



LA COSTA CHIAMA FIRENZE RISPONDE?



LA TOSCANA A DUE/TRE VELOCITÀ

IDEE E PROPOSTE PER LE ELEZIONI REGIONALI 2025



IDENTITÀ

ANTIFASCISMO

COMUNITÀ

VALORI

PROGETTUALITÀ

RICERCA

GIOVANI

RICERCA

CULTURA

AREA VASTA

INNOVAZIONE

FUTURO

PARTECIPAZIONE

TOLLERANZA

LAVORO

SOLIDARIETÀ

PASSIONE

INDICE

La costa chiama, Firenze risponde?

Idee e proposte per le elezioni regionali 2025

Presentazione dell'evento del 2 ottobre 2025	pag. 3
Locandina	pag. 7
Relazione del Presidente, Luigi Cocchella	pag. 9
Sintesi degli interventi dei relatori	pag. 12
Domande ai candidati a Presidente della Regione Toscana	pag. 14
Rassegna Stampa	pag. 15
Fotografie	pag. 21
 Appendice	
Per una diversa politica territoriale	pag. 27
Prima Comprensorio, poi Area Vasta	pag. 28
Riconoscere l'Area metropolitana della costa	pag. 29
Riflessioni sullo sviluppo sostenibile tra utopie e realtà, non è il tempo del disimpegno	pag. 30
Il Porto - Quadro conoscitivo	pag. 39
Obiettivo primario la Darsena Europa	pag. 43
Rischio Idraulico e infrastrutture	pag. 44
Aggiornamenti vari	pag. 45
Sintesi delle Proposte- Giugno 2025	pag. 48



Presentazione dell'evento del 2 ottobre 2025

L'Associazione “per la Rinascita di Livorno”, sorta sulla base di un manifesto fondativo, fa parte di quella “società civile culturale e politica” che crede nello sviluppo sostenibile sul piano ambientale, ed equo sul piano sociale e crede nella positiva funzione del dibattito pubblico informato, condizione ormai indispensabile per garantire una vivacità democratica reale e non formale all'interno di società sviluppate e complesse.

Si è costituita nel 2016 e la parola “Rinascita” vuol significare la necessità di ritrovare quella “visione” dello sviluppo futuro di Livorno che è stata forte nel primo dopoguerra e si è mantenuta, seppure in modo contraddittorio, fino ai primissimi anni del nuovo millennio per poi perdersi progressivamente fino a scomparire abbassando così il livello del confronto culturale e politico nella città.

In questi anni l'Associazione si è fatta promotrice di diverse iniziative ed incontri aperti, col tentativo di mettere a confronto opinioni ed idee, su alcuni argomenti che hanno interessato la città e più in generale l'area costiera toscana.

Gli argomenti trattati hanno riguardato la dislocazione dell'impianto di depurazione del Rivellino, le ville storiche delle colline, il Piano strutturale ed il Piano Operativo, le infrastrutture ed il Lotto Zero, le aree industriali e quelle da bonificare, il termovalorizzatore e la politica dei rifiuti, il porto e la piattaforma Europa, ed altro.

In concomitanza degli ultimi due appuntamenti elettorali, sia comunali che regionali, l'associazione ha prodotto dei contributi di idee e di proposte per il territorio, che si sono tradotti in pubblicazioni, presentate e consegnate ai candidati a sindaco e a presidente della Regione. Inoltre l'Associazione si è fatta promotrice di incontri pubblici, alla presenza di tutti i candidati.

Le iniziative dell'Associazione sono state meritevoli di attenzione da parte del quotidiano “Il Tirreno”, che ha ospitato alcuni degli eventi citati, dando altresì grande risalto sulla stampa.

Così come in questi anni è stata costante l'interlocuzione con Confindustria, la Confederazione Nazionale degli Artigiani, la CGIL; particolarmente gradita è stata la collaborazione con il Presidente dell'Autorità di sistema Portuale dell'Alto Tirreno e di Interporto.

Il lavoro, l'economia, la tutela dell'ambiente, la territorialità ampia, sono stati sempre presenti nelle proposte e nei contenuti delle iniziative promosse dall'Associazione

Constatiamo che da tempo è in atto una progressiva rinuncia della politica locale a confrontarsi con i grandi cambiamenti che hanno caratterizzato i primi decenni del nuovo millennio ed a proporre visioni ed idee per il futuro. Una sorta di autosufficienza che ha coinvolto le Istituzioni

Associazione Culturale “per la Rinascita di Livorno A.P.S.”

che gestiscono “il presente” senza le necessarie strategie ed al di fuori di qualsiasi confronto con la società civile.

Per la campagna elettorale 2025 della Regione, l'Associazione, in continuità con il passato e con un'evoluzione di metodo, avvalendosi del supporto di tre esperti del contesto regionale: il professor Paolo Dario, il professor Emanuele Rossi, il dottor Stefano Casini Benvenuti, ed in partnership con “Il Tirreno”, ha promosso l'unico confronto tenutosi a Livorno tra i tre candidati Presidente che si è tenuto il 2 ottobre.

Cristiano Marcacci, direttore del Tirreno, ha posto specifiche domande ai candidati. Il Presidente dell'associazione Luigi Cocchella, nella sua relazione, ha chiesto che il candidato Presidente eletto si impegni a ridurre il differenziale di sviluppo tra la Toscana centrale e la Costa: sistema complesso che deve essere programmato nella sua vasta dimensione per contribuire allo sviluppo sostenibile dell'intera Regione.

IL PRESIDENTE
(Luigi Cocchella)

Associazione per la Rinascita di Livorno

Presidente: Luigi Cocchella

Vice-Presidente: Massimiliano Talini

Past-President: Pietro Marini

Segretario: Renato Butta

Comitato Direttivo: Giorgio Billeri, Giuseppe Bondi, Renato Butta, Giovanni Cariddi Graziani, Luigi Cocchella, Marta Gazzarri, Giuseppe Mascambruno, Pietro Marini, Mauro Parigi, Bruno Picchi, Massimiliano Talini.

Revisore dei Conti: Fabio Canaccini

Tesoriere: Paolo Faccioli

Comitato di garanzia: Umberto Campana, Fabio Canaccini, Ruggero Morelli



Associazione culturale
per la Rinascita di Livorno

In partnership con **IL TIRRENO**

La costa chiama, Firenze risponde?

(La Toscana a due/tre velocità)

Introduce **Luigi Cocchella**, presidente Associazione
Interventi:

Dott. Stefano Casini Benvenuti

Prof. Paolo Dario

Prof. Emanuele Rossi

Segue un confronto tra i candidati presidenti di Regione



**Antonella
Bundu**



**Eugenio
Gianì**



**Alessandro
Tomasi**

Moderatore **Cristiano Marcacci**, direttore del Tirreno

Giovedì 2 ottobre

Salone del Tirreno, viale Alfieri 9, Livorno
ore 16

Relazione del Presidente dell'Associazione per la Rinascita di Livorno Luigi Cocchella.

Il "futuro della città" è un obiettivo strategico che l'Associazione, da tempo, cerca di perseguire con idee, proposte, approfondimenti, riflessioni,

Idee e proposte sempre costruttive, talvolta alternative, senza contrapposizioni pregiudiziali o critiche generiche.

Tutto ciò nella consapevolezza del ruolo diverso delle associazioni e dei corpi intermedi rispetto alle Istituzioni e alle forze politiche; diverso, ma fondamentale, per il confronto democratico che la Costituzione assegna alla responsabilità di ciascun attore sociale, di ciascun cittadino.

Fino dall'inizio l'Associazione si è posta l'obiettivo di stare sui temi reali, economici e sociali, di cercare di approfondirli e farli conoscere.

Questo confronto tra i candidati al ruolo di Presidente della Regione: è un appuntamento che siamo certi sarà interessante e significativo anche al di là di questa fase di campagna elettorale.

E' per questo che si è ritenuto di iniziare con le relazioni di tre personalità conosciute ed apprezzate nei nostri territori.

I temi:

- | | |
|--|-------------------------------|
| - economia, lavoro, politica territoriale, | Dott Stefano Casini Benvenuti |
| - conoscenza, educazione, innovazione, | Prof. Paolo Dario |
| - istituzioni e governo locale | Prof. Emanuele Rossi |

E' ormai comune consapevolezza che oggi ci troviamo di fronte a profondi processi di cambiamento dei modelli di sviluppo finora conosciuti:

- crisi della globalizzazione e delle sue istituzioni più rappresentative,
- guerre ed eccidi che investono l'Europa ed il Mediterraneo,
- effetti dei cambiamenti climatici,
- progressivo invecchiamento della popolazione.

In un quadro così incerto e preoccupante è ancor più necessario avere una "visione" di cosa è la Toscana ma soprattutto di cosa può e deve essere, dove la si vuole direzionare e posizionare. E' in questo contesto dobbiamo chiederci anche quale sarà il ruolo della Costa.

Si ritiene che non sia rinviabile una nuova e diversa rappresentazione dei territori ai fini dello sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti (stradali e viari e ferroviari), della allocazione di attività manifatturiere, delle nuove tecnologie produttive, del contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici. Si ritiene inoltre fondamentale che tutto ciò non possa essere programmato avendo come punti di riferimento le attuali dimensioni territoriali dei comuni.

Appare ineludibile partire dal differenziale di velocità di sviluppo che la costa ha rispetto alla toscana centrale.

Chiediamo che il candidato Presidente che verrà eletto si impegni a ridurre il differenziale suddetto sviluppando la Costa e conseguentemente anche l'intera Regione.

Sulla costa la presenza di importanti porti nazionali, di grandi siti industriali, di prodotti agricoli di eccellenza e di un diffuso turismo balneare non sono stati sufficienti a garantire un livello di sviluppo economico analogo a quello raggiunto dalla Toscana centrale sostenuto dalla piccola e media imprenditorialità dei Distretti industriali e soprattutto dalle grandi scelte infrastrutturali. Le difficoltà della costa sono state aggravate dalla insufficienza dello sviluppo infrastrutturale che caratterizza la direttrice tirrenica (ma non solo) e ciò è in contraddizione con la vocazione logistica dell'area.

Gli indicatori che verranno presentati in questa occasione dal relatore Stefano Casini Benvenuti, ribadiscono che il gap tra le province costiere e la Toscana centrale, è rimasto sostanzialmente invariato in quest'ultima legislatura regionale. Le aspettative per il potenziamento del porto di Livorno e per il superamento della crisi della siderurgia a Piombino, punti di forza del sistema costiero, non hanno ancora raggiunto gli obiettivi auspicati nonostante tutto il lavoro effettuato.

Gli importanti investimenti in opere pubbliche auspicati per il nuovo Ospedale, sono incerti, quelli per la Darsena Europa, per ora, hanno portato alla consegna dei lavori ed alla realizzazione delle opere preliminari.

Contemporaneamente a Livorno:

- non esistono prospettive di reindustrializzazione delle vaste aree dismesse e soggette a bonifica;
- timidamente si è ripreso a parlare del Lotto Zero,
- è calato il silenzio sulla Autostrada tirrenica e sul collegamento ferroviario dell'Interporto con la linea dorsale,
- neppure si parla di alta capacità e velocità per la ferrovia tirrenica,

Ciò avendo chiaro che il potenziamento delle infrastrutture lungo il corridoio tirrenico non è alternativo, ma complementare, a quello della dorsale centrale già sovraccarica,

L'attenzione posta dal documento "Toscana 2050" alle aree interne e rurali è utile per mantenere presidi territoriali e caratteri tipici del territorio toscano. Tuttavia è ancora nelle concentrazioni urbane che si pongono le condizioni per lo sviluppo ma che sono anche le più congestionate. Per questo occorre ridisegnare una mappa territoriale - istituzionale e definire una formula di governo territoriale intermedio e autorevole. Allora ha senso porre il problema di andare oltre l'assetto imperniato su una unica area metropolitana, quella centrale fiorentina, ovvero di procedere al formale riconoscimento di **un'area metropolitana costiera** di valenza regionale estesa a Livorno, Lucca e Pisa.

Una Realtà costiera caratterizzata da una *Complessità di Sistema* unica nella regione: *estesi valori Ambientali, tre Università e Servizi di alta specializzazione per innovazione e sanità, infrastrutture puntuali per la Logistica: Porto-Aeroporto-Interporto, Farmaceutica, Cartiere, polo industriale Chimico a Rosignano e rinascita del polo Siderurgico a Piombino. Ma il Sistema ha infrastrutture a rete incomplete o antiquate ed ha esteso Rischio Idraulico nel basso Valdarno. La strategia di sviluppo sostenibile di questo Sistema complesso deve essere programmata nella sua vasta dimensione e ciò non sarà possibile con Piani Strutturali anche se Intercomunali previsti dalla L.R. 65/2014 ma da un Soggetto preposto alla precisa funzione di valorizzare concretamente le caratteristiche di Sistema della realtà costiera..*

In questa ottica, a nostro parere, si rende necessario un cambio di paradigma nel governo del territorio toscano che è articolato su due strumenti il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) ed il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) che poi indirizzano, ma anche vincolano la pianificazione comunale.

Il pur condivisibile obiettivo del PIT di coniugare nel territorio e sul territorio idee, progetti, prospettive del PRS, garantendo un ordinato e sostenibile sistema insediativo, per come gestito finora, può apparire, a molti cittadini, come ostacolo ad un futuro migliore.

La ricerca “ Toscana 2050” promossa dal Consiglio Regionale è un contributo per delineare la visione della Toscana nei prossimi 25 anni, ed è giustamente destinata ai “successori”, cioè ai giovani di oggi. “La Toscana del benessere” può essere una prospettiva possibile di riconciliazione trans generazionale tra i giovani studenti e ricercatori e la politica offrendo loro considerazione e prospettive capaci di trattenerli nel territorio.

