

Associazione “per la Rinascita di Livorno”

Un'idea progettuale per il futuro di Livorno

Apprezzando la recente apertura all'area costiera del Sindaco di Firenze, l'Associazione “per la Rinascita di Livorno” sollecita le Istituzioni Locali a trasmettere un segnale forte e concreto per il conseguimento degli obiettivi infrastrutturali da troppo tempo attesi, per lo sviluppo della programmazione di lungo corso, per l'acquisizione di una “visione” capace di produrre ***un'idea progettuale per il futuro di Livorno*** della quale, da troppo tempo, si avverte la mancanza.

Per questo occorre che Livorno, così come ha fatto Firenze, metta in campo tutte le sue energie e le sue intelligenze, in un'azione di grande respiro che prenda spunto da quanto fatto dalla Camera di Commercio nel novembre 2019 con il documento messo a punto e condiviso dalle rappresentanze imprenditoriali e sindacali, locali (più di 20 firme sono in calce a quel documento!). Su quei contenuti, ancora attuali, il Sindaco potrà rilanciare il pubblico confronto coinvolgendo i Soggetti firmatari del documento.

Tutto ciò per dare un fattivo contributo della città all'approccio dichiarato dai sindaci di Firenze, Lucca, Pisa e Livorno, ma finora inattuato, proponendo un **patto di sviluppo della Costa Toscana** capace, finalmente, di “ignorare” i municipalismi purtroppo sempre presenti, ma capace di sollecitare e concorrere ad ***un futuro Patto regionale*** che ponga le basi per un effettivo riallineamento della velocità dello sviluppo della Toscana Costiera con quella della Toscana interna.

Dobbiamo comunque riconoscere che l'area costiera, per questo, è già in ritardo perché l'Area metropolitana fiorentina già sta lavorando al suo patto per lo sviluppo da presentare al Presidente Giani.

Livorno, salvo il porto ormai ben avviato, ha oggi problemi strutturali e di visione strategica per il futuro che non sono stati affrontati e non sembra siano incanalati per il verso giusto né nel PNRR né nell'azione di governo regionale e nazionale. Questa sostanziale esclusione della Costa sembra ripetere scenari già conosciuti e sofferti sia dalla Città sia dalla Costa toscana. Infatti lo sviluppo dell'assetto infrastrutturale è stato lentissimo per tutta la seconda metà del '900. Opere programmate fino agli anni '70 ed '80 (Darsena Toscana, Superstrada fi-pi-li, Variante Aurelia di Livorno fino al Maroccone, Interporto) sono state completate solo alla fine degli anni '90. Altre come l'ammodernamento del sistema ferroviario, l'autostrada tirrenica, il lotto Zero Maroccone-Chioma non sono state realizzate.

Per Livorno questo tardivo sviluppo si è accompagnato alla progressiva scomparsa del sistema delle partecipazioni statali e alla conseguente crisi dell'industria manifatturiera livornese.

Nei primi decenni del 2000 la costa e la città hanno sofferto per il completo arresto dello sviluppo infrastrutturale e per la conseguente e progressiva crisi economica ed occupazionale.

Questa condizione veniva riconosciuta dal Governo con l' **Accordo di Programma 2015- 2025** per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese .

Il giorno 8 maggio 2015, a Firenze presso la presidenza della Regione, i Ministeri: dei trasporti, dell'ambiente, del lavoro e delle politiche sociali, la Regione, la Provincia di Livorno, i Comuni di Livorno, Rosignano e Collesalveti, l'Autorità Portuale di Livorno e Rete ferroviaria italiana sottoscrivevano l'Accordo che accertava la condizione di crisi industriale complessa del polo produttivo Livorno-Collesalveti-Rosignano” .

Dai resoconti dell'Agenzia regionale di informazione -Toscana notizie- risulta che l' Accordo prevede:

- un impegno economico, costituito dal concorso dei vari Soggetti partecipanti, per complessivi 732 milioni di euro -di cui 582 pubblici- destinati a realizzare, entro 4 anni, la nuova Darsena Europa, il collegamento diretto di Porto ed Interporto con la rete ferroviaria nazionale, a riqualificare l'area produttiva che si estende fino a Rosignano e Collesalveti ed a sviluppare l'occupazione;
- la Bonifica del Sin ed il riconoscimento di Zona franca Doganale, ovvero la possibilità di offrire condizioni vantaggiose per attrarre merci e capitali da parte del porto di Livorno e del retro-porto;
- per ciascuna categoria di intervento la fonte di finanziamento e l'importo previsto;
- la durata dell'accordo di programma è di 10 anni, il comitato esecutivo previsto presso il Mise è coordinato dal Presidente della Regione.

