

DOCUMENTO DI PIANO

La rete dei porti toscani tra piattaforma logistica costiera e autostrade del mare

Il Programma di Sviluppo Regionale 2006-2010 ha individuato nella *Piattaforma logistica costiera*, anche ai fini della definizione del Quadro Strategico Nazionale, una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale.

Nell'ambito della piattaforma logistica l'accessibilità urbana, l'equilibrio modale e la rete dei collegamenti, i porti, gli interporti e gli aeroporti diventano condizione per la visione unitaria del sistema toscano competitivo a scala sopranazionale.

Il programma regionale di sviluppo conferma l'impegno della regione per dotare il territorio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture che consentano al sistema produttivo toscano di competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali. Lo sviluppo della piattaforma logistica costiera è centrale in questa strategia, promuovendo l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio.

Questa strategia costituisce elemento di particolare forza trainante nell'ambito più generale definito dal *Piano regionale della mobilità e della logistica*, approvato con D.C.R. 63/2004 e viene assunta nel documento di avvio del *Piano di Indirizzo Territoriale* regionale allegato alla deliberazione di Giunta regionale n. 759/2005. Il progetto regionale di sviluppo della piattaforma logistica costiera rientra, inoltre, tra gli obiettivi di governance fissati con specifico protocollo d'intesa tra Regione Toscana e le Province di Livorno e di Pisa nell'ambito della definizione del Patto per lo sviluppo locale.

Nel nuovo quadro infrastrutturale risultante dalla realizzazione dell'alta velocità/alta capacità tra Firenze e Bologna occorre sviluppare il sistema logistico regionale conferendo alla Toscana un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale per gli scambi tra oriente e occidente.

Le scelte infrastrutturali di rilievo regionale e nazionale sono coerenti con l'Accordo di programma quadro sulle infrastrutture di trasporto del 24 maggio 2000 e l'Intesa generale quadro del 18 aprile 2003.

Per il raggiungimento di tali obiettivi la Regione opererà in modo integrato e concertato con proposte da sottoporre al tavolo nazionale per l'attuazione delle intese sottoscritte, monitorando

gli impegni assunti dai vari soggetti istituzionali; ricercando sinergie nell'utilizzo dei fondi disponibili da parte dei diversi soggetti interessati, attuando politiche di cooperazione tra istituzioni e forze economiche e sociali; incentivando forme organizzative e gestionali avanzate nel campo della logistica in Toscana.

Il master plan è lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi del Piano di Indirizzo Territoriale.

Il Master Plan della portualità toscana è stato elaborato tenendo presente che è necessario non solo: "creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'interporto di Guasticce, dell'aeroporto di Pisa, assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità;" come riportato nel Programma regionale di sviluppo 2006-2010 (Scheda 1.8 dei Progetti Integrati Regionali), ma anche inserire, accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali, è necessario inserire gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

L'analisi di quadro conoscitivo svolta permette di identificare una serie di elementi che definiscono le condizioni del sistema portuale toscano sia commerciale che turistico.

Lo sviluppo della portualità commerciale toscana è strettamente legata alla realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione con il corridoio I e con il corridoio V (ed in tal senso risultano fondamentali il completamento del Corridoio Tirrenico a tipologia autostradale a sud ed il potenziamento nella tratta nord, ma anche la realizzazione delle opere legate alla dorsale centrale) ma anche con i sistemi produttivi costieri dell'adriatico (ed in tal senso assume rilievo il completamento della Strada di Grande Comunicazione Grosseto Fano).

La portualità toscana, ed in particolare Livorno, si pone come un *bridge intermodale internazionale*, come una piastra logistica portuale aggregante le tre modalità di trasporto: treno, nave, camion. La multimodalità deve essere proposta per qualsiasi opzione, le strade e le ferrovie costituiscono la priorità e l'ottica privilegiata. Carrara e Piombino sono porti specializzati che possono operare in un'ottica di complementarietà ed integrazione con Livorno e con buone possibilità per lo SSS.

