



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Progetti di territorio e quadri strategici

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Progetti di territorio e quadri strategici / G. DE LUCA. - In: URBANISTICA INFORMAZIONI. - ISSN 0392-5005.
- STAMPA. - 205:(2006), pp. 16-18.

Availability:

This version is available at: 2158/21989 since:

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

5 Fra terra e mare

Logistica integrata e sviluppo del territorio

Autostrade del mare; Le autostrade del mare fanno bene alle città portuali? Strategie territoriali tra Genova e Alessandria sul Corridoio 5, fra Torino e Lione; progetti di territorio e

quadri strategici; sviluppo della piattaforma Logistica Costa toscana; tra domanda e offerta: un mare di opportunità per l'Abruzzo; le isole del Mediterraneo: una rete di rapporti

23 In medias res

La città

intermedia

Nuove forme della città contemporanea; Lugano: nuovo quartiere Cornaredo; governare la trasformazione di un territorio complesso; progettare un territorio intermedio; Firenze dentro

SISTeMA; dimensioni intermedie del territorio vesuviano; la città intermedia lungo la costa abruzzese; dinamiche urbane e mutamento sociale: Il Cairo

41 Politiche abitative

Esperienze e sperimentazioni per l'emergenza

Politiche per la residenza sociale; la "questione delle abitazioni"; Firenze: sviluppare la residenza

in locazione; l'housing sociale per la crescita e lo sviluppo della città

205

Rivista
bimestrale
Anno XXXIV

gennaio-febbraio
2006

€ 10,00

INU
Edizioni

sferito una parte del trasporto merci dell'autostrada alla ferrovia. Ma l'ammodernamento delle rete storica non può essere una soluzione per il Corridoio 5; per i limiti fisici, morfologici, ambientali e insediativi dell'infrastruttura prima richiamati. Nella fascia di 200 metri dalla linea attuale vivono infatti molte migliaia di persone: tali popolazioni sarebbero destinate a subire il rumore continuo di treni merci. Nella linea ad Alta Capacità, invece, la fascia di disturbo, essendo limitata ai pochi km non in galleria, interessa poche centinaia di abitanti e sostanzialmente non coinvolge centri abitati.

In assenza di una moderna e adeguata alternativa ferroviaria, i transiti continueranno a rafforzare l'autostrada e non la ferrovia e la linea storica non potrà mai essere competitiva con l'autostrada. La realizzazione di una adeguata linea protetta ad AC Torino-Lione (prevalentemente in galleria), risolvendo le diverse criticità ambientali, consentirà una sostanziale riduzione degli impatti ambientali dovuti al traffico autostradale. Questa è l'opzione ambientale per coniugare sviluppo e sostenibilità ambientale, annullando le posizioni alternative che vorrebbero realizzare il Corridoio 5 rafforzando l'autostrada ed il traffico su gomma.

Un futuro autostradale della Valle, con il raddoppio della galleria del Frejus e la terza corsia della A32 Torino-Bardonecchia-Frejus, sarebbe la vera sciagura ambientale e la rinuncia ad una politica sostenibile di sviluppo economico e territoriale.

* Coordinatore della Segreteria tecnica della Commissione per la Linea AC Torino-Lyon.

Note

1 La Commissione ha approvato all'unanimità il 12.9.2005 un programma di lavoro per la realizzazione dei sondaggi geognostici necessari per una corretta valutazione del rischio di materiali amiantiferi e radioattivi.

2 FS, SNCF, RFF, 2000, Studio per l'ammodernamento della linea ferroviaria Dijon/Lyon-Torino.

Progetti di territorio e quadri strategici

Giuseppe De Luca*

Fra coerenze e contraddizioni: gli scenari tracciati dal Quadro strategico nazionale del Ministero Infrastrutture e Trasporti ed il Piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana

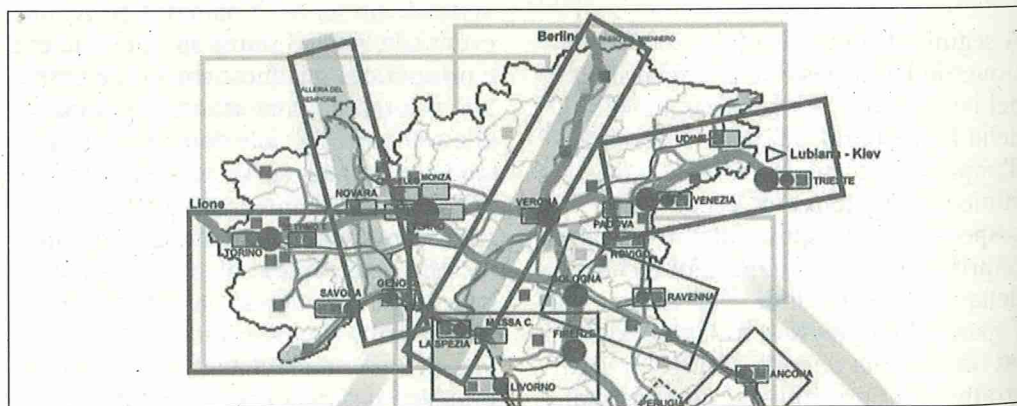
Nell'ottobre 2005 il Ministero Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali) ha presentato il 2° Rapporto dal titolo *Verso il disegno strategico nazionale* con l'obiettivo di partecipare, per la parte italiana, alla definizione delle linee strategiche europee in vista dei Fondi strutturali 2007-2013. Il Rapporto, in linea con la strategia predisposta dai cosiddetti accordi di Lisbona (avviati nel marzo 2000), si allinea all'idea che: «nell'ambito delle politiche di coesione e sviluppo, lo spazio fisico può divenire una sola "infrastruttura di contesto", di cui