Nella pratica occorre partire da cosa c'è già, ci sono infatti piccole imprese e startup che sono la forza di base dello sviluppo e dell'innovazione: si tratta di fare incontrare la forza della ricerca e dell'innovazione con il sistema manifatturiero per la competitività di quello esistente, così come per l'innesto di nuove filiere legate al futuro.

A tal fine appare auspicabile la formazione di **una struttura pubblico-privata di missione** per favorire e promuovere l'incontro e accompagnare la produzione e la sua affermazione sui mercati.

Nel 2014 la legge Del Rio, ha dato attuazione alle città metropolitane tra le quali Firenze ed ha disciplinato in termini molto riduttivi le province.

Di conseguenza in Toscana, c'è stato un accentramento di competenze gestionali nella Regione e di fatto l'ulteriore rafforzamento dell'area fiorentina con la riduzione sostanziale di funzioni nelle altre Province.

Tutto ciò ha finito per indebolire i territori, infatti il ruolo dei Comuni ne è uscito solo apparentemente rafforzato. Ciò perché la loro intrinseca ristrettezza territoriale li rende inadeguati alla necessaria visione dello sviluppo che si può delineare e concretizzare solo in aree territoriali adeguate alla dimensione dei servizi da gestire.

Da qui discende il convincimento che sia necessario un riordino istituzionale unitamente ad una semplificazione delle procedure e dei tempi per rispondere alle sfide che si impongono repentinamente all'attenzione di chi governa.

Infine ci permettiamo di chiedere al candidato Presidente che verrà eletto la disponibilità ad un incontro pubblico, che la ns. Associazione vorrebbe organizzare, dove poter discutere del programma di governo.

Sintesi degli interventi dei relatori.

Il convegno del 2 ottobre, nel salone del Tirreno, ha rappresentato un punto di svolta per l'attività dell'Associazione per la Rinascita di Livorno. Perché le nostre proposte, forti e chiare, come era accaduto in un'analoga iniziativa pubblica per le elezioni comunali, sono state sottoposte direttamente ai tre candidati a presidente della Regione, corroborate e rafforzate dalle relazioni di tre eccellenze a livello nazionale come Stefano Casini Benvenuti, Paolo Dario ed Emanuele Rossi. C'era, da parte nostra, l'esigenza di rappresentare una criticità ormai decennale, ovvero la differenza di velocità tra la Toscana della grande area fiorentina e la costa, relegata storicamente in secondo piano a livello rappresentativo, infrastrutturale, occupazionale e di investimenti. Il gap tra costa e Toscana centrale è la grande scommessa per il futuro dell'Associazione. E c'era l'esigenza di capire, dalla viva voce dei candidati, se questo gap fosse destinato a ridursi nel prossimo quinquennio e quali sarebbero stati i loro impegni in proposito.

Le relazioni degli esperti hanno seguito il filo rosso delle domande in seguito poste dal Direttore del Tirreno ai tre candidati a Presidente della Regione.

Il professor Paolo Dario ha ricordato che da analisi delle priorità espresse dagli elettori risulta che lo 82% pone al 1° posto la sanità, mentre solo il 18% pone al 1° posto il lavoro. È evidente che ciò è dovuto all'invecchiamento della popolazione. Tra 10 anni in Italia mancheranno 6 milioni di lavoratori. Il documento "Toscana 2050", che indaga su cosa potrà essere la Toscana a quella data, pone al primo posto l'educazione perché si riceve una sola volta nella vita mentre la formazione si può sempre ricevere ed aggiornare. Si tratta di un documento principalmente destinato ai "successori" perché ha un carattere visionario ma anche contenuti di fattibilità.

Ha poi disegnato uno scenario allo stesso tempo preoccupante e promettente. Preoccupante per la fuga di cervelli ormai conclamata anche nella nostra regione, promettente perché l'area costiera con Università Statale di Pisa, Normale, S. Anna e Cnr si pone come importante polo per la conoscenza, dove potrebbero nascere società di ricerca con poco capitale in grado di vincere grandi sfide sulla conoscenza specializzata. A Livorno invece, per la futura Darsena Europa serviranno soluzioni tecnologiche avanzate, e dovranno essere valorizzate le startup già esistenti. In sostanza, gli ex distretti industriali dovranno diventare distretti tecnologicamente avanzati.

Il professor Emanuele Rossi, ordinario di diritto costituzionale alla scuola S. Anna, ha ricordato che molti problemi di un territorio non sono risolvibili con la decisione di un comune, di una provincia, di una regione, ma dalla interazione e dalle relazioni tra istituzioni e da conseguenti processi decisionali complessi ed articolati dei vari livelli decisionali. Questo è un concetto che vale per ogni territorio e per ogni istituzione territoriale.

Fino a qualche tempo fa si era ritenuto che la soluzione poteva essere l'aggregazione di più comuni, o più semplicemente la promozione di forme aggregate su basi territoriali funzionali alla qualità dei servizi : ASL, ATO rifiuti, Consorzi di bonifica, Distretti per l'assistenza socio sanitaria, ed altri. Ciò ha determinato un disallineamento tra soggetti di gestione dei servizi e perimetri elettivi dei poteri locali.

In Toscana ci sono 273 Comuni e soltanto l'area Pisa-Lucca-Livorno ne ha oltre 80, un terzo di tutta la regione. Poi, tra il 2015 e il 2020, con la legge Del Rio, è stato attuato il riordino delle funzioni provinciali con il passaggio di tutte le competenze alla Regione, eccetto tre che sono andate ai Comuni. Di fronte a tale quadro si avverte un'esigenza di razionalizzazione che ha due possibili prospettive. La prima strada, secondo Rossi, è ridare valore al ruolo delle Province nella difesa del suolo, polizia locale, controllo e smaltimento dei rifiuti. E questo dovrebbe essere accompagnato dal

trasferimento di risorse economiche e umane. La seconda prospettiva, non necessariamente alternativa: ripensare il ruolo della Regione come ente di valorizzazione nella sua dimensione di sistema. In altre parole: rendere la Regione un ente che gestisce meno le funzioni amministrative e che, invece, si occupa di più di fare rete.

Stefano Casini Benvenuti, già direttore dell'Irpet, legge la differenza di velocità tra la costa e la grande area fiorentina con le lenti dell'economia e dell'antropologia.

Fin dalle prime rappresentazioni dello sviluppo economico di questo dopoguerra la Toscana veniva descritta come composta da più Toscare. In questo quadro il cuore dello sviluppo toscano stava nella Toscana centrale sebbene Toscana centrale e costa rappresentassero, entrambe, i luoghi più significativi della produzione industriale.

Mentre la Toscana centrale ha basato le sue fortune e il suo sviluppo sui Distretti e sull'export, la costa ha mostrato maggiori sofferenze. Lo dicono le statistiche, che confermerebbero la presenza di maggiori difficoltà nelle aree costiere: laddove c'è il mare, infatti, si sta un po' peggio; perché il tasso di occupazione è inferiore e anche la speranza di vita è più bassa rispetto al resto della Toscana. Va detto, però, che questo aspetto riguarda tutta l'Italia del mare con una debolezza legata al suo assetto produttivo. Sulla costa toscana ed in particolare in quella del comune di Livorno, argomenta Casini Benvenuti, passa molto valore ma se ne sofferma poco: le merci transitano, così come i crocieristi.

La storia però può cambiare -e spesso cambia- per cui quelli che sono stati i protagonisti in una determinata fase dello sviluppo potrebbero non esserlo più in quella successiva. Nel corso degli ultimi anni, sono emersi alcuni fatti destinati a cambiare il corso della storia: la crisi della globalizzazione, l'invecchiamento della popolazione, i cambiamenti climatici. Di fronte all'emergere di questi nuovi fatti cambia il ruolo dei protagonisti dello sviluppo, e quindi anche dei territori.

È evidente che tutto questo pone al centro il ruolo del porto e quello del mare, occorre quindi riflettere sul ruolo che dovrà avere la Darsena Europa in un contesto in cui cambiano le destinazioni e l'origine dei nostri prodotti.

La visione delle Toscare a diverse velocità rischia di non essere più adeguata al nuovo contesto che si va formando. E' quindi necessario ricostruire il ruolo delle diverse aree della Toscana in funzione delle nuove sfide che si stanno proponendo e che mettono in forse alcuni dei fondamenti del vecchio modello di sviluppo. E' necessario domandarsi quale ruolo potrebbe avere la costa all'interno delle tre grandi problematiche del prossimo futuro (deglobalizzazione, invecchiamento, cambiamenti climatici); occorre anche affrontare la questione di quale sia la scala territoriale più idonea ad affrontare le nuove sfide.

Spunti, idee che sono state poi sottoposte ai candidati dal direttore del Tirreno, Cristiano Marcacci.

Un'iniziativa partecipata, coinvolgente, durata oltre due ore. Una serie di stimoli per la regione, ma anche per la città e la costa nella sua interezza. Stimoli che l'Associazione, adesso, vuole proporre nella serie di incontri che verranno, con i consiglieri regionali eletti, le forze politiche, i sindacati e le associazioni di categoria.

Le domande poste ai candidati a Presidente della regione Toscana.

- 1) L'area costiera sconta palesemente un evidente deficit infrastrutturale, pur in presenza di poli industriali e portuali nazionali. Ferrovie e strade sono di inadeguato livello di servizio o assenti come nel caso del corridoio stradale tirrenico da Livorno a Civitavecchia. Ma è l'intero sistema regionale che appare sbilanciato e funzionale a favorire i territori afferenti al corridoio centrale oggetto di crescente saturazione.
E' ben vero che molta parte del sistema è di competenza del Governo centrale, ma non ritiene che la Regione debba mettere in campo percorsi politici, convenzioni ed accordi di programma capaci di sviluppare il sistema della fascia costiera con soluzioni infrastrutturali idonee ad assicurare un adeguato livello di servizio? Ciò elaborando una programmazione di medio termine corredata da obiettivi intermedi affinché la realizzazione di successivi interventi renda progressivamente ineludibile la soluzione finale?
- 2) Tutti condividono l'attenzione alle aree interne per mantenere presidi territoriali e caratteri tipici del territorio. Tuttavia è ancora nelle concentrazioni urbane che si pongono le condizioni per lo sviluppo. Ritenete che l'ipotesi di una riforma istituzionale che possa prevedere anche un'area metropolitana costiera di valenza regionale sia funzionale ad un equilibrio complessivo di sviluppo di tutti i territori?
- 3) La Toscana ha fatto gran vanto del PIT, ma la sua prevalente caratterizzazione paesaggistica si esprime quasi esclusivamente in termini di tutela priva di relazione con le specificità economiche e produttive. Allora, non è il caso di un ripensamento? quali adeguamenti ritenete necessari in relazione alle tempistiche di formazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione locale anche per aderire ai tempi dell'economia?
- 4) L'area costiera conosce tutt'ora gli effetti delle grandi crisi industriali, tuttavia esistono nell'area livornese-pisana importanti centri di ricerca e innovazione, piccole imprese e start up che sono forza necessaria per l'innovazione e lo sviluppo. Non ritenete che la Regione debba creare una struttura di missione pubblico-privata per far incontrare ricerca, innovazione, sistema manifatturiero?
- 5) Tempi lunghi, lunghissimi per dare operatività a progetti fondamentali per la qualità della vita livornese, dalla portualità alla logistica alla salute. Si può pensare che nel programma di governo regionale siano indicati gli obiettivi e gli impegni e la tempistica ?

I CANDIDATI

Antonella Bundu

Nata nel 1969 a Firenze, Antonella Bundu è la candidata alle elezioni regionali del 12 e 13 ottobre prossimi per Toscana Rossa

Eugenio Gianni

Eugenio Gianni, 66 anni, governatore toscano uscente, in vista delle prossime elezioni regionali si ricandida come presidente di Regione per un secondo mandato, sostenuto da Partito Democratico, M5S, Alleanza Verdi e Sinistra, Italia Viva, +Europa, Partito Socialista Italiano, Partito Repubblicano Italiano e Sinistra Civica Ecologista

Alessandro Tomasi

Alessandro Tomasi, 46 anni, è al suo secondo mandato come sindaco di Pistoia dopo aver vinto per la prima volta le elezioni amministrative nel 2017: ora è il candidato per il centrodestra unito (Fratelli d'Italia, Lega, Forza Italia e Noi Moderati)



Antonella Bundu (a destra) nel salone del Tirreno



Eugenio Gianni al suo arrivo nella sede del giornale



Alessandro Tomasi (a destra) poco prima del dibattito



PRIMO PIANO

CANDIDATI

Antonella Bundu

54 anni, 1980 - Firenze. Antimafia, scuola e candidato alle elezioni regionali per Firenze-Rovina

Eugenio Gianni

68 anni, 1957 - Livorno. Governatore uscente, presidente della Regione Toscana, candidato alle elezioni regionali per Firenze-Rovina

Alessandro Tomasi

64 anni, 1961 - Livorno. Ex sindaco di Pisa, ex ministro della Giustizia, candidato alle elezioni regionali per Firenze-Rovina



Antonella Bundu (a sinistra) con il sindaco del Tirreno Eugenio Gianni

Alessandro Tomasi (a destra) poco prima del dibattito

Nel nome della Toscana

Candidati governatori nel salone del Tirreno «Vogliamo una regione a una sola velocità»

La promessa di Gianni, Tomasi e Bundu: la costa dovrà crescere come l'entroterra

di Martina Tringolo

Una Toscana divisa tra chi si è addormentata in un'illusoria pace e chi si è svegliata per il problema del mare. In questo caso, con un accento sul Tirreno, la democrazia è un lavoro che vogliamo realizzare. In questo caso, con un accento sul Tirreno, la democrazia è un lavoro che vogliamo realizzare. In questo caso, con un accento sul Tirreno, la democrazia è un lavoro che vogliamo realizzare.

di Martina Tringolo

Ma il dibattito, secondo quanto si è visto, è stato molto più che un confronto tra i candidati. È stato un confronto tra le diverse visioni di una regione a una sola velocità.

