



# Livorno, porta a mare della Toscana

## Elezioni Regionali 2020



<i>ANTIFASCISMO</i>	<i>ABITARE</i>	<i>MOBILITÀ</i>
<i>RIVELLINO</i>	<i>INFRASTRUTTURE</i>	<i>OSPEDALE</i>
<i>LAVORO</i>	<i>ECONOMIA CIRCOLARE</i>	<i>SANITÀ</i>
<i>CITTÀ PORTO</i>	<i>FORMAZIONE</i>	<i>INNOVAZIONE</i>
<i>RIQUALIFICAZIONE URBANA</i>	<i>REGIONE EUROPEA</i>	<i>EQUITÀ E SOSTENIBILITÀ</i>

## **Associazione "per la Rinascita di Livorno"**



[rinascitalivorno.altervista.org](http://rinascitalivorno.altervista.org)

[perlarinascitadilivorno@gmail.com](mailto:perlarinascitadilivorno@gmail.com)

## **"Livorno, porta a mare della Toscana"**

Elezioni Regionali 2020

*Livorno Settembre 2020*



# INDICE

Prefazione.....	4
Chi siamo.....	6
Toscana regione europea .....	7
<b>1 Proposte.....</b>	<b>10</b>
1.1 Il “capitale umano”: innovazione, digitalizzazione, formazione .....	10
1.2 Livorno, porta a mare della Toscana .....	12
1.3 Il Museo Virtuale .....	14
1.4 Il Centro studi sulla logistica, le attività portuali e i trasporti.....	15
1.5 La transizione ecologica a livello locale. ....	17
1.6 Per una città più resiliente .....	19
1.7 La Tirrenica e la programmazione regionale.....	21
1.8 La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture .....	22
1.9 L’interfaccia tra il Porto e la Città .....	23
1.10 La sanità e il nuovo ospedale di Livorno .....	24
1.11 Verso una nuova mobilità della città .....	26
1.12 Un’occasione per l’Edilizia residenziale pubblica.....	28
1.13 La gestione dei rifiuti .....	29
Le nostre proposte trovano piena coerenza con l’Agenda 2030 .....	30
<b>2 Approfondimenti .....</b>	<b>32</b>
2.1 Il documento unitario tra Confindustria Livorno Massa Carrara e le segreterie confederali Cgil, Cisl, Uil.....	32
2.2 Scuola e lock down cosa ne pensano gli studenti (F. Parlanti, C. Lo Re) .....	34
2.3 Ora è il tempo (R.E. Butta).....	36
2.3.1 La crisi climatica .....	36
2.3.2 L’agenda 2030 .....	37
2.3.3 Il Green Deal Europeo. ....	39
2.3.4 Riflessioni sugli obiettivi di neutralità climatica e l’epidemia di Covid-19.....	41
2.4 Il Per uno sviluppo equo e sostenibile (R. E. Butta).....	43
2.5 Linee guida per la transizione ecologica a livello locale: Città, infrastrutture e capitale sociale (R. E. Butta).....	47
2.5.1 La transizione verde.....	49
2.5.2 Trasformazione digitale. ....	50
2.5.3 Sanità. ....	50
2.5.4 Lotta alla povertà. Periferie digitali. ....	50
2.6 Per una città più resiliente (R.E.Butta) .....	52
2.7 La Tirrenica e la programmazione regionale. (M. Chiavaccini, P. Marini) .....	55

<b>2.8 La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture. (U.Campana,P. Marini, G.Motta) .....</b>	<b>57</b>
<b>2.9 L'interfaccia tra il Porto e la Città (R.E.Butta, P. Marini, G.Motta, L. Pancaccini) .....</b>	<b>59</b>
2.9.1 Il SIN e la Bonifica delle aree inquinate.....	60
<b>2.10 La sanità e il nuovo ospedale di livorno ( G. Bondi, R.E. Butta) .....</b>	<b>61</b>
2.10.1 Il percorso di prevenzione, cura e riabilitazione (G.Bondi).....	61
2.10.2 Il progetto del nuovo ospedale di Livorno(Renato E. Butta) .....	62
2.10.3 Considerazioni finali.....	66
<b>2.11 Verso una nuova mobilità della città (B. Bastogi, R. E. Butta, M. Chiavaccini).....</b>	<b>68</b>
2.11.1 Mobilitarsi verso la sostenibilità .....	68
2.11.2 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Livorno .....	69
2.11.3 Alcune considerazioni sul TPL. ....	72
2.11.4Cogliere l'occasione per Livorno. ....	73
<b>2.12 Un'occasione per l'Edilizia residenziale pubblica (U. Vacca, P. Marini).....</b>	<b>75</b>
<b>2.13 Economia Circolare e Green Deal a Livorno: Proposte per la gestione dei rifiuti (E. Gambaccini, A. Todaro).....</b>	<b>77</b>
2.13.1 L'Economia Circolare.....	77
2.13.2 Acquisire il Ciclo del Carbonio .....	78
2.13.3 Il piano regionale di gestione dei rifiuti della scorsa legislatura. ....	78
2.13.4 Considerazioni sull'ipotesi di impianto di trattamento rifiuti presso la raffineria ENI. ....	79
2.13.5 La dotazione impiantistica e le potenzialità del territorio Livornese .....	82
2.13.6 Acquisizione dei Dati e Diffusione delle Conoscenze .....	85
2.13.7 Considerazioni finali.....	86
<b>2.14 Gli strumenti finanziari a sostegno della transizione ecologica (R. E. Butta) .....</b>	<b>88</b>
2.14.1 Il ruolo degli strumenti finanziari per l'attuazione dell'Agenda 2030. ....	88
2.14.2 L'impegno delle istituzioni europee per la finanza sostenibile.....	90
2.14.3 Gli sforzi e gli investimenti previsti dal Green Deal. ....	92
<b>3 APPENDICE .....</b>	<b>96</b>
<b>3.1 Cosa sono i Global Goals?.....</b>	<b>96</b>
3.1.1 A cosa servono?.....	96
3.1.2 OBIETTIVI (da 1 a 17) .....	97

## Prefazione

### **Un progetto ambizioso per le elezioni regionali 2020**

#### **Riflessioni e proposte dell'Associazione "Per la Rinascita di Livorno"**

<http://www.rinascitalivorno.altervista.org/joomla/>

Un progetto ambizioso per la costa toscana e per la città di Livorno con al centro il lavoro e la qualità della vita e che vuole essere all'altezza della bellezza, della storia, della cultura e del viver civile della nostra regione.

La forza e il coraggio delle scelte devono guidare questa fase storica del tutto eccezionale: un impegno che coinvolge regioni e comuni.

Ci preme fin da queste prime pagine mettere in evidenza, al lettore e a coloro che sono interessati alla vita cittadina, quanto l'Associazione sia consapevole del particolare grave periodo che il nostro Paese sta vivendo in questi mesi. Grave periodo che sta vivendo il mondo intero con una pandemia di cui ad oggi non si vede la fine. Situazione ampiamente ricordata nelle pagine seguenti ma che vogliamo sottolineare fin dalle prime righe di questo nostro lavoro.

La gravità della situazione economica di tante famiglie, quelle che sono occupate nei lavori autonomi, turismo, artigianato, commercio, e dei dipendenti delle imprese in difficoltà, degli imprenditori che non trovano mercato ai loro prodotti, hanno diffuso un'aria di diffusa sfiducia nel futuro.

La pandemia, un'esperienza mai toccata dalle generazioni in vita, i limiti chiari ed evidenti della globalizzazione, la presenza faticosa e litigiosa dell'Europa, indecisioni e lentezze anche a livello governativo, hanno bloccato qualsiasi positivo spirito di impresa e senza una rinnovata capacità imprenditoriale e una più efficiente ed efficace pubblica amministrazione tutto, in futuro, sarà molto più difficile.

Di questo l'Associazione è profondamente cosciente ma non abbiamo voluto cedere alla sfiducia così diffusa.

Abbiamo, al contrario, voluto guardare al futuro con ottimismo, quell'ottimismo di fondo sul quale è di fatto basato tutto il nostro lavoro come Associazione.

Pensare e proporre nuovi progetti, insistere sulla conclusione di vecchi progetti di competenza regionale e anche nazionali ci è sembrato un modo per dare un piccolo, piccolissimo contributo per tentare di superare questa fase così negativa per le famiglie e l'intera collettività

Non abbiamo voluto piangere su noi stessi né tantomeno, soffermarci a guardare indietro, ai tempi passati.

Saper guardare al futuro con capacità e spirito innovativo, con la forza che deriva dalla consapevolezza di vivere una fase storica particolarmente difficile e importante, questa è la sfida dell'oggi. Oggi le idee sono più chiare ed il percorso è tracciato. L'Unione Europea ha saputo rispondere alla difficile sfida che abbiamo di fronte con scelte e provvedimenti significativi.

La questione ambientale, l'uso delle risorse, l'economia circolare, lo sviluppo equo e sostenibile, la formazione, l'innovazione, la digitalizzazione sono stati al centro del dibattito del Parlamento europeo e sono stati fatti propri, come indirizzi da seguire e rispettare con gli investimenti europei. Con il successivo plenum dei capi di governo, di fronte alla peggiore delle crisi, alle vittime e alle ferite sociali devastanti si è passati dal rifiuto della condivisione dei rischi alla solidarietà. Una decisione storica, la più importante sul piano economico dall'introduzione dell'euro. Spetta ad ogni paese europeo dimostrarsi all'altezza della sfida. L'Italia che, forte del sostegno ricevuto, esce a testa alta dal summit europeo non può sbagliare, né nelle scelte

strategiche né nei piani operativi da presentare. Programmare, finanziare, realizzare e gestire progetti coerenti con le richieste dei tre livelli coinvolti, europeo, nazionale, regionale, da attuare in tempi limitati richiederà un salto di qualità sia per la "politica" che per le strutture operative, tecniche e amministrative.

Le regioni, insieme ai comuni, saranno il primo punto di riferimento per la definizione dei piani operativi. Da qui nasce il particolare significato delle prossime elezioni regionali, è questa la sfida più importante che anche in Toscana il nuovo Consiglio, la Giunta regionale e il Presidente, avranno di fronte.

L' Istituto regionale per la programmazione economica della Toscana ([IRPET](#)), con studi recenti, ha dimostrato l'ampiezza del [divario tra Toscana costiera e Toscana centrale](#), in termini di reddito, opportunità e qualità dello sviluppo economico e sociale. Ma, nello stesso tempo, ha anche dimostrato il rilievo della potenzialità della costa toscana.

La distanza tra le due toscane non può più essere accettata, non per motivazioni territoriali o egualitarie ma per un solido progetto di sviluppo regionale. Con chiarezza va ribadito che non rivendichiamo logiche redistributive o assistenziali quando affermiamo la necessità di concentrare sulla costa, dopo decenni in cui le principali realizzazioni infrastrutturali sono state realizzate o sono in corso di realizzazione nella Toscana centrale, gli interventi pubblici regionali e nazionali, in termini di investimenti, per mettere la costa in condizione di contribuire maggiormente allo sviluppo regionale. Investimenti necessari per migliorare la qualità ambientale, realizzare le infrastrutture da tempo progettate, rinnovare il valore delle risorse turistiche, rilanciare le competenze ed esperienze industriali, tecnologiche, produttive e logistiche, elevare il livello dei servizi.

[Torna ad Indice](#)

## Chi siamo

L'associazione "per la Rinascita di Livorno" costituita da pochi anni, dal 2016, è una libera associazione nata dalla iniziativa di livornesi che hanno maturato una lunga esperienza nella gestione della cosa pubblica e di aziende private. L'Associazione si è fatta conoscere per una serie di [iniziative](#) e di [progetti](#) sul futuro della nostra città. In particolare, nel corso delle ultime elezioni amministrative per il Comune di Livorno, ha ampiamente dibattuto i temi locali e ha prodotto una serie di riflessioni e di concrete proposte per una città nuova pubblicate e ampiamente diffuse in un volumetto dal titolo "[Livorno 2019, idee e proposte per una rinascita possibile](#)".

Un'esperienza che abbiamo ritenuto utile riproporre oggi in occasione delle elezioni regionali di settembre riprendendo temi già affrontati e trovandone di nuovi di ampio respiro, almeno regionale. Come si può notare dall'[indice](#), sono molti gli argomenti trattati ma non sono certo tutti quelli che coinvolgono la città e la Regione. Soprattutto, non sono e non vogliono essere esaustivi.

Abbiamo cercato nel contempo la collaborazione più ampia possibile, di tutti quelli che, riconoscendosi nel nostro [Statuto](#) e nel [documento fondativo](#), avevano qualcosa da dire e da proporre per la nostra città.

Numerosi sono i contributi pervenuti e le professionalità che hanno avuto occasione di esprimersi. Nell'indice abbiamo organizzato il lavoro con alcune prime pagine di riflessione sull'attuale situazione sociale della nostra società, e a seguire con una serie di paragrafi che sintetizzano nel linguaggio e nelle proposte gli approfondimenti che ritroviamo nella seconda parte.

Tutto quanto riportato e pubblicato nel presente lavoro a stampa e sul sito, il lavoro complessivo preparatorio, la sua organizzazione, la scelta degli argomenti è frutto di un'ampia partecipazione e collegialità di coloro che hanno prodotto documenti, del direttivo dell'associazione, di iscritti e di coloro che hanno partecipato ai nostri incontri per simpatia ed empatia alle nostre idee.

Ideazione, progetto e coordinamento di:

Pietro Marini,

Massimiliano Talini,

Fabio Canaccini,

Massimo Lapi,

Renato Emidio Butta,

Ruggero Morelli

Paolo Soroga

Per la redazione dei testi di approfondimento hanno collaborato anche:

Bruno Bastogi, Giuseppe Bondi, Umberto Campana, Marcella Chiavaccini, Claudio Frontera, Enio Gambaccini, Giovanni Motta, Amedeo Todaro, Umberto Vacca, Luigi Pancaccini, Associazione Uni Info News.

Hanno collaborato:

Alberto Biasci, Gianfranco Chetoni, Loretta Del Gamba, Paolo Faccioli, Giuseppe Mascambruno.

[Torna ad Indice](#)

## Toscana regione europea

Non si può ignorare che le prossime elezioni regionali facciano parte della prima tornata elettorale che si svolge dopo il più pesante stravolgimento economico e sociale dal dopoguerra in poi, un evento, o meglio, una catena di eventi, nella quale alla pandemia del coronavirus (che purtroppo è ancora troppo presto per considerare conclusa), con il suo tragico lascito di sofferenze e decessi, ha fatto seguito una grave crisi economica e sociale, dagli sviluppi anch'essi non esauriti, dalle dimensioni note. Ci troviamo quindi di fronte al rinnovo della Presidenza della Regione e del Consiglio regionale in una situazione inedita, che sarebbe incauto e pericoloso sottovalutare nella sua impreveduta novità e che sarebbe perdente, per la regione stessa, affrontare nell'ottica della normale amministrazione, della tradizione politica o della continuità, perché tutti gli equilibri precedenti nella società toscana, nelle sue coordinate economico produttive ma anche nelle sue dinamiche sociali sono profondamente toccate dal mutamento di contesto. Così come sarebbe sbagliato pensare di affrontare le emergenze in atto, sul fronte delle strutture sanitarie, sul disorientamento sociale, sul fronte della crisi dell'occupazione e delle imprese e del grave impatto subito dalla scuola e dall'intero sistema formativo e culturale, in modo separato rispetto ai programmi di sviluppo, alle strategie sociali e politiche, al progetto di Toscana che si dovranno implementare nell'arco dei prossimi cinque anni, delicatissimi ed importantissimi come furono gli anni che seguirono la fine della guerra.

Si tratta, se così si può dire, di un problema di orizzonte. La dimensione globale della pandemia, in cui si riflette l'avvenuta globalizzazione dell'economia e della politica, rende risibili gli approcci localistici o le concessioni al localismo (tendenza che pure trova anch'essa una sua rinascita come reazione di difesa e come sbagliata coniugazione del bisogno di protezione) e sappiamo, dalla storia e dalla cronaca, quanto in profondità le piante del localismo, del campanilismo e del provincialismo allignino nella società e anche nella politica toscana, ad onta dell'universalismo che caratterizzò l'epoca più luminosa della Toscana, quella dell'Umanesimo e del Rinascimento tra Quattrocento e Cinquecento, un'epoca e un insieme di valori che, nel mondo intero, identificano la Toscana e di cui i toscani dovrebbero sempre cercare di essere all'altezza, nondimeno oggi.

Senza perdere contatto con il presente immediato, con le sue paure, le sue urgenze, le sue giuste o sbagliate sensibilità, compito (più o meno difficoltoso non si può prevedere) della classe dirigente toscana dei prossimi cinque anni sarà quello di alzare lo sguardo verso il prossimo futuro.

Da questo punto di vista la prima e più importante scelta politica è quella dell'idea della [Toscana](#) come regione europea.

Le scelte che sono maturate e stanno maturando a livello europeo come risposta alla crisi della pandemia hanno infatti aperto una stagione nuova. Una stagione nella quale emergono il valore della solidarietà europea, la solidità o la resilienza (come si usa dire con un termine che sottolinea la capacità di assorbire e reagire costruttivamente a rischi e sfide) della sua struttura socio economica e, soprattutto, la svolta emersa rispetto ad un decennio di austerità come visione economica restrittiva, che non poco danno ha recato al progetto europeo, intaccando il consenso e la fiducia dei popoli rispetto ad esso. Una svolta che ha tagliato finalmente l'erba sotto i piedi a tutta la corte di antieuropeisti che avevano, negli anni recenti, puntato a lucrare sulla delusione verso le strategie europee per coltivare l'assurdo progetto di un nuovo nazionalismo. Se ci sarà un futuro per le nostre società, questo non sarà alla portata delle strategie nazionalistiche, ma potrà essere solo europeo e nazionale insieme, e se il prossimo futuro sarà, come sarà, quello di una grande stagione di investimenti pubblici, per spingere una rinascita economica europea, fondata su nuove idee ed esigenze, quali soprattutto la transizione ecologica e il new green deal, l'innovazione tecnologica, la solidarietà sociale, lo sviluppo della conoscenza e dell'occupazione, la Toscana rimarrebbe drammaticamente indietro se restasse sintonizzata su una dimensione localistica.

Scegliere di rapportarsi a questo orizzonte rende necessario analizzare, senza reticenze, ed affrontare i punti di debolezza e le potenzialità che la nostra regione può sviluppare.



I principali punti di debolezza sono tre.

Il primo è quello del "[capitale umano](#)". C'è in Toscana un grave problema demografico, quasi sempre colpevolmente ignorato. I dati ci dicono che la nostra regione ha livelli di invecchiamento della popolazione tra i più alti in Italia ed in Europa e un basso tasso di natalità. Questo impone il varo di una forte e coordinata politica regionale a favore della natalità, comprendente sostegno alle giovani famiglie, in termini di servizi, di opportunità lavorative ed abitative. È inoltre urgente porre in primo piano l'investimento in formazione, da quella primaria a quella superiore, con forte attenzione a quella tecnica, sia professionale che superiore, statale e regionale. È la formazione la leva per rendere compatibile l'inevitabile innovazione tecnologica con gli equilibri sociali e con l'occupazione.

Il secondo punto di debolezza riguarda la dotazione delle [infrastrutture e delle reti](#), carenti in più punti (i nodi irrisolti delle questioni aeroportuale, stradale e autostradale - la direttrice tirrenica - e portuale), senza considerare lo stato del patrimonio edilizio pubblico, la rete delle strutture formative e di ricerca, da vedere come una vera infrastruttura della conoscenza e della tecnologia.

Il terzo punto riguarda le differenze marcate dei livelli di sviluppo tra diversi territori. Non per una astratta opzione di omogeneità regionale, che non avrebbe senso, ma per la fondata esigenza di uno sviluppo duraturo e saldo perché distribuito e non concentrato, si deve ormai porre mano al riequilibrio di quella che in passato è stata definita la Toscana a due velocità. La distanza tra Toscana costiera e Toscana centrale per i dati relativi all'occupazione, al PIL, alla qualità e concentrazione dei servizi, non può più essere accettata, non, si ripete, per motivazioni o rivendicazioni territoriali o egualitarie, ma per un solido progetto di sviluppo regionale. Anche in questo caso si tratta di cambiare il modo di vedere e contestualizzare il problema. L'IRPET, con studi e approfondimenti più e meno recenti, ha dimostrato l'ampiezza del [divario tra Toscana centrale e Toscana costiera](#), in termini di reddito, opportunità e qualità dello sviluppo economico e dei servizi sociali. Ma ha anche dimostrato, cosa importante, il rilievo delle potenzialità della costa toscana. Può essere fuorviante, quindi, porre la questione in termini di "riequilibrio", che potrebbe e forse più volte in passato è stato erroneamente inteso come un intervento volto a togliere da una parte e dare da un'altra. Con chiarezza va ribadito, quindi, che non c'è nessuna logica redistributiva, assistenziale o astrattamente egualitaria alla base della affermata necessità di concentrare sulla costa, dopo decenni in cui le principali realizzazioni infrastrutturali sono state realizzate o sono in corso di realizzazione nella Toscana centrale, gli interventi pubblici regionali e nazionali, in termini di [investimenti su infrastrutture e servizi](#), per mettere la costa in condizione di contribuire maggiormente allo sviluppo regionale. Investimenti necessari per migliorare la qualità ambientale, realizzare le infrastrutture da tempo progettate, rinnovare il valore delle risorse turistiche, rilanciare le competenze ed esperienze industriali, tecnologiche, produttive e logistiche, elevare il livello dei servizi.

Questa scelta attiene alla visione della regione come comunità e come entità unitaria anche dal punto di vista economico e produttivo e non come un collage di territori separati. È tempo di segnare una svolta in direzione di una sinergia nello sviluppo dell'intero territorio regionale.

Coerentemente con quanto detto, c'è da auspicare pertanto un serio impegno della politica e delle istituzioni regionali per affrontare, nei prossimi anni, lo sviluppo delle potenzialità della Toscana, in un'ottica e in un orizzonte europeo, una prospettiva nella quale collocare le scelte relative a infrastrutture, politiche sociali, relazioni culturali ed economiche.

Cartina di tornasole e priorità strategica sarà quella dell'investimento nello sviluppo delle strutture formative, da quelle di base alle Università e centri di ricerca, con particolare impegno a rinnovare in profondità l'offerta di formazione tecnica in tutta la sua varietà, da quella professionale a quella superiore, statale o regionale. Così come sarà importante un cambio di approccio rispetto a quello dominante, non solo in Toscana, negli ultimi decenni, che ha visto privilegiare gli investimenti nelle strutture e nei progetti di eccellenza, nel presupposto che l'eccellenza agisca da traino, culturale, imprenditoriale e sociale. Senza tralasciare la priorità della cura e dell'investimento nelle strutture di eccellenza, (formative, di servizio, industriali, ecc.), occorre per il prossimo futuro di ricostruzione e rilancio dell'economia e della società, investire

anche sulla formazione scolastica di base e sulla cultura e sulla competenza diffuse. Non c'è politica industriale, economica, sociale, culturale che possa prescindere da un investimento straordinario su questo fronte, per costruire una regione più confidente nel futuro e nello sviluppo della tecnologia, più attrezzata alla competizione internazionale e più coesa, più capace di trasformare lo sviluppo della conoscenza e della tecnologia nel principale volano per affrontare in modo efficace tanto la sfida del [green new deal](#), quanto la sfida delle trasformazioni sociali e dell'occupazione.

L'auspicio è, in conclusione, quello di veder costruire nei prossimi cinque anni una regione europea che guarda all'orizzonte di una nuova stagione della rinascita europea e che guarda a se stessa, in tale contesto, in un'ottica di coesione ed equilibrio delle opportunità, di sviluppo equilibrato e di risanamento e qualità ambientali.

[Torna ad Indice](#) [In cima a questo testo](#)

## 1 PROPOSTE

---

### 1.1 Il “capitale umano”: innovazione, digitalizzazione, formazione

L'Associazione accoglie con favore la notizia che a fine luglio tra la Regione, il [Comune](#), le associazioni imprenditoriale, dei sindacati e di altre parti sociali è stato sottoscritto un [Patto per la Formazione](#). Un patto che nelle intenzioni di coloro che lo hanno sottoscritto dovrà farsi promotore dell'incontro tra le esigenze formative e le opportunità ed i bisogni delle imprese. Il patto potrebbe attivare, tra le altre, anche azioni congiunte di orientamento nella scuola per l'educazione all'auto imprenditorialità con il supporto delle categorie economiche e delle imprese locali. Un patto questo che coglie in pieno la riflessione che l'Associazione ha fatto sul capitale umano. Nel paragrafo introduttivo relativo alla visione della Toscana come regione europea sottolineiamo infatti un aspetto che consideriamo prioritario e che abbiamo individuato come il “primo punto di debolezza”, quello del “capitale umano”. Ne riprendiamo un passaggio: “è urgente porre in primo piano l'investimento in formazione, da quella primaria a quella superiore, con forte attenzione a quella tecnica, sia professionale che superiore, statale e regionale. È la formazione la leva per rendere compatibile l'inevitabile innovazione tecnologica con gli equilibri sociali e con l'occupazione”.

È chiaro ed evidente che per l'Europa il tema dell'innovazione, digitalizzazione, formazione è uno dei temi da affrontare subito, con assoluta urgenza e siamo fiduciosi sulla capacità del nostro paese di riuscire a definire un piano adeguato, con proposte e impegni concreti da presentare entro pochi mesi. Siamo altresì consapevoli dell'importanza del contributo che le Regioni e gli Enti locali potranno dare su questo tema che riguarda il futuro di tutti, giovani e no, l'economia, il lavoro, lo studio, la ricerca, il vivere sociale.

Nella parte della pubblicazione che raccoglie i “contributi” di idee ospitiamo volentieri le riflessioni sulla scuola e la necessità di profonde innovazioni di due giovani lavoratrici.

Per una riflessione più generale facciamo nostro il contributo della direttrice di ARTES4.0 Ing. Lorna Vatta. [ARTES4.0](#) è un'Associazione che unisce Partner universitari, enti di ricerca, istituti di formazione ed elevata qualificazione, fondazioni, enti del terzo settore, associazioni e aziende innovative al fine di fornire ai partner e all'industria (in particolare le PMI) tecnologie e servizi dedicati ad attività di orientamento, formazione, progetti d'innovazione, ricerca industriale e sviluppo sperimentale.

... “Il nostro sistema industriale oggi ha uno straordinario bisogno di innovarsi e di formare le persone già nel mondo del lavoro a nuove competenze, che ormai iniziano a non essere più così nuove in altri Paesi. Se ne fa molto parlare e ci sono tanti lodevoli intenzioni e iniziative nazionali e regionali che però tendono a disperdere l'effetto in quanto molto frammentate. Spesso capita che l'offerta di formazione venga proposta senza un vero ascolto del bisogno del contesto specifico, ma per investire risorse che sono state affidate senza necessariamente conoscere nel dettaglio le esigenze specifiche. Oggi ci sono varie urgenze che si sommano: dalla rivoluzione industriale digitale alla crisi in corso legata alla pandemia che non aiuta sicuramente la situazione.

Rischiamo di trovarci in una situazione di emergenza.

Le imprese già in difficoltà rischiano di rimanere legate al passato e di perdere l'opportunità della trasformazione tecnologica: questo è applicabile su tutti i territori italiani a livello locale con le peculiarità del tessuto specifico.

Negli anni scorsi uno degli ultimi punti importanti e qualificanti del [piano industria 4.0](#) è stata la creazione dei [Competence Center nazionali](#) che vanno a costituire una sorta di rete italiana dei centri di eccellenza nell'innovazione tecnologica.

Alcuni modelli europei sono già più avanti in un percorso simile e se ne può già apprezzare l'efficacia. È giunto il momento di fare lo stesso anche in Italia, un intervento sistemico che arrivi

capillarmente a tutte le regioni e a tutte le aziende che si impegnano in questo procedimento di innovazione e di formazione: vanno bene individuati i bisogni del paese a livello locale regionale e nazionale

Bisogna riuscire a insegnare alle aziende come sfruttare nel concreto questa opportunità e anche come essere parte della definizione della domanda di formazione.

Bisogna imparare a fare tesoro della rete di risorse e di strutture pubblico private, in generale no profit come centri di competenza al fine di formare e traghettare le proprie persone nel futuro delle aziende e questo futuro definirlo insieme.

Non si può parlare di monoliti ma, forzatamente, bisogna usare il termine "ecosistemi" per quanto questa parola possa essere sfruttata e inflazionata: chi innova sa che non si possono imporre troppi vincoli ma bisogna insegnare a persone e aziende a sfruttare mattoni di competenze e di tecnologie per costruire ognuno la propria versione dell'innovazione.

I legami con le diverse parti del territorio sono vitali e la rete va sviluppata nel corso di decenni, come già vediamo in Germania, dove investimenti sono in parte pubblici ma in grande parte privati.

Non servono più le strutture che dispensano bandi e assegnano risorse, ma veri centri di competenza che sfruttino e valorizzino tutto ciò che già esiste, e sappiamo quanto bene funziona in ambito ricerca e innovazione nelle nostre università, arricchendosi del contributo concreto delle aziende private ..."

[Torna ad Indice](#)

[In cima a 1.1](#)

[Vai Approfondimento 2.1](#)

[Vai Approfondimento 2.2](#)

## 1.2 Livorno, porta a mare della Toscana

La nuova Europa, declinata al femminile, si sta avviando, nel mondo, ad una sostanziale leadership verso uno sviluppo sostenibile in termini ambientali ed equo in termini sociali. Anche in caso di successo questo cambiamento del modello di sviluppo richiederà una lunga transizione. La prossima legislatura regionale sarà quindi chiamata ad avviare questa transizione necessaria e complessa. La definizione dei piani d'investimento da presentare al governo sulle materie che saranno indicate rappresenterà il primo fondamentale appuntamento.

La Regione Toscana ha già fatto una prima scelta programmatica con l'approvazione del "[Quadro strategico regionale per uno sviluppo sostenibile ed equo 2021- 2027](#)". In tale contesto la regione ha previsto un percorso di contrasto ai cambiamenti climatici con la strategia [Toscana Carbon Neutral](#) le cui priorità identificano gli ambiti che tutte le politiche dovranno privilegiare e sui occorrerà orientare gli investimenti futuri. Una grande sfida per il territorio regionale in quanto implica la necessità di ripensare l'attuale modello regionale di sviluppo in termini di sostenibilità.

I dati dell'IRPET fotografano chiaramente le difficoltà della costa e, nel contempo, ne evidenziano le potenzialità che non possono essere espresse per i cronici ritardi accumulati soprattutto in termini di moderne infrastrutture.

È in questo contesto, nella capacità della Regione di saper realizzare questi due obiettivi strategici, che va collocato il futuro di Livorno.

Con le parole di sintesi "Livorno, porta a mare della Toscana" abbiamo voluto sottolineare la visione che ci auguriamo sia fatta propria dalla Regione e sia capace di accompagnare la ripresa e lo sviluppo del nostro territorio.

La Toscana è una regione bella, aperta, ricca di storia e cultura, forte economicamente, apprezzata ed amata nel mondo intero. Per potersi meritare il titolo di "porta a mare della Toscana" Livorno deve poter sviluppare tutte le sue potenzialità. Pur potendo fare forza su importanti e positive caratteristiche positive che ben conosciamo Livorno deve poter allentare i freni che la tengono legata alla velocità della costa, molto più bassa rispetto a quella dell'altra Toscana. È il gap riconosciuto pubblicamente e di cui noi scriviamo in tutti i nostri documenti.

Rivendicare questo titolo, come noi cerchiamo di fare, significa porre all'attenzione della Regione e dei suoi nuovi amministratori tante questioni aperte che riguardano il porto, la grande viabilità, la logistica, il turismo ed anche i servizi sanitari, l'ospedale, il traffico, i trasporti, i rifiuti, la casa.

Nelle schede che seguono e nei contributi che fanno parte della pubblicazione sono ampiamente sottolineati i punti di criticità e suggerite, per quanto siamo capaci, idee e proposte.

Sta lì il futuro di Livorno, nella capacità di risposta a quei bisogni.

Nelle pagine seguenti cercheremo di approfondire la situazione di fatto del porto di Livorno soffermandoci sulle sue criticità e sostenendo che il suo sviluppo rappresenta un fattore di crescita importante non solo per l'economia della costa ma di tutta la Toscana.

Abbiamo indicato i punti strategici di questo processo, l'urgenza di alcuni fondamentali interventi strutturali sottolineando che si tratta di una visione progettuale del tutto coerente con le priorità individuate a livello italiano e sostenute a livello europeo.

Investimenti, efficienza, modernizzazione, produttività, lavoro, ricerca rappresentano le diverse facce, tra loro complementari, del futuro porto di Livorno.

Tutto ciò è ovviamente importantissimo, ma non è ancora sufficiente. Se al porto di Livorno viene riconosciuto, così come risulta in tanti atti pubblici, il ruolo di "porto della Toscana" occorre che, insieme agli interventi relativi alle attività portuali, si definisca un progetto ambizioso e di alta qualità rispondente al ruolo che la città è chiamata ad assolvere per l'accoglienza di quanti arrivano via mare in Toscana e quanti, provenienti dall'Italia e dall'Europa, si imbarcano per le isole. Un'accoglienza che sia all'altezza della bellezza, della storia, della cultura della nostra regione, della sua ospitalità.

Livorno rappresenta perciò "il biglietto da visita" della regione per centinaia di migliaia di cittadini, italiani e stranieri, provenienti dai paesi europei e di altri continenti. La città di Livorno è chiamata di fatto ad assumere il ruolo di "porta della Toscana", e, per questo motivo, si rende necessario procedere a importanti interventi di riqualificazione urbana, di insediamenti culturali, turistici e commerciali che favoriscano una visione d'insieme omogenea, qualificata, moderna delle aree portuali water front e delle zone ad esse limitrofe.

L'idea di trasferire l'impianto di depurazione del Rivellino dal centro città in una zona periferica più adatta sta divenendo realtà con le intese sottoscritte dalla Regione, dal Comune, dall'Autorità di sistema portuale, da Asa spa. Di questo spostamento e in particolar modo dell'utilizzo delle aree, sette e più ettari confinanti con il porto, che si renderanno libere, la nostra associazione ne ha voluto fare fin dal 2017 un'occasione di confronto con la città e di stimolo verso le istituzioni per immaginare e programmare un loro utilizzo strategico.

Sono i terreni di collegamento tra porto e città, con la sua parte più antica e suggestiva, la Venezia. Sono i terreni limitrofi alle strutture dei pubblici macelli e di forte San Pietro che devono rientrare nella più complessiva visione di recupero di tutta l'area, al Museo della città, alla splendida biblioteca.