vanno programmati e progettati i mutamenti necessari a creare un ambiente di vita e di lavoro più coeso, attrattivo ed equilibrato» (p. 4).

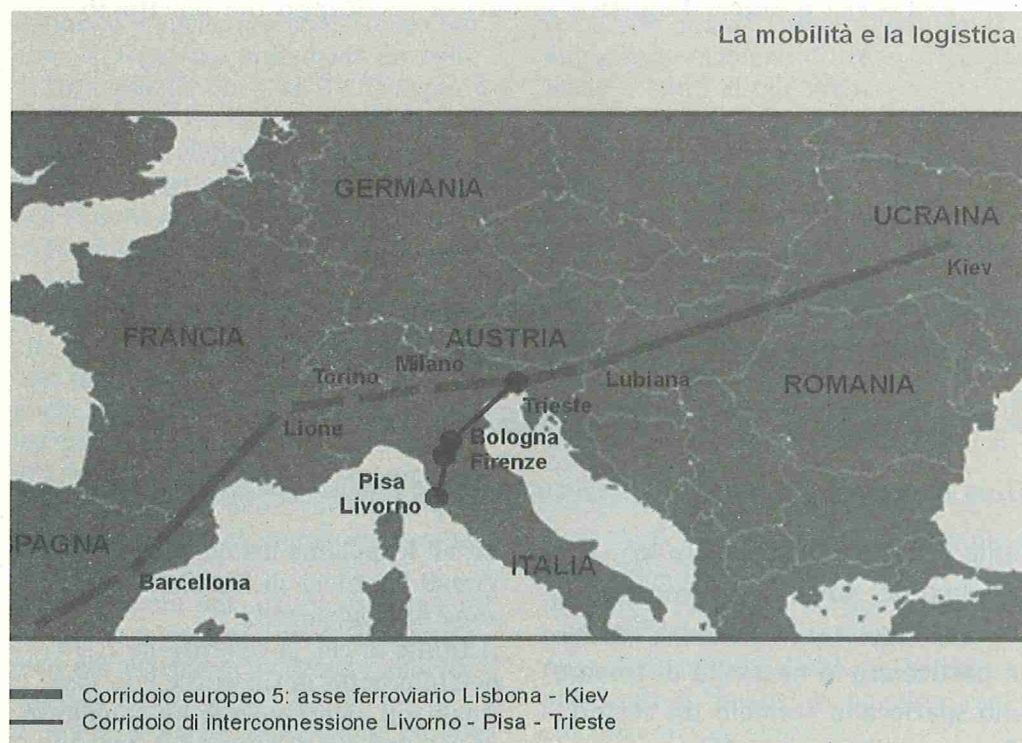
In linea con questo assunto, il documento delinea degli scenari prospettici combinando tre sistemi di riferimento:

1. i contesti insediativi a elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio italiano;
2. le reti relazionali strategiche (di infrastrutture ma anche di interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani);
3. i poli di commutazione di rilevanza strategica per l'armatura spaziale e funzionale del Paese.

Propone, poi, di passare a un radicale cambio di prospettiva di lettura dello spazio territoriale: «non più i familiari territori-area dettati dal principio di prossimità spaziale, ma territori-snodo tra le reti di flussi transnazionali e spazi sedimentati localmente. In questa stessa prospettiva, ciò che nel passato era la città, sta diventando sempre più



MIT, *Verso il disegno strategico nazionale*, Roma ottobre 2005, p. 74: il quadro completo delle piattaforme individuate come ipotesi di lavoro. Nei rettangoli a linee spesse quelle transnazionali; nei rettangoli a linee sottili quelle nazionali.