Per quanto riguarda i porti commerciali si evidenzia che **Carrara** vanta una vocazione consolidata nella lavorazione e movimentazione di marmi e graniti, ma sul porto gravitano anche le attività cospicue dei Cantieri Apuani e della Nuova Pignone, quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali attinenti all'allestimento di piattaforme galleggianti per

l'estrazione del greggio e del gas. Carrara, come l'intera costa toscana, è da considerarsi zona di elevata attrattività turistica; pertanto gli effetti del congestionamento dovuto al traffico merci nelle sue punte estive debbono essere mitigati. Gli ingolfamenti, inoltre, nuocciono anche ad un business che pare molto promettente sia dal punto di vista occupazionale che della crescita del reddito, ovvero quello relativo al turismo diportistico legato alla costruzione di un porto turistico da condividere tra il territorio del comune di Massa e quello di Carrara.

Con la Legge Finanziaria 2005 (L. 413/ter) il porto di Carrara ha ottenuto dal Ministero uno stanziamento di circa € 35.000.000, mentre la Regione Toscana ha destinato, con il Docup 2000/2006, un contributo (del 50%) di circa €6.700.000 da investire entro il 2008.

Dalle analisi svolte nell'ambito del master plan si evidenziano le seguenti priorità, che assumono quindi valore di indirizzo strategico:

- riorganizzazione del porto con particolare attenzione alle attività dei Cantieri Apuani;
- consolidamento e sviluppo dei traffici vocazionali (marmi), e verifica delle condizioni per lo sviluppo dello SSS;
- fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento alla realizzazione della terza corsia A12 e alla Strada dei Marmi;
- realizzazione del porto turistico e sviluppo dei servizi al diportismo nautico e della cantieristica da diporto;

Piombino è specializzata nel servizio alle isole e passeggeri (3 milioni e 600.000 passeggeri e 1 milione e 100.000 veicoli di cui oltre 300.000 camion nel 2005) ed è storicamente legata agli stabilimenti industriali siderurgici. Il futuro del porto appare legato a due aspetti principali sia allo sviluppo del traffico di merci connesse con le attività industriali e con la tipologia delle merci rinfuse che alla crescita del rapporto con le isole in termini di passeggeri e merci.

Si può ragionevolmente pensare che il miglioramento della dotazione infrastrutturale e dell'efficienza dei servizi dell'insediamento portuale, nonché della sua accessibilità urbana e territoriale, possa consentire allo scalo di Piombino un consistente incremento delle attuali quote di movimentazione di merci, connessa alla concentrazione sul porto di tutti i traffici delle aziende insediate nel territorio e nello sviluppo specializzato del filone dei traffici di merce alla rinfusa per un hinterland che, oltre all'immediato retroterra, si riferisce all'intera Toscana Meridionale e potenzialmente si estende fino a ricomprendere parte dell'Umbria.

Altrettanto importante risulta il rapporto diretto con le isole, che concerne sia il trasporto merci che passeggeri. Il porto è l'interfaccia delle isole dell'arcipelago toscano, che necessitano di navi ro/pax per merci e passeggeri e ro-ro per il tutto merci su semirimorchi e camion. Per il trasporto

delle merci, inoltre, la rotta da Piombino alla Sardegna (ma anche con la Corsica), costituisce un percorso sicuro per garantire a queste isole il costante approvvigionamento delle merci.

Per lo sviluppo del porto di Piombino risulta indispensabile migliorare l'operatività e l'accessibilità delle sue infrastrutture.

Con la Legge Finanziaria 2005 (L. 413/ter) il porto di Piombino ha ottenuto dal Ministero uno stanziamento di circa € 55.000.000 lordi, mentre la Regione Toscana ha destinato, con il Docup 2000/2006, un contributo (del 50%) di circa € 7.800.000 da investire entro il 2008.