Le prossime elezioni regionali possono rappresentare l'occasione giusta per affrontare un tema di così rilevante importanza per Livorno e la Toscana dando corpo a volontà d'intervento, a sollecitazioni, a definire strategie operative.

"Chi sarà in grado di trasferire il depuratore e nello stesso tempo ridisegnare in modo innovativo tutta l'area che si renderà libera potrà lasciare un segno indelebile per la città", lo abbiamo scritto nel documento consegnato ai candidati sindaci lo scorso anno, lo confermiamo oggi rivolgendoci a chi guiderà, tra poco, la nostra regione.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.2](#)

## 1.3 Il Museo Virtuale

Con la visione di Livorno, porta a mare della Toscana riteniamo indispensabile che in quest'area si debba insediare una struttura che presenti ai visitatori la Toscana. Il luogo fisico del "biglietto da visita" di "Livorno porta della Toscana".

Il nostro pensiero è rivolto a quanto è già presente in città importanti come Tokio, Shanghai, Singapore e, in Europa, a Parigi e Bordeaux. Strutture definite in diversi modi "future world", "art-science museum", "museo dell'arte digitale", "museo dei linguaggi che uniscono popoli e culture", "immersioni vive nella cultura.

Uno spazio fisico importante, riconoscibile, moderno con alte pareti e spazi vuoti, come dei cortili, dove i visitatori passeggiano "calpestando" le immagini in movimento, rapiti da quanto viene proiettato sulle pareti mentre la musica li avvolge. Tecnologia avanzata, digitalizzazione, arti visive moderne al servizio del messaggio che si intende presentare. A nostro modo di vedere sono due i contenuti su cui lavorare e da presentare:

- i paesaggi della Toscana, la sua storia, la sua cultura: un percorso che, salvo aggiornamenti, sia il punto di riferimento principale e permanente di "Livorno porta della Toscana",
- mostre temporanee digitali di grandi artisti toscani (... Michelangelo, Botticelli, Leonardo fino a Modigliani...) in analogia a quanto organizzato a Parigi per Van Gogh, Monet, Renoir, Chagal e a Bordeaux per Klimt e Klee.

Invitiamo chi interessato a queste proposte a visionare il sito di [Atelier deslumiers, Parigi](#), che offre un'idea-immagine concreta del nostro pensiero e dell'intervento che proponiamo.

Il ruolo della Regione di sostegno a questa iniziativa è fondamentale sotto ogni profilo ed anche per assicurare il supporto scientifico e professionale dei migliori operatori pubblici esperti in attività museali e turistiche con l'obiettivo di definire interrelazioni positive con i maggiori soggetti museali e d'arte (dagli Uffizi al centro d'arte contemporanea Pecci) e per organizzare nel modo migliore la presentazione e il lancio di questa nuova, moderna struttura culturale, con particolare riferimento ai movimenti crocieristici ed a quelli per le isole.

È del tutto evidente che un'operazione di questo tipo avrebbe un effetto immediato sulla valenza turistica della città di Livorno che, finalmente, potrebbe disporre di un "brand" chiaro e definito, un marchio, un'identificazione, un segno distintivo e caratterizzante di cui beneficerebbero le altre forme di turismo, culturale, enogastronomico, sportivo, religioso, commerciale.

Il nuovo water front portuale, il recupero progressivo delle aree del Rivellino, dei Macelli e del Forte, l'insediamento del Centro espositivo digitale sarebbero un tutt'uno con i Bottini dell'olio, il Museo, la Biblioteca, la Venezia, i fossi, le fortezze medicee, il pentagono del Buontalenti suscitando in quanti vengono a Livorno (dal mare o per le isole) curiosità e interesse a conoscerla per intero, in tutti i suoi aspetti e quindi a dedicarle più tempo e attenzione.

La città dimostra nei fatti di essere pronta a misurarsi sul fronte del turismo facendo forza sulla sua capacità di ospitare importanti eventi, dalla mostra su Modigliani con centomila presenze, agli appuntamenti sulla "satira" della Fondazione Cassa Risparmi e di organizzare manifestazioni di grande rilievo e partecipazione popolare come Effetto Venezia e la Coppa Barontini. Quella che proponiamo è un'idea e nel contempo una sollecitazione a intervenire su un fronte economico significativo con grandi possibilità di espansione.

Le condizioni generali possono favorire progettualità di questo tipo. Il porto di Livorno, con la darsena Europa, è stato inserito dal Governo nell'elenco delle opere prioritarie da sostenere e, nel contempo, il recoveryfund sostiene opere che favoriscano il recupero ambientale, la cultura, il turismo, il lavoro.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.3](#)

## 1.4 Il Centro studi sulla logistica, le attività portuali e i trasporti

Buona parte del presente lavoro portato avanti dall'Associazione riguarda i temi delle infrastrutture, della mobilità e del riequilibrio tra le due toscane. Ma, all'interno dell'auspicato riequilibrio e della partenza delle nuove strutture, l'impegno di rinnovare in profondità l'offerta di formazione tecnica e di conoscenza dovrà essere prioritaria da parte delle istituzioni pubbliche e delle imprese private poiché questa sarà fondamentale per dare respiro e gambe ad un nuovo processo di sviluppo.

Se le eccellenze nella ricerca a livello post universitario sono ormai consolidate nel nostro territorio regionale così come le eccellenze delle imprese private, quello di cui si sente ancora la mancanza sono le strutture, che siano pubbliche o private, che offrano occasione di sviluppo della conoscenza e della tecnologia come nuovo volano, (così come lo è stata l'edilizia), per uno sviluppo che, come noi sosteniamo, sia di equilibrio di opportunità e sia sostenibile dal punto di vista dell'ambiente. Strutture che siano di supporto alle imprese nelle loro scelte imprenditoriali di ampio respiro e prolungate nel tempo e agli enti pubblici per la loro programmazione territoriale

In questa prospettiva desideriamo portare avanti un progetto che offra a tutta la costiera toscana la possibilità di avere un punto di riferimento "alto" di rilevazione statistica delle attività logistiche, portuali e dei trasporti, che promuova il loro studio e che infine sia un punto di aggiornamento e di diffusione delle nuove tecnologie.

Un Centro studi che raccogliendo, analizzando e riflettendo su tutti i dati della logistica, della portualità e dei trasporti della costa possa diventare uno strumento di programmazione per gli investimenti e le attività delle tante imprese che lavorano nel settore dei servizi e di quelle manifatturiere che vorranno ritornare ad operare nel nostro territorio

Un Centro studi che abbia la possibilità di acquisire e diffondere tutti gli sviluppi che le tecnologie offrono e offriranno sempre più alla logistica e alle attività portuali e dei trasporti. In primo luogo nelle telecomunicazioni a grandi velocità e nell'utilizzo delle nuove applicazioni nel campo della automazione.

Un Centro studi che possa, in senso interdisciplinare, promuovere ricerca e formazione basate sulle esigenze delle imprese al fine creare concrete e misurabili ricadute sul tessuto produttivo e sulla occupazione.

Questa proposta parte dalla constatazione che gli strumenti più importanti per lo sviluppo della città e di tutto il territorio costiero sono da individuare nelle infrastrutture portuali, aereoportuali, ferroviarie e sui trasporti su gomma che noi vorremmo implementare e aggiornare, come abbiamo detto più volte, in una prospettiva di sviluppo equo e sostenibile. E per esserlo equo e sostenibile la conoscenza dei fenomeni, il loro studio e la diffusione della conoscenza delle nuove tecnologie riteniamo che ne siano un tassello indispensabile.

Pensiamo ad un Centro studi promosso dalla Regione Toscana e con la più ampia partecipazione attiva delle altre strutture pubbliche che operano sulla costa, il [Polo Universitario dei sistemi logistici](#), l'[Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale](#) e le imprese private di operatori portuali, di operatori dei trasporti, di operatori delle tecnologie della automazione e delle comunicazioni. Quindi un Centro studi che sia di supporto e dia gli strumenti di conoscenza alle aziende private per le loro attività imprenditoriali e agli enti pubblici per le loro scelte programmatiche.

Siccome desideriamo guardare lontano, che in fondo è l'unico modo per essere realistici, pensiamo anche che questo Centro studi possa avere una sua sede naturale nella Venezia nella parte che sarà liberata dal Rivellino o negli ex Macelli di Livorno come un tassello e un contributo, se pur limitato, per la riqualificazione della sky line del porto di Livorno.

Infine ci sentiamo anche di indicare un nome importante per onorare questo Centro studi per i sistemi logistici, portuali, dei trasporti e infrastrutture: quello di [Carlo Azeglio Ciampi](#). Non solo in quanto livornese e Presidente della Repubblica ma in quanto esempio di cultore di studi umanistici, avendo studiato lettere alla Normale di Pisa, e economici. Un tipo di completezza intellettuale che tanto oggi è sconosciuta.



[Torna ad Indice](#) [In cima a 1.4](#)



## 1.5 La transizione ecologica a livello locale.

È sorprendente quanto poco spazio dia l'informazione e la politica sull'alterazione del clima e sui suoi effetti con cui ci troviamo a confrontarci. Il pareggio del bilancio mondiale di anidride carbonica è stato rispettato più o meno fino alla metà degli anni Settanta, quando l'umanità contava 3,5 miliardi di individui: oggi abbiamo superato i 7 miliardi. Il 1970 è stato individuato come l'anno in cui l'umanità è entrata nel territorio della insostenibilità.

Purtroppo i temi ambientali sono ancora oggi tacciati di catastrofismo o comunque guardati con sufficienza e marginalità da ampie fette della società. L'opinione pubblica e la politica preferiscono ignorare i pericoli che stiamo correndo e mettere la testa sotto la sabbia: le priorità della politica e dell'informazione restano finanziarie, economiche nazionalistiche e sportive (calcistiche); l'ecologia integrale è ancora una disciplina sconosciuta e incompresa.

La scienza ha fatto tutto quel che doveva e continuerà a farlo, ma ora la cura è culturale, attiene alla psicologia sociale, alla sociologia, all'informazione, che devono formare una consapevolezza collettiva. E poi la politica che deve agire rapidamente ed efficacemente sulla riduzione delle emissioni climalteranti e sull'uscita dal paradigma economico predatorio delle risorse naturali. Tuttavia come afferma Lena EK, ministra dell'ambiente svedese *"se la gente è convinta, i politici seguiranno"*.

L'[Agenda 2030](#) ha assunto centralità nelle strategie della nuova Commissione europea presieduta da Ursula von der Leyen: l'Unione mira a raggiungere, entro il 2050, un equilibrio nel suo territorio tra le emissioni antropogeniche e gli assorbimenti antropogenici dei gas a effetto serra di tutti i settori economici mediante soluzioni naturali e tecnologiche.

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. Ogni anno che passa l'atmosfera si riscalda e il clima cambia: il [Green Deal europeo](#) è la risposta a queste sfide. 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, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. L'Europa deve trovare le modalità per trasformare i principali sistemi sociali alla base delle pressioni climatiche e ambientali e degli impatti sulla salute, ripensando non solo le tecnologie e i processi produttivi, ma anche i modelli di consumo e gli stili di vita.

Il piano del Green Deal europeo prevede di mobilitare almeno 1.000 miliardi di € di investimenti sostenibili nei prossimi dieci anni.

Insieme alla *transizione verde* per azzerare le emissioni nette di CO<sub>2</sub> entro il 2050 e alla *trasformazione digitale*, intesa anche come conoscenza e innovazione produttiva, si possono individuare la *tutela della salute* e la *lotta alla povertà* a partire dalle periferie delle nostre città, come i quattro pilastri della ripartenza su base nuove. Per tutti e quattro i pilastri il ruolo delle città e dei territori è fondamentale

Il Governo ha annunciato l'intenzione di voler realizzare una "Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile": la transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia.

Per raggiungere questi obiettivi è evidente che va ricostruita la capacità d'investimento delle città e delle amministrazioni locali come condizione necessaria.

Livorno ha il dovere di orientare 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, e dalle linee guida nazionali. È una operazione culturale molto complessa e una modalità di governo nuova e coraggiosa, ma ambedue gli aspetti sono fondamentali per consentire alla città di inserirsi nei circuiti virtuosi e quindi nei canali di finanziamento nazionali ed europei.

La Regione Toscana ha recentemente approvato il "[Quadro Strategico Regionale per uno sviluppo sostenibile ed equo – Programmazione comunitaria 2021-2027](#)"<sup>1</sup> quale documento di riferimento per l'impostazione e l'elaborazione dei programmi comunitari del prossimo ciclo di programmazione 2021 – 2027 e per la partecipazione al negoziato a livello europeo e nazionale in vista dell'elaborazione dell'Accordo di partenariato per l'Italia.

In tale contesto la Regione Toscana, in forte continuità con gli indirizzi di Agenda 2030, ha previsto un percorso di contrasto ai cambiamenti climatici con la [Strategia Toscana Carbon Neutral](#) le cui priorità identificano gli ambiti che tutte le politiche dovranno privilegiare e su cui occorrerà orientare gli investimenti futuri.

Chiediamo ai prossimi amministratori della Regione, coerenza e quindi supporto ai progetti e i piani per una città più sostenibile e resiliente, cioè capace di attrezzarsi contro i cambiamenti climatici difendendosi dalle alluvioni, aumentando il verde, efficiente energeticamente ed efficace nella mobilità, stimolatrice di economie locali circolari, meglio organizzata e fisicamente contenuta.

[Torna ad Indice](#) [In cima a 1.5](#) [Vai Approfondimento 2.4](#) [Vai Approfondimento 2.5](#)

---

<sup>1</sup>Con DGRT n. 78 del 03.02.2020.

## 1.6 Per una città più resiliente

Il territorio livornese, per configurazione orografica e per le attività umane in esso insediate, è vulnerabile e quindi soggetto a crisi che devono essere 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; alla nuova amministrazione regionale chiediamo che ci sia continuità d'azione per completare il percorso intrapreso.

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.

La transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia e della vita delle nostre città. È indubbio che per perseguire gli obiettivi del Green Deal e quindi la transizione verde, è necessario che i territori contribuiscano in maniera proattiva. Tra le tante ricette possibili l'Associazione ritiene di condividere quanto contenuto nelle proposte dell'ASviS<sup>2</sup> che nel documento "*Per un pacchetto di investimenti a favore dello [w3](#) Sviluppo Sostenibile delle città e dei territori*"<sup>3</sup> individua quattro pilastri per una ripartenza su basi nuove e cioè:

- La transizione verde: Riqualficazione energetica del patrimonio edilizio - La sicurezza sismica - Sicurezza idrogeologica - Mobilità sostenibile
- La trasformazione digitale: Infrastrutture e servizi digitali - Scuole ed università
- La tutela della salute.
- La lotta alla povertà.

Un contributo sostanziale alla transizione verde potrà essere dato nella nostra città da una nuova mobilità e dalla riqualficazione edilizia, il tutto coordinato da una coerente revisione del piano strutturale, frettolosamente approvato alla fine del passato mandato amministrativo.

Ripensare il sistema dei **trasporti** significa andare verso una vita migliore, dove la salute del Pianeta si muove di pari passo con quella di tutti noi che lo abitiamo. Le ricette disponibili sono note, ma noi siamo convinti che da sola la mobilità dolce non potrà essere decisiva se non accompagnata, con altrettanto entusiasmo e convinzione, da un forte impulso alla drastica riduzione dei veicoli circolanti e l'elettrificazione delle auto e dei mezzi pubblici.

Ecco perché l'associazione ritiene che [Piano Urbano della Mobilità Sostenibile](#), in corso di approvazione, deve introdurre con convinzione e risolutezza di realizzare un corridoio di forza (protetto) a transito rapido col ricorso a sistemi fondati sull'alimentazione elettrica o ad idrogeno, il cosiddetto Buses with a High Level of Service ([BHLS](#)). Per il conseguente fabbisogno finanziario è imprescindibile la condivisione e il supporto della Regione nella ricerca delle risorse necessarie.

La Direttiva (UE) 2018/844<sup>4</sup> obbliga l'Italia ad ottemperare ad un parco immobiliare ad alta

---

<sup>2</sup> Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile

<sup>3</sup> [https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti\\_SviluppoSostenibile\\_citta\\_territori.pdf](https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti_SviluppoSostenibile_citta_territori.pdf)

<sup>4</sup> Il cui recepimento da parte dello Stato italiano è in corso

efficienza energetica entro il 2050, trasformando gli edifici esistenti in [edifici ad energia quasi zero](#) .

Il Decreto Legge n. 34 del Rilancio introduce il [super credito di imposta del 110%](#), che sarà sicuramente colto dal privato, ma una buona percentuale di appartamenti pubblici (6.243 nel Comune di Livorno,) possono essere oggetto di opere quali quelle previste nel decreto. Questo contesto favorevole porterebbe a configurare l'ulteriore possibilità di elaborare progetti integrati, operando con riqualificazioni urbanistiche ed urbane, e quindi cambiare il volto alla città.

La città va rigenerata e modernizzata, e i progetti di riqualificazione urbanistica ispirati dai principi di sostenibilità ed equità possono fortemente contribuire alla coesione sociale e alla resilienza complessiva. È necessario però costruire una visione più ampia, propria degli strumenti urbanistici, cosa che può avvenire con la revisione del Piano Strutturale e l'approvazione del primo Piano Operativo.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.6](#)   [Vai Approfondimento 2.3](#)   [Vai Approfondimento 2.6](#)

## 1.7 La Tirrenica e la programmazione regionale

La frattura della direttrice tirrenica lungo la costa toscana è una anomalia, di livello nazionale, che non può essere ancora tollerata.

Il completamento dell'autostrada A12 tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia, per come recentemente previsto dal Governo, potrà sanare, solo in parte, questo grave arretrato infrastrutturale. Nonostante che la tirrenica sia stata costantemente prevista dalla programmazione regionale fino dagli anni ottanta e sia la linea dei porti in pratica, negli ultimi venti anni, sono stati realizzati solo 4 km di autostrada tra Malandrone e San Pietro in Palazzi. Di contro ingenti sono state le opere di potenziamento autostradale e ferroviario della linea dorsale. Ciò ha prodotto gravi squilibri all'interno della Regione ed ha penalizzato lo sviluppo del Porto della città di Livorno e di tutta la Costa Toscana.

Si richiede pertanto alla nuova Giunta Regionale di sostenere, nei fatti concreti, la realizzazione della tirrenica, con caratteristiche autostradali, nella fase di progettazione e di realizzazione fino al completamento dell'opera. Appare incoraggiante la recente conferma Ministeriale del prossimo finanziamento dell'opera in un pacchetto di priorità nazionali. Comunque l'avvenuta ridefinizione, nel tratto San Pietro in Palazzi-confine laziale, come superstrada a gestione Anas lascia molte perplessità sul possibile futuro livello di manutenzione.

Con il potenziamento del sistema infrastrutturale che sarà reso possibile dall'utilizzo del Recovery Fun è necessario che sia finanziata anche la realizzazione del Lotto zero, da Maroccone a Chioma, che rimane opera necessaria al collegamento della città di Livorno con la direzione sud e quindi con la sua provincia e per rendere continua la variante Aurelia tra Livorno e Grosseto. Per questo è stato progettato a livello definitivo dal Comune e dalla Provincia di Livorno. La recente istituzione, da parte del Consiglio Regionale, della [Riserva Naturale regionale dei Monti livornesi](#) e sito [Natura 2000 Calafuria](#) rafforza la necessità del Lotto zero per consentire la riqualificazione della Vecchia Aurelia a strada del parco con traffico controllato. Infatti senza tale riqualificazione la riserva naturale sarebbe scarsamente fruibile e di difficile accesso.

[Torna ad Indice](#) [In cima a 1.7](#) [Vai Approfondimento 2.7](#)

## 1.8 La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture

Il nuovo [Piano regolatore del porto di Livorno](#), commissionato nel 2005 ed approvato nel 2015, è centrato sulla realizzazione della Darsena Europa, opera prevista fino dagli anni ottanta e poi inquadrata dalla programmazione regionale come punto focale della Piattaforma logistica Costiera della Toscana. Il progetto preliminare delle opere a mare della Darsena Europa è stato approvato solo nel novembre del 2019, mentre è andata deserta la procedura per la ricerca del Soggetto privato partner per la progettazione e la realizzazione del terminal contenitori. La disponibilità della Regione per un significativo co-finanziamento della Darsena, finora, non è stata utilizzata e restano da progettare esecutivamente le opere a mare e le opere a terra, progettazione che rimane condizionata dalla irrisolta richiesta di de-perimetrazione del SIN e ciò condiziona lo stesso sviluppo progettuale. L'Associazione ritiene necessario che la nuova Giunta regionale dimostri, con fatti concreti, di avere la consapevolezza che Livorno è il porto della Toscana ed il motore economico per superare il presente divario dello sviluppo tra la Costa e la Toscana dell'Arno che, i dati dell'I.R.P.E.T., dimostrano essersi aggravato nel tempo.

Certamente, in questo senso, è incoraggiante la recente notizia dell'annunciato investimento di 200 milioni di Euro da parte del Ministero delle Infrastrutture per la [realizzazione della 1° fase della Darsena Europa](#).

Ma la piattaforma logistica Costiera nel suo insieme, per essere tale, deve avere uno sviluppo armonico sia della Darsena sia delle opere infrastrutturali connesse: lo scavalco ferroviario di raccordo con l'Interporto, i raccordi ferroviari che permetteranno, ai treni blocco, di raggiungere la linea ferroviaria dorsale senza interessare la stazione di Pisa Centrale, la messa a norma della variante Aurelia di Livorno, in esercizio da anni con caratteristiche geometriche e funzionali inadeguate alla normativa vigente e quindi in una rischiosa condizione di esercizio, nonostante i limiti di velocità imposti.

In particolare si richiede alla Regione di sostenere anche il rinnovato interesse che il Governo ha recentemente dimostrato per il completamento della linea ferroviaria Pontremolese quale accesso diretto della portualità tirrenica alle aree padane ed alla direttrice ferroviaria del Brennero.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.8](#)   [Vai Approfondimento 2.8](#)

## 1.9 L'interfaccia tra il Porto e la Città

Il progressivo sviluppo del Porto di Livorno verso nord fino al limite dello scolmatore dell'Arno ed il contemporaneo sviluppo della città verso sud hanno determinato una vasta area di "interfaccia" tra la parte storica del Porto e la parte più antica della Città. Il Piano regolatore portuale ha previsto la realizzazione di una moderna Stazione Marittima per il traffico crocieristico e per i passeggeri dei traghetti. L'Associazione già ha rappresentato al Comune di Livorno l'opportunità che la nuova Stazione Marittima sia l'occasione della completa riqualificazione dell'interfaccia Porto-Città attraverso un master-plan esteso alle aree del Forte San Pietro, del Rivellino e dei vasti spazi della dismessa stazione San Marco. Si tratta di un grande progetto di recupero urbanistico delle zone storiche della città per troppo tempo rimaste soggette ad impropri traffici e magazzini portuali. Alla nuova Giunta regionale l'Associazione richiede di condividere questo rinnovamento urbanistico sostenendo la localizzazione e la realizzazione di due importanti Poli di innovazione culturale e di promozione turistica che sono ampiamente descritti nel paragrafo "[Livorno Porta a mare della Toscana](#)".

Ma l'Associazione richiede anche alla Regione il suo decisivo contributo alla soluzione amministrativa, tecnica ed economica di un tema essenziale per Livorno e per le sue attività produttive: quello della [Bonifica delle dismesse aree industriali inquinate](#). Ciò affinché vaste aree di prossimità della cintura portuale possono essere riconvertite alle attività produttive nel rispetto del contenimento dell'uso del suolo. Si tratta di riconversioni che appaiono perfettamente in linea con le finalità del [Recovery Fund](#).

[Torna ad Indice](#) [In cima a 1.9](#) [Vai Approfondimento 2.9](#)



## 1.10 La sanità e il nuovo ospedale di Livorno

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 contenuto 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 rifunzionalizzazione 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.

[Torna ad Indice](#) [In cima a 1.10](#) [Vai Approfondimento 2.10](#)

## 1.11 Verso una nuova mobilità della città

Se vogliamo perseguire gli obiettivi europei, diminuire le emissioni di inquinanti in atmosfera ed il rumore delle nostre città, occorre innanzitutto elettrificare i trasporti e abbandonare i combustibili fossili; laddove l'energia elettrica non basterà a soddisfare i consumi, dovremo rivolgerci a quote di biocombustibili sostenibili e combustibili sintetici ricavati da energia rinnovabile.

Ma il grosso del risparmio, in termini di emissioni, arriverà da interventi per aumentare l'efficienza energetica del settore, ad esempio producendo auto più piccole e leggere, convertendo quote significative di trasporto dal settore privato a quello pubblico a sua volta elettrificato (filovie, autobus elettrici).

Ci troviamo oggi di fronte a una possibile svolta, causata o accelerata dalla pandemia di **Covid-19**, in cui abbiamo davvero la possibilità di cambiare il modo in cui ci muoviamo. E mentre siamo ancora impegnati a uscire dalla crisi sanitaria, non dimentichiamoci che i **trasporti** hanno un grande impatto sulla nostra **salute**, oltre che su quella del clima. Ripensare il sistema dei **trasporti** significa quindi propendere verso una vita migliore, dove la salute del Pianeta si muove di pari passo con quella di tutti noi che lo abitiamo.

Anche la città di Livorno subisce gli effetti negativi della congestione prodotta dal traffico veicolare, causata principalmente da tre fattori:

- a) la fortissima propensione di una gran parte della popolazione all'uso dell'automobile privata e dei mezzi a due ruote motorizzati;
- b) il declino del ruolo del trasporto pubblico;
- c) l'assenza di una corretta pianificazione integrata, la quale tenga conto dei legami esistenti fra scelte urbanistiche e domanda di trasporto.

Le criticità strutturali della città in termini fisici ed urbanistici, obbliga ad agire in maniera coordinata per incidere sulle abitudini allo spostamento dei livornesi, rivolgendole verso nuove modalità già efficacemente sperimentate in città di analoghe dimensioni. Gli interventi di gestione della mobilità urbana che sono intervenuti negli ultimi decenni, non hanno affrontato adeguatamente le criticità della nostra città, e sono apparsi scoordinati, ad esempio, con le scelte urbanistiche, inefficaci a prevenire e ridurre l'inquinamento, e hanno inciso molto marginalmente sugli usi e consuetudini di spostamento.

Il [Piano Urbano della Mobilità Sostenibile](#), in elaborazione, è il documento strategico, predisposto su un orizzonte temporale decennale, che ha lo scopo di **orientare le politiche di mobilità cittadine**. Un aspetto su cui ci pare che l'attuale elaborazione non abbia avuto il necessario risalto è il trasporto delle merci in ambito urbano, che costituisce un'attività rilevante che incide soprattutto sulla congestione stradale.

Ma la strategia che riteniamo più efficace è la contemporanea azione di incentivo al ricorso a sistemi alternativi all'auto privata, combinata con un potenziamento del servizio pubblico (TPL), i cui vantaggi sono indiscutibili in termini di efficienza energetica, sicurezza, rumore ed inquinamento atmosferico.

Il momento per rivoluzionare il sistema della mobilità a Livorno è forse giunto, ma ci vuole coraggio, convinzione e partecipazione. Insieme alla costruzione del PUMS, si può infatti prendere spunto dall'opportunità della costruzione del nuovo Ospedale per intervenire decisamente sull'ipotesi di trasformazione del [TPL](#) in direzione di sistemi più moderni che prevedono bus elettrici a guida vincolata. E' innegabile infatti che il nuovo assetto ospedaliero dovrà prevedere non solo una viabilità dedicata, ma dovrà provare a risolvere i problemi posti già nella situazione attuale, di congestione dell'area, della sosta, della sicurezza.

Il sistema delle azioni appena citate per scoraggiare l'uso dell'auto, va accompagnato da misure per il potenziamento e la riqualificazione del sistema di trasporto pubblico ed il suo miglioramento; l'associazione "Per la Rinascita di Livorno", nell'apprezzare le linee su cui si sta indirizzando il PUMS, vuole porre l'attenzione in questo momento al TPL, almeno per due

motivi: la novità che diventerà tra breve operativa legata alla (faticosa) concessione ad un unico gestore del TPL a livello regionale, e la necessità (e l'opportunità) di cercare con convinzione e risolutezza di realizzare un corridoio di forza (protetto) a transito rapido col ricorso a sistemi fondati sull'alimentazione elettrica, i cosiddetto Buses with a High Level of Service (BHLS).

Per ambedue i motivi il ruolo della Regione Toscana è centrale. Ebbene operativamente si può procedere come segue:

1. Prevedere con forza e convinzione l'inserimento nel [PUMS](#) dell'ipotesi del sistema [BHLS](#), basantesi su percorsi che prevedono [bus elettrici a guida vincolata](#).
2. Inserire nel Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità ([PRIIM](#)), in scadenza nel 2020, che costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, la previsione del sistema [BHLS](#) per la città di Livorno.
3. Inserire nel Piano regionale di sviluppo ([PRS](#)), in scadenza nel 2020, che è lo strumento orientativo delle politiche regionali per le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana, la previsione del [sistema BHLS per la città di Livorno](#).

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.11](#)   [Vai Approfondimento 2.11](#)

## 1.12 Un'occasione per l'Edilizia residenziale pubblica

Livorno ha realizzato dal 1903 (data della prima Legge per la costruzione di case popolari) fino ad oggi un vasto patrimonio di alloggi pubblici: circa 10 mila nella provincia di cui circa 7 mila nella città, il più vasto in Toscana dopo quello di Firenze. Si tratta di un patrimonio che, per la sua parte più vetusta, necessita di interventi di riqualificazione edilizia ed urbanistica.

La recente innovazione del Decreto Rilancio 34/2020 può contribuire, con il [super credito di imposta del 110%](#), alla realizzazione dei necessari interventi compatibili con le finalità di Legge.

La locale Casalp spa si è dimostrata sensibile e attenta all'utilizzo di questa nuova possibilità. Certo la tempistica fissata al 30/6/2022 per l'utilizzo delle detrazioni fiscali appare collidere con i tempi degli ordinari programmi di E.R.P.

L'Associazione evidenzia, quindi, alla nuova Giunta regionale, la necessità di individuare, in intesa con il Ministero, una "procedura speditiva" di esame ed approvazione di programmi e di progetti, redatti dalle società di gestione dell'E.R.P., capace di assicurare il rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi.

Comune proprietario e Casalp gestore degli immobili di E.R.P. possono finalizzare questi interventi, in parallelo ad altri finanziabili sul programma 2020 /2022 della Regione, per la riqualificazione di interi isolati urbani e delle relative aree di pertinenza.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.12](#)   [Vai Approfondimento 2.12](#)

## 1.13 La gestione dei rifiuti

La presente legislatura si chiude senza che la Regione abbia potuto approvare il nuovo Piano per lo smaltimento dei rifiuti, il [Piano vigente 2016/20](#) è nella sua fase di esaurimento. Due sono le cose che l'Associazione ritiene essenziali in questa fase di transizione: da una parte governare il corretto trattamento e smaltimento dei flussi interni alla Regione ma anche di quelli in ingresso ed in uscita dalla Toscana e, dall'altra, redigere, condividere nei territori, ed approvare il nuovo Piano regionale dei rifiuti.

Occorre per questo preservare le dotazioni impiantistiche esistenti per il tempo necessario alla nuova realizzazione impiantistica prevista dal nuovo piano.

Le dotazioni della città di Livorno, nel contesto regionale, sono significative: termovalorizzatore, impianto di gestione dei fanghi di depurazione sovradimensionato ed in grado di ulteriori sviluppi del trattamento. Una dotazione di impianti, di competenze, di capacità lavorative che non deve essere dispersa ma valorizzata.

La presente necessità di Eni di riposizionarsi, in previsione della strategia [Toscana "Carbon Neutral"](#) su cui orientare i futuri investimenti, che ha portato alla proposta del "gassificatore" si ritiene sia da approfondire, nella fase di transizione al nuovo piano, aprendo un confronto con Eni sul piano ambientale, tecnico, economico, per [rendere partecipi i Comuni di Livorno e Collesalveti](#).

Comunque l'Associazione ritiene che ogni decisione riguardante impianti aventi valenza o dimensione sovra-locale dovrà, necessariamente, essere valutata con la redazione del nuovo Piano regionale, in base ai conferimenti ed agli impianti di ogni ambito territoriale.

La creazione di una Multiutility tra ASA ed AAMPS può offrire la possibilità di valorizzazione dell'esistente e di crescita per la partecipazione ai programmi e dei progetti, ed ai finanziamenti del Recovery Fund.

Recentemente AAMPS ha diffuso due notizie di stampa: una propone un impianto di selezione spinta dei rifiuti residuali non differenziabili, in alternativa al termovalorizzatore; l'altra propone un impianto di compostaggio a Vallin dell'Aquila. Ovviamente si tratta di anticipazioni non valutabili nei loro contenuti tecnici, pertanto, in questa fase, non sono stati presi in considerazione dagli approfondimenti.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 1.13](#)   [Vai Approfondimento 2.13](#)

## Le nostre proposte trovano piena coerenza con l'Agenda 2030

Le riflessioni e le analisi che l'associazione mette a disposizione dei candidati alla Presidenza della Regione Toscana e ai candidati Consiglieri partono da considerazioni che registrano un ultradecennale svantaggio della costa Toscana rispetto al resto della regione (la Toscana a due velocità), e comportano ritardi nei campi dell'innovazione, della formazione e della infrastrutturazione. Il tutto aggravato da problematiche ambientali (bonifiche, inquinamenti, rischi d'incidenti rilevanti) e di lavoro, ancora irrisolte.

La riflessione, che si traduce in proposte organiche non "a pioggia", si arricchisce di un nuovo approccio che trova riscontro con la visione di un'Europa equa e sostenibile, peraltro condivisa dalla stessa Regione Toscana. Ci auguriamo che la stessa convinzione già espressa in atti regionali precedenti<sup>5</sup>, diventi l'asse portante del prossimo programma del Presidente che sarà eletto a guidare la nostra regione per i prossimi anni.

La conclusione quindi del contributo dell'associazione non può che essere una verifica di coerenza tra i principali progetti che sono stati evidenziati e che per le loro caratteristiche hanno una valenza regionale, e gli obiettivi di Agenda 2030 (GOALS).

Abbiamo quindi predisposto una scheda di semplice lettura che mette in correlazione le azioni progettuali descritte nelle varie parti del documento, e i 17 GOALS di Agenda 2030<sup>6</sup>.

Ebbene si può notare che, a meno di obiettivi che riguardano prevalentemente le politiche dei governi<sup>7</sup> ben 11 GOALS sono perseguiti dai progetti che si evidenziano, con particolare riferimento agli obiettivi delle 3. Buona salute e benessere, 8. Lavoro dignitoso e crescita, 9. Industria, innovazione ed infrastrutture, 11 Città e comunità sostenibili, che (non a caso) costituiscono le criticità della comunità livornese.