Regione Toscana-Giunta Regionale, Piano di indirizzo territoriale 2005-2010. Studi preparatori, vol. 0 "Metodologia per l'adeguamento", Firenze febbraio 2005, p. 22: il corridoio di interconnessione tra il Tirreno, l'alto Adriatico e l'est europeo.

un campo di relazioni urbane, un insieme di attività che coesistono piuttosto che una struttura fisica e funzionale» (p. 9). Scenari e nuova prospettiva interpretativa, assolutamente condivisibili, portano a una "nuova" immagine del territorio italiano che poggia su tre diversi tipi di "spazi contestuali" che generano altrettante strategiche "visioni guida": a) Piattaforme produttive territoriali; b) Territori urbani di snodo; c) Fasci infrastrutturali di connessione.

Considerato che il Rapporto adotta un «approccio strategico alle politiche di coesione e sviluppo» che richiedono «la massima esattezza nella valutazione dei contributi che provengono dal territorio» (p. 12), di seguito si intendono confrontare, in forma schematica, gli scenari ipotizzati da tale Rapporto con quanto definito dalla Regione Toscana. Ovviamente gli scenari nazionali delineati dal Rapporto sono il risultato di una analisi comparata di alcune proiezioni territoriali fondate: i. su «letture "cartografiche" delle reti e dei nodi costitutivi dell'armatura territoriale; ii) su una analisi multicriteria dei livelli di competitività territoriale e dei cluster strategici, territoriali e tematici»¹. Con il limite, politico prima che valutatorio,

che diverse "cartografie" e numerosi "dati" di partenza affondano le radici nei documenti programmatici e nelle azioni di finanziamento operate dall'attuale Governo nazionale, che penalizzano fortemente alcune Regioni italiane e ne avvantaggiano altre. Per la Toscana il Rapporto individua solo "piattaforme territoriali nazionali", mentre le più importanti e strategiche "piattaforme transnazionali" sono tutte esterne alla Toscana. Addirittura una la lambisce, quella contraddistinta dalla sigla TiBre (Tirreno-Brennero) che si attesta a La Spezia e poggia sulla Pontremolese. Solo chi non è fisicamente andato su questo territorio e non ha visto l'assenza di retroterra per il Porto di La Spezia, le condizioni del fascio infrastrutturali, la morfologia del territorio ecc. può tracciare sulla carta un'ipotesi transnazionale per questo contesto. Ciò nonostante, nelle fase descrittiva del documento, Firenze (insieme a Roma, Milano, Torino, Venezia, Bologna e Verona) è considerata come una specifica «polarità di una parte significativa dell'economia dei servizi e dei flussi» e in gran parte come luogo «di collegamento con il contesto internazionale» (p. 5), e benché in Toscana sia in corso un forte potenziamento delle reti infrastrutturali

fisiche (a valenza nazionale e transnazionale, p. 89) che permetteranno di recuperare entro il 2010 uno dei ritardi storici transappenninici, funzionale al Corridoio 1: Asse stradale e ferroviario sulla direttrice Berlino-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Palermo².

Sull'altro versante, invece, la Regione Toscana ha avviato i lavori per l'adeguamento del Piano di indirizzo territoriale 2005-2010 alla nuova legge regionale sul governo del territorio e alla nuova stagione della programmazione regionale ed europea. Ha già approvato nel luglio 2005 (dopo aver anticipato gli studi preparatori nel febbraio) l'avvio del procedimento³ che contiene in bozza il piano e le sue indicazioni. In questo caso uno dei quattro progetti strategici è relativo a un ambizioso "progetto di territorio"⁴: «l'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti e al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto». La proposta porta a tracciare una diversa visione strategica complessiva. Il prossimo completamento ferroviario (2010) dell'alta capacità e della variante autostradale di valico (2008) per il tratto appenninico tra la Toscana e l'Emilia Romagna, sono considerati, infatti, un'opportunità forte a livello transregionale ed europea, in quanto consentono di ipotizzare nuovi scenari di relazione sia spaziali che economici tra l'area forte della Toscana, da aprire direttamente ai progetti prioritari relativi all'asse stradale e ferroviario Corridoio 1 (Berlino-Milano-Roma-Palermo), alle autostrade del mare attraverso la "porta" di Livorno, nonché al già citato asse stradale e ferroviario del Corridoio europeo 5. L'idea strategica è quella di anticipare il vantaggio competitivo legato alla sinergia del fascio di infrastrutture stradale e ferroviario passanti per l'Appennino in modo da organizzare un braccio nazionale che, partendo dal nodo Pisa-Livorno, via Firenze, Bologna, Padova, Trieste, colleghi stabilmente il Tirreno con l'area dei Balcani; ma al contempo un gateway di sistemi territoriali urbani (sia regionali che infraregionali), nel quale acquistano sempre più rilevanza la qualificazione logistica, la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari e la realizzazione di nuove

funzioni industriali e di servizio a maggiore valore aggiunto, in modo da creare nuove reti immateriali tali da far competere anche aree in apparenza più deboli oltre a favorire la "dinamizzazione" delle interdipendenze con le regioni contermini. Di questo, però, nel documento ministeriale non vi è traccia alcuna, nonostante sia successivo a quello regionale, e nonostante sia citato, pur sbagliandone il nome (p. 89), il Pit stesso. Vedremo se è così con il Documento strategico preliminare nazionale 2007-2013, predisposto dal Ministero del Tesoro.