Le priorità per Piombino sono quindi:

- il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;
- la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia;
- la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;
- la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.

Livorno è il porto commerciale di riferimento per la piattaforma logistica costiera toscana, dispone di ottime infrastrutture portuali e di grandi spazi per stoccaggio aree industriali.

Per la lunga tradizione di attività portuale dispone di esperienze, di conoscenze e di dinamicità imprenditoriale di buon livello.

Ogni investimento per ampliarlo e valorizzarlo può quindi essere considerato utile.

Con la Legge Finanziaria 2005 (L. 413 ter) il porto di Livorno ha ottenuto uno stanziamento di € 114.260.000, mentre la Regione Toscana ha destinato, con il Docup 2000/2006 un contributo (al 50%) di circa € 17.600.000, da investire entro il 2008. altri fondi provengono da altri settori di disponibilità della Comunità Europea.

Livorno presenta prevalentemente caratteristiche di porto a scalo diretto, ma anche di porto “feeder”; è valido sia per il traffico di containers che per il ro-ro, ecc.

È un porto che lavora soprattutto con navi ro-ro e con lo S.S.S., che è cresciuto di oltre il 100% negli ultimi 5 anni

Il retroterra portuale di Livorno è interessato da grandi aree attrezzate con magazzini e servizi logistici; mediante la S.G.C. FI-PI-LI è immediatamente accessibile l’Interporto Amerigo Vespucci, in via di realizzazione (dei 200 Ha destinati all’infrastruttura, circa 80 sono già urbanizzati, collegati con una buona viabilità e con la linea ferroviaria con attività di immagazzinaggio e di movimentazione attiva).

Nei programmi pubblici per lo sviluppo della piattaforma logistica costiera Pisa – Livorno sono inoltre previsti approfondimenti per l’adeguamento del Canale Scolmatore d’Arno sino a Pontedera, per assicurare a quelle aree anche una accessibilità dal porto mediante navigazione interna.

Completa il complesso sistema infrastrutturale collegato al porto il Canale dei Navicelli, che termina presso la città di Pisa nella Darsena Pisana e il vicino aeroporto Galileo Galilei, dotato di servizio cargo ed in particolare in grado di servire merci ad alto valore aggiunto a scala internazionale ed intercontinentale.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali strategici per la piattaforma logistica costiera si rende necessario potenziare i collegamenti ferroviari tra Porto di Livorno, Interporto di Guasticce, nodo di Pisa, al fine di migliorare l’accessibilità al nodo di Firenze e ai corridoi 1 e 5.

Fin dagli anni ’60 si evidenziava come possibile direttrice di espansione del porto di Livorno la zona a nord-ovest dello stesso, in riva sinistra dello Scolmatore.

Poiché il P.R.G. vigente, datato 1953, ha completamente esaurito le proprie previsioni, è necessario provvedere rapidamente alla redazione di un nuovo Piano regolatore portuale che possa fornire al porto ed alla città nuove prospettive di consolidamento e di sviluppo infrastrutturale e quindi dell’economia connessa.

Gli studi svolti propongono per l’espansione possibile una nuova darsena (la darsena Europa contigua alla darsena Toscana). La possibilità di accrescere i traffici è fortemente condizionata dalla disponibilità di nuove aree e dagli interventi di potenziamento della rete viaria e ferroviaria e della sua efficienza. La realizzazione della darsena Europa assume valore strategico per il rilancio e la competitività del sistema portuale e della piattaforma logistica costiera.

In sintesi per Livorno le priorità per diventare, come ipotizzato anche dall’Unione Europea, un bridge intermodale per le merci dell’est Europa verso-da il Mediterraneo, ma anche verso-da gli USA e sicuramente per costituire il fulcro della piattaforma logistica costiera, sono:

- la disponibilità di nuovi spazi e la realizzazione della darsena Europa; in questo quadro risulta prioritario arrivare alla redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale;
- la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e e nodo di Pisa.
- Interventi di completamento del corridoio tirrenico a tipologia autostradale e completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma;
- sviluppare gli approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno;
- consolidamento della connessione diretta tra porto di Livorno, Darsena pisana, canale dei Navicelli.