Questa verifica è di particolare significato in quanto l'introduzione di questi progetti/obiettivi nella programmazione regionale li rende candidabili sia all'interno dell'azione regionale, sia in relazione alla coerenza con gli obiettivi del Green Deal europeo, e quindi alle risorse e ai finanziamenti che saranno nel prossimo decennio messi a disposizione.

Il *Recovery Fund* è infatti strettamente legato al *Green Deal* europeo e mira a trasformare l'Italia in una economia climaticamente neutra ricomprendendo in essa gli interventi per:

- prevenire catastrofi idrogeologiche;
- la produzione di energia da fonti rinnovabili;
- l'infrastruttura per l'energia elettrica e l'efficienza energetica;
- la mobilità sostenibile;
- i deficit infrastrutturali nell'ambito della gestione delle acque e dei rifiuti;
- la trasformazione industriale verso produzioni più sostenibili.

Tutte le proposte avanzate dall'associazione sono coerenti con i Goals di Agenda 2030 e con gli obiettivi di investimento del Green Deal europea, e potrebbero disegnare un nuovo volto della città di Livorno.

---

<sup>5</sup>“Quadro Strategico Regionale per uno sviluppo sostenibile ed equo – Programmazione comunitaria 2021-2027”, DGRT n. 78 del 03.02.2020.

<sup>6</sup> Alla fine del presente capitolo sono richiamati gli obiettivi di Agenda 2030.

<sup>7</sup>1.eliminare la povertà, 2.azzerare la fame, 5.eguaglianza di genere, 12.produzione e consumo responsabile, 16.pace e giustizia, 17.uniti verso gli obiettivi



**Coerenza dei progetti con gli obiettivi di Agenda 2030**

**Cosa sono il Goals di Agenda 2030? [Vedi l'Appendice](#)**

[Torna ad Indice](#)

[In cima a questo Testo](#)

[Vai Approfondimento Appendice](#)



## 2 APPROFONDIMENTI

---

### 2.1 Il documento unitario tra Confindustria Livorno Massa Carrara e le segreterie confederali Cgil, Cisl, Uil

Nel 2019 questa associazione cercando di promuovere la discussione sul futuro del lavoro nella città e nella costa della Toscana, ha invitato a partecipare i sindacati delle imprese, quelli dei lavoratori e le associazioni del terzo settore.

Infatti durante la iniziativa del 14 febbraio 2019 sono intervenuti i cosiddetti corpi intermedi con loro analisi e proposte, come non accadeva da tempo.

Quanto emerse fu trascritto sulle pagine del volume: [Livorno 2019 - per una rinascita possibile](#).

Il 18 ottobre 2019 i sindacati firmarono insieme il documento-agenda che trovate qui:

<http://www.livornocgil.it/evidenza/intesa-confindustria-sindacati-lo-sviluppo-del-territorio>

Questo il comunicato di sintesi:

*"Confindustria Livorno Massa Carrara e le segreterie confederali CGIL, CISL e UIL hanno sottoscritto un'agenda contenente le linee strategiche riferite alle priorità di politica industriale del territorio.*

*"La reindustrializzazione della costa toscana costituisce l'obiettivo primario delle politiche industriali. In seguito alle tornate elettorali per il Parlamento europeo e per alcuni Comuni del territorio ad alto tasso di presenza industriale, è opportuno un riesame delle priorità dell'agenda strategica, con l'auspicio che possano finalmente prendere avvio le iniziative di consolidamento e rilancio.*

*"Le aspettative del sistema industriale si potranno realizzare se riusciremo ad adottare un metodo di relazioni istituzionali che abbia continuità operativa, con l'obbiettivo di creare sviluppo e lavoro di qualità.*

*"Siamo infatti convinti che lo sviluppo possa realizzarsi soltanto attraverso una forte alleanza di territorio che valorizzi requisiti e capacità esistenti, compensando finalmente la contraddizione della Toscana a due velocità e creando un forte asse socio-economico che colleghi l'area metropolitana con la costa."*

Nel mese di novembre 2019 il presidente della Ciaa Maremma e Tirreno Ing. Riccardo Breda, coordinò il tavolo di tutte le categorie e dei sindacati arrivando alla stesura del documento - [Livornovaavanti](#) - che indica le priorità ed il cronoprogramma per la loro realizzazione. Ecco il link :

<https://livornopress.it/wp-content/uploads/2019/11/Tavolo-sviluppo-LI-bozza-12.11.2019-vs.11.11.2019.pdf>

-**Darsena Europa**: rigoroso rispetto di un cronoprogramma con tempi certi per il completamento dell'opera e delle interconnessioni con le altre infrastrutture (retroporto, interporto, ferrovia, ecc.).

-**microtunnel nel Canale del Marzocco**: tempi certi per la conclusione

-**collegamento ferroviario** passeggeri: tra le infrastrutture costiere (porti, aeroporto) e la città metropolitana di Firenze, al fine di consentire un celere collegamento con la linea dell'alta velocità. Definizione dell'intervento volto al potenziamento della linea esistente. Collegamento ferroviario merci: Ultimo Miglio e collegamenti efficienti del Porto di Livorno con i maggiori terminal interni italiani, ubicati nelle aree produttive del Paese, sfruttando anche l'opportunità della [rete TEN-T](#).

**-Costituzione di una Commissione Tecnica** RFI-AdSP-Regione Toscana-CCIAA.  
**-Porto di Piombino: S.S.398, Bretella del Capezzolo – Raccordo con il Corridoio Tirrenico:** potenziamento del tracciato stradale, definizione di un nuovo cronoprogramma e rispetto rigoroso della tempistica per la realizzazione.

- [bonifiche aree SIN](#): accordo di programma per finanziamento e definizione cronoprogramma

Fra le azioni da intraprendere, assume altresì priorità particolare la richiesta di riconoscimento di una Zona Economica Speciale (ZES) o, in subordine, la possibilità di istituire almeno una Zona Logistica Semplificata (ZLS) per i porti di Livorno e Piombino. Tavolo di Lavoro per lo sviluppo del territorio della provincia di Livorno 14.

Con la visita in città del ministro delle infrastrutture Paola De Micheli e il successivo decreto che autorizza le ZES - *zona economica speciale*- e/o ZLS - *zona logistica semplificata*- all'area costa di crisi complessa, si è chiuso l'anno 2019.

Nei mesi invernali la discussione si è incentrata su alcuni temi come il nuovo ospedale, il progetto Eni, la Darsena Europa, la bonifica dell'area a terra tra la raffineria ed il porto, la deperimetrazione dell'area a mare ancora interna al vecchio SIN, la Tirrenica. La covid-19 ha rallentato ogni operazione.

Per l'ospedale dopo la convenzione Regione-Asl è stato approvato dalla G.M. il progetto di fattibilità. Si tratta dei volumi che saranno utilizzati.

Per Eni, i sindaci di Collesalveti e Livorno hanno precisato che il progetto sarà valutato quando sarà reso noto.

La procedura per la ZES è passata per la istruttoria nella competenza della Regione Toscana.

Per la [D.E.](#) e gli altri lavori previsti nel porto il consiglio comunale di Livorno ha approvato a maggio 2020 un atto di indirizzo che sollecita gli enti interessati.

Nel luglio 2020 sono stati confermati anche gli impegni del Governo e quindi si aprirà un'ulteriore fase per la ricerca della parte privata.

Il 15 luglio 2020 il presidente della AsdP ha presentato in pubblico un filmato ed ha illustrato lo stato e le previsioni dei lavori.

[Torna ad Indice](#) [In cima a 2.1](#) [Torna a Proposta 1.1](#)

## 2.2 Scuola e lock down cosa ne pensano gli studenti (F. Parlanti, C. Lo Re)

Quali sono le prospettive, i vantaggi e gli svantaggi della didattica a distanza?

Ci siamo interrogati su questo e abbiamo deciso di raccontarvi come studenti ed insegnanti vivono questa esperienza di "scuola in lock down". Ci rispondono in un articolo a quattro mani due nostre associate Federica Parlanti, insegnante di lettere a \*scusanonricordolascuola\* e Chiara Lo Re operatrice culturale.

Questo articolo è frutto di una ricerca effettuata somministrando un questionario ad un campione di oltre trecento studenti, si pone come riflessione con la volontà di stimolare la questione alla luce di questo momento di cambiamenti.

Ognuno di noi ricorda probabilmente molto bene l'anno della maturità, questo che sarebbe stato l'ultimo anno di scuola, l'anno per eccellenza si potrebbe dire, con le sue ansie, difficoltà ed esami che sembravano allora insormontabili.

Alla luce della situazione attuale sorge una domanda spontanea seppur retorica: se insieme alle svariate emozioni contrastanti di quell'anno avessimo aggiunto anche le lacune del programma, il distanziamento sociale e la mancata condivisione dell'esperienza con compagni e insegnanti, come saremmo stati?

Riflettendo su questo e stando vicini a ragazzi che stanno vivendo in prima persona questa nuova situazione abbiamo provato a rispondere traendo delle conclusioni e degli stimoli di ripartenza per quello che sarà sicuramente un anno scolastico unico nel suo genere.

Già da tempo strumenti tecnologici e media fanno parte, volenti o nolenti, del percorso di crescita delle nuove generazioni, ma mai ci saremmo aspettati di doverci affidare completamente a questi durante il percorso di apprendimento. A scuola già si usavano computer, lavagne digitali, internet, social, laboratori multimediali... eppure, seppur consapevoli di star imparando un altro linguaggio, siamo rimasti basiti di fronte alle difficoltà comunicative che incontriamo con questi strumenti che pensavamo di saper gestire così bene. Questo lock down ci ha disarmato e obbligato a tornare tutti alunni verso un nuovo modo di comunicare, apprendere e vivere. Ma cosa ne pensano i ragazzi, ovvero i principali protagonisti di questo gigantesco esperimento didattico e sociale? E come sarà la "notte prima degli esami" del 2020?

La DAD o "didattica a distanza" sarà il volano del nuovo ventennio scolastico o comunque sarà quello di cui si discuterà negli anni a venire per comprendere gli effetti che ha avuto sulle nuove classi di bambini, adolescenti e ragazzi. Sin dal principio si è resa sempre più palese la differenza generazionale tra alunni e loro insegnanti, tra mezzi della scuola e grandi potenzialità degli strumenti online e, soprattutto, è improvvisamente emersa la questione del digital divide cui si è tentato di sopperire con gli scarsi mezzi a disposizione.

Se il 74% dei ragazzi ha dato una valutazione sufficiente o più che sufficiente alla DAD è doveroso segnalare che in realtà all'84% degli stessi manca la scuola e la sua dimensione; emerge come primario l'aspetto relazionale con i compagni (ben il 62% lo ha segnalato come aspetto primario) e risulta significativo anche quel 4% di studenti che dichiara di soffrire particolarmente la mancanza di una relazione dal vivo con i professori. Con la didattica a distanza infatti i docenti hanno meno possibilità di seguire i ragazzi, sia per motivi di tempistiche che di comunicazione, e tutto l'universo essenziale del linguaggio non verbale, dell'empatia, della sensibilità e del metodo che alimenta il rapporto insegnante-alunno viene a mancare. Le maestre baciano e abbracciano i loro bambini, i professori scrutano le facce e gli occhi per capire se c'è qualcosa che non va, osservano il loro modo di vestire, il taglio dei capelli, pronti a cogliere qualsiasi novità, i sorrisi da un banco all'altro, le liti.

Come fare tutto ciò dietro una fotocamera? Semplice, non si può.

Certo, la didattica a distanza ha anche i suoi vantaggi, tra cui la sveglia più tardi, l'assenza di spostamenti ma, soprattutto, dichiara il 37% dei ragazzi, la maggiore elasticità dei tempi di studio. Diversi ragazzi asseriscono che in casa riescono a stare più attenti e concentrati, che l'ambiente è più tranquillo e soffrono di minor ansia da prestazione: queste risposte devono farci molto riflettere sull'ambiente scuola

Classi-pollaio, come le ha definite la Ministra, la pessima acustica, la faticenza che si respira in molti edifici scolastici, la competizione sfrenata, la corsa al voto: tutto ciò deve cambiare. Questo non significa distruggere, stravolgere quello che è il risultato di esperienze e anni di storia e vite; significa vagliare quelle infinite possibilità di crescita e miglioramento che tengano conto dei reali bisogni dei soggetti coinvolti, a partire dall'assunto aristotelico "l'uomo è un animale sociale". Sociale, non solo social. È socievole, bisognoso, chiacchierone, arrabbiato e partecipe di un'enorme gamma di sentimenti che uno schermo non potrà mai riuscire a comunicare.

A prova di tutto ciò infatti uno dei risultati più forti è stato il "mi sento più solo/a", affiancato da stati d'animo di perplessità e preoccupazione: non dimentichiamoci la fragilità di queste età di transizione e crescita; non dimentichiamoci le singole necessità personali dei ragazzi (alunni con sostegno o con disturbi specifici) e consideriamo l'impatto psicologico che questo periodo avrà su tutti coloro che sono a tutti gli effetti gli adulti di domani. Queste risposte emotive e cognitive, l'esperienza dei docenti e le difficoltà dei genitori ci dicono che forse dovremmo rivedere il modo di verificare le competenze e di strutturare i programmi scolastici affinché favoriscano l'intraprendenza, l'organizzazione del tempo di studio e lo spirito di networking a sfavore della competitività.

Magari sarà pensabile lo sviluppo di nuove forme comunicative per alcune materie, nuove disposizioni delle aule, programmi svolti in parte a casa. Bisognerà ripensare a una serie di soluzioni per aiutare la socialità di soggetti a rischio, non solo con bisogni dichiarati, ma anche depressione giovanile o situazioni di asocialità; bisognerà trovare un momento di vero lockdown dagli smartphone per evitare danni fisici e mentali. Trasversalmente sarà necessario creare le riforme ricordandosi che la scuola è il luogo di incontro, scontro e confronto per eccellenza. In fin dei conti l'immobilità e l'annientamento ci sono infinite possibilità di ibrido.

Utopia? Probabile.

Non si potrà sapere finché non si risponderà alla crisi in modo coraggioso, ripartendo dalle basi e non facendo pervenire soluzioni a cascata, perché la lezione è sotto i nostri occhi e adesso va appresa più che impartita: bisogna lavorare meglio, non di più.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 2.2](#)   [Torna a Proposta 1.1](#)

## 2.3 Ora è il tempo (R.E. Butta)

### 2.3.1 La crisi climatica

*"Quando le generazioni future giudicheranno coloro che sono venuti prima di loro sulle questioni ambientali, potranno arrivare alla conclusione che questi 'non sapevano': accertiamoci di non passare alla storia come la generazione che sapeva, ma non si è preoccupata."*

MIKHAIL SERGEEVICH GORBACHEV

E' sorprendente quanto poco spazio dia l'informazione e la politica sull'alterazione del clima e i suoi effetti con cui ci troviamo a confrontarci.

Sono evidenti al proposito i risultati del mondo scientifico; senza scomodare Fourier che sin dal 1824 spiegò l'effetto serra naturale, nel 1988 l'ONU creò l'IPCC<sup>8</sup> e nel 1992 a Rio de Janeiro si formulò la Convenzione quadro su i cambiamenti climatici firmata da quasi tutti i paesi. Iniziò anche il cd "negazionismo" a spargere fango sulla scienza, mentre la temperatura della terra è salita di un grado e la CO2 è arrivata a 410. (cosa esprime il n° ?)

25 anni dopo 15.364<sup>9</sup> ricercatori e docenti nello Scientists' Warming to Humanity, hanno stigmatizzato l'insostenibile pressione dell'uomo sulla terra, ormai tale da rendere vano qualsiasi altro sforzo per permettere un futuro sostenibile; solo la riduzione immediata delle emissioni climalteranti, l'abbandono dell'utilizzo di combustibili fossili, l'arresto della deforestazione, può frenare il collasso in essere delle biodiversità. Se non ci impegniamo a limitare adeguatamente l'aumento della popolazione, ridiscutere il ruolo di un'economia basata sulla crescita, ridurre le emissioni climalteranti, incentivare l'utilizzo di energie rinnovabili, proteggere gli habitat, ricostruire ecosistemi, frenare l'inquinamento, l'umanità non intraprenderà i passi urgenti necessari a salvaguardare la nostra [w10](#) biosfera minacciata.<sup>10</sup>

Il pareggio del bilancio mondiale è stato rispettato più o meno fino alla metà degli anni Settanta, quando l'umanità contava 3,5 miliardi di individui: oggi abbiamo superato i 7 miliardi<sup>11</sup>. Il 1970 è stato individuato come l'anno in cui l'umanità è entrata nel territorio della insostenibilità.

Purtroppo i temi ambientali sono ancora oggi tacciati di catastrofismo<sup>12</sup> o comunque guardati con sufficienza e marginalità da ampie fette della società. Eppure proprio in Italia, già nel 1968, gli illuminati del Club di Roma, pubblicavano il manifesto [The limits of Growth](#), i limiti della crescita.

L'opinione pubblica e la politica preferiscono ignorare i pericoli che stiamo correndo e mettere la testa sotto la sabbia: ...le priorità della politica e dell'informazione restano finanziarie, economiche nazionalistiche e sportive<sup>13</sup>; l'ecologia integrale è ancora una disciplina sconosciuta e incompresa. Certo è complessa, ma proprio per questo dovremmo parlarne tutti i giorni, spiegarla, investire

---

<sup>8</sup>Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici.

<sup>9</sup> Pare sia il maggior numero di persone di sempre che abbia firmato e formalmente appoggiato un articolo pubblicato su una rivista scientifica.

<sup>10</sup> Luca Mercalli "Non c'è più tempo. Come reagire agli allarmi ambientali". Pag17-Vivere sostenibile RCS NediaGroup-Verona (2020).

<sup>11</sup>Il Congresso internazionale dei geologi riuniti in Sud Africa nell'agosto 2016, ha sancito il passaggio intorno al 1950 dall'Olocene all'Antropocene, cioè viviamo nell'ero dell'uomo, guadagnandoci questo appellativo non per meriti ma per i danni a lungo termine le cui tracce rimarranno impresse sulla terra.

<sup>12</sup>E' catastrofismo pensare che l'Overshoot Day (Giorno del Sovrasfruttamento, che indica il momento di esaurimento delle risorse naturali che la terra riesce a rigenerare in un anno) del 2019 è stato il 15 maggio (il 29 luglio per l'Italia), e che per il 2020, anno particolare a causa del Covid-19, cade il 14 maggio (il 22 agosto per l'Italia)?.

<sup>13</sup> Luca Mercalli li definisce "...rumori di fondo rispetto alle proporzioni della problematica globale che giorno dopo giorni giganteggia sulle nostre vite".

culturalmente sulla sua comprensione e sulla sua pratica quotidiana, perché è l'unica garanzia di fondare un benessere collettivo accettabile a lungo termine.<sup>14</sup>

Quali sono gli ostacoli più rilevanti che impediscono di iniziare una terapia d'urto? Uno è antropologico: siamo una specie che non riesce a guardare oltre il proprio naso (o le elezioni). L'altro è il paradigma economico della crescita infinita che evidentemente è in rotta di collisione con un mondo finito.<sup>15</sup>

La scienza ha fatto tutto quel che doveva e continuerà a farlo<sup>16</sup>, ma ora la cura è culturale, attiene alla psicologia sociale, alla sociologia, all'informazione, che devono formare una consapevolezza collettiva. E poi la politica che deve agire rapidamente ed efficacemente sulla riduzione delle emissioni climalteranti e sull'uscita dal paradigma economico predatorio delle risorse naturali. Tuttavia come afferma Lena EK, ministra dell'ambiente svedese "se la gente è convinta, i politici seguiranno".

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.3.1](#)

### 2.3.2 L'agenda 2030

*"La nostra sfida più grande in questo nuovo secolo è di adottare un'idea che sembra astratta - sviluppo sostenibile."*

KOFI ANNAN

Il tema della sostenibilità ambientale fu inserito tra gli otto obiettivi di sviluppo del millennio (Millennium Development Goals -MDG), ma solo nel summit sullo sviluppo sostenibile dell'ONU, tenutosi a New York il 25 Settembre 2015, 150 leader provenienti da tutto il mondo hanno sottoscritto un'Agenda "Trasformare il nostro mondo. [L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile](#)", che include 17 obiettivi (Sustainable Development Goals - SDG) per uno sviluppo sostenibile globale entro il 2030.

Gli SDGs sono fondati sull'integrazione tra [le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile](#) (ambientale, sociale ed economica), quale presupposto per sradicare la povertà in tutte le sue forme.

---

<sup>14</sup> Luca Mercalli, cfr, pag. 25.

<sup>15</sup> Luca Mercalli, cfr, pag. 63.

<sup>16</sup> Luca Mercalli cfr, pag. 38 "Quanto ai cambiamenti climatici abbiamo un corpus scientifico ormai colossale e autorevole che non deve nemmeno essere interpretato ma solo considerato come un avvertimento esplicito del pericolo che corriamo. Abbiamo bisogno di governanti onesti e coraggiosi, uomini e donne competenti in tutti i saperi, alleati coi cittadini."



La verità è che Il mondo non si trova su un sentiero di sviluppo sostenibile<sup>17</sup>. Il degrado ambientale prosegue e il riscaldamento globale sta accelerando, con effetti devastanti sugli ecosistemi e sulla vita di milioni di persone, soprattutto le più deboli. Le certezze per una nuova crisi economica accentuata dalla pandemia del Covid-19, si moltiplicano, crescono le tensioni commerciali e politiche internazionali, si diffondono risposte nazionalistiche e protezionistiche ai problemi nazionali e globali. Le disuguaglianze restano elevatissime e persistenti.

L'Agenda 2030 assume centralità nelle strategie della nuova Commissione europea presieduta da Ursula von der Leyen, la quale ha presentato un programma d'azione per i prossimi cinque anni che fa dello sviluppo sostenibile l'architrave delle politiche europee e nazionali.

Il programma di azione per il prossimo quinquennio ruota intorno ad una visione in cui politiche economiche, sociali e ambientali appaiono coerentemente orientate all'obiettivo di fare dell'Unione Europea la "campionessa mondiale di sviluppo sostenibile".

Il Rapporto "[L'ambiente in Europa: stato e prospettive nel 2020 \(SOER 2020\)](#)" predisposto dell'AEA<sup>18</sup> è stato utilizzato a sostegno della comunicazione sul Green Deal europeo, presentata poco dopo. Il [SOER 2020](#) afferma che lo sfruttamento di risorse naturali da parte dei nostri sistemi di produzione e di consumo ha una portata e un ritmo che eccedono la capacità della natura di rigenerare tali risorse.

L'Europa deve trovare le modalità per trasformare i principali sistemi sociali alla base delle pressioni climatiche e ambientali e degli impatti sulla salute, ripensando non solo le tecnologie e i processi produttivi, ma anche i modelli di consumo e gli stili di vita.

L'Europa ha fatto più progressi rispetto alle altre parti del mondo, relativamente all'efficienza delle risorse e all'economia circolare.<sup>19</sup> Tuttavia le prospettive per il 2030 suggeriscono che l'attuale

<sup>17</sup> L'esortazione tratta dal libro di E.U. von Weizsacker e A. Wijkmann: "Andiamo verso la sostenibilità globale, ambientale e sociale, andiamo verso una maggiore sobrietà dei consumi ma non per questo povertà, andiamo verso la conoscenza di nuovi approcci all'uso responsabile delle risorse planetarie, andiamo verso una condanna ferma e determinata di chi distrugge il capitale naturale, andiamo verso un nostro equilibrio interiore più contemplativo e meno competitivo". Come on! Capitalism, Short-termism, Population and the Destruction of the Planet (Springer, 2018).

<sup>18</sup> AEA Agenzia Europea per l'Ambiente.

<sup>19</sup> Il consumo di materiali è diminuito e l'efficienza delle risorse è migliorata con l'aumento del prodotto interno lordo. **Le emissioni di gas serra sono diminuite del 23,2 % tra il 1990 e il 2018 rispetto ai livelli del 1990**, grazie a misure strategiche e fattori economici. La percentuale di fonti energetiche rinnovabili nel consumo di energia finale ha registrato un aumento costante fino al 17,5 % nel 2017.

tasso di progresso non sarà sufficiente per raggiungere gli obiettivi energetici e climatici per il 2030 e il 2050<sup>20</sup>.

L'accelerazione dei cambiamenti climatici sarà probabilmente associata a un aumento dei rischi per la salute, in particolare per i gruppi vulnerabili. Gli impatti possono derivare da ondate di caldo, incendi boschivi, inondazioni e alterazioni nella larga diffusione di malattie infettive.

Realizzare la visione dell'Europa di un futuro sostenibile e a basse emissioni di carbonio è ancora possibile.

### **La visione europea è basata sul «vivere bene entro i limiti del nostro pianeta»**

Servirsi degli obiettivi di sviluppo sostenibile come quadro generale per lo sviluppo delle politiche nei prossimi 10 anni potrebbe costituire un passo importante verso la realizzazione della visione europea per il 2050.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.3.2](#)

### **2.3.3 Il Green Deal Europeo.**

*La conversione ecologica potrà affermarsi soltanto se apparirà socialmente desiderabile*

ALEXANDER LANGER

La comunicazione conosciuta come "[Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini](#)", riformula su nuove basi l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente, ovvero il compito che definisce la nostra generazione. Ogni anno che passa l'atmosfera si riscalda e il clima cambia. Il Green Deal europeo è la risposta a queste sfide. 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 che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse.

Il Green Deal è composto da quattro parti fondamentali:

1. TRASFORMARE UNA SFIDA PRESSANTE IN UN'OPPORTUNITÀ UNICA
2. TRASFORMARE L'ECONOMIA DELL'UE PER UN FUTURO SOSTENIBILE
3. L'UE COME LEADER MONDIALE
4. IL MOMENTO DI AGIRE INSIEME: UN PATTO EUROPEO PER IL CLIMA

Le tematiche affrontate sono così articolate:

- Ambizioni in materia di clima
- Energia pulita, economica e sicura
- Strategia industriale per un'economia pulita e circolare
- Mobilità sostenibile e intelligente
- Salvaguardia e tutela della biodiversità

---

<sup>20</sup> Ricordiamo che attualmente gli obiettivi sono di riduzione di CO<sub>2</sub> del 30% al 2020, del 50% al 2030 e dell'80% al 2050, preso a riferimento l'anno 1990. Il Green deal e la Proposta di legge Europea sul clima, anticipano l'obiettivo di riduzione al 50/55 % per il 2030 e la neutralità al 2050.



- Verso l'obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche
- Integrare sostenibilità in tutte le politiche dell'UE
- L'UE come leader mondiale
- Lavorare insieme: un patto europeo per il clima.

Secondo l'indagine speciale [Eurobarometro 490](#) sui cambiamenti climatici dell'aprile 2019, il 93 % dei cittadini dell'UE considera i cambiamenti climatici un problema grave e una maggioranza significativa auspica interventi più incisivi in materia di cambiamenti climatici. Già con un aumento del 2°C il mondo subirebbe ripercussioni drammatiche dovute ai cambiamenti climatici. Secondo le stime, per procedere lungo la direzione che ci consentirà di limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C occorre conseguire l'azzeramento delle emissioni nette di CO<sub>2</sub> a livello mondiale intorno al 2050 e la neutralità per tutti gli altri gas serra più avanti nel corso di questo secolo. L'Unione mira a raggiungere, entro il 2050, un equilibrio nel suo territorio tra le emissioni antropogeniche e gli assorbimenti antropogenici dei gas a effetto serra di tutti i settori economici mediante soluzioni naturali e tecnologiche.

La proposta della Commissione della prima legge europea sul clima, presentata il 4 marzo 2020, intende trasformare in legge l'obiettivo fissato nel Green Deal europeo attraverso l'obiettivo giuridicamente vincolante di azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050

Tutte le azioni e le politiche dell'UE dovranno convergere per realizzare una transizione adeguata e giusta verso la neutralità climatica e un futuro sostenibile.

La transizione verso la neutralità climatica presuppone cambiamenti nell'intero spettro delle politiche e uno sforzo collettivo di tutti i settori dell'economia e della società. La visione europea è:

### **Una società climaticamente neutra e resiliente al clima**

La Commissione ha presentato il 14 gennaio 2020 un [Piano di investimenti per un'Europa sostenibile](#) inteso a sopperire al fabbisogno supplementare per conseguire gli obiettivi 2030 in materia di clima ed energia.

Il piano di investimenti del Green Deal europeo prevede di mobilitare almeno 1.000 miliardi di € di investimenti sostenibili nei prossimi dieci anni. Il bilancio dell'UE destinerà all'azione per il clima e l'ambiente una quota di spesa pubblica senza precedenti, attirando i fondi privati, e in questo contesto la Banca europea per gli investimenti svolgerà un ruolo di primo piano.

Il bilancio dell'UE rivestirà un'importanza fondamentale. La Commissione ha proposto di portare al 25% l'obiettivo di integrazione degli aspetti climatici in tutti i programmi dell'UE.

*"Mai come adesso abbiamo la possibilità di progettare il futuro che vogliamo. Sono state messe in campo misure straordinarie. Ma serve che il Paese si doti di un piano preciso a favore della resilienza, della sostenibilità e dell'equità, temi verso i quali saranno orientate i fondi messi a disposizione dell'Unione europea, e adotti una visione sistemica delle varie politiche, per evitare di disperdere le risorse e vanificare gli sforzi e le sofferenze di tanti italiani. Lo dobbiamo ai giovani, su cui ricadranno le nostre scelte di oggi. Per questo ribadiamo la centralità del principio di giustizia intergenerazionale, alla base del concetto stesso di sviluppo sostenibile".*

(Enrico Giovannini).

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.3.3](#)

### 2.3.4 Riflessioni sugli obiettivi di neutralità climatica e l'epidemia di Covid-19

Non è assolutamente "grazie" a crisi profonde e improvvise come il Covid-19 che l'Unione europea si è impegnata a trasformare la propria economia e a conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Il Green Deal europeo e la recente proposta di una legge europea sul clima invocano invece una riduzione irreversibile e progressiva delle emissioni, garantendo al tempo stesso una transizione equa che sia di sostegno agli interessati.

Senza una trasformazione fondamentale dei nostri sistemi di produzione e consumo, qualsiasi riduzione delle emissioni probabilmente avrà vita breve e un costo estremamente elevato per la società.

Si prevede che l'attuale crisi inciderà pesantemente sui modelli di produzione e di consumo, portando per esempio a una riduzione della domanda di mobilità. Tuttavia, per avere una comprensione più chiara della portata, della durata e di alcuni effetti, attesi e non, della crisi occorrerà, al termine della stessa, analizzare i dati relativi a diversi settori.<sup>21</sup> È indubbio che i paesi europei dovranno rafforzare e adattare i propri servizi sanitari per far fronte ai potenziali impatti dei cambiamenti climatici. Oggi, in seguito alla pandemia da Coronavirus, è lecito porsi la domanda: L'Unione Europea potrà realizzare gli ambiziosi obiettivi negli anni a venire, quando affronteremo le conseguenze di questa grave crisi?

La risposta di Hans Bruyninckx, direttore esecutivo del SEE<sup>22</sup> è affermativa perché:

- una transizione socialmente equa, pianificata e attuata sul lungo periodo, è l'unica via da seguire per dare vita a una società resiliente con un'economia forte e sostenibile;
- gli investimenti che verranno fatti per attenuare le conseguenze economiche della crisi dovrebbero e possono essere pienamente in linea con gli obiettivi di sostenibilità a lungo termine;
- anche durante questo periodo difficile, le istituzioni europee hanno confermato il loro forte impegno verso il conseguimento degli obiettivi a lungo termine del Green Deal europeo.

*"Questa crisi ci pone di fronte ai nostri errori. La pandemia ha dato un segnale forte a tutto il mondo e dobbiamo prepararci a possibili altre crisi derivanti dall'emergenza climatica, da tensioni sociali o da profonde modifiche del sistema economico globale, ma anche a cogliere le opportunità che l'innovazione tecnologica e quella sociale offrono per portare l'Italia su un sentiero di sviluppo sostenibile da tutti i punti di vista".*

(Enrico Giovannini).

Il vero interrogativo è: davvero tutto tornerà come prima, ovvero dobbiamo muoverci ed agire affinché sia ripristinata la situazione anti Covid-19?

Molti osservatori suggeriscono di non puntare a tornare alla "normalità", ma provare a correggere quegli elementi strutturali che la normalità prima ci consegnava.

Un altro aspetto sta emergendo con chiarezza: lo Stato deve essere parte attiva per il cambiamento dell'economia, ma presupposto è che esso dia segnali di chiarezza per un arco di tempo di almeno 5/10 anni, in maniera da riorientare la produzione e quindi l'economia.

Lo Stato deve cercare di indicare in quali aree nuove investire, anche se queste possono sembrare incerte, e catalizzare gli investimenti privati condizionando l'erogazione di sussidi ed

---

<sup>21</sup>L'AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) intende valutare questi collegamenti e, a tempo debito, comunicare i risultati di tale analisi.

<sup>22</sup>Lo Spazio economico europeo (SEE) è un organismo che ha la finalità di estendere il mercato interno dell'UE ai paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

incentivi, che non possono che essere diretti verso l'innovazione<sup>23</sup> e nella direzione indicata dalla UE. E' importante che ci sia una forte volontà della UE ad orientare i finanziamenti straordinari conseguenti alla crisi del Covid-19, questo perché non ci siano 27, ma una sola strategia europea, direzionata verso il futuro: la transizione ecologica e digitale, l'innovazione sociale e la crescita inclusiva.

Il documento approvato dal Consiglio europeo del 23 aprile scorso *"Una tabella di marcia per la ripresa. Verso un'Europa più resiliente, sostenibile ed equa"* è scritto: *"La transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia... Il Green Deal europeo avrà una funzione essenziale in quanto strategica di crescita inclusiva e sostenibile... investire nelle capacità, nelle infrastrutture e nelle tecnologie digitali costituirà pertanto un elemento chiave nello sforzo di rilancio."*

Insieme alla *transizione verde* per azzerare le emissioni nette di CO<sub>2</sub> entro il 2050 e alla *trasformazione digitale*, intesa anche come conoscenza e innovazione produttiva, si possono individuare la *tutela della salute* e la *lotta alla povertà* a partire dalle periferie delle nostre città, come i quattro pilastri della ripartenza su base nuove. Per tutti e quattro i pilastri il ruolo delle città e dei territori è fondamentale, poiché le città sono luoghi decisivi per vincere la battaglia della sostenibilità, investendo risorse pubbliche finalizzate a stimolare la domanda interna, favorire gli investimenti privati, creare nuove opportunità di lavoro per ridurre povertà e disuguaglianze

*Appartengo alla Terra. E come me tutta l'umanità, e ogni forma di vita. Piante e foreste, frutti e fiori, e ancora fiumi, monti, animali d'ogni specie e tutto ciò che il lavoro umano ha plasmato e trasformato nel tempo. San Francesco la chiamava sorella e madre, che ci governa e dà sostentamento.*

CARLO PETRINI

[In cima a 2.3.4](#)

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 2.3](#)   [Torna a Proposta 1.6](#)

---

<sup>23</sup> In questo senso il finanziamento alla FCA dovrebbe essere erogato (condizionato) solo dopo aver verificato che l'uso delle risorse sia rivolto verso la soluzione del problema (transizione verso un'economia sostenibile).

