



LIVORNO

Opportunità per il futuro

IDEE E PROPOSTE PER LE ELEZIONI COMUNALI 2024



IDENTITÀ

ANTIFASCISMO

COMUNITÀ

VALORI

PROGETTUALITÀ

RICERCA

GIOVANI

RICERCA

CULTURA

AREA VASTA

INNOVAZIONE

FUTURO

PARTECIPAZIONE

TOLLERANZA

LAVORO

SOLIDARIETÀ

PASSIONE



Associazione Culturale "per la Rinascita di Livorno A.P.S."

LIVORNO

Le opportunità per il futuro

Idee e proposte per le elezioni comunali 2024

Hanno contribuito alla redazione del documento i soci:

Giuseppe Bondi, Renato Butta, Fabio Canaccini, Umberto Campana, Gianfranco Chetoni, Luigi Cocchella, Paolo Demi, Ruggero Morelli, Pietro Marini, Mauro Parigi, Massimiliano Talini.

Si ringrazia per la collaborazione l'amico Claudio Frontera.

Associazione Culturale "Per la Rinascita di Livorno APS"

Sede Sociale: Via Mastacchi, 275 - 57121 LIVORNO

Sito web: rinascitalivorno.altervista.org

FB: [rinascita per Livorno](#)

eMail: perlarinascitadilivorno@gmail.com

“Per una Livorno più aperta al mondo, solidale, che riconosca il valore del lavoro e dell'impresa, superi le paure e le diseguaglianze”

Con questi valori, proiettati in un orizzonte temporale almeno decennale, l'Associazione riassumeva nel 2019 e riassume oggi il senso del proprio contributo alla nuova Amministrazione, per una città più moderna, più resiliente, più sostenibile.

Per dare attuazione, nel concreto, alle opportunità che potranno offrire le prospettive della Piattaforma Europa, e della necessaria innovativa reindustrializzazione, la Città, con un deciso cambiamento di passo, dovrà superare la sua storica “autoreferenzialità” che fa immaginare lo sviluppo nel ristretto ambito cittadino. Occorrerà, oggi più che mai, credere in una “visione” di Livorno nell’area vasta della Costa, parte essenziale e strutturale della Toscana, ma anche Euro-Mediterranea così come auspicato nello stesso Piano Strutturale;

Con questo documento l'Associazione offre alla nuova Amministrazione riflessioni, opinioni, proposte, tendenti a prefigurare questa “visione”, della quale, nel seguito, vengono illustrate le sue varie componenti, dichiarandosi disponibile ad ogni approfondimento

INDICE

<i>La nostra idea di città.</i>	<i>pg. 1</i>
<i>Lavoro ed economia a Livorno: che fare?</i>	<i>3</i>
<i>I nuovi Strumenti Urbanistici</i>	<i>7</i>
<i>La transizione ecologica per una città più resiliente.</i>	<i>13</i>
<i>Prospettiva Piattaforma Europa.</i>	<i>16</i>
<i>Le infrastrutture stradali</i>	<i>19</i>
<i>Le infrastrutture ferroviarie</i>	<i>22</i>
<i>Servizi sanitari e socio- sanitari.</i>	<i>24</i>
<i>Il Turismo e commercio</i>	<i>28</i>
<i>Lo Sport</i>	<i>31</i>

ALLEGATI

Allegato 1 Lavoro ed economia a Livorno. Cosa fare?	35
Allegato 2 Osservazioni al Piano Strutturale	37
Allegato 3 Una piattaforma energetica a Livorno	42
Allegato 4 La sanità e il nuovo ospedale di Livorno	44
Allegato 5 Quaderno del dibattito pubblico sul Nuovo Ospedale	45

La nostra idea di città.

L'Associazione Rinascita è nata a Livorno dal bisogno di aggregare idee e progetti, competenze tecniche e civili e metterne a frutto il contenuto nello spazio pubblico e rimane fedele a questo spirito anche in momenti difficili come quelli che stiamo vivendo, sottraendo tempo, energie e attenzione alla dimensione privata di ciascuno, allo scopo di offrire, in modo del tutto disinteressato, riflessioni, elaborazioni e proposte.

La "società civile" rappresenta, insieme, la realtà "sociale" (fatta di categorie economiche, associazioni, organizzazioni e rappresentanze, ecc.) e la loro dimensione "civile" (pubblica, solidale, morale). La partecipazione ne è infatti il vero tratto distintivo.

Una Associazione come "Rinascita" cerca così, semplicemente, ormai da anni, di interpretare proprio questa dimensione, avvalendosi delle specifiche qualificate competenze (professionali, culturali, politiche) dei propri associati.

Nel nuovo documento che adesso mette a disposizione della città, l'Associazione aggiorna il proprio bagaglio di riflessioni e proposte.¹

Lo scopo è riproporre una "idea della città", una *visione* che sia ampia e complessa il più possibile, per cercare e consolidare interessi e utilità comuni, convergenze, prospettive e rifuggire da tutto ciò che spinge all'egoismo, al qualunquismo, al localismo, alla miopia economica.

Fin dall'inizio del suo percorso, Rinascita ha rivolto lo sguardo alla prospettiva di "Livorno come città europea e mediterranea", coltivando il valore della tradizione e della motivazione della stessa nascita di Livorno come città (unica "città di fondazione" moderna tra le maggiori città toscane) e della sua proiezione esterna come città portuale e marittima.

Ha messo poi in evidenza l'importanza di inserire le strategie di sviluppo di Livorno e del suo porto nel contesto dell'"Area vasta" costiera, puntando a valorizzare le sinergie Porto-Interporto-Aeroporto in una dimensione territoriale di grandi potenzialità.

Oggi aggiunge a questa impostazione un approfondimento della cura del rapporto tra Livorno e l'area metropolitana fiorentina. Del resto, Livorno è nata, come città, per sopperire alla necessità di un porto idoneo allo sviluppo dei progetti economici e militari del Granducato e rappresenta da secoli, ormai, il principale sbocco al mare delle aree produttive della Toscana centrale e non solo.

L'obiettivo di oggi è superare i rischi implicitamente contenuti in un'idea di una regione solo "a due velocità". Quel che serve è, piuttosto, prospettare il futuro come imperniato sulla "coesione", nel riequilibrio degli investimenti, sulla convergenza di interessi, opportunità, prospettive.

Il passaggio d'epoca che stiamo oggi vivendo è denso di sfide molto grandi, con effetti di notevole impatto. Come contrastare il cambiamento climatico con la riconversione ecologica e come gestire le conseguenze che questo avrà sull'economia e sull'organizzazione sociale? Come gestire in modo equo ed efficace i fenomeni migratori? Come tutelare e promuovere la solidarietà sociale all'interno di paesi sviluppati e

¹ L'Associazione ha prodotto e diffuso due precedenti pubblicazioni, in occasione delle elezioni comunali della città di Livorno nel 2019, e delle elezioni regionali del 2020; la prima dal titolo "*Idee e proposte per una rinascita possibile*", la seconda "*Livorno, porta a mare della Toscana*".

come conciliarla con l'avanzata di nuovi paesi, più forti dal punto di vista demografico? E l'elenco non si esaurisce qui.

Oggi ancor più, quindi, per guardare al futuro, occorre puntare sul valore costante delle strategie, delle elaborazioni e delle proposte concrete. Un obiettivo che l'Associazione persegue attraverso un approccio "aperto", che, avendo presente la dimensione di quelle sfide potenzialmente decisive sulla vita quotidiana del futuro prossimo, in pratica, si concretizza nel tentativo di collocare le prospettive di sviluppo della città in uno o più contesti più ampi.

Non solo perché "guardarsi l'ombelico", ripiegarsi su sé stessi, alimentare diatribe localistiche microscopiche e mediocri di fronte alla globalizzazione dell'economia è la peggiore tra le strategie di sviluppo. Ma perché quelle vere sfide oggi aperte riguardano temi che sono incombenti sulla nostra vita quotidiana, certo non affrontabili in una dimensione solo locale.

Si diceva, qualche tempo fa, che occorre "Agire localmente e pensare globalmente", per coniugare l'azione concreta col bisogno di valutare per ogni problema il contesto più ampio in cui posizionare e mettere in atto il nostro stesso intervento.

Per questo possiamo dire, anche oggi, che anche un'azione locale efficace, nella sfera pubblica, necessita, in modo vitale, di una "visione" più ampia in cui collocarne il valore e la concreta realizzabilità.

E' questa la "visione" che spinge l'Associazione a mettere in primo piano la necessità di una nuova forte coesione sociale, economica e culturale-politica della Toscana.

Non si può certo dimenticare, abbracciando questa visione, che Livorno, come è stato detto, ha, purtroppo un "arretrato" pesantissimo, il cui elenco è davvero lungo, in termini di debolezza del sistema infrastrutturale a fronte delle grandi potenzialità e opportunità di crescita e sviluppo di qualità dell'intera Regione.

L'Associazione ne rivisita in questo documento lo stato di attuazione o di non-attuazione, allo scopo di riproporne ora il significato nell'ottica di quella coesione che rappresenta il valore più importante da affermare nel difficile momento, anche politico internazionale, che viviamo.

Lo sguardo però, in questa fase, si orienta e si concentra anche in positivo su ciò che si sta muovendo e, in questa ottica, emerge il valore e il nodo dell'opportunità costituita dalla realizzazione della Piattaforma Europa. Obiettivo sul quale sono state raggiunte delle mete intermedie di grande importanza, operando con coraggio, competenza e concretezza.

Il salto di scala che questa infrastruttura garantirà al porto di Livorno richiede che ne siano massimizzate le potenzialità, sia con strutture di contorno, sia con modelli di gestione idonei, sia con capacità di proiezione di ampio respiro territoriale allo scopo di attrarre investimenti ed attività. Una gestione localistica di queste stesse nuove opportunità, gli ostacoli ad una gestione efficiente e un approccio limitante, sarebbero esiziali. Da qui la particolare attenzione, affiancata da analisi e proposte, che è stata adottata dalla Associazione su questo punto. Come contributo a quelle stessa visione di insieme che costituisce l'obiettivo di questa pubblicazione.

Un sano e tenace "ottimismo della volontà" permea nonostante tutto, le varie proposte che questo documento introduce o ripresenta o rivisita: dai temi economici (soprattutto il tema e le nuove elaborazioni della "Economia del mare") e il lavoro, le osservazioni al nuovo Piano strutturale e al Piano operativo, il tema della transizione ecologica, le attività portuali e le infrastrutture, il nuovo ospedale e i servizi socio-sanitari, il turismo e il commercio, lo sport, la mobilità urbana, la gestione del ciclo dei rifiuti.

Emerge, nella visione dell'Associazione, tra le esigenze più dense di attualità, il tema del nesso tra formazione e lavoro, in una prospettiva sociale sempre più velocemente caratterizzata dal valore delle competenze, soprattutto tecnico-scientifiche, nelle attività produttive nell'epoca della transizione ecologica e digitale.

Il 2024 rappresenta un fatidico "anno elettorale", per la casuale coincidenza di turni elettorali vari in metà del pianeta. In Italia si voterà per le Europee e per le Comunalì in molte realtà.

Nei periodi elettorali si manifestano, ed è fisiologico e logico, molteplici tendenze, tra le quali non mancano, purtroppo, la semplificazione, le facili promesse, gli appelli più "alla pancia" che alla riflessione.

È così da sempre, anche se, nel tempo, sempre di più.

Per quello che può valere, l'Associazione adotta un approccio opposto: un laico e pragmatico invito alla riflessione, mettendo in campo e in discussione proposte articolate ed approfondite, come contributo disinteressato e orientato al confronto, come ha fatto costantemente, dall'inizio del suo cammino, fino al più recente appuntamento pubblico, il convegno, svolto nella sala del Tirreno, aperto dalla relazione del Presidente in carica, dott. Luigi Cocchella, a cui hanno fatto seguito interventi dei rappresentanti delle più importanti istituzioni locali e delle categorie sociali ed economiche, dal quale è emerso positivamente che alla città, nelle convergenze o nelle divergenze, non mancano le idee, le competenze tecniche e professionali, i progetti, ovvero tutti gli ingredienti per alimentare una "visione" aperta e concreta del futuro.

In questa pubblicazione il contributo dell'Associazione al dibattito pubblico, vera sostanza di una democrazia operante, si condensa in capitoli, argomenti, proposte, con l'auspicio che possano essere accolte con attenzione dalla comunità livornese.

Lavoro ed economia a Livorno: che fare?²

Summary.

La centralità del lavoro

La crisi industriale a Livorno

Il nuovo porto e la città

La reindustrializzazione

La dimensione territoriale e gli strumenti di programmazione

Come colmare il divario tra costa e centro della Toscana? Una “missione di sviluppo”.

La ricchezza economica di un territorio, il lavoro e la sua qualità, hanno riflessi importanti sulla vita dei cittadini e su aspetti fondamentali della convivenza civile e sociale.

L’Associazione considera questo tema del tutto prioritario e ritiene necessaria ed urgente l’affermazione di una “visione” fortemente innovativa che sappia guidare ed organizzare il complesso impegno che sta di fronte, con le sue tante problematichità, al futuro di Livorno.

Una “visione” che, partendo dalla realtà attuale, affronti con coraggio e lungimiranza le difficoltà oggettive, molto spesso imputabili a competenze sovracomunali, i problemi irrisolti e i limiti dell’azione politico-amministrativa.

Livorno “area di crisi complessa”, partiamo da qui, dalla consapevolezza che “Livorno e crisi” sono purtroppo due termini strettamente connessi, dall’accordo di programma del 2016 “Rilancio della competitività dell’area costiera livornese”, dal “Rilancio delle aree di crisi industriale” del 2022, dallo scarto profondo che permane, nonostante i buoni propositi, tra economia della Toscana centrale e quella della costa, dalle difficoltà riscontrate con i territori vicini, fino all’area metropolitana fiorentina, a definire e sottoscrivere azioni concrete e impegni comuni.

Non sono certo da sottacere o minimizzare i risultati importanti e significativi nel frattempo raggiunti, si pensi al più importante, la Piattaforma Europa, che occorre ultimare e definire in tutti i suoi aspetti operativi.

In forma schematica, riservandoci gli approfondimenti nelle pagine successive, evidenziamo tre focus.

Certamente il primo focus riguarda proprio il nuovo porto e lo stato di avanzamento della piattaforma Europa, ma anche dei progetti ad essa connessi, indispensabili per assicurare uno sviluppo certo dei traffici e della logistica. Le incertezze sui tempi di realizzo, sulle risorse finanziarie, sui modelli gestionali, sulle ricadute economiche e sociali, sono certamente oggetto di grande attenzione e di preoccupazione per la città che nel porto ha sempre trovato fonte di ricchezza e di lavoro.

² E’ anche il titolo dell’iniziativa pubblica promossa dall’Associazione e svoltasi presso la sede de Il Tirreno, in data 5 marzo 2024. L’evento, particolarmente partecipato, ha registrato gli interventi programmati di Stefano Casini-Benvenuti, già direttore dell’IRPET, dei presidenti dell’AdSP e della CNA, del direttore di Confindustria, del segretario generale della GCIL Livorno. Sono peraltro intervenuti diversi candidati a Sindaco per le elezioni giugno 2024. La relazione presentata dal Presidente dell’Associazione, è riportata nei documenti allegati. Peraltro già il 13 dicembre 2019, l’Associazione promosse un analogo stimolo sul tema con l’evento dal titolo: “Lavoro, lavoro, lavoro. Per la Rinascita economica e lo sviluppo sostenibile e durevole, l’intera città sia unita sui programmi e nei tempi di attuazione per dare un futuro a Livorno ed ai giovani”.

Nel contempo si rende necessario un impegno parallelo, delineare il futuro della città anche in relazione alle programmate nuove dimensioni del porto, ormai non più di Livorno e neppure della Toscana ma, in prospettiva, infrastruttura strategica di primario valore nazionale. Se, come auspichiamo, la Piattaforma Europa sosterrà in futuro Livorno, la città oggi deve rendere interessanti e appetibili i futuri investimenti che saranno necessari alla nuova Piattaforma Europa. Per questo Livorno essendo il polo principale della piattaforma logistica costiera (porto-interporto-aeroporto) dovrà svolgere il ruolo territoriale di cerniera del Valdarno e dell'area metropolitana fiorentina con la Toscana costiera.

La seconda grande questione riguarda la reindustrializzazione. La limitatezza e la saturazione degli spazi destinabili ad attività produttive, sia in Livorno che nell'Interporto di Guasticce, fa inevitabilmente volgere l'attenzione sulle aree esistenti, per un migliore utilizzo, ed in particolare su quelle abbandonate. Anche in questo caso esistono vincoli ai quali spesso si aggiunge la necessità della bonifica da inquinamento. La situazione appare quindi paralizzata se si esclude la recente iniziativa sulla ex TRW, peraltro non ancora chiara in quanto a finalizzazione; in ogni caso lasciare inoperose e improduttive, male utilizzate e o sottoutilizzate, aree strategiche a ridosso del porto è un lusso che Livorno non può permettersi.

Infine , la dimensione territoriale degli impegni. Sebbene lo sviluppo delle attività produttive attenga principalmente alla sfera dell'iniziativa privata, ci chiediamo se gli strumenti di programmazione del territorio, propri invece dell'azione pubblica, siano adeguati a favorire una reindustrializzazione del territorio o quantomeno lo sviluppo di attività che possano creare ricchezza ed occupazione. La variante al Piano strutturale ed il Piano Operativo del Comune di Livorno contengono alcune previsioni specifiche. L'Associazione, nella premessa alle osservazioni al Piano strutturale che ha inviato all'Amministrazione comunale, rileva l'inadeguatezza delle indicazioni di piano, partendo dalla considerazione che l'economia della città è ormai totalmente incapace di mettere in campo investimenti rilevanti per lo sviluppo delle manifatture e della logistica. Occorrono pertanto scelte che coinvolgano territori più ampi sulle quali far convergere intese pubblico-private di interesse generale.

Livorno, come città capoluogo e terza città della Toscana dovrebbe farsi promotrice, nel breve termine, di un processo volto a ridurre il divario conclamato tra la costa e il centro della Toscana.

Una "visione lunga", complessa e articolata in obiettivi intermedi, sintesi di coerenti programmi sviluppati anche in livelli territoriali diversi.

Un livello così elevato d'impegni rappresenta una sfida che difficilmente può essere vinta con i mezzi ordinari che hanno caratterizzato le ultime amministrazioni comunali.

Frammentazione, divisioni, scarsa professionalità, tendenza a politicizzare e dividere la città su temi rilevanti sono il contrario della "coesione" che, nei momenti più difficili della sua storia, Livorno ha voluto e saputo attuare consapevole che solo così si può rafforzare la voce e l'azione di un territorio.

E' possibile che Livorno sappia affrontare le cause di questo divario con la Toscana interna operando unita, valorizzando le idee, la forza e le competenze di ciascun soggetto economico pubblico e privato e adottando strumenti di governo non estemporanei ma innovativi e adeguati?

E l'Amministrazione comunale ritiene utile guidare un processo innovativo che fa della coesione e della competenza i suoi cardini?

L'Associazione pone l'esigenza di definire ed attuare strumenti straordinari che uniscano la città, nelle sue rappresentanze istituzionali ed economiche, e che si avvalgano di adeguate capacità manageriali oggi inesistenti. Una "Missione di sviluppo", che operi nell'ambito di una cornice istituzionale, capace, in fase iniziale, di acquisire conoscenza e documentazione e, successivamente, di operare avvalendosi anche di

competenze specialistiche.

Si elencano solo alcuni esempi dei campi di attività:

- monitoraggio delle dinamiche del lavoro, dell'occupazione e della formazione,
- possibili scenari della logistica e la competitività del sistema logistico,
- supporto alle imprese per il marketing territoriale, la consulenza all'innovazione ed agli investimenti per le tecnologie di industria 4.0 e di logistica 4.0, alla transizione ecologica e digitale,
- analisi della strumentazione urbanistica relativa alle aree produttive (da riconvertire in nuove destinazioni d'uso ed alle limitate nuove localizzazioni oggi possibili) in una vasta area territoriale quale premessa per un auspicabile coordinamento della costa con il centro della Toscana,
- approfondimento dell'evoluzione dell'"Economia del mare" in superficie, nelle sue profondità e nei suoi fondali ed in particolare per la logistica, la nautica, il turismo ambientale e balneare, tutte attività d'interesse della costa toscana e delle isole.

Tutto ciò porta a considerare anche l'esigenza che Livorno si trovi preparata ed organizzata al confronto con i territori limitrofi e l'area metropolitana fiorentina. Solo così sarà possibile promuovere la "visione" di una Toscana coesa tra le zone centrali, zone interne e zone costiere capace quindi di riconoscersi anche come Toscana marittima e quindi transfrontaliera, dove la costa diviene ecosistema di sviluppo e innovazione, sintesi di significative attività industriali e manifatturiere, portualità e logistica, turismo balneare, ambientale e culturale, agricoltura di qualità. La fusione delle Associazioni Industriali di Firenze e Livorno Massa Carrara appare un primo positivo passo in avanti.

Riuscire a indirizzare l'impegno futuro in questa ottica, adeguando conseguentemente la visione e l'azione amministrativa è, a parere dell'Associazione, la strada da seguire per ottenere risultati positivi e di lunga durata per la nostra economia e il mondo del lavoro.