ULTERIO



L'analisi

di Martina Tringolo

Il sistema che proporrà il governo toscano è quello che ha fatto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Gianni, durante la sua campagna elettorale.

di Martina Tringolo

Il sistema che proporrà il governo toscano è quello che ha fatto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Gianni, durante la sua campagna elettorale.

di Martina Tringolo

Il sistema che proporrà il governo toscano è quello che ha fatto il presidente della Regione Toscana, Eugenio Gianni, durante la sua campagna elettorale.

VERSO LE REGIONALI: IL DIBATTITO

«Crescita non omogenea ecco quali sono le ragioni»

Gli esperti spiegano i motivi dei ritardi sulla costa



di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

di Martina Tringolo

La Toscana ha proprio una crescita non omogenea. La crescita non omogenea è un problema che ha colpito la Toscana da tempo.

Navigation bar with various icons: back, home, search, social media, and utility icons like a clock and weather.



Livorno «In un quadro così incerto e preoccupante è ancor più necessario avere una "visione" di cosa è la Toscana ma soprattutto di cosa può e deve essere, dove la si vuole direzionare e posizionare. E in questo contesto dobbiamo chiederci anche quale sarà il ruolo della costa». Luigi Cocchella è il presidente dell'associazione culturale "Per la rinascita di Livorno" che organizza, in partnership con *Il Tirreno*, un confronto elettorale tra i tre candidati alla Presidenza della Regione Toscana: Antonella Bundu per la Toscana Rossa, Eugenio Giani per il campo largo del centrosinistra e Alessandro Tomasi per il centrodestra.

Il titolo dell'iniziativa è "La costa chiama, Firenze risponde? La Toscana a due/tre velocità" e l'appuntamento è per oggi, alle 16, nel salone del *Tirreno* in viale Alfieri 9.

Il programma prevede l'introduzione di Luigi Cocchella, presidente dell'associazione culturale, seguita dagli interventi del dottor Stefano Casini Benvenuti e dei professori Paolo Dario ed Emanuele Rossi. Poi l'evento entrerà nel vivo con il confronto elettorale che sarà moderato dal direttore

Divario tra Toscana centro e costa confronto elettorale tra i candidati

Verso le elezioni Oggi (ore 16) al "Tirreno" il dibattito organizzato da "Rinascita" Un focus sullo sviluppo a due velocità e sul futuro della nostra regione

del *Tirreno*, Cristiano Maracci. «Pensiamo che non sia rinviabile una nuova e diversa rappresentazione dei territori ai fini dello sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti (stradali e viari e ferroviari), dell'allocazione di attività manifatturiere, delle nuove tecnologie produttive, del contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici - commenta il presidente Cocchella -. Riteniamo inoltre fondamentale che tutto ciò non possa essere programmato avendo come punti di riferimento le attuali dimensioni territoriali dei comuni. E appare ineludibile partire dal differenziale di velocità di sviluppo che la costa ha rispetto alla Toscana centra-

In alto da sinistra **Antonella Bundu**, **Eugenio Giani** e **Alessandro Tomasi**

le». E per l'associazione culturale, sulla costa la presenza di importanti porti nazionali, di grandi siti industriali, di prodotti agricoli di eccellenza e di un diffuso turismo balneare non sono sta-

Il presidente Cocchella: «Il quadro è incerto e preoccupante e anche per questo serve una visione»

ti sufficienti a garantire un livello di sviluppo economico analogo a quello raggiunto dalla Toscana centrale sostenuto dalla piccola e media imprenditorialità dei di-

stretti industriali e soprattutto dalle grandi scelte infrastrutturali. «Le difficoltà della costa sono state aggravate dall'insufficienza dello sviluppo infrastrutturale che caratterizza la direttrice tirrenica (ma non solo) e ciò è in contraddizione con la vocazione logistica dell'area - sottolinea ancora Cocchella -. Gli indicatori ribadiscono che il gap tra le province costiere e la Toscana centrale è rimasto sostanzialmente invariato in quest'ultima legislatura regionale. Le aspettative per il potenziamento del porto di Livorno e per il superamento della crisi della siderurgia a Piombino, punti di forza del sistema costiero, non hanno ancora raggiunto gli

Gli esperti

Introducono il confronto elettorale Stefano Casini Benvenuti, Paolo Dario ed Emanuele Rossi

obiettivi auspicati nonostante tutto il lavoro effettuato. Gli importanti investimenti in opere pubbliche auspicati per il nuovo ospedale sono incerti, quelli per la Darsena Europa, per ora, hanno portato alla consegna dei e alla realizzazione delle opere preliminari.

Da qui la richiesta dell'associazione culturale "Per la Rinascita di Livorno". «Chiediamo quindi che il candidato presidente che verrà eletto si impegni a ridurre il differenziale sviluppando la costa e conseguentemente anche l'intera Regione», conclude il presidente Cocchella.

L'ingresso al confronto elettorale è libero. ●

VERSO LE REGIONALI: IL DIBATTITO



di Martina Trivigno

«Crescita non omogenea ecco quali sono le ragioni»

Gli esperti spiegano i motivi dei ritardi sulla costa

«Esistono due possibili prospettive per accorciare il gap tra la Toscana costiera e quella centrale». Per il professor Emanuele Rossi, ordinario di Diritto costituzionale alla Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, lo sviluppo differenziato tra le «due o tre Toscane» è legato a doppio filo alla frammentazione degli enti. Troppi e tutti diversi e alcuni (come le Province) pure depotenziati. «In Toscana ci sono 273 Comuni e soltanto l'area Pisa-Lucca-Livorno ne ha oltre 80, un terzo di tutta la regione – precisa il docente –. Poi, tra il 2015 e il 2020, con la legge Delrio, è stato attuato il riordino delle funzioni provinciali con il passaggio di tutte le competenze alla Regione, eccetto tre che sono andate ai Comuni. Così, di fronte a noi, ci sono due possibili prospettive».

«La prima – spiega Rossi – è rivalorizzare il ruolo delle Province facendo un passo indietro rispetto al 2015. L'Upi (Unione Province italiane, ndr) ha chiesto alle Regioni di approvare una legge che riassegni agli enti oggi di secondo livello alcune competenze: difesa del suolo, polizia locale, controllo e smaltimento dei rifiuti. E questo dovrebbe essere accompagnato dal trasferimento di risorse economiche e umane. La seconda prospettiva, non necessariamente alternativa: ripensare il ruolo della Regione come ente di valorizzazione nella sua dimensione di sistema. In altre parole: rendere la Regione un ente che gestisce meno le funzioni amministrative e che, invece, si occupa di più di fare rete».

Stefano Casini Benvenuti, già direttore dell'Irpet (Istituto regionale per la programmazione economica della Toscana), ha preso la parola dopo l'introduzione di Luigi Cocchella, presidente dell'associazione culturale «Per la Rinascita di Livorno», e du-



Emanuele Rossi



Luigi Cocchella

rante la sua relazione ha spiegato che il dualismo tra la Toscana centrale e quella costiera è radicato. «Le possiamo trovare nella stessa letteratura economica – sottolinea –. C'è un pezzo di Toscana particolarmente interessante, mi riferisco a quella dei distretti industriali nella Toscana centrale. In pratica, il modello di sviluppo toscano era ed è basato sulla capacità di esportare, vero elemento di traino dell'economia. E così, nel tempo, le zone centrali della nostra regione hanno acquisito maggior forza e attenzione. Passiamo ora alle caratteristiche della costa: si pensa che il mare offra dei vantaggi, ma in realtà l'economia del mare non cresce. Lo dicono le statistiche: laddove c'è il mare, infatti, si sta un po' peggio perché il tasso di occupazione è inferiore e anche la speranza di vita è più bassa rispetto al resto della Toscana.

Va detto, però, che questo aspetto riguarda tutta l'Italia: c'è una debolezza legata al suo assetto produttivo».

L'ex direttore dell'Irpet specifica così che, proprio in riferimento alla zona costiera, è stato coniato il termine «economia di transito». «In cui molto valore passa ma resta poco – evidenzia –. Arrivano e partono merci, ma vanno da un'altra parte. I crocieristi arrivano, passano e vanno via».

Secondo l'analisi di Paolo Dario, professore emerito di Robotica della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, non c'è più tempo da perdere e ora la priorità assoluta la deve avere il sistema dell'educazione. «La formazione non è l'educazione che si fa una volta nella vita e per questo bisogna puntare a una qualità sempre maggiore dell'educazione – evidenzia Dario –. Noi abbiamo la fortuna di avere uno dei migliori sistemi edu-



Paolo Dario



Stefano Casini Benvenuti

cattivi: la Toscana ha proprio sulla costa una straordinaria concentrazione di sistema di educazione e di ricerca che non hanno quasi uguali in Italia. Questo è il motore dello sviluppo: l'economia del futuro si basa sulla conoscenza. Noi non abbiamo risorse naturali, ma risorse umane concentrate in Toscana, sulla costa. Ma se non saremo in grado di dare risposte, il rischio che corriamo è che i nostri giovani se ne vadano all'estero».

«Oggi i ragazzi vogliono sfide, grandi obiettivi e la costa potrebbe essere il luogo in cui si affrontano grandi sfide multidisciplinari – conclude il docente –. È il momento di mettere all'opera scienze umane, scienze sociali e tecnologie per vincere questa competizione con armi potenti che sono nel nostro Dna».

L'inverno demografico colpisce sempre di più così la sanità è diventata l'interesse principale

La campagna elettorale Tra i temi centrali per i cittadini toscani anche la mobilità e il lavoro

Mancano pochi giorni alle elezioni regionali che si terranno il 12 e 13 ottobre prossimi e c'è un tema su tutti che sta a cuore agli elettori toscani: la sanità. Oltre l'80 per cento di chi ha diritto al voto in Toscana, infatti, ritiene che è proprio questo ambito che la Regione Toscana debba intervenire con maggiore decisione. L'urgenza di migliorare la sanità coinvolge trasversal-

mente gli elettori sia di centrodestra che di centrosinistra, dimostrando un interesse ampio e trasversale. La sanità, infatti, rappresenta la voce principale del bilancio regionale ed è uno dei settori in cui la Regione esercita più poteri decisionali. E questo aspetto è stato messo in luce dagli esperti che ieri hanno aperto il dibattito organizzato dall'associazione culturale «Per la Rinascita di Livorno» in

partnership con *Il Tirreno*.

Uno degli aspetti messi in luce da Stefano Casini Benvenuti, ex direttore dell'Irpet, è proprio l'invecchiamento della popolazione. «Che di conseguenza ha bisogno di assistenza e prevenzione», evidenzia Casini Benvenuti. C'è poi il tema delle liste d'attesa che continua a essere uno dei temi più dibattuti, proprio perché riguarda da vicino i cittadini spesso co-

stretti ad aspettare a lungo per poter fare un esame diagnostico o una visita specialistica.

Ma la sanità non è l'unica priorità: tra i temi che gli elettori toscani vorrebbero fossero messi al centro dell'agenda politica ci sono un po' tutti gli aspetti legati alla mobilità che continua a guadagnare importanza soprattutto in virtù dell'estensione territoriale e delle criticità infrastruttu-

rali (sempre più marcate) che ne derivano. In questa direzione, il potenziamento dei mezzi pubblici e l'ammodernamento delle infrastrutture sono giudicati essenziali per migliorare la qualità della vita e favorire un più equilibrato sviluppo socioeconomico.

Infine, al quarto posto nella classifica delle questioni più importanti da affrontare sul fronte politico, troviamo il lavoro e l'occupazione, considerati fondamentali da circa un toscano su cinque (22 per cento). Seguono poi la lotta al degrado sociale, la tutela dell'ambiente, le politiche sociali, la gestione dei rifiuti e la sicurezza.

