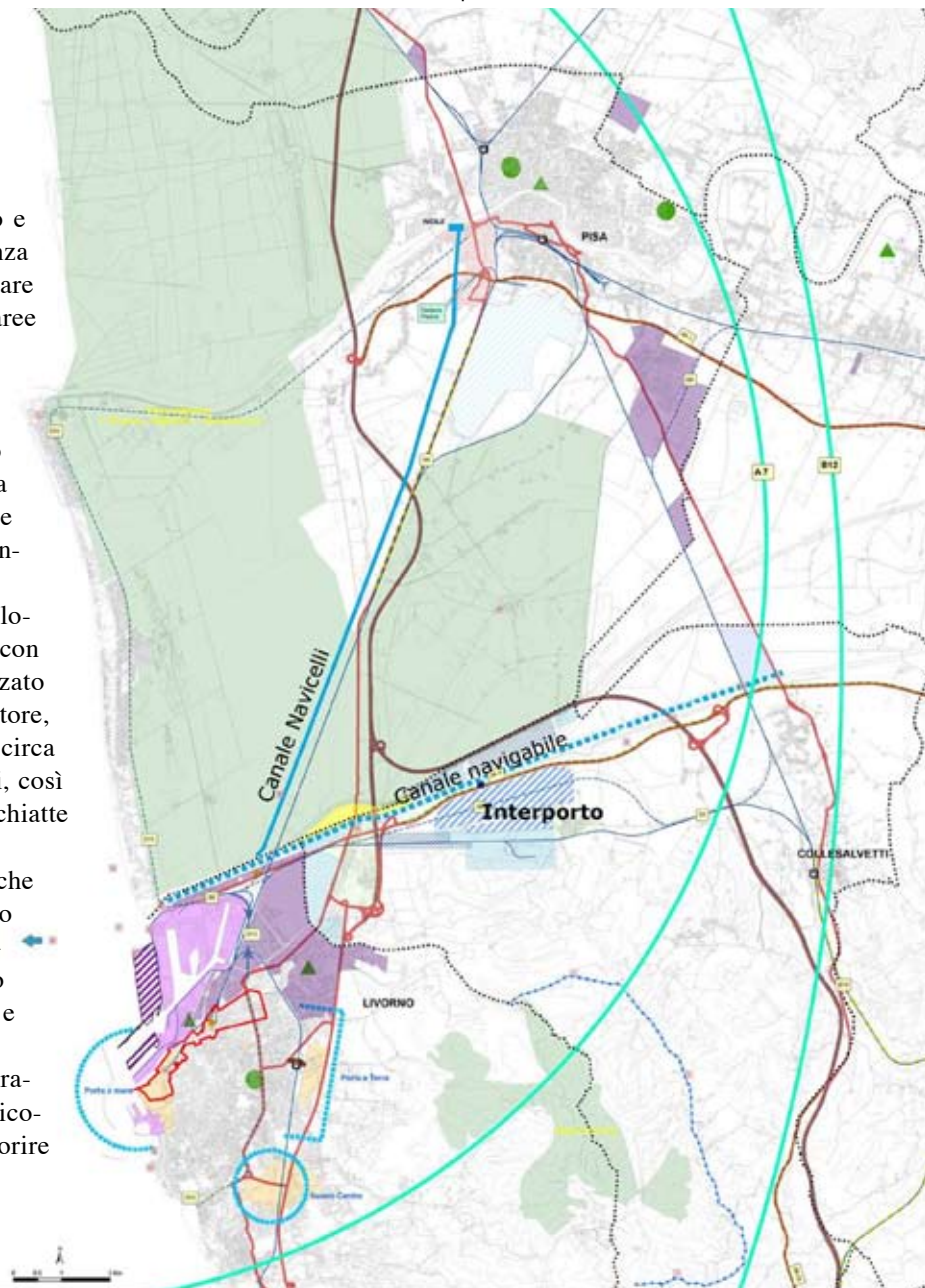
Tutto comunque è dimensionato solo per il trasporto merci, escludendo l'utilizzazione turistico-diportistica, perchè l'obiettivo è quello di favorire