## 2.4 Il Per uno sviluppo equo e sostenibile (R. E. Butta)

*"Noi abbiamo bisogno di una nuova coscienza ambientale su basi globali. Per fare questo, abbiamo bisogno di educare le persone."*

MIKHAIL SERGEEVICH GORBACHEV

La Regione Toscana ha recentemente approvato il "[Quadro Strategico Regionale per uno sviluppo sostenibile ed equo](#) – Programmazione comunitaria 2021-2027 ([allegato A](#))"<sup>24</sup> quale documento di riferimento per l'impostazione e l'elaborazione dei programmi comunitari del prossimo ciclo di programmazione 2021 – 2027 e per la partecipazione al negoziato a livello europeo e nazionale in vista dell'elaborazione dell'Accordo di partenariato per l'Italia.

La regione Toscana è convinta della necessità di intervenire su alcuni fattori ritenuti maggiormente strategici tra i quali l'impegno dell'intervento pubblico per uno sviluppo equo e sostenibile che rappresenta una grande sfida per il territorio regionale in quanto implica la necessità di ripensare l'attuale modello di sviluppo in termini di sostenibilità.

In tale contesto la Regione Toscana, in forte continuità con gli indirizzi di [Agenda 2030](#), ha previsto un percorso di contrasto ai cambiamenti climatici con la [Strategia Toscana Carbon Neutral](#) le cui priorità identificano gli ambiti che tutte le politiche dovranno privilegiare e su cui occorrerà orientare gli investimenti futuri.

Chiediamo coerenza alla RT e quindi di supportare i progetti e i piani per una città più sostenibile e resiliente, cioè capace di attrezzarsi contro i cambiamenti climatici difendendosi dalle alluvioni, aumentando il verde, efficiente energeticamente ed efficace nella mobilità, stimolatrice di economie locali circolari, meglio organizzata e fisicamente contenuta.

Questa è la sfida per la prossima legislatura regionale.

*Pensare globalmente, agire localmente.*

La questione ambientale assume un rilievo globale e pone al centro dell'analisi proprio il rapporto tra i comportamenti che emergono a scala locale e le loro ricadute a scala globale e viceversa: la questione investe i singoli territori come conseguenza dei fenomeni che si formano a scala globale, ma li coinvolge anche in quanto i loro comportamenti incidono sugli equilibri globali.

Vi è quindi una doppia esigenza: quella di attrezzarsi per far fronte alle conseguenze dei cambiamenti climatici (mitigazione, adattamento e contrasto) e quella di operare per ridurre l'impatto delle nostre azioni sull'ambiente globale (prevenzione).

Ma anche al di là della necessità di far fronte ai cambiamenti climatici, l'uso delle risorse è comunque una questione centrale e riguarda, a monte, alcune risorse fondamentali quali l'energia e l'acqua e, a valle, la gestione ed il trattamento dei rifiuti e, più in generale, il riutilizzo dei materiali.

La crescente attenzione verso l'[economia circolare](#) è una evidente dimostrazione della centralità della questione ambientale.

Abbiamo visto come le nostre economie si scontrano con i limiti planetari, scatenando una complessa e profonda crisi ecologica. L'attenzione mondiale che ha suscitato la protesta che si alimenta "dal basso" promossa da Greta Thunberg, dà un inequivocabile segnale che non è possibile aspettare oltre.

Ma, quale contributo possono dare le comunità locali per il pianeta e per se stesse?

---

<sup>24</sup> Con DGRT n. 78 del 03.02.2020.

La risposta è semplice: con politiche ed azioni sostenibili e durevoli, che intervengono in maniera efficace per un verso sui problemi ambientali che gravano sul territorio, dall'altro progettando e ri-progettando la città, creando o cogliendo le opportunità legate alle potenzialità di un territorio.

Come è possibile costruire una città più sostenibile partendo dai progetti in atto?

Anche per questa domanda la risposta è semplice: verificando la sostenibilità dei progetti e cogliendo occasione da questi per migliorare la qualità di vita della comunità.

Il Governo ha annunciato l'intenzione di voler realizzare un' "[Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile](#)", le cui azioni qui di seguito elencate vanno declinate a livello urbano:

- salute e benessere;
- istruzione di qualità;
- parità di genere;
- acqua pulita e servizi igienico-sanitari;
- occupazione;
- transizione digitale;
- politiche abitative;
- mobilità urbana;
- consumo di suolo;
- raccolta differenziata dei rifiuti.

Le scelte che investono il territorio, e quindi anche il nostro, dovrebbero essere verificate rispetto ai principi ed agli obiettivi di sostenibilità considerati nell'[Agenda 2030](#) e nel [Green Deal Europeo](#), in visione lungimirante ma forse l'unica che ci potrà permettere di "vivere bene entro i limiti del nostro pianeta".

Un ulteriore valore aggiunto potrà essere dato dall'individuazione dei potenziali canali di finanziamento nazionali e soprattutto europei. Il parlamento europeo, che approverà nei prossimi mesi la [prima legge sul clima](#), prevederà importanti investimenti vincolati alla sostenibilità, all'innovazione e alla digitalizzazione.

La strada per una società inclusiva basata sull'economia circolare, sul nuovo lavoro, sull'innovazione sembra dunque tracciata.

Esistono già esempi applicativi in Italia; ad esempio la regione Emilia Romagna<sup>25</sup> ha fatto propri i 17 obiettivi dell'Agenda 2030, e si ripropone di sottoscrivere entro l'estate con tutte le rappresentanze istituzionali e sociali del territorio un Patto per il Lavoro e per il Clima, per arrivare all'azzeramento delle emissioni climalteranti entro il 2050, e il passaggio al 100% di energie rinnovabili entro il 2035.

La sfida è: territorializzare l'Agenda 2030, in altre parole avere come riferimento i 17 Goals e agire di conseguenza, non settorialmente, ma coerentemente

Non c'è più tempo nemmeno per Livorno

Ora è il tempo perché:

- La questione ambientale investe i singoli territori come conseguenza dei fenomeni che si formano a scala globale, ma li coinvolge anche in quanto i loro comportamenti incidono sugli equilibri globali.

---

<sup>25</sup> Contenuti nel programma di mandato del rieleto presidente Bonaccini.

- La crisi occupazionale del nostro territorio è perdurante da troppo tempo ed è tale da poter provocare disgregazione sociale.
- La nuova crisi connessa alla pandemia, sta accentuando la crisi economica e un tessuto produttivo e sociale già prostrato dalla precedente.
- Sul nostro territorio probabilmente ricadranno importanti investimenti tali da incidere sull'economia e sulla qualità della vita; occorre far diventare certezze le opportunità ed agire con criteri di equità e sostenibilità.
- Questo territorio ha bisogno di idee e proposte operative per innovarsi e modernizzarsi.
- Saremo di fronte a finanziamenti straordinari che vanno colti ed utilizzati con lungimiranza per ricostruire un territorio più resiliente e sostenibile, ed una economia più durevole.

La città di Livorno, in tutte le sue componenti istituzionali, economiche, culturali, deve accettare la sfida ed essere capace di elaborare e proporre alla regione Toscana e all'Europa, progetti ambientalmente sostenibili, a supporto di un'economia circolare e socialmente solidali.

Attenzione: la sfida maggiore che impone l'Agenda 2030 è una sfida di governance, l'unica che farà sentire a tutti gli stakeholders la responsabilità. Ma siccome non è possibile far calare dall'alto strategie e soluzioni (peraltro diverse da territorio a territorio), per concorrere verso obiettivi comuni occorre predisporre anche per Livorno un

#### PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA.

Concludiamo suggerendo alcuni temi per un [Patto per Livorno](#) che fa riferimento a criticità esistenti, progetti in itinere, prassi amministrativa, partecipazione diffusa.

- Assumere alla base dell'azione amministrativa che "il degrado ambientale costituisce un problema sociale".
- Destinare risorse certe ed adeguate nei bilanci comunali per la cura e manutenzione ordinaria del territorio.
- Prevenire e contrastare gli interventi abusivi sul territorio.
- Cogliere l'opportunità degli interventi di messa in sicurezza dei corsi d'acqua, per affiancarli con un'azione di riqualificazione urbana e rimozione del degrado.
- Creare i presupposti urbanistici, economici e sociali per la delocalizzazione di attività produttive non compatibili con il contesto urbano.
- Ricercare le risorse e i meccanismi finanziari per il trasferimento dell'impianto di depurazione del Rivellino.
- Collaborare con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per il riordino della viabilità di cintura dell'ambito portuale ed inoltre definire i tempi per lo spostamento degli accosti croceristici e dei traghetti, in coerenza con quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale.
- Completare la bonifica della discarica di Vallin dell'Aquila.
- Sviluppare la progettualità per dare concretezza ad un'economia circolare dei rifiuti in ambito di area vasta.
- Destinare risorse adeguate e certe per l'attuazione dei piani del settore ambientale: Piano di Azione per l'energia sostenibile (PAES), Piano di azione comunale per la qualità dell'aria (PAC), Piano comunale di risanamento acustico, (PUMS) Piano Urbano della mobilità sostenibile.
- Introdurre nella prassi amministrativa la necessaria integrazione dei Piani comunali: trasporto pubblico, mobilità, commercio, ambiente, urbanistici.

- Destinare risorse adeguate e azioni di informazione, formazione, comunicazione e partecipazione dei cittadini ai progetti che hanno incidenza sulla qualità ambientale ed urbana, al fine di valutarne la coerenza e la sostenibilità.
- Destinare risorse adeguate ed elaborare progetti di educazione alla sostenibilità e alle buone pratiche, rivolte ai cittadini di tutte le età.

*"Appartengo alla Terra. E come me tutta l'umanità, e ogni forma di vita. Piante e foreste, frutti e fiori, e ancora fiumi, monti, animali d'ogni specie e tutto ciò che il lavoro umano ha plasmato e trasformato nel tempo. San Francesco la chiamava sorella e madre, che ci governa e dà sostentamento."*

Carlo Petrini

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 2.4](#)   [Torna a Proposta 1.5](#)

## 2.5 Linee guida per la transizione ecologica a livello locale: Città, infrastrutture e capitale sociale (R. E. Butta)

Il Governo ha annunciato l'intenzione di voler realizzare una "[Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile](#)", basantesi sulle seguenti linee di indirizzo

- **salute e benessere:** le strategie di riduzione delle diseguaglianze territoriali di salute vanno realizzate a livello locale attraverso l'applicazione rigorosa dei livelli essenziali di assistenza ([LEA](#)) e di prestazione ([LEP](#)) e con incentivi ai progetti locali per la sicurezza stradale;
- **istruzione di qualità:** fare delle Università e dei centri di ricerca i volani fondamentali per lo sviluppo delle aree urbane, aumentando gli investimenti in *campus e università integrate in ambienti urbani* con servizi per studenti, docenti e ricercatori, riducendo il divario tra sud e centro-nord;
- **parità di genere:** sostenere i comuni nello sviluppo dei servizi per l'infanzia;
- **acqua pulita e servizi igienico-sanitari:** approvare la proposta di legge in discussione alla Camera su "Gestione pubblica e partecipativa del ciclo integrale delle acque" ed estendere a tutte le città l'adozione della "[Carta per il diritto all'acqua](#)"; sollecitare le città a realizzare campagne/azioni sui territori per ridurre l'uso delle bottiglie di plastica e della plastica monouso;
- **occupazione:** creare nelle città luoghi per l'economia creativa e della conoscenza, anche attraverso l'utilizzo dei siti industriali dismessi;
- **transizione digitale:** realizzare i progetti di *smart city* per l'attuazione della [Strategia per la crescita digitale 2014-2020](#) e per la Banda ultralarga;
- **politiche abitative:** dare seguito alle conclusioni della Commissione d'inchiesta della Camera approvate all'unanimità (dicembre 2017) che prevedono un Piano di intervento sulle periferie e sul bisogno abitativo delle fasce sociali più svantaggiate di medio periodo (6-10 anni), con forme di finanziamento continuative e l'individuazione delle aree prioritarie di intervento, come evoluzione dei "Bandi periferie";
- **mobilità urbana:** in conformità a quanto riportato nelle Linee guida del MIT sui PUMS, le strategie di mobilità urbana per ridurre l'impatto ambientale e favorire la decarbonizzazione dei trasporti dovranno essere tese all'integrazione tra i sistemi di trasporto e diffusione della mobilità sostenibile, allo sviluppo della mobilità collettiva e dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, nonché alla progressiva diffusione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, al rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante, alla razionalizzazione della logistica urbana e alla diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità. Va quindi adottato in via definitiva il [Piano nazionale per la mobilità sostenibile](#) e inserire nel PNIEC una data limite per la vendita di auto a combustione interna come fatto da Francia, Regno Unito e Svezia;
- **consumo di suolo:** approvare la legge per il contenimento del consumo di suolo e, nelle more, definire un Piano d'azione concordato tra Stato, regioni e comuni per individuare obiettivi di riduzione del consumo di suolo e controllarne l'attuazione;
- **raccolta differenziata dei rifiuti:** adottare un Piano di azione nazionale sull'economia circolare per prevenire la produzione dei rifiuti, rafforzando le misure già previste nel Piano nazionale per la prevenzione dei rifiuti, e rivedere l'attuale sistema di tariffazione dei rifiuti per premiare i comportamenti virtuosi. Inoltre, secondo il principio comunitario *payasyouthrow*, bisogna sostenere l'avvio di progetti pilota per la sperimentazione di sistemi di computo tariffario parametrati anche alle tipologie di rifiuti conferiti, affinché siano premiati i consumi di materiali più facilmente riciclabili, in un quadro teso alla crescente circolarità delle nostre economie e virtuosi modelli di consumo.

La transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia. E' indubbio che per perseguire gli obiettivi



del Green Deal e quindi alla transizione verde, è necessario che i territori contribuiscano in maniera proattiva.

Questo aspetto è stato colto dall'ASviS<sup>26</sup> che il 28 maggio ha pubblicato il documento di proposta [w27](#) **"Per un pacchetto di investimenti a favore dello Sviluppo Sostenibile delle città e dei territori"**<sup>27</sup>.

La proposta dell'ASviS si riassume nella seguente tabella.

Tavola 1 - Pacchetto di investimenti per lo sviluppo sostenibile delle città e dei territori		
	Importo (miliardi di euro)	Durata (anni)
<b>1. Transizione verde</b>		
1.1. Riqualificazione energetica del patrimonio edilizio	30	10
1.2. Sicurezza sismica	27	n. q.*
1.3. Sicurezza idrogeologica		
1.3.1. Assetto idrogeologico	15	10
1.3.2. Contenimento delle perdite della rete idrica	2,3	5
1.3.3. Miglioramento del trattamento delle acque reflue urbane	1	5
1.4. Mobilità sostenibile	61,7	10
<b>2. Trasformazione digitale</b>		
2.1. Infrastrutture e servizi digitali	18,6	6
2.2. Scuola e università	19,1	3
<b>3. Sanità</b>	17	n. q.*
<b>4. Lotta alla povertà</b>		
4.1. Periferie	10	10
<b>Totale</b>	<b>201,7</b>	<b>10</b>

\* Non quantificati.

Si individuano quattro pilastri per una ripartenza su basi nuove e cioè:

1. La transizione verde
2. La trasformazione digitale
3. La tutela della salute
4. La lotta alla povertà

Si tratta di un piano decennale del costo medio di 20 miliardi di €/anno, da sostenere in parte in conto capitale e in parte come detrazioni fiscali. Per trovare le risorse dalla spesa corrente, basterebbe agire sui 19 miliardi di € pagati dallo Stato per sussidi ambientalmente dannosi (SAD), 16 miliardi dei quali vanno per i combustibili fossili.

Tuttavia qualora le risorse fossero disponibili esisterebbe un problema di carattere strutturale.

Si registra infatti che la spesa in conto capitale delle amministrazioni pubbliche, compresi i fondi aggiuntivi della politica europea, ha avuto un vero e proprio crollo nel decennio 2008-2017, dimezzandosi da 61,7 miliardi di € a 31,2.

Ebbene è evidente che va ricostruita la capacità d'investimento delle città e delle amministrazioni locali come condizione necessaria per la riuscita del Piano.

<sup>26</sup>ASviS Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile

<sup>27</sup>[https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti\\_SviluppoSostenibile\\_citta\\_territori.pdf](https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti_SviluppoSostenibile_citta_territori.pdf)

Nel rimandare alla lettura della proposta strutturata dall'ASviS, vogliamo sintetizzare i punti essenziali del documento.

[In cima a 2.5](#) [Torna a Proposta 1.5](#)

## **2.5.1 La transizione verde**

Ricordiamo che al proposito l'obiettivo finale dell'UE è l'azzeramento delle emissioni nette di CO<sub>2</sub> entro il 2050 e che

La media delle emissioni di gas serra pro-capite dell'Italia dal 1990 al 2016 è pari a 9,0±1,0 t CO<sub>2</sub>eq/ab. Le emissioni pro-capite sono aumentate fino al 2004 quando è stato raggiunto il valore massimo di 10,1 t CO<sub>2</sub>eq/ab., successivamente si osserva una riduzione fino a 7,1 t CO<sub>2</sub>eq/ab nel 2016.

Il settore che maggiormente causa emissioni di CO<sub>2</sub> è (dati 2015) quello dei trasporti (38%), a cui fa seguito il patrimonio edilizio (27%) e quindi al terzo posto l'industria (15%).

### **1.1 Riqualificazione energetica del patrimonio edilizio**

Il recepimento in corso della direttiva UE 2018/844 obbliga anche l'Italia ad ottenere un parco immobiliare ad alta efficienza energetica entro il 2050, trasformando gli edifici esistenti in edifici ad energia quasi zero. Le proposte d'intervento dell'ASviS fanno riferimento al [Piano proposto da Fillea-CGIL e Legambiente il 2 aprile 2020](#), e si riferiscono ad una serie di azioni che riguardano la rimozione dell'ecobonus e al suo rilancio.

### **1.2 La sicurezza sismica**

L'ASvis prevede un'articolazioni in tre fasi:

Fase 1: Ricognizione accurata e su basi scientifiche del livello di rischio delle abitazioni nei in zona sismica 1.

Fase 2: Miglioramento sismico degli edifici in zona sismica 1.

Fase 3: Ricognizione del livello di rischio delle abitazioni nei in zona sismica 2 e 3.

### **1.3 Sicurezza idrogeologica**

La proposta di ASviS fa riferimento a tre aspetti:

1.3.1 Assetto idrogeologico

1.3.2 Contenimento delle perdite della rete idrica

1.3.3 Miglioramento del trattamento delle acque reflue urbane

### **1.4 Mobilità sostenibile**

L'ASviS ha provveduto a stimare le risorse necessarie per intervenire sui seguenti aspetti della mobilità sostenibile:

- Infrastrutture per il trasporto di massa.
- Rinnovo e miglioramento del parco veicolare dei servizi pubblici.
- Mobilità elettrica.
- Ciclabilità, pedonalità, sicurezza ed intermodalità.
- Incentivi per l'acquisto di biciclette e mezzi di micro mobilità.

## **2.5.2 Trasformazione digitale.**

### **2.1 Infrastrutture e servizi digitali**

L'Italia è in notevole ritardo sia con riguardo agli obiettivi sulla banda larga (diffusione nelle famiglie del 60% rispetto alla media europea del 77%) e di quella ultra larga (diffusione del 24% a fronte del 60% della media europea).

L'ASviS individua modalità d'intervento delle pubbliche amministrazioni, nella sanità, nella scuola ed università, nelle imprese.

### **2.2 Scuole ed università**

2.2.1 Scuola. L'avvio del nuovo anno scolastico costringerà a ripensare sia le forme dell'insegnamento tradizionale che gli spazi in cui questo si svolge, e dovrà essere l'occasione per impostare su basi nuove la questione dell'edilizia scolastica. L'ASviS, partendo dai piani già realizzati negli scorsi anni e quelli in programma, rilancia proposte articolate.

2.2.2 Università. Secondo ASviS le azioni prioritarie dovrebbero rivolgersi al potenziamento delle infrastrutture digitali adeguate agli standard di qualità oggi richiesti, alla creazione di un ecosistema di ricerca fortemente integrato con il sistema urbano, il potenziamento della residenzialità

## **2.5.3 Sanità.**

L'emergenza prodotta dal Covid-19 ha messo chiaramente in luce la necessità di forti investimenti orientati al completamento e potenziamento della rete delle strutture territoriali, oltre che al riequilibrio territoriale delle strutture ospedaliere.

I temi affrontati dalle proposte ASviS riguardano: città della salute, Ospedali di comunità, punti unici di accesso sociali e sanitari, centrali operative distrettuali, hospice.

## **2.5.4 Lotta alla povertà. Periferie digitali.**

La crisi innescata dalla pandemia ha prodotto una drammatica caduta di reddito delle famiglie che colpisce maggiormente le fasce sociali più deboli. Le condizioni di marginalità e di esclusione sociale si concentrano nelle periferie dove è essenziale dare continuità, efficacia e stabilità ai finanziamenti già previsti.

È in corso di attuazione il *Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città metropolitane e dei comuni capoluogo*<sup>28</sup>. Le proposte che si possono avanzare, riguardano: individuazione delle aree bersaglio, tipologie progettuali, metodologia d'intervento, risorse finanziarie, coordinamento operativo.

---

<sup>28</sup>Leggen. 208 del 2015 commi 974-978; Dpcm 25 maggio 2016

Livorno ha il dovere orientare 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, e dalle linee guida nazionali. È una operazione culturale molto complessa e una modalità di governo nuova e coraggiosa, ma ambedue gli aspetti sono fondamentali per consentire alla città di inserirsi nei circuiti virtuosi e quindi nei canali di finanziamento nazionali ed europei.

Il ruolo propositivo e costruttivo della città potrà così consentire alla regione di conseguire l'obiettivo di riequilibrio della zona costiera rispetto all'altra Toscana, inserendo le proposte della città nei programmi di sviluppo sostenibile di propria competenza.

[In cima a 2.5.4](#)

[Torna ad Indice](#)

[In cima a 2.5](#)

[Torna a Proposta 1.5](#)

## 2.6 Per una città più resiliente (R.E.Butta)

Il territorio livornese, per configurazione orografica e per le attività umane in esso insediate, è vulnerabile e quindi soggetto a crisi che vanno 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; alla nuova amministrazione regionale chiediamo che ci sia continuità d'azione per completare il percorso intrapreso. Le soluzioni studiate prevedono interventi sulla regimazione dei corsi d'acqua, ma anche la riapertura di alcuni tratti tombati e nuovi percorsi per i corsi d'acqua. La revisione di queste parti di territorio non dovrebbe limitarsi agli aspetti idraulici, ma essere occasione di riqualificazione urbana, ed in ogni caso, dovrà essere sempre accompagnata dalla cura continua e manutenzione di un territorio impropriamente sfruttato e talvolta abbandonato a sé stesso, sia dal pubblico che dal privato.

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 aspetti di rischio industriale, a causa di incidenti sul lavoro, traffico indotto, emissioni in ambiente, produzione dei rifiuti, incompatibilità con altri usi del territorio.

Il Governo ha annunciato l'intenzione di voler realizzare un' "[Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile](#)", che dovrà riguardare i seguenti temi: salute e benessere, istruzione di qualità, parità di genere, acqua pulita e servizi igienico-sanitari, occupazione, transizione digitale, mobilità urbana, consumo di suolo, raccolta differenziata dei rifiuti.

La transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia e della vita delle nostre città. È indubbio che per perseguire gli obiettivi del Green Deal e quindi la transizione verde, è necessario che i territori contribuiscano in maniera proattiva.

L'argomento è stato affrontato dall'associazione "Per la Rinascita di Livorno" in un documento che viene allegato<sup>29</sup> e che richiama alcun suggerimento per rendere le città italiane più sostenibili e resilienti. Tra queste abbiamo selezionato le proposte dell'ASviS<sup>30</sup> che nel documento "Per un pacchetto di investimenti a favore dello [w31](#) Sviluppo Sostenibile delle città e dei territori"<sup>31</sup> individua quattro pilastri per una ripartenza su basi nuove e cioè:

- La transizione verde: Riqualificazione energetica del patrimonio edilizio - La sicurezza sismica - Sicurezza idrogeologica - Mobilità sostenibile
- La trasformazione digitale: Infrastrutture e servizi digitali - Scuole ed università
- La tutela della salute.
- La lotta alla povertà.

Non avendo la presunzione né la competenza per affrontare tutti gli aspetti evidenziati, che presupporrebbero un patto cittadino, in alcune relazioni che si allegano sono stati approfondite alcune tematiche quali quelle della mobilità e della riqualificazione del patrimonio edilizio.

---

<sup>29</sup>Linee guida per la transizione ecologica a livello locale: Città, infrastrutture e capitale sociale.

<sup>30</sup> Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile

<sup>31</sup>[https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti\\_SviluppoSostenibile\\_citta\\_territori.pdf](https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti_SviluppoSostenibile_citta_territori.pdf)

Ci troviamo oggi di fronte a una possibile svolta, causata o accelerata dalla pandemia di Covid-19, in cui abbiamo davvero la possibilità di cambiare il modo in cui ci muoviamo. E mentre siamo ancora impegnati a uscire dalla crisi sanitaria, non dimentichiamoci che i trasporti hanno un grande impatto sulla nostra salute, oltre che su quella del clima.

Ripensare il sistema dei trasporti significa andare verso una vita migliore, dove la salute del Pianeta si muove di pari passo con quella di tutti noi che lo abitiamo.

Le ricette disponibili sono note, ma noi siamo convinti che da sola la mobilità dolce non potrà essere decisiva se non accompagnata, con altrettanto entusiasmo e convinzione, da un forte impulso alla drastica riduzione dei veicoli circolanti e l'elettrificazione delle auto e dei mezzi pubblici.

In una specifica relazione contenuta in questo volume, a cui si rimanda, sono raccolte le proposte dell'Associazione verso una nuova mobilità della città.

[w32](#) La Lode di Livorno<sup>32</sup> gestisce un patrimonio immobiliare pubblico di circa 10.000 appartamenti di cui 6.243 nel comune di Livorno, per buona parte costruiti da oltre un trentennio, dai quali è possibile ricavarne una redditività molto bassa con costi di gestione e manutenzione alti. L'effetto perverso è che in linea generale i costi nel loro complesso superano i ricavi, non sempre certi in quanto gli alloggi sono destinati alla fascia di popolazione più debole.

Recentemente è stato annunciato da Comune e CASALP, anche con ricorso a finanziamenti regionali<sup>33</sup>, investimenti per il ripristino degli alloggi di risulta, le manutenzioni e le nuove costruzioni, ma anche un'intensa attività di contrasto alla morosità. Il programma, che riguarda al 2026, prevede demolizione di alcuni blocchi storici, la costruzione di nuovi alloggi.

Può essere l'inizio per un intervento straordinario che possa cogliere appieno l'opportunità inserita nel Decreto Legge n. 34 del Rilancio che introduce nel mondo delle detrazioni fiscali il super credito di imposta del 110%, in quanto una buona percentuale di appartamenti pubblici possono essere oggetto di opere quali quelle previste nel decreto 34, che riguardano:

- a) Coibentazione involucro con superficie almeno >25% superficie disperdente
- b) Installazione di impianti di riscaldamento e raffrescamento con requisiti di alta efficienza in condominio
- c) Installazione di caldaie ad alta efficienza per le unità immobiliari indipendenti
- d) Installazione di impianto fotovoltaico
- e) Installazione di colonne di ricarica per veicoli elettrici

Gli interventi per il risparmio energetico, che si assommano agli ecobonus per gli interventi per la messa in sicurezza sismica, riducendo i fabbisogni energetici, hanno un grande valore sociale, in quanto si stima che circa tre milioni di famiglie vivono in una condizione di povertà energetica, con difficoltà a pagare le bollette per il riscaldamento.

Ciò sarebbe inoltre assolutamente coerente con la Direttiva (UE) 2018/844<sup>34</sup> che obbliga l'Italia ad ottemperare ad un parco immobiliare ad alta efficienza energetica entro il 2050, trasformando gli edifici esistenti in edifici ad energia quasi zero.

---

<sup>32</sup>Il Livello Ottimale di Esercizio Livornese (LODE) è un'associazione di comuni costituita nel 2003 in applicazione della L.R. 77/98 "Riordino delle competenze in materia di Edilizia Residenziale Pubblica" tra i comuni della provincia di Livorno, mediante sottoscrizione di convenzione.

<sup>33</sup> 1,720 M€ il primo anno, diminuire per i successivi

<sup>34</sup> Il cui recepimento da parte dello Stato italiano è in corso

Siccome l'opportunità del DL 34 sarà sicuramente colta dal privato, e darà un po' di respiro all'industria edilizia<sup>35</sup>, si verrebbe a configurare un'ulteriore possibilità di riqualificare non solo le strutture edilizie, ma con progetti integrati, operare con riqualificazioni urbanistiche ed urbane, e quindi cambiare il volto alla città. L'assessore comunale di Livorno competente, ha annunciato un Piano casa.

Plaudiamo alle recenti iniziative del Comune di Livorno che abbiamo ricordato, ma purtroppo dobbiamo registrare un ritardo, rispetto alle intenzioni della nuova amministrazione comunale, nel rivedere il Piano Strutturale, frettolosamente approvato a fine della scorsa legislatura, e soprattutto nella mancata approvazione di un Piano Operativo, che potrebbe meglio definire le modalità di azione nelle ristrutturazioni e riqualificazioni urbanistiche.

Non solo l'edilizia, ma la cittadinanza ha bisogno di avere un progetto di riferimento, delle idee, una visione con cui confrontarsi, ma che in questo periodo di stallo non sono emerse.

La città va rigenerata e modernizzata, e i progetti di riqualificazione urbanistica ispirati dai principi di sostenibilità ed equità, qualora realizzati, possono fortemente contribuire alla coesione sociale e alla resilienza complessiva.

[Torna ad Indice](#)   [In cima a 2.6](#)   [Torna a Proposta 1.6](#)

---

<sup>35</sup>ipotizzando che circa 2.000 (su 7.000) degli appartamenti fossero oggetto di intervento, con un valore unitario stimato in € 20/25 mila, avremmo una massa di lavoro di € 40/50 milioni senza attingere ai fondi dell'Ente.

## 2.7 La Tirrenica e la programmazione regionale. (M. Chiavaccini, P. Marini)

Nella redazione di un documento dedicato alle prossime elezioni regionali, in materia di infrastrutture, è doveroso fare riferimento agli atti della programmazione regionale, alle loro previsioni ed alla reale attuazione dei sistemi infrastrutturali previsti. Ciò mettendo in evidenza il diverso livello di servizio oggi esistente tra le grandi aree regionali e le criticità che, il mancato ammodernamento della tirrenica, ha procurato alla costa toscana

[Il programma regionale di sviluppo 2016/20](#) (P.R.S.) approvato dal Consiglio Regionale con risoluzione del 2017, individua un primo blocco di progetti finalizzati all'incremento della competitività economica ed allo sviluppo del capitale umano tenendo conto delle difficoltà derivanti dalle disparità territoriali.

Tra i progetti regionali individuati sono esplicitati:

- il rilancio della competitività della Costa;
- le grandi infrastrutture regionali e nazionali, l'accessibilità e la mobilità integrata;
- le attività della cooperazione internazionale nel Mediterraneo;

Il piano esplicita il riferimento al processo di "metropolizzazione" del sistema reticolare di nodi urbani lungo l'asse Lucca- Pisa- Livorno definito come "città di città" in una posizione strategica sia nel quadro delle reti di trasporto trans- europee ([TEN-T](#)), sia rispetto ai traffici marittimi, passeggeri e merci, del Mediterraneo.

In materia di infrastrutture e mobilità, tra i 15 grandi progetti di infrastrutture regionali e nazionali, il P.R.S. individua:

- Il corridoio tirrenico A12 Rosignano-Civitavecchia;
- la piattaforma logistica Toscana con la piena attuazione dei piani regolatori dei porti;
- l'integrazione logistica tra il porto di Livorno e gli interporti di Guasticce e di Gonfienti (Prato)

Il quadro infrastrutturale della Regione Toscana è stato definito, in termini programmatici, fino dagli anni '80 con il Piano Regionale integrato dei trasporti (PRIT) approvato nel 1989, poi con il Piano integrato della mobilità e della logistica approvato nel 2004 ed infine con il [Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità](#) approvato nel 2014. Tutti questi programmi evidenziano una caratteristica che differenzia la Toscana dalle altre regioni del centro Italia, quella di essere interessata da due grandi direttrici Nord-Sud: la dorsale e la tirrenica. Di queste vengono evidenziati ruoli, funzioni, programmi, progetti e lo stato dell'arte, in progressione dal 1989 ad oggi.

Riferendosi in particolare al Piano del 2014 si rileva la finalità di realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto.

Si deve riscontrare, con disappunto e preoccupazione, che nella concreta attuazione degli investimenti infrastrutturali non c'è stato riequilibrio tra le due direttrici, ma si è prodotto un crescente divario di infrastrutture e di servizi che ha fortemente penalizzato lo sviluppo della Costa Toscana, ciò nonostante che questa sia la linea dei Porti che apre la Toscana verso il Mediterraneo. Questa la sostanza delle cose che sembra negare alla Regione la sua naturale vocazione marittima.

La direttrice dorsale è stata radicalmente potenziata nella modalità ferroviaria e nella modalità autostradale, la direttrice tirrenica ha avuto il solo potenziamento ferroviario della stazione centrale di Pisa, non ci sono stati interventi strutturali sulla linea della quale sono stati penalizzati anche i servizi passeggeri con il Nord e con il Sud; nella modalità autostradale è stato realizzato il solo prolungamento di 4 km dal Malandrone verso Cecina. Il completamento della tirrenica,



derubricato da autostrada a superstrada, nel solo tratto Cecina-confine laziale, attende ancora il trasferimento delle competenze dalla Sat all'Anas, poi la conferenza di servizi e quindi la progettazione esecutiva.

