

Il caso della TOSCANA

A cura della Segreteria della Sezione Toscana

I processi di integrazione in atto a livello europeo sia sul piano politico-istituzionale che sul piano finanziario e monetario rafforzano l'idea che lo spazio europeo sia la sede privilegiata entro la quale le diverse realtà regionali hanno la possibilità di costruire gli scenari per il proprio sviluppo futuro partecipando direttamente alla definizione degli atti comunitari di indirizzo e al tempo stesso contribuendo in maniera sinergica ed integrata alla finalizzazione degli obiettivi comunitari condivisi. Questo assunto è diventato il filo conduttore della Regione Toscana per le grandi reti e opere infrastrutturali ed è stato trasferito sia nella proposta di adeguamento del *Piano di indirizzo territoriale 2005-2010*, sia nei documenti preparatori al nuovo *Programma regionale di sviluppo 2005-2010*.

Quadri strategici e assetti strutturali regionali nello scenario nazionale ed in quello europeo

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 un'opportunità forte a livello regionale, in quanto consentono di ipotizzare nuovi scenari di relazione sia spaziali che economici tra l'area forte della Toscana (la Toscana dell'Arno), le aree più deboli oltre a favorire la “dinamizzazione” delle interdipendenze con le regioni contermini. I due interventi sono considerati strategici per rimodellare l'intero assetto infrastrutturale regionale e rilanciare, su basi nuove, parte del sistema economico.

La strategia ruota intorno ad un progetto strategico territoriale (ma di valenza euro-mediterranea): la realizzazione di una “Piattaforma logistica costiera” (porto di Livorno, interporto A. Vespucci di Guasticce, aeroporto G. Galilei) intesa come *gateway* di sistemi territoriali, 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 a maggiore valore aggiunto, conferendo alla Toscana il ruolo di piattaforma commerciale per gli scambi tra oriente ed occidente.

In questa visione strategica, la “Piattaforma logistica costiera” promuoverà l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto e si dovrà collegare direttamente ai progetti prioritari relativi al Corridoio 1 (Berlino-Milano-Roma-Palermo), delle autostrade del mare e del *Corridoio Europeo 5* attraverso un braccio nazionale che, partendo da Trieste, via Bologna e Firenze, collega stabilmente il Tirreno con l'area dei Balcani; ma al contempo un *gateway* di sistemi territoriali (sia regionali che infraregionale), 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 a maggiore valore aggiunto.

Da questo ultimo punto di vista progetti territoriali di livello regionale sono previsti nell'area metropolitana della Toscana centrale, ed in modo particolare nell'asse Firenze-Scandicci; e nell'area di Prato-Gonfienti.

Per quanto riguarda la Piattaforma costiera, la Toscana ha avviato il processo di definizione della strategia attraverso una serie di atti d'indirizzo, che saranno aggiornati in vista del nuovo *Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)*, ovvero il *Piano regionale della mobilità e della logistica*, che mira a favorire la crescita degli interporti e dei porti e ad incoraggiare l'intermodalità, l'assunzione, da parte del PIT, della mobilità e della logistica di cui la Piattaforma, quale strategia di rango regionale e da ultimo, in ordine di tempo, il protocollo d'intesa sulla Piattaforma logistica costiera dalla Regione con Province e Comuni coinvolti, Camere di Commercio, Autorità di Bacino, Ente Parco.

La definizione di quadri strategici quali la Piattaforma logistica costiera si rapporta come si è visto alla rete trans-europea costituita da corridoi plurimodali che attraversano i territori in tutta la loro complessità. Nella visione dello spazio secondo corridoi e grandi sistemi, i paesaggi naturali e le dimensioni territoriali – economiche, sociali e culturali – riconosciute ai sistemi locali hanno un ruolo importante nell’assetto strutturale regionale, da qui la necessità di sperimentare nuovi approcci di *policy* portuale e territoriale più adeguati a cercare di ricomporre, in un quadro localmente sostenibile, logiche di sviluppo spesso contraddittorie.