I nuovi Strumenti Urbanistici: Il nuovo Piano strutturale e Piano operativo.

Summary

Una visione di città e società che non emerge e non coinvolge.

L'accantonamento dell'idea Territoriale dell'area vasta della Costa. Livorno ancora autoreferenziale, non riesce a proporsi come capoluogo.

La sovraesposizione della comunicazione prima della realizzazione dei progetti.

Una tempistica indecifrabile e per questo fonte di incertezza di esito e di futuro.

L'Associazione ha sempre ritenuto fondamentale attenzionare i temi del governo del territorio, perché imprescindibili per una visione prospettica del futuro della città.³ L'Associazione si chiedeva, e chiedeva, come la nuova Amministrazione si sarebbe rapportata con il Piano Strutturale approvato nel mandato precedente. Più precisamente scrivevamo⁴:

“La sensazione che deriva da questa constatazione è che il PS parla di una città del tutto isolata dal contesto più ampio nel quale invece oggettivamente vive, lavora e produce.

Cosa che non avviene nella realtà, dove soggetti del territorio quali l'Autorità Portuale, le Camere di Commercio, le Associazioni datoriali, hanno sentito l'imprescindibile necessità di aggregazione e collaborazione. In un mondo globalizzato e oggi facilmente interconnesso, il PS dà la sensazione di una monade isolata, di un territorio autarchico e auto referenziato, senza alcuna volontà di interscambiare sapere e conoscenza, chiuso in una perimetrazione nella quale poter (presuntuosamente) risolvere i (tanti) problemi sociali, economici, ambientali. Eppure l'analisi economica a supporto dell'elaborazione del PS, consigliava almeno una strategia più coraggiosa rispetto a quella poi contenuta nel PS, che definiamo di “passività rispetto alle opportunità”, e quindi assolutamente inadeguata rispetto alle sempre più impellenti necessità del territorio livornese di divenire più competitivo, appetibile, organizzato, strutturato, innovativo.”

Oggi che, cambiata maggioranza di governo, disponiamo di un nuovo Piano Strutturale e di un POC – Piano Operativo Comunale- che hanno terminato il loro iter e si attende il via definitivo dalla Conferenza paesaggistica regionale, la sensazione rimane.

La visione. A nostro parere, gli anni della pandemia non sono stati sfruttati adeguatamente per una riflessione, un approfondimento, circa le prospettive della città, per definire una strategia di futuro sviluppo sostenibile. Anzi, l'urgenza della ripresa post – pandemica, la disponibilità delle risorse del PNRR, la capacità di attrarle, sono state suadenti: l'azione dell'Amministrazione Comunale è stata indirizzata in funzione di queste risorse, anche nella definizione delle modifiche agli strumenti urbanistici.

Tant'è che anche in risposta alle osservazioni al PS presentate dall'Associazione⁵, l'Amministrazione non riesce a concepire una prospettiva più ampia in quanto nell'impostazione originaria della pianificazione il PS è stato assoggettato al piano operativo come testimonia il titolo del documento di avvio del procedimento: *“Piano operativo con contestuale variante al piano strutturale”*. Il risultato è stato quindi, coerentemente,

³ Ricordiamo l'iniziativa promossa in data 14 febbraio 2019 presso la sala conferenza “Pamela Ognissanti” in Corea, dal titolo “Il Piano strutturale. Per il futuro della città di Livorno”. Fu l'unico evento pubblico cittadino di discussione in seguito all'adozione del nuovo Piano Strutturale

⁴ Nella pubblicazione *“Livorno 2019: idee e proposte per una rinascita possibile”*.

⁵ L'Associazione in data 23 settembre 2023 ha presentato n. 11 osservazioni al PS. In allegato il testo delle stesse.

un piano rivolto alla città, ma questa, traendo origine e vita dal porto, per sua natura ha ragione d'essere in relazione agli altri territori, perché il porto non è una infrastruttura urbana, ma territoriale.

Sono state individuate anticipazioni importanti come la localizzazione del nuovo ospedale; predisposte le progettazioni di altre trasformazioni rilevanti quali quelle per l'area ex ATL, per il Parco delle Generazioni, per il piano Forte S.Pietro/Rivellino/Dogana d'Acqua, per gli Uffici al Mare, per la trasformazione del mercato ortofrutticolo, con il rischio concreto di disorganicità.

La "visione", che per farsi realtà, necessita della condivisione della comunità, si è risolta nella netta separazione delle sfere di influenza: da una parte l'intervento pubblico, dall'altro quello privato. Si concretizza l'assenza di alleanze che devono esaltare il ruolo dell'Amministrazione da una parte, dell'imprenditoria e degli altri corpi sociali dall'altra. La convergenza che si regge su idee, culture, capacità tecniche e finanziarie, capacità di lavoro, possibilità di intrecciare esperienze e innovazione, condivisione di obiettivi sono risorse ritenute essenziali per la costruzione/trasformazione della città. Esaurito il PNRR, il trend dei finanziamenti disponibili, che a detta di tutti, subirà una drastica riduzione, la separatezza tra pubblico e privato, da noi percepita come dato politico e gestionale, che ha trovato ampio spazio negli strumenti urbanistici, forse risolve i problemi dell'immediato, ma non sembra una cura. L'investimento pubblico a fronte di trend demografici negativi e della individuazione del progressivo eclissarsi del settore manifatturiero indicato da IRPET, come causa di una sostanziale debolezza economica

L'area vasta. Il concetto di area vasta era l'enunciazione di una dimensione funzionale e relazionale che coinvolgeva la valle dell'Arno e la Toscana centrale, ma questa dimensione non si è concretizzata al pari della definizione di Toscana Costiera rimasta imprigionata in qualche convegno promosso dalla Regione e nella riproposizione di piani regionali già in campo.

E' meritorio coordinare gli strumenti di pianificazione tra Comune e AdSP perchè si possano tradurre, a valle, nella concretezza delle trasformazioni, in alcuni casi agognate da anni come la Stazione Marittima, ma non ci si può fermare lì. Ad esempio non è comprensibile ne produttiva, l'assenza di un organico raccordo tra il PS di Livorno e quello di Collesalveti. Anzi, si ritiene ciò un limite oggettivo alla luce del fatto che l'Interporto Amerigo Vespucci ricade interamente nel Comune di Collesalveti e che l'AdSP, con oltre il 30%, è il maggior azionista della Società; che l'Interporto va progressivamente assumendo anche funzioni di retro-porto, che l'attività logistiche ormai si spingono fino a Lavoria e per aspetti distributivi in prevalenza sub regionali a Gello di Pontedera.

A nostro parere occorre stabilizzare relazioni istituzionali e progettuali, fare fronte comune nella promozione del territorio, sfruttando l'uno le diverse potenzialità operative dell'altro; occorre fare massa critica, non serve camminare affiancati.

L'Associazione, in sede di osservazioni al PS ed al PO, ha rilevato questa mancanza: non ha riscontrato atti e decisioni concordate e coordinate con il territorio circostante, in direzione est ma anche sud, per le aree per la logistica e la produzione manifatturiera, dato atto della limitata disponibilità di risorsa nel territorio comunale; ha riscontrato elusioni sul tema infrastrutturale tanto che il Lotto Zero è riproposto in pratica come facilitatore dell'accesso al parco del Romito, invece che strategico per superare l'estraneità della città alla sua provincia ed oltre.

Si concorda con le trasformazioni infrastrutturali avviate tra il Porto e Vicarello per quanto riguarda le ferrovie, ma ci sono altre necessità da affrontare e che per loro natura richiedono alleanze: la vetustà e la lentezza della ferrovia tirrenica, il completamento della pontremolese, lo stato di efficienza della FI.PI.LI., l'autostrada tirrenica.

Sono scelte a cui si legano le possibilità di attrarre nuove iniziative produttive, quanto previsto da PS e POC è da considerare una prima risicata risposta. Ben altro è necessario se, come afferma ancora la Regione Toscana, Livorno nella prospettiva della Piattaforma Europa, che rappresenta la principale chiave di volta per uno sviluppo futuro della città e del suo territorio, è, e deve essere, sempre più, il polo logistico regionale (e manifatturiero diciamo noi).

L'ottimizzazione dell'uso estensivo di vaste preziose aree retro portuali, comprese quelle del centro intermodale di Guasticce, la "difesa" di aree produttive da riconvertire, se localizzate in facile corrispondenza di strade primarie e ferrovie da mantenere in efficienza e potenziare, non sono una scelta municipale ma una esigenza che ci porta oltre. Una scelta utile per acquisire definitiva consapevolezza del ruolo di Livorno quale capoluogo capace di trainare la Toscana costiera in virtù di una visione di sistema.

Se il territorio di Livorno è di interesse non solo regionale per il porto, se sono di interesse comprensoriale le attività produttive, se è di interesse regionale l'organizzazione del litorale rispetto al tempo libero, al turismo, alla nautica da diporto, il piano avrebbe dovuto trovare corrispondenza in una elaborazione politica forte in iniziative politiche e culturali, amministrative, in senso lato di governo, per svincolare quest'area da un ruolo ancillare nel sistema Toscana.

La riqualificazione urbana ed edilizia. Il recente documento XL⁶ *"Pubblica, Sociale, Verde, una città a prova di futuro"* illustra e celebra la redazione degli strumenti urbanistici, conferma la scelta di operare per progetti che però per tempi di realizzazione, oltre che per caratteristiche, non sembrano delineare "una città". Non emerge una strategia della rigenerazione che vada oltre le opportunità finanziarie dell'intervento pubblico, si scorge anzi incertezza, mentre dobbiamo, anche e soprattutto, uscire da insediamenti residenziali connotati da una sola componente sociale che rischiano di risolversi in "ghetti".

Considerati alcuni indicatori socio-economici, come la morosità negli affitti ERP, l'alto numero di domande di case ERP, che in qualche modo denunciano una povertà invadente, la trasformazione fisico/morfologica non appare sufficiente a cambiare verso a quelle comunità.

In particolare per quanto riguarda l'edilizia residenziale pubblica, il POC conferma le previsioni per Corea e Shangay, è incerto su Barriera Garibaldi, individua lotti edificabili in aree di proprietà pubbliche indipendentemente dalla localizzazione, come quella alle spalle del Cisternone. Non si comprende, dopo la previsione di trasformazione del Mercato Ortofrutticolo di Via Sgarallino quali soluzioni si intendano approntare per gli edifici di Barriera Garibaldi, inefficienti, scarsamente sicuri, impiantisticamente insufficienti, sismicamente non a norma. Non si può scambiare la vetustà con la storicità, mentre è evidente che il recupero è un'operazione improbabile tanto più che non siamo di fronte ad architetture di pregio. Altrettanto non si può più ipotizzare di ricostruire e "re-insediare" continuando a compartimentare la società livornese. Riteniamo occorrono soluzioni innovative, ma ad oggi nessuno ne ha mai parlato. Tutto ciò fermo restando che vanno individuate modalità per invertire il trend di progressiva desertificazione del commercio di vicinato, dall'invadenza dei centri commerciali, dei quartieri sempre più dormitorio, di piattaforme urbane specialistiche che funzionano a tempo, a cui talvolta hanno finito per dare supporto pure destinazioni pubbliche monofunzionali, in se logiche per soddisfare un bisogno, ma probabilmente astratte, come la riunificazione delle scuole in poli 6- 14 anni distaccate da ludoteche, biblioteche, centri sociali.

L'architettura delle opere pubbliche, sostenuta dalla disponibilità di finanziamenti, viene esaltata quale fattore di trasformazione economica e sociale, in realtà a nostro parere, rischia di soverchiare una strategia

⁶Il documento è pubblicato on line sul sito del Comune di Livorno

di coinvolgimento di attori diversi nelle realizzazioni. Così si è impedita la predisposizione di strumenti flessibili, peraltro già sperimentati a Livorno (come il noto Programma di riqualificazione urbana di cui alla DCC.200/1995 per l'ambito dei quartieri nord dalla Fortezza Vecchia a Corea che permise di attivare risorse ed interventi pubblici e privati, apprezzato a livello nazionale per il suo impianto strategico) confermando la separazione di ruoli tra pubblico e privato.

Il POC ripropone un sistema di normative rigidamente parametriche, poco adattabili alla mutevolezza dei tempi e delle esigenze o opportunità che si concretizzano, alle disponibilità degli investitori, di farsi carico anche delle necessità pubbliche in equilibrio con le ragioni e le compatibilità economiche e di redditività delle operazioni. Così si conferma quella separatezza prima evidenziata, già riscontrata in alcuni grandi progetti come la trasformazione del comparto Porto Mediceo/Porta a Mare, tanto che oggi la realizzazione (dopo 20 anni) del porto turistico appare slegata all'interno dello stesso comparto per quanto realizzato e lo è tanto più rispetto al contorno che presenta un quartiere, Borgo Cappuccini, esausto, preda di una sostituzione sociale che vanifica anche la cosiddetta "livornesità" consolidandone il degrado fisico/morfologico/funzionale.

Le grandi trasformazioni urbane. Il PS ed il RU, cosiddetto Gregotti, fondava una idea di modernizzazione su alcune grandi trasformazioni urbane: Porta a Terra, Porta a Mare, Nuovo Centro. La prima è in pratica conclusa, ma diversamente da quella pensata all'origine, non è un centro attrattore di area vasta, è una periferia commerciale; la seconda è ancora in fase di realizzazione, forse più aderente al progetto iniziale, ma in evidente affanno per alcune trasformazioni previste.

Realizzato il Cantiere Navale Benetti, rimangono dubbi sulla utilità e funzionalità operativa del grande bacino di carenaggio; il porto turistico si realizzerà e verrà adattato alle navi da diporto (sopra 24 metri), cioè ad una domanda esistente, ma diversa dalle caratteristiche dell'intorno. Tanto che si pongono domande circa la caratterizzazione delle soluzioni al contorno, sia internamente all'area delle ex cantiere Orlando, sia oltre, ponendosi in evidenza un potenziale conflitto con quanto realizzato recentemente nelle ex officine storiche.

Auspiciando che il porto turistico nel Mediceo non sia un parcheggio funzionale alle attività del cantiere Benetti, ma un attrattore di un turismo ricco, non si può non sottolineare che, in prospettiva, se di porto turistico vero e proprio si tratterà, non potrà non determinarsi una conflittualità con i traffici traghetti e crociere ospitati ai moli Capitaneria e Sgarallino.

Il terzo progetto è del tutto diverso da quello ipotizzato negli anni novanta. Non è un Nuovo Centro che presuppone un elevato mix funzionale. E' in corso di completamento un centro commerciale che probabilmente è fattore, tra altri, del sostanziale indebolimento/impovertimento della struttura commerciale del centro urbano. Il ritardo nella realizzazione delle volumetrie residenziali previste a margine di Coteto e troppo vicino alla Via del Levante, evidentemente eccedenti la capacità di recepimento del mercato, sono state invece confermate, senza vincolo, a nuove soluzioni di insediamento per privilegiare il verde urbano.

Da queste sintetiche considerazioni ci viene di affermare che il PS ed il POC hanno perso l'occasione di un bilanciamento di interessi; erano necessarie aree per attività produttive, si stanno finalizzando al commercio anche le volumetrie ancora da realizzare; una "mixitudine", che probabilmente avrebbe rafforzato la natura e funzionalità di un quartiere esteso da La Rosa a Coteto mentre viene confermato l'assetto delle aree residenziali con alto consumo di suolo ed alta densità in assenza pure di qualità architettoniche.

Delle altre grandi trasformazioni previste dal POC non si conoscono invece i tempi. Sono state anticipate alcune progettazioni, ma se le aree dell'ex deposito ATL sono disponibili, quelle S.Pietro/Rivellino/Dogana d'Acqua e zone limitrofe dipendono dalla realizzazione del nuovo depuratore .

Avanzano gli Uffici al Mare e c'è un primo finanziamento per abbattere il cavalcaferrovia del Corallo. Tuttavia la soluzione stradale sembra poco relazionata ai flussi di traffico che si registrano sulla direttrice al netto delle problematiche indotte da un nuovo innesto sulla variante Aurelia. La relazione tra gli Uffici al Mare e l'intorno, caratterizzato esclusivamente da edilizia residenziale, al netto della stazione ferroviaria, rimane invece del tutto da esplorare.

Le altre previsioni hanno una loro logica interna, ma non sembrano funzionali alla definizione di un effetto città, confermano, con la valorizzazione del lungomare, la tendenza allo svuotamento del centro, possono contribuire ad un indebolimento di frazioni storiche. Come nel caso, ad esempio, del "parco delle generazioni" che si risolverà in 2 RSA e in un polo scolastico, ma probabilmente costituirà occasione di marginalizzazione di Montenero.

Tempi e metodi. Rileviamo il rischio che le trasformazioni necessarie si collochino in una dimensione temporale indefinita, come nel caso del grande progetto Forte S.Pietro - Rivellino - Dogana d'Acqua, dipendente dal trasferimento del depuratore⁷. Trasferimento (ancora di là da divenire non essendo neppure acquisite le aree dove realizzare la prima fase del nuovo depuratore) e comunque dipendenti da complesse procedure di bonifica delle aree della raffineria ENI.

Altrettanto la logica della separatezza conferma l'affidamento di operazioni importanti ai tempi e ai modi del privato per l'attuazione degli interventi. Sono stati scontati tempi lunghi alla Porta a Mare, ma così è all'ex Nuovo Centro/Parco Levante, dove l'interesse pubblico è stato palesemente secondario rispetto a quello privato. Appare incerta l'attuazione delle previsioni di edilizia residenziale pubblica e/o convenzionata che pure hanno rilevanza ed urgenza visti i numeri di domande di alloggi ERP e lo stato di conservazione di questo patrimonio. Rispetto alla promozione dell'intervento sembrano incerti anche i destini delle aree dell'ex deposito ATL/Hangar Creativi.

Non è facile, nel contesto economico e sociale globale, nella prospettiva di riduzione delle risorse pubbliche, nella collocazione della città nelle graduatorie del PIL, procedere nell'azione di governo, ma proprio per questo si ritiene che generare classiche normative urbanistico-edilizia dimensionali per rigide categorie e per diverso soggetto attuatore non sia utile e sufficiente. Siamo consapevoli della fatica che richiede l'incontro con i privati ed i loro interessi, ma, a nostro parere, la sfida per il futuro si gioca sulla forza di idee innovative, sulla capacità attrattiva del territorio, che è un mix di norme, clima economico, sociale e culturale, cooperazione, capacità di fornire incentivi e creare opportunità, possibilità di agire agilmente anche fuori da tradizionali procedimenti amministrativi.

⁷ L'Associazione, per prima a livello cittadino, già il 28 novembre 2017 promosse presso la sede del quotidiano Il Tirreno una tavola rotonda per porre all'attenzione la necessità dello spostamento dell'impianto di depurazione delle acque, sito nel centro storico al Rivellino. In seguito agli impegni presi dalla Regione in quella sede e dai soggetti locali coinvolti, il nuovo impianto di depurazione delle acque è un'opera da intraprendere senza indugio, la cui importanza fu sancita da un accordo di programma tra Comune di Livorno, Regione Toscana e ASA spa. Successivamente l'Associazione si fece carico di organizzare un nuovo incontro sul tema presso la sede della CNA provinciale in data 12 aprile 2018, dal titolo "Il Rivellino senza depuratore: un porto, il turismo, la città guarda al futuro".

In una città che vede prospettarsi, come da studi IRPET, un declino demografico significativo (fino a 120.000 abitanti nel 2050) si ritiene non ci si possa attendere nella tutela di parti di spazio urbano che, per quanto definibili storicizzati (perché datati), sono ormai simulacro, spesso vuoto ed in progressivo degrado fisico e funzionale, di una realtà completamente cambiata della comunità. Ovvero, riteniamo si debba avere la capacità di aprirci alle attività che richiedano livelli qualitativamente alti di mano d'opera, anche e soprattutto intellettuale, attrarle garantendo una vivibilità urbana che non risiede palesemente più nella consueta vetustà dei borghi.

Per superare i riti della comunicazione da una parte, della contestazione da altre, sono da praticare anche strade diverse. Per questo l'Associazione propone di convocare, ad inizio del mandato amministrativo, una sorta di *"stati generali urbani"* per riflettere insieme e prefigurare una convergenza della società locale su modi, contenuti, priorità, di una ragionata trasformazione che rinnovi non solo fisicamente un modo di essere della città.

Ciò fermo restando che è irrinunciabile riconsiderare lo spazio urbano in modo "green", "compatibile e sostenibile" per la preponderanza del verde, per l'energia autoprodotta, per l'acqua catturata e riciclata, per l'aria pulita, per edifici nuovi ed efficienti, partendo ovviamente dalle tante centralità (sociali e di attrezzature e servizi) che caratterizzano i quartieri.

Si ha la sensazione che sia andata dispersa la visione dell'urbanistica come disciplina sociale e politica. Va benissimo disporre di uno strumento urbanistico che consenta di governare la manutenzione della città, altra cosa è guardare lungo, progettare e programmare trasformazioni ben più ampie che devono tenere assieme aspetti morfologici e funzionali, ma soprattutto aspetti sociali ed economici. Altrimenti la città sarà ostaggio di flussi decisionali determinati altrove, spesso a scala diversa dalla nostra, certamente con i propri tempi.