L'inverno demografico colpisce sempre di più così la sanità è diventata l'interesse principale

La campagna elettorale Tra i temi centrali per i cittadini toscani anche la mobilità e il lavoro

Mancano pochi giorni alle elezioni regionali che si terranno il 12 e 13 ottobre prossimi e c'è un tema su tutti che sta a cuore agli elettori toscani: la sanità. Oltre l'80 per cento di chi ha diritto al voto in Toscana, infatti, ritiene che è proprio questo ambito che la Regione Toscana debba intervenire con maggiore decisione. L'urgenza di migliorare la sanità coinvolge trasversal-

mente gli elettori sia di centrodestra che di centrosinistra, dimostrando un interesse ampio e trasversale. La sanità, infatti, rappresenta la voce principale del bilancio regionale ed è uno dei settori in cui la Regione esercita più poteri decisionali. E questo aspetto è stato messo in luce dagli esperti che ieri hanno aperto il dibattito organizzato dall'associazione culturale "Per la Rinascita di Livorno" in

partnership con *Il Tirreno*. Uno degli aspetti messi in luce da Stefano Casini Benvenuti, ex direttore dell'Irpet, è proprio l'invocamento della popolazione. «Che di conseguenza ha bisogno di assistenza e prevenzione», evidenzia Casini Benvenuti. C'è poi il tema delle liste d'attesa che continua a essere uno dei temi più dibattuti, proprio perché riguarda da vicino i cittadini spesso co-

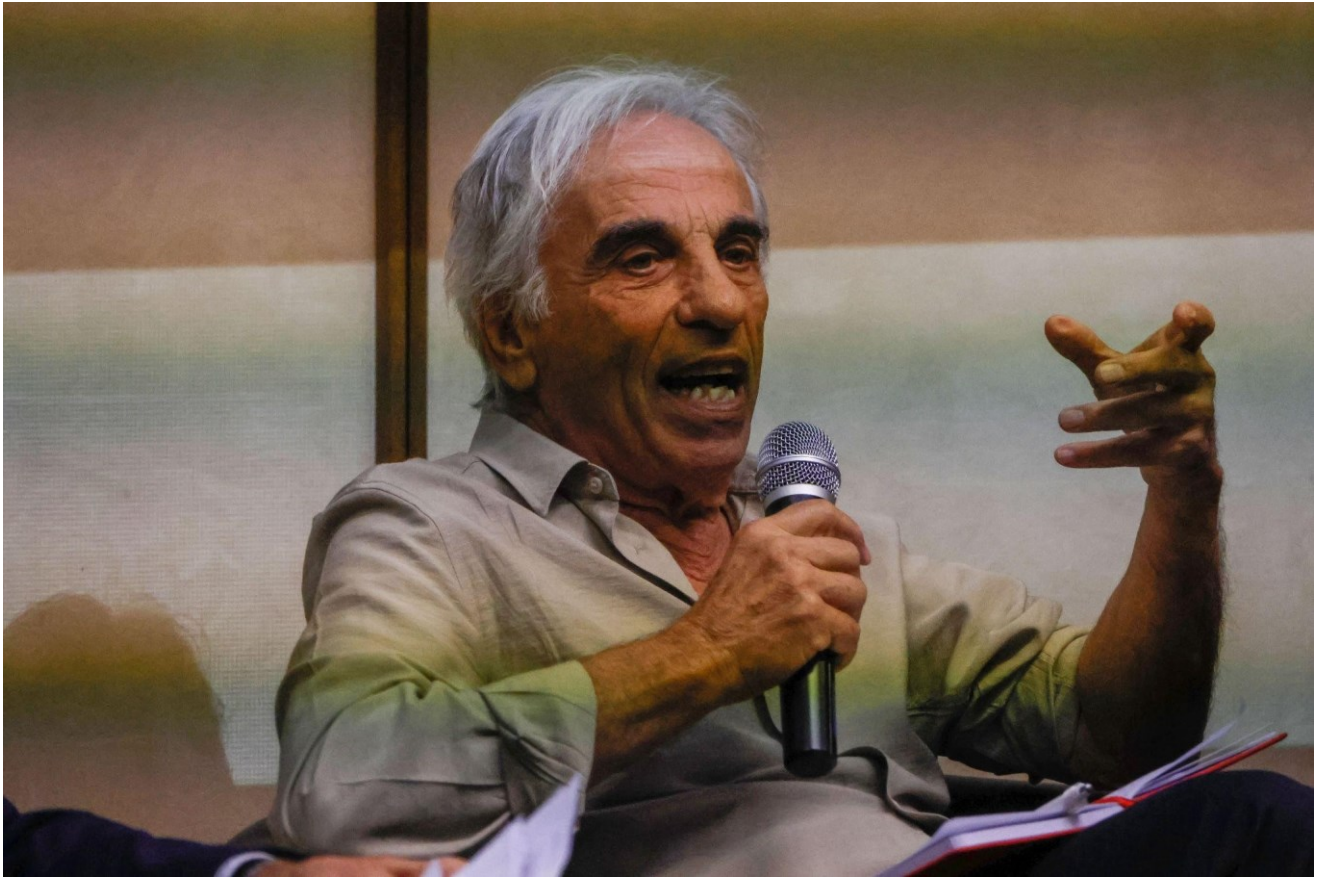
stretti ad aspettare a lungo per poter fare un esame diagnostico o una visita specialistica.

Ma la sanità non è l'unica priorità: tra i temi che gli elettori toscani vorrebbero fossero messi al centro dell'agenda politica ci sono un po' tutti gli aspetti legati alla mobilità che continua a guadagnare importanza soprattutto in virtù dell'estensione territoriale e delle criticità infrastruttu-

rali (sempre più marcate) che ne derivano. In questa direzione, il potenziamento dei mezzi pubblici e l'ammodernamento delle infrastrutture sono giudicati essenziali per migliorare la qualità della vita e favorire un più equilibrato sviluppo socioeconomico.

Infine, al quarto posto nella classifica delle questioni più importanti da affrontare sul fronte politico, troviamo il lavoro e l'occupazione, considerati fondamentali da circa un terzo su cinque (22 per cento). Seguono poi la lotta al degrado sociale, la tutela dell'ambiente, le politiche sociali, la gestione dei rifiuti e la sicurezza.







APPENDICE

IDEE E PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE
PER LA RINASCITA DI LIVORNO
PER LE ELEZIONI REGIONALI 2025

Per una diversa politica territoriale

La Regione Toscana alla fine del 2024, ha approvato la propria Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile, che a noi appare un esercizio narrativo-descrittivo, volto a dimostrare la coerenza delle varie strategie regionali di settore, senza mai riuscire a incidere sull'essenza delle azioni e la concretezza dell'operare.

In un quadro internazionale incerto, si rende necessario avere una "visione" di cosa è la Toscana oggi, ma soprattutto cosa può e deve essere, dove la si vuole direzionare e posizionare.

Innanzitutto dobbiamo rilevare che 3,6 milioni di abitanti sono quelli di una media area metropolitana internazionale, ma questi abitanti sono distribuiti su di un territorio di circa 22.987 kmq ripartiti in 273 Comuni; densità 161 ab./ kmq. Ovvero c'è in Toscana una densità del tutto opposta a quella di un'area metropolitana. Alla concentrazione urbana esistente corrispondono aree di evidente abbandono, quindi occorre valutare se le politiche fin qui attuate sono state efficaci.

Dunque, è superato il modello della Toscana delle Toscani,? O quello dei distretti? In effetti le modificazioni intervenute delineano l'esistenza di due aree forti, quella metropolitana centrale e subordinatamente quella che collega il cluster pisano della conoscenza, dell'innovazione con Livorno e la costa livornese.

Con la crisi della globalizzazione ed i crescenti cambiamenti climatici appare necessaria la messa in campo di politiche di riequilibrio territoriale, che non è soltanto localizzativo di attività manifatturiere quale strumento di una nuova stagione manifatturiera per il futuro (comunque fondamentali per trainare occupazione, servizi, incremento della ricchezza) ma anche di qualificazione ambientale perché quelle che sono state, e sono ancora, le aree più forti, sono anche quelle che stanno pagando il più alto tributo alla tutela delle risorse.

Per questo riteniamo indispensabile un **cambio di paradigma** della strumentazione di governo: PIT e PRS, per come declinati, non sono più consoni a questa prospettiva futura e rappresentano la conservazione, non l'innovazione.

Il PIT, doveva servire a coniugare nel territorio e sul territorio idee, progetti, prospettive del PRS, garantendo un ordinato sistema insediativo, un equilibrato prelievo di risorse e per quanto possibile una loro rigenerazione. Ma dalla metà degli anni '10 ha subito una torsione, è stato piegato in forme preordinate, se non addirittura astratte, dall'integrazione "paesaggistica".

E' altresì da superare la proliferazione dei piani strutturali intercomunali, che sono stati occasione per i comuni di fare quanto dovrebbero usufruendo di un contributo finanziario regionale. Occorre riconoscere ruoli ai territori e programmare quei territori per quei ruoli .

D'altra parte è evidente la necessità del ritorno alla programmazione territoriale di area vasta che è stata dispersa con il depotenziamento delle Province in conseguenza della legge Del Rio e applicata dalla Regione in termini drastici e contabili. Se questa **evoluzione di metodo** è necessaria per tutti i territori della regione diviene essenziale per il riallineamento dello sviluppo costiero a quello della Toscana centrale.

Prima Comprensorio, poi Area Vasta, oggi nulla.

La Conferenza di programmazione comprensoriale, in fase di costituzione nel settembre 1979, affida al comune di Livorno la redazione di un nuovo piano regolatore del porto di Livorno (quello che sarà il piano Bonifica);

Il Convegno delle Benedettine, tenutosi a Pisa nel febbraio 1983, è promosso dalle due Province e dai Comuni e mette a fuoco obiettivi e proposte condivisi in fatto di infrastrutture, assetto territoriale ed ambiente;

La seconda Conferenza di programmazione comprensoriale nel 1989 attiva il Progetto Tramvia integrata con le ferrovie costituito da un tratto extraurbano e due tratti urbani di estremità che viene elaborato nel 1992/3. La Regione, con delibera n. 2842 del 13/04/1992 riconosce il valore unitario della proposta. Il primo stralcio è finanziato dal Ministero ma non viene realizzato;

Tre casi che denotano una volontà comune e coesa ma, con il progredire degli anni '90, cade il silenzio sulla concreta operatività dell'Area Vasta, vengono privilegiati i timori reciproci rispetto alle opportunità.

Ciò tanto che i comuni di Livorno, Pisa, Collesalveti non utilizzano la possibilità di redigere Piani Strutturali Integrati offerta dalla legge regionale 64/2014 ed i loro Piani Strutturali si limitano allo stretto territorio comunale;

La legge del Rio del 2014 depotenzia e le Province ma istituisce la Province Metropolitana il risultato è che l'area metropolitana Fiorentina viene potenziata ed ha strumenti di gestione. La programmazione territoriale dei PTC provinciali viene accantonata. Sostanzialmente sparisce il concetto di area metropolitana Costiera.

La Regione con il PIT rafforza il suo impegno paesistico ma è sostanzialmente inerte nella programmazione territoriale sovracomunale.

Con il nuovo millennio la direttrice dorsale ha un notevole sviluppo autostradale e ferroviario mentre la direttrice tirrenica rimane sostanzialmente paralizzata e diviene abissale il divario strutturale tra le due direttrici. Viene dimenticato che la tirrenica è la direttrice dei porti.

È evidente che il concetto di programmazione territoriale di Area Vasta non è in grado di svilupparsi senza il supporto di strumenti organizzativi strutturati sia tecnici che amministrativi promossi dalla Regione e gestiti dai Comuni.

Il confronto avvenuto sul Tirreno tra lo storico Maurizio Bettini ed il Presidente del Consiglio regionale Antonio Mazzeo è la manifesta e plastica espressione di questa mancanza di strumenti organizzativi e strutturati dove tutto viene lasciato ad iniziative personali più o meno opinabili;

Mazzeo, nel suo intervento, riassume molte attese di Livorno e della Costa, note da tempo, ma che la Regione, nei suoi rapporti con i vari Ministeri, si è ben guardata di programmare, finanziare e risolvere.

L'Associazione in merito alla mancata programmazione territoriale è intervenuta diffusamente con il fascicolo messo a disposizione per la campagna elettorale della Regione del 2020. Considerazioni e proposte del tutto disattese mentre le necessità e le urgenze permangono.

A breve ci sarà un nuovo appuntamento elettorale per la Regione Toscana.

Riconoscere l'area metropolitana della costa

Per quanto riguarda il Porto di Livorno appare chiaro che le manifestazioni di interesse pervenute da MSC e da Grimaldi rappresentano conferme dell'attualità del progetto Darsena Europa e dell'interesse che sta suscitando nel mondo dei grandi operatori marittimi. Altrettanta attenzione è da rivolgere all'interporto Amerigo Vespucci che necessita ormai di nuove aree, contigue o di prossimità, tenendo ben presente che Aeroporto Galilei, Porto ed Interporto rappresentano il Polo Logistico più importante dell'Italia centrale. Ma per esprimere e rendere operative tutte le sue potenzialità il Polo Logistico deve disporre delle adeguate Infrastrutture sia ferroviarie sia di grande viabilità.

La realizzazione del raccordo ferroviario porto-interporto- linea Collesalvetti/Vada -linea Pisa/Firenze, delle opere di ammodernamento del corridoio tirrenico (linea ferroviaria AV e linea Pontremolese , lotto zero della variante aurelia, autostrada tirrenica) non sono esigenze locali, ma opportunità regionali per alleggerire il sovra-sfruttamento delle infrastrutture del corridoio centrale e garantirne la manutenzione,

Questa complessiva infra-strutturazione della bassa pianura dell'Arno è condizionata dalla questione "Rischio idraulico". E necessario, per questo, che la Regione riconosca come la protezione dal rischio idraulico interessa la vasta pianura solcata dagli affluenti dello Scolmatore cioè i Comuni di Pisa, Collesalvetti, Cascina e Pontedera ed altri Comuni. Occorre per questo mettere in sicurezza lo Scolmatore dell'Arno con opere idrauliche di adeguamento ai progressivi cambiamenti climatici.

La Regione Toscana che pure è importante azionista dell' Interporto e che, per prima, ha investito ben 200 milioni nella Darsena Europa e 30 milioni nello scavalco deve essere conseguente, sul piano territoriale, con formale ed esplicito riconoscimento della presenza sulla costa di **una realtà metropolitana** caratterizzata da due realtà di valenza sovra regionale: il descritto Polo Logistico e l'alta specializzazione delle funzioni di Pisa: centro Universitario, Ospedaliero, della Ricerca e dell'Innovazione che hanno avuto espansione anche nei vicini Comuni.

Si tratta di una **Complessità di Sistema**: *Servizi di alta specializzazione e innovazione , Logistica, Intermodalità, Infrastrutture stradali e ferroviarie, Rischio Idraulico, Valori ambientali* la cui strategia sviluppo sostenibile non può essere programmata con i semplici Piani Strutturali Intercomunali previsti dalla L.R. 65/2014.

Complessità di Sistema che attende di essere riconosciuta ed esplicitata da una chiara volontà regionale come **Area metropolitana della Costa di interesse regionale** e formalizzata dal nuovo Consiglio Regionale sia con attribuzione di funzioni e strutture organizzative, sia con il Piano Regionale di Sviluppo (PRS) della prossima legislatura, sia con l'aggiornamento del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) da integrare con un paragrafo dedicato alla previsione della ferrovia tirrenica ad alta velocità e capacità e con un capitolo dedicato alla nuova disciplina dell'*Economia del Mare* con i suoi molteplici caratteri.

Riflessioni sullo sviluppo sostenibile: tra utopie e realtà, non è il tempo del disimpegno.