Progetti infrastrutturali e di reti di servizi integrati sul territorio

L’assetto strutturale regionale dovrebbe completarsi anche con la chiusura della maglia autostradale costiera, l’ormai noto “Corridoio tirrenico”. Allo stato attuale, la discussione sul corridoio tirrenico verte sul tracciato di un’autostrada a pedaggio con sistema “in aperto” nel tratto tra Rosignano e Grosseto e con sistema “in chiuso” a sud di Grosseto. Altre tipologie infrastrutturali non sono all’ordine del giorno.

Le ipotesi che si confrontano sono l’autostrada collinare interna, proposta dal Governo, e l’autostrada costiera, con variante interna Fonteblanda-Stazione di Capalbio, proposta dalla Regione Toscana.

L’ipotesi di un adeguamento in sede dell’Aurelia, sostenuta dalle associazioni ambientaliste sulla base del progetto Anas del 2000, non sembrerebbe percorribile per ragioni tecniche (nuove norme per la costruzione delle strade entrate in vigore nel 2002) ed economico-finanziarie (necessità di un concorso privato alla realizzazione dell’opera) ed è stata recentemente abbandonata dalla stessa Anas. La trasformazione dell’Aurelia in autostrada, del resto, comporterebbe la necessità di prevedere una viabilità alternativa lungo il tragitto autostradale. Tale viabilità dovrebbe essere realizzata ex novo, con evidenti impatti ambientali, e dovrebbe essere resa funzionante prima dell’apertura dei cantieri autostradali, con inevitabile allungamento dei tempi. L’ipotesi di un adeguamento dell’Aurelia alle caratteristiche autostradali mantenendo il traffico in sede durante i lavori, di contro, produrrebbe una notevole riduzione delle capacità di traffico, con inevitabili effetti di congestionamento.

L’ipotesi del tracciato autostradale costiero, proposta dalla Regione Toscana, appare condivisibile nei tratti Grosseto sud-Fonteblanda e Stazione di Capalbio-confine regionale, meno interessati dalla presenza di insediamenti concentrati nell’immediato entroterra. Un simile tracciato, distinto dall’Aurelia, ma fin dove possibile affiancato ad essa, consente di soddisfare a pieno i requisiti di funzionalità e di sicurezza della nuova infrastruttura e di utilizzare, al contempo, l’Aurelia come strada alternativa opportunamente riconfigurata per evitare l’afflusso dei traffici parassitari.

I tracciati delle varianti interne, proposti dalla Regione Toscana tra Fonteblanda e la Stazione di Capalbio per evitare l’impatto con il sistema insediativo della costa, meritano invece una riflessione più attenta, giacché finiscono per interessare un paesaggio con valori naturali e storico-culturali rilevanti. Tali tracciati risultano infatti individuati sulla base di una analisi territoriale condotta alla grande scala, mentre sarebbe opportuna una loro definizione sulla base di una analisi territoriale, paesaggistica e ambientale dettagliata, condotta alla scala locale.

Le scelte relative alle infrastrutture, al contrario, non dovrebbero essere definite solo tramite valutazioni di carattere settoriale ma sulla base di valutazioni globali rese possibili dalla utilizzazione delle metodiche della pianificazione integrata. La recente legge regionale sul governo del territorio (n. 1/05) si indirizza verso questo obiettivo e potrebbe essere lo strumento per ripensare globalmente il sistema delle infrastrutture (autostradali, stradali, ferroviarie, portuali, ecc.) sia della Toscana che dell’Italia Centrale Tirrenica.