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la legge costituzionale n.3 del 2001 ha posto le materie "governo del territorio", "grandi reti di trasporto e di navigazione" e "porti e aeroporti civili" tra le materie di legislazione concorrente, in cui "spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato".

La materia porti è quindi a legislazione concorrente; è evidente quindi l'interesse regionale sulla materia.

E' evidente l'esigenza di un adeguamento alle recenti riforme costituzionali e ad una maggiore integrazione e coerenza all'interno della normativa di governo del territorio e con gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio dovranno prevedere le opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT.

Tali interventi dovranno essere attuati mediante specifici piani regolatori portuali che definiscono l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

I piani regolatori portuali costituiranno atti di governo del territorio coerenti al Piano Strutturale.

Secondo la classificazione che si propone nel Master Plan i porti di Livorno (compreso Capraia Isola, che ha funzioni di collegamento passeggeri), Marina di Carrara e Piombino (compreso Portoferraio e Rio Marina che hanno funzioni di collegamento passeggeri) sono porti di interesse regionale, nazionale e internazionale.

Costituiscono porti di interesse regionale e interregionale i porti di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio e Portoferraio.

Nell'ambito della piattaforma logistica costiera assume un ruolo rilevante la *portualità turistica* per cui dovranno essere innalzati i livelli prestazionali e di qualità. I porti turistici costituiscono risorsa di interesse unitario regionale.

La costa toscana offre un elevato numero di posti barca (circa 24.000) mentre occorre sottolineare uno scarso numero di situazioni qualificate sotto il profilo delle dotazioni di servizi e di standards urbanistici e nautici, tanto da ridurre a poche migliaia (circa 5.000) i posti barca riferibili a strutture che possano essere definite porti veri e propri per livelli prestazionali e di qualità desumibili dalle norme vigenti.

Gran parte dei numerosi posti barca presenti sulla costa toscana, classificabili oggi come "ormeggi" hanno tutti le potenzialità per essere riqualificati, trasformandoli in porti o approdi, secondo gli obiettivi del Piano stesso.

Il master plan privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

L'eventuale previsione di nuovi porti turistici e gli interventi di modifica e ampliamento degli esistenti dovranno rispondere ad una serie di scelte strategiche quali esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento, accessibilità e servizi, valorizzazione dei water front con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi; queste scelte andranno conseguentemente verificate per il rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità dell'intervento, quali ad esempio concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa.

Nel percorso di progettazione e di costruzione dei porti turistici è necessario tenere presente che, ferma restando la garanzia di una organizzazione infrastrutturale e gestionale che ne assicuri la massima funzionalità, siano quanto più possibile integrati con i retroterra territoriali ed urbani.

Un porto turistico è, per sua natura, uno "spazio di relazione", ha le caratteristiche di una "piazza", dove anche chi non dispone di un ormeggio può ricercare funzioni commerciali collegate alla pesca, o a servizi pubblici e collettivi che costituiscono una vera estensione di servizi urbani.

Una annotazione di rilievo è la necessità di sviluppare alcune sinergie nel sistema per aumentare la competitività dei singoli porti e migliorare i servizi ai potenziali utenti. Tra queste sinergie si rileva

indispensabile l'istituzione di una rete informatizzata tra i vari soggetti per garantire informazioni e servizi agli utenti.