E la proposta si spinge a richiedere di affiancare alla strategia urbanistica una *"agenzia per lo sviluppo e gli investimenti"*. Non esclusivamente pubblica, ma a guida pubblica, che abbia conoscenza dettagliata dello stato del territorio, delle risorse economiche, professionali e imprenditoriali, sociali e culturali, della città, che sappia produrre quanto serve per la promozione, ma anche assumere relazioni con i potenziali investitori per accompagnarli nello sviluppo dei progetti garantendo anche percorsi celeri.

La transizione ecologica per una città più resiliente.

Summary

La mancanza di corretta informazione sul Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini
Siti inquinati ancora da bonificare come discriminante del recupero delle aree produttive e della realizzazione del nuovo depuratore
La chiusura del ciclo dei rifiuti in un'ottica non solo locale
L'inquinamento atmosferico

E' sorprendente quanto poco spazio dia l'informazione e la politica sull'alterazione del clima e sui suoi effetti con cui ci troviamo a confrontarci tutti i giorni. Purtroppo i temi ambientali sono ancora oggi tacciati di catastrofismo o comunque guardati con sufficienza e marginalità da ampie fette della società. Questo atteggiamento contrasta con la posizione progressivamente assunta dalla U.E.

L'Agenda 2030 ha assunto centralità nelle strategie della Commissione europea che mira a raggiungere, entro il 2050, un equilibrio tra le emissioni e gli assorbimenti dei gas ad effetto serra di tutti i settori.

La comunicazione conosciuta come **"Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini"**, definisce l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente. Si tratta di una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva.

Per raggiungere questi obiettivi è evidente che va riconsiderata ed orientata la capacità d'investimento delle città e delle comunità, così come è indubbio che per perseguire gli obiettivi del Green Deal, è necessario che i territori contribuiscano in maniera proattiva.

Anche Livorno ha il dovere di dare il suo contributo orientando le sue scelte e priorità in maniera da proiettarla in un contesto di resilienza e sostenibilità. Bisogna quindi che la pianificazione, la progettualità e in una parola la visione della città, sia diretta e guidata dalle indicazioni che emergono con chiarezza dal Green deal europeo.

La città va rigenerata e modernizzata nella direzione dell'efficientamento, i progetti di *riqualificazione urbanistica, ispirati dai principi di sostenibilità ed equità, possono fortemente* contribuire alla coesione sociale e alla resilienza complessiva.

Nei prossimi anni assisteremo anche all'applicazione della recentissima direttiva comunitaria **"case green"** (EPBD – Energy Performance of Building Directive) che mira a ridurre progressivamente le emissioni di CO2 del parco immobiliare europeo e raggiungere l'obiettivo della totale decarbonizzazione entro il 2050 attraverso la riqualificazione del patrimonio edilizio europeo e il miglioramento dell'efficienza energetica.

Già dal 1° gennaio 2030 tutti i nuovi edifici dovranno garantire emissioni zero in loco. Ogni Stato membro dovrà adottare un piano nazionale che preveda la riduzione progressiva del consumo di energia degli edifici residenziali e non; ogni paese potrà stabilire autonomamente su quali edifici concentrarsi.

Complessivamente, il 55% della riduzione dei consumi energetici deve essere ottenuto tramite la ristrutturazione degli edifici con prestazioni inferiori. Entro il 2030, le ristrutturazioni dovranno coinvolgere il 15% degli immobili non residenziali e, entro il 2033, il 26% degli edifici di classe energetica più bassa.

Secondo le definizioni della direttiva, il 43% degli immobili meno efficienti dovrà essere riqualificato dal punto di vista energetico.

In Italia, secondo i dati Istat, vi sono circa 12 milioni di edifici residenziali. Pertanto, sarà prioritario intervenire sui circa 5 milioni di edifici con le prestazioni più scadenti, ognuno dei quali composto da una o più unità immobiliari. Si tratta quindi di un impatto importante che presupporranno significativi investimenti, con ricadute positive in termini di impatto ambientale locale.

Se il Green deal diventa la visione strategica, la stessa va accompagnata da azioni incisive sugli aspetti più critici ambientali che caratterizzano il nostro territorio, che, per configurazione orografica e per le attività umane in esso insediate, è vulnerabile e quindi soggetto a crisi che devono esser prevenute ed affrontate in maniera da renderlo maggiormente capace di fare fronte ad eventi traumatici, naturali e no. Va dunque aumentata la sicurezza idraulica ed industriale, e diminuiti gli impatti ambientali; rafforzando la sua resilienza, la comunità sarà più pronta a reagire ad eventi negativi e, per contro, approfittare delle opportunità, e quindi meglio adattarsi al cambiamento.

Dopo gli eventi alluvionali che hanno devastato nel settembre 2017 il territorio livornese, la Regione non ha lasciato sola la città, ed ha investito nella **sicurezza idraulica** dei corsi d'acqua; opere eseguite e che si stanno completando, ma guai ad abbassare la guardia e non destinare adeguate risorse alla manutenzione e al monitoraggio del territorio.

Richiediamo la stessa attenzione sui rischi connessi alle attività industriali e ai loro effetti ambientali; la presenza nel territorio del Comune di Livorno di industrie e di un porto internazionale, comporta diversi profili di rischio industriale, a causa di incidenti sul lavoro, traffico indotto, emissioni in ambiente, produzione dei rifiuti, incompatibilità con altri usi del territorio.

Il tema della **bonifica dei siti inquinati** è particolarmente significativo nel territorio livornese, per la presenza di vaste aree classificate anche come siti di interesse nazionale. Su questo aspetto, noto ormai da oltre 25 anni, non si può non rilevare un'incapacità alla sua risoluzione, che pregiudica e vincola sino alla paralisi, le attività industriali e la possibilità di uso di spazi preziosi per riconversioni o nuovi insediamenti. Un'azione importante, se non decisiva giace, nei meandri della burocrazia ministeriale: facciamo riferimento al progetto di messa in sicurezza (MISO) presentato da tempo dall'ENI al Ministero per l'Ambiente, per la risoluzione dei problemi connessi alla falda inquinata. Ma nello stesso tempo non si può non rimarcare la scarsa incisività dell'azione dei soggetti locali e regionali, nel dare soluzione al problema.

La mancata approvazione, dopo oltre due anni di istruttoria, potrebbe pregiudicare le tempistiche se non addirittura la fattibilità di un progetto di grande rilevanza ambientale ma anche urbanistica; facciamo riferimento al trasferimento **dell'impianto di depurazione** delle acque fognarie dal centro città (Rivellino) in una zona periferica più adatta, peraltro individuata (via Enriques). Il primo lotto di interventi, per il quale esistono le risorse, prevede innanzitutto di superare al più presto le deficienze depurative che oggi registra l'impianto esistente (la cui costruzione risale al 1971).

Il nuovo impianto di depurazione delle acque è un'opera da intraprendere senza indugio, la cui importanza fu sancita da un accordo di programma nel 2017, tra Comune di Livorno, Regione Toscana e ASA spa.

La presenza di un nuovo depuratore nell'area di Via Enriques, oltre a permettere di riattivare la piattaforma di trattamento reflui della Paduletta, potrebbe facilitare le procedure di bonifica della falda del sito SIN e lo smaltimento dei percolati provenienti dalla gestione post-chiusura della vecchia discarica di Livorno in località Vallin dell'Aquila gestita dalla AAMPS spa.

Inoltre la nuova localizzazione potrà consentire più agevolmente lo sviluppo dei servizi idrici del Porto di Livorno e del retro porto, e dare risposta anche in vista delle opere di infrastrutturazione della nuova Piattaforma Europa.

Lo spostamento successivo di tutto l'impianto darà la possibilità di liberare oltre sette ettari di suolo in un'area di valore storico e funzionale incredibile, a cerniera tra il porto e la città, nel cuore del quartiere Venezia. Anche in questo caso l'Associazione ha stimolato, sin dal 2018, i soggetti competenti e coinvolti ad immaginare e a programmare un utilizzo strategico per queste aree.

Nessun aspetto ambientale si presta meglio a confrontarsi con l'economia circolare come la **gestione dei rifiuti**, che va affrontato complessivamente, dalla raccolta differenziata che vede attori i cittadini, alla gestione delle materie separate e degli scarti, di competenza dei soggetti industriali a cui viene affidato il servizio. Per i rifiuti che rappresentano la quota non riutilizzabile o riciclabile, la soluzione di gran lunga più praticata è la discarica.

Il 6 giugno 2022 l'Associazione ha promosso un incontro pubblico su *"Gestione dei rifiuti ed economia circolare"*⁸, in seguito alla quale si aprì un vivace dibattito, che ha portato a quanto auspicato dall'Associazione, e cioè la continuità del funzionamento del Termovalorizzatore (TVR) del Picchianti, sino alla realizzazione degli impianti previsti dal piano elaborato dalla società RetiAmbiente spa, soggetto gestore dei rifiuti urbani nell'ambito dell'ATO Toscana Costa.

Infatti l'Associazione ritiene che la strada possibile a livello locale è il recupero di materia ed energia come strumento per gestire i rifiuti non più riutilizzabili, nell'ottica della transizione ecologica verso un'economia circolare.

Inoltre è possibile un'interessante sinergia (economica e gestionale) fra TVR e l'impianto di co-digestione anaerobica di fanghi da depurazione e frazione organica dei rifiuti urbani, progetto approvato e finanziato, e in corso di sviluppo da parte di ASA spa. Il sommario della proposta tecnica elaborata dal gruppo Ambiente dell'Associazione, e presentata in occasione dell'incontro, è esposta in sintesi nell'allegato.

La vicinanza delle navi in stazionamento in porto, in relazione con la città, è un aspetto **dell'inquinamento dell'aria** che preoccupa a ragione l'opinione pubblica. Livorno è stata sempre una città-porto, ma la presenza in particolare a poche centinaia di metri dal centro cittadino degli attracchi crocieristici e dei traghetti, costituisce senza ombra di dubbio una criticità che l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha ben presente, e a cui sta cercando di rispondere con azioni integrate. Per un verso la costruzione della nuova piattaforma Europa creerà nuovi spazi e quindi la possibilità di allontanare le navi dalla città. Peraltro l'elettrificazione di alcune banchine, grazie ai notevoli finanziamenti ottenuti, eviterà l'uso dei combustibili fossili in porto delle navi, che però dovranno risultare compatibili con l'alimentazione elettrica. Ciò ha costituito e costituisce ancora il problema più grosso, anche in considerazione dei nuovi orientamenti degli armatori verso il gas liquefatto e l'idrogeno.

⁸ L'associazione ha organizzato il 6 giugno 2023, presso la sala conferenze della CNA, un incontro sul tema: *"Gestione dei Rifiuti ed economia circolare"*.

Prospettiva Piattaforma Europa

Summary

La Piattaforma Europa: futuro del porto e della città, le opportunità del rapporto tra l' area vasta della Costa, il Valdarno e l'Area metropolitana fiorentina

La Stazione Marittima, una lunga attesa controproducente per il turismo e la città

Il Porto Turistico e la Porta a mare, sono realizzazioni da coordinare e da rendere congruenti

Il progetto Bellana essenziale per ridare funzione e senso al circuito dei fossi ed alla città storica

Nel 2020 con il documento "Livorno porta a mare della Toscana" l'Associazione sosteneva che *"L'obiettivo strategico della Darsena Europa e della piattaforma costiera consente alla costa toscana, al suo porto, alla città di Livorno di attraversare un ampio arco temporale di avvicinamento. Questo periodo non deve essere di attesa passiva, ma dovrà permettere il superamento della storica "autoreferenzialità" della città di Livorno che, fin dalla sua nascita, è stata città senza territorio per adeguarsi ai nuovi rapporti economici congruenti con la più ampia scala che sarà necessaria per i traffici che saranno indotti dalla Darsena Europa"* .

D'altra parte Livorno è nata per il porto ed è vissuta per esso declinando di volta in volta le trasformazioni urbane alle esigenze del porto. Il porto è sempre stato determinante per lo sviluppo e per le crisi della città che ne ha scontato pure l'invasione, quando l'andamento dei traffici debordava dai suoi confini naturali e/o amministrativi.

Ogni svolta tecnologica, economica e politica nazionale o internazionale che, nel tempo, ha coinvolto il porto ha fatto da detonatore del cambiamento.

Oggi l'evoluzione tecnologica, la velocità richiesta per le movimentazioni, il gigantismo navale, impongono una netta separazione tra le attività del porto commerciale e la città. Tre grandi trasformazioni, peraltro attese da troppo tempo, impongono nuovamente il cambiamento, ma anche offrono alla città l'opportunità di riprendersi aree e/o specchi acquei che non sono più funzionali o che non si possono trasformare radicalmente per vincoli fisici e morfologici, storici ed ambientali.

L'avvio della realizzazione della Piattaforma Europa introduce un elemento di accelerazione potenziale di ulteriori trasformazioni. E' opportuno che le opere di iniziativa pubblica procedano celermente ma, al contempo, occorre una capacità di osservazione delle trasformazioni che investono lo shipping e la logistica, per stimolare i primari operatori globali a realizzare e gestire i terminali. La recente comunicazione dell'AdSp circa l'ipotizzata resecazione della Calata Tripoli per modificare l'accesso e la funzionalità della Darsena 1 indica che non si dovrà intendere il porto come infrastruttura tradizionale, per sua natura "statica", ma come struttura in continua trasformazione anche nel pensare a nuove e diverse modalità di realizzazione di moli, banchine, piazzali, per contemperare le possibilità di rapido adattamento alle esigenze che cambiano.

Trova così conferma la proposta esigenza già formulata dall'Associazione nel 2020: *"un Centro Studi che raccogliendo ed analizzando tutti i dati della logistica, della portualità e dei trasporti possa diventare uno strumento di conoscenza, di acquisizione e diffusione degli sviluppi che le nuove tecnologie offrono alla programmazione per gli investimenti e le attività delle tante imprese che lavorano nei settori della logistica, delle manifatture e dei servizi"*. Un centro studi che unisca saperi avanzati ed esperienze sul campo, conoscenze tecniche ed amministrative e sia quindi occasione di coesione sociale e culturale oltre che opportunità a sostegno della crescita della città superando anche la sua autoreferenzialità. Per questo, se

fosse confermato quanto la Scuola Superiore S. Anna ed il prof. Paolo Dario hanno proposto, ovvero un centro di competenza per la logistica, si dovrebbe assumere decisamente l'iniziativa per realizzarlo unendo risorse pubbliche e private. Ma purtroppo notiamo con rammarico che sinora queste proposte, di contenuto impegno economico, ma di un sicuro effetto, non hanno avuto seguito e che molti non hanno compreso la riflessione sulla necessità del migliore utilizzo di questo ampio arco temporale di avvicinamento alla Piattaforma Europa.

Comunque il fronte portuale è in movimento: dall'avvio dei lavori a mare per la Piattaforma, a quelli per il miglioramento dell'accessibilità della Darsena Toscana (micro tunnel, dragaggio ed ampliamento del canale di accesso, piano del ferro che prevede moduli di 750 m necessari al caricamento dei treni blocco), rafforzamento della partecipazione azionaria di AdSP nella Società Interporto Toscano. Allora per la realizzazione delle opere a terra alla Piattaforma Europa (banchine, piazzali e loro attrezzature tecnologiche per previsti ulteriori 450 milioni), la già ricordata necessità di stimolare l'intervento di investitori privati di adeguata capacità finanziaria per una sua piena operatività, non è rinviabile.

Questo è certo un "obiettivo sfidante" ed occorre garantire:

- efficienza del polo logistico intermodale Porto-Interporto-Aeroporto,
- efficienza del sistema infrastrutturale ferroviario e stradale,
- attrattività dell'insieme città-territorio in termini di: sostenibilità ambientale, insediamenti di pregio, aree attrezzate per manifatture ed industrie, servizi qualificati alle imprese, proposte di alta formazione, attività culturali e turistiche adeguate all'immagine che la Toscana, finora, è riuscita a proiettare nel mondo.

L'Associazione ritiene che:

- il polo logistico possa offrire la necessaria dinamicità a condizione che l'Interporto possa disporre di ulteriori aree da rendere disponibili previa intese tra i Comuni e la Regione;
- il sistema infrastrutturale ferroviario e stradale debba finalmente conseguire l'assetto da tempo programmato e descritto in altra parte del presente documento, dove viene affrontato anche il tema dell'alta velocità;
- il governo del territorio debba superare il suo limite "autoreferenziale" riconsiderando Livorno come parte di un più vasto territorio costiero posto alla confluenza delle valli dell'Arno al mare. Cioè in termini di "Area metropolitana" capace di attivare sinergie indotte dalla dinamicità della logistica, della produzione industriale e manifatturiera, del turismo e della cultura. A tal proposito, se hanno fatto passi in avanti le strutture di rappresentanza dei corpi intermedi unificandosi, le amministrazioni debbono garantire raccordi e cooperazione non occasionale.

Altro progetto strategico per lo sviluppo del porto e della città è la **stazione marittima**, vittima di una lunga storia iniziata a fine del secolo scorso, quando l'Autorità Portuale avviò la progettazione urbanistica che includeva anche il riassetto del comparto mediceo - cantiere - porta a mare.

Per la stazione marittima, dopo la cessione della Società Porto Livorno 2000 individuata quale soggetto attuatore della previsione, si ha conoscenza che l'AdSP ha consegnato al Comune il Piano Attuativo riguardante la Stazione Marittima già nel 2020, ma che sinora non ha avuto seguito alcuno. I ritardi e le incertezze registrate potevano essere recuperate con l'approvazione contestuale del Piano Attuativo e del POC, in maniera da avere uno strumento di "rigenerazione" del comparto S.Pietro-Rivellino-Dogana d'Acqua.

La realizzazione, in prossimità della prevista Stazione Marittima, di “Un museo Virtuale” cioè di una struttura dotata di tecnologia digitale e moderne arti visive, dedicata a illustrare la ricchezza e la complessità della Toscana ai visitatori e turisti che sbarcano a Livorno, costituirebbe il luogo fisico o il “biglietto da visita” di presentazione delle città e dei paesaggi della Toscana, della sua storia, della sua cultura; le opere d’arte, gli artisti più famosi e le manifatture che andranno a conoscere visitando la Toscana. Insomma un luogo simbolo che sia punto di riferimento principale e permanente che caratterizza Livorno, sia in termini fisici che in termini culturali, come città porta a mare del turismo in Toscana.

Dopo anni che hanno visto lo spostamento del cantiere lato scalo Morosini e la sua trasformazione produttiva, la realizzazione di buona parte delle trasformazioni immobiliari residenziali e commerciali previste lato piazza Mazzini, il comparto Mediceo – Cantiere – Porta a mare si trova di fronte ad un ulteriore importante passo avanti, quello della realizzazione del **porto turistico**.

Dato atto di quanto dichiarato dal soggetto attuatore (Azimut-Benetti e Società D-Marin) di inserire il nuovo porto turistico del mediceo in un network internazionale di alta gamma, sembra potersi profilare un conflitto funzionale tra questo e il traffico traghetti (condizionato da gigantismo navale); peraltro si deve registrare la carenza di servizi adeguati (ristorazione, tempo libero, foresterie, attrezzature commerciali, etc.), ma anche l’esistenza di strutture commerciali della Porta a mare evidentemente indirizzate ad altra tipologia di utenza.

A nostro parere, non è da escludere la necessità ed utilità di sottoporre a verifica quanto risulta ancora da realizzare del progetto, tanto più che per il tempo trascorso sembra sussistere anche una possibile incapacità ricettiva della città rispetto a quelle previsioni per le trasformazioni economiche e sociali, anche reddituali, avvenute nel frattempo in città.

Suscitano peraltro dubbi le previsioni relative alla realizzazione di un solo parcheggio per 200 posti auto a servizio del porto turistico, come l’incertezza circa il destino dei vasti spazi alle spalle del molo mediceo, e della banchina prospettante verso il grande bacino di carenaggio che sconta anch’esso un’incerta prospettiva di pieno riutilizzo.

Infine un’altra preoccupazione è data dalla previsione “senza tempo” di realizzazione del previsto **approdo turistico della Bellana**, un intervento fortemente voluto per dare respiro alla nautica “minore”, che a Livorno ha radici profondamente popolari.

Complessivamente emerge quindi che per il tempo trascorso, per i connotati assunti dalle trasformazioni realizzate o in corso, sia necessario svolgere una verifica ed eventuale riconsiderazione delle previsioni urbanistiche ancora da attuare estendendo l’attenzione all’intorno del sistema porto turistico-porta a mare dato atto che un quartiere intimamente legato come Borgo Cappuccini non può essere abbandonato al progressivo svuotamento di attività, alla sostituzione sociale, fino a ridursi a vuoto simulacro del suo passato.

Le infrastrutture stradali

Summary

Dalle trasformazioni portuali alle maggiori urgenze ed esigenze di infrastrutturazione

Il nodo irrisolto dell'autostrada tirrenica ed il deficit di collegamenti verso sud: un problema della Toscana costiera ma anche un problema nazionale

Il lotto zero fondamentale per il parco e per connettere, non solo funzionalmente, la provincia al suo capoluogo

La riorganizzazione della mobilità e del sistema infrastrutturale all'interno della città

Con preoccupazione, per la dinamicità dell'economia della Città e del Porto, si deve constatare che le previsioni di sviluppo e di ammodernamento del sistema delle Infrastrutture stradali (da tempo previste dalla programmazione regionale e che erano state riproposte dall'Associazione con il documento redatto in occasione delle elezioni per la legislatura 2019/2024) debbono essere ripetute per la legislatura 2024/2029 perché nessun intervento di miglioramento è stato eseguito dall'Anas.