Il passaggio dalla maglia ampia alla maglia stretta. I nodi, le porte, i corridoi

Tra i temi che ricadono in questa categoria, vi è la costruenda Tranvia veloce Firenze S.M.N./Scandicci, già in fase di realizzazione, che rappresenta elemento nodale del piano di

riorganizzazione della mobilità metropolitana nell'area fiorentina e al contempo l'occasione per riprogettare le parti del tessuto urbano direttamente coinvolte. Il forte valore strategico di un ambito territoriale che per la sua centralità nel corpo urbano di Scandicci non solo è deputato a svolgere un ruolo fondamentale nel nuovo sistema della mobilità metropolitana, ma anche nel riequilibrio dei principali nuclei edificati presenti sul territorio, sottolinea anche la "particolare" vocazione dell'area a delinarsi come spazio nodale per catalizzare, rafforzare e rinnovare l'immagine della città e giocare un forte ruolo nella costruzione e nella trasformazione dell'identità locale e nel senso di appartenenza dei suoi cittadini.

L'opportunità offerta dalla realizzazione della Tramvia Firenze-Scandicci può essere quindi colta ai fini della promozione e del sostegno di processi di sviluppo integrato del territorio, anche giovandosi di metodologie di progettazione integrata e di coinvolgimento/coordinamento dei diversi attori che vi operano. In quest'ottica propositiva viene letta la possibilità di definire un accordo tra pubblico e privato, considerato come la modalità più efficace per conseguire obiettivi e traguardi di prestazione, in una azione complessa di sviluppo locale.

Infrastrutture e pianificazione del territorio

La recente legge regionale 1/05 sul governo del territorio considera i sistemi infrastrutturali come risorse essenziali del territorio. Nella legge si evidenzia, tra le norme generali per la tutela e l'uso del territorio, che: «Nuovi impegni del suolo a fini insediativi e infrastrutturali sono di norma consentiti quando non sussistono alternative di riuso e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti. Essi devono in ogni caso concorrere alla riqualificazione dei sistemi insediativi e degli assetti territoriali nel loro insieme ed alla prevenzione e recupero del degrado ambientale» (Art. 3 c. 4).

Inoltre viene evidenziato che: «i nuovi insediamenti e gli interventi di sostituzione dei tessuti insediativi sono consentiti se esistono o siano contestualmente realizzate le infrastrutture che consentono la tutela delle risorse essenziali del territorio» (Art. 3 c. 5).

Il sistema degli strumenti di pianificazione PIT (Piano di Indirizzo Territoriale, di competenza regionale), PTC (Piano Territoriale di Coordinamento di competenza provinciale) e PS (Piano Strutturale, di competenza comunale) definisce gradualmente la risorsa dei sistemi infrastrutturali.

Ai sensi dell'articolo 8 della L.R. 1/2005, la Regione: «partecipa alla definizione e all'attuazione dei piani e programmi di competenza statale, (...) garantisce la coerenza degli atti statali con gli strumenti della pianificazione territoriale e con gli altri atti di governo del territorio adottati e approvati dai soggetti competenti in attuazione della presente legge»; e per le opere della legge obiettivo: «la Regione partecipa alle intese (...) per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale per l'individuazione delle infrastrutture, opere e insediamenti ivi previsti, secondo quanto espressamente disposto dalle medesime norme statali. Contribuisce inoltre alla localizzazione, nel territorio regionale, delle stesse opere, infrastrutture ed insediamenti, in attuazione dei criteri strategici concordati con lo Stato e con gli ulteriori soggetti eventualmente partecipanti all'intesa, relativamente alle caratteristiche tipologiche, economico-finanziarie e qualitative delle opere di cui si tratti... assicura altresì la partecipazione degli enti locali interessati ed il coinvolgimento degli stessi nel processo di formazione delle decisioni di propria competenza, richiedendone in ogni caso il relativo parere e conformandosi ad esso nei casi di esclusiva rilevanza locale».

Il nuovo PIT approfondirà il rapporto tra infrastrutture e governo del territorio con un duplice scopo: eliminare la tradizionale separatezza che aveva caratterizzato l'elaborazione delle politiche infrastrutturali a tutti i livelli di governo; predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti indotti dalle trasformazioni del territorio sulle infrastrutture.