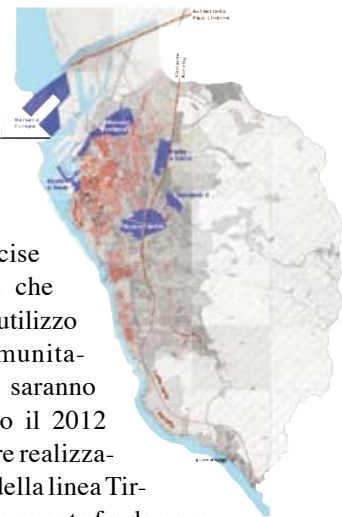
il collegamento commerciale tra i centri logistici dell'entroterra e la darsena Toscana (e in seguito la darsena Europa), il tutto all'interno di un progetto di riequilibrio ed integrazione modale del trasporto delle merci della cosiddetta Piattaforma logistica Toscana, promossa da Regione ed Enti locali, per decongestionare le infrastrutture di trasporto esistenti e le aree metropolitane.

Secondo la Regione, la capacità del canale navigabile, stimata sulla base dell'utilizzo medio annuo della flotta tipo, è di circa 400 mila tonnellate/anno, che porterebbe alla riduzione di circa 11 mila mezzi pesanti l'anno dalle strade.

In questo senso il canale ha un ruolo che va oltre il territorio livornese, perchè rappresenta un'infrastruttura cruciale anche per l'interporto di Prato, perchè grazie a una navetta ferroviaria con l'interporto di Guasticce potrebbe godere di un collegamento diretto con il porto di Livorno. Per la difesa idraulica, la nuova foce dello scolmatore è allo studio; per ora sembra perdere quota l'idea di far sboccare lo Scolmatore direttamente in mare, con una foce armata, puntando invece su una foce nella darsena Toscana, allargando di alcuni metri le spalle di un ponte girevole; il tutto inserito nel quadro di una serie di interventi finalizzati a mantenere il ruolo primario

Schema della rete di infrastrutture nell'area livornese-pisana.





dello Scolmatore, cioè difesa di Pisa e della pianura limitrofa dalle piene.

Tempi e costi? Nei mesi scorsi la Provincia di Pisa è stata incaricata dalla Regione di progettare sia gli interventi di potenziamento della funzionalità idraulica, sia quelli per la navigabilità dello Scolmatore. Il cronoprogramma prevede orientativamente il completamento di un primo lotto entro il 2014, dal costo stimato di 176 milioni di euro, mentre fra 2010 e 2014 dovrebbe essere completato il progetto per la navigabilità del tratto finale.

Il progetto del primo lotto è nella fase degli studi propedeutici (geologici, geotecnici ed ambientali), e comprende alcuni studi specialistici di settore (trasportistico, idraulico, sulla sicurezza); il Preliminare dovrebbe essere pronto per la metà del 2008 e il Definitivo fra 2008 e 2009.

## Ferrovie

Gli interventi ferroviari previsti a Livorno sono stimabili in circa 337 milioni di euro, legati al potenziamento del nodo di Livorno (e di Pisa) e la creazione o al rafforzamento delle connessioni con il porto e con l'interporto.

In prospettiva gli investimenti potrebbero essere maggiori, almeno alla luce di quanto progettato o quanto meno sperato dagli Enti e dalle realtà economiche locali, che legano proprio alla ferrovia una delle prospettive di sviluppo dell'area, centrata sul porto, l'interporto e la logistica integrata.

Inoltre, all'interno del porto e nella città storica esistono aree che le stesse Ferrovie dello Stato sembrano interessate a valorizzare, alla luce di un nuovo ruolo nella logistica che pare vogliano assumere, non più di solo vettore ma anche di terminalista.

Certo è che con le ferrovie Livorno ha avuto un rapporto complesso sin dall'inizio, quando viene realizzata la linea Pisa-Roma, con un tracciato che lambisce a est la città, escludendo di fatto Livorno dalla direttrice principale e causando una flessione dei traffici portuali; la stessa stazione centrale è abbastanza lontana

dal centro storico, cosa rara per centri di questo tipo, anche a causa dell'opposizione degli stessi livornesi, che all'epoca non l'hanno ritenuta necessaria.

Oggi le istituzioni e gli enti di Pisa e Livorno (Comuni, Province e Camere di Commercio) puntano sulla ferrovia per trasformare l'area in una grande piattaforma logistica costiera, con l'ambizione di diventare la Rotterdam del Mediterraneo; cosa che richiede innanzitutto una riorganizzazione dei servizi ferroviari in generale e un collegamento ferroviario a doppio binario fra porto e interporto, oltre che un collegamento diretto fra la linea Tirrenica in direzione nord, con relativa elettrificazione, e la darsena Toscana.