Il master plan definisce i seguenti obiettivi strategici al fine di rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana:

1. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale attraverso:

- la promozione di interventi di qualificazione strutturale ed ambientale di porti e approdi collocati in ambiti costieri fragili dal punto di vista ambientale e/o caratterizzati da inefficienza funzionale e da scarsa dotazione infrastrutturale;
- la promozione di azioni volte ad assicurare la permanenza di attività di pesca e di altre attività di servizio garantendo nei porti idonei spazi ed attrezzature per lo svolgimento di tali funzioni ai fini di ridurre il conflitto tra le diverse funzioni presenti;
- Il sostegno alla qualificazione dei porti e approdi esistenti sotto il profilo della dotazione dei servizi aggiuntivi al diportista e alla crescita di attività connesse alla nautica quali il rimessaggio e la piccola cantieristica.
- la dotazione di strutture per alaggio e varo (scivoli pubblici) a sostegno della piccola nautica carrellabile;
- l'impegno a favorire le funzioni della pesca e del pescaturismo, opportunamente disciplinate ai fini dell'integrazione nel sistema portuale regionale, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificamente destinate ed a garantire alle funzioni della pesca idonei spazi a mare ed a terra e collocazioni funzionali di spazi e servizi per le attività di lavoro;
- la promozione e la tutela, insieme alla attività della pesca, di tutte quelle attività produttive che trovano nei porti lo strumento logistico indispensabile alla propria operatività, a sostegno dello sviluppo del turismo e dell'economia locale e prevedendo in tal senso la riserva di una quota di posti barca per il charter nautico, ovvero il noleggio e la locazione di natanti da diporto.

2. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano a livello internazionale attraverso:

- la valorizzazione dei waterfront con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi;
- la qualificazione e lo sviluppo dei servizi turistici a forte attrattività: eliporti, ristoranti, attività commerciali, attività per il tempo libero;

- lo sviluppo e la promozione di azioni volte a integrare la rete regionale della nautica con il più ampio sistema diportistico dell'alto mediterraneo allineando l'offerta regionale ai più elevati standard delle regioni marittime europee in termini di qualità ambientale, architettonica e funzionale;
- il sostegno al comparto produttivo della nautica toscana che si presenta come uno tra i settori trainanti dell'economia regionale grazie alla qualità delle produzioni di yacht e mega-yacht dei poli cantieristici di eccellenza che vantano il riconoscimento di un marchio di qualità a livello internazionale per le produzioni toscane.

3. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Tra i porti turistici della Toscana dotati di buoni livelli di qualità sotto il profilo funzionale e della dotazione di servizi distribuiti sulla costa toscana si ricordano quelli di Cinquale (Montignoso), Marina di Cala dei Medici a Crepatura (RosignanoMarittimo), Salivoli (Piombino), Etrusca Marina (Scarlino), Punta Ala (Castiglione della Pescaia), Marina di San Rocco (Grosseto), Cala Galera (Monte Argentario).

Tra gli approdi turistici si ricordano quelli di Porto Azzurro e di Capraia.

Sono in corso i lavori per la realizzazione del porto turistico di San Vincenzo(LI).

E' in fase conclusiva la procedura di approvazione del piano regolatore portuale dell'approdo turistico di Viareggio.

Sono in fase conclusiva le procedure relative agli atti di governo del territorio, compreso piano regolatore portuale, per l'attuazione del porto turistico di Marina di Pisa.

Sono in corso le procedure e gli interventi per trasformare gli ormeggi in porti o approdi turistici per Viareggio Porto (Viareggio), Comparto Mediceo (Livorno), Foce Cecina (Cecina), Porto di San Vincenzo (San Vincenzo), Porto di Porto S. Stefano (Monte Argentario), Porto di Marciana Marina (Marciana Marina), Porto di Portoferraio (Portoferraio).

Tra gli ormeggi presenti sulla costa toscana, hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici i siti di Ardenza (Livorno), Antignano (Livorno), Quercianella (Livorno), Porto Canale (Castiglione della Pescaia), Porto di Talamone (Orbetello), Porto Ercole (Monte

Argentario), Giglio Porto (Isola del Giglio), Rio Marina, Porto di Cavo (Rio Marina), Approdo di Marina di Campo (Campo nell'Elba), Porto di Cala di Mola (Capoliveri).