C'è da aggiungere che l'ammodernamento della variante Aurelia in superstrada comporterà lunghi e notevoli disagi in fase esecutiva, con grosse incertezze sul livello della manutenzione. Ciò in relazione al livello di manutenzione per ora assicurato dall'Anas.

Per il dimenticato Lotto zero occorre ricordare sia l'aspetto programmatico che quello procedurale.

Il Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità approvato nel 2014, facendo riferimento al corridoio tirrenico A12 Rosignano-Civitavecchia, prevede il lotto zero come "opera connessa", rileva l'esistenza della progettazione definitiva e ne programma la realizzazione di una prima fase a carreggiata unica in galleria con una corsia per senso di marcia.

In termini di procedura l'integrazione all'Atto Aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana, firmata il 16 giugno 2011 presso la Presidenza del Consiglio, recepisce il nuovo contesto finanziario e progettuale ed alle pagg. 10 ed 11, per il tratto Maroccone-Chioma della variante Aurelia di Livorno, prende atto della importante integrazione funzionale tra il tratto stradale Maroccone-Chioma ed il sistema autostradale tirrenico ed impegna il Ministero delle Infrastrutture a :

--Ricerca tutte le condizioni necessarie per garantire le risorse per la realizzazione del tratto stradale Maroccone-Chioma; (Il Lotto Zero quale completamento della variante Aurelia tra Livorno e Grosseto, era stato inserito dall'Anas nel Piano decennale 2003/2012 e compreso tra gli interventi della Legge Obiettivo).

--Dare adeguata contestualità fra la realizzazione dell'intero tratto autostradale ed il Lotto Zero;

Dopo tale integrazione non risultano altri impegni amministrativi

o prese di posizione regionali.

L'intervenuta intesa per la trasformazione dell'autostrada tirrenica in superstrada, avente la stessa funzione della prevista Autostrada, non ha rilevanza ai fini del destino del lotto zero che rimane opera necessaria per il collegamento della città di Livorno verso il sud e per il completamento della Variante Aurelia tra Livorno, Cecina e Grosseto.

La recente istituzione, da parte del Consiglio Regionale, della [Riserva Naturale regionale dei Monti livornesi](#) e sito Natura 2000 Calafuria (isola di biodiversità) rafforza la necessità del Lotto zero per consentire a riqualificazione della Vecchia Aurelia a strada del parco con traffico controllato. Infatti senza tale riqualificazione la riserva naturale sarebbe scarsamente fruibile e di difficile accesso.

Come per la Darsena Toscana, anche per la Tirrenica, sono ora previste possibilità di finanziamento per il completamento della A12, tra Cecina ed il confine regionale con il Lazio, con caratteristiche di superstrada mentre, nel Lazio, permane la tipologia Autostradale. Sembrano escluse le opere connesse: Lotto Zero e Penetrazione al porto di Piombino, da tempo previste con la precedente soluzione autostradale.

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.7](#)   [Torna a Proposta 1.7](#)

## 2.8 La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture. (U.Campana,P. Marini, G.Motta)

Le necessità dell'oggi.

Poiché siamo ancora lontani dalla realizzazione della [Darsena Europa](#), allo scopo di non perdere traffici e di incrementarne la quantità, si rende oggi necessario mettere in atto un programma operativo che abbia come scopo il miglioramento dell'attuale situazione e delle caratteristiche del porto, per superare positivamente gli anni che ci separano dalla futura realizzazione. In particolare si tratta di:

>Realizzare il più rapidamente possibile il nuovo ponte mobile di collegamento delle due sponde dello Scolmatore d'Arno in modo da renderne utilizzabile la nuova foce armata per il traffico proveniente dal Canale dei Navicelli. Senza tale opera e la conseguente eliminazione delle Porte Vinciane, che collegano il Canale Scolmatore con la Darsena Toscana, qualsiasi attività di dragaggio della parte interna del Porto (Darsena Toscana, Darsena n°1e Canale Industriale) risulta inutile, oltretutto inutilmente onerosa;

>Concludere la realizzazione del "micro-tunnel" propedeutico all'allargamento ed approfondimento del Canale di Accesso e quindi l'ingresso nella Darsena Toscana di navi capaci di 11.000 teus;

>Completare la realizzazione del collegamento ferroviario con il Retro-porto e con la linea per Firenze

### *La realizzazione della Darsena Europa*

Il nuovo piano Regolatore del porto è stato redatto dopo la Legge di riforma del 1994, commissionato nel 2005 ed approvato nel 2015, ha avuto, oltre alle tradizionali opere portuali (banchine, piazzali, opere foranee), nuovi contenuti di programmazione riguardanti le parti del porto strettamente limitrofe alla città (la così detta interfaccia) e quindi una diversa e positiva relazione con il Piano regolatore comunale. Forse anche questo ha contribuito ad una gestazione che è stata molto lunga.

Nell'aprile 2016 l'Autorità portuale bandisce la gara, in finanza di progetto, per la concessione, la progettazione, la costruzione e gestione della prima fase di attuazione della Piattaforma Europa.

Nei mesi di aprile-giugno 2016 l'Autorità Portuale, congiuntamente con la Regione, ha convocato il Dibattito Pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno in attuazione della Legge regionale Toscana 46/2013 che ha introdotto l'obbligo di dibattito pubblico per opere di importo previsto superiore a 50 milioni di euro. Il dibattito rappresentava una delle prime esperienze di applicazione della legge regionale per un'opera di simile importanza. Il dibattito non è un percorso di concertazione, né di decisione collettiva, né uno spazio di costruzione del consenso, è semplicemente una illustrazione, discussione ed un confronto che si sviluppa a riguardo di progetti e di opere di particolare importanza. Il primo incontro annuale di monitoraggio si è svolto il 20 ottobre 2017 ed in quella sede è stata data notizia che era in corso di sviluppo una variante progettuale della prima fase della piattaforma Europa.

Infatti la gara era stata revocata nel luglio 2017 per una pluralità di ragioni: nuovo codice appalti, richiesta Ministeriale di riduzione delle opere, nuove regole per i sedimenti di dragaggio. Viene deciso di modificare criteri e modalità di realizzazione della prima fase della piattaforma Europa, separando le opere a mare (nuove opere di difesa e dragaggi), da realizzarsi a cura della rinominata [Autorità di Sistema Portuale](#) (AdSP), dalle opere a terra (nuovo banchinamento, consolidamento e realizzazione dei piazzali operativi del terminal) da realizzarsi a cura di operatori terminalisti che avessero avanzato manifestazione di interesse per la progettazione e realizzazione.

Nell'ottobre 2017 viene indetta, dalla AdSP, una nuova gara per la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale.

Dopo l'avvenuta aggiudicazione della gara, la progettazione preliminare delle opere a mare si conclude nel novembre 2019, per essere definitivamente approvata nel marzo 2020, dopo che le prove di manovra ed accosto condotte con simulatore marittimo hanno attestato, per il progetto, il conseguimento non solo dei requisiti progettuali per portacontainer classe Neo Panamax, ma anche per portacontainer di classe superiore (MGX-24 con pescaggio max di 14,5 mt ).

Alla luce del tempo intercorso, e delle significative modifiche apportate al progetto, l'Associazione ritiene di estrema utilità un nuovo incontro di monitoraggio del dibattito pubblico per l'illustrazione dell'aggiornamento del progetto stesso. Ciò anche perché, con il mese di novembre 2019, è andata deserta la procedura di individuazione del Soggetto privato, a cui affidare la realizzazione delle opere a terra e la gestione del terminal contenitori.

Oggi è necessario concentrarsi sul completamento della prima Fase procedendo, anche con l'acquisizione di ulteriori risorse pubbliche, all'avvio della progettazione preliminare, definitiva e poi esecutiva per la realizzazione delle opere a terra del terminal contenitori, come pure sul completamento della progettazione definitiva/esecutiva ed alla successiva realizzazione delle opere a mare.

La prima Fase della Darsena Europa prevede, oltre alle opere a mare, la realizzazione 1.200 m. di banchina del terminal contenitori con un iniziale tirante d'acqua di -16 m, ma con fondazioni idonee per consentire un futuro tirante d'acqua di -18 m.

La realizzazione delle opere della prima Fase sopra descritte consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di un minore impatto ambientale con costi decisamente più contenuti, senza peraltro interferire o escludere successivi ampliamenti poiché le opere sopra descritte sarebbero tutte assolutamente compatibili con le previsioni del nuovo P.R.P. e quindi del progetto complessivo della Darsena Europa.

Sono tuttora in corso le procedure per la de-perimetrazione del SIN, su cui insiste la parte a mare della Darsena Europa, il cui esito sarà decisivo e fondamentale per lo sviluppo successivo del progetto, allo scopo della definizione delle modalità di gestione dei sedimenti di dragaggio per i quali, nonostante le novità introdotte dalla nuova normativa in materia, restano ancora notevoli incertezze e complessità. Le recenti novità normative introdotte dai commi 2 e 3 dell'art. 48 del DL 6 luglio 2020 n°76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), che dovrebbero "semplificare" i procedimenti relativi ai dragaggi ed alla ripermimetrazione del SIN.

Ai fini del completamento del progetto, da mettere a gara per l'esecuzione delle opere a mare, manca ancora la VIA il cui procedimento non è stato ancora avviato.

Lo scopo della creazione di una nuova darsena per le navi più grandi è condizionato totalmente dalla possibilità di effettuare gli escavi con un procedimento autorizzativo di caratterizzazione e gestione dei sedimenti di dragaggio certo ed unico nel tempo. Questo aspetto del problema, oltre alla VIA, costituisce il "collo di bottiglia" di tutto il progetto e quindi deve essere definito facendo anche ricorso ad atti normativi emessi in via definitiva.

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

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

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

La recente notizia della intesa conseguita in Conferenza Unificata per l'investimento, da parte del Ministero delle infrastrutture, di 200 milioni di Euro per le opere marittime e per i dragaggi della Darsena Europa (che si aggiungono al cofinanziamento della Regione ed all'autofinanziamento della AdSP) consente di guardare con maggiore ottimismo alla Darsena Europa e quindi in prospettiva alla piattaforma logistica Costiera.

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.8](#)   [Torna a Proposta 1.8](#)

## 2.9 L'interfaccia tra il Porto e la Città (R.E.Butta, P. Marini, G.Motta, L. Pancaccini)

Nel corso del Dibattito Pubblico promosso, nel 2016, dall'Autorità Portuale, congiuntamente con la Regione, sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno è stato anche illustrato un dettagliato studio dell'arch. Marco Massa preliminare alla redazione di un Piano attuativo della Stazione marittima, che doveva essere redatto dal Comune, in intesa con (l'allora) Autorità Portuale. Da quello studio non emergono il dimensionamento ed i rapporti dimensionali tra banchine, piazzali e specchi acquei. Emergono invece difficoltà per la sua fase realizzativa ed operativa perché ne verrebbe penalizzata l'attività portuale delle calate interessate. Quindi è necessaria la massima sinergia tra Comune ed Autorità di Sistema Portuale per la definizione dell'auspicato rapporto diretto tra la città e l'area della Stazione marittima (punto focale dell'interfaccia Porto-Città); ciò perché le necessarie "regole della sicurezza" impediscono una completa permeabilità tra la Città e la Stazione marittima. Questa infatti dovrà essere conforme alle normative dei transiti internazionali distinguendo aree per il transito dei passeggeri ed aree per la sosta dei visitatori.

Si ritiene ormai ineludibile dare contenuto attuativo a questa sinergia con la redazione del previsto master-plan delle aree del Rivellino e del Forte San Pietro integrato con la previsione della Stazione marittima. Dovrà essere questo un piano attuativo decisivo per la razionalizzazione di una parte di città che, finora, è stata compressa dalle attività portuali e che potrà ripetere, pur nella sua diversa dimensione, il rinnovamento delle prossimità portuali di cui sono state capaci città come Genova e Barcellona. Tutto ciò per tornare ad essere attrattiva, moderna ed economicamente produttiva.

La proposta dell'Associazione per un Centro studi, documentazione e formazione superiore per la logistica e di un Centro digitale di informazione e promozione della Cultura Toscana per turisti e crocieristi a supporto della Stazione marittima, cerca di interpretare, nel concreto, lo straordinario bisogno di innovazione della città Livorno.

Anche per la Stazione marittima sarà necessario uno specifico incontro di monitoraggio del Dibattito Pubblico del 2016, utile ad inquadrare l'Opera nel vasto master-plan dell'interfaccia porto-città.

Ma anche la parte sud del Porto cioè il Porto Mediceo, già oggetto di previsioni: sia del Piano Regolatore portuale, sia del Piano Strutturale del Comune, richiede una sostanziale revisione dello strumento urbanistico con un Piano attuativo o master-plan esteso alla intera Porta a mare: Porto Mediceo, Bacino di Carenaggio, Fossi Medicei e spazio della Bellana. Un piano attuativo che dovrà ridefinire un accordo di programma, ormai datato e consentire un forte legame delle attività cittadine con le prospicienti attività marittime e turistiche. Certamente il rinnovato legame con i Borghi non potrà considerarsi esaurito dalla sistemazione verde della Piazza Mazzini e dalle edificazioni commerciali e residenziali nelle aree ex-Cantiere, senza procedere alla realizzazione del porto turistico ed al coinvolgimento dei Borghi nelle diverse forniture dei servizi, alle persone ed alle imprese, indotti e resi necessari dal porto turistico.

La sintesi "[Rapporto sull'economia del mare 2020](#)" edito dalla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno indica che nella provincia di Livorno ha sede il 30% delle imprese blu dell'intera regione ( 4.091 imprese pari al 12,5% delle imprese della provincia) ma in termini di sviluppo, nel periodo 2014/18, la provincia di Livorno ha realizzato un incremento del 2,6% contro il +5,6% della Toscana ed il +9,5% dell'Italia; dati questi che evidenziano uno stato di difficoltà.

L'obiettivo strategico della Darsena Europa e della Piattaforma costiera consente alla costa Toscana, al suo grande 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 è stata, fin dalla sua nascita, città senza territorio, per adeguarsi a nuovi rapporti economici congruenti con la più ampia scala che sarà necessaria ai traffici della Darsena Europa. Per questo la Regione è chiamata a promuovere e sostenere, con adeguata formazione culturale e tecnico-specialistica, continua nel

tempo, la crescita di un'intera generazione di giovani verso una complessa innovazione. Insomma una evoluzione di metodo e di scala, dei rapporti formativi per promuovere il radicamento nei giovani di una profonda cultura del lavoro, che si è indebolita nel tempo, anche per la mancata rispondenza tra la qualità della offerta di lavoro e la qualità dell'offerta formativa.

### **2.9.1 Il SIN e la Bonifica delle aree inquinate**

Sempre a proposito della vasta zona di inter-faccia Porto-Città, si ripropone il tema del [SIN](#) (Sito di interesse Nazionale) e della bonifica delle aree inquinate, già trattato nella pubblicazione dell'Associazione "Livorno 2019", come sollecito alla soluzione di un tema essenziale per Livorno e per le sue attività e realtà produttive. Ciò perché definitivi chiarimenti e successivi interventi sono essenziali alla auspicata nuova utilizzazione di aree produttive, di pregio per la loro vicinanza al porto, in una città che dispone di scarse aree per nuovi insediamenti produttivi

"L'area industriale e portuale di Livorno fu inserita tra i Siti di Interesse Nazionale da bonificare su richiesta della Regione Toscana e su proposta del Comune di Livorno di comune accordo con l'Autorità Portuale per ottenere i finanziamenti per la bonifica dei fondali del Canale Industriale.

Per motivi che risultarono molto più chiari nelle fasi successive e per una "forzatura" imposta dal Ministero dell'Ambiente, il perimetro dell'area da bonificare fu esteso, enormemente oltre i limiti del Canale Industriale, all'intera area portuale e industriale e all'area marina antistante, senza motivi concreti. Ciò ha comportato, di fatto, il blocco della disponibilità per attività portuali di enormi aree a terra e specialmente quelle comprese tra il Canale Industriale e la sponda EST della Darsena Toscana.

Nel corso degli anni Autorità Portuale e Comune hanno lavorato per eliminare, per quanto possibile, il vincolo sulle aree ottenendo prima il passaggio delle competenze dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Toscana (il passaggio dal SIN al cosiddetto [SIR](#)) e successivamente lo svincolo della maggior parte delle aree a mare (in particolare quelle nelle quali sono state realizzate le vasche di colmata). È stato redatto uno studio idrogeologico per definire lo stato delle acque sotterranee dal quale è stato possibile stabilire che il "confine tra le acque salmastre e quelle di falda" è situato all'incirca in corrispondenza della via L. Da Vinci e quindi per l'inquinamento della falda ci si deve riferire esclusivamente alle aree esterne al porto e in adiacenza a quelle occupate dalla raffineria ENI che niente hanno a che vedere con il Porto.

Inoltre è stato fatto un piano di caratterizzazione dei terreni attraverso il quale è già stato possibile escludere dalla necessità di bonifica di vaste aree sia del porto passeggeri che di quello commerciale. Questo processo deve essere quindi completato utilizzando l'enorme mole di dati risultanti dall'attività compiuta dall'Autorità Portuale in collaborazione con il Comune."

Questo tema viene sottoposto ai Candidati regionali per sollecitare la massima sinergia tra Regione, Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell'Ambiente anche per valutare e prevedere, nel quadro dei progetti di sostenibilità ambientale previsti da Agenda 2030, forme di sostegno alle possibili iniziative di Soggetti privati e pubblici proprietari delle aree.

Del resto deve risultare a tutti evidente che, con l'utilizzo di aree precedentemente insediate, a fronte del risparmio di nuovo consumo di suolo e di nuove opere di urbanizzazione, si avranno costi di diversa natura perché rivolti all'obiettivo strategico della sostenibilità ambientale.

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.9](#)   [Torna a Proposta 1.9](#)

## 2.10 La sanità e il nuovo ospedale di Livorno ( G. Bondi, R.E. Butta)

### 2.10.1 Il percorso di prevenzione, cura e riabilitazione (G.Bondi)

E' utile ricordare innanzitutto la [L. 833/ '78, di riforma del sistema sanitario](#), una legge di riforma " strutturale", potremmo dire, che incorporò anche la importantissima Legge 180 di riforma psichiatrica Basaglia, e che indica 3 fasi e pratiche sanitarie e sociali finalizzate alla promozione e tutela della salute dei cittadini: prevenzione, cura e riabilitazione in cui ,con le tasse pagate dai cittadini tutti, si fa per dire, viene curato e si deve curare il ceto abbiente così come le fasce più deboli e fragili della popolazione.

Il nostro sistema 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 e quanto oggi da molti, ipo-criticamente, riconosciuto come tale ex post.

Il Sistema sanitario si regge, non ha gravi squilibri, ed è utilissimo se queste 3 azioni: prevenzione, cura e riabilitazione sono attuate tutte efficacemente e può quindi produrre salute nella sua globalità. Ma la sua capacità di produrre salute è largamente venuta meno innanzitutto perché negli ultimi anni, almeno 10, si è fatto cassa con la sanità pubblica da parte di tutti i governi succedutisi in questi anni.

La [fondazione Gimbe](#) ed altri autorevoli soggetti, istituzionali e della ricerca, hanno dimostrato che si sono tolti alla sanità pubblica ben 37 miliardi di euro appunto negli ultimi 10 anni. La prima inversione di tendenza, oggettivamente rilevabile, la si è verificata con il governo attuale che, già prima dello scoppio della pandemia, aveva aumentato di 2 miliardi il Fondo Sanitario Nazionale.

Ed in quale contesto " territoriale " si pone oggi il progetto di fattibilità del nuovo ospedale?

Prima di tutto in un contesto temporale di ritardo notevolissimo; (è dagli anni 60 che se ne parla): ritardo politico ed istituzionale. Infatti oggi Livorno è, nell'ambito della Regione Toscana l'unica città capoluogo di provincia a non essere dotata di un ospedale nuovo. Vedi gli ultimi 4 (Lucca, Pistoia, Prato, Massa) in cui si è utilizzato lo strumento del project financing; nonché l'estesissimo Ospedale Universitario di Cisanello, che costituisce un presidio importantissimo per tutti i cittadini residenti della Asl nord-ovest (circa 1 milione 200.000 ab.) , in cui Livorno è inserita, ma anche per ogni cittadino italiano ed in particolar modo per alcune regioni del Sud (Calabria, Sicilia ... ) da dove proviene circa il 9% degli utenti di Cisanello.

Si tratta di una risorsa di offerta di servizi sanitari e di ricerca, pur con le sue criticità, di base ed anche di eccellenza assoluta e quindi imperdibile.

Il nuovo ospedale di Livorno, per un costo globale indicato di 245 milioni, si inserisce in una programmazione di area vasta ospedaliera che vede a sud di Livorno 3 ospedali di primo livello (Portoferraio, Piombino, Cecina ), ed a nord appunto l' azienda ospedaliera pisana e vari presidi sanitari del CNR di rilievo specialistico con alcune funzioni di base comuni a tutti (medicina generale, chirurgia generale ...) ed altre poste, doverosamente, in rapporto alla tipologia dell' utenza ed alla necessaria concentrazione di pratiche specialistiche di altissimo livello, nell' ospedale di Livorno (neurochirurgia..) ed ancor maggiormente a Cisanello (cardiochirurgia, trapianti...)

L'ospedale in generale ed il futuro ospedale di Livorno, in particolare, acquista e può acquisire un valore ulteriore e una sua maggiore efficienza ed efficacia se svolge la sua propria funzione: di cura per acuti, in fase di emergenza o programmata.

Da qui discende la necessità assoluta, e non solo in conseguenza delle cure ospedaliere pregresse , di una implementazione e di 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 in particolar modo per le note patologie croniche (ipertensione, diabete....) e di importantissima prevenzione secondaria ed educazione alla salute nella accezione psico-fisica più globale della persona.

Pensiamo, per esempio, alla quasi inesistenza dell'assistenza domiciliare integrata e non, alla problematica delle lunghe liste di attesa, alla insufficienza di centri Alzheimer..., in un contesto

urbano, livornese ove il 26,3% della popolazione è ultra-sessantacinquenne pari a 41.468 persone su una popolazione residente al 2019 di 157.763 persone, con un indice di vecchiaia di 216,9 anziani: cioè 216,9 anziani per ogni 100 giovani fino a 14 anni.

Discendono da tali valutazioni, pur limitate, due tematiche molto concrete, di fondo per il rafforzamento dei servizi territoriali: la necessità di investire risorse umane e finanziarie ulteriori per costituire, sviluppare sul territorio regionale, nazionale e livornese le cosiddette "Case della Salute" (vedi [deliberazione n 117 del 16 febbraio 2015 della Regione Toscana](#)). Esse sono definite come "una struttura polivalente e funzionale in grado di erogare le cure primarie, garantire la continuità assistenziale, al cui interno opera l'insieme del personale distrettuale, infermieri, OO.SS, il Servizio Sociale, Psicologi gli Specialisti ambulatoriali"

Se ne prevedono 3 tipologie ma la loro caratteristica fondamentale ed essenziale è che debbano essere aperte 7/7 giorni, dalle 8 alle 20. Loro compito è anche quello di intercettare persone con patologie lievi tali da evitare inappropriati, dannosi e costosi ingolfamenti al pronto soccorso, potendo all' interno della Case della Salute, a regime, eseguire piccoli interventi sanitari ed elettrocardiogrammi, ecografie, radiografie....

In questa ottica, si pone conseguentemente e con urgenza una revisione, aggiornamento, innovazione delle funzioni e dell'organizzazione del lavoro dei Medici di Medicina Generale. Il Medico di famiglia che, partendo da una innovata formazione professionale universitaria, peraltro già in parte in essere in particolare per le nuove leve di medici, è l'attore centrale del sistema territoriale della cura di primo livello e della prevenzione secondaria. Ebbene deve tornare ad esserlo con rinnovata efficacia, avendo ben presente che qualsiasi contenitore, sia esso ospedaliero o territoriale funziona ed attrae solo se la risorsa professionale umana è di qualità e persegue l'umanizzazione delle cure.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.10.1](#) [Torna a Proposta 1.10](#)

## **2.10.2 Il progetto del nuovo ospedale di Livorno(Renato E. Butta)**

Il 10 giugno la regione Toscana, il Comune di Livorno, la Provincia di Livorno, l'Azienda USL Toscana nord-ovest, la Sovrintendenza per i Beni Architettonici, paesaggistici, storici e artistici, 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 e definisce l'impegno delle parti; a nostro avviso è sufficientemente elaborato per una fase iniziale e contiene una previsione finanziaria (che sembra) certa. Ciò dà fiducia per le fasi successive che entreranno nel merito delle non facili questioni.

Siccome l'associazione "per la Rinascita di Livorno" ritiene che l'ipotesi del Nuovo Ospedale sia una grande opportunità per la città, sentiamo doveroso, offrire un contributo di analisi propositivo che evidenzia le possibili criticità di percorso, e qualche suggerimento per prevenirle. Inoltre cercheremo di esprimere in quale visione di città questa opportunità può concretizzarsi, premettendo subito che il progetto non può che inserirsi in un più ampio disegno urbano e sociale.

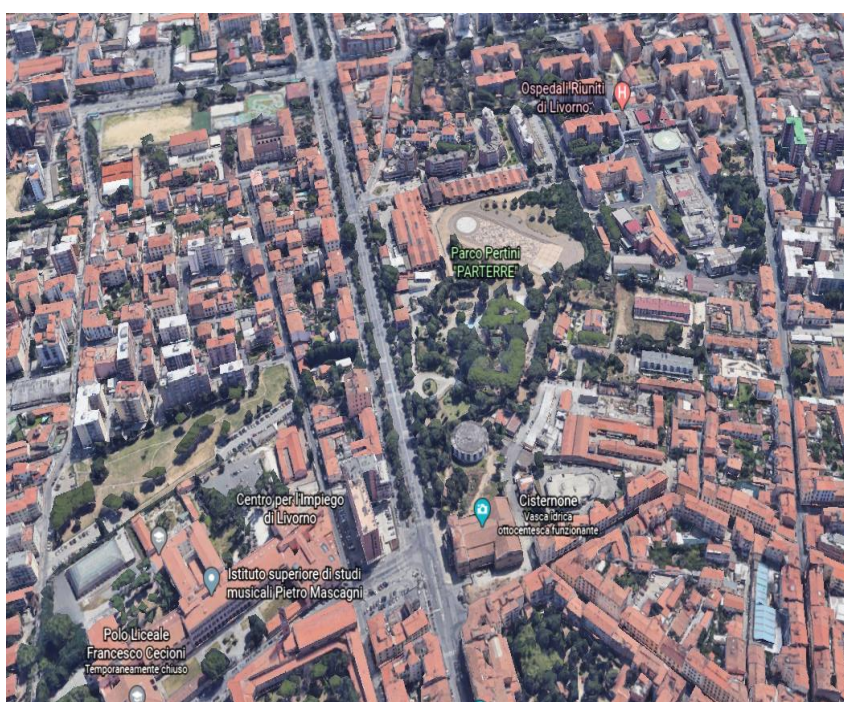
### Aspetti generali

1. La riconferma del sito. La localizzazione del presidio ospedaliero non può certo considerarsi ottimale per i limiti e le criticità che sono evidenti anche ora (infrastrutturazione, conflittualità con la mobilità cittadina, difficoltà di accesso). Tuttavia sembra l'ipotesi che garantisce tempi più brevi rispetto ad altre soluzioni, e quindi da perseguire in un contesto di emergenza causato dall'obsolescenza dell'attuale struttura. Certamente una pianificazione non dettata dalla contingenza, avrebbe potuto consentire scelte più consapevoli.

2. Le scelte progettuali. Il documento di fattibilità, oltre che confrontarsi con le problematiche del sito, evidenzia la specifica caratteristica del vincolo storico-architettonico, che ha consigliato di

andarne a considerare nuove aree, seppur contermini. Mentre per un verso la scelta consente di superare l'abbandono e il degrado delle aree ex Pirelli, dobbiamo registrare alcune preoccupazioni non solo per le difficoltà che si avranno nell'individuare soluzioni di riutilizzo degli edifici storici, ma nell'assenza nel quadro economico delle risorse per far fronte alla riqualificazione e riutilizzo delle strutture stesse. Purtroppo la nostra città ha esempi dequalificanti di abbandono di strutture sanitarie, senza prevedere per queste un futuro; per tutte la villa Rodocanacchi.

3. Il contesto urbano e il Master Plan. 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'analisi da noi effettuata (di tipo [SWOT](#), viene integralmente riportata nel documento in allegato "Analisi del progetto di fattibilità del Nuovo Ospedale di Livorno") ha consentito di introdurre elementi preventivi e predittivi i quali, qualora faranno loro seguito le adatte azioni correttive, aiuteranno ad una maggiore qualità del progetto, diminuzione delle tensioni sociali, minimizzazione degli imprevisti.

Ci soffermeremo su alcuni aspetti che riguardano le maggiori criticità riscontrate, e precisamente:

1. La necessità di analisi di supporto al progetto.
2. La necessità di sviluppo del progetto nel contesto urbanistico.
3. Il quadro economico e le previsioni finanziarie.
4. Il Cronoprogramma.

In generale siamo assolutamente consapevoli che gli stretti tempi imposti di elaborazione, la complessità della materia, la presenza di numerosi stakeholders, la necessità di superare una impasse ormai insostenibile, ha portato ad un insieme di elaborati che andranno approfonditi, sviluppati, integrati. E' proprio con questo spirito di collaborazione che vengono avanzate alcuni suggerimenti per contribuire a migliorare e facilitare il percorso. Ci auguriamo che le nostre riflessioni siano almeno prese in considerazione.



Il primo appuntamento importante è fissato entro l'ottobre di quest'anno, allorché è prevista la presentazione dello Studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione del Nuovo Presidio Ospedaliero di Livorno. Riteniamo che esso sarà supportato dalle indagini previste nel quadro economico, dove è stata inserita una voce (del valore di 300.000 €) destinata alla redazione dello studio di fattibilità, alle indagini geognostiche ambientali e alle consulenze.

L'aspetto sul quale poniamo l'attenzione è l'insufficiente analisi territoriale, anch'essa indispensabile supporto per redigere un documento di fattibilità.

Solo una approfondita analisi territoriale, accompagnata da studi specialistici, può ben supportare un progetto di fattibilità, per essa intendendo precisamente: analisi di inserimento urbanistico in una visione urbana (master plan), analisi ambientale integrata di contesto e studi previsionali, studi sulla mobilità, il trasporto, la sosta e verifica delle infrastrutture esistenti, verifiche integrate di sostenibilità ambientale-economica-sociale, previsioni ragionevoli sulle strutture del vecchio ospedale non demolite. Un progetto di queste dimensioni ed impatto, con una prevedibile durata cinquantennale, merita un'attenta valutazione di questi aspetti.

È prevista l'elaborazione di un master plan o progettazione unitaria non di dettaglio da presentare per il gennaio 2021; riteniamo insufficiente l'ambito fisico di riferimento, mentre sarebbe auspicabile estenderlo al perimetro già indicato nelle precedenti considerazioni generali, a cui si rimanda.

Sono necessari studi ambientali previsionali, sia in fase di costruzione che a regime. Per essi intendiamo analisi integrate traffico-qualità dell'aria- rumore. Il Comune di Livorno possiede una importante conoscenza di base data da elaborazioni modellistiche della situazione esistente di tutte e tre le componenti: si tratterebbe di rielaborarle in relazione alle situazioni che si verranno a creare in fase di cantiere, o in seguito alla revisione della viabilità. Sarà così possibile simulare scenari e scegliere consapevolmente.

Le previsioni urbanistiche e quelle ambientali dovranno essere da supporto per la verifica di sostenibilità del progetto, che potrà essere arricchita con gli esiti dei processi di partecipazione. Siamo consapevoli che stiamo proponendo un percorso complesso, ma l'unico per cogliere l'occasione della costruzione del Nuovo Ospedale per sperimentare la riprogettazione di una parte importante della città in senso innovativo, partecipato e moderno. Siamo infatti convinti che l'intervento sull'ospedale non potrà fare a meno di comportare modifiche infrastrutturali sulla viabilità e sulla sosta; inoltre altro aspetto di grande rilevanza sarà il riutilizzo delle strutture ospedaliere che non saranno più funzionali al nuovo presidio ospedaliero, o altre strutture extraospedaliere, mal sfruttate o incoerenti col contesto funzionale urbano.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie, lo stesso accordo introduce elementi di incertezza, finanziando concretamente solo una piccola parte e rimandando all'assegnazione all'Azienda USL Toscana Nord-Ovest dei contributi economici in conto capitale regionali o statali necessari per il finanziamento dell'intera opera, nonché alla disponibilità del terreno e dei fabbricati ivi insistenti.

L'unico cronoprogramma allegato all'accordo di programma è quello rintracciabile a pag 15 del documento di fattibilità delle alternative progettuali (allegato C); esso prevede un anno per la "progettazione ed assegnazione dei lavori", tre anni per i lavori, un anno per realizzare il parcheggio e il parco, quindi cinque anni complessivamente.

Si ritiene improbabile il rispetto del crono programma presentato,

- Le indicazioni temporali si concludono con le procedure di approvazione della variante urbanistica e della procedura di valutazione strategica.
- Nessuna previsione è inserita circa: tempi di progettazione, tempi per approvazione del progetto e per il rilascio delle autorizzazioni, tempi di gara di appalto, tempi di realizzazione dei lavori (sommariamente indicati in tre anni), tempi per il collaudo.
- La previsione di inizio lavori di un anno è irrealistica; stime più ragionevoli farebbero propendere a 2,5 a 3 anni.

L'analisi SWOT dell'ipotesi di fattibilità.

Abbiamo voluto analizzare la documentazione che accompagna l'Accordo di Programma, sotto due aspetti. Il primo attraverso l'analisi SWOT (che si esprime tramite una matrice) che, come noto, è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), le debolezze (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione debba svolgere una decisione per il raggiungimento di un obiettivo. Un altro aspetto che riteniamo in questa fase importante, ma non adeguatamente esplicitato nella documentazione è il crono programma, rintracciabile nel documento di fattibilità delle alternative progettuali (allegato C); esso riconduce la realizzazione dell'ospedale a 5 anni, periodo ribadito pubblicamente anche dal Sindaco di Livorno. Come vedremo si ritiene sottostimato il tempo indicato. Qui di seguito si propone la matrice SWOT elaborata nella forma classica.

L'utilità dell'analisi SWOT è che consente di applicare le strategie più opportune per trasformare i punti deboli o i rischi, in punti di forza e/o opportunità; quindi va inteso come un processo preventivo e predittivo il quale, se faranno seguito le adatte azioni correttive, porterà ad una maggiore qualità del progetto, diminuzione delle tensioni sociali, minimizzazione degli imprevisti.