L'Autostrada tirrenica da San Pietro in Palazzi al confine laziale sostanzialmente è stata declassata essendo stata riproposta come superstrada avente caratteristiche autostradali. Questa soluzione è un compromesso che lascia perplessi perché i tempi di realizzazione dell'Anas, sempre lunghi e discontinui (perché legati ai finanziamenti dei piani decennali dell'Anas) in questo caso, troverebbero anche la sostanziale difficoltà di essere lavori da eseguire con il traffico in esercizio. Inoltre il livello di manutenzione sarebbe comunque quello dell'Anas e quindi assolutamente disomogeneo rispetto ai tratti dell'autostrada A12 della quale questo tratto verrebbe a far parte.

Di fronte a tale immobilismo quello che maggiormente preoccupa è la passiva e silenziosa "accettazione" da parte delle istituzioni di una inadeguata configurazione della grande viabilità sulla costa toscana che è rimasta immutata dalla fine degli anni novanta.

Se l'importanza dell'Autostrada tirrenica può apparire principalmente di valenza nazionale e regionale, Livorno, principale città della costa ed il Polo logistico Porto-Aeroporto-Interporto, nella direzione Sud non possono rimanere privi di collegamento diretto alla rete autostradale.

Per L'Autostrada Tirrenica si richiede quindi alla nuova Amm.ne di voler fattivamente contribuire, unitamente alla Regione, a superare questo immobilismo.

La Variante Aurelia di Livorno. Con il documento Livorno 2019, l'Associazione rilevava che, nel tratto Stagno-via di Levante, la Variante non rispetta la vigente normativa per le strade della sua categoria avendo corsie di larghezza inferiore alla norma, mancanza delle corsie di sosta, e corsie di accelerazione e di decelerazione fuori norma. Con ciò la strada costituisce fattore di rischio per la circolazione. Il tratto a maggiore intensità di traffico (compreso tra lo svincolo della Cigna e lo svincolo di via di Levante) richiederebbe poi una terza corsia oppure una complanare per la mobilità urbana.

Ma non risulta che da parte della Regione sia in atto un' adeguata pressione nei confronti dell'Anas e del Ministero delle Infrastrutture tendente alla messa a norma della strada. Infatti il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) non fa alcun riferimento alla necessità di messa in sicurezza della Variante Aurelia di Livorno. Di conseguenza anche con le risorse del Fondo di sviluppo e coesione rese disponibili dall'Accordo di programma (531 milioni) stipulato con il Governo il 13 marzo, la Regione non ha destinato nessun finanziamento al superamento di questa inadeguatezza strutturale.

Il Lotto Zero. Il documento dell' Associazione Livorno 2019 rilevava: *...” Il progetto del Lotto Zero della Variante Aurelia di Livorno fu redatto dalla Provincia e dal Comune di Livorno ed è stato consegnato all’Anas il 20 gennaio 2006, in seguito fu inserito dall’Anas nel piano pluriennale 2003/2012 e compreso tra gli interventi della legge obiettivo”...* Poi silenzio per il Lotto Zero dimenticato.

Solo con il Next Generation Livorno del gennaio 2021, quest'opera è stata riproposta dal Comune nella soluzione dello originario progetto definitivo per 490,3 milioni di Euro ma ancora senza esito alcuno. In ogni caso, dove si rinnovi la volontà di una riproposizione dell'opera, l'entità del finanziamento allora previsto sarebbe insufficiente e quindi si renderebbe opportuna una sua suddivisione in due lotti, prevedendo così l'obbligo di istradamento del traffico pesante sulla prima canna realizzata con il primo lotto. Come è stato detto, Livorno, principale città della costa, ed il Polo logistico Porto-Aeroporto-Interporto, nella direttrice sud, non possono rimanere privi di collegamento diretto con l' Autostrada Tirrenica.

Per la variante Aurelia e per il Lotto Zero, si richiede alla nuova Amministrazione comunale di presentare documentate richieste alla Regione perché, negli ultimi mesi dell'anno, la Regione concorderà con Anas il programma gli interventi del 2025. Per il Lotto Zero si richiede inoltre di procedere alla suddivisione del progetto in due lotti funzionali facilitandone così la realizzazione almeno del 1° lotto.

La viabilità interna alla città. Per quanto riguarda le principali direttrici della mobilità Nord/Sud, a fronte delle opportune previsioni di riduzione della velocità sul Viale a Mare finora non sono state prese in esame le conseguenze che potranno derivarne ai due itinerari interni. Per la Variante Aurelia solo la rivendicata messa a norma consentirà di assorbire l'incremento di traffico con adeguato livello di servizio. Per la vecchia Aurelia sarà necessario precedere alla sincronizzazione semaforica di più tratte (onda verde) per favorire lo scorrimento fissando gli intervalli di velocità ammessa e riducendo di conseguenza l'inquinamento prodotto dalle soste semaforiche. Per offrire alla mobilità varie possibilità di interscambio e far funzionare i tre itinerari paralleli come un "Sistema ad offerta differenziata di tempi di percorrenza" sarà anche necessario migliorare lo scorrimento sugli itinerari trasversali. Oltre al principale itinerario trasversale di Levante-Accademia sarà da prevedere e realizzare un nuovo analogo collegamento trasversale diretto da localizzare a sud di Ardenza. Si richiede pertanto alla nuova Amministrazione di mettere nel programma di legislatura un progetto di fattibilità articolato in lotti funzionali da realizzare nel quinquennio.

La viabilità di cintura nella interfaccia Porto città. Il complesso rapporto Porto-Città si potrà sviluppare con la coordinata programmazione tra atti di pianificazione del Comune (PS e POC) e il "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale" DdPS adottato il 28/04/2022 dalla AdSP, e che ha ottenuto valutazione favorevole da parte del Comune di Livorno, con D.C. 140/2022. Il DPSS dovrà completare l'iter autorizzatorio con l'espressione della Regione sentito, con parere vincolante, il MIT e la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Quindi, ad oggi, siamo in presenza dell'intesa e condivisione tra Comune e AdSP per la riorganizzazione della viabilità di cintura portuale, imperniata su:

- 1) Nuova viabilità urbana separata dalla viabilità portuale;
- 2) Unico varco di accesso al porto commerciale;
- 3) Accesso al porto passeggeri;
- 4) Collegamento ferroviario Livorno/Calambrone/Porto;
- 5) Aree retro portuali.

Il Comune di Livorno ha predisposto gli elaborati del Piano Operativo in coerenza con l'intesa dato atto che il DPSS è stato assunto come dato di fatto nella "Relazione Generale" alla Variante al PS (punto 6.3 pag. 97).

Questa scelta del Comune di Livorno è rilevante, tuttavia qualora, nel percorso ancora da compiere per addivenire alla definitiva approvazione del DPSS, dovessero essere richieste modificazioni, il Comune si troverebbe a dover modificare i propri strumenti urbanistici.

L'Associazione ritiene che la nuova viabilità urbana (separata da quella portuale) e l'accesso al porto passeggeri richiedano una redazione progettuale coordinata da definire con tutti gli attori del sistema per un concreto programma e per quanto possibile concrete progettualità per parti. Ciò dato atto delle incertezze causate dalla finora non completata approvazione del DPSS, dell'assenza di accordi con FS (interlocutore essenziale data anche la vastità delle aree in suo possesso), dell'assenza di accordi, almeno esplicitati, con il confinante Comune di Collesalveti, dell'assenza di interlocuzioni note e/o intese con i proprietari di vaste aree inutilizzate o utilizzate anche con impatti significativi sull'ambiente come piazzali auto.

La zona di via Enriques ed ex TRW , con i suoi oltre 70 ettari, rimane comunque la zona più vasta destinata alla invocata re-industrializzazione. Per questa, non è previsto il necessario raccordo in prosecuzione della via Enriques, con scavalco ferroviario, fino allo svincolo della Firenze-Porto con la via Salvatore Orlando. Questo è necessario per garantire a questa vasta area un'adeguata accessibilità.

Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°6 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amministrazione.

Sarebbe anche auspicabile che il Comune, d'intesa con l'AdSP, prevedesse un unico Master-plan per le aree dell'ampio water-front città-porto: dal Mediceo, alla Fortezza Vecchia, al Forte San Pietro (Ex Macelli), alla Stazione Marittima, al Rivellino, alla stazione San Marco, fino ai 77 ettari della via Enriques. Ciò affinché l'organizzazione della mobilità e della viabilità di cintura portuale (finora non adeguatamente risolta dal PUMS) possa essere congruente e funzionale alle previsioni insediative del Master-Plan.

Tale congruenza appare fondamentale perché su questa vasta fascia di territorio ci sono le "Origini" e su questa vasta fascia si giocherà il futuro della città. E' per questo che non dovranno esserci separati strumenti di programma, ma un programma unitario e successive progettualità per parti. Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°9 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amm.ne.

In conseguenza e coerenza della consolidata scelta di realizzare il nuovo ospedale nell'area ex Pirelli/parco Pertini, conservando funzioni sanitarie per ora non meglio specificate nell'attuale sede ospedaliera, si ritiene opportuna, nei tempi di redazione del progetto esecutivo del nuovo Ospedale, la previsione di un master-plan per tutta la porzione territoriale ricompresa indicativamente tra Cisternone, Via del Vigna, Viale Risorgimento, Via del Fagiano.

Master-plan imperniato su indicazioni e scelte infrastrutturali per la mobilità nelle aree citate con soluzione infrastrutturale dell'incrocio viale Carducci/Viale Alfieri (con il sottopasso del V.le Carducci) e con un utilizzo dei controviali funzionale agli accessi al nuovo ospedale, l'adeguamento del servizio pubblico di trasporto, i necessari parcheggi da reperire in questa vasta area, lo sviluppo protetto della mobilità dolce.

Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°10 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amm.ne.

Le infrastrutture ferroviarie

Summary

Le ferrovie: una questione dirimente per l'economia livornese

Dai problemi immediati ad una visione di medio e lungo periodo a scala regionale e non solo.

Il documento predisposto dall'Associazione nel 2020 *"Livorno, Porta a mare della Toscana"* già evidenziava i ritardi registrati per le urgenze ferroviarie della Costa e del polo logistico Porto-Interporto-Aeroporto comunque necessarie ma che saranno indispensabili per garantire la piena funzionalità della Piattaforma Europa.

Infatti l'Accordo di Programma del 2015 per il *"Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale per l'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nel territorio dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo"* per le opere ferroviarie già prevedeva l'intervento di scavalco ferroviario della linea tirrenica per garantire la diretta connessione tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce ed il collegamento diretto di porto ed interporto con la rete ferroviaria nazionale.

Nonostante che il Presidente della Regione avesse il coordinamento del comitato esecutivo istituito presso il Mise ad oggi permane un grave ritardo e risulta la seguente situazione:

- Sono stati affidati i lavori per la costruzione dello scavalco della linea tirrenica necessario al diretto collegamento tra il porto e l'interporto.
- E' in corso la progettazione del raccordo tra l'Interporto e la linea Collesalveti-Pisa con raccordo esterno al nodo di Pisa per l' instradamento diretto verso Firenze. L'opera era stata finanziata con 300 milioni poi revocati (o sospesi) dal Governo in attesa del completamento della progettazione. I tempi non sono nemmeno prevedibili essendo tuttora aperta la questione, tutta politica, per il recupero di questo finanziamento. Si richiede quindi ai tre Comuni ed alla Regione di svolgere la necessaria politica attiva per superare il presente stallo.
- L' AdSP ha in corso la programmazione/ progettazione del cosiddetto " piano del ferro" per il potenziamento degli impianti ferroviari del porto e del nodo sponda Ovest Darsena Toscana - LivornoCalambrone -Interporto dove sono previsti moduli binario di 750 metri per il carico/scarico dei treni- blocco.

La tematica dell'**alta velocità/alta capacità ferroviaria anche sulla linea tirrenica** è argomento che travalica nettamente la dimensione comunale per essere valutata congiuntamente dalle città costiere e dalla Regione ancor prima di un confronto con Rete Ferroviaria. Infatti, sia pur lentamente, proseguono i lavori di potenziamento della linea Pontremolese che, innestandosi presso La Spezia sulla linea tirrenica, potrebbe in prospettiva realizzare un nuovo collegamento diretto ad Alta velocità/Alta capacità Milano-Roma: una linea dei porti (La Spezia. M. di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia) con diretto istradamento verso Nord.

Fin da un primissimo approccio, per questo itinerario, si pongono questioni di orografia e di tracciato che richiedono scelte rilevanti ed anche tra loro contraddittorie. L'orografia costiera tra Antignano e Castiglioncello rende dubitativa la possibilità di adeguamento delle esistenti gallerie alle sagome necessarie per il trasporto merci (alta capacità), ma esistono anche difficoltà per la rettifica del tracciato alle esigenze

dell'alta velocità. Non c'è dubbio che a questi scopi sarebbe più idonea alla trasformazione la linea Pisa-Collesalveti-Vada recentemente elettrificata.

Tale scelta avrebbe il vantaggio di riservare l'esistente linea costiera come sede di una metropolitana suburbana per i collegamenti locali. Ma porrebbe anche l'enorme problema del ruolo della stazione centrale di Livorno oppure di una sua alternativa in una località che sarebbe comunque molto prossima a Pisa Centrale e quindi inadatta alle esigenze dall'alta velocità.

Solo con l'intento di favorire l'inizio di una comune riflessione può essere utile ricordare che in Emilia questo tipo di problema è stato risolto con la costruzione di una stazione intermedia tra Reggio Emilia e Parma realizzando un vero "monumento" di architettura moderna progettato dall'architetto Santiago Calatrava. Comunque anche questo solo ricordo rende evidente che siamo in un campo dove è necessario pensare in grande.

Servizi sanitari e socio- sanitari.

Summary

Le criticità del finanziamento del SSN.

Le strutture ospedaliere dell'ASL Toscana Nord-Ovest.

Il nuovo Ospedale di Livorno.

I servizi socio-sanitari territoriali: situazione.

Il problema delle liste di attesa.

Un diverso modello di cure primarie.

Il Servizio Sanitario Nazionale, istituito nel nostro Paese nel 1978 tutela la salute di tutti indipendentemente dal ceto sociale e dal reddito. E' la cosa più preziosa che abbiamo, ed è indispensabile che la sua tutela ed il suo sviluppo tornino al centro della azione politico/amministrativa di qualsiasi governo.

Ad oggi non è così.

Negli ultimi anni infatti la quota di PIL destinata alla tutela e promozione della salute è in costante diminuzione: dal 7,3% del 2010 al 6,7% del 2017; nell' anno trascorso si è attestata al 6,6 %, scenderà al 6,2% nel 2024 e nel 2025 e poi ancora al 6,1 nel 2026. Nel 2024 è equivalente a 132.946 milioni di euro. E' del tutto evidente, come afferma (2023) Cartabellotta, Presidente della Fondazione Gimbe, che *"l'irrisorio aumento della spesa sanitaria di 4.238 milioni di euro (+1,1%) nel triennio 2024-26 non basterà a coprire nemmeno l'aumento dei prezzi, sia per l'erosione dovuta all'inflazione, sia perché l'indice dei prezzi del settore sanitario è superiore all'indice generale di quelli al consumo"*.

E' in questo contesto che la Regione Toscana da vari anni ha suddiviso il proprio territorio in 3 grandi Asl con oltre 1 milione di utenti ciascuna, e con la presenza di 3 Aziende Ospedaliere Universitarie (Pisa, Firenze e Siena). A causa di tale dimensione si sono verificati ulteriormente fenomeni di difficoltà di rapporto dei cittadini e delle stesse Amministrazioni Comunali con i servizi e con gli Organi di Governo delle Asl ed anche difficoltà per raggiungere maggiore efficienza nel lavoro degli stessi operatori. Nella Città di Livorno, che fa parte della Asl Nord-Ovest, le problematiche dei servizi sanitari e socio-sanitari, il loro stato attuale, ed in particolare la concreta ipotesi di sviluppo della rete ospedaliera, non possono che essere inquadrati in una ottica e dimensione di Area Vasta in cui si relazionano e forniscono servizi 3 tipologie di Ospedali: l'Azienda Ospedaliera Pisana, l'Ospedale di Livorno di primo e secondo livello, e gli Ospedali a carattere zonale di Cecina, Piombino e Portoferraio, tutti di primo livello. Tutti fanno parte della suddetta Azienda Sanitaria.

A fronte della attuale struttura ospedaliera livornese inaugurata nel 1931, che presenta serie criticità legate alla vetustà strutturale, che la rendono inadeguata alle moderne pratiche di cura ed alla necessità di una maggiore flessibilità organizzativa come dimostrato, tra l'altro, dalle difficoltà verificatesi per dare risposta alla domanda di ricovero Covid, si è finalmente deciso, dopo molti anni e con sensibile ritardo rispetto alle esigenze sanitarie, di costruire un Ospedale nuovo individuando una localizzazione realistica e non impossibile. Il percorso istituzionale-amministrativo a ciò finalizzato si è concretizzato tramite vari atti amministrativi tra Comune, Asl e Regione Toscana, l'ultimo dei quali è la delibera G.M 186 del 1/4/2022 "Processo di Formazione della Variante al Regolamento Urbanistico per la realizzazione del nuovo Presidio Ospedaliero".

La zona scelta, in larga parte, è quella adiacente all'attuale Ospedale: dell'ex Pirelli e parte del Parco Pertini. La sua costruzione sarà finanziata con fondi pubblici regionali (circa 250 milioni di euro); ciò ha

indubbiamente conferito forza e credibilità al progetto stesso. Il suo bacino primario di utenza di riferimento è quello della zona livornese pari a circa 172.000 abitanti (fonte Agenzia Regionale di Sanità), ma dal 2016, con l'istituzione della ASL Nord –Ovest, è diventato un punto di riferimento per diverse specialità mediche (neurochirurgia, cardiologia, malattie infettive ...) per un bacino di circa 1.270.000 abitanti.

Tra le altre, le caratteristiche principali, nel progetto presentato dallo studio Rossi Prodi aggiudicatario dello stesso, in merito ai bisogni sanitari sono: 488 posti letto (pl) a fronte dei 519 attuali; ad essi bisogna aggiungere 60 pl delle cure intermedie e quelli della riabilitazione per un totale di 548, a cui aggiungere infine quelli della psichiatria. Se è pur vero che 3,7 per mille abitanti di pl previsti dalla normativa comprendono anche i posti per la riabilitazione, occorre anche far notare che la Zona Livornese, dovrebbe poter disporre di 644 pl in rapporto ai suoi 172.000 abitanti al 31/12/2023. L'Ospedale, nel progetto di massima presentato nelle varie fasi del Dibattito Pubblico, sarà integrato con la sede storica creando una Cittadella della Salute che dovrà favorire una continuazione di cure ospedale-territorio e conterrà molteplici servizi sanitari, socio sanitari, sociali, educativi.

Il nostro giudizio sulla proposta di fattibilità del Nuovo Ospedale è complessivamente positivo; a conclusione di un percorso alquanto sofferto e travagliato durato almeno un decennio, è scaturita non una soluzione ottimale, ma certamente di buon senso e con caratteristiche di concretezza.

La realizzazione del nuovo ospedale è una irripetibile occasione per ridisegnare una parte della città in senso moderno e sostenibile. Non è dunque sufficiente occuparsi esclusivamente della struttura, senza riconsiderare un contenuto urbano più ampio, e magari risolvere problemi strutturali.

Con questo spirito l'Associazione ha partecipato attivamente ai momenti di confronto pubblico di questi anni, e precisamente al processo di partecipazione promosso dal Comune di Livorno e svoltosi nel corso del 2021, e al dibattito pubblico sviluppatosi quest'anno.

Nella prima occasione abbiamo presentato un documento di riflessioni e proposte migliorative in concomitanza della redazione dello studio di fattibilità e del master plan predisposto da parte dell'AUSL e del Comune. In allegato riportiamo l'abstract del nostro documento.

Il dibattito pubblico, svolto nei primi mesi del 2024, è connesso alla progettazione preliminare così come aggiudicata in seguito a gara pubblica; esso è indetto per legge dall'Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione della regione Toscana e al momento si attende la relazione finale della coordinatrice. Anche al dibattito pubblico l'Associazione ha partecipato fattivamente e, a conclusione, ha presentato un Quaderno di valutazioni e proposte, che si allega.

Con l'Ospedale che affronta e deve affrontare la fase acuta e l'emergenza sanitaria dei cittadini, è indispensabile sviluppare servizi sanitari e socio-sanitari territoriali per i quali è d'obbligo una decisa implementazione dell'offerta quali/quantitativa ed una riorganizzazione effettiva.