Il potenziamento dell'asse Livorno-Pisa, attualmente in corso di realizzazione, dal costo complessivo di circa 182 milioni di euro, ha un riflesso indiretto su Livorno, perché riguarda soprattutto la stazione di Pisa centrale; a Livorno l'intervento consiste nel potenziamento e la razionalizzazione di impianti merci e portuali, e la velocizzazione della Pisa-Collesalvetti-Vada (in fase di progettazione).

Parallelamente, nell'interporto è in fase di ultimazione lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, per un costo di circa 15 milioni di euro interamente finanziati; allo studio è poi il rafforzamento dei collegamenti con il porto e la rete principale, per un costo complessivo di 140 milioni di euro previsto da Rfi; il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti precisa che il cronoprogramma verrà dettagliato al momento dell'approvazione dei progetti definitivi.

Per il futuro, gli interventi inseriti nella programmazione regionale toscana, contenuti nelle intese con il Governo, puntano a creare la piattaforma logistica costiera e rafforzare il sistema portuale, con un piano di investimenti complessivo stimato in circa 250 milioni di euro, solo per la parte ferroviaria, che attualmente Rfi sta sviluppando.

La Regione si è dichiarata disponibile a co-finanziare il progetto con 100 milioni di euro, derivati dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr), cosa che però impone, secondo le regole dell'UE, il

rispetto di precise fasi temporali che garantiscano l'utilizzo dei fondi comunitari; se i tempi saranno rispettati, entro il 2012 dovrebbe essere realizzato lo scavalco della linea Tirrenica e il collegamento fra darsena Toscana (ed Europa), l'interporto e il passante ferroviario toscano-emiliano della rete AV.

Infine, più curiosità che soluzione concreta è il progetto di riattivazione di una metro-tramvia che parta da Pisa e arrivi fino a Livorno, servendo le aree costiere a nord: è un'idea che nasce dall'ipotesi di rifinanziamento della legge 211/92 – spiega il Sindaco di Livorno, Alessandro Cosimi – ma anche da una riflessione seria sulla mobilità delle persone nell'area livornese e delle relazioni quotidiane con i centri e le città circostanti, come Guasticce, Pontedera e, appunto, Pisa.

Fino agli anni Sessanta esisteva una metropolitana di superficie, una linea ferroviaria fra Livorno e Pisa, passando per Calambrone e le altre località della costa; quando la costa ha cominciato a svilupparsi (in particolare Tirrenia), il servizio è stato soppresso e la linea abbandonata e in parte smantellata.

I progetti di riattivazione rimangono però sulla carta, per problemi economici e strutturali: tra Pisa e Calambrone sembra sia possibile riattivarla senza troppe complicazioni, mentre il tratto livornese originario appare irrecuperabile, a causa dello sviluppo dell'area industriale e dello stesso tessuto urbano; una possibile soluzione passa attraverso l'integrazione con la rete Rfi nel tratto di Livorno.

## Lotto zero della variante alla Statale Aurelia

Dal punto di vista delle infrastrutture stradali il nodo è essenzialmente uno: il completamento della variante alla Statale Aurelia nelle aree a sud della città, il cosiddetto Lotto zero, dal costo stimato di circa 462 milioni di euro, su



Fotopiano del progetto del Lotto zero.



un totale di 2,9 miliardi del progetto complessivo di completamento delle varianti all'Aurelia.

Da un punto di vista viabilistico, il problema principale di Livorno è la mancata realizzazione del Corridoio plurimodale tirrenico – sottolinea il Sindaco, Alessandro Cosimi – perchè da una parte blocca lo sviluppo dei traffici da e verso sud, tanto che oggi quelli diretti al porto sono praticamente inesistenti (solo il 5 per cento del totale), e dall'altra impone un forte limite allo sviluppo del turismo, perchè dovendo canalizzare il traffico pesante sulla vecchia Statale Aurelia si ha un impatto notevole sui quartieri a sud, mentre da tempo si vorrebbe trasformarla in una strada-parco a servizio di un'area dedicata al turismo di qualità.