Non vogliamo analizzare ciascuna voce della matrice, ma ci soffermeremo su alcuni aspetti che ci sembrano sottolineare le maggiori criticità, e precisamente:

1. L'insufficienza e l'assenza di analisi di supporto al progetto.
2. Insufficiente collocazione del progetto nel contesto urbanistico.
3. Il quadro economico e le previsioni finanziarie.
4. Il Cronoprogramma (aspetto trattato nel punto successivo).

In generale siamo assolutamente consapevoli che gli stretti tempi imposti di elaborazione, la complessità della materia, la presenza di numerosi stakeholders, la necessità di superare una impasse ormai insostenibile, ha portato ad un insieme di elaborati che andranno approfonditi, sviluppati, integrati. È proprio con questo spirito di collaborazione che vengono avanzate alcuni suggerimenti per contribuire a migliorare e facilitare il percorso. Ci auguriamo che le nostre riflessioni siano almeno prese in considerazione.

#### MATRICE SWOT DEL PROGETTO DEL NUOVO PRESIDIO OSPEDALIERO

Punti forza	Punti di debolezza
Continuità operativa Modernizzazione della struttura ospedaliera Contenimento di consumo di suolo Tempi di esecuzione (rispetto ad altre soluzioni) Efficientamento energetico Risanamento degli scarichi ospedalieri Ottimo rapporto superficie/posto letto Possibilità di espansione di funzioni e ospitalità Duttilità per modifiche ed esigenze emergenti Ricadute economiche sul territorio Umanizzazione dell'ospedale Separazione delle funzioni Separazione dei percorsi (visitatori/emergenza) Individuazione di una nuova collocazione del Pronto Soccorso Recupero di un'area industriale	L'ipotesi progettuale è condizionata dal vincolo della soprintendenza Assenza di un piano generale di studi ed approfondimenti (ambiente, mobilità, sanità, assetto urbano). Assenza di un'analisi e di un inserimento urbanistico, in una visione urbana (master plan) Assenza di un'analisi ambientale integrata di contesto e studi previsionali Assenza di un'analisi dell'idrologia sotterranea in relazione al parcheggio interrato e al corso d'acqua interrato (Riseccoli) Assenza di studi sulla mobilità, sul trasporto, sulla sosta e verifica delle infrastrutture esistenti. Assenza di previsione di verifiche integrate di sostenibilità ambientale, economica, sociale. Assenza di previsioni complete (destinazione d'uso) sulle strutture del vecchio ospedale non demolite Incertezza sull'effettivo utilizzo degli edifici non da demolire, in assenza di risorse dedicate Mancanza di previsione nel coinvolgimento di privati per utilizzo degli edifici non da demolire Conferma della criticità delle interferenze con la rete stradale urbana

<p>dismessa  Bilancio positivo delle aree a verde destinate a Parco Pubblico  Condivisione istituzionale del progetto  Condivisione della componente sanitaria ospedaliera</p>	<p>Impatto sulla residenza di via della Meridiana. Permanenza del centro manutentivo del Comune di Livorno  Modifica dell'aspetto e funzionalità del parco Pertini  Perdita della pista di pattinaggio  Perdita di edificio scolastico  Mancata previsione di un piccolo museo a memoria delle attività industriali (ex Pirelli)  Mancanza di previsioni finanziarie per interventi di mitigazione e compensazione.  Mancanza di previsioni finanziarie per il recupero degli edifici storici.  Cronoprogramma poco credibile e non coordinato con l'accordo di programma.  La previsione della realizzazione del parcheggio interrato è seguente alla realizzazione del nuovo blocco</p>
<p>Opportunità</p>	<p>Rischi</p>
<p>Incremento dei posti letto  Applicazione di tecnologie bioedilizie sostenibili  Applicazione spinta di tecnologie per lo sfruttamento delle risorse rinnovabili  Progettare una nuova area verde superando la funzione di zoo.  Interessare, dando respiro al progetto, le aree del centro manutentivo del Comune di Livorno  Migliorare la situazione esistente in termini di qualità del servizio, impatto ambientale, riqualificazione urbanistica ed edilizia, viabilità.  Risanamento degli scarichi abusivi nel collettore del Riseccoli</p>	<p>Inadeguato coordinamento con i servizi territoriali  Vincoli di riutilizzo architettonico artistico e storico dell'attuale presidio ospedaliero  Difficoltà di tipo burocratico-amministrativo (urbanistico, vincolistico, autorizzatorio)  Esiti della verifica dell'interesse culturale sul Parco Pertini e i capannoni ex Pirelli  Esiti del piano di caratterizzazione dell'area ex Pirelli ai fini di bonifica  Mancato rispetto degli standard urbanistici  Alterazione dell'idrologia sotterranea  Peggioramento clima acustico in fase di cantiere  Peggioramento della qualità dell'aria in fase di cantiere  Conflittualità sociali per le previsioni sul parco Pertini o gli attuali residenti in via della Meridiana  Il prolungamento di via Meridiana diventi una bretella urbana di collegamento tra V.le Carducci e via Gramsci  Difficoltà di un'integrazione architettonica con il tessuto urbano  Abbandono degli edifici storici non più funzionali alla struttura ospedaliera  Costi occulti futuri a carico della collettività per l'abbandono di strutture obsolete o per adeguamento servizi</p>

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.10.2](#) [Torna a Proposta 1.10](#)

### 2.10.3 Considerazioni finali

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 contesto urbano più ampio, e magari risolvere problemi strutturali.

Proviamo a proporre delle suggestioni e delle provocazioni.



L'ospedale è un grosso polo di attrazione del traffico, tale da poter incidere sulle scelte strategiche ad esempio del trasporto pubblico. Altro grande polo di attrazione è costituito dal distretto scolastico. La progettazione e la realizzazione di una filovia per tram (o altro sistema simile tipo BTR, autobus a transito rapido), diventerebbe l'asse portante di una nuova visione di mobilità urbana, e farebbe superare molti dei problemi della connessione della struttura con le varie parti della città. Un altro esempio, l'inclusione nel progetto delle aree che ospitano i servizi manutentivi del Comune, poco funzionali e per certi versi anacronistici, darebbero l'opportunità di ampliare le aree a verde, così carenti nel centro città, magari come un primo significativo bosco urbano. Per il polo scolastico può essere opportunità di decongestione e ammodernamento. Per il Gynnasium occasione di rifunzionalizzazione e recupero. Altri spunti potrebbero essere suggeriti, magari raccogliendo le indicazioni di un efficace processo di partecipazione.

QUADRO ECONOMICO

A)	costo costruzione a base di gara	€ 145.004.400,00
B)	somme a disposizione	
	spese tecniche per progettazione, verifica della progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudo	€ 28.000.000,00
	studio di fattibilità, indagini geognostiche e ambientali e consulenze	€ 300.000,00
	incentivazioni di legge e accantonamenti ex art. 113 D.Lgs 50/16	€ 2.900.087,28
	imprevisti e varie IVA inclusa	€ 7.000.000,00
	acquisto immobili + imposta di registro	€ 0,00
	tecnologie e innovazioni	€ 5.000.000,00
	arredi sanitari	€ 5.000.000,00
	attrezzature sanitarie e macchine pesanti	€ 18.000.000,00
	contenzioso	€ 5.000.000,00
	spese generali (traslochi, pubblicazioni ed altro)	€ 1.500.000,00
	iva su costo totale a base di gara	€ 14.499.648,00
	IVA su tecnologie e spese tecniche e attrezzature	€ 12.795.864,72
	TOTALE B)	€ 99.995.600,00
	TOTALE A)+B)	€ 245.000.000,00

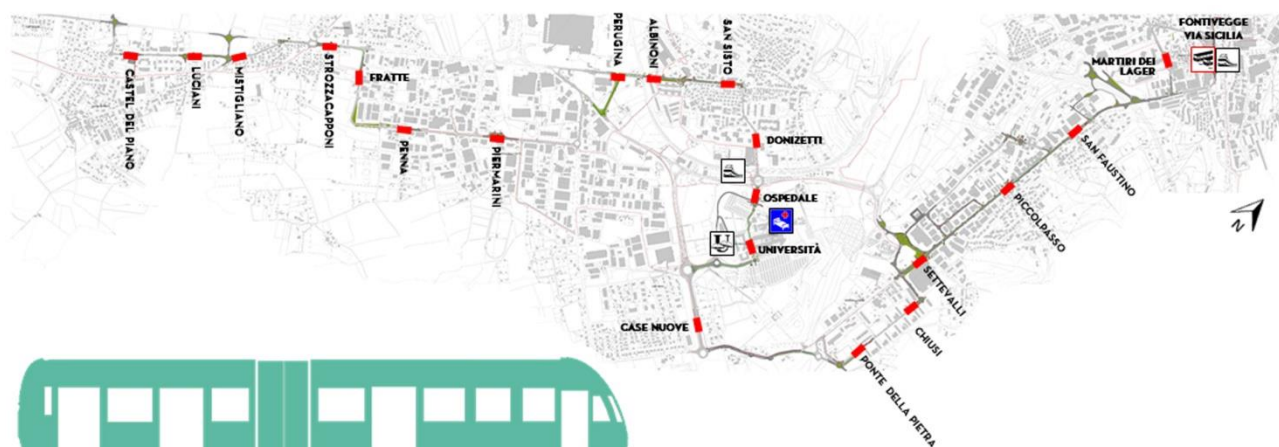
[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.10](#)   [Torna a Proposta 1.10](#)

## 2.11 Verso una nuova mobilità della città (B. Bastogi, R. E. Butta, M. Chiavaccini)

### 2.11.1 Mobilitarsi verso la sostenibilità

Se vogliamo perseguire gli obiettivi europei, diminuire le emissioni di inquinanti in atmosfera ed il rumore delle nostre città, occorre innanzitutto [elettrificare i trasporti e abbandonare i combustibili fossili](#); ciò comporta implementare la ricerca per avere motori elettrici e batterie sempre più efficienti. Laddove l'energia elettrica non basterà a soddisfare i consumi, dovremo rivolgerci a quote di biocombustibili sostenibili e [combustibili sintetici ricavati da energia rinnovabile](#).

Ma il grosso del risparmio, in termini di emissioni, arriverà da interventi per aumentare l'efficienza energetica del settore, ad esempio producendo auto più piccole e leggere, convertendo quote significative di trasporto dal settore privato a quello pubblico a sua volta elettrificato (filovie, autobus elettrici).



- 26'000 abitanti serviti
- 8'000 addetti serviti
- 12.5 km di percorso (solo andata)
- 21 fermate
- 21% km di percorso integralmente in sede riservata
- 24 intersezioni a priorità semaforica
- 4 parcheggi di interscambio per un totale di oltre 2000 posti
- 2 stazioni/fermate ferroviarie servite (Fontivegge e Silvestrini)

Un esempio italiano di una città delle dimensioni di Livorno: Il [PUMS della città di Perugia](#) prevede la realizzazione di una rete portante di trasporto pubblico urbano, fondata su due linee di trasporto rapido di massa, esercite con mezzi ad alimentazione elettrica, senza impianti fissi. La prima linea ad essere realizzata lungo un percorso di 12,5 Km, servirà una popolazione di 26.000 abitanti, 8.000 addetti e circa 8.000 studenti universitari.

L'Italia ha tra i tassi più alti di immatricolazione di veicoli a livello europeo, con 64,4 veicoli ogni 100 abitanti, che rimangono per la maggior parte del tempo fermi e sono spesso usati da una sola persona alla volta. A livello mondiale il 50% della superficie delle città è occupata da strade e parcheggi. Tutti questi numeri ci fanno capire che ripensare la mobilità ci porterà anche ad avere una migliore qualità della vita.

Arrivano alcuni segnali incoraggianti, ad esempio l'impegno dei sindaci a costruire bike lane, oil bonus mobilità per l'acquisto di biciclette anche elettriche. Purtroppo però continuano a persistere contraddizioni come ad esempio gli incentivi per comprare auto a diesel e benzina; mentre perfino in Germania, vera patria dell'automotive europeo, questi veicoli inquinanti sono

stati esclusi dagli incentivi quando si rottama un vecchio mezzo. E tutto ciò considerando che la vendita di queste auto va interrotta entro il 2028 per contribuire davvero alla lotta contro la crisi climatica.

Ci troviamo oggi di fronte a una possibile svolta, causata o accelerata dalla pandemia di Covid-19, in cui abbiamo davvero la possibilità di cambiare il modo in cui ci muoviamo. E mentre siamo ancora impegnati a uscire dalla crisi sanitaria, non dimentichiamoci che i trasporti hanno un grande impatto sulla nostra salute, oltre che su quella del clima.

Ripensare il sistema dei trasporti significa quindi andare verso una vita migliore, dove la salute del Pianeta si muove di pari passo con quella di tutti noi che lo abitiamo.

Anche la città di Livorno subisce gli effetti negativi della congestione prodotta dal traffico veicolare, causata principalmente da tre fattori:

- a) la fortissima propensione di una gran parte della popolazione all'uso dell'automobile privata e dei mezzi a due ruote motorizzati;
- b) il declino del ruolo del trasporto pubblico;
- c) l'assenza di una corretta pianificazione integrata, la quale tenga conto dei legami esistenti fra scelte urbanistiche e domanda di trasporto.

Una consistente attenuazione degli effetti negativi del traffico urbano può ottenersi solo intervenendo con decisione su queste tre cause.

Risulta, comunque, certamente necessario ridurre la presenza delle automobili private allo scopo di mantenere gli effetti negativi del traffico entro limiti accettabili, ma ciò può essere effettivamente ottenuto solo intervenendo sulle cause principali della congestione urbana e sul modo di spostarsi nella città.

Gli interventi di gestione della mobilità urbana che sono intervenuti negli ultimi decenni, non hanno affrontato adeguatamente le criticità della nostra città, e sono apparsi scoordinati, ad esempio, con le scelte urbanistiche, inefficaci a prevenire e ridurre l'inquinamento, e hanno inciso molto marginalmente sugli usi e consuetudini di spostamento.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.11.1](#) [Torna a Proposta 1.11](#)

## **2.11.2 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Livorno**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è il documento strategico, predisposto su un orizzonte temporale decennale, che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità cittadine<sup>36</sup>,

Anche il [Comune di Livorno<sup>37</sup> intende dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \(PUMS\)](#) quale strumento strategico di pianificazione, che comprenda tutti i modi e le forme di trasporto (pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione del traffico e della sosta) favorendo lo sviluppo delle modalità più sostenibili.

È stato attivato sin dal settembre 2019 un programma di partecipazione con tre tavoli tematici:

---

<sup>36</sup>Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 257 del 4/8/2017 (ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.Lgs. 257/2016)

<sup>37</sup>Con deliberazione di Giunta Comunale n. 558 del 23/07/2019 è approvato il Piano Operativo inerente l'impostazione del processo e programmazione dei lavori e il cronoprogramma definitivo delle attività.

Tavolo 1: Mobilità dolce, zone 30, sicurezza stradale, mobilità elettrica e micromobilità elettrica.

Tavolo 2: Sosta Parcheggi di scambio cerniere di mobilità trasporto pubblico.

Tavolo 3: City logistics, rapporti Pums con il porto e consegne da ultimo miglio.

Il 26/02/2020 sono stati presentati i [Primi lineamenti progettuali](#) a partire dai risultati dei tavoli di partecipazione, ed in un [w38](#) documento<sup>38</sup> sono state tratteggiate le seguenti linee di intervento, contenenti alcune proposte che si ritengono significative:

- La variante Aurelia:
  - a. Messa in sicurezza dell'asse viario della variante Aurelia SS1 (manca corsia di emergenza ed inoltre larghezza corsie fuori norma, corsie di accelerazione e decelerazione fuori norma)
  - b. Sviluppo di un sistema ITS (IntelligentTransport Systems) per l'indirizzamento dei flussi
- Realizzazione di raccordi ferroviari tra il porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce
- Sistemazione del nodo stazione
- Realizzazione di un corridoio di forza del TPL
- Interventi di fluidificazione degli itinerari bus attraverso Corsie preferenziali bus per l'aumento della velocità commerciale delle linee
- Ipotesi di tram-treno utilizzando le stazioni attive (Centrale, Antignano) e da riattivare (Ardenza e S.Marco)
- Realizzazione di itinerari ciclabili attraverso l'intreccio tra piste ciclabili e Zone 30
- Recupero degli spazi per la mobilità sostenibile e il ridisegno della sosta con il potenziamento delle cerniere di mobilità
  - a. Ipotesi di una nuova Ipotesi rampa di uscita da SS1 Variante Aurelia sul nodo stazione
  - b. Ampliamento e riqualificazione del parcheggio di via Masi
  - c. Ampliamento e riqualificazione del parcheggio di via della Libertà
  - d. Nuovo parcheggio su via delle cateratte-Leopolda
  - e. Nuovo terminal per la sosta breve dei bus turistici ed extraurbani all'ingresso della stazione marittima
  - f. Completamento degli assi a penality privilegiata (via grande/ piazza del logo Pio-via Cairoli- Marradi)
  - g. Recupero degli spazi pedonali sul fronte di aree di pregio
  - h. individuazione di un'area ad accessibilità controllata (circa il pentagono del Buontalenti)
- Individuazione di possibili interventi di fluidificazione e per la sicurezza stradale in base all'Analisi dei dati incidentali del database della polizia municipale
- Interventi per potenziare la fruizione turistici:

---

<sup>38</sup>[http://www.comune.livorno.it/sites/default/files/index/mobilita/pums\\_primi\\_lineamenti\\_progettuali.pdf](http://www.comune.livorno.it/sites/default/files/index/mobilita/pums_primi_lineamenti_progettuali.pdf)

- a. Shuttle bus turistico per il santuario di Montenero dal terminal bus turistici alla base della funicolare
- b. La rete dei canali navigabili – Livorno “in battello” con Possibile estensione del tour dei canali cittadini alla città di Pisa.
- c. Individuazione di un’area per la sosta lunga dei bus turistici

Recentemente (aprile 2020) il consulente incaricato dal Comune di Livorno (Sintagma) ha presentato una prima bozza di piano all’Amministrazione Comunale. Ci auguriamo che nella stesura definitiva del piano siano tenute in debito conto le indicazioni del consulente per la mobilità del Piano Strutturale, il prof. Pratelli.

Un aspetto su cui ci pare che l’attuale elaborazione del PUMS non abbia avuto il necessario risalto è il trasporto delle merci in ambito urbano, che costituisce un’attività rilevante che incide soprattutto sulla congestione stradale. I problemi che affliggono l’efficacia del movimento di consegna delle merci su gomma sono numerosi; è quasi la norma che gli edifici, soprattutto quelli situati in zone urbane dense, non dispongano di posti per il carico/scarico. Alcune azioni possibili prevedono, anche in raccordo col settore privato, la riorganizzazione della distribuzione delle merci attraverso un sistema di trasporto “a prenotazione” che utilizza mezzi a basse emissioni; ciò comporta l’organizzazione della “rottura di carico”, ma fortunatamente Livorno è ben dotata di aree logistiche di interscambio. Inoltre si può intervenire con la limitazione delle fasce orarie destinate al carico/scarico nel centro città, allo scopo di evitare congestione in prossimità dei luoghi di consegna.

Ma la strategia che riteniamo più efficace è la contemporanea azione di incentivo al ricorso a sistemi alternativi all’auto privata, combinata con un potenziamento del servizio pubblico (TPL), i cui vantaggi sono indiscutibili in termini di efficienza energetica, sicurezza, rumore ed inquinamento atmosferico.

Le criticità strutturali della città in termini fisici ed urbanistici, obbliga ad agire in maniera coordinata per incidere sulle abitudini allo spostamento dei livornesi, rivolgendole verso nuove modalità già efficacemente sperimentate in città di analoghe dimensioni. Facciamo riferimento:

- alla promozione di sistemi quali il car-pooling (uso collettivo dell’auto) o il car-sharing (auto a proprietà collettiva);
- ad interventi tesi al miglioramento delle condizioni di sicurezza e confort di pedoni o ciclisti;
- alla promozione e diffusione di auto pubbliche a noleggio (car-card) tendenzialmente a propulsione elettrica o ibrida.

Il sistema delle azioni appena citate per scoraggiare l’uso dell’auto, va accompagnato da misure per il potenziamento del sistema di trasporto pubblico ed il suo miglioramento, come si specificherà meglio più avanti.

L’associazione “Per la Rinascita di Livorno” è convinta della necessità di dotarsi di un PUMS, apprezza le linee su cui si sta indirizzando l’amministrazione, ma vuole porre l’attenzione in questo momento al TPL, almeno per due motivi: la novità che diventerà tra breve operativa legata alla (faticosa) concessione ad un unico gestore del TPL a livello regionale, e la necessità (e l’opportunità) di cercare con convinzione e risolutezza di realizzare un corridoio di forza (protetto) a transito rapido col ricorso a sistemi fondati sull’alimentazione elettrica, i cosiddetti Buses with a High Level of Service (BHLS).

Per ambedue i motivi il ruolo della Regione Toscana è centrale.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.11.2](#) [Torna a Proposta 1.11](#)





### 2.11.3 *Alcune considerazioni sul TPL.*

L'attuale fase storica segnerà inevitabilmente una trasformazione "epocale" rispetto a come, fino adesso, abbiamo inteso il [TPL](#). Possiamo anche pensare e auspicare che, passata l'emergenza "Covid-19" tutto torni come prima, ma difficilmente tutto tornerà come prima, difficilmente torneremo a percepire il TPL come unico mezzo di trasporto, con metro bus e tram carichi all'inverosimile, capace di risolvere da solo i problemi di mobilità che assillano le città medio grandi.

A questo si aggiunge l'incertezza della situazione Toscana, dovuta ad una procedura di gara per la totale gestione del TPL ad un unico soggetto, gara iniziata nel 2014, che al momento sembra avviata ad una conclusione operativa.

Certo il TPL nazionale, non vive migliore situazione: nell'ultimo decennio si è registrata una costante diminuzione dei passeggeri trasportati. Questo trend si è stabilizzato negli ultimi anni, senza tuttavia dare segnali di ripresa.

Possiamo ricercare le motivazioni in vari aspetti, tra i quali il più significativo può essere riferito certamente al cambiamento del modello di società. Il cittadino infatti, è costretto a più spostamenti nella giornata: non più spostamenti "casa - lavoro - casa", ma una serie di spostamenti quotidiani che incentivano altre modalità di trasporto, l'auto in particolare.

Altra causa da non trascurare, può identificarsi nella scarsa propensione degli enti ad elaborare e attuare, veri Piani Integrati di Mobilità Sostenibile (PUMS), non modifiche ad una Rete locale del TPL, che troppo spesso, vuoi per conformazione delle città, vuoi per abitudini consolidate, ha visto, sì, alcuni cambiamenti, ma più che altro cambiamenti dettati da operazioni di marketing che di sostanza. Un esempio? L'attivazione delle LAM nella città di Livorno che hanno sostituito in toto le due linee urbane di forza, cambiando loro nome e colore!! Il tutto senza un piano integrato di mobilità privata, parcheggi, cerniere di mobilità...aree pedonali, assi protetti.

La predisposizione dei PUMS deve essere il valido strumento per invertire la tendenza, cercando di spostare sul TPL chi oggi il TPL non lo utilizza, preferendo ad esso altri mezzi di trasporto, in primis l'auto.

Quindi, come consolidare gli attuali utenti (circa 18.000 al giorno) ed incentivare chi utente oggi non lo è, per raggiungere quella quota del 22% (circa 35.000 al giorno), obiettivo dichiarato nei documenti del PUMS in elaborazione?

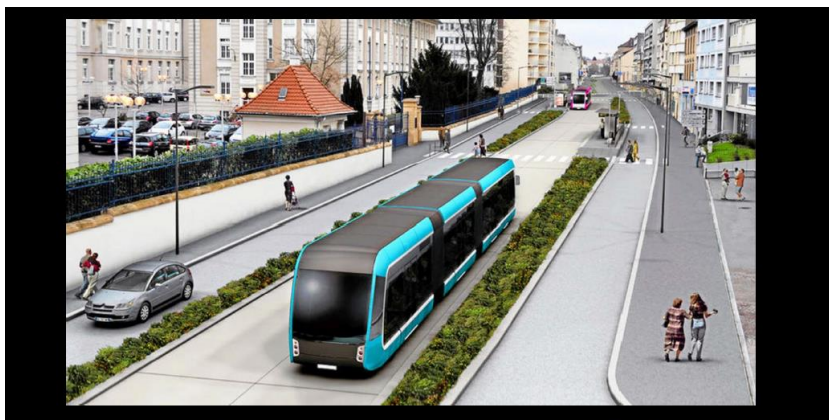
A nostro avviso bisognerebbe:

- Attuare scelte coraggiose, parti integranti del prossimo PUMS.
- Migliorare l'offerta QUALITATIVA e, QUANTITATIVA, attraverso la ricerca di adeguate risorse finanziarie.
- Offrire quindi un servizio adeguato, calibrato sulle varie esigenze, e soprattutto, REGOLARE, dando la certezza che un viaggio iniziato si concluderà nei tempi promessi.
- Separare fisicamente, almeno per tratte significative, il Trasporto Privato dal Trasporto Pubblico.
- Attivare una rete di priorità semaforiche ai mezzi pubblici alle intersezioni maggiormente significative, da rendere coerente con lo sviluppo del coordinamento semaforico (linea verde) da utilizzare più diffusamente

Risulta fondamentale per raggiungere gli obiettivi appena richiamati ricorrere a sistemi di trasporto pubblico rapido, che ormai sono di riferimento in molte città europee ed italiane delle dimensioni di Livorno, che, per le sue caratteristiche geometriche ed orografiche, si presta molto bene all'applicazione di questi sistemi, che non a caso già esistevano (ricordiamo la dismessa tramvia). Il sistema più efficace va studiato caso per caso e con il soggetto gestore del TPL, che dovrà operare con la conseguente ri-progettazione della rete. Citiamo alcuni esempi possibili.

Il [Bus Rapid Transit](#) (BRT) o autobus a transito rapido, è un sistema di trasporto di massa applicato a una grande varietà di sistemi, che utilizza la tecnologia degli autobus che viaggiano su corsie preferenziali apposite con lo scopo di aumentare la rapidità del trasporto su gomma tradizionale raggiungendo prestazioni assimilabili a quelle di una metropolitana classica. L'obiettivo di questi sistemi è di avvicinare la qualità del servizio ai sistemi a guida vincolata (su rotaia) ma mantenendo i costi minori dei sistemi basati su autobus.

Il consulente del Comune di Livorno per la mobilità a supporto del Piano Strutturale, ritiene che una soluzione decisiva per l'affermazione del TPL potrebbe essere la rivisitazione moderna della tramvia: specificatamente fa riferimento ai moderni sistemi BHLS ([Buses with a High Level of Service](#)) che prevedono tram su gomma, cioè veicoli gommati a guida vincolata a propulsione elettrica o ibrida. Le caratteristiche principali di un sistema BHLS sono le corsie riservate ai soli veicoli di trasporto, ridotto inquinamento, diritto di precedenza, alta frequenza, priorità semaforica. Questa tecnologia prevede costi di costruzione relativamente contenuti, ridotti costi di manutenzione rispetto ad un trasporto su autobus tradizionale ed efficienza del servizio, oltre ovviamente gli enormi benefici ambientali.



*Progetto di BHLS (Buses with a High Level of Service) a Metz, in Francia, cittadina di 124.000 abitanti, densità circa 3.000 ab/kmq.*

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.11.3](#) [Torna a Proposta 1.11](#)

### **2.11.4 Cogliere l'occasione per Livorno.**

Il momento per rivoluzionare il sistema della mobilità a Livorno è forse giunto, ma ci vuole coraggio, convinzione e partecipazione.

Insieme alla costruzione del [PUMS](#), si può infatti prendere spunto dall'opportunità della costruzione del nuovo Ospedale per intervenire decisamente sull'ipotesi di trasformazione del TPL in direzione di sistemi più moderni che prevedono bus elettrici a guida vincolata. E' innegabile infatti che il nuovo assetto ospedaliero dovrà prevedere non solo una viabilità dedicata, ma dovrà provare a risolvere i problemi posti già nella situazione attuale, di congestione dell'area, della sosta, della sicurezza. Si pensi alla nuova funzionalità di via della Meridiana che diventa asse primario di accesso al Nuovo Ospedale.

L'attenzione si rivolgerà inevitabilmente sul viale Carducci, per il quale deve essere pensata una rifunzionalizzazione e riprogettazione, per almeno i seguenti aspetti fondamentali:

- 1) la sua struttura fatta di due controviali a lato di una carreggiata centrale di notevoli dimensioni, deve portare a scelte "coraggiose" tali da generare una netta separazione tra mobilità privata e mobilità pubblica, favorendo quella "regolarità" del TPL.
- 2) la sua intersezione, con i viali Alfieri/Nievo, regolata da impianto semaforico multi-flussi, causa di frequenti momenti di congestione e di conseguenza rallentamenti che si ripercuotono sul TPL. Si potrebbe pensare alla

realizzazione di un sottopasso.

I percorsi su cui impostate un sistema BHLS si basano su quelli già consolidati del trasporto locale, e cioè sfruttando la naturale configurazione della città:

- Asse Terra direzione Nord Sud (e viceversa): Stazione – viale Carducci (via Garibaldi) – piazza Grande – via Cairoli – via Ricasoli- via Marradi – via della Libertà.
- Asse Mare direzione Sud Nord: piazza Mazzini – via Grande – piazza della repubblica- viale Carducci (via Garibaldi) – Stazione.

Per conseguire l'obiettivo di attrezzare la città di Livorno, terza città della Toscana, con un sistema BHLS sono ovviamente necessari finanziamenti straordinari, e quindi è fondamentale il rapporto con la Regione, sia per trovare le risorse, sia per il rapporto con il nuovo concessionario del trasporto pubblico.

[L'ASVIS](#)<sup>39</sup> ha recentemente valutato gli investimenti necessari per il trasporto rapido di massa e il rinnovo del parco veicolare del servizio pubblico.<sup>40</sup> La stima per l'estensione del trasporto rapido di massa fa riferimento ai fabbisogni nei documenti programmatici vigenti (DEF e PUMS) incrementati del 25% per tenere conto di nuove proposte che potrebbero essere contenute nei documenti programmatici in corso di elaborazione; tale stima ammonta (al 2030) a 8 miliardi di €.

Ebbene operativamente si può procedere:

1. Prevedere con forza e convinzione l'inserimento nel PUMS dell'ipotesi del sistema BHLS.
2. Inserire nel Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), in scadenza nel 2020, che costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, la previsione del sistema BHLS per la città di Livorno.
3. Inserire nel Piano regionale di sviluppo (PRS), in scadenza nel 2020, che è lo strumento orientativo delle politiche regionali per le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana, la previsione del sistema BHLS per la città di Livorno.

In questa maniera, e cioè con l'introduzione sistema BHLS negli strumenti di programmazione locali e regionali, sarà possibile candidarsi ai finanziamenti statali e regionali, e probabilmente anche a quelli connessi al Green Deal europeo.

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.11](#)   [Torna a Proposta 1.11](#)

---

<sup>39</sup> Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile

<sup>40</sup> "Per un pacchetto di investimenti a favore dello Sviluppo Sostenibile delle città e dei territori", ASVIS 28 maggio 2020, par. 1.4 Mobilità Sostenibile.

## 2.12 Un'occasione per l'Edilizia residenziale pubblica (U. Vacca, P. Marini)

Quando si parla di patrimonio edilizio pubblico occorre immediatamente volgere al plurale il termine. Stato, Regioni, Province, Comuni, Enti vari etc. possiedono patrimoni edilizi ampi anche nel settore residenziale, avendo in comune la sgradevole caratteristica di ricavarne una redditività molto bassa con costi di gestione e manutenzione alti. L'effetto perverso è che in linea generale i costi nel loro complesso superano i ricavi. Accanto a questa considerazione bisogna ricordare che la disponibilità di spesa statale pubblica in Italia è molto limitata a causa di un debito pubblico ormai cresciuto al limite della sostenibilità rispetto al PIL nazionale.

Se focalizziamo la nostra attenzione al patrimonio residenziale pubblico nella Provincia di Livorno appare chiaro che è difficile pensare in questo momento ad azioni di mano pubblica per un intervento coordinato e teso a migliorare la qualità del patrimonio (intesa sia come qualità dell'abitare ma anche come abbattimento di costi futuri di manutenzione) quindi valorizzazione.

Va sottolineato che a Livorno, in seguito alla prima legge promulgata in Italia per facilitare la costruzione di case popolari (la legge n 251 del 31.05.1903, già nel periodo a cavallo fra le due guerre, si era verificato un forte impulso alla costruzione di abitazioni ad uso residenziale pubblico, tradizione mantenuta nel tempo che annovera Livorno come città con più alto rapporto fra abitazioni pubbliche ed abitanti. Se però analizziamo la qualità delle abitazioni non si può però trascurare il fatto che i piani di alienazione hanno sempre vista l'attenzione della domanda rivolta ad appartamenti di buona qualità, lasciando in mano agli enti compartimenti di patrimonio datato e nelle peggiori condizioni.

Se inoltre passiamo a valutare lo stato delle imprese edili della Provincia, come di ogni altro operatore del comparto edile, ci accorgiamo di essere in presenza di uno stato di crisi gravissima, quasi irreversibile. Per onestà intellettuale, dobbiamo ammettere che l'industria dell'edilizia in Italia non ha mai prestato grande attenzione all'esistente.

In questo quadro irrompe in modo importante, seppure episodico e legato al momento attuale, il [Decreto Legge n. 34 del Rilancio](#) che introduce nel mondo delle detrazioni fiscali il [supercredito di imposta del 110%](#).

E si rivolge a:

- A. Condomini
- B. Persone fisiche
- C. Istituti autonomi case popolari (IACP) comunque denominati nonché agli enti aventi stesse finalità sociali dei predetti istituti, istituiti nella forma di società che rispondono ai requisiti della legislazione europea in materia di "in house providing" per interventi realizzati su immobili di loro proprietà ovvero gestiti per conto dei comuni, adibiti ad edilizia residenziale pubblica
- D. Cooperative di abitazione indivisa

Cosa si può fare:

- 1) Coibentazione involucro con superficie almeno >25% superficie disperdente
- 2) Installazione di impianti di riscaldamento e raffrescamento con requisiti di alta efficienza in condominio
- 3) Installazione di caldaie ad alta efficienza per le unità immobiliari indipendenti
- 4) Installazione di impianto fotovoltaico
- 5) Installazione di colonne di ricarica per veicoli elettrici

Il provvedimento sfrutta il meccanismo della cessione del credito fiscale o dello sconto in fattura.