In tal senso, alla luce innanzitutto del *“mutamento dello scenario socio-sanitario generale a causa della transizione epidemiologica, demografica e sociale verso le patologie croniche come verso la povertà e la solitudine, occorre un nuovo modello di cure primarie, differente da quello che vede il medico lavorare da solo applicando normalmente il modello della medicina di attesa. Il modello più promettente è quello invece che vede diversi professionisti con competenze avanzate che lavorino in team multi professionali e che siano*

proattivamente impegnati nella medicina preventiva e d'iniziativa prima ancora che nella cura delle malattie".⁹

Rispetto a questa diversa visione di sistema quindi la scelta di affidare a liberi professionisti (i MM.GG.) in convenzione, le cure territoriali appare ormai inadeguata. Occorre definire una unificazione contrattuale di tutti gli operatori che lavorano nel Servizio Sanitario Nazionale con la previsione che tutti i Medici di Medicina Generale, cominciando dai giovani ad inizio carriera siano progressivamente inseriti nel SSN, lasciando la possibilità di scelta ai MM. GG. già in convenzione. Un luogo importante ove l'attività multiprofessionale suddetta può essere attivata e verificata sono le Case della Salute/di Comunità.

Nella zona Livornese si riscontra un oggettivo e grave ritardo nella loro attivazione: pur tuttavia il quadro sta cambiando in positivo con la recente apertura di quella che ha come riferimento i quartieri Sud della Città', in via del Mare e la già presente in località Stagno nel Comune di Collesalveti. In queste due C.D.S attive, che sono aperte 6 giorni, dal lunedì al sabato mattina con orario Lu-Ven 7,30/18,30 abbiamo servizi Cup/Anagrafe, prelievi, attività consultoriali, prestazioni specialistiche, medici di famiglia, infermieristica di Comunità. Nella CDS di via del Mare sono attivati anche i percorsi assistenziali per la cronicità del diabete e della Broncopneumopatia Cronica Ostruttiva (BPCO). Ne sono previste nella città di Livorno altre 4 rispettivamente nei quartieri Nord, Est, Ovest e Centro: in fase di costruzione/definizione è soltanto quella in viale Alfieri. Una ulteriore è prevista a Collesalveti.

Particolare rilievo tra i servizi alla persona assumono quelli agli anziani ed ai malati di Alzheimer. Tra i suoi contenuti, in un quadro generale di grave inadeguatezza di finanziamento del "Piano Nazionale per la non autosufficienza", ci sono appunto gli interventi sulla domiciliarità articolati secondo il grado di bisogno. Insieme a questi, ad oggi, per ciò che riguarda invece la residenzialità (inserimento in RSA), le quote per la non autosufficienza assegnate alla Zona Livornese (Comuni di Livorno, Collesalveti e Capraia Isola) sono 371.

Sulla Zona livornese abbiamo 16 RSA e 2 RA; 2 RSA sono di proprietà, 2 di proprietà Comune di Livorno, le rimanenti 12 sono private. Le 2 RA sono private.

L'offerta residenziale sulla Zona è costituita da 504 p.l in RSA finanziate dal SSR/ Comuni, 185 p.l in RSA a libero mercato, 15 p.l in RA finanziate da privati.

Il valore della quota RSA, dato dalla somma di quota sanitaria + quota sociale, è così articolato: quota sanitaria 57,60 al giorno dal 1/1 / 2024 al 31/12/2024, la quota sociale 53,50 al giorno dal 1/4/ 2024.

Per ciò che riguarda l'offerta di servizi per i cittadini malati di Alzheimer si è avuto un positivo progresso con l'apertura di un centro semi-residenziale di 24 posti aperto a fine 2022, per cui abbiamo: semiresidenziale per modulo Alzheimer n 2 Centri Diurni: SVS il Porto per un totale di 24 posti di cui 18 in convenzione ASL / Comune di Livorno, Alba Bruna Martini per 15 posti. E' inoltre in funzione un Centro Diurno per non autosufficienti disturbi cognitivi per 8 posti a Coteto.

Per quanto riguarda il residenziale si registrano due moduli specialistici:

1 modulo per stati neuro vegetativi per n° 8 p.l alla Bastia,

1 modulo per disturbi cognitivi per n° 20 p.l a Coteto

Sempre a livello di servizi alla persona e di famiglie in particolare stato di disagio, è essenziale la ridefinizione ed il suo adeguato finanziamento a livello Nazionale di un Piano Integrato di interventi a

⁹ Documento di posizione: movimento MMG per la Dirigenza :pag 1

favore delle persone con disabilità che ne favorisca la vita indipendente, che veda come strumenti prioritari l'inserimento lavorativo, l'accessibilità delle case e dei luoghi pubblici, la mobilità territoriale.

Un'altra problematica a livello locale, regionale, nazionale sono "le liste di attesa" estenuanti e lunghissime per accedere nell'ambito pubblico ad esami quali risonanze, tac, visite specialistiche.... tale che, come ci dice la Fondazione Gimbe (2024), ciò ha contribuito a che *"la spesa sanitaria out of pocket, ovvero quella sostenuta dalle famiglie nel 2022 in genere verso Soggetti Privati o Pubblici che esercitano l'attività di intramoenia, ammonta a 37 miliardi. Oltre 25,2 milioni di famiglie in media hanno speso per la salute 1.362 euro, oltre 64 in più rispetto al 2021 che superano i 100 al Centro ed al Sud Italia. Inoltre 4,2 milioni di famiglie hanno limitato le spese per la salute, in particolare al Sud e oltre 1,9 milioni di famiglie hanno rinunciato a prestazioni sanitarie per ragioni economiche."*

A rischio è la salute di oltre 2,1 milioni di famiglie indigenti: servono politiche di contrasto alla povertà, non solo per garantire un tenore di vita dignitoso a tutte le persone, ma anche perché le disuguaglianze sociali nell'accesso alle cure e l'impossibilità di esaudire bisogni di salute con risorse proprie rischiano di compromettere la salute e la vita dei più poveri.

Sulla base dei contenuti di questa nota che ha potuto affrontare e delineare soltanto alcune delle tematiche della sanità/salute pubblica e che esigono iniziative e soluzioni di livello nazionale, regionale, locale, riteniamo che le proposte essenziali per migliorare i servizi sanitari e socio- sanitari siano:

- Superamento del definanziamento del Servizio Sanitario Nazionale oggi inferiore largamente alla media europea: va portato all' 8% del PIL, finalizzato prima di tutto all'assunzione di medici ed infermieri da tempo molto carenti nei servizi ospedalieri e territoriali;
- Superamento dello stato attuale delle liste di attesa;
- Definizione di un Contratto nuovo per i Medici di Medicina Generale, di dipendenza dal Servizio Sanitario Nazionale;
- Superamento/abolizione della attività intramoenia ospedaliera e aumento sensibile degli stipendi dei Medici Ospedalieri in particolare;
- Definizione del progetto esecutivo del nuovo ospedale di Livorno ed accelerazione dei tempi della sua costruzione;
- Sviluppare i servizi socio-sanitari territoriali ed accelerare i tempi per la costruzione delle Case della Salute/Comunità previste (n. 5);
- Aggiornare il Piano Integrato di Salute (oggi vigente quello 2020 / '22) con la definizione del nuovo PISSR Regionale cui deve ispirarsi.

Il Turismo e commercio

Summary

Una opportunità aggiuntiva che necessita di una visione d'insieme

Il tema della qualità dell'accoglienza

Alcune opportunità di offerta turistica

Il commercio di vicinato come strumento per la vivibilità e sicurezza dei quartieri e l'attrattività del centro

Dalla qualità del servizio alla qualità dello spazio urbano

Dal commercio dei grandi spazi alla città di 15 minuti: la necessità di politiche sociali ed economiche a sostegno

L'Associazione ha posto, ripetutamente, la necessità di delineare una "visione" della Città futura che certo comprenderà anche forme di turismo, diverse da quelle novecentesche, ma che dovranno costituire un insieme armonico.

La città ha le caratteristiche per giocare un ruolo importante nel campo del turismo: un volano che può favorire la ripresa commerciale ed artigianale, nonché, con l'adozione di adeguate misure, la nascita di piccole imprese rurali e agrituristiche. Ma il turismo può essere anche un ottimo strumento per migliorare la vivibilità della città: renderla più accogliente per il residente temporaneo significa migliorare i servizi osservandoci da una prospettiva esterna al vissuto quotidiano.

Lo sviluppo dell'attività turistica è strettamente legato allo sviluppo dell'identità culturale della nostra città. Per "identità culturale" intendiamo, essenzialmente, la capacità di raccontare "chi siamo", come città, e quindi "chi saremo". Strumenti utili e di grande potenzialità possono considerarsi i musei cittadini (museo della Città, museo Fattori, museo di storia naturale, museo ebraico) che però non costituisce un "sistema museale" come dovrebbe.

A quanto esistente, viste la gloriosa tradizione sportiva della città, sarebbe interessante sviluppare l'idea di un museo dello sport per dare lustro e ricordo alle eccellenze sportive, del passato e del presente, che la città può vantare.

Sempre a proposito della straordinaria attenzione della cittadinanza per lo sport e la sua frequentazione, considerata la dotazione di strutture e impianti sportivi diversi anche di livello qualitativo elevato o discreto, dovrebbe essere incrementata, con un'appropriata programmazione, la capacità di ospitare eventi di valenza regionale e nazionale. Queste occasioni, sulla scorta di quanto avvenuto con le nazionali di basket e volley nel 2023, indubbiamente richiamano in città appassionati da molte parti della regione o, addirittura, dall'Italia.

Tuttavia gli eventi importanti che farebbero bene al turismo, non sono quelli mordi e fuggi, ma quelli residenziali, cioè che durano diversi giorni, tipo: campionati di nuoto, di atletica, di pattinaggio, di arti marziali, ecc. Questi porterebbero turismo nelle strutture ricettive (alberghi, b&b, ristoranti, campeggi) sia per ospitare gli atleti partecipanti ma anche i giudici, i tecnici, i dirigenti e, soprattutto i parenti e gli appassionati. Bisognerebbe inoltre coinvolgere gli imprenditori del settore per convenzioni, agevolazioni e sponsorizzazioni nei confronti degli eventi di rilievo. Anche le strutture museali e/o spettacolari, per chi si trova a stare in città per diversi giorni, dovrebbero essere accessibili a questo tipo di turisti attraverso una

card che metta insieme un pacchetto di offerte che vanno dalla logistica ai luoghi di interesse, fino anche ai trasporti da e per gli impianti sportivi.

L'associazione auspica una piena rivalutazione dell'area del Caprilli, comprendente la parte abbandonata del parco di villa Letizia: l'ippodromo sul mare è l'erede di un turismo del primo novecento che, agli albori della modernità, alla balneazione associava l'accoglienza di eccellenza (Albergo Palazzo, Albergo Corallo, Casini di Ardenza), le Acque della Salute (curative e luogo di ritrovo e divertimento), le corse al galoppo. Era il turismo di un'epoca, non ripetibile, ma che era apprezzato perché offriva un insieme di attività e interessi tra loro complementari ed attrattivi.

Il Pentagono del Bontalenti, con il sistema dei Fossi, può offrire un sistema di trasporto acqueo che metta in connessione il nuovo Porto Turistico, le due Fortezze, il Mercato Centrale e il Quartiere Venezia (il quale ultimo dovrebbe diventare un'area pedonale, chiusa al traffico, similmente a ciò che avviene durante Effetto Venezia). La sua valorizzazione presuppone la riconversione delle cantine da depositi e rimessaggi privati in attività di pubblico interesse. La creazione del porticciolo della Bellana è presupposto indispensabile alla realizzazione degli ormeggi alternativi alle imbarcazioni che dovranno liberare buona parte dei fossi e consentirebbe nuove opportunità anche per lo sviluppo del turismo sportivo velico, legato tradizionalmente agli eventi della settimana velica, e all'organizzazione di regate.

Sempre il legame tra Livorno e il mare suggerisce di sviluppare un sistema unico di straordinario interesse, legato all'insieme delle gare remiere, che sono profondamente legate alla cultura popolare che cercano di mantenere vivi alcuni aspetti fondativi della storia della nostra città (il lavoro = Scarronzoni, il porto e il mare = Palio Marinaro, i canali medicei = Barontini).

La riappropriazione della vasta area su cui oggi sorge l'impianto di depurazione del Rivellino, destinato ad una nuova ricollocazione, estesa al Forte San Pietro e ai Pubblici Macelli, può creare nuove opportunità ed offerte al traffico crocieristico e dei traghetti, quindi nuove offerte turistiche per la valorizzazione dei quartieri storici e del sistema dei Fossi Medicei.

Il territorio non urbano di Livorno offre un sistema di grande interesse naturalistico costituito dall'area costiera (da Antignano a Quercianella) con la retrostante zona collinare. Questo patrimonio che ereditiamo in maniera unitaria e incontaminata può attrarre sia un turismo sportivo marino, subacqueo e di superficie (surf, windsurf, sup, canoa, ecc.), che terrestre (walking, trekking, bike, ecc.).

In definitiva, non turismo ma "turismi" qualificati e di specifica caratterizzazione, fortemente motivanti: *esperienziale, enogastronomico, escursionistico, ambientale, sportivo, subacqueo, religioso ecc.*

Tutto ciò considerato ed esposto, riteniamo che le proposte fondamentali e strategiche per uno sviluppo turistico della città siano:

1. "Mettere a sistema" le varie opportunità e punti di forza della nostra città creando un'offerta identitaria ed unitaria; un passo è stato fatto con la creazione del portale "Visit Livorno", da qui occorre sviluppare i rapporti di promo-commercializzazione della città, indispensabili per l'intensificazione di un turismo "residenziale" e non solo "di transito".
2. Favorire la nascita di nuove offerte alloggiative imprenditoriali, anche di livello giovanile/sportivo, che possano contrastare l'aumento incontrollato delle offerte AirB&B, con le conseguenze negative che creano sul mercato degli affitti residenziali.
3. Accelerare la realizzazione della Stazione Marittima e passeggeri.

4. Accelerare la realizzazione dei porti turistici (Mediceo e Bellana) e migliorare i porticcioli esistenti (Ardenza, Antignano, Quercianella).
5. Promuovere un turismo di permanenza, con proposte che valorizzino le caratteristiche peculiari della città e il territorio collinare, anche favorendo il re insediamento di attività agricole e/o di allevamento.

Turismo e commercio legame indissolubile. La duplice funzione, economica e sociale, del commercio è elemento di sostegno sia alla produzione di reddito che all'aggregazione sociale. La crisi economica ha contribuito, negli ultimi anni, alla chiusura di numerosi esercizi a conduzione familiare a fronte di una crescita eccessiva della grande distribuzione. La rete commerciale deve essere caratterizzata da una presenza equilibrata delle diverse forme di vendita (esercizi di vicinato, medie imprese e grande distribuzione).

La ripresa di tutto il settore passa dal perseguimento della "qualità" del servizio.

In tale contesto gli obiettivi su cui indirizzare le azioni operative possono essere rappresentati da:

- non ulteriori aperture di esercizi di grande distribuzione;
- riqualificazione di quartieri ed aree che presentano elementi di degrado, determinando così condizioni favorevoli per un nuovo sviluppo del commercio tradizionale con effetti positivi in termini di occupazione;
- una gestione razionale ed equilibrata degli "orari" di vendita (compresi i giorni festivi), che tenga in considerazione gli interessi sia delle imprese che dei consumatori;

Gli esercizi pubblici di somministrazione sono numericamente ben rappresentati, ma necessitano di una migliore professionalità nella gestione e nella qualità del servizio. Il Mercato Centrale dovrebbe essere ulteriormente integrato con attività polivalenti, recuperando spazi disponibili al suo interno, per assolvere al meglio alla funzione naturale di "polo commerciale" del centro città.

Riteniamo che le proposte fondamentali e strategiche per il settore commerciale della città siano:

1. Favorire la ripresa del commercio tradizionale (di vicinato), in modo da riequilibrare il rapporto con la grande distribuzione e recuperare occupazione.
2. Rivisitare la "politica degli orari" degli esercizi commerciali, nel rispetto delle relative esigenze degli operatori e dei consumatori.
3. Progettare gli interventi di rigenerazione e riqualificazione urbana, con attenzione al decoro ed alle esigenze degli esercizi commerciali.

Lo Sport

Summary

Dallo sport all'economia dello sport

Sport e turismo, il museo dello sport

Gestione e manutenzione degli impianti

Lo sport è ormai una realtà della vita moderna dove, alla mancanza di movimento (ipocinesia), si sopperisce con forme alternative. Ecco allora che lo sport ha tradotto la sua essenza primaria (agonismo) in altre forme da cui: ginnastica adattata (anziani e disabili), attività amatoriale (meno giovani), dilettantismo (giovani non professionisti), attività motoria (scuole e bambini), attività fisica (benessere). Da tutto ciò ne deriva un proliferare di palestre, di personal trainer, di nuove figure professionali (mental coach, fisioterapisti, istruttori, manager, ecc.). Di tutto questo a Livorno non manca niente, così tutta la popolazione, direttamente o indirettamente, è coinvolta.

Partendo da questa reale constatazione viene spontaneo chiedere che nella futura Giunta, così come è stato in passato, ci sia un assessorato dedicato. Non che il Sindaco non possa tenersi la delega alla materia, ma viste le numerose incombenze dovute al ruolo e la necessità di seguire lo sport più da vicino e giornalmente, per quanto detto, l'esigenza rappresentata è concreta.

Non solo, ma alla valenza sociale che ha sempre rivestito quest'attività, anche non agonistica (palestra a cielo aperto come il lungomare la hanno in pochi), oggi si aggiungono, e da non sottovalutare, anche il valore economico e turistico.

Alcune idee per il futuro.

Nel passato avevamo segnalato che non c'è ancora un museo per tutti gli allori che Livorno vanta, per i tanti libri e attrezzi sportivi detenuti in giro e che rischiano di perdersi, e con essi la memoria, mentre la Città è riconosciuta tra le prime al mondo per medaglie vinte in eventi internazionali a partire dalle Olimpiadi e Mondiali. Non si pensi quindi ad un solo museo per il Livorno Calcio, da inserire invece in quello più ampio, magari con una sezione dedicata.

Molti i soggetti che si interessano e operano in questo settore offrendo anche opportunità di lavoro: società sportive, enti di promozione, privati (palestre) che curano le attività per anziani, per le donne, per la riabilitazione, per l'avviamento dei giovani; sono tutte azioni di contrasto al sedentarismo e in favore della salute e del benessere. Oggi più che mai è necessario riprogrammare, con il mondo sportivo, le attività motorie e agonistiche di contrasto agli interessi dei giovani attratti dai social e dagli strumenti elettronici, che li vedono isolarsi, consumarsi stando seduti, riempirsi la testa di illusioni, fake-news e vita virtuale. Non è necessario sottolineare quanto faccia bene il movimento, il confronto, la socializzazione a cui lo sport sottopone chi lo pratica, così come le attività per i disabili e gli anziani che tendono ad isolarsi nei loro problemi.

La gestione delle attività e degli impianti sportivi, prevista anche dalle Leggi, deve essere rivista e corretta con aiuti più diretti, mirati in favore dei soggetti che se ne assumono l'onere e le responsabilità. Prima però è necessario proseguire nell'opera di manutenzione straordinaria per la sicurezza e la messa a norma soprattutto nelle strutture minori (palestre, campi di calcio, piste di pattinaggio, ecc.). Occorre una maggiore e migliore sinergia tra soggetti diversi, che l'Amministrazione potrebbe guidare, intervenendo direttamente con azioni concrete quali, ad esempio, la realizzazione di almeno altre due nuove e adeguate palestre che possano servire anche per le scuole dove è necessario garantire le attività curriculari e

rilanciare quelle sportive. A tal proposito dobbiamo evidenziare che l'Amministrazione in carica ha iniziato il percorso di realizzazione di una di queste (il cosiddetto "Cubone") proprio nei nuovi quartieri privi di spazi del genere ma, senza entrare nel merito della localizzazione, il progetto è fermo, con il rischio di perdere i fondi derivanti dal PNRR, per la protesta di cittadini riuniti in un Comitato.

Si possono fare azioni di politica sportiva che creino collaborazioni e sinergie per una crescita del turismo sportivo, di cui tanto si parla e che, a Livorno, ha tutte le condizioni per svilupparsi in modo più coordinato, insieme al rilancio dello sport livornese nelle massime serie nazionali aiutando le società e l'imprenditoria a riprendere quel dialogo ormai interrotto da tempo.

Infine un forte impegno deve esserci per dare finalmente vita al progetto "Cittadella dello sport" così come pensato e studiato anni fa; si prospettava una gestione complessiva a cura di tutti i soggetti orbitanti in quelle strutture. Iniziare con le attività principali e prioritarie, alcune anche semplici, perché decolli finalmente questo progetto dalla realizzazione del quale si avrebbero risparmi economici, sociali, ambientali e, naturalmente, sportivi.

Tutto ciò considerato ed esposto, riteniamo che le proposte strategiche per un adeguato sostegno all'attività sportiva cittadina, siano:

1. Prendere in considerazione l'ipotesi di uno spazio museale per dare il giusto lustro ed evidenza alla gloriosa storia sportiva cittadina.
2. Reperire ed investire risorse per continuare l'opera di manutenzione straordinaria degli impianti comunali, prevedendo altre due nuove palestre.
3. Studio e progetti per la realizzazione e gestione della "Cittadella dello Sport" nell'ottica anche di una razionalizzazione urbanistica e per un risparmio ambientale (energia, acqua, verde, rifiuti).
4. Progettare e sviluppare azioni e collaborazioni per la crescita del turismo sportivo coinvolgendo i tanti e diversi soggetti interessati, in un progetto unitario di proposte e offerte con l'Amministrazione che apre la Città (impianti, strutture, musei, servizi).