Sommario

Quando l'Associazione nel 2020 presentò le sue idee e proposte per le elezioni regionali, ampio risalto fu dato alle prospettive di sostenibilità dello sviluppo, che avevano, ed hanno, nell'Agenda 2030 e nel Green Deal europeo i principali riferimenti. In particolare la convinzione dell'UE nel Green Deal proponeva l'Europa come originale modello mondiale nel tentativo di affrontare la transizione verde. Ci ponevamo quindi gli interrogativi su come, a tutti i livelli, sino a quello locale, si potesse contribuire concretamente per una società equa e prospera, con un'economia moderna e competitiva.

Dal 2020 si sono registrate diverse novità rispetto allo scenario di partenza, ed in particolare: il perdurare del covid e le conseguenze del post pandemia, i conflitti internazionali generanti un'economia di guerra, gli stravolgimenti geopolitici con conseguenze sugli assetti della globalizzazione e il rapporto tra Stati, i nuovi assetti politici in Italia.

Il Green Deal Europeo, con i suoi obiettivi di neutralità climatica e transizione green, continuerà a essere il denominatore comune del primo mandato Von der Leyen, ma è altrettanto chiaro che qualcosa è stato rivisto.

Ci troviamo a circa sette anni dalla data entro cui il mondo si è impegnato a conseguire gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti nell'ambito dell'Agenda 2030 firmata da tutti i Paesi delle Nazioni Unite nel 2015. I consuntivi non sono per niente incoraggianti: con il ritmo attuale, solo il 17% dei target globali verrà raggiunto entro il 2030, mentre non si registrano progressi, o si osservano addirittura peggioramenti, per almeno un terzo di essi. Gli indicatori statistici più aggiornati descrivono con chiarezza il drammatico ritardo dell'Italia su tutti.

Nonostante il sostegno della cittadinanza a queste tematiche e gli impegni assunti in sede UE, G7 e ONU dal Governo italiano, l'attuazione dell'Agenda 2030 non appare centrale nel disegno delle politiche. E ne sono testimonianza le prese di posizione pubblica della Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni.

La Regione Toscana alla fine del 2024, ha approvato la propria Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile, che a noi appare un esercizio scolastico-burocratico, volto a dimostrare la coerenza delle varie strategie regionali di settore, senza mai riuscire a cogliere l'essenza delle azioni e la concretezza dell'operare.

Il nostro suggerimento è che una strategia di sviluppo sostenibile debba ritenere come fondamentale la dimensione territoriale delle politiche e quindi bisognerebbe rafforzare le politiche per lo sviluppo sostenibile in una prospettiva territoriale, coinvolgendo le risorse del territorio. L'evidente insostenibilità dello sviluppo italiano dovrebbe dar vita ad un grande dibattito politico, pubblico e culturale su come cambiare questa condizione, coinvolgendo le nuove generazioni, forse le più consapevoli della malattia del nostro pianeta, per far loro ritrovare fiducia in un futuro e in "politica alta e visionaria". Non è il tempo del disimpegno.

Premessa.

Nel documento che l'Associazione per la Rinascita di Livorno predispose per le elezioni regionali del 2020 (*"Livorno, porta a mare della Toscana"*), ampio risalto fu dato alle prospettive di sostenibilità dello sviluppo, in un contesto di grande euforia di un'Europa che sembrava indicare una strada alternativa puntando sulla transizione ecologica dello sviluppo, con a base il documento programmatico conosciuto come **Green Deal**.

E' ben noto che Green Deal¹ è un pacchetto di iniziative strategiche che ha l'obiettivo di portare l'Europa verso la cosiddetta transizione verde, per riuscire così a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e diventare il primo continente a impatto climatico zero. Il Green Deal vuole essere, dunque, la risposta europea alla crisi climatica, una sorta di strumento tramite il quale trasformare l'Europa in una società equa e prospera, con un'economia moderna e competitiva.

Il Green Deal è un vero e proprio piano strategico che comprende iniziative riguardanti il clima, l'ambiente, l'energia, i trasporti, l'industria, l'agricoltura e la finanza sostenibile: tutti settori fortemente interconnessi tra loro. Prende le mosse dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, di cui è parte integrante, ma al tempo stesso individua nuovi e più ambiziosi obiettivi come, ad esempio, la riduzione delle emissioni di gas serra del 55% entro il 2030.

Colti dall'entusiasmo di quel momento, scrivemmo "Ora è il tempo"², perché il Green Deal, adeguatamente finanziato e foriero di probabili investimenti di privati in tecnologie avanzate e innovazione, di fatto disegnava una nuova vision e mission dell'Europa, che finalmente si poneva come modello originale al mondo intero, cercando di recuperare un ruolo importante e forse decisivo per la sopravvivenza dell'umanità. Pura utopia? Vedremo.

Proponemmo, per dare proposte concrete di applicazione della sostenibilità locale, una serie di riflessioni su "Per uno sviluppo equo e sostenibile"³, "Linee guida per la transizione ecologica a livello locale:città infrastrutture e capitale sociale"⁴, Per una città più resiliente"⁵, "Verso una nuova mobilità della città"⁶, "Economia circolare e Green Deal a Livorno: proposte per la gestione dei rifiuti"⁷, Gli strumenti finanziari a sostegno della transizione ecologica"⁸.

Dal 2020 si sono registrate diverse novità rispetto allo scenario di partenza, ed in particolare: il perdurare del covid e le conseguenze del post pandemia, i conflitti internazionali generanti un'economia di guerra, gli stravolgimenti geopolitici con conseguenze sugli assetti della globalizzazione e il rapporto tra Stati, i nuovi assetti politici in Italia.

¹ Il Green Deal europeo è stato avviato dalla Commissione Ue nel dicembre 2019: il **Consiglio europeo** ne ha preso atto nella riunione di dicembre dello stesso anno.

² "Ora è il tempo" di R.E. Butta in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.32, giugno 2020

³ di R.E. Butta in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.39, giugno 2020

⁴ di R.E. Butta in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.43, giugno 2020

⁵ di R.E. Butta in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.47, giugno 2020

⁶ di B. Bastogi, R.E. Butta, M Chiavaccini, in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.67, giugno 2020

⁷ di E. Gambaccini e A. Todaro, in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.77, giugno 2020

⁸ di R.E. Butta in "Livorno, porta a mare della Toscana", pag.90, giugno 2020

Inoltre l'irrepetibile opportunità del **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)**⁹, ha trovato una Nazione sostanzialmente senza una visione di futuro e quindi non in grado di partorire un Piano con programmazione organica che potesse prospettare risultati coerenti, durevoli, percettibili e modernizzanti. Ciò è avvenuto non solo a livello nazionale, ma anche regionale e locale, e spesso i risultati sono stati i soliti interventi a pioggia non finalizzati e coordinati, insomma una sommatoria di investimenti, di cui nessuno verificherà nel tempo effetti e reali ricadute.

E' noto che il PNRR è il piano approvato nel 2021 dall'Italia per rilanciarne l'economia dopo la pandemia di COVID-19, al fine di permettere lo sviluppo verde, tecnologico e di digitalizzazione del Paese. L'Italia si è vista destinare 140 miliardi di euro ricevuti, pari al 72% della dotazione complessiva del PNRR: al 31 dicembre 2024 circa il 92% dei progetti del PNRR italiano risultava avviato, in fase di attivazione o chiusura, con una spesa attestata a 63,9 miliardi di euro, pari al 52% delle risorse ricevute¹⁰

Tuttavia si rileva che i ritardi e le maggiori criticità sono proprio lì dove il PNRR serve di più: welfare, sanità pubblica, istruzione".

Il nuovo governo europeo e il Green Deal europeo

Tra le novità di questi ultimi anni si deve annoverare il nuovo mandato europeo della Presidente Ursula Von der Leyer, appoggiata questa volta da una coalizione certamente più orientata verso il centro- destra. Tuttavia nel programma presentato agli eurodeputati per la sua rielezione, la Presidente si era impegnata a proseguire con il Green Deal¹¹: *“I motivi che ci hanno spinto a essere così ambiziosi restano validi anche oggi. Quindi voglio essere chiara: manterremo la rotta sul Green Deal”*

Peraltro alcune associazioni ambientaliste temono una minor incisività, un approccio troppo morbido, da parte dell'Ue nella lotta al cambiamento climatico. Il timore è anche quello di un avvicinamento, su alcune questioni, alle posizioni delle destre, ideologicamente e storicamente scettiche su argomenti ambientalisti. In tutto questo ha inciso ed inciderà anche le posizione del Presidente USA Donald Trump, che non ha mai fatto mistero di non mettere in prima linea nel suo programma gli sforzi per l'ambiente (per usare un eufemismo).

Nei suoi **orientamenti politici**, Ursula Von der Leyen ha avanzato numerose proposte per rafforzare le iniziative già avviate (compreso il Green Deal) e avviarne di nuove al fine di assicurare una competitività sostenibile, potenziare l'innovazione e la ricerca, sviluppare la difesa e la capacità di risposta dell'UE a un quadro geopolitico instabile e preoccupante, rafforzare le azioni in campo sociale, integrare gli obiettivi ambientali con le politiche economiche e sociali nell'interesse anche delle future generazioni, difendere e rafforzare la democrazia e lo stato di diritto.

Inoltre, la Presidente, come aveva già fatto cinque anni fa, ha inserito nelle lettere di missione inviate ai membri della Commissione l'obiettivo di conseguire gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

⁹ Il PNRR fa parte del programma dell'Unione europea noto come Fondo europeo per la ripresa, un fondo da 750 miliardi di euro approvato dal Consiglio europeo nel luglio 2020. All'Italia sono stati assegnati 191,5 miliardi di cui 70 miliardi (il 36,5%) in sovvenzioni a fondo perduto e 121 miliardi (il 63,5%) in prestiti.

¹⁰ Lo attesta la sesta relazione sullo stato di attuazione del PNRR.

¹¹ Ribattezzato anche come Clean Industrial.

(Sustainable Development Goals - SDGs) di propria competenza, ribadendo così l'impegno complessivo dell'Unione europea per l'attuazione dell'Agenda 2030, come indicato prima delle elezioni europee da tutte le istituzioni europee (Parlamento, Consiglio, Comitato delle Regioni e Comitato Economico e Sociale).

Insomma il Green Deal Europeo, con i suoi obiettivi di neutralità climatica e transizione green, continuerà a essere il denominatore comune dei due mandati Von der Leyen, ma è altrettanto chiaro che qualcosa verrà rivisto, probabilmente per portare alcune misure da un piano di maggiore ambizione a un piano comunque di realismo e realizzabilità, come richiesto da alcuni partiti politici ma anche da una buona fetta del mondo industriale.

Il punto su Agenda 2030

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha in più occasioni detto con chiarezza che l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile *“non è un esercizio burocratico per sognatori”* e che è urgente intervenire per fronteggiare la crisi climatica e realizzare la transizione ecologica, ridurre le disuguaglianze, combattere le ingiustizie, operare per favorire la cooperazione internazionale e impegnarsi per migliorare la condizione delle giovani generazioni, costruendo al contempo un futuro migliore per quelle che verranno, all'interno della prospettiva dell'Unione europea.

Ci troviamo a circa sette anni dalla data entro cui il mondo si è impegnato a conseguire gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) definiti nell'ambito dell'Agenda 2030 firmata da tutti i Paesi delle Nazioni Unite nel 2015. Ebbene, con il ritmo attuale, solo il 17% dei Target globali monitorati verrà raggiunto entro il 2030, mentre non si registrano progressi, o si osservano addirittura peggioramenti, per almeno un terzo dei Target¹².

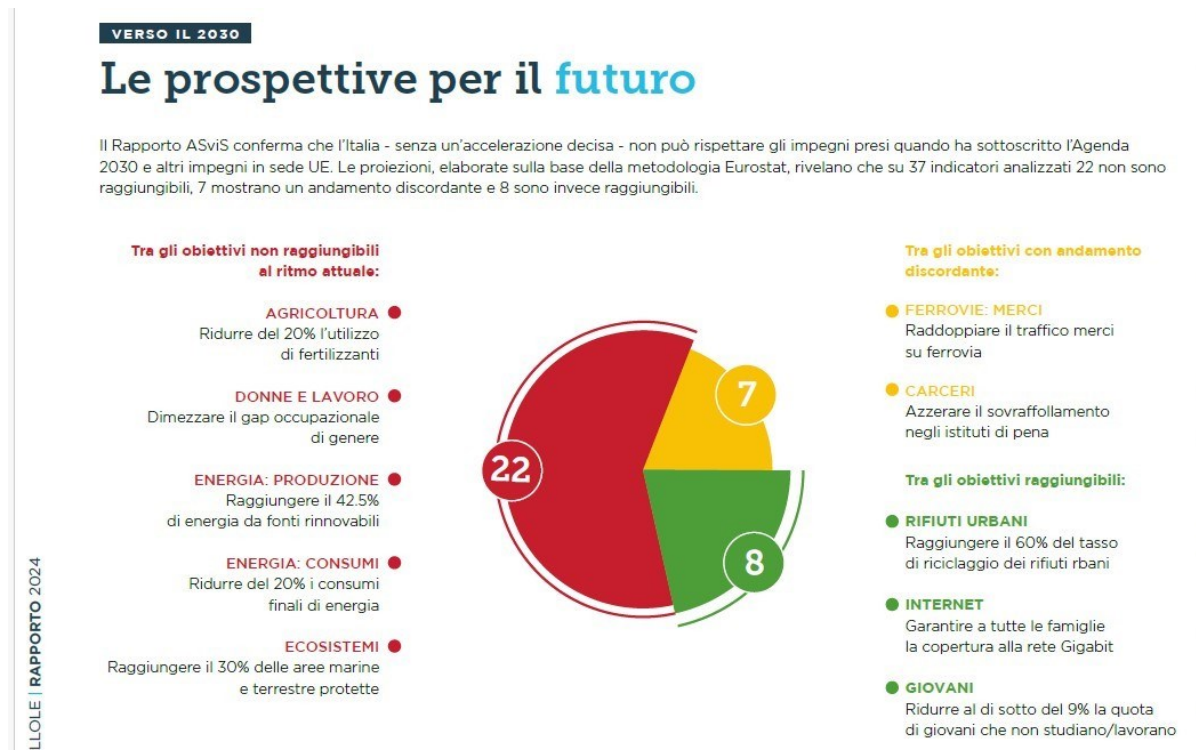
*Gli indicatori statistici più aggiornati descrivono con chiarezza il **drammatico ritardo dell'Italia su tutti 17 SDGs**. Tra il 2010 e il 2023 si riscontrano peggioramenti per sei Goal (povertà, acqua e servizi igienico sanitari, disuguaglianze, ecosistemi terrestri, governance e partnership. Miglioramenti molto contenuti si registrano per sette Obiettivi (cibo, energia pulita, lavoro e crescita economica, innovazione, città sostenibili, clima ed ecosistemi marini). Miglioramenti più consistenti si evidenziano per tre Goal (salute, educazione e genere).*