Al momento sembrava che si trattasse di un'intesa a tutto tondo rivolta alla logistica integrata, allo sviluppo economico, alla sostenibilità territoriale ed economica, alla formazione ed al lavoro.

Ma non sarà così!

In occasione delle elezioni comunali del 2019 l'Associazione per la Rinascita di Livorno presentava ai candidati sindaci un articolato programma **-Livorno 2019 idee e proposte per una rinascita possibile-** che traguardava al lungo termine (due legislature) perché una crisi così profonda si riteneva potesse essere superata solo in un periodo almeno decennale. La proposta ricordava ed attualizzava tutte le infrastrutture dell'Accordo di programma perché, a quel momento, molte non erano neppure attivate e nessuna era realizzata.

La Camera di Commercio, nel novembre 2019, presentava **“Livorno va avanti”** documento conclusivo del tavolo di lavoro per lo sviluppo del territorio della provincia di Livorno. Tale documento è da riconsiderare senza ulteriori indugi perché descrive lo stato dell'economia e dell'occupazione e contiene proposte e richieste delle quali precisa anche le priorità:

--realizzazione della Darsena Europa, completamento del Corridoio Tirrenico e formazione mirata alla creazione di profili professionali rispondenti all'effettiva ed emergente domanda di lavoro locale;

La campagna elettorale per le elezioni regionali del 2020 è stata sotto-ono a causa della pandemia ma vede ancora partecipe l'Associazione che presenta l'ulteriore programma **-Livorno, porta a mare della Toscana-** che collega strettamente la possibilità di sviluppo della città di Livorno alle necessità di superamento dell'arretramento infrastrutturale e quindi economico della Costa Toscana che è comunemente conosciuto come “Toscana a due velocità”

La sostanza di quel programma, per il quadro infrastrutturale, ripropone quanto non realizzato dell'Accordo di programma del 2015 (praticamente tutto).

Ma l'unica effettiva novità, rispetto all'Accordo programmatico del 2015 è il recente affidamento, da parte dell'AdSP, dell'appalto per la realizzazione delle opere a mare della Darsena Europa che, finalmente, da concretezza a quello che finora era stato solo una previsione ed un auspicio.

Con ciò Livorno, oggi, è di fronte ad una positiva previsione ed una effettiva possibilità di crescita che pone anche un **interrogativo**: la città ed il porto sono pronti in termini di visione, di cultura e di competenze in economia marittima per confrontarsi con il grande scenario e la concorrenza della portualità del Mediterraneo e del nord-Europa?

Per rispondere positivamente a questo interrogativo si ritiene necessario preparare Livorno ad una nuova e più elevata competenza di economia marittima sostenuta da adeguati supporti operativi specialistici, di alta formazione e di promozione, necessari a competere, nel tempo, con i grandi porti europei che sono supportati da Istituti di studio, di ricerca e di documentazione.

L'obiettivo è quello di approfondire la conoscenza e la competenza per capire e per valutare le conseguenze dei nuovi scenari macroeconomici, logistici, infrastrutturali che si consolideranno nei prossimi 5/10 anni per gli scambi intercontinentali.

L'Associazione, oltre tale interrogativo, pone alla riflessione due ulteriori proposte:

--un progetto condiviso tra la Regione, il Comune, l'AdSP, le Associazioni datoriali, i Sindacati, la Università di Pisa e la conseguente costituzione di una *Fondazione Centro Studi* idoneo a fornire per la logistica e per le attività ad essa connesse: conoscenza specialistica, alta formazione, formazione operativa del lavoro e sviluppo tecnologico, dati, documentazione e promozione, necessarie a sostenere, nel tempo, la visione del Porto e della Città come parte significativa del polo logistico della costa toscana. Può costituire utile approccio alla formazione e valorizzazione del capitale umano l'intento, dichiarato, di coordinare tra loro i centri di ricerca già presenti a Livorno. Ma la scelta definitiva per un Centro Studi dedicato alle complessità della logistica deve passare attraverso la costituzione di una vera struttura dotata di un propria autonomia e di un'adeguata organizzazione a supporto delle Istituzioni, degli Operatori portuali, dei Terminalisti e dell'intera filiera dei trasporti.

--un Master-plan di iniziativa comunale per le aree dell'ampio water-front portuale (aree sulle quali insiste la testimonianza delle origini della città portuale nelle epoche medicea e lorenese) capace di essere il risultato di una pianificazione coordinata tra i Soggetti competenti che poi dia luogo a piani operativi e progetti condivisi e coerenti con la richiamata visione del Porto e della Città necessaria ad orientare le attese di lungo termine.