ALLEGATI

Allegato 1

Lavoro ed economia a Livorno. Cosa fare?

Quali prospettive nella transizione ecologica e digitale

L'associazione "Per la Rinascita di Livorno", fin dalla sua costituzione ha ritenuto che, per assicurare un futuro sostenibile alla nostra comunità, sia necessaria una costante attenzione ai temi del lavoro e dell'occupazione. La sfida della transizione ecologica e digitale, che sarà centrale nel prossimo futuro per lo sviluppo di ogni territorio, deve essere declinata e confrontata con coerenza, con le opportunità, reali o potenziali, che gli strumenti e le azioni di programmazione prevedono.

Le aspettative si devono però confrontare realisticamente con vincoli di diverso tipo: amministrativi, finanziari, ambientali, sociali ... Ecco perché la discussione a più voci su progetti concreti da realizzarsi a breve-medio termine, ma anche visionari a lungo termine, non possono che arricchire e riempire di contenuti l'azione programmatrice del pubblico e dei privati.

L'associazione ha scelto di promuovere un incontro su alcune questioni concrete che riguardano il territorio livornese, per capire meglio le possibilità di sviluppo di lavoro, di occupazione e le ricadute economiche connesse. Il primo focus riguarda il nuovo porto e lo stato di avanzamento della Piattaforma Europa, ma anche dei progetti ad essa connessi, indispensabili per assicurare uno sviluppo certo dei traffici e della logistica. Le incertezze sui tempi di realizzo, sulle risorse finanziarie, sui modelli gestionali, sulle ricadute economiche e sociali, sono certamente oggetto di preoccupazione per la città che nel porto ha sempre trovato fonte di ricchezza e lavoro.

L'Associazione mette in evidenza come sia necessario uno sforzo parallelo per delineare il futuro della città anche in relazione alle programmate nuove dimensioni del porto, ormai non più di Livorno e neppure più della Toscana, ma infrastruttura strategica di primario valore nazionale. Se, come auspichiamo, la Piattaforma Europa sosterrà in futuro Livorno, la città oggi deve rendere interessanti ed appetibili i futuri investimenti che saranno necessari alla nuova struttura portuale. Per questo Livorno essendo il polo principale della piattaforma logistica costiera (porto-interporto-aeroporto) dovrà svolgere il ruolo territoriale di cerniera del Valdarno con la toscana costiera.

La limitatezza e la saturazione degli spazi destinabili ad attività produttive, sia in Livorno che nell'Interporto di Guasticce, fa inevitabilmente volgere l'attenzione sulle aree esistenti, per un migliore utilizzo, ed in particolare su quelle abbandonate. Anche in questo caso esistono vincoli ai quali spesso si aggiunge la necessità della bonifica da inquinamento. La situazione appare quindi paralizzata se si esclude la recente iniziativa sulla ex TRW, peraltro non ancora chiara in quanto a finalizzazione; in ogni caso lasciare inoperose ed improduttive, male utilizzate o sottoutilizzate, aree strategiche a ridosso del porto è un lusso che Livorno non può permettersi.

Sebbene lo sviluppo delle attività produttive attenga principalmente alla sfera dell'iniziativa privata, ci chiediamo se gli strumenti di programmazione del territorio, propri invece dell'azione pubblica, siano adeguati a favorire una reindustrializzazione del territorio o quantomeno lo sviluppo di attività che possano creare ricchezza ed occupazione. La variante al Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno, adottati nello scorso luglio, contengono alcune previsioni specifiche.

L'Associazione, nella premessa alle osservazioni al PS che ha inviato all'amministrazione comunale, rileva l'inadeguatezza delle indicazioni di piano, partendo dalla considerazione che l'economia della città è ormai totalmente incapace di mettere in campo investimenti rilevanti per lo sviluppo delle manifatture e della logistica. Occorrono pertanto scelte territoriali che coinvolgano territori più ampi sulle quali far convergere intese pubblico-private di interesse generale. Livorno, come città capoluogo e terza città della Toscana, dovrebbe farsi promotrice, nel breve termine, di un processo volto a ridurre il divario conclamato tra la costa della Toscana e il centro.

Dovendo anche traguardare allo sviluppo di medio e lungo termine è condivisibile l'auspicio di una Livorno città euro mediterranea evocato fino dall'avvio della redazione del PS. Auspicio che non potrà limitarsi ad una "aspirazione autarchica" ma dovrà essere costruito nel tempo e conquistato in una dimensione territoriale più vasta. Per conseguire tale condiviso auspicio occorre saper delineare una "visione lunga", complessa, ma articolata in obiettivi intermedi, sintesi di coerenti programmi sviluppati anche in livelli territoriali diversi.

Il convegno tenuto alla Camera di Commercio di Livorno e Grosseto nel novembre del 2019 rappresenta nella storia recente della nostra città uno dei momenti più significativi della partecipazione delle rappresentanze economiche e del mondo del lavoro alla costruzione di un progetto di sviluppo del nostro territorio. Il documento unitario sottoscritto da tutte le categorie economiche e sindacali individua linee strategiche industriali e produttive, contenuti, priorità, crono programmi. Le istituzioni pubbliche locali e regionali presenti apprezzarono significativamente il lavoro svolto.

"Livorno avanti" era il titolo del documento, ma da solo non è stato sufficiente per creare dinamiche di sviluppo perché, mancando impegni precisi e cogenti dei soggetti sottoscrittori e il monitoraggio, ne è stata persa la spinta propulsiva.

Permane così il trend recessivo che, da molto tempo, attanaglia la città e che troppi soggetti pubblici e privati sembrano non avvertire o che finora non sono stati in grado di affrontare. Un trend che, per il suo protrarsi, non sembra possibile invertire con politiche ordinarie ma che richiede il ricorso a **strumenti straordinari** perché **gestiti da adeguate competenze e capacità manageriali di relazione oggi inesistenti**. La situazione è aggravata in considerazione del fatto che la città è priva di adeguata rappresentanza politica a livello nazionale e regionale.

Per l'associazione questa è l'occasione giusta e il momento più opportuno, viste le prossime scadenze elettorali, per porre una domanda:

“E' possibile che Livorno sappia affrontare le cause di questo divario operando unita, valorizzando le idee, la forza e le competenze di ciascun soggetto economico pubblico e privato e adottando strumenti di governo non estemporanei ma innovativi ed adeguati?”

Si tratta, in primo luogo di avviare, su più fronti, attività di conoscenza e documentazione tra loro coordinate:

- il monitoraggio delle dinamiche del lavoro, dell'occupazione e della formazione;
- i possibili scenari della logistica e la competitività del sistema logistico: Porto Interporto ed Aeroporto;
- il supporto alle Imprese per il marketing territoriale, la consulenza all'innovazione ed agli investimenti per le tecnologie di industria 4.0 e di logistica 4.0;
- l'analisi della strumentazione urbanistica relativa alle aree produttive (da riconvertire in nuove destinazioni d'uso ed alle limitate nuove localizzazioni oggi possibili) in una vasta area territoriale quale premessa per un auspicabile coordinamento della Costa con il centro della Toscana;
- l'approfondimento dell'evoluzione dell'Economia del mare in superficie, nelle sue profondità e nei fondali, ed in particolare per la logistica, la nautica, il turismo ambientale e balneare, tutte attività di interesse della costa toscana e delle isole.

Tali attività consentirebbero i necessari approfondimenti la cui assenza ha finora contribuito al lungo trend recessivo della Città. Quindi attività di carattere **straordinario** nell'ambito di una **cornice Istituzionale di programma** e coordinate da una **Missione di Sviluppo** (rappresentativa di Soggetti pubblici e privati, datoriali e sindacali) capace, in fase iniziale, di acquisire **conoscenza e documentazione** e successivamente, avvalendosi di **competenze** specialistiche dotate di **relazioni** di livello adeguato, di creare attrattività per gli **investimenti**.

Tutto ciò richiederà la necessità di un costante e puntuale monitoraggio dei risultati intermedi. Senza nuovi significativi investimenti, idee innovative ed azioni illuminate, non sarà realisticamente possibile conseguire apprezzabili incrementi di nuovo lavoro e stabile occupazione.

Tutto ciò porta a considerare l'opportunità che oggi Livorno concorra, insieme alla Città Metropolitana di Firenze, a promuovere la “visione” di una Toscana coesa tra zone centrali, zone interne, zone costiere capace quindi di riconoscersi anche come Toscana Marittima e quindi transfrontaliera dove la Costa, diviene “ecosistema di sviluppo e di innovazione” sintesi di: significative attività industriali e manifatturiere, portualità e logistica, turismo culturale, ambientale e balneare, agricoltura di qualità. La fusione delle Associazioni Industriali di Firenze e Livorno- Massa Carrara appare un positivo passo in avanti.

L'associazione ritiene che riuscire ad indirizzare l'impegno futuro in questa ottica, adeguando conseguentemente la visione e l'azione amministrativa, sia la strada da seguire per ottenere risultati positivi e di lunga durata per la nostra economia e il mondo del lavoro.

“Livorno deve saper affrontare lo sviluppo della Città operando unita, valorizzando le idee, la forza e le competenze di ciascun soggetto economico pubblico e privato e adottando strumenti di governo non estemporanei ma adeguati ed innovativi.

I soggetti economici e istituzionali dovranno operare in completa sinergia utilizzando anche competenze trasversali per concorrere alla ripresa del territorio”.

Livorno, 23 febbraio 2024

Allegato 2

Osservazioni al Piano Strutturale

Settembre 2023

Le ragioni ed i motivi delle undici Osservazioni sono articolati in quattro capitoli contrassegnati da A) fino ad D)

A) Inquadramento territoriale, visione per il futuro, capacità di attrazione

L'Associazione ritiene che il nuovo Piano Strutturale ed i cinque anni della prossima legislatura 2024-2029 avranno una straordinaria importanza e non potranno eludere l'urgente necessità di delineare il futuro della città in relazione alle programmate e progettate nuove dimensioni del Porto, ormai non più di Livorno e neppure più della sola Toscana, ma infrastruttura strategica di primario valore nazionale che entrerà nella difficile competizione tra la portualità Mediterranea e quella del Mare del Nord.

A tal fine preoccupa lo scarso interesse, che si percepisce in città, per la comprensione del ruolo e quindi delle responsabilità che oggi l'Amministrazione comunale si deve assumere per il futuro della Città in una prospettiva temporale di profondi cambiamenti: calo demografico, transizione ecologica ed energetica, ampliamento portuale, recupero del deficit infrastrutturale, passaggio dal vecchio al nuovo ospedale ecc.

In questa difficile fase temporale la Variante al P.S. avrebbe dovuto essere strategica per preordinare gli indirizzi e le scelte per il futuro assetto della città e la sua integrazione con la nuova realtà portuale che sarà progressivamente indotta dalla Piattaforma Europa.

A fronte di queste prospettive si ritiene che la Variante al P.S. non si ponga, in modo sostanziale, l'obiettivo di come la città dovrà evolvere radicalmente a fronte del "divenire" della nuovo porto con la sua potenzialità logistica, con i suoi traffici, con i benefici indotti della sua vicinanza con l'interporto e con l'aeroporto.

Si tratta di una carenza di "visione condivisa" di quello che dovrà essere Livorno nei prossimi 20 anni: una dimensione temporale congruente con l'evoluzione dei piani regolatori della città che finora hanno avuto cadenze circa ventennali: Piano Detti, Piano Insolera, Piano Gregotti-Cagnardi.

L'auspicio di una Livorno città euro mediterranea, evocato fino dall'avvio del nuovo strumento urbanistico, è certo condivisibile e non potrà essere una "aspirazione autarchica", ma dovrà essere costruita e conquistata in una dimensione territoriale assai vasta. Con la destrutturazione delle Province, che perdura dopo l'esito referendario, si è smarrita la concezione dell'organica programmazione territoriale per aree vaste e la Regione nulla ha fatto per mantenere quella concezione, conservando il previgente PIT a cui ha integrato la componente paesaggistica, senza farlo evolvere nel contesto di uno strumento di piano regionale che definisce concretamente scelte, modalità e priorità di realizzazione. Questo è un limite di cui la pianificazione urbanistica dovrà farsi carico. Ma per conseguire tale condiviso auspicio occorre saper delineare una visione di lungo termine, complessa ma articolata in obiettivi intermedi e sintesi di coerenti programmi anche di livelli territoriali diversi:

- delineando il ruolo di Livorno nella costa Toscana come polo principale della piattaforma logistica costiera : porto-interporto-aeroporto; per questo occorrono idee e scelte condivise con Collesalveti e con Pisa (Comune ed Università);

- delineando il ruolo di Livorno, polo marittimo dello storico asse del Valdarno, rispetto alla Toscana centrale; da concretizzare con idee e scelte condivise con Pontedera, Empoli, la Città metropolitana e per aspetti globali la stessa Regione;

- definendo le funzioni di Livorno e della piattaforma logistica costiera rispetto ai grandi corridoi infrastrutturali nazionali ed europei per motivare concretamente la necessità di tali collegamenti,

Tutto ciò onde perseguire, nel concreto, l'auspicio di una Livorno città euromediterranea e per preordinare uno sviluppo urbanistico capace di essere attrattivo per gli investitori e per i grandi terminalisti che potranno concorrere all'affido delle opere a terra del terminal contenitori e questo è un obiettivo ancora da conquistare!

Se la Piattaforma Europa sosterrà in futuro Livorno, Livorno oggi deve rendere interessanti ed appetibili i futuri investimenti. Per questo non potrà continuare ad essere "città senza contado" ma dovrà svolgere il ruolo territoriale di cerniera del Valdarno con la Toscana costiera.

Lo strumento urbanistico adottato risulta principalmente rivolto all'interno della città ed al miglioramento delle sue condizioni ambientali, della vita e dei servizi, quindi un ruolo positivo, ma privo di proposte e di scelte tendenti a superare le difficoltà con le quali oggi Livorno si pone nel contesto regionale e nel contesto della stessa Costa Toscana.

L'economia della città è ormai totalmente incapace di mettere in campo investimenti rilevanti, ma necessari, per lo sviluppo delle manifatture e della logistica. Occorre, per questo, mettere in campo concrete scelte territoriali di area vasta (o almeno quelle che si ritengono tali) documentate da studi di fattibilità sulle quali promuovere la convergenza e la collaborazione di iniziative pubblico-private di interesse generale. In particolare si ritiene opportuno perseguire le necessarie intese tra i comuni della Costa, i comuni del Valdarno e l'area metropolitana Fiorentina per definire l'intera nuova linea ferroviaria Darsene portuali- Scavalco- Interporto Collesalveti- Pontedera- Empoli. Ciò consentirebbe di avere maggiori fasce orarie libere per il trasporto locale e pendolare sulle linee Livorno-Pisa e Pisa-Empoli (la linea Empoli- Firenze è già quadruplicata).

osservazione 1) Le Origini e lo Sviluppo nell'Area di interfaccia Porto-Città

Il rapporto Porto-Città si struttura attorno ed in forza del DPSS di competenza dell'AdSP che deve essere concertato con l'Amministrazione Comunale per essere approvato dalla Regione sentita, con parere vincolante, il MIT.

Allo stato attuale:

1. nel 2017 è stato sottoscritto l'“Accordo Procedimentale” (ex art. 15 L. n° 241/1990), tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno, AdSP, e Città Metropolitana di Firenze (approvato dal Comune con D.G. n.627/2017) “Per la riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura”.

2. Il 28/04/ 2022, L'AdSP ha “adottato” il DPSS “Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale” (DPSS), che ha ottenuto valutazione favorevole da parte del Comune di Livorno, con D.C. 140/2022

Il DPSS non risulta approvato in quanto manca intesa con la Regione Toscana, previa preliminare approvazione del MIT, sentita la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Quindi sussiste la condivisione del Comune sullo studio di fattibilità tecnica ed economica e la progettazione preliminare per la riorganizzazione della viabilità di cintura portuale, imperniata su:

- 1) Nuova viabilità urbana separata dalla viabilità portuale;
- 2) Unico varco di accesso al porto commerciale;
- 3) Accesso al porto passeggeri;
- 4) Collegamento ferroviario Livorno Calambrone/Porto;
- 5) Aree retro portuali.

Il Comune di Livorno ha predisposto gli elaborati del Piano Operativo in coerenza con l'intesa dato atto che il DPSS è assunto come dato di fatto nella “Relazione Generale” alla Variante al PS (punto 6.3 pag. 97),.

Questa scelta del Comune di Livorno è rilevante, tuttavia:

- Per quanto relativo al procedimento, qualora nel percorso ancora da compiere per addivenire alla definitiva approvazione del DPSS, dovessero essere richieste modificazioni, il Comune si troverebbe a dover modificare i propri strumenti urbanistici, ora in fase di approvazione, con probabile dispendio di tempi.
- Per quanto relativo ai contenuti, risultando rilevante l'ampliamento, lato terra, dell'ambito portuale (aree retroportuali), dove la potestà pianificatoria passerà dal Comune all'AdSP, dovrà essere adottata una specifica variante al vigente PRP, le cui procedure di approvazione sono analoghe, complesse e lunghe come per l'approvazione di un nuovo PRP.

Si pone cioè il problema di possibili tempi lunghi per l'attuazione delle previsioni urbanistiche, e diviene strategico prevedere norme transitorie efficaci per rispondere alle esigenze che possono porsi.

Inoltre, rilevato che nel DPSS è introdotta l'individuazione, all'interno dell'ambito portuale di sottoambiti (aree e specchi acquei Zona Bellana e porto turistico) che saranno pianificati dal Comune, previo accordo con l'AdSP, si rilevano errori nelle perimetrazioni che ricomprendono anche aree operative portuali (destinazioni funzionali commerciali nel porto medico) come nella definizione di porto turistico. Il problema, a nostro parere, si rintraccia anche nel dettato degli articoli 85 e 87 del P.O. circa la destinazione della Darsena Morosini che è un'area industriale. Quindi si ritengono opportune una specifica verifica e le conseguenti modificazioni delle normative e degli elaborati grafici.

Infine, poiché le aree a nord di Via Firenze e a sud della ferrovia sono classificate “tessuti a piattaforme produttive artigianali a bassa media densità”, ove gli usi consentiti (art.113 c.3) sono tutte le funzioni del comparto produttivo, quindi anche quelle logistiche e retroportuali, come in parte lo sono già e come potranno esserlo anche quelle da recuperare (ex TWR ad esempio), a nostro parere occorre chiarire dove si devono svolgere attività retroportuali, cosa si intenda per insediamenti per la logistica. Altrimenti si rischia concretamente di vanificare le opportunità di una moderna reindustrializzazione di queste aree.

osservazione 2) In relazione alla necessità di nuove aree da destinare alla logistica si richiede di reperire tale fabbisogno consentendo l'alternativa tra il semplice ampliamento ed il reperimento nelle superfici già dedicate allo stoccaggio auto previa realizzazione di doppio livello di impilaggio. Tale alternativa, a seguito di accordo di programma con il Comune di Collesalveti, può dare omogeneità alle modalità dello stoccaggio nei due comuni e rendere disponibili aree per attività produttive.

osservazione 3) Per l'ampliamento lato terra delle aree portuali definire norme transitorie per la fase di passaggio dalla potestà pianificatoria del comune a quella della autorità di sistema portuale..., Per i sotto ambiti dell'ambito portuale: Bellana e Porto turistico, che saranno pianificati dal comune, definire le norme transitorie;

B) la questione dell'abitare a Livorno in relazione alla decrescita demografica, alla stagnazione economica della città, alla forte presenza del lavoro precario;

osservazione 4) Lo studio NOMISMA, parte del quadro conoscitivo del P.S., delinea le caratteristiche della domanda di abitazione, definisce un “fabbisogno”, propone un dimensionamento dell'offerta di abitazioni da realizzare, nel quinquennio di vigenza del P.O.

Lo studio appare oggi superato da nuovi dati certi, la nuova graduatoria ERP che vede iscritti ben 1450 nuclei familiari. Altrettanto, lo studio appare incompleto perchè ha omesso: il potenziale di alloggi recuperabili da operazioni di ristrutturazione con frazionamento, la messa in disponibilità di alloggi a seguito dell'accesso a nuovi alloggi da parte di nuclei familiari che possiamo definire capienti, la dimensione media assegnata agli alloggi 80 mq. che non appare congruente con l'evoluzione della dimensione media dei nuclei familiari tendente a 2,1 componenti.

La proposta di P.O. definisce un dimensionamento pari a 192.000 mq. SE (di cui 80.000 di nuova costruzione) ovvero sulla base di 1 alloggio = 80 mq., 2400 alloggi. Non viene dichiarato quanto di questa edificabilità è destinata all'ERP, quindi non risulta possibile verificare se l'offerta è sufficiente a fronte del fabbisogno reale dato dalle iscrizioni in graduatoria, 1450, oltre 100 esclusi. La cifra che attesterebbe come, in meno di un anno, si sarebbe registrato un incremento di domanda di alloggi ERP, da parte di nuclei familiari in stato di debolezza economica ed in stato di debolezza sociale, di oltre il 50%. Pertanto si ritiene necessaria: una ricerca più approfondita, una rivisitazione dello studio NOMISMA, ma anche soluzioni diverse, rispetto alla tradizionale prassi di realizzazione di alloggi ERP, di convenzionata e di libero mercato.