È evidente l'attenzione che il Decreto Legge n. 34 del Rilancio pone nei confronti degli Istituti assimilati o assimilabili agli IACP. Addirittura tra le modifiche al decreto appare la proroga per gli interventi effettuati dagli Istituti autonomi case popolari, per cui le detrazioni fiscali potenziate per gli interventi di efficienza energetica si applicano anche alle spese, documentate e rimaste a carico del contribuente, sostenute dal 10 gennaio 2022 al 30 giugno 2022.

Sarebbe logico pensare che il raccordo fra il governo centrale, le Regioni, fino ai comuni e agli enti di governo del territorio sia stato elemento di concerto al fine di ottimizzare i risultati. Sarebbe logico, ma è avvenuto? e se è avvenuto a che punto è?

Consideriamo che con le elezioni alle porte sicuramente la politica abitativa soprattutto nel senso di saper dare risposta sarà una priorità delle proposte politiche.

Al di là degli elementi tecnici e le problematiche note o di cui si aspettano chiarimenti con la Circolare di prossima emanazione da parte della Agenzia delle entrate, possiamo pensare che sia uno strumento che la [Lode di Livorno](#) potrebbe utilizzare?

La Lode di Livorno gestisce un patrimonio immobiliare di quasi 10.000 appartamenti di cui circa 7.000 nel comune di Livorno, con una buona percentuale di appartamenti che potrebbero essere oggetto di opere quali quelle previste nel decreto 34.

Ipotizzando (con molta buona fantasia considerando i problemi burocratici) che circa 2.000 appartamenti fossero oggetto di questo tipo di intervento, con un valore unitario che si può stimare in € 20/25 mila, avremmo una massa di lavoro di € 40/50 milioni senza attingere ai fondi dell'Ente. A questi si potrebbero affiancare le risorse già individuate da Regione Toscana per il triennio 2020-2022 per 35,4 milioni di Euro destinati al miglioramento degli alloggi di edilizia residenziale pubblica e già ripartite tra i vari Lode. Oltre a 13 milioni di euro a sostegno del pagamento degli affitti a libero mercato.

Se configuriamo un raccordo tra interventi relativi al 110% e finanziamenti regionali si può ipotizzare una capacità di intervento sulla qualità non solo dell'alloggio ma anche dell'ambiente urbano ad esso relativo.

Accanto a queste considerazioni diventa estremamente importante la possibilità di lavoro che si offrirebbe al mondo dell'edilizia, cambiandone forse le sorti attualmente fortemente negative.

E abbiamo trascurato l'intervento privato che in questi giorni si sta organizzando quasi come in un assalto all'albero della cuccagna.

Per concludere, però, è indispensabile che sia Governo centrale che la Regione Toscana, sia in termini politici che di apparato, esaltino le possibilità di intervento con la semplificazione e velocizzazione delle procedure. È indubbio che gli strumenti procedurali attualmente in uso sono farraginosi e con tempistiche difficilmente prevedibili. Soprattutto la Regione Toscana potrebbe essere di esempio attivando forti segnali di semplificazione delle procedure e di riduzione dei tempi di istruttoria, attuazione e scelta dei programmi. Ricordiamo che la proroga dei tempi concessi è al 30 giugno 2022 cioè fra soli due anni. Due anni in un programma edile non sono un tempo lungo, è necessario avere strumenti immediati per rientrare in questa tempistica.

Problemi:

- a) Organizzare gli interventi (burocrazia? tempi delle decisioni?)
- b) Mancanza di liquidità da parte delle imprese
- c) Istituti di credito disposti ad intervenire accettando i crediti di imposta?
- d) Certezze (garanzie?)

Aggiungiamo che ad oggi non è stata emanata la Circolare esplicativa da parte della Agenzia delle entrate. In essa deve essere definito, fra le altre cose il prezzario di riferimento delle opere. Il suo contenuto potrebbe modificare fortemente la convenienza ad operare.

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.12](#)   [Torna a Proposta 1.12](#)

## 2.13 Economia Circolare e Green Deal a Livorno: Proposte per la gestione dei rifiuti (E. Gambaccini, A. Todaro)

### 2.13.1 L'Economia Circolare.

Da qualche anno è cambiata la percezione del problema della gestione dei rifiuti nel suo complesso e dell'impatto che questi hanno sull'ambiente, sull'economia ed in definitiva sul comportamento delle persone. In questa ottica si è sviluppata e sta prendendo sempre più consenso fra la popolazione, il concetto di [economia circolare](#). Questo nuovo modo di affrontare l'argomento è quello di considerare i rifiuti e la loro gestione solo la parte terminale di un problema che nasce a monte, all'inizio della filiera che comprende la produzione dei beni ed il loro consumo. In quest'ottica, e nella prospettiva di diminuire la quantità di rifiuti ed in definitiva lo spreco di risorse, vanno implementati modelli virtuosi che coinvolgono tutto il sistema che va dalla produzione di beni, alla loro distribuzione ed infine, quando questi si sono diventati rifiuti siano in qualche modo recuperati per il loro reinserimento sotto varie forme nel ciclo produttivo.

E' abbastanza evidente quindi che questa "rivoluzione" va affrontata gradualmente perché presuppone un cambio di mentalità ed implica una radicale modifica del modello di sviluppo a favore di uno più sostenibile con un minor consumo di materia prime, un minor consumo di combustibili fossili ed una conseguente minore immissione in atmosfera di gas serra.

I tempi di realizzazione di questa rivoluzione sono certamente lunghi mentre il problema della gestione dei rifiuti sia urbani che speciali è contingente e va affrontato giornalmente con soluzioni tecnico-pratiche che tengano conto della realtà e dei mezzi a disposizione per ottenere i migliori risultati. In quest'ottica, sono certamente dannose le fughe in avanti, spesso di carattere ideologico, che non contribuiscono certamente a risolvere i problemi che si trovano ad affrontare coloro che gestiscono i servizi.

Vi è poi da fare un'ulteriore riflessione su cosa si intenda, nel caso della gestione del ciclo dei rifiuti, per economia circolare: oltre che una riduzione di rifiuti alla fonte, si deve procedere con loro recupero e riutilizzo non solo come materia ma, allorché non sia tecnicamente possibile od economicamente sostenibile, è doveroso ricorrere ad impianti che recuperano energia dai rifiuti per evitare il conferimento in discarica.

Se, alla luce dei dati attuali relativi alla gestione dei rifiuti, si raggiunge il valore del 65% di raccolta differenziata (obbiettivo imposto dalla Regione Toscana), al rimanente 35% dei rifiuti indifferenziati che necessitano comunque di un collocamento, bisogna aggiungere gli scarti derivanti dal recupero dei materiali raccolti con la differenziata, che mediamente sono circa:

- 20 -25 % delle materie plastiche ( [plasmix](#) ed altri scarti che non trovano altro utilizzo)
- 15-20% dal recupero della carta (esclusi gli scarti di cartiera)
- 15-20% come scarti di lavorazione dagli impianti di compostaggio.

I materiali sopra elencati sono comunque combustibili e quindi possono essere recuperati come energia sia termica che elettrica in un impianto di termovalorizzazione e quindi in definitiva la quantità di rifiuti che va al recupero di materia non sarà il 65% ma scenderà intorno al 50-55%.

La UE ha individuato i principali processi di termovalorizzazione che contribuiscono allo sviluppo dell'Economia Circolare, sempre per quei rifiuti che non sono riciclabili e nel rispetto della gerarchia dei rifiuti stabilita dalla UE:

- [Co-incenerimento dei rifiuti](#) in impianti di combustione con produzione di energia elettrica;
- Co-incenerimento nella produzione di cemento e calce;
- Incenerimento di rifiuti in impianti dedicati;
- Digestione anaerobica di rifiuti biodegradabili;
- Produzione di combustibili solidi, liquidi o gassosi ricavati dai rifiuti;

- Altri processi, compreso l'incenerimento indiretto a seguito di [pirolisi](#) o gassificazione.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.1](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

### **2.13.2 Acquisire il Ciclo del Carbonio**

Gli Accordi di Parigi per conseguire una minore immissione in atmosfera di CO<sub>2</sub> e la successiva volontà dell'Unione Europea di arrivare al 2050 con il suo Green Deal alla "neutralità" del Carbonio (una immissione di Carbonio in atmosfera uguale ad una corrispondente quantità di Carbonio prelevata dalle piante all'atmosfera) comporta che, insieme ai diversi bilanci che la politica e la tecnica sono chiamati a fare per orientare le proprie scelte (economiche, sociali, energetiche), debbano trovare posto nel bilancio ambientale non solo le ricadute sulle diverse matrici ambientali ma anche le conseguenze sul ciclo del Carbonio.

Da qui anche le misure di compensazione che da diversi anni accompagnano le scelte di un maggior consumo di combustibili fossili con la piantumazione di aree con vegetazione in grado di assorbire dall'atmosfera l'equivalente quantità di CO<sub>2</sub> immessa; così come sono da incentivare quei progetti, in agricoltura come nell'edilizia, che sappiano immagazzinare nel terreno o nelle costruzioni il Carbonio catturato con una piantumazione programmata.

Il trattamento finale dei rifiuti deve quindi confrontarsi con questa esigenza favorendo il recupero di materia e quindi conservando nei nuovi prodotti riciclati il massimo contenuto di Carbonio e limitando il più possibile la dispersione in atmosfera di CO<sub>2</sub> mediante incenerimento seppure con recupero di energia.

Questo, però, non è sempre fattibile proprio per quelle leggi economiche di mercato che oggi impediscono agli Enti pubblici di acquistare beni e servizi contenenti un'alta percentuale di prodotti riciclati secondo la normativa che li obbliga a ciò secondo i cosiddetti "[Criteri Minimi Ambientali](#)" e il "[Green Public Procurement](#)". Una tassazione sui prodotti monouso ad alto contenuto di Carbonio e incentivi per la realizzazione di prodotti e servizi aventi un alto contenuto di Carbonio e bassa deperibilità costituiranno la base per una [programmazione "Neutral Carbon"](#).

Anche la ricerca tecnologica per la produzione di manufatti dai Rifiuti Residui non differenziabili, da utilizzare nelle opere edili, è sostanzialmente ferma per gli alti costi relativi alla necessità di:

- contenere al massimo la cessione di sostanze inquinanti nell'ambiente;
- ottenere dei manufatti con soddisfacenti proprietà meccaniche.

Per tutti questi motivi la termodistruzione con recupero di energia resta, per ora, l'unica valida opzione per un periodo di transizione che si spera si esaurisca entro il 2050.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.2](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

### **2.13.3 Il piano regionale di gestione dei rifiuti della scorsa legislatura.**

Nel [piano regionale sulla gestione dei rifiuti presentato nel 2014](#), anche in considerazione di una interpretazione un po' fondamentalista della cosiddetta economia circolare basata esclusivamente sul recupero di materia e non anche sul recupero di energia.

La regione Toscana prevede che entro il 2030 si arrivi in Toscana ad una Raccolta Differenziata dell'80% al quale andrebbe aggiunto un ulteriore recupero del 5-6% dovuto ad un trattamento di selezione (meccanico e biologico) dei rifiuti indifferenziati, il restante 15-20% dovrebbe essere inviato alla termovalorizzazione od in discarica. Inoltre si prevede la realizzazione di sei impianti per la digestione anaerobica dei rifiuti organici con la produzione di biometano. Non è prevista la costruzione di nuovi termovalorizzatori ma semmai un revamping degli impianti esistenti.



L'amministrazione regionale in scadenza non è riuscita ad approvare il nuovo Piano Regionale dei Rifiuti, lasciando i territori privi di una indispensabile programmazione di settore e incertezze sulla gestione degli impianti. Un'altra importante conseguenza è che a tutt'oggi importanti quantità di rifiuti, magari già selezionati o differenziati, vengono portati fuori regione proprio per carenza di impianti a livello regionale; con un ricorso elevato al conferimento in Discarica. E purtroppo la tendenza è all'aumento.

È abbastanza evidente che questo progetto oltre ad essere molto ambizioso e forse irrealizzabile, risulta essere molto costoso per le amministrazioni del territorio in quanto le costringe a spingere la raccolta con il modello porta a porta più di quanto sarebbe economicamente e tecnicamente ragionevole.

Un'altra parte del piano che presenta delle criticità è quella della costruzione di impianti per la selezione spinta del rifiuto indifferenziato con il rischio di impiegare risorse economiche per la selezione di materiale in quantità marginale che poi non avrà nessuno sbocco di mercato.

I cosiddetti "Impianti a freddo"

A conferma di quanto sia necessaria una programmazione regionale, le varie aziende di gestione dei rifiuti si sono mosse senza coordinamento ed in ordine sparso. Anche l'AAMPS ha commissionato una proposta, inoltrata nel 2018 all'Amministrazione Comunale di Livorno per sostituire il termovalorizzatore AAMPS del Picchianti, che prevede una selezione spinta dei Rifiuti Residui non Differenziabili, risultanti a valle della Raccolta Differenziata effettuata mediante il sistema porta a porta.

A fronte di un sostanzioso investimento di 15 Milioni di Euro, veniva proposto dal consulente un impianto con una potenzialità complessiva di 60.000 t/anno di rifiuti non differenziati dai cittadini, che avrebbe prodotto:

- a. una quota di materiale recuperato come preparazione al riciclaggio (17,6 tonn. di carta, vetro e metalli) la cui qualità sarebbe stata talmente scadente che lo stesso progettista prevedeva ricavi nulli dalla loro cessione ai riciclatori.
- b. Una rimanente quota di:
  - ✓ 39,7% da smaltire in discarica.
  - ✓ 16,3% di bio-stabilizzato da utilizzare in attività paesistico/ambientale;
  - ✓ 20,6% di "plasmix" da pellettizzare per una indefinita ed improbabile utilizzazione successiva.

In definitiva si rischiava di investire 15 Milioni di Euro per trattare un materiale che al 70% sarebbe finito in discarica.

Inoltre, i costi di investimento e gestionali avrebbero altresì prodotto un incremento della TARI dal 12,8% al 22,5% a seconda di altre opzioni: quali la data di chiusura dell'attuale termovalorizzatore e/o l'utilizzo della piattaforma del Biscottino per il Trattamento Meccanico-Biologico ed ipotizzando di riuscire a conferire a titolo gratuito le frazioni di materiale recuperate, di scarsa qualità, senza doverli conferirli anch'essi in discarica con ulteriori costi.

In conclusione, allo stato attuale dell'evoluzione tecnologica, i cosiddetti "Impianti di trattamenti a freddo" o, molto più realisticamente, gli impianti di selezione spinta non sono praticabili per i loro alti costi e l'inconsistenza dei recuperi di materia.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.3](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

### **2.13.4 Considerazioni sull'ipotesi di impianto di trattamento rifiuti presso la raffineria ENI.**

Nell'estate del 2019 la Regione Toscana ha valutato positivamente la realizzazione da parte di ENI di un [gassificatore all'interno della raffineria di Stagno-Collesalveti](#) (a cui è stato dato il nome improprio di bioraffineria), che dovrebbe essere in grado di produrre metanolo dalla [gassificazione](#)



di Rifiuto Urbano Indifferenziato pre-trattato e Plasmix, la frazione di plastiche eterogenee non recuperabili.

In estrema sintesi le considerazioni che emergono allo stato attuale delle relative conoscenze sono le seguenti:

- a) Dell'impianto proposto da ENI non si conoscono al momento le caratteristiche progettuali. Dalle poche notizie fornite, dovrebbe essere un impianto di gassificazione nel quale potranno essere trattati gli scarti delle materie plastiche della raccolta differenziata (quelle che non possono essere recuperati come materia, il "plasmix", e che rappresentano circa il 25% del materiale raccolto) ed il rifiuto indifferenziato, anch'esso proveniente dalla raccolta urbana. La potenzialità dichiarata dell'impianto è di 200.000 t/anno, estensibile a 400.000 ton/anno.
- b) Il gassificatore per il trattamento dei rifiuti, nelle realizzazioni ad oggi conosciute è un impianto nel quale avviene solo una parziale combustione, derivante dell'insufficiente apporto di aria comburente. Il gas di combustione (Syngas) formato oltre che da CO<sub>2</sub>, da ossido di carbonio, idrogeno ed altre molecole combustibili può essere successivamente depurato ed utilizzato. Le temperature di combustione di questi impianti sono quasi sempre inferiori ai 700 °C.
- c) L'impianto proposto da ENI, per quanto ne sappiamo al momento, è un gassificatore che prevede temperature di combustione intorno ai 1600 °C e il Syngas, derivante dalla combustione incompleta, è utilizzato per produrre [metanolo](#). Per raggiungere queste temperature di combustione sarà utilizzato come comburente, ossigeno puro, invece di aria, azzerando di fatto anche la produzione di NOx.
- d) Un fatto comunque molto importante è che si tratta di un investimento di centinaia di milioni di euro, che creerà posti di lavoro sia nella fase della sua realizzazione che per il suo esercizio (si parla di 60 unità lavorative), in una realtà come quella della raffineria di Livorno che da molto tempo corre il pericolo di essere chiusa o ridimensionata.

Dai dati attualmente a disposizione riguardanti l'impianto che si intende realizzare emergono comunque delle criticità e degli interrogativi che debbono essere sottolineati ed in particolare:

1. L'impianto proposto è quasi un prototipo sperimentale, ed è presumibile che nel primo periodo di esercizio sia sottoposto a guasti e malfunzionamenti quindi, difficile da mettere a punto e portarlo a regime. Anche se l'impianto si dimostrasse tecnicamente valido, prima che possa essere completamente operativo, considerando i tempi delle necessarie autorizzazioni (quelli di realizzazione e quelli di messa a regime) ragionevolmente si dilaterebbero ad almeno 5 - 6 anni.
2. Un altro aspetto da approfondire sono i costi di esercizio di questo impianto che, se deve funzionare ad ossigeno puro come comburente, ha bisogno di una linea accessoria per produrre ossigeno in grandi quantità. Sicuramente il costo complessivo di trattamento è superiore a quello di un termovalorizzatore di ultima generazione, con alta efficienza in termini tutela ambientale e recupero energetico.
3. Per quanto riguarda poi l'impatto ambientale che questo potrà avere nel territorio circostante, per il momento, mancando di fatto un progetto definitivo su quanto si intende realizzare, è praticamente impossibile farsi un'idea precisa. A questo proposito crediamo che sarebbe saggio che, chi è preposto ad esprimere un parere circa la sua realizzazione o ha delle responsabilità verso la cittadinanza, prima di assumere una posizione, aspetti di avere più elementi per valutare.
4. Inoltre, una considerazione di carattere tecnico pratico circa la validità di questo tipo di impianti che potrebbe essere così sintetizzata: in questo impianto si effettua una parziale combustione, recuperando poi l'energia prodotta sotto forma di calore, convertendola magari in energia elettrica per mezzo di un turboalternatore. Successivamente con il Syngas prodotto si produce metanolo che verrà usato come combustibile nei mezzi di trasporto quindi, il rilascio complessivo della CO<sub>2</sub> sarà lo stesso che se avessimo bruciato

subito gli stessi rifiuti in un termovalorizzatore che comunque offre dal punto di vista ambientale tutte le garanzie necessarie.

Sarà quindi indispensabile un bilancio energetico e ambientale non solo dell'eventuale nuovo impianto ma dell'intero sistema comprendente sia il nuovo impianto che i consumi a monte e a valle dello stesso, confrontati con una equivalente trasformazione in energia elettrica di un termovalorizzatore. A tale riguardo si tenga presente che la mobilità urbana ed extra-urbana sarà sempre più orientata verso l'utilizzazione di energia elettrica.

5. Sarà fondamentale verificare:
  - a. le modalità di gestione e la logistica dei rifiuti in ingresso,
  - b. se nel progetto finale sarà chiaramente indicato se le nuove produzioni sostituiranno quelle attualmente in funzione nella raffineria e, conseguentemente,
  - c. se ENI prevede una fase di restituzione di alcune aree e la bonifica almeno delle aree già utilizzate a partire dai primi anni del 1900.
6. Desta perplessità il fatto che il confronto tra le Amministrazioni Comunali di Livorno e Collesalvetti non sia stato sviluppato dopo l'esposizione che ENI ha fatto il 15/10/2019 al CRAL di viale I. Nievo, della sua proposta impiantistica; sarebbe stato infatti opportuno che tale confronto si fosse sviluppato non solo su quello prioritario degli impatti ambientali diretti e indiretti della nuova attività, ma anche su quelli economici, di riconversione tecnologica e societari visto che tale impianto "suggeriva" lo spegnimento del termovalorizzatore di AAMPS.

Infatti, una delle slide proiettate da ENI in quell'incontro, volendo dimostrare la convenienza ambientale del nuovo impianto rispetto ad un termovalorizzatore, prevedeva per alcuni parametri emissivi (CO<sub>2</sub>, diossine e scorie) dei valori nettamente superiori a quelli del termovalorizzatore di AAMPS con analoga potenzialità di trattamento.

Inoltre, il dialogo con ENI potrebbe anche portare alla definizione di quelle misure di "compensazione" previste dalla attuale normativa che, oltre a diminuire gli effetti negativi attuali e futuri degli impianti di Eni su tutto il comprensorio di Livorno e Collesalvetti, potrebbe riqualificare e potenziare la fornitura energetica di AAMPS secondo le indicazioni del Green Deal dell'Unione Europea,

7. Le ipotesi di compensazione potrebbero essere:
  - a. L'efficientamento dei sistemi anti-odorigeni dell'attuale complesso ENI.
  - b. Il completamento della bonifica della vecchia discarica di AAMPS.
  - c. L'estensione del [parco fotovoltaico](#) presente nella vecchia discarica AAMPS
  - d. Distribuzione del calore prodotto dal Termovalorizzatore di AAMPS.
  - e. Integrazione della Piattaforma del Biscottino per il trattamento della frazione organica di Livorno e Collesalvetti;
  - f. Potenziamento delle infrastrutture stradali per renderle congruenti con la Darsena Toscana e la fluidificazione del traffico su gomma in entrata/uscita dallo stabilimento ENI.
8. Infine, si sottolinea che l'accordo sulle compensazioni deve avvenire prima che siano avviate presso la Regione Toscana le procedure per la richiesta di autorizzazione.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.4](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

### 2.13.5 La dotazione impiantistica e le potenzialità del territorio Livornese

Allo stato attuale AAMPS "esporta" fuori dalla Toscana alcune tipologie di rifiuti:

- a. la frazione organica va ad un impianto di compostaggio della Lombardia;
- b. una quota-parte del vetro va ad un impianto di riciclaggio della Liguria;
- c. il Multimateriale leggero va in provincia di Parma;

La destinazione delle diverse tipologie di materiale fuori dalla Toscana (il cosiddetto "Turismo dei Rifiuti") è dettata dalle condizioni economiche ma sono sicuramente da favorire le destinazioni di prossimità regionali onde evitare le conseguenze negative legate al trasporto su gomma sulle lunghe distanze nonché qualsiasi tentativo di infiltrazione delinquenziale, come già avvenuto in passato attraverso il sistema del "giro bolla".

Livorno ed il territorio circostante, hanno la fortuna di essere in una situazione quanto mai positiva per svolgere un ruolo di primo piano nella gestione complessiva dei rifiuti a livello regionale, contribuendo concretamente all'economia circolare dei rifiuti. Questo è dovuto sia alle potenzialità ed alle professionalità che le aziende pubbliche come AAMPS e ASA hanno al loro interno, sia alla disponibilità di impianti di trattamento dei rifiuti nel territorio. Gli impianti di cui si fa riferimento sono in particolare; Il termovalorizzatore sito nell'area industriale del Picchianti, l'impianto di digestione dei fanghi dell'impianto di depurazione, costruito adiacente al termovalorizzatore e l'impianto di compostaggio di Biscottino fermo da anni a causa delle difficoltà della società che lo gestiva ma di proprietà prevalentemente pubblica.

Scendendo maggiormente nel dettaglio nelle potenzialità attuali e nelle prospettive degli impianti la situazione è la seguente:

#### 1) Impianto di Termovalorizzazione

- L'impianto composto da due linee di incenerimento ha una potenzialità complessiva di 70-80.000 t/anno di smaltimento di rifiuti (dati esercizio 2017) che soddisfa le esigenze attuali di un territorio più vasto della città di Livorno stimabile come popolazione intorno 300.000 abitanti (Massa, Carrara, Lucca e Pisa), con una produzione di energia elettrica immessa in rete di 42.650 MWh/anno.
- L'impianto ha buone prestazioni ambientali per quanto riguarda le sue emissioni e rispetta ampiamente anche le più recenti [BAT \(prescrizioni della UE che riguardano i nuovi impianti\)](#) ad eccezione forse dei limiti sulle emissioni di **NOx** : per rimanere con sicurezza ampiamente all'interno delle quali è necessario (ed è ampiamente fattibile ) aggiornare l'attuale sistema di depurazione fumi .
- Con gli interventi di aggiornamento si potrebbe recuperare altra energia dai fumi sotto forma di calore da destinare ad usi diversi presso:
  - o le piccole e medie aziende artigianali e di distribuzione presenti nei quartieri immediatamente adiacenti al termovalorizzatore di AAMPS;
  - o il nuovo Ospedale che sarà realizzato, in accordo con la Regione Toscana, a qualche chilometro di distanza presso l'ex area Pirelli;
  - o le ex Terme del Corallo se la relativa ristrutturazione ne ravvisasse il fabbisogno.
  - o Nel vicino quartiere residenziale della "Cigna" o presso l'area commerciale di Porta a Terra;
  - o l'impianto di digestione aerobica di ASA sia se mantenesse l'attuale configurazione, sia se venisse potenziato per abbinare alla digestione anaerobica dei fanghi risultanti dal

trattamento biologico dei reflui urbani anche la digestione anaerobica della frazione organica proveniente dalla Raccolta Differenziata.

- Esiste già un progetto definitivo dettagliato, con la valutazione di impatto ambientale commissionato da AAMPS dall'azienda qualche anno, fa per la realizzazione di una terza linea da 200 T/g da affiancare a quelle attuali aumentando moltissimo la potenzialità complessiva fino ad arrivare ad un bacino di utenza di almeno 800.000 abitanti considerando i livelli attuali di raccolta differenziata.
- Nell'ipotesi di uno sviluppo dell'impianto è auspicabile una maggiore sinergia con l'impianto di digestione anaerobica dei fanghi del depuratore della città adiacente al termovalorizzatore ed in particolare un ulteriore recupero di energia dai fumi del termovalorizzatore da utilizzare eventualmente per il trattamento dei fanghi digeriti.
- Questa soluzione abbatterebbe notevolmente:
  - o i costi di gestione dell'impianto sia per le economie di scala che si potrebbero avere in quanto il personale diretto ed indiretto non subirebbe significativi aumenti;
  - o le ricadute connesse alle emissioni del nuovo Termovalorizzatore interesserebbero in misura minore il territorio circostante all'impianto in quanto la nuova ciminiera con una altezza di ca. 70 mt, più alta dell'attuale che è di ca. 40 mt, comporterebbe delle ricadute delle emissioni che, con gli attuali venti predominanti, avverrebbero spesso in mare aperto.

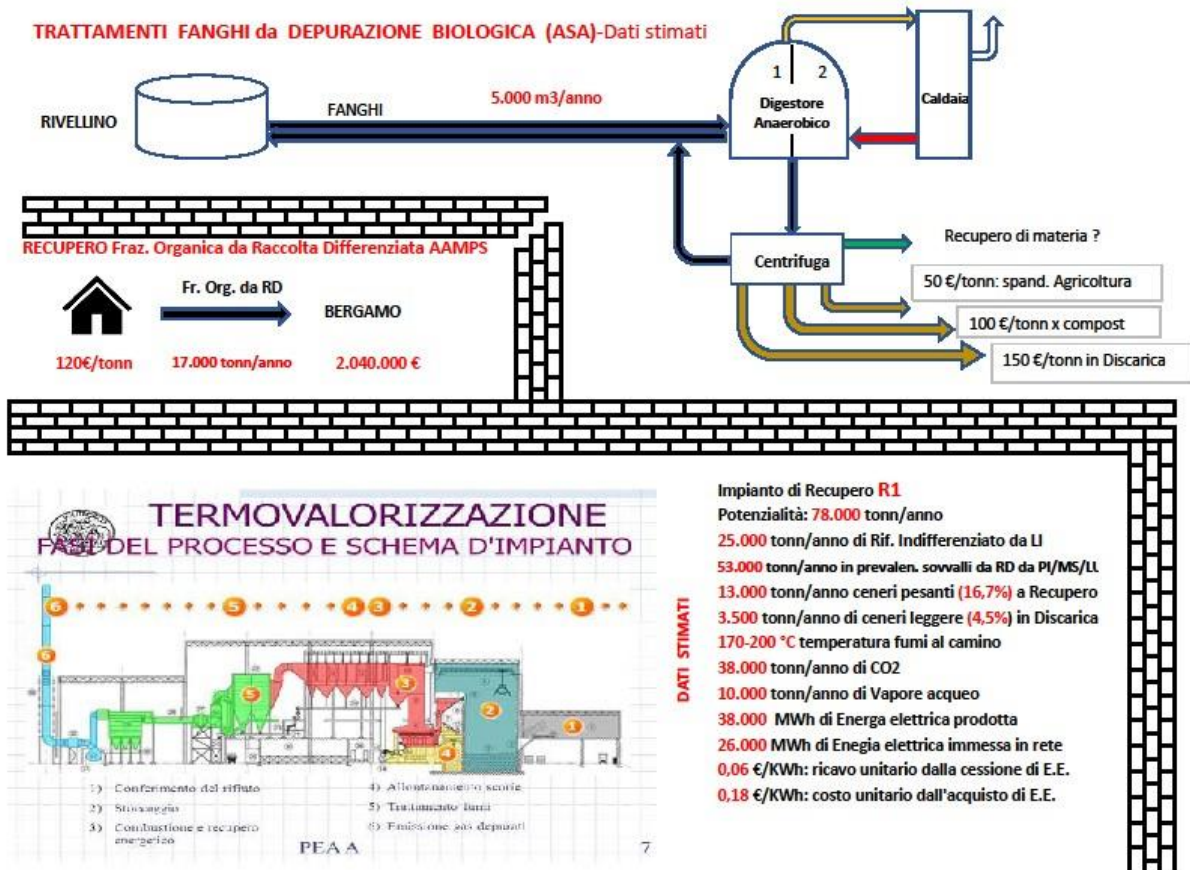
## 2) Impianto di digestione dei fanghi di depurazione

- Nell'area adiacente al termovalorizzatore sono collocati due digestori (di proprietà AAMPS ma gestiti da ASA) attualmente utilizzati per la digestione dei fanghi provenienti dell'impianto di depurazione della città. I digestori sono sovradimensionati rispetto alle esigenze attuali e quindi da stime effettuate sarebbero già in grado di accogliere la frazione organica proveniente dalla raccolta differenziata della città.

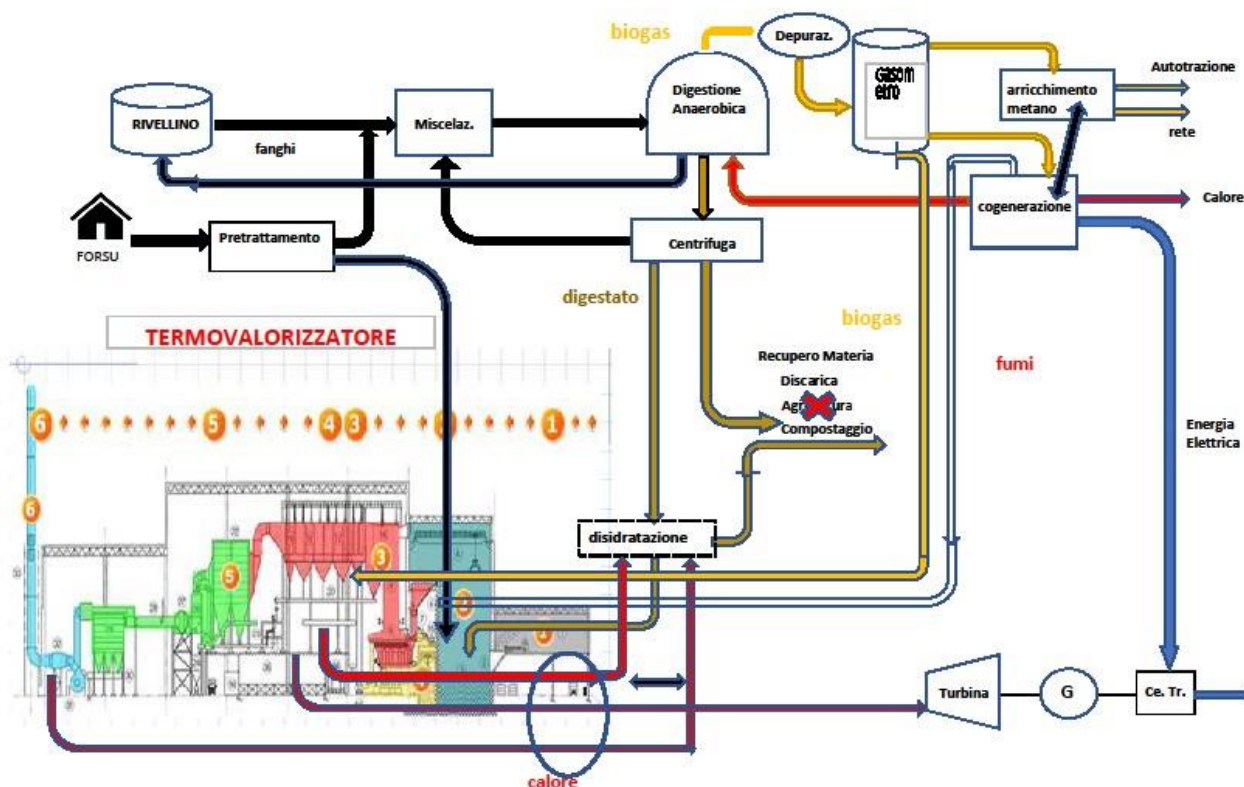


Digestori ASA

Termovalorizzatore AAMPS



- Per poter fare questa operazione è necessaria la costruzione di un impianto di pretrattamento del materiale organico per trasformare il rifiuto raccolto in una miscela pompabile, impianto che si può costruire all'interno dell'area del Picchianti.
- Oltre ai due digestori già operativi vi è la possibilità averne un terzo già installato ma di cui non è terminata la copertura e che adesso è utilizzato per lo stoccaggio di acqua industriale a servizio degli impianti.
- La costruzione di un terzo digestore da utilizzare per la digestione della sostanza organica della raccolta differenziata triplicherebbe la potenzialità complessiva dell'impianto che quindi potrebbe accogliere rifiuti organici da un territorio ben più vasto della città ponendosi come riferimento a livello regionale.
- La successiva [raffinazione del biogas in biometano](#):
  - o darebbe la possibilità ad ASA che gestisce la distribuzione di immetterlo direttamente nella rete cittadina;
  - o si potrebbe utilizzare nell'autotrazione nell'ambito della mobilità urbana; o si potrebbe realizzare una [cogenerazione di Energia Elettrica e Calore](#).
- Un altro vantaggio della sinergia fra gli impianti di digestione ed il termovalorizzatore è che lo smaltimento dei fanghi provenienti dagli impianti di depurazione in agricoltura od in discarica risulta spesso problematico a causa di difficoltà burocratiche e di autorizzazione. Con l'utilizzo di calore proveniente dal termovalorizzatore, per un pretrattamento di parziale, questi rifiuti diventando di fatto combustibili potrebbero essere smaltiti temporaneamente nelle camere di combustione in attesa di essere inviati al compostaggio.