*Con riferimento agli **obiettivi quantitativi** derivanti da impegni definiti a livello europeo o dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile 2022 (SNSvS) approvata l'anno scorso, la situazione del nostro Paese appare decisamente insoddisfacente: dei 37 obiettivi da raggiungere entro il 2030 solo otto (il 21,6%) sono raggiungibili, 22 (il 59,5%) non sono raggiungibili e sette (il 18,9%) hanno un andamento incerto. A conferma del ritardo del nostro Paese anche rispetto all'Europa si rileva che, i dieci obiettivi raggiungibili per l'UE si riducono a cinque per l'Italia. Di contro i cinque non raggiungibili a livello europeo diventano dieci per l'Italia.*

*Insomma, siamo di fronte a un disastro annunciato. Questa situazione dovrebbe far raccogliere attorno all'Agenda 2030 tutte le forze politiche, economiche e sociali del Paese. Purtroppo, così non è: nonostante il sostegno della cittadinanza a queste tematiche e gli impegni assunti in sede UE, G7 e ONU dal Governo italiano, **l'attuazione dell'Agenda 2030 non appare centrale nel***

¹² Rapporto_ASvIS_2024

*disegno delle politiche, visto che gli interventi adottati negli ultimi due anni non solo non sono in grado di produrre il cambio di passo necessario, ma diversi di essi sono andati in contrasto con quanto previsto dalla SNSvS 2022.*¹³



Gli orientamenti strategici in Italia.

Come può definirsi la politica del governo italiano rispetto ai temi della sostenibilità ed impegno per gli obiettivi di Agenda 2030?

La seconda e più recente versione del **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima** (PNIEC), inviata alla Commissione Europea nel giugno 2024, per quest'ultima non raggiunge gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla normativa comunitaria soprattutto nel settore dei trasporti, mentre si prevede un aumento di sei volte nell'uso di biocarburanti entro il 2030, che è difficilmente compatibile con il mix limitato attualmente a basse quote di biocarburanti. Inoltre, sempre secondo la Commissione, il Piano fa ancora riferimento agli incentivi per i veicoli e le navi alimentati da combustibili fossili (Gnc, Gnl e Gpl).

La versione finale del PNIEC rafforza la "vocazione fossile" e rilancia l'energia nucleare, ma anche così facendo il nostro Paese non rispetterà i target concordati in sede europea in termini di riduzione di emissioni al 2030 e al 2050.

D'altra parte non può essere più chiara ed esplicita la posizione espressa dalla Presidente del Consiglio Giorgia Meloni durante il Question time del 14 maggio 2025. *"Colleghi, conoscete la*

¹³ Rapporto_ASviS_2024

posizione del governo in materia di Green Deal, perché anche io ho più volte denunciato in quest'aula quanto una visione eccessivamente ideologica della transizione verde si sia rivelata drammatica per la competitività europea”.

Ma già il 27 ottobre 2024, all'assemblea di Confindustria il neoeletto presidente Orsini fornisce alla Meloni un prezioso assist: *“Il Green Deal è impregnato di troppi errori, la decarbonizzazione inseguita al prezzo della deindustrializzazione è una debacle”*, che la premier riprende con *“La ringrazio per essere stato chiaro sui risultati disastrosi frutto di un approccio ideologico, siamo impegnati per correggere queste scelte”*, che stanno mettendo in crisi grandi settori industriali: *nel deserto economico non cresce il verde”.*

Infine ricordiamo il diktat del Presidente Trump lo scorso aprile, secondo cui per garantire all'Ue una tregua tariffaria, si prevede l'acquisto di 350 miliardi di dollari in energia statunitense, soprattutto gas naturale liquefatto (GNL); ciò persegue non solo l'obiettivo di “far comprare il gas per ridurre lo sbilancio commerciale”, ma di imporne l'acquisto nel lungo periodo, impedendo così all'Europa di realizzare il Green Deal.

Fa eco l'intervento del 28 maggio 2025 all'assemblea di Confindustria della Presidente Meloni , con l'icastico *“Green Deal? Risultati disastrosi”.*

La disattenzione della classe politica all'attuazione dell'Agenda 2030 appare incomprensibile anche alla luce delle opinioni che gli italiani hanno sulle diverse tematiche da essa trattate. Ovviamente, tra le principali fonti di incertezza gli italiani mettono al primo posto (30%) il timore di “non avere abbastanza soldi per vivere”, ma nove persone su dieci si dichiarano preoccupate per la condizione degli ecosistemi e il 62% riconosce che il pianeta si sta avvicinando a pericolosi “punti di rottura” (tipping points), oltre i quali i danni diventano irreversibili. Circa la metà degli italiani si sente minacciata da rischi ambientali come incendi, frane o alluvioni, il 62% chiede al Governo una transizione ecologica rapida e incisiva e il 93% ritiene che l'Italia dovrebbe rafforzare i propri impegni per affrontare il cambiamento climatico. D'altra parte, solo il 25% ritiene che il Governo prenda decisioni in grado di produrre benefici per la maggioranza del Paese e il 21% non ritiene che esso adotti politiche valide per i prossimi 20-30 anni.¹⁴

L'impegno della regione Toscana

La declinazione a livello nazionale dell'Agenda 2030 è costituita dalla [Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile \(SNSvS\)](#) che rappresenta lo strumento principale per orientare nella giusta direzione gli sforzi di questa transizione economica-ambientale verso un nuovo modello economico circolare, a basse emissioni di CO2, resiliente ai cambiamenti climatici e agli altri cambiamenti globali. La SNSvS è strutturata nelle cinque aree di intervento dell'Agenda 2030 e per ognuna di esse individua le [Scelte Strategiche prioritarie e Obiettivi Strategici per l'Italia](#), correlati agli SDGs dell'Agenda 2030.

¹⁴ Rapporto_ASvS_2024

Al raggiungimento degli obiettivi della SNSvS concorrono le Strategie regionali. La Regione Toscana per dare attuazione al Progetto di predisposizione della Strategia ha¹⁵ costituito nel 2019 una cabina di regia presso la Presidenza della Giunta Regionale, con, a suo supporto, un tavolo tecnico. Inoltre è stato istituito il forum regionale per lo sviluppo sostenibile.¹⁶

All'interno del percorso di **Toscana Sostenibile Agenda 2030** la Direzione Ambiente ed Energia ha realizzato (2020) un eBook che intende presentare l'esperienza in corso e l'impegno che la Regione Toscana ha messo e metterà sui temi decisivi dell'ambiente, la transizione ecologica e l'economia circolare¹⁷.

In seguito è stato allegato della NADEFR¹⁸ 2024 il documento *“L'Agenda 2030 in Toscana”*, con cui si offre una lettura delle politiche programmate nei Progetti regionali secondo la prospettiva degli Obiettivi di sviluppo sostenibile (i Goals di Agenda 2030).

Infine la Regione Toscana, nell'ambito del NADEFR 2025, il 19 dicembre 2024 ha approvato la propria **Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile**¹⁹, a conclusione di un lungo percorso avviato negli anni precedenti. Il documento, che costituisce l'allegato 1b, si intitola *“Toscana sostenibile. La strategia regionale per lo sviluppo sostenibile della regione Toscana”*²⁰.

Il documento è suddiviso in tre parti:

Parte I. Il percorso di elaborazione della strategia toscana

Parte II. Il quadro socio-economico-ambientale della toscana

Parte III. Le politiche della strategia regionale.

In particolare nella terza parte sono rappresentate le politiche della Strategia regionale, nella consapevolezza che la sostenibilità deve permeare tutte le politiche. Viene verificata la coerenza della strategia con quella nazionale, e come la stessa riesce ad integrarsi con il processo di programmazione delle politiche regionali.

La Strategia Regionale si articola, in coerenza con la Strategia nazionale, in 5 Aree strategiche corrispondenti alle cosiddette 5 P (Persone, Pianeta, Prosperità, Pace, Partnership) e in 16 Scelte strategiche che presentano gli elementi di sostenibilità delle politiche regionali programmate.

Analizzando il documento di 191 pagine, il lettore ha la sensazione di perdersi in un esercizio, diremmo scolastico-burocratico, volto a dimostrare la coerenza delle varie strategie regionali di

¹⁵ Decisione n. 16 del 18.02.2019

¹⁶ <https://open.toscana.it/web/toscanasostenibile/home>

¹⁷ https://www.regione.toscana.it/documents/10180/25834939/TS_Ebook_FIN-2.pdf/80efae13-264a-73cf-029f-59374fd7e282?t=1614584579547

¹⁸ Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza, approvato con Deliberazione Consiglio Regionale Toscano n. 91 del 21 dicembre 2023

¹⁹

https://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/Contenuto.xml?id=5447148&nomeFile=Proposta_di_deliberazione_al_C.R._n.5_del_27-11-2024-Allegato-1b

²⁰ chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglefindmkaj/https://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/Contenuto.xml?id=5447148&nomeFile=Proposta_di_deliberazione_al_C.R._n.5_del_27-11-2024-Allegato-1b

settore, senza mai riuscire a cogliere l'essenza delle azioni e la concretezza dell'operare. Per spiegarci meglio. Ad esempio il progetto regionale *“Diritti e qualità del lavoro”* viene verificato con i pertinenti goals dell'Agenda 2030, e quindi collocato all'interno delle aree strategiche (le 5 P); ebbene, non si ha la concretezza di capire quali siano le azioni (in essere o programmate) che la Regione ha messo in campo, e, mancando un sistema di verifica e monitoraggio, si ha la sensazione di vaghezza che non trasmette i risultati dell'azione.

Rafforzare le politiche per lo sviluppo sostenibile in una prospettiva territoriale.

Una strategia di sviluppo sostenibile deve ritenere come fondamentale la dimensione territoriale delle politiche.

ASVIS²¹, anche alla luce delle novità normative intervenute nel corso di quest'anno, indica come prioritari i seguenti gli interventi finalizzati:

- a prevenire il rischio idrogeologico.
- a orientare la politica di coesione al raggiungimento di ben definiti traguardi legati agli SDGs.
- a rilanciare la Strategia Nazionale per le Aree Interne recuperando il protagonismo degli attori locali e il metodo place-based²² per la selezione degli investimenti;
- ad attuare pienamente la legge europea per il ripristino della natura,
- a dare piena attuazione al Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) approvato un anno fa;
- ad approvare quanto prima una “buona” legge sulla rigenerazione urbana,
- a varare una riforma organica del Governo del Territorio

Si può tuttavia ulteriormente scendere di scala per arrivare a quella urbana: le città si trovano di fronte a sfide e opportunità inedite, dovendosi confrontare con il cambiamento climatico al mutamento demografico, all'innovazione tecnologica.

In questo contesto i SDGs rappresentano una sfida ineludibile. È quanto d'altra parte chiedono con sempre maggiore pressione i cittadini che, con consapevolezza crescente, guardano alla sostenibilità delle città come elemento cruciale per l'incremento al contempo della qualità della vita e delle opportunità economiche e lavorative nelle aree urbane.

Per questo Anci ha seguito con attenzione il lavoro condotto da ASviS e Urban@it sull'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 *“Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili”* e considera la proposta di Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile²³ un contributo importante in questa direzione. I temi affrontati dall'Agenda sono quotidianamente all'ordine del giorno delle amministrazioni locali e vanno dalla tutela del territorio all'efficienza energetica, dalla cultura alla mobilità sostenibile, dall'inclusione sociale al contrasto alla povertà, dalla resilienza alla sicurezza, fino al tema della rigenerazione urbana.

L'Anci ha più volte sottolineato come sia necessaria una “agenda urbana nazionale” che contribuisca a superare la frammentazione di programmi e risorse per le città e inserisca le politiche urbane in un quadro di obiettivi strategici condivisi e risorse certe e programmate. Il che comporta

²¹ Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile

²² Approccio basato sui luoghi

²³ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://asvis.it/public/asvis/files/AgendaUrbana.pdf

assunzione di responsabilità da parte di tutti i livelli istituzionali coinvolti, a partire da quello nazionale e regionale.

Considerazioni conclusive.

L'evidente insostenibilità dello sviluppo italiano dovrebbe dar vita ad un grande dibattito politico, pubblico e culturale su come cambiare questa condizione, coerentemente con gli impegni internazionali sottoscritti dal nostro Paese, e assicurare benessere diffuso per tutte e per tutti, in equilibrio con il nostro pianeta, per noi e per le generazioni future. Lo sviluppo sostenibile, come descritto dall'Agenda 2030, è l'unica strada possibile per costruire un futuro di speranza. Non realizzare lo sviluppo sostenibile vuol dire ridurre la qualità della vita delle persone, le loro potenzialità, la loro libertà, la resilienza delle comunità locali, la tenuta dei nostri territori, la capacità del pianeta di rigenerarsi e sostenere la nostra società. Vuol dire anche ridurre la competitività e la salute della nostra economia.