In riferimento al meccanismo definito per la realizzazione dell'ERS, edificabilità aggiuntiva del 30% rispetto a quella prevista dal P.O. per interventi di dimensione pari a 2000 mq. SE, si ritiene che questo sia supportato da una verifica di reale fattibilità/compatibilità economica.

Ciò premesso si richiede quanto segue:

1. la rivisitazione dello studio di NOMISMA, del calcolo del fabbisogno e quindi di quantificazione dell'offerta che tenga conto dell'esito della nuova graduatoria ERP.
2. la rivisitazione dello studio di NOMISMA per produrre una stima degli alloggi recuperabili da processi di frazionamento (ricordiamo che appartamenti grandi sono liberi, non utilizzati, soprattutto in centro e quindi l'incentivazione dei frazionamenti oltre a contribuire al recupero di alloggi sarebbe funzionale a ricondurre residenza nello stesso centro altrimenti abbandonato in specie dopo il tramonto.
3. la rivisitazione dello studio di NOMISMA per valutare il numero di alloggi recuperabili dal riuso del patrimonio edilizio esistente di proprietà comunale non utilizzato in luogo della sua alienazione.
4. la rivisitazione dello studio di NOMISMA, per stimare il numero degli alloggi recuperabili a seguito dell'accesso a nuove abitazioni da parte degli strati capienti dei nuclei familiari.
5. la revisione delle modalità per la realizzazione di alloggi ERS in forza di uno studio economico preventivo circa la sostenibilità dell'investimento da parte del privato nel caso di quota aggiuntiva di edificabilità rispetto a quella accordata dal P.O.

osservazione 5) L'Amministrazione Comunale ha deciso di trasferire al P.O. il quantitativo di edificabilità derivante da piani attuativi o permessi a costruire convenzionati, dichiarati fatti salvi.

Trattasi di un'offerta di edilizia residenziale di 78.940 mq. di SE., circa 1000 alloggi, che non tiene conto di ulteriori quantità derivabili da interventi di ristrutturazione edilizia (ad esempio il recupero della torre della Cigna) previsti nelle norme che regolano le aree ora classificate con le sigle dei "tessuti". Si evidenzia che con questa decisione si satura in pratica la stima del fabbisogno di edilizia residenziale a 10 anni data da NOMISMA. Pertanto, il mantenimento di questa edificabilità si ritiene dovrebbe essere oggetto di specifica valutazione in ordine:

- al legittimo formarsi, in capo al privato attuatore, di un diritto al mantenimento della previsione, tenuto conto che non viene attestata la corretta ed esaustiva realizzazione delle opere di urbanizzazione (fattispecie dubbia vista lo stato delle aree in molti casi);
- alla legittimità di introduzione di variazioni normative per l'attuazione degli interventi a seguito di questo trasferimento dell'edificabilità al P.O. a partire dalla irrevocabile condizione di attuazione degli interventi entro 5 anni di vigenza del P.O.;

Mentre non si introducono previsioni che, fermo restando i quantitativi di edificabilità prevista, siano funzionali a tutelare interessi generali intervenuti, ad esempio la riduzione delle superfici impermeabilizzate tramite la riduzione del rapporto di copertura e l'incremento delle altezze massime; altrettanto, dato atto che la comunità ha subito le scelte del privato (che ha rallentato l'immissione sul mercato di questi quantitativi perchè non ricettivo, depresso, non remunerativo). Si richiede quindi che la conservazione dell'edificabilità per previsioni spesso superiori a 2000 mq. di SE per lotto, sia sottoposta ad un vincolo convenzionale aggiuntivo per mettere a disposizione, derivandoli dalla volumetria accordata, 4 alloggi per l'ERS per lotto d'intervento, oppure per cedere al Comune di 2 alloggi, dato atto della rilevanza del fabbisogno generato dal numero dei nuclei familiari in debolezza economica e debolezza sociale.

Si ritiene anche opportuno che sia ricostruito un quadro sinottico funzionale:

- a dare dimostrazione dell'esatto scadenziario dei piani attuativi e dei permessi convenzionati;
- a dare dimostrazione dello stato di attuazione delle previsioni relative alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- a dare dimostrazione che la scelta di confermare le previsioni inattuato non stravolge il mercato o lo deprime a causa di eccedenza di offerta,
- a introdurre norme volte a garantire il rispetto di intervenute esigenze primarie pubbliche - incremento delle aree permeabili e del verde per combattere l'emergenza climatica - mantenendo l'edificabilità ma riducendo il rapporto di copertura;
- per valutare se confermare l'edificabilità solo per fini residenziali, ovvero mutare le destinazioni d'uso ammesse, prevedendo anche quelle produttive non inquinanti, di ricerca e di servizio alle imprese e alle persone, garantendo anche la tanto auspicata "mixité" urbana in luogo di destinazioni monofunzionali;

osservazione 6) la somma delle previsioni edilizie inattuato del vigente piano strutturale con le nuove previsioni del nuovo PS/PO rende auspicabile un passaggio di volumetrie già ammesse da residenziale a servizi alle imprese e/o attività produttive;

C) In merito alla organizzazione infrastrutturale.

Tutto l'assetto infrastrutturale, già definito da tempo, viene richiamato dalla Variante, seppur in modo succinto, ma è assente la valutazione delle conseguenti ricadute sullo assetto urbano che potranno derivare dalla sua progressiva realizzazione.

Il lotto Zero, progetto portante del PNRR Livorno, viene recepito come infrastruttura al servizio del rinnovato ruolo ambientale e balneare delle scogliere (quindi un ruolo locale) ma non ne vengono valutate le conseguenze delle sue funzioni come nuova porta di accesso alla città dalla direzione sud e quindi come ravvicinamento di Livorno ai territori della sua provincia, sempre percepiti come lontani, e che, a loro volta, non hanno percepito Livorno come capoluogo.

A fronte delle previsioni di significative e condivise riduzioni di velocità sul viale a Mare non vengono prese in esame le conseguenze che potranno derivarne ai due itinerari interni: la Vecchia Aurelia e la Variante Aurelia per la quale rivendicare la messa a norma. Queste necessariamente dovranno assorbire maggiori quote di traffico e neppure vengono previsti nuovi diretti collegamenti trasversali tra questi tre itinerari a sud di Ardenza e tratti con "onda verde" sulla vecchia Aurelia necessari per offrire varie possibilità di interscambio e far funzionare il sistema dei tre itinerari paralleli.

La zona di via Enriques ed ex TRW, con i suoi oltre 70 ettari, rimane comunque la zona più vasta destinata alla invocata re-industrializzazione. Per questa, non sono state previste attività complementari di servizio come invece è stato fatto per i 16 ettari di Vallin-buio. Neppure è previsto il necessario raccordo in prosecuzione della via Enriques con scavalco ferroviario fino allo svincolo della Firenze-Porto con la via Salvatore Orlando. Questo è necessario per garantire a questa vasta area un'adeguata accessibilità.

Comunque ogni previsione di piano sarà condizionata dalla necessità di promuovere (con pressanti politiche attive sulla Regione e con congiunto impegno locale pubblico e privato) un vasto piano di bonifica da condividere in termini di procedure e finanziamenti.

Occorre poi ricordare che la prevista tramvia dei Navicelli in nuova sede dalla stazione di San Marco (o di Marittima) fino all'Aeroporto, presenta rilevanti costi economici ed anche ambientali in aree del Parco, ma anche rappresenta un doppiopione rispetto al collegamento ferroviario già esistente da ammodernare e riattivare.

osservazione 7) In relazione ai diversi ruoli dei tre itinerari Nord-Sud si richiede la previsione di una trasversale, a sud di Ardenza, e tratti con "onda verde" sulla vecchia Aurelia. Ciò per conseguire un "sistema funzionale" allo snellimento della mobilità sui tre itinerari.

D) Vasti master-plan urbanistici per la flessibilità necessaria alla realizzazione di opere che richiedono significativi investimenti.

osservazione 8) Nel P.O., all'articolo 2, tra i documenti costituenti il piano sono stati inseriti anche alcuni "master plan" • QP.03.C – MASTERPLAN AMBITI URBANI, successivamente, all'articolo Art.4, tra gli Strumenti e modalità di attuazione del Piano Operativo, si esplicitano natura e caratteristiche dello strumento master plan.

La norma, a nostro parere, non appare chiara. Infatti, se il master plan è uno strumento di indirizzo strategico e programmatico, non si comprende perché debbano essere predisposti elaborati sia di quadro conoscitivo e soprattutto di quadro progettuale, quando non è dato sapere il quando si potrà procedere alla definizione del progetto ed alla sua attuazione.

Se è vero che il master plan può essere utile per disporre di un riferimento progettuale, appare però evidente il rischio di cristallizzare ipotesi che di lì a poco possono anche essere superate, tanto più che nelle esperienze note si tende a dare a questi master plan una connotazione di progetto architettonico.

Altra cosa sarebbe invece connotare il master plan in termini programmatici e di programma urbanistico strategico, come fu positivamente sperimentato con la delibera Consiglio Comunale n. 200/1995.

Allo scopo si ritiene opportuna

- una revisione della normativa che determina i caratteri dei master plan ;
- di prevedere uno specifico master plan di un ambito portuale produttivo per suscitare e definire con tutti gli attori del sistema un concreto programma e per quanto possibile concrete progettualità per parti, dato atto delle incertezze causate dalla non intervenuta approvazione del DPSS, dell'assenza di accordi con FS (interlocutore essenziale data anche la vastità delle aree in suo possesso), dell'assenza di accordi, almeno esplicitati, con il confinante comune di Collesalveti, dell'assenza di interlocuzioni note e/o intese con i proprietari di vaste aree inutilizzate o utilizzate anche con impatti significativi sull'ambiente come piazzali auto.

Inoltre si ritiene opportuna una revisione delle previsioni inerenti l'area della Stazione S.Marco in relazione alle già indicate necessità di intese con FS e alle previsioni, da revisionare probabilmente anche queste, per le aree interposte tra Via Pera e la Stazione S.Marco, di cui viene mantenuta la destinazione produttiva, tessuti TP2, mentre l'area della stazione S.Marco cambierebbe radicalmente anche con previsioni residenziali. Appare superfluo evidenziare che già in passato è stato commesso l'errore di recuperare il fabbricato denominato "stringstringing" per residenza ERP, per invocare che non si rischi di ripetere gli errori.

osservazione 9) si richiede la previsione un unico Master-plan di iniziativa congiunta tra Comune ed AdSP per le aree dell'ampio water-front città-porto: dal Mediceo, alla Fortezza Vecchia, al Forte San Pietro (Ex Macelli), alla Stazione Marittima, al Rivellino (con i suoi 7 ettari), alla stazione San Marco, fino ai 77 ettari della via Enriques e per l'organizzazione della mobilità e della viabilità di cintura portuale finora non adeguatamente risolta dal PUMS. Ciò perché è su questa vasta fascia che ci sono le "Origini" e su questa vasta fascia si giocherà il futuro della città. E' per questo che non dovranno esserci separati strumenti di programma, ma un programma unitario e successive progettualità per parti.

osservazione 10) Si ritiene opportuna la previsione di un master plan per tutta la porzione territoriale ricompresa indicativamente tra Cisternone, Via Via del Vigna, Viale Risorgimento, Via del Fagiano in conseguenza e coerenza della consolidata scelta di realizzare il nuovo ospedale nell'area ex Pirelli/parco Pertini, conservando funzioni sanitarie non meglio specificate nell'attuale sede ospedaliera imperniato su indicazioni infrastrutturali per la mobilità nelle aree citate con soluzione infrastrutturale dell'incrocio viale Carducci/Viale Alfieri (in sottopasso del V.le Carducci) con un diverso utilizzo dei controviai, gli accessi al nuovo ospedale, l'adeguamento del servizio pubblico di trasporto, la sosta in questa vasta area, lo sviluppo protetto della mobilità dolce.

Osservazione 11) Le previsioni relative ad aree da destinare alle attività produttive sono estremamente ridotte. Peraltro si prevede anche di trasformare aree già utilizzate a tali fini anche per trasformazioni con destinazioni d'uso diverse (Padula, alcune aree urbanizzate e magari anche studiate come aree degradate). Se obiettivo del piano è recuperare la possibilità di insediamenti manifatturieri questo appare come un limite particolarmente significativo, perché in alcuni casi, vedi caso ex TRW, oltre all'interesse portuale/logistico, sussiste l'incertezza della tempistica in relazione alla necessità di bonifica di cui non si conosce lo stato dell'iter e per la quale è esplicitato che deve essere ricercato il finanziamento.

La previsione di ampliamento dell'area di Vallin Buio appare di limitata dimensione e peraltro anche caratterizzata dalla definizione di servizi alle imprese, come servizi alle persone. La previsione di trasformazione di aree a Pian di Rota, per caratteristiche e localizzazione a margine del Cisternino, si ritiene invece dovrebbe essere destinata alla realizzazione della porta del parco delle colline livornesi. Altre previsioni appaiono puntuali e soprattutto limitate, cioè non disegnano una strategia che d'altra parte non si ritrova neppure nella definizione di intese o accordi con il Comune di Collesalveti.

Al fine di non rendere difficoltoso l'insediamento di nuove attività si ritiene che debbano essere introdotte anche semplificazioni procedurali evitando l'imposizione di procedere con piani attuativi quando le superfici interessate superano la dimensione di un ettaro.

Pertanto si richiede:

- che in sede di approvazione si assuma una iniziativa di accordo con il Comune di Collesalveti per individuare aree e modalità di insediamento di nuove attività produttive;
- che si preveda il ricorso al piano attuativo solo quando, su superfici di oltre 10000 mq, si realizzino più di due lotti, cioè ricorrendo a permesso a costruire convenzionato in occasione di interventi che al massimo prevedono 2 lotti;
- che si riesamini la previsione relativa a Pian di Rota alla luce di quanto sopra esposto e quelle relative ad alcuni interventi di trasformazione come in zona La Padula dove un attento piano di rigenerazione può condurre ad incrementare la dotazione di aree per attività produttive, in quel caso di carattere artigianale.

Allegato 3

Una piattaforma energetica a Livorno

Documento elaborato dal Gruppo Ambiente dell'Associazione e presentato in occasione dell'evento "Gestione dei rifiuti ed economia circolare", Livorno, sede CNA, 6 giugno 2022.

Abstract

L'associazione "Per la Rinascita di Livorno" intende portare un contributo al dibattito sull'economia circolare e sulla gestione dei rifiuti, con particolare focus alla realtà livornese.

In particolare l'Associazione esprime contrarietà alla decisione dell'Amministrazione Comunale di Livorno relativa allo spegnimento del termovalorizzatore del Picchianti prevista nell'ottobre 2023, motivandola dal punto tecnico, economico e delle ricadute ambientali. L'impianto risulta infatti strategico per la gestione di un transitorio che riguarda ad un nuovo assetto regionale della gestione dei rifiuti urbani non riciclabili.

Peraltro l'Associazione, nell'apprezzare la sinergia ASA/AAMPS per il progetto recentemente presentato per la co-digestione della FORSU con i fanghi di depurazione, ritiene che è possibile sviluppare una "Piattaforma Bio-energetica" che consentirebbe di ottimizzare le risorse energetiche disponibili, con indubbi benefici ambientali e risvolti interessanti sui bilanci economici, e quindi sulle tariffe a carico di cittadini ed imprese.

Executive Summary

Come noto nella gestione dei rifiuti, secondo i principi dell'economia circolare, una volta espletate tutte le azioni utili per prevenire la produzione dei rifiuti, preparare gli stessi per un loro riutilizzo, oppure riciclandoli, è consentito il ricorso al recupero di energia prima dello smaltimento, che attualmente nella Regione Toscana avviene in stragrande maggioranza in discarica, pratica che è da considerarsi non desiderata e da evitare come è stato stabilito dalla Direttiva 2008/98/CE.

Il Gruppo Ambiente dell'Associazione "Per la Rinascita di Livorno" ha prodotto un documento con il quale intende affrontare le problematiche dello smaltimento dei rifiuti e dell'economia circolare con particolare riferimento alla ns. realtà locale. Di seguito si riporta una sintesi dei punti maggiormente significativi contenuti nel documento suddetto.

Si ritiene opportuno per prima cosa evidenziare che la riduzione del conferimento in discarica dei rifiuti biodegradabili è particolarmente urgente in una prospettiva climatica al fine di limitare le emissioni di metano. Il fattore di emissione medio dell'incenerimento con recupero energetico risulta di 800 kgCO₂/t, mentre quello da discarica è circa il doppio, 1.400 kgCO₂/t. In ogni caso per proporre un confronto corretto, oltre a considerare le emissioni dirette, bisognerebbe conteggiare anche quelle evitate, e, nel caso dei TVR, la CO₂ che verrebbe emessa per la produzione di energia elettrica e/o calore con altri sistemi di combustione.

L'associazione "Per la Rinascita di Livorno" in più occasioni ha espresso le sue valutazioni e proposte per una corretta gestione dei rifiuti nell'ottica della transizione ecologica verso un'economia circolare; una strada possibile a livello locale è il recupero di materia ed energia come strumento per gestire i rifiuti non più riutilizzabili.

La nostra Regione, ad esempio, che si è posta l'obiettivo del 65% di raccolta differenziata, si deve confrontare con numeri impressionanti derivanti dal rimanente 35% di rifiuto non differenziato tal quale, a cui ai fini dello smaltimento, va aggiunto un 20/25% di scarto derivante dal recupero delle materie plastiche e un 15-20% dagli impianti di recupero carta e di compostaggio. Risulta quindi che circa la metà dei rifiuti urbani prodotti deve essere smaltito, oggi quasi esclusivamente nelle discariche per buona parte localizzate nella costa (Peccioli, Pontedera, Scapigliato).

In questo contesto la decisione dell'Amministrazione Comunale di Livorno relativa alla prevista dismissione del Termovalorizzatore (TVR) in località Picchianti entro ottobre 2023, appare esclusivamente politica e profondamente ideologica perché non supportata da convincenti motivazioni tecniche ed economiche; inoltre è prematura in un contesto di mancanza di alternative e in un periodo di transizione che ammette la valorizzazione energetica quale possibile soluzione.

Inoltre oggi, con la crisi Ucraina in atto, rinunciare alla produzione di energia senza utilizzo di combustibili fossili appare veramente inopportuna.

Il TVR di Livorno ha una potenzialità complessiva di 70-80.000 t/anno di smaltimento di rifiuti indifferenziati, con una produzione di energia elettrica immessa in rete di ca. 43.000 MWh/anno (corrispondente al fabbisogno di 15-20.000 famiglie) ed è al servizio di tutto l'Ambito Toscana Costa (ATC). Va sottolineato che l'impianto ha ottime prestazioni ambientali per quanto riguarda le sue emissioni e le conseguenti ricadute al suolo, rispetta ampiamente anche le più recenti BAT (prescrizioni della UE che riguardano i nuovi impianti), è l'unico in Toscana ad essere classificato in categoria R1 in quanto recupera energia. In caso di mantenimento in esercizio del TVR è necessario il rinnovo dell'Autorizzazione Integrale Ambientale (AIA).

Un altro aspetto da tenere in considerazione nella discussione sul TVR riguarda le ricadute occupazionali connesse alla dismissione dell'impianto che il Piano Industriale di AAMPS prevede di assorbire con la costruzione di nuovi impianti in un sito da individuare, per il trattamento della Frazione Organica dei Rifiuti Solidi Urbani (FORSU), delle Potature e dei Fanghi di Depurazione. Partendo dalla considerazione che nell'ATC per il trattamento della FORSU sono già in esercizio gli impianti CERVET a Massa (per 30.000t/anno) e presso il depuratore di Viareggio, e sono in costruzione l'impianto della GEOFOR (per 15.000t/anno) e REA (per 40.000 t/anno), le necessità dell'ATO sono così ampiamente soddisfatte.

E' evidente come l'impianto ipotizzato dall'AAMPS risulterebbe solo una sovrabbondanza impiantistica.

Ebbene tale ipotesi è già superata dai fatti: la scelta di ASA, principale produttrice dei fanghi del comprensorio, di utilizzare le strutture che già operano in località Picchianti in co-digestione con la FORSU che verrà trattata negli impianti già operanti o in costruzione in ambito ATC. Siamo soddisfatti che le due aziende livornesi (ASA e AMPPS) abbiano finalmente operato in sinergia, per un intervento che era stato già sollecitato sino dal 2019 dalla nostra Associazione, all'interno di una progettualità più complessiva dell'area del Picchianti. Infatti recentemente è stato presentato

alla stampa locale la proposta di una progettazione congiunta fra ASA ed AAMPS, per la realizzazione di un impianto per la codigestione anaerobica di fanghi di depurazione e di rifiuti organici della raccolta differenziata (FORSU), che prevede l'utilizzo dei digestori attualmente impiegati da ASA nel sito industriale di AAMPS del Picchianti. Trattasi di una progettualità da tempo ipotizzata, e dalla nostra associazione sempre sostenuta in sinergica integrazione con il TVR, che viene quindi finalmente alla luce e fatta propria dal Comune e dai soggetti gestori dei servizi (acqua e rifiuti). Seppur condividendo pienamente la scelta tecnica di utilizzare i digestori del Picchianti senza doverne costruirne di nuovi in altra sede (come invece AAMPS aveva proposto nel suo piano industriale), crediamo che questo possa essere il primo passo verso la riqualificazione e l'ulteriore sviluppo tecnico complessivo dell'impiantistica del Picchianti.