*Università di Firenze; membro del Consiglio direttivo della Sezione Inu Toscana

Note

1. Si rimanda al 2° Rapporto Verso il disegno strategico nazionale del Ministero (ottobre 2005) ed alle analisi di supporto condotte dal Censis.
2. Secondo le indicazioni e gli auspici del Master Plan approvato dalla Commissione europea il 21 04 2004.
3. "Avvio del procedimento per la revisione del Piano di indirizzo territoriale", DGR n. 759/05, Burt n. 32 del 10.8.05. Ai sensi della Lr 1/05, art. 15, l'avvio del procedimento deve esplicitare la proposta di piano nella sua compiutezza, compresi studi ed analisi fatti, gli effetti delle scelte attese, nonché indicare tutti quegli enti e organismi pubblici tenuti a fornire apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il Quadro conoscitivo del piano. Per l'antepresa cfr. Regione Toscana, Giunta Regionale, 5 volumi, Firenze 2005.
4. Con una forte caratterizzazione prospettica, così come inteso proprio nella proposta dal 2° Rapporto del MIT: «Un progetto di territorio guarda innanzi, immagina il futuro, affronta l'ignoto, sceglie un contenuto. La sua identità permanente è data dal dinamismo dell'approccio», p. 14.

Lo sviluppo della piattaforma Logistica Costa toscana

Gino Fantozzi*

Sulla necessità di sostenere lo sviluppo del porto di Livorno con una razionalizzazione dei traffici ed in particolare la necessità di trovare uno spazio allo scambio tra vettori diversi e all'intermodalità

Fra coloro che ipotizzavano, già dai primi anni settanta del secolo scorso, la necessità di un intervento di riorganizzazione strutturale del porto di Livorno si aprì, allora, un dibattito tra chi riteneva necessaria un'azione di scambio e di razionalizzazione interna alle aree portuali e chi puntava all'utilizzo di nuove aree per tali attività, individuate nell'entroterra, ad est, verso il Comune di Collesalveti. In queste posizioni si confrontavano tra l'altro, e in sostanza apparivano già allora evidenti, due posizioni ben diverse sul piano concettuale. Una prima che vedeva l'attività intermodale come attività accessoria di quella portuale e in sostanza legata alla gestione del porto stesso; una seconda che, invece, considerava lo scambio, con o senza rottura del carico, come attività indipendente dalla gestione delle banchine, anche se ovviamente strettamente collegata ad essa. Fu la seconda ipotesi a prevalere anche se con forti dubbi sia sulla localizzazione, sia sui costi (e i tempi) dell'operazione, costi estremamente alti per la situazione idrogeologica dei terreni che richiedevano opere di risanamento massicce e rischiose. Il territorio interessato faceva parte, infatti, di una vasta area destinata, già dalle politiche terri-

toriali leopoldine nel quadro delle grandi bonifiche di fine Settecento, a zona di allagamento. A fronte di ciò, la costruzione dell'Interporto di Guasticce è in fase finale e il piano prevede un complesso di 250.000 mq di magazzini, 600.000 mq di aree per stoccaggio di merci varie, 150.000 mq di terminal ferroviario e 130.000 mq per strutture e servizi per prodotti agroalimentari. Nel frattempo il porto di Livorno è cresciuto in un anno del 5,15% e rappresenta una movimentazione complessiva di 27.051.139 tonnellate di merce. Nel 2003, 592.778 Teu di contenitori (8,4% in più rispetto all'anno precedente), una movimentazione di oltre 4 milioni di mezzi rotabili e, nel settore dei passeggeri, nei primi sei mesi del 2004 un incremento rispetto allo stesso periodo del 2003 del 9,1% con 658.192 presenze nel traffico traghetti, mentre nei croceristi il numero di 134.227 è superiore del 7,6% alla quantità del 2003. Pochi chilometri dividono tale complesso infrastrutturale dall'aeroporto di Pisa, che sviluppa una attività di cargo di 8.533 tonnellate e oltre 2 milioni di passeggeri (dati 2005). Inoltre, un sistema di antichi canali militari rende interessante il loro riutilizzo per il trasporto delle merci. Il triangolo Pisa-Livorno-Pontedera, già a suo tempo individuato come triangolo industriale, si sta ora invece sempre più caratterizzando come triangolo logistico di primaria importanza. La questione che oggi si pone è di primaria importanza sul piano delle strategie economiche, non solo locali, ma