*Non possiamo abbandonare questa visione nonostante le tante difficoltà e le tensioni che ci circondano, valorizzando i segnali positivi che pure esistono: la riforma del 2022 che ha introdotto “i diritti delle nuove generazioni” nella nostra Carta Costituzionale; l'approvazione di piani e strategie da parte di regioni e città che guardano allo sviluppo sostenibile come orizzonte; il dinamismo della società civile e di una parte del settore privato in nome della sostenibilità; i progressi verso la transizione ecologica grazie agli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; gli sviluppi delle capacità scientifiche e tecnologiche per affrontare in modo nuovo i problemi delle nostre società; la conferma dell'impegno dell'Unione europea per l'attuazione dell'Agenda 2030. E, più recentemente, il “Patto sul Futuro” e la “Dichiarazione sulle Future Generazioni”, firmate alle Nazioni Unite. **Non è quindi il tempo del disimpegno, ma quello della speranza e dell'azione. È il tempo di “coltivare il nostro futuro”.**²⁴*

I territori devono partecipare più attivamente alla costruzioni delle strategie ed azioni sostenibili con respiro regionale. I territori hanno risorse nella cittadinanza attiva, nel volontariato, nelle associazioni organizzate, oltre che nelle istituzioni, che possono essere messe proficuamente a servizio di piani e programmi. Spesso la partecipazione si limita a procedimenti formali, magari dettati da leggi specifiche, che non riescono a far esprimere appieno volontà e visioni proprie dei territori stessi. Mancano strumenti efficaci di monitoraggio e verifica dei Piani, che diano il senso agli sforzi programmatici e strategici che certo nella nostra regione non mancano.

Chiediamo quindi coerenza agli atti ed impegni presi dalla Regione Toscana, supportando i progetti per città più sostenibili e resilienti, capaci di attrezzarsi contro i cambiamenti climatici, difendendosi dagli eventi estremi, incrementando il verde, promuovendo la mobilità sostenibile, efficientando i servizi e rigenerando il patrimonio edilizio ed urbanistico.

Bisogna saper coinvolgere le nuove generazioni, forse le più consapevoli della malattia del nostro pianeta, per far loro ritrovare fiducia in un futuro e in una “politica alta e visionaria” per affrontare la sfida più grande di questo secolo che, secondo Kofi Annan, è “*adottare un'idea che sembra astratta: lo sviluppo sostenibile*”

²⁴ Marcella Mallen e Pierluigi Stefanini
Presidenti dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile in Rapporto ASviS 2024

Il Porto: Quadro conoscitivo

Premessa.

Come noto, in previsione delle elezioni regionali del settembre 2020, la nostra Associazione ha elaborato un corposo documento dal titolo "LIVORNO, PORTA A MARE DELLA TOSCANA", nel quale uno specifico Capitolo (2.8) è stato dedicato alla "Piattaforma logistica costiera e le infrastrutture".

E' appena il caso di rammentare quanto riportato (nel 2020) nel suddetto Capitolo relativamente alla Piattaforma Europa:

" Ad oggi, altro punto di rilevante criticità è la mancanza di decisioni su come si intenda realizzare la parte delle opere a terra (banchine e piazzali), per le quali non vi siano formali manifestazioni di interesse da parte di terminalisti interessati a realizzarle (l'urgente completamento delle opere a mare da parte di AdSP risulterebbe del tutto inutile se contemporaneamente non venissero realizzate le opere a terra).

E' evidente che queste complesse e rilevanti problematiche, ancora irrisolte, mettono in discussione ogni precedente previsione in merito ai tempi di previsto completamento di tutte le opere della prima Fase della Darsena Europa per l'anno 2025.

Se la Regione ha la consapevolezza che Livorno è il Porto della Toscana e che esso è il motore economico per diminuire gli scompensi , per ottenere la concreta realizzazione delle opere tra la costa e il resto della Regione, deve andare oltre alla programmazione ed allo stesso cofinanziamento delle opere, per ottenere la concreta realizzazione delle opere portuali, delle opere stradali e delle opere ferroviarie attese da decenni che, nel loro insieme, costituiscono la piattaforma logistica toscana."

Purtroppo, dopo 5 anni , non si può fare a meno di constatare che tali considerazioni risultano oggi sostanzialmente riproponibili, come desumibile dal quadro conoscitivo di seguito riportato

Quadro conoscitivo

La Piattaforma Europa

Il vigente Piano Regolatore Portuale è stato definitivamente approvato nel marzo 2015 e successivamente aggiornato nel 2017 e 2020. La principale e più rilevante previsione di sviluppo è quella che consiste nell'espansione a mare del porto, la cosiddetta "Piattaforma Europa". La sua realizzazione è prevista in tre macrofasi principali.

La prima fase, relativa alla realizzazione ed alla operatività del nuovo terminal contenitori, prevede, in sintesi, i seguenti interventi infrastrutturali:

- 1) realizzazione di nuove opere foranee di protezione (a carico di AdSP) ;
- 2) esecuzione dei dragaggi, fino a -16 da l.m.m. (a carico di AdSP);
- 3) consolidamento delle due vasche di contenimento dei fanghi di escavo (a carico di AdSP);
- 4) realizzazione della nuova banchina (circa 1200 mt) del terminal contenitori, progettata per sopportare eventuali futuri dragaggi fino a -18 metri da l.m.m (a carico del futuro Concessionario);

5) realizzazione dei nuovi piazzali operativi del terminal (circa 800.000 mq), dei relativi sottoservizi e della nuova infrastrutturazione stradale, ferroviaria e di illuminazione interna al terminal (a carico del futuro concessionario).

6) realizzazione della nuova infrastrutturazione elettrica necessaria per l'alimentazione del nuovo terminal: linee elettriche, cavidotti e cabine elettriche di trasformazione (AT/MT/BT), adeguatamente dimensionate (potenza/tensione) per l'alimentazione delle gru di banchina, di piazzale, prese frigo, illuminazione e per le altre esigenze operative dal terminal, in parte a carico di AdSP (linea AT) ed in parte a carico del futuro concessionario.

7) realizzazione di edifici per le esigenze operative del terminal (a carico del futuro concessionario).

8) Acquisto dei necessari mezzi operativi (gru di banchina e gru di piazzale), a carico del futuro concessionario.

Per poter affermare di aver realizzato e reso operativo il nuovo Terminal Contenitori, nella sua imprescindibile unicità, così come previsto nel PRP nella prima fase della Piattaforma Europa, occorre necessariamente che tutti gli interventi e le opere infrastrutturali, individuate negli 8 punti sopra descritti, vengano completate .

Il contratto d'appalto con l'operatore economico aggiudicatario della gara (per un importo dei lavori pari a € 377 milioni), relativo all'esecuzione dei soli lavori di cui ai precedenti punti 1) e 2) è stato sottoscritto nel marzo 2022. Per quanto attiene gli interventi di cui al punto 3) - consolidamento delle due vasche di contenimento dei fanghi di escavo, che faranno parte dei futuri piazzali operativi, l'Adsp sta procedendo parallelamente alle altre attività.

Il succitato contratto d'appalto prevede (dopo il completamento della bonifica bellica e della progettazione esecutiva, già ultimate) come tempo per l'esecuzione delle suddette opere 1700 giorni naturali e consecutivi (4anni e 8 mesi), decorrenti dalla data del verbale di consegna lavori, sottoscritto il 12 maggio 2025 (vedasi recenti articoli di stampa)

Quindi, salvo imprevisti in corso d'opera, le sole opere di cui ai punti 1) e 2) potrebbero essere potenzialmente ultimate nel gennaio 2030.

Inoltre, ai fini della conclusione delle opere previste nel succitato contratto d'appalto (nei termini sopra riportati), graverebbe ancora la criticità relativa al reperimento delle necessarie ulteriori risorse economiche per sopperire al sopravvenuto rilevante aumento dei costi (da € 377 milioni a € 640 milioni). Tenuto conto delle risorse che risulterebbero oggi in parte già reperite, sembrerebbero mancanti ancora € 110 milioni (da verificare). A tal proposito vedasi la Deliberazione n. 59/2024/CCC del 30/12/2024 della Corte dei Conti (Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato).

Tutto ciò premesso, non sono più procrastinabili le decisioni di AdSP per definire come intende procedere per la realizzazione di tutti gli altri interventi infrastrutturali di cui ai punti da 4) a 8), necessari per consentire l'operatività del terminal: realizzazione della nuova banchina del terminal contenitori, dei nuovi piazzali operativi del terminal, dei relativi sottoservizi, della infrastrutturazione stradale e ferroviaria interna al terminal, della infrastrutturazione elettrica, degli edifici per le esigenze operative del terminal, come pure l'acquisto dei necessari mezzi operativi.

Ad oggi, al di là di generici e ripetuti proclami, non siamo a conoscenza se aAdSP ha definito le modalità ed i tempi di realizzazione delle rilevanti opere di infrastrutturazione e criteri per l'affidamento in concessione del nuovo terminal, tempi che non dovranno necessariamente discostarsi dai tempi di ultimazione delle opere di cui ai succitati punti 1) e 2).

In assenza di una ragionevole e completa programmazione di tutte le complesse attività sopra riportate ed il superamento delle relative criticità, si ritiene ad oggi non sia possibile fare attendibili previsioni sui tempi di operatività del nuovo Terminal Contenitori, nella sua unicità come previsto nella “prima fase” di realizzatività della Piattaforma Europa.

La definizione di una appropriata definizione e programmazione delle suddette attività (oggi purtroppo mancanti) è indispensabile per consentire il monitoraggio dell'andamento dei lavori e delle procedure, anche per dare attendibili risposte alle richieste di quegli operatori portuali interessati alla realizzazione/gestione del nuovo terminal contenitori, per i quali la loro programmazione degli investimenti e delle attività è direttamente legata alla realizzazione delle suddette opere.

L'entrata in esercizio del nuovo Terminal Contenitori comporterà necessariamente di prevedere un nuovo assetto funzionale/operativo di tutta la Darsena Toscana.

Infine, ad oggi, non ci sono previsioni sulla realizzazione della seconda fase della Piattaforma Europa, che prevede la creazione di un nuovo terminal RO-RO a ridosso delle opere foranee a nord, in prosecuzione della foce dello scolmatore, per le quali ci risulta sia stata predisposta una perizia di variante (approvata /da approvare ?)

Altre opere infrastrutturali strategiche

a) Allargamento del Canale d'accesso

Il nuovo terminal contenitori della Piattaforma Europa è un'opera fondamentale per evitare al porto un progressivo declino e per vederne l'operatività passeranno almeno 5 anni (probabilmente di più): E' evidente la necessità di realizzare quanto prima l'allargamento ed il dragaggio del Canale di Accesso, in corrispondenza della Torre del Marzocco.

Anche questo è un intervento strategico, di estrema rilevanza, in quanto il canale costituisce attualmente un “collo di bottiglia”, che è di impedimento all'ingresso in Darsena Toscana, in condizioni di normalità, di navi portacontenitori con capacità superiore a 8500/9000 TEUS, precludendo così la possibilità di operare sulle grandi rotte internazionali con il far East, dove operano navi di maggiori dimensioni.

Quindi, l'allargamento del canale (con una sezione utile navigabile di 120 m. contro gli attuali 70 m.) consentirebbe ai terminal che si affacciano sulla sponda est ed ovest della Darsena Toscana di ricevere navi con maggiore capacità, dando così una possibilità di “sopravvivenza” fino al completamento della Prima Fase della Piattaforma Europa.

Come noto, l'AdSP ha completato la realizzazione del cosiddetto “Microtunnel” (lungo 234 m., ad una profondità di 25 m.) di collegamento dei due “pozzi” predisposti sulle le due sponde del canale di accesso; l'ENI ha ultimato il posizionamento, all'interno del tunnel, delle nuove tubazioni dell'oleodotto che collegano la Darsena Petroli con la Raffineria di Stagno e, dopo la messa in servizio delle nuove tubazioni, è stato rimosso il vecchio oleodotto che attraversava il canale.

L'Adsp ha recentemente aggiudicato i lavori per l'allargamento del canale e il relativo dragaggio, unitamente alla acquaticità della Torre del Marzocco (non siamo a conoscenza dei tempi di realizzazione).

b) Realizzazione di un nuovo ponte sulla S.P. 224.

Il 17 gennaio 2023 è stato sottoscritto un "Protocollo d'intesa" tra Regione Toscana, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Provincia di Livorno, Provincia di Pisa, Comune di Livorno, Comune di Pisa e Port Authority di Pisa per la "realizzazione di un nuovo ponte della S.P. 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in loc. Calambrone".

Detta opera risulta di importanza strategica in quanto consentirà, come previsto nel PRP, di realizzare l'indipendenza dei traffici sul Canale dei Navicelli da e per la Darsena Pisana , svincolandoli dall'accesso alla Darsena Toscana. Ciò consentirà, inoltre, di tombare il tratto finale del canale che attualmente sfocia in Darsena Toscana e sul quale insistono due ponti mobili stradali e uno ferroviario.

Nell'Accordo viene demandata al "Settore competente della Direzione Mobilità, Infrastrutture e T.P.L. l'adozione degli atti necessari per la sottoscrizione e l'attuazione del protocollo".