In merito riteniamo che la scelta di chiudere il TVR sia profondamente sbagliata sia dal punto di vista tecnico sia da quello economico. La progettualità espressa dalla nostra Associazione, evidenzia che l'impianto di digestione anaerobica ed il TVR non sono alternativi ma invece possono diventare complementari e sinergici attraverso la realizzazione di una "Piattaforma Bio-Energetica", che rappresenterebbe una soluzione tecnicamente ed economicamente molto avanzata nella gestione dei rifiuti.

Infatti i fanghi dopo la digestione potrebbero essere essiccati con il calore del TVR e poi da questo inceneriti senza necessità di trasferimenti ulteriori.

In sintesi, la sinergia fra TVR ed impianto di digestione anaerobica nella conformazione dell'attuale ns. proposta progettuale, fra risparmi di gestione e maggiori guadagni, porterebbe ad un'economia stimabile in 2.200.000 €/anno e la dismissione del TVR comporterebbe un impatto economico (negativo) di circa 5.500.000 euro (per i dati di dettaglio si rimanda al testo della relazione).

La dismissione del TVR viene giustificata da parte dell'AAMPS dalla gestione specifica deficitaria. Ebbene, le nostre considerazioni, articolate e motivate e che si basano su dati disponibili, portano a conclusioni del tutto diverse. Non siamo a conoscenza delle valutazioni dell'AAMPS con la quale vorremmo confrontarci.

Infine riteniamo necessario evidenziare che il nuovo assetto per una nuova gestione dei rifiuti nella Regione Toscana, che prevede il minimo ricorso alla discarica, avrà necessariamente bisogno di un periodo di transitorietà che durerà sicuramente alcuni anni.

In seguito all'esito del bando per la "manifestazione di interesse regionale nella gestione rifiuti", sono emerse diverse ipotesi per la realizzazione anche di nuovi impianti quali i gassificatori, che per l'entrata in esercizio avranno bisogno di tempo per il consenso con i territori interessati, la progettazione, le autorizzazioni, la costruzione ed il collaudo.

Anche in questa prospettiva l'Associazione ritiene che sia possibile avvalersi del TVR del Picchianti e di mettere a punto un'impiantistica, già strutturalmente disponibile, che consentirebbe di rendere ancor più efficace ed economico il progetto di co-digestione di fanghi di depurazione e FORSU, predisposto dalle aziende ASA e AAMPS.

Allegato 4

La sanità e il nuovo ospedale di Livorno

Contributo trasmesso all'Amministrazione Comunale di Livorno a conclusione del Processo di partecipazione per il nuovo ospedale di Livorno.

Aprile 2021

Abstract

Il nostro sistema sanitario universalistico, di cui dobbiamo andare orgogliosi, è rimasto uno dei pochissimi vigenti nel mondo intero e si è constatato quanto esso sia stato indispensabile e giusto in questa drammatica pandemia; tuttavia la sua capacità di produrre salute è largamente venuta meno negli ultimi anni.

Il nuovo ospedale si inserisce in una programmazione di area vasta ospedaliera che acquisterà un valore ulteriore e maggiore efficienza ed efficacia, se svolgerà la sua propria funzione di cura per acuti, in fase di emergenza o programmata.

Da qui discende la necessità assoluta di un'implementazione, uno sviluppo sensibile, quantitativo e qualitativo dell'offerta di servizi territoriali sanitari, socio-sanitari, sociali ed in particolar modo delle cosiddette cure primarie che hanno concretamente una funzione di cura sanitaria di primo livello. Ne discende la necessità di investire risorse umane e finanziarie ulteriori per costituire, sviluppare sul territorio regionale, nazionale e livornese le cosiddette "Case della Salute".

Il 10 giugno la regione Toscana, il Comune di Livorno, la Provincia di Livorno, l'Azienda USL Toscana nord-ovest e la Sovrintendenza hanno firmato un Accordo di Programma per la "Realizzazione del Nuovo Presidio Ospedaliero di Livorno nell'area ex Pirelli"; l'accordo è il primo passo che definisce l'impegno delle parti e contiene una previsione finanziaria, che dà fiducia per le fasi successive che entreranno nel merito delle non facili questioni.

Il giudizio della nostra Associazione sulla proposta di fattibilità del Nuovo Ospedale è complessivamente positivo: a conclusione di un percorso alquanto sofferto e travagliato durato almeno un decennio, è scaturita non una soluzione ottimale, ma certamente di buon senso e con caratteristiche di concretezza.

Tuttavia riteniamo che la realizzazione del nuovo ospedale sia una irripetibile occasione per ridisegnare una parte della città in senso moderno e sostenibile. Non è dunque sufficiente occuparsi esclusivamente della struttura, senza riconsiderare un contesto urbano più ampio, e magari risolvere problemi funzionali ed infrastrutturali.

La regione Toscana dovrebbe accompagnare l'amministrazione comunale nella ricerca di soluzioni (vedasi ad esempio la rifunionalizzazione dell'importante patrimonio edilizio da dismettere), e finanziamenti collegati per le modifiche/nuove urbanizzazioni e l'assetto complessivo viario.

Proviamo a proporre delle suggestioni e delle provocazioni.

Il nuovo ospedale dovrebbe essere l'occasione per ripensare e riqualificare una significativa parte di città, almeno quella che, oltre all'area ospedaliera e il Parco Pertini, vada a considerare le aree adibite ai servizi di manutenzione del Comune di Livorno, la piazza del Cisternone, il distretto scolastico, l'area del Gynnasium. Si tratta di un'area che supera quella individuata per la predisposizione del master plan previsto dall'accordo. Allargando lo sguardo è facile comprendere come in un contesto più ampio, già stressato da fattori urbani e di traffico, è possibile trovare soluzioni a criticità che già ora esistono, e che potrebbero aggravarsi con il progetto.

L'ospedale è indubbiamente un importante polo di attrazione del traffico, non lontano da un'altra area di richiamo costituito dal distretto scolastico; tale coincidenza può portare ad elaborare scelte coraggiose per il trasporto pubblico quali la progettazione e la realizzazione di una filovia per tram. Si potrebbe così configurare l'asse portante di una nuova visione di mobilità urbana, consentendo di superare molti dei problemi della connessione della struttura con le varie parti della città. Un altro esempio, l'inclusione nel progetto dell'ospedale delle aree che attualmente ospitano i servizi manutentivi del Comune, poco funzionali e per certi versi anacronistici; si avrebbe l'opportunità di ampliare le aree a verde, così carenti nel centro città, magari come un primo significativo impianto di un bosco urbano. Da non perdere infine l'occasione per un risanamento ambientale degli scarichi (ospedalieri, industriali ed altro) impropriamente scaricati nel torrente Riseccoli. Altri spunti potrebbero essere suggeriti, magari raccogliendo le indicazioni di un efficace processo di partecipazione.

Allegato 5

Quaderno

Contributo trasmesso alla coordinatrice del Dibattito Pubblico per il nuovo ospedale di Livorno a conclusione del processo.
Aprile 2024

Premesso che il Dibattito Pubblico (DP) si è svolto con riferimento alla proposta progettuale risultante vincitrice dal bando e che la stessa consiste nella "redazione di elaborati con grado di approfondimento pari al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica secondo la normativa allora vigente del Codice dei contratti pubblici", e quindi si colloca nelle fasi preliminari di elaborazione di un progetto, nel corso degli incontri del DP dobbiamo registrare una difficoltà dei consulenti nel rispondere a domande e a temi non ancora sviluppati in questa fase.

Il DP si è svolto in ogni caso in mancanza di quanto è stato acquisito dalle amministrazioni (AUSL e Comune) in sede di aggiudicazione della gara di progettazione, che non è stato messo a disposizione né pubblicato; per cui possiamo con approssimazione affermare, da quanto dedotto nelle varie occasioni del DP, che, da un punto di vista di assetto territoriale ed urbanistico, ci troviamo a confrontarci con qualcosa di simile ad un "master plan" del progetto. Ci risulta comunque evidente la carenza di approfondimenti e studi specifici, che ci auguriamo verranno svolti nelle prossime successive fasi, dei quali cercheremo di evidenziarne contenuti ed oggetto, per quanto questo possa apparire anche in contrasto con i principi ispiratori del dibattito pubblico, che in questo caso al più potrà suggerire correttivi, escludendosi evidentemente l'esame dell'opzione zero.

Ricordando che nel precedente percorso partecipativo la nostra Associazione ha presentato un contributo al quale sono state date delle risposte, alcune soddisfacenti, altre interlocutorie, le questioni che vengono espone in questo Quaderno hanno sempre l'obiettivo costruttivo di migliorare il percorso progettuale, dando per superata la fase delle scelte strategiche, quali la localizzazione e il dimensionamento della struttura ospedaliera derivante da standard e input progettuali.

Qui di seguito esponiamo le nostre considerazioni e contributi al processo progettuale.

1. **PARCHEGGI.** La valutazione dei posti auto necessari sembra limitata ai fabbisogni propri della struttura ospedaliera (degenza, operatori sanitari ed amministrativi, operatori services, ecc, in assenza comunque di una standard di riferimento); nulla fa riferimento alla capacità attrattiva del complesso della "Cittadella della salute" (la cui destinazione è per lo più da definire) e del Parco Pertini. Ciò in relazione al fatto che è previsto che "tutto il quadrante... (sarà) un punto di riferimento attrattivo per le attività commerciali complementari che potrebbero trovare spazi nei tessuti circostanti". Pur considerando le difficoltà previsionali in questa fase, sarebbe buona norma cautelativa **prevedere la concreta e significativa possibilità di un aumento delle potenzialità di parcheggio** (ad esempio ricorrendo ad aree sottoutilizzate come il Gymnasium, o un silos a più piani, magari interrato). Posti auto che comunque migliorerebbero l'offerta ai quartieri contermini, assolutamente assediati dal traffico e con evidente deficit di posti auto per i residenti.
2. **VIABILITA'.** Gli studi sulle criticità dell'area hanno (sinora) portato ad indicare i sensi di marcia e ad individuare una nuova strada di collegamento diretto tra via della Meridiana e viale Alfieri, creando di conseguenza un nuovo punto di conflitto a poca distanza dal critico incrocio con viale Carducci. Sempre sul viale Carducci si apre un nuovo accesso per consentire di recarsi al pronto soccorso; in pochi centinaia di metri si registra quindi l'accesso al Pronto soccorso, a via della Meridiana e l'incrocio col viale Alfieri. Non ritroviamo indicazioni sugli schemi di realizzazione dei nuovi accessi: viale Carducci-Pronto soccorso, e la nuova bretella-viale Alfieri, considerato tra l'altro che quest'ultimo dovrà garantire la comoda manovra degli autobus. Non sa da sapere come questa criticità verrà risolta e se e come inciderà sul controviale di viale Carducci. **Analogamente i flussi in uscita da Via della Meridiana in Viale Alfieri se diretti verso nord dove e come faranno inversione? La nuova viabilità comporta un'attenta valutazione tecnica e funzionale**, che però, purtroppo, non è stata oggetto del DP.
3. **TRAFFICO.** Nella fase precedente, anche su sollecitazione della nostra Associazione, fu prodotta una simulazione del traffico veicolare, che però ebbe dei notevoli limiti perché non si aveva a quel tempo a disposizione elementi dell'assetto urbanistico di progetto. Ora che ci sono queste informazioni bisognerebbe procedere al più presto a definire progettualmente le novità indotte sulle infrastrutture viarie e quindi **predisporre un modello di traffico**, interessante un'adeguata area di indagine, al fine di simulare gli impatti prevedibili connessi al progetto. Anche su questo aspetto l'Associazione non è in grado di esprimere un giudizio.
4. **VIA DELLA MERIDIANA.** La sezione stradale fu dimensionata in funzione residenziale (per giunta a fondo chiuso), quindi più limitata rispetto a quella (plurima) prevista dal progetto (attraversamento, servizio pubblico di autobus...). **Ne consegue la necessità di una seria verifica tecnica delle capacità di sostenere le nuove funzioni.**
5. **ASSETTI URBANISTICI.** Il nuovo assetto urbanistico ipotizza alcune novità assolute in termini di nuove funzioni: la "Cittadella della Salute" (mescolanza di attività socio-sanitarie, terziarie e correlate al terzo settore), l'Hospital street (con attività sanitarie, commerciali, ristorazione, wellness...), un nuovo assetto del Parco Pertini. Riteniamo che, considerata la quantità degli spazi e dei volumi disponibili, potrebbe accentuarsi il ruolo di polo attrattivo per l'intera città, con conseguenti impatti sulla viabilità ed ambientali. Sarebbe opportuno partire da un'analisi dei fabbisogni dei quartieri limitrofi per meglio allocare destinazioni d'uso, servizi e funzionalità e quindi una più diretta usufruzione da parte dei residenti, che in questa maniera beneficerebbero maggiormente del progetto urbanistico ed eviterebbero spostamenti non più necessari.

6. **LA COLLINETTA DEL PARCO.** Sebbene è condivisibile evitare spostamenti in fase di cantiere di materiale terroso provenienti dallo scavo che può essere utilizzato per realizzare la collinetta, bisogna ponderare bene sull'aspetto della topografia del sito, del tutto pianeggiante. Non ci si può limitare all'affermazione che un rilevato consente una maggiore possibilità di piantumazione, ma va **ben valutato l'impatto paesaggistico** (limitato alla considerazione che la collinetta attenuerebbe la visione dell'edificio del nuovo Ospedale).
7. **ASPETTI IDRAULICI ED IDROGEOLOGICI.** Da non sottovalutare anche in relazione alla necessità di risorse aggiuntive necessarie. A questo stato di sviluppo progettuale non ci sono stati i preventivati approfondimenti sia per la gestione della falda, che per le interferenze delle opere col rio Riseccoli. Sarebbe ormai tempo di **configurare un convincente quadro della situazione idraulica ed idrogeologica** in un contesto indubbiamente difficile da decifrare, in quanto fortemente urbanizzato ed alterato nel tempo. Ciò non è affatto banale per le ricadute sui costi e gli impatti connessi a qualsiasi tipo di intervento possa essere individuato.
8. **COSTI DI MANUTENZIONE ORDINARIA.** Il progetto prevede di creare un ambiente (ospedaliero) accogliente e gradevole, con grandi superfici vetrate, ampie aree di accesso, verde nelle corti e nell'edificio. Ottimo!, però attenzione ad almeno due aspetti, quello dei **costi energetici e di manutenzione/gestione ordinaria**. Le superfici vetrate sono per un verso dispersive (dall'interno verso l'esterno) peraltro trasparenti (energia proveniente dal soleggiamento); ciò presuppone un importante impegno per la climatizzazione specialmente quella estiva, visto il clima di Livorno. Le stesse superfici vetrate abbisognano di cure (anche dall'esterno) con importanti oneri di manutenzione e pulizia che si assommano a quelle per gestire un verde sano e curato. In un contesto di scarse risorse ordinarie e comunque standardizzate destinate alla manutenzione e gestione, siamo preoccupati dalla possibilità di perseguire gli obiettivi di qualità ambientali che sono proposti. **Più in generale si richiede un'attenta analisi dei costi gestionali per verificare la compatibilità con le risorse presumibilmente ad essi destinati.**
9. **FINANZIAMENTI.** Dal DP non è risultato chiaro cosa è stato finanziato e cosa rimane fuori. Dai documenti risulta che sicuramente **non** sono compresi nel finanziamento gli interventi di recupero e ristrutturazione dei restanti edifici e corpi di fabbrica che andranno a completare la "Cittadella della salute" e la realizzazione di nuovi parcheggi esterni al perimetro dell'intervento. Non si parla invece di opere quali quelle infrastrutturali (nuovi incroci stradali), gli allacciamenti e i servizi; non è chiaro se la riqualificazione del parco Pertini e le opere di arredo della "Cittadella della salute" sono finanziate o meno. Considerando che l'assetto previsto sia da considerarsi UNITARIO, è **imprescindibile assicurare la completezza delle risorse finanziarie necessarie ed adeguate**, previa una seria analisi dei costi connessi e una previsione dei flussi finanziari. Il tutto dovrà essere accompagnato da una programmazione coordinata degli investimenti (sia della AUSL che del Comune) e della cantieristica sostenibile e coerente.
10. **TEMPI, GESTIONE ED IMPATTO DEL CANTIERE.** Nel corso di un apposito incontro è stata presentata un'ipotesi (molto vaga e generica) di gestione dei tempi di realizzazione dell'opera, e come i tempi e le modalità di conduzione del cantiere possano garantire la continuità delle prestazioni ospedaliere. L'argomento è delicato perché si sposa con una **previsione complessiva dei tempi per rendere funzionante la nuova struttura**, aspetto che ci preoccupa profondamente. Intanto prima di iniziare i lavori si avranno di fronte le seguenti fasi: completamento degli studi propedeutici alla progettazione, la progettazione esecutiva, l'approvazione del progetto, l'acquisizione delle autorizzazioni, la gara di appalto, l'assegnazione dei lavori, la consegna delle aree.

Farà seguito la prima fase (costruzione del nuovo blocco) prevista in 36 mesi, esclusi i doverosi collaudi. Quindi seguirà una sospensione dei lavori (non determinata né determinabile) per consentire il trasferimento delle attività ospedaliere. Partirà quindi la fase due con la demolizione delle strutture, la costruzione dei parcheggi e delle aree a verde, il completamento della viabilità. Dopo i 18 mesi previsti, seguiranno i collaudi.

Il tutto senza considerare **imprevisti di vario genere**, che un'opera complessa come questa porta con sé. Ad essere ottimisti il completamento dei lavori non avverrà prima di 7/8 anni, e ne deriva un numero difficilmente individuabile e di vario genere, di problemi da affrontare, alcuni dei quali ben presenti ai progettisti. Per alcuni di questi sono stati espone le valutazioni sulle criticità individuate e le proposte (generiche) di mitigazione. Gli impatti complessivi del cantiere coinvolgeranno diversi aspetti: la gestione del servizio sanitario, la mobilità, il personale sanitario, i degenti, i visitatori, i residenti, ecc. ecc.

In questo contesto così problematico e ancora non sufficientemente delineato, è fondamentale una **partecipazione attiva civica e degli operatori**. Per questo aspetto ("monitoraggio civico") si rimanda al punto seguente. I dubbi e le perplessità per la fase di realizzazione del nuovo ospedale sono talmente tanti che non è possibile riassumerli, per cui ci limitiamo a far presente due questioni che ci sembrano essenziali.

La gestione della transitorietà dal vecchio al nuovo, si deve confrontare con la decadenza della struttura attuale la cui funzionalità dovrà essere garantita per almeno altri cinque anni. Ciò è doveroso, così come è doverosa una programmazione degli interventi sull'esistente per un arco temporale di dieci anni per assicurare la sicurezza e la salubrità, e quindi è necessario avere assicurazioni sulle risorse finanziarie.

Un'attenta valutazione della mobilità e dell'accesso alle strutture in tutte le fasi. Partendo da una modellizzazione dei flussi di traffico per un'ampia area urbana coinvolta e nelle varie fasi (fase di approntamento del cantiere, fase 1, transitorio, fase due, regime), e prendendo atto della criticità dei posti auto (verranno soppressi quelli attuali in via della Meridiana, e il parcheggio sotterraneo sarà disponibile solo alla fine dei lavori), cercare le soluzioni per rendere accessibile la struttura ospedaliera in ogni condizione di funzionamento.

11. **MONITORAGGIO CIVICO.** La cittadinanza deve avere chiara la programmazione degli interventi, la loro consequenzialità, i disagi previsti e probabili, i tempi di realizzazione, ecc. Riteniamo indispensabile che le autorità competenti (regione, AUSL, comune) finanzino ed attivino una **consultazione permanente** con una significativa rappresentanza degli stakeholder, che comprenda ogni fase dell'opera,

partendo dalla progettazione esecutiva. Per renderla efficace si consiglia preliminarmente di stabilire “contenuti e regole del gioco” attraverso un regolamento/disciplinare, che contenga anche le modalità di partecipazione delle rappresentanze civili.

Riteniamo inoltre che debba essere attivata una “cabina di regia” dei soggetti promotori per gestire la complessità del progetto, inteso come non limitato alla struttura ospedaliera, ma a tutti gli interventi accessori e di integrazione (adeguamento della viabilità, riqualificazioni degli spazi ex ospedale, riutilizzo dei padiglioni, per citare i principali).

12. **TRASFERIMENTO DELLE ATTIVITA' OSPEDALIERE.** Consideriamo la fase del trasferimento dei servizi e delle attività ospedaliere dall'attuale al nuovo ospedale di straordinaria rilevanza in relazione agli impatti che potrà avere sull'utenza, sugli operatori sanitari e sulla cittadinanza in generale. Sarà una fase di estrema delicatezza che farà seguito ai collaudi delle strutture e delle attrezzature, e che certamente avrà bisogno di tempi adeguati perché i servizi non si possono interrompere e vanno comunque erogati. Questo aspetto ha anche una ricaduta sui costi. Occorrerà quindi pensare ad un **Piano di trasferimento** al fine di minimizzare prevedibili disagi e disservizi.