Nell'area nord i collegamenti sono invece migliori, perchè la Variante è completata, esiste l'autostrada Pisa-Livorno e nel 2003 l'Anas ha aperto al traffico il tratto di penetrazione al Porto – circa 2 chilometri, più di metà in viadotto, per una spesa di 23,3 milioni di euro oltre a 11,9 milioni per opere complementari – che consente l'accesso diretto dei flussi di traffico da Pisa e Firenze e la separazione del traffico pesante e industriale da quello cittadino.

Il Lotto zero, tra le località di Maroccone e Chioma, prevede un tracciato completamente nuovo, a due corsie per ogni senso di marcia, per un totale di circa 6 chilometri, l'85 per cento dei quali in galleria (4,7 chilometri), perchè attraversa colline a ridosso della fascia costiera che hanno un elevato valore ambientale e fanno parte del parco delle Colline livornesi.

Si tratta di una soluzione complessa e costosa, non a caso rimasta sulla carta, che rappresenta l'ultimo sviluppo rispetto alle varie ipotesi avanzate dal 1965 ad oggi ed è il completamento della variante di Livorno, già realizzata per due terzi, approvata nel lontano 1990 dall'Anas, nell'ambito della Conferenza dei servizi per le opere delle celebrazioni Colombiane del 1992.

Oggi il vecchio tracciato, che coincide con l'Aurelia medievale e in parte con quella romana, è una strada provinciale (SP 152 in provincia di Grosseto, SP 39 in provincia di Livorno), mentre tra Chioma e Maroccone rimane una Statale con una corsia per senso di marcia, che attraversa i centri abitati e ha un andamento tortuoso, lungo la costa: un tracciato da tutti definito pericoloso, perchè sfiora edifici e abitazioni ed è percorso in velocità da auto e mezzi pesanti.

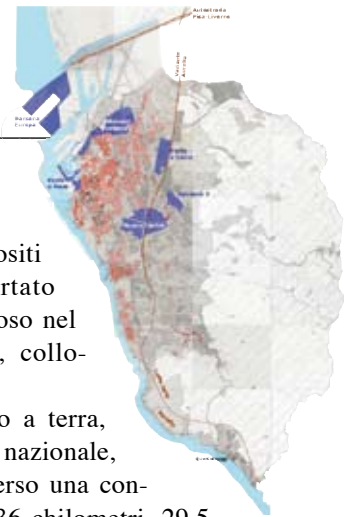
Il progetto di cui si discute, consegnato all'Anas nel febbraio 2005 e oggi a livello di Definitivo, nasce da un'apposita convenzione tra Anas, Regione Toscana, Provincia e Comune di Livorno, ed è elaborato da progettisti incaricati dagli Enti locali, che si sono fatti carico dei relativi costi per accelerare i tempi, cosa che non è servita a molto, visto che difficilmente si apriranno i cantieri, quanto meno a breve, nonostante la forte pressione a livello locale.

Secondo l'Anas la sua realizzazione dovrebbe rientrare nella Convenzione con la concessionaria autostradale Salt, che dovrebbe farsi carico del completamento dell'intero corridoio autostradale tirrenico.

Quello che è certo però è che il progetto di corridoio continua a trovare forti difficoltà, sia per i costi molto alti sia per l'opposizione durissima del territorio toscano (ad eccezione di Livorno), dove rimane aperto il dibattito fra nuova autostrada e potenziamento dell'Aurelia, e su quali siano le priorità.

Di certo gli ultimi sviluppi non promettono bene per l'immediato: in un'audizione all'ottava commissione del Senato, all'inizio di luglio, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, ha affermato che l'ipotesi di autostrada Tirrenica costerebbe 2,9 miliardi di euro, però il progetto presentato da Salt, fermo al Cipe, ha un costo stimato in 3,3 miliardi, cioè 400 milioni in meno, che secondo alcuni sono quelli del Lotto zero; il Ministro ha riconosciuto l'importanza dell'opera, ma precisando che va verificato se è realizzabile.