Ad oggi, dopo più di due anni dalla sottoscrizione del Protocollo, non si hanno notizie sul suo stato di attuazione.

c) Realizzazione della viabilità portuale di cintura

Il 12 gennaio 2018 è stato sottoscritto un Accordo tra Regione Toscana, AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Città Metropolitana di Firenze, per la riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura,. Tale Accordo è finalizzato a definire un riassetto della viabilità di cintura portuale di "ultimo miglio"(separando il traffico portuale da quello cittadino), nonché a razionalizzare la cinta doganale prevedendo la realizzazione di un unico varco, al fine di migliorare l'efficienza logistica, riducendo l'impatto ambientale.

d) Scavalco ferroviario tra Porto e Interporto e collegamento diretto con la linea Pisa/Firenze

Il progetto dello scavalco ferroviario tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce rappresenta una infrastruttura strategica per migliorare la logistica e la competitività del sistema portuale toscano. L'obiettivo principale è creare un collegamento diretto per i treni merci tra il porto e l'interporto, evitando il transito attraverso la stazione di Livorno Calambrone, eliminando così le interferenze con la linea tirrenica Pisa-Roma. I lavori sono stati avviati ad aprile 2023 da RFI. Il progetto, inizialmente previsto per essere completato entro il primo semestre 2024, ha subito ritardi (motivi sconosciuti) e la conclusione risulterebbe ora stimata per il 2027.

Questo progetto, dovendosi inserire nel più ampio contesto del potenziamento tra il porto di Livorno ed il Corridoio TEN-T Scandinavo/Mediterraneo, deve necessariamente essere implementato con la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Vada-Collesalveti -Pisa ed il successivo collegamento, tramite bretella, con la linea Pisa Firenze, evitando così il nodo ferroviario di Pisa. Quest'ultimo progetto è stato defianziato dall'attuale governo, con sconcertante rimpallo di responsabilità tra Regione Toscana e Ministero infrastrutture.

La realizzazione della Darsena Europa rimanga Obiettivo Prioritario!

Le manifestazioni di interesse pervenute da MSC e da Grimaldi rappresentano conferme dell'attualità del progetto Darsena Europa e dell'interesse che esso sta suscitando nel mondo dei grandi operatori marittimi. Questo plurimo interesse, certo positivo, non deve compromettere la natura, la funzionalità, la gestione del progettato grande terminal contenitori con fronte banchina di 1.200 ml.

Tale realtà conferma che il primo obiettivo di interesse della Città di Livorno, della Costa Toscana dell'intera Regione è procedere nella realizzazione delle opere a mare, già appaltate, e nell'affidamento della Concessione per la realizzazione, del Terminal destinato ai contenitori.

Ma a fronte dell'interesse manifestato verso il porto, si ricorda che Livorno, già primo porto nazionale per i traffici ro-ro, con i tempi di realizzazione dei primi accosti della darsena Europa, potrà offrire a questo traffico, ulteriori accosti e piazzali con il trasferimento della gran parte del traffico contenitori al nuovo terminal.

L'affidamento in corso d'opera di alcuni piazzali a titolo transitorio, di cui molto si è parlato, è aspetto solo contingente di relativo interesse e marginalmente utile purché non crei interferenze con il raggiungimento dell'obiettivo principale. Ciò perché la presenza di operatori diversi che perseguono obiettivi diversi: uno a carattere temporale l'altro a carattere definitivo può creare incertezze e contrasti oggi imprevedibili.

Altrettanta attenzione è da rivolgere all'interporto Amerigo Vespucci che è stato oggetto di un importante accrescimento della quotazione azionaria dell'Autorità di sistema portuale. Con la loro vicinanza l'aeroporto Galilei il Porto e l'Interporto rappresentano un il Polo Logistico di primario interesse nel Mediterraneo, il più importante dell'Italia centrale.

Rischio idraulico e infrastrutture

Dobbiamo riconoscere l'impegno economico regionale per la Darsena Europa e dare atto che la realizzazione della darsena deve trovare un adeguato corrispettivo nella infrastrutturazione d'area: strade, ferrovie, ma anche spazi per la logistica, avendo cura di non seminare aree logistiche nella pianura, ma di concentrare l'attenzione sul polo logistico principale cioè l'interporto dando senso quindi anche allo scavalco e alla connessione con la Collesalvetti- Pisa e quindi con la Pisa-Firenze.

La complessiva infrastrutturazione dell'area vasta è condizionata dalla questione "Rischio idraulico" che interessa molteplici aspetti attinenti allo sviluppo sostenibile dell'area vasta della costa toscana.

. E necessario per questo che la Regione riconosca che la protezione dal rischio idraulico interessa la vasta pianura solcata dagli affluenti di dx e di sx dello Scolmatore ed i Comuni di Pisa, Collesalvetti, Cascina e Pontedera ed altri comuni. Occorre per questo mettere in sicurezza lo scolmatore dell'Arno con opere idrauliche di adeguamento ai progressivi cambiamenti climatici.

Di conseguenza ha senso prevedere oggi il collegamento tra Interporto e la Collesalvetti-Pisa in viadotto o conviene ipotizzare altra soluzione a raso ampliando lo Scolmatore, approfondendolo e alzando gli argini, facendo casse di espansione sugli affluenti?

E' necessario uno studio ed un confronto di alternative da condurre in parallelo con la valutazione della messa in sicurezza dello Scolmatore. Ma simili studi non possono avere la dimensione comunale perché richiedono confronti, intese convenzioni tra tutti gli Enti interessati con il coordinamento di un Soggetto che, per ora, non c'è.

Aggiornamenti vari

La Tirrenica e la programmazione regionale

La frattura della direttrice tirrenica lungo la costa toscana è una anomalia, di livello nazionale, che non può essere ancora tollerata. E' tanto più grave in quanto si somma ad una ferrovia lenta, mentre è del tutto evidente che una AV costiera contribuirebbe non poco ad alleviare la saturazione della dorsale centrale AV, anche e soprattutto per evitarne un sovra sfruttamento con tutto quanto ne consegue per la necessità di manutenzioni che nel tempo assumeranno via via rilevanza maggiore.

Le realizzazioni di Autostrada e ferrovia A.V. sono altresì strumento essenziale per ridurre la marginalità di alcuni territori, in particolare quelli della provincia di Grosseto, e per attuare politiche reali a favore delle aree interne.

Nonostante che la tirrenica sia stata costantemente prevista dalla programmazione regionale fino dagli anni ottanta e sia la linea dei porti in pratica, negli ultimi venticinque anni, sono stati realizzati solo 4 km di autostrada tra Malandrone e San Pietro in Palazzi.

Per questo è necessario uno specifico impegno del governo regionale sia in chiave prettamente politica verso il governo centrale, sia mettendo a disposizione risorse proprie dato atto che si è lasciata cadere anche l'opportunità del Recovery Fund.

All'interno di questo progetto deve ovviamente essere ricompresa la realizzazione del Lotto zero, da Maroccone a Chioma, opera necessaria al collegamento della città di Livorno con la direzione sud e quindi con la sua provincia, ma anche essenziale per la realizzazione definitiva di un grande parco mare-collina da Maroccone a Chioma, dal mare alla valle del Tora e del Fine.

La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture

Il nuovo Piano regolatore del porto di Livorno, commissionato nel 2005 ed approvato nel 2015, è ormai in fase attuativa per le opere più importanti: la realizzazione della Darsena Europa. Opera che si realizza anche con un concreto e notevole contributo finanziario della Regione essendo stata inquadrata dalla programmazione regionale come punto focale della Piattaforma logistica Costiera.

Dopo che nel 2019 è andata deserta la procedura per la ricerca del soggetto privato partner per la progettazione e la realizzazione del terminal contenitori, ora con l'avvio dei lavori per le opere foranee già due operatori, seppure con modalità ed interessi diversi, hanno avanzato candidature preliminari. Questo significa che l'infrastruttura è importante, ovvero che può dare una svolta di prospettive al porto ed all'economia non solo livornese. Occorre dunque procedere sollecitamente nella realizzazione delle opere e garantire al privato terminalista la disponibilità di una infrastruttura che abbia le potenzialità operative all'altezza dei grandi hub portuali per i container.

Altrettanto occorre aggiornare un piano di complementarietà tra i porti di Livorno e Piombino sfruttando le opportunità infrastrutturali già consolidate anche con particolare attenzione alle opportunità e sinergie che si possono determinare con i processi di reindustrializzazione. Ma anche

al recupero di spazi per attività che sembrano avere una loro prospettiva positiva di mercato a medio termine, come quelle della grande nautica da diporto di cui la Toscana è territorio leader nel mondo.

La piattaforma logistica Costiera nel suo insieme, per essere tale, deve avere uno sviluppo armonico. Oltre alla integrazione di infrastrutture ferroviarie e stradali, è necessario allora fare un piano d'area della costa per aggiornare la mappa del sistema logistico, dei flussi di trasporto generati e dei necessari adeguamenti infrastrutturali.

Piano d'area che individui le possibilità di recupero di aree dismesse che ancora sussistono per combattere il consumo di suolo. Piano necessario per offrire opportunità di investimento e creazione di lavoro. Si evidenzia ad esempio la necessità di valutare oltre al potenziamento della FI-PI-LI, l'utilità di proseguire la ferrovia porto/Darsena Toscana – Interporto fino a Pontedera per servire adeguatamente gli insediamenti del cosiddetto “dente Piaggio” fortemente connotati in senso logistico.

In direzione nord hanno invece rilevanza il completamento della linea ferroviaria Pontremolese quale accesso diretto della portualità tirrenica alle aree padane ed alla direttrice ferroviaria del Brennero, unitamente ad un riuso più intensivo della vecchia ferrovia Bologna – Firenze, anche se, per questo instradamento, è evidente l'insufficienza della ferrovia Firenze - Pisa

L'interfaccia tra il Porto e la Città.

Il progressivo sviluppo del Porto di Livorno verso nord fino al limite dello scolmatore dell'Arno, la destinazione al traffico crociere e traghetti per le isole degli accosti più prossimi alla città, hanno determinato una vasta area di “interfaccia” tra Porto e Città.

Il ritardo ultra decennale della realizzazione di una moderna Stazione Marittima passeggeri oltre al danno funzionale e d'immagine si è però accompagnato alla individuazione di progetti per un accesso su ferro al porto da connettere in un servizio metropolitano con Lucca e Pisa.

Poiché i tempi di progetto e di realizzazione sono ancora incerti appare necessario verificare come i due progetti si integrino, come si risolva l'incompatibilità tra servizi di tipo ferroviario e servizi di tipo metropolitano/tranviario. Senza tale verifica si avrà un'altra soluzione parziale non tenendo conto dell'opportunità di mettere in gioco con le Ferrovie un progetto di valorizzazione della Stazione S.Marco.

Il tutto è da risolvere con una specifica iniziativa regionale che promuova un progetto complessivo, una sorta di “piano del ferro” dell'area vasta costiera ricomprendente l'ammodernamento ad AV della tirrenica, le connessioni ferroviarie di porto ed interporto con la rete nazionale, una nuova destinazione funzionale, di tipo TPL, di tratte esistenti con integrazioni qualora necessarie.

Un'occasione per l'Edilizia residenziale pubblica.

Livorno, come noto detiene un vasto patrimonio di alloggi pubblici: circa 10 mila nella provincia, di cui circa 7 mila nella città, il più vasto in Toscana dopo quello di Firenze, ma il più alto in termini di proporzione con la popolazione residente.

E' un patrimonio di cui quote rilevanti risultano vetuste anche se a partire dalla seconda metà degli anni '90 la città con vasti interventi di riqualificazione edilizia ed urbanistica (Corea, Shangay, Mura Lorenesi) ha saputo cogliere finanziamenti disponibili e rinnovare parte del patrimonio.

Le difficoltà delle società pubbliche di gestione sono comuni a tutto il territorio regionale e note, tanto che gli introiti da affitti sociali non coprono più neppure le spese per le manutenzioni. I finanziamenti governativi sono stati di converso drasticamente ridotti e non c'è una politica nazionale per la casa. Il mercato funziona ovviamente, per creare e remunerare gli investimenti privati e dare soddisfazione alla domanda dei ceti a maggior reddito.

Appare indispensabile dunque promuovere una grande riforma della politica della casa che deve coinvolgere il governo centrale, accompagnata da un piano regionale per la casa che ricomprenda: modalità di gestione del patrimonio pubblico, modalità di finanziamento della manutenzione e realizzazione del nuovo patrimonio pubblico, una diversa tassazione del patrimonio privato.

Infine una ridefinizione: della contribuzione per la realizzazione degli interventi edilizi privati, della modalità di partecipazione del privato a programmi per l'affitto con remunerazione garantita ma non speculativa dell'investimento.

In sintesi le proposte dell'Associazione "Per la Rinascita di Livorno", possono essere riassunte come segue:

- Potenziamento – completamento del corridoio infrastrutturale tirrenico
- Realizzazione delle interconnessioni Porto, interporto linee Pisa-Collesalvetti-Vada e Pisa-Firenze unitamente alla soluzione dei problemi di sicurezza idraulica dell'area interessata dallo scolmatore dell'Arno da Pontedera al mare
- Rilettura del Piano d'Ambito dell'ATO rifiuti per avere garanzia di governare oltre che l'assetto impiantistico di lungo periodo, quello di breve e medio sfruttando la dotazione di impianti esistenti o da "rewampare" con celerità, facilità e redditività
- Espansione e decentramento delle università in relazione alle specificità economiche e produttive dei territori coinvolgendo il capitale privato
- Revisione e riqualificazione della rete dei servizi ospedalieri e potenziamento della medicina territoriale
- Rigenerazione delle aree da urbanizzare a fini produttivi/manifatturieri e ottimizzazione dell'uso di aree a fini di mero stoccaggio
- Rilettura e riqualificazione della legislazione urbanistica e del PIT in aderenza alle esigenze del contesto socioeconomico regionale anche a fini di riduzione dei tempi dei procedimenti di formazione e approvazione
- Ripensamento delle politiche per la casa per integrare risorse pubbliche e private, per consentire al privato proprietario, tramite garanzie pubbliche, di immettere sul mercato dell'affitto a residenti e studenti alloggi altrimenti vuoti in specie nelle aree metropolitane
- Ripensare le politiche per il turismo per favorire non tanto l'incremento della ricettività nelle sue varie forme, ma la qualificazione e la realizzazione al tempo stesso di servizi per il turista e per il residente