L'avvio del procedimento per la variante al Piano strutturale ed il Piano Operativo non ha finora offerto significative indicazioni in tal senso.¹

Sono comunque da apprezzare le recenti localizzazioni: per la prevista realizzazione di un nuovo polo tecnologico ed incubatore d'impresa da localizzare nel Forte S.Pietro di Alcantara (ex macelli), in attuazione del richiamato **Accordo di Programma 2015- 2025**, ed il programma innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQuA) nell'area della ex Dogana d'Acqua. Ancora nella fascia di cintura portuale è da tempo prevista la delocalizzazione del Rivellino con la liberazione di quest'area strategica. Ma si tratta di annunci che, finora, non hanno avuto seguito come non ha avuto seguito la reiterata proposta dell'Associazione Industriali per la bonifica e la reindustrializzazione della vasta area della Via Enriquez.

A fronte di queste istanze propositive che scaturiscono dalla società livornese, **Il programma di governo 2020-2025 della Regione**, al paragrafo investimenti per infrastrutture e mobilità, appare generico e privo di priorità.

Infatti alla pg 91 precisa:".*Si tratta di realizzare le grandi opere di interesse Nazionale programmate, dalle terze corsie autostradali ai grandi interventi sulla viabilità Statale (completamento della Due Mari, realizzazione degli assi di Lucca), riavviare il procedimento di completamento del corridoio tirrenico da Grosseto al confine regionale e per l'aeroporto di Firenze nel quadro del sistema aeroportuale con l'aeroporto di Pisa, far ripartire i lavori del nodo alta velocità ferroviaria di Firenze*".....

A causa di tale genericità l'Associazione ricorda che l'IRPET, con studi e approfondimenti più o meno recenti, ha dimostrato l'ampiezza del divario tra Toscana centrale e Toscana costiera, sia per reddito, opportunità e qualità dello sviluppo economico e dei servizi sociali. Ma ha anche dimostrato, cosa importante, il rilievo delle potenzialità della costa toscana. Può essere fuorviante, quindi, porre la questione in termini di "riequilibrio", che potrebbe, e forse più volte lo è stato in passato, essere erroneamente inteso come un intervento volto a togliere da una parte e dare da

¹ In proposito occorre ricordare che l'AdSP, da parte sua, ha redatto il Documento di Programmazione Strategica di Sistema 2021/23 la cui proposta è stata trasmessa ai Comuni nel novembre 2020. Ha presentato poi al Comune di Livorno il piano attuativo che prevede la realizzazione della Stazione Marittima.

un'altra. Con chiarezza va ribadito, quindi, che non c'è nessuna logica redistributiva, assistenziale o astrattamente egualitaria alla base della affermata necessità di concentrare sulla costa, dopo decenni in cui le principali realizzazioni infrastrutturali sono state realizzate o sono in corso di realizzazione nella Toscana centrale, gli interventi pubblici regionali e nazionali, quanto a investimenti su infrastrutture e servizi, per mettere la costa in condizione di contribuire maggiormente allo sviluppo regionale.

Neppure il pur apprezzabile “ Next generation Livorno” è riuscito ad incidere sulla marginalità di Livorno e della Costa Toscana nelle prospettive di realizzazione della “autostradina” Tirrenica e di sviluppo delle ferrovie. Infatti i programmi dell'alta velocità finanziati con il PNRR non riguardano la linea tirrenica. Ma ciò è aggravato dal fatto che le Ferrovie, pur disponendo di 55 miliardi oltre alle risorse del PNRR, non prevedono interventi sulla tirrenica. La relazione al parlamento del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile (Il Sole 24 Ore del 5 gennaio '22) che presenta il “documento strategico della mobilità ferroviaria” destinato ad orientare le risorse di 55 miliardi al -contratto di programma Rfi 2022/26-, prevede per la Toscana solo lavori di completamento e raddoppio delle linee interne: Siena-Empoli e Pistoia- Lucca-Viareggio. Unica nota positiva per la costa ligure e toscana sono ulteriori interventi per il raddoppio della linea Pontremolese. È a tutti evidente che il mancato collegamento del Porto e dell'Interporto con la rete europea TEN-T rappresenta un arretramento rispetto al vasto potenziamento della rete Alta velocità previsto dal PNRR.

L'Associazione “per la Rinascita di Livorno” dopo: le sue proposte avanzate in occasione delle due ricordate tornate elettorali, il richiamato documento della Camera di Commercio, le sollecitazioni dell'Associazione Industriali, ancora una volta sollecita le Istituzioni Locali alla definizione di ***un'idea progettuale per il futuro di Livorno*** della quale, da troppo tempo, si avverte la mancanza.

Livorno 21 gennaio 2022