Del resto, già il precedente Ministro delle



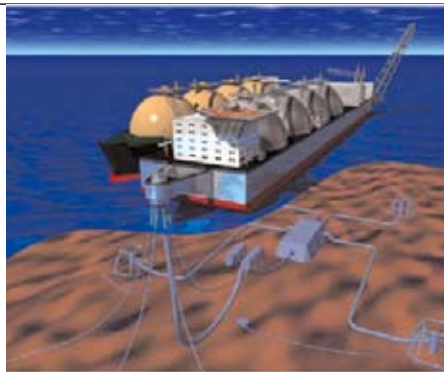
Infrastrutture, Antonio Di Pietro, lo aveva escluso dalle opere prioritarie dopo l'incontro con la Regione, nel settembre 2006, quando stava predisponendo il ridimensionamento del lungo elenco di interventi inseriti nella Legge Obiettivo.

Di fatto, il Lotto zero rimarrà sulla carta ancora per molto, quanto non si sa, nonostante i continui incidenti, anche mortali, che coinvolgono spesso i pedoni (gli abitanti di Quercianella devono attraversare l'Aurelia per raggiungere la farmacia, l'ufficio postale, i tre ambulatori medici, la chiesa), così che ormai si punta a qualcosa di più facile e veloce da realizzare per garantire un minimo di sicurezza: due postazioni autovelox, cartellonistica e segnalatica adeguate, uno o più attraversamenti pedonali rialzati.

### Il rigassificatore al largo di Livorno

Nel settore dell'energia, Livorno si propone come sede del secondo rigassificatore off-shore in Italia, dopo quello di Edison Gas (pubblicato da Q&C nel numero di settembre 2004), in costruzione nell'alto Adriatico, a 17 chilometri al largo di Porto Viro (RO), che si aggiungono al vecchio (e fin'ora unico) terminale di Panigaglia, presso La Spezia, realizzato dall'Eni all'inizio degli anni Settanta.

Quello di Livorno non prevede strutture fisse, ma utilizza come impianto di rice-



Particolare del progetto del terminal off-shore, con una nave gasiera affiancata.

zione, stoccaggio e rigassificazione un terminale galleggiante, costituito da una nave gasiera riconvertita, ancorata a circa 22 chilometri al largo di Tirrenia.

Il progetto è stato promosso circa sei anni fa dalla società Olt Offshore Lng Toscana, controllata da Iride (la società nata dalla fusione tra le aziende del gas di Torino e Genova) e da Endesa Europa (asset di Endesa ceduto alla tedesca E.on, dopo l'acquisto da parte di Eni).

La nave, acquistata nel gennaio scorso con 160 milioni di euro, è la Golar Frost, di 137 mila tonnellate di stazza, lunga 288 metri e larga 48, costruita nel 2004 nei cantieri coreani Hyundai.

Oggi ne è in corso la trasformazione in un impianto di rigassificazione del gas liquido (Gnl) trasportato via nave, con una capacità complessiva a regime di 3,75 miliardi di metri cubi annui, il 5 per cento del fabbisogno nazionale, e una capacità di stoccaggio, in quattro serbatoi a forma sferica, di oltre 137 metri cubi di Gnl.

Operativamente, il gas liquido viene prelevato dalle navi tramite bracci, trasferito

nei quattro depositi sferici e riportato allo stato gassoso nel rigassificatore, collocato a prua.

Il trasferimento a terra, alla rete Snam nazionale, avviene attraverso una condotta di circa 36 chilometri, 29,5 dei quali sottomarini, che segue il percorso del canale scolmatore del porto di Livorno fino alla stazione di regolazione e misura di Collesalveti.

Il sistema di ancoraggio al fondo marino, a 120 metri di profondità, si basa su un sistema posizionato a prua, che consente al terminale di muoversi attorno a un perno, assecondando il moto ondoso, così che le condizioni meteorologiche e marine non ne influenzino l'attività.

Il costo del progetto è circa 650 milioni di euro e si prevede l'attivazione entro il 2011, salvo sorprese, come l'esito di un ricorso al Tar con cui un comitato anti-offshore ha chiesto l'annullamento dell'autorizzazione (il ricorso è stato giudicato ammissibile e la sentenza è prevista a settembre). I lavori preliminari sono comunque iniziati nel giugno scorso, con sondaggi del fondale sul quale sarà poi collocata la condotta, che a loro volta fanno seguito all'accordo firmato nel febbraio scorso con Saipem per la trasformazione della nave (un contratto da 390 milioni di euro) e con Snam Rete Gas per il collegamento alla rete nazionale. ■

Tracciato del gasdotto che unisce il terminal alla rete nazionale del gas.