Tale abbinamento di impianti sarebbe il primo in Italia e potrebbe candidarsi a chiedere i finanziamenti europei relativi al Recovery Fund e al New Green Deal.

### 3) Impianto di compostaggio di Biscottino

Nella località di Biscottino nelle vicinanze di Livorno e nel Comune di Collesalveti nei capannoni costruiti per stoccare i rifiuti tossici della Deep Sea Carrier (una delle due cosiddette navi dei veleni), era stato installato un impianto di compostaggio la cui gestione era stata affidata ad un operatore privato. L'impianto poi è stato chiuso per irregolarità autorizzative nella gestione e per subentrate difficoltà economiche. L'impianto, dopo essere stato svuotato e bonificato, è stato chiuso ma con tutte le linee di lavorazione ancora installate e forse ancora funzionanti o comunque che possono essere ancora implementate con nuovi macchinari.

Una verifica in tal senso potrebbe aprire nuovi orizzonti per quanto riguarda la dotazione impiantistica del territorio coprendo anche il settore del [compostaggio](#) a tutto vantaggio della risposta alle necessità del territorio stesso.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.5](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

## 2.13.6 **Acquisizione dei Dati e Diffusione delle Conoscenze**

La Regione Toscana ha stabilito con la sua normativa che le scelte ambientalmente impegnative debbano essere oggetto di dibattito e di conoscenza dei relativi progetti attraverso un adeguato Processo Partecipativo: questo vale sicuramente per il nuovo impianto ENI.

Inoltre, la stessa Regione Toscana promuove e sostiene iniziative di Educazione

Ambientale per motivare i cittadini a sopportare quei piccoli sacrifici che talvolta la Raccolta Differenziata richiede soprattutto nella Raccolta Domiciliare con i contenitori familiari. Tale educazione è tanto più necessaria se, insieme ad un incremento delle percentuali quantitative dei rifiuti raccolti, si persegue, come è necessario, un incremento della qualità del materiale conferito affinché i processi di selezione industriali di preparazione dei materiali al successivo riciclo, producano una minore quantità di materiali indesiderabili da inviare a smaltimento finale.

Ma per ottenere questa consapevolezza è anche necessario che si diffonda tra i cittadini la conoscenza delle problematiche connesse alla Raccolta Differenziata: la qualità del materiale conferito, l'aumento dei costi di esercizio, la pericolosità di alcune frazioni non riciclabili, l'aumento dei consumi di combustibili fossili per la raccolta puntuale ecc.

Per ottenere quindi collaborazione non è sufficiente insistere oltre misura sulle motivazioni etiche e/o ambientali, ma occorre soprattutto una diffusione delle conoscenze: dai risparmi di energia, se e quando si producono nuovi prodotti dai rifiuti, ai comportamenti virtuosi per minimizzare gli impatti negativi, dalle visite agli impianti per una più dettagliata conoscenza dei processi produttivi al confronto degli impatti ambientali tra la gestione dei rifiuti e tutti gli altri aspetti della vita quotidiana come la mobilità urbana, il condizionamento estivo e quello invernale, l'uso e getta delle plastiche monouso.

Questa diffusione delle conoscenze che permetterebbe agli abitanti di Stagno di valutare adeguatamente le ricadute ambientali, sociali ed economiche dell'eventuale allargamento e riconversione degli impianti ENI.

Si propone che la regione Toscana rafforzi i processi partecipativi incentivando i Consigli Comunali di Livorno e Collesalveti diano vita ad una Consulta Cittadina composta dai Sindaci e da rappresentanti dei: Consigli Comunali, Associazioni Ambientaliste, di Quartiere e Produttive che, sul tema dei Rifiuti, abbia come scopo:

- ✓ studiare e proporre incentivi per la riduzione e il recupero dei rifiuti
- ✓ migliorare la qualità della Raccolta Differenziata
- ✓ incentivare la conoscenza dei processi produttivi
- ✓ il controllo degli impegni presi e delle ricadute ambientali.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.13.6](#) [Torna a Proposta 1.13](#)

## **2.13.7 Considerazioni finali**

Da quanto si è sommariamente descritto, emerge abbastanza chiaramente che in questo territorio vi sono tutti i presupposti per sviluppare una realtà impiantistica di un livello tale da consentire una dimensione che soddisfi i bisogni di una parte molto vasta della Toscana. Le iniziative e gli investimenti necessari per il potenziamento degli impianti sono oltre che fattibili, economicamente più convenienti rispetto ad altre soluzioni comunque necessarie, ma di più difficile realizzazione come la realizzazione di nuovi impianti di trattamento finale come termovalorizzatori o discariche.

E' indubbio che un investimento in tal senso nel nostro territorio porterebbe vantaggi economici ed occupazionali non trascurabili in una realtà come quella che Livorno sta vivendo.

Tra i primi compiti che la nuova Giunta che governerà la Toscana dovrà affrontare si colloca il [nuovo Piano per la Gestione dei Rifiuti Urbani](#) per sostituire quello vecchio del 2014 per:

- governare i flussi di rifiuti in ingresso ed in uscita dalla Toscana;
- rendere economica ed autosufficiente l'attuale impiantistica per il trattamento dei Rifiuti Urbani e Speciali, sia nella fase transitoria in cui il termovalorizzatore di Livorno andrà

reso ambientalmente più efficiente in attesa che si definisca, entro i prossimi 5-7 anni, la reale possibilità di attivare da parte di ENI il suo eventuale gassificatore.

- avviare una collaborazione con l'Università per la sperimentazione di prototipi di impianti per il recupero di materia dall'indifferenziato;
- aprire il confronto con ENI sul piano tecnico, economico, societario e ambientale sul nuovo impianto di gassificazione;
- incentivare i Comuni di Livorno e Collesalveti per la condivisione nei loro territori di quegli impianti che hanno ricadute ambientali comuni, come quello di ENI e siano protagoniste della trattativa da aprire con ENI per la definizione delle relative misure di compensazione;
- la collaborazione con [Rete Ambiente](#) e il Ministero dell'Ambiente per la progettazione dei nuovi impianti integrati ASA-AAMPS di trattamento dei fanghi di depurazione e della frazione organica proveniente dalla raccolta Differenziata e supportarli in sede UE per avere i finanziamenti connessi al Recovery Fund.
- La produzione di Biometano, Calore ed Energia Elettrica potrebbe consentire la creazione di una società "Multiutility" fra ASA ed AAMPS;
- Studiare la possibilità di formare quelle [Comunità Energetiche](#) che la recente normativa Ue incita a costituire tra tutti i produttori delle diverse forme di energia affinché lo scambio energetico tra di loro sia più economico di quello attualmente fornito.
- Incentivare le Certificazioni Ambientali delle Aziende Toscane attraverso la valorizzazione dei Bilanci Sociali, energetici e Ambientali compresi quelli relativi al ciclo del Carbonio
- fornire a Rete Ambiente i paradigmi di riferimento per una progettazione industriale che sappia tenere in equilibrio:
  - l'iniziativa pubblica per la promozione della nuova dotazione impiantistica della Toscana;
  - l'equilibrio economico delle nuove tariffe relative ai servizi da offrire ai cittadini.

[In cima a 2.13.7](#)

[Torna ad INDICE](#)   [In cima a 2.13](#)   [Torna a Proposta 1.13](#)



## 2.14 Gli strumenti finanziari a sostegno della transizione ecologica (R. E. Butta)

### 2.14.1 Il ruolo degli strumenti finanziari per l'attuazione dell'Agenda 2030. <sup>41</sup>

<sup>w41</sup> Recentemente si è intensificato il dibattito globale relativo agli strumenti finanziari per l'attuazione dell'[Agenda 2030](#). Il 2018, ad esempio, ha segnato un record nell'emissione di "obbligazioni verdi", mentre il 2017 ha visto il lancio delle prime obbligazioni correlate agli Obiettivi di sostenibilità: gli "SDG-linked Bonds".

Tuttavia, nonostante sia aumentato il contributo dei capitali privati per lo sviluppo sostenibile, alla sostenibilità si rivolge ancora solo una piccola parte del mondo della finanza, mentre servirebbero maggiori investimenti per realizzare l'Agenda 2030.

Negli ultimi anni si registra una significativa progressione dell'investimento sostenibile e responsabile (SRI) a livello globale, ma anche europeo e italiano. L'integrazione dei criteri di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nelle politiche e nelle strategie di investimento è una pratica sempre più diffusa tra gli operatori finanziari. Questa tendenza è determinata da una crescita di consapevolezza degli investitori sulla rilevanza finanziaria dei temi di sostenibilità e sul ruolo centrale dei mercati nel sostenere una crescita economica inclusiva e a basso impatto ambientale.

In particolare, negli ultimi anni l'interesse degli investitori responsabili si è focalizzato prevalentemente sui temi ambientali, anche per effetto dell'attenzione suscitata dall'[Accordo di Parigi sul cambiamento climatico](#) e da altre iniziative come l'[enciclica Laudato Si](#).

Anche gli interventi normativi e di policy proposti dalla Commissione Europea con il Piano d'azione per finanziare lo <sup>w42</sup> Sviluppo Sostenibile<sup>42</sup> si concentrano sull'obiettivo di indirizzare investimenti verso progetti con ricadute positive in termini ambientali.

L'integrazione dei criteri ESG nei processi d'investimento consente di prevenire una serie di rischi difficilmente individuabili con la sola analisi economico-finanziaria. Per esempio, includendo considerazioni sul cambiamento climatico nei processi d'investimento, gli attori SRI possono evitare le perdite finanziarie provocate dagli eventi climatici estremi e dalle catastrofi naturali (rischi fisici); inoltre, sono in grado di anticipare le possibili evoluzioni del quadro normativo internazionale e nazionale volte a ridurre l'impatto ambientale delle attività umane (rischi legali).

Accanto alle considerazioni relative alla mitigazione dei rischi, un numero crescente di studi accademici e ricerche di mercato dimostra che l'integrazione dei criteri di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nelle scelte d'investimento consente di realizzare rendimenti in linea o superiori a quelli di mercato nel medio-lungo periodo.

Secondo l'ultima edizione del Global Sustainable Investment Review della Global Sustainable Investment Alliance ([GSIA](#)) sullo stato dell'arte del mercato della finanza sostenibile a livello globale, nel biennio 2016-2018 gli investimenti SRI hanno superato i 30mila miliardi di dollari, con un aumento del 34% rispetto al 2016.

L'Europa si conferma al primo posto per masse gestite con 12,3mila miliardi di dollari, pari al 46% del mercato SRI globale. Un dato significativo riguarda anche il rapporto tra investimenti

---

<sup>41</sup>Paragrafo estratto dal Rapporto 2019 dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS) [https://asvis.it/public/asvis2/files/Rapporto\\_ASviS/REPORT\\_ASviS\\_2019.pdf](https://asvis.it/public/asvis2/files/Rapporto_ASviS/REPORT_ASviS_2019.pdf)

<sup>42</sup>Action Plan on Financing Sustainable Growth

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0097&from=EN>

sostenibili e totale delle masse gestite a livello professionale: in Europa tale rapporto si attesta intorno al 50%.

Nel contesto internazionale della finanza sostenibile cresce anche il ruolo delle Banche Centrali: gli effetti del cambiamento climatico, infatti, sono considerati sempre più rilevanti per la stabilità dei sistemi finanziari.

Ad aprile 2019, il network di banche centrali Greening the Financial System<sup>43</sup> ha pubblicato il Rapporto "[Call to Action- Climatechangeas a source of financial risk](#)", che comprende una serie di raccomandazioni volte a rinforzare il ruolo di banche centrali, istituti finanziari, autorità di vigilanza e decisori politici nell'ambito della gestione dei rischi climatici e della riduzione dell'impatto ambientale dei mercati finanziari.

A livello globale è particolarmente significativo il movimento "[Fossil Free - Divest from FossilFuels](#)" per il disinvestimento dalle società implicate nell'estrazione e nella vendita di combustibili fossili. Nato nel 2012 negli Stati Uniti su iniziativa di un gruppo di studenti universitari, il movimento conta attualmente più di mille istituzioni e organizzazioni aderenti, che hanno disinvestito oltre 9.200 miliardi di dollari. Il movimento incoraggia gli investitori a impiegare il capitale disinvestito per il finanziamento di attività e progetti sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale.

In questo scenario, le Nazioni Unite hanno approvato un nuovo piano d'azione, la Strategia del segretario generale per il finanziamento dell'Agenda 2030 per lo [w44](#) sviluppo sostenibile (2018/2021)<sup>44</sup>.

Richiamandosi all'Addis Ababa Action Agenda [w45](#) (AAAA)<sup>45</sup> del 2015 - quadro di riferimento per il finanziamento dello sviluppo sostenibile - e all'Accordo di Parigi, la nuova Strategia stabilisce tre obiettivi su cui le Nazioni Unite si concentreranno fino al 2021: allineare le politiche finanziarie ed economiche globali con l'Agenda 2030; migliorare le strategie di finanziamento sostenibile e gli investimenti a livello regionale e nazionale; cogliere il potenziale delle innovazioni finanziarie, delle nuove tecnologie e della digitalizzazione al fine di consentire un più equo accesso al credito.

"La mobilitazione di finanziamenti rimane una sfida importante nell'attuazione dell'Agenda 2030". Con questa affermazione si apre il "[Financing for Sustainable Development Report 2019](#)", realizzato dalle Nazioni Unite in collaborazione con oltre 60 agenzie della Inter-agency Task Force on Financing for Development, che riunisce agenzie ONU e organizzazioni internazionali partner. Questo documento riconosce la portata e l'urgenza della sfida: "Nonostante i segnali di progresso, gli investimenti fondamentali per raggiungere gli Obiettivi di sviluppo sostenibile rimangono sotto finanziati".

A settembre 2019, all'interno della 74esima sessione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, è stata lanciata la "[Global investor for sustainabledevelopmentalliance](#)", composta dai responsabili di aziende di tutto il mondo, per mobilitare gli investimenti privati verso lo sviluppo monetario internazionale citato dal Segretario Generale, infatti, il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile ha bisogno di ulteriori 2,6miliardi di dollari l'anno di investimento nei Paesi in via di sviluppo.

Anche secondo il World Economic Forum, per realizzare gli Obiettivi di sviluppo sostenibile occorrono investimenti aggiuntivi rispetto a quelli programmati, ma questo risultato non potrà

---

<sup>43</sup>In occasione del "One Planet Summit" di Parigi del 2017, le banche centrali di otto Paesi (Cina, Francia, Germania, Marocco, Messico, Olanda, Singapore e Regno Unito) hanno istituito la rete Greening the Financial System, con l'obiettivo di sostenere la transizione verso modelli di sviluppo in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e di incrementare gli investimenti in progetti con ricadute positive sull'ambiente. Oggi l'iniziativa comprende 36 istituti tra cui Banca d'Italia.

<sup>44</sup>SecretaryGeneral'sstrategy for financing the 2030 Agenda for sustainabledevelopment (2018- 2021)

[https://translate.google.com/translate?hl=it&sl=en&u=https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2018/09/Strategy-for-Financing-the-2030-Agenda\\_synopsis\\_17-Sep.pdf&prev=search](https://translate.google.com/translate?hl=it&sl=en&u=https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2018/09/Strategy-for-Financing-the-2030-Agenda_synopsis_17-Sep.pdf&prev=search)

<sup>45</sup>[https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2015/08/AAAA\\_Outcome.pdf](https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2015/08/AAAA_Outcome.pdf).

essere raggiunto senza un passaggio dal project funding basato sulla finanza pubblica a meccanismi di finanziamento complessivi che raccolgano anche capitali privati sui mercati nazionali e su quello globale, per poi garantire l'allocazione ottimale dei fondi. È quanto sostiene il [Rapporto "From funding to financing. Transforming SDG finance for country success"](#), che analizza gli ostacoli finanziari, sistemici e comportamentali che influenzano la capacità di ogni Paese di raggiungere i propri Obiettivi nazionali.

Nella direzione di una [cooperazione multi-stakeholder](#), nello spirito del Goal 17, va anche il nuovo accordo sancito tra Banca Mondiale e Commissione europea. La partnership istituzionale si concentrerà su tre aree. In primo luogo la sfida sarà di fornire ai lavoratori nuove competenze per affrontare la natura mutevole del mercato del lavoro, dotando le persone di un'istruzione di base e di competenze digitali, nonché di altre "abilità del 21° secolo" come il pensiero critico e il lavoro di squadra. In secondo luogo, la collaborazione avrà il compito di migliorare, innovare e adattare i sistemi di protezione sociale, assicurando un'adeguata copertura economica e protezione universale per tutti i lavoratori. Infine, i due soggetti analizzeranno i potenziali cambiamenti nel mercato del lavoro anche dal punto di vista climatico e della sostenibilità.

L'obiettivo è sviluppare politiche volte a massimizzare la creazione di posti di lavoro di qualità stimolando investimenti privati nei settori ad alto potenziale di crescita che richiedono manodopera. Per raggiungere gli standard che l'Agenda 2030 stabilisce, come l'abbattimento delle differenze di genere, il primo passo sarà promuovere una integrazione tra le due istituzioni, condividendo le priorità, i dati, le pratiche virtuose e le aree di intervento.

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.14.1](#)

## **2.14.2 L'impegno delle istituzioni europee per la finanza sostenibile.<sup>46</sup>**

<sup>W46</sup> Il mercato europeo della finanza responsabile e sostenibile è in forte aumento, grazie all'impegno degli investitori istituzionali: ciò ha fatto sì che negli ultimi anni si sia registrata una crescita significativa della componente retail, passata dal 3,4% nel 2013 al 30% a fine 2017.

L'ultima edizione dello European SRI Study<sup>47</sup> testimonia queste tendenze, confermando la diffusione delle strategie SRI a livello aggregato e nazionale. Le esclusioni<sup>48</sup> rappresentano l'approccio più diffuso e risultano applicate a 9.400 miliardi di euro di masse, mentre l'engagement<sup>49</sup> è in aumento, posizionandosi intorno ai 5mila miliardi di euro: questa tendenza segnala un crescente interesse degli investitori istituzionali a influenzare le politiche di sostenibilità delle aziende investite.

L'impact investing<sup>50</sup> è tra le strategie che crescono più rapidamente: dal 2013 al 2017 il comparto passato da 20 a 108 miliardi di euro. Questi investimenti - che si caratterizzano per l'intento dichiarato da parte dell'investitore di conseguire contemporaneamente impatti socio-ambientali positivi misurabili e un rendimento finanziario - risultano sempre più allineati agli

---

<sup>46</sup>Paragrafo estratto dal Rapporto 2019 dell' **l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS)** [https://asvis.it/public/asvis2/files/Rapporto\\_ASviS/REPORT\\_ASviS\\_2019.pdf](https://asvis.it/public/asvis2/files/Rapporto_ASviS/REPORT_ASviS_2019.pdf)

<sup>47</sup> La ricerca biennale sul mercato europeo della finanza sostenibile condotta da Eurosif in collaborazione con i Sustainable Investment Forum (SIF) nazionali

<sup>48</sup> Approccio che prevede l'esclusione esplicita di singoli emittenti o settori o Paesi dall'universo investibile, sulla base di determinati principi e valori. Da [www.investiresponsabilmente.it](http://www.investiresponsabilmente.it)

<sup>49</sup> Attività che prevede il dialogo tra l'impresa e l'investitore su questioni di sostenibilità e nell'esercizio dei diritti di voto connessi alla partecipazione al capitale azionario. Si tratta di un processo di lungo periodo, finalizzato a influenzare positivamente i comportamenti dell'impresa e ad aumentare il grado di trasparenza.

<sup>50</sup>L'**impact investing** è un settore in rapida crescita che affianca la finanza tradizionale. Accoglie le esigenze di nuove categorie di investitori responsabili ed etici.

SDGs. Nell'ambito dell'impact investing, infatti, gli SDGs possono rappresentare strumenti di valutazione ex-ante e di misurazione ex-post dell'impatto ambientale e sociale degli investimenti.

Un attore importante per la finanza sostenibile a livello europeo è la [Banca europea per gli Investimenti \(BEI\)](#), che già nel 2007 ha lanciato il primo green bond ([ClimateAwareness Bond](#)), volto a finanziare progetti incentrati sulle soluzioni ai cambiamenti climatici.

Attualmente, la BEI è il principale emittente di obbligazioni verdi, con una raccolta di 18 miliardi di euro al 31 dicembre 2017. A settembre 2018 l'istituto ha lanciato il primo [SustainabilityAwareness Bond](#) dedicato al finanziamento di progetti sostenibili in linea con gli SDGs: nella fase iniziale i proventi vengono impiegati nell'ambito delle risorse idriche, ma in futuro le allocazioni riguarderanno anche i settori della salute e dell'educazione.

In linea con l'orientamento degli omologhi internazionali, la Banca Centrale Europea si è recentemente espressa sul cambiamento climatico nell'ambito della [Financial Stability Review](#): l'istituto di Francoforte ha sottolineato la rilevanza dei rischi fisici per la stabilità dei mercati, invitando gli operatori a dotarsi di strategie di adattamento e a sviluppare nuovi modelli per migliorare la capacità di gestione dei rischi; inoltre, ha sottolineato l'importanza di disporre di dati più efficaci e maggiormente comparabili.

Sempre in tema di finanza, il Parlamento europeo ha diffuso alcuni dati sulle performance dello "European Fund for Sustainable Development" ([EFSD](#)). Il fondo, inaugurato nel 2016, si avvale di un sistema di finanza mista, in cui sono coinvolti fondi pubblici e privati, e attiva accordi per implementare gli investimenti in settori chiave come l'energia rinnovabile, dando sostegno alle piccole e medie imprese e limitando il rischio iniziale tramite un fondo di garanzia che fornisce liquidità per compensare, se necessario, le perdite prestabilite durante gli accordi. L'EFSD è la prima delle misure di sostegno che l'ExternalInvestment Plan mette a disposizione dei Paesi terzi, insieme all'assistenza tecnica per aiutare investitori e imprese a sviluppare progetti finanziabili dalle banche e a favorire il dialogo tra diversi Paesi, Governi, istituzioni, imprese e stakeholder, per migliorare la fiducia degli investitori.

Nel primo anno di attività dell'EFSD, sono stati investiti 4,1 miliardi, che secondo le previsioni dell'Unione produrranno 44 miliardi di spesa effettiva, 11 volte la cifra iniziale. Gli investimenti sostenuti dal fondo, perciò, sono finalizzati a innescare un circolo virtuoso che incida sulla creazione di nuovi posti di lavoro, supporti gli imprenditori, soprattutto giovani e donne, favorisca la crescita economica e intervenga nei contesti socio-economici di migrazione, favorendo il raggiungimento degli SDGs e l'applicazione dell'Accordo di Parigi.

Il mercato italiano sta registrando una significativa diffusione dei green bond: secondo la Climate Bonds Initiative, a fine 2018 il mercato italiano si collocava al sesto posto in Europa per emissioni di obbligazioni verdi, con un totale di masse di poco inferiore ai 10 miliardi di dollari.

Oltre alle imprese non finanziarie - principalmente multiutility - e agli investitori istituzionali, anche alcune istituzioni pubbliche, come il Ministero dell'Economia e delle Finanze e le Regioni, potrebbero diventare emittenti chiave, in virtù della loro missione di investire sulla protezione, il benessere e lo sviluppo del territorio.

Per esempio, un green bond sovrano o regionale potrebbe essere impiegato in interventi di riforestazione e di manutenzione del manto boschivo dopo eventi atmosferici estremi, con il duplice scopo di ripristinare le aree danneggiate e di sostenere la ripresa delle aziende e delle comunità locali. In tale prospettiva si potrebbe introdurre un'aliquota fiscale agevolata che porti all'equiparazione dei green bond privati alle obbligazioni governative.

Da numerose ricerche di mercato emerge che la maggioranza degli investitori retail considera importanti i temi di sostenibilità e si dichiara propensa a sottoscrivere [prodotti SRI](#) (investimenti sostenibili e responsabili); tuttavia, solo una percentuale minoritaria ritiene di avere un'adeguata conoscenza del settore e ha ricevuto proposte commerciali in tal senso.

Appare dunque cruciale potenziare i canali di informazione e formazione finanziaria in ottica di sostenibilità. Un tema chiave è l'adeguata formazione dei consulenti finanziari, assicurativi e previdenziali, insieme ai private banker e ai family officer, per fornire un'adeguata assistenza ai

clienti: in quest'ottica, potrebbe essere utile introdurre le competenze ESG (Environment, Social, Governance) nei percorsi formativi di accreditamento.

Inoltre, sarà importante incrementare l'offerta di prodotti SRI per intercettare le porzioni di domanda retail ancora inevasa.

*"Chi saprà agire per primo e più rapidamente sarà anche in grado di cogliere le opportunità offerte dalla transizione ecologica. [...] Tuttavia, poiché i finanziamenti pubblici da soli non saranno sufficienti, dovremo sfruttare gli investimenti privati ponendo la finanza verde e sostenibile al centro della catena d'investimento e del sistema finanziario."*

Presidente Ursula von der Leyen, Orientamenti politici, 16 luglio 2019

[Torna ad INDICE](#) [In cima a 2.14.2](#)

### **2.14.3      Gli sforzi e gli investimenti previsti dal Green Deal<sup>51</sup>.**

Le ambizioni del Green Deal europeo comportano un ingente fabbisogno di investimenti. Secondo le stime della Commissione per conseguire gli obiettivi 2030 in materia di clima ed energia serviranno investimenti supplementari dell'ordine di 260 miliardi di euro l'anno, equivalenti a circa l'1,5 % del PIL 2018, il cui flusso dovrà essere mantenuto costante nel tempo. Una sfida di tale portata richiede la mobilitazione sia del settore pubblico sia di quello privato.

La Commissione ha presentato il 14 gennaio 2020 un Piano di investimenti per un'Europa sostenibile<sup>52</sup> inteso a sopperire al fabbisogno supplementare per conseguire gli obiettivi 2030 in materia di clima ed energia.

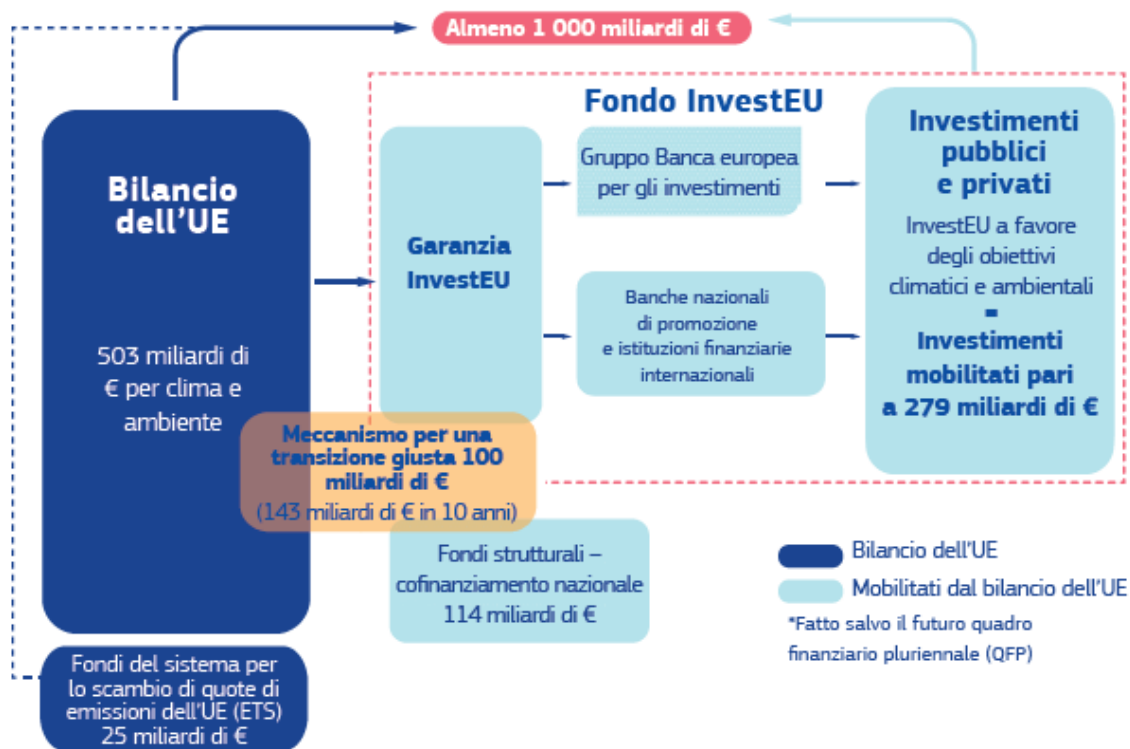
[Il piano di investimenti del Green Deal europeo](#), si articola in tre dimensioni:

- finanziamento: mobilitare almeno 1.000 miliardi di € di investimenti sostenibili nei prossimi dieci anni. Il bilancio dell'UE destinerà all'azione per il clima e l'ambiente una quota di spesa pubblica senza precedenti, attirando i fondi privati, e in questo contesto la Banca europea per gli investimenti svolgerà un ruolo di primo piano;
- quadro favorevole agli investimenti: prevedere incentivi per sbloccare e riorientare gli investimenti pubblici e privati. L'UE fornirà strumenti utili agli investitori, facendo della finanza sostenibile un pilastro del sistema finanziario. Agevolerà inoltre gli investimenti sostenibili da parte delle autorità pubbliche incoraggiando pratiche di bilancio e appalti verdi e mettendo a punto soluzioni volte a semplificare le procedure di approvazione degli aiuti di Stato nelle regioni interessate dalla transizione giusta;
- sostegno pratico: la Commissione fornirà sostegno alle autorità pubbliche e ai promotori in fase di pianificazione, elaborazione e attuazione dei progetti sostenibili.

---

<sup>51</sup> Paragrafo estratto dal Green Deal Europeo (punto 2.2.1)

<sup>52</sup> SEIP, Sustainable Europe Investment Plan



Lo schema riassuntivo (proiettato a 10 anni) dei finanziamenti è il seguente ( in miliardi di €):

Da Bilancio UE	503
Da cofinanziamenti degli Stati (fondi strutturali)	114
Da soggetti pubblici e privati	<u>249</u>
Totale parziale gestito da InvestUE <sup>53</sup>	866
Meccanismo per una transazione giusta	143
Fondi per lo scambio ETS	<u>25</u>
	1.034

[Il programma InvestEU](#) è stato proposto nel giugno 2018 nel quadro del futuro bilancio a lungo termine dell'UE e gestirà gran parte del piano di investimenti del Green Deal europeo, a cui è complementare. All'interno del [Green Deal InvestEU](#) assume anche altri compiti<sup>54</sup>.

<sup>53</sup>Il **programma InvestEU** è istituito per stimolare la creazione di posti di lavoro e per sostenere gli investimenti e l'innovazione nell'UE; al suo interno è costituito il Fondo InvestEU improntato alle politiche che sosterrà quattro settori principali: infrastrutture sostenibili; ricerca, innovazione e digitalizzazione; piccole e medie imprese; investimenti sociali e competenze.

<sup>54</sup>InvestEU destinerà almeno il 30 % degli investimenti mobilitati a progetti relativi al clima e all'ambiente. Il programma contribuisce inoltre al meccanismo per una transizione giusta tramite un nuovo regime specifico volto a mobilitare 45 miliardi di € di investimenti sostenibili nelle regioni più colpite dalle problematiche legate alla transizione. InvestEU avrà altresì un ruolo importante nella promozione di pratiche sostenibili tra i finanziatori e i promotori di progetti nei settori pubblico e privato, stabilendo norme per monitorare gli investimenti legati al clima e valutare l'impatto ambientale e sociale dei progetti.

Infine, il programma InvestEU fornirà assistenza tecnica e consulenza tramite il polo di consulenza InvestEU, che aiuterà i promotori dei progetti nei settori pubblico e privato a individuare, sviluppare e attuare progetti di investimento verdi. Il portale InvestEU continuerà nel contempo a fungere da strumento online gratuito di facile utilizzo che offre alle imprese e ai promotori di progetti dell'UE alla ricerca di finanziamenti visibilità e la possibilità di fare rete con investitori di tutto il mondo.

InvestEU mobilerà circa 279 miliardi di € di investimenti privati e pubblici nei settori del clima e dell'ambiente nel periodo 2021-2030 e fornirà una garanzia di bilancio dell'UE per consentire al [Gruppo BEI](#) e ad altri partner esecutivi di investire in un numero maggiore di progetti e in progetti a rischio più elevato, attirando investitori privati.

Il bilancio dell'UE rivestirà un'importanza fondamentale. La Commissione ha proposto di portare al 25 %<sup>55</sup> l'obiettivo di integrazione degli aspetti climatici in tutti i programmi dell'UE.

Il bilancio contribuirà alla realizzazione degli obiettivi climatici dell'UE anche sul piano delle entrate: tra i nuovi flussi di entrate ("risorse proprie") proposti dalla Commissione, uno è basato sui rifiuti non riciclati degli imballaggi in plastica e un altro potrebbe scaturire dall'assegnazione al bilancio del 20 % dei proventi delle aste nell'ambito del [sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE \(ETS\)](#).

Il meccanismo per una transizione giusta è uno strumento chiave per garantire che la transizione verso un'economia climaticamente neutra avvenga in modo equo e non lasci indietro nessuno. Fermo restando che il piano di investimenti del Green Deal europeo si prefigge di soddisfare le esigenze di finanziamento di tutte le regioni, il meccanismo fornirà un sostegno mirato a quelle più colpite nell'intento di mobilitare almeno 100 miliardi di € nel periodo 2021-2027<sup>56</sup>, attenuando così l'impatto socioeconomico della transizione. Contribuirà a generare gli investimenti di cui necessitano i lavoratori e le comunità che dipendono dalla catena del valore dei combustibili fossili. Il meccanismo si aggiunge al sostanzioso contributo fornito dal bilancio dell'Unione tramite tutti gli strumenti direttamente pertinenti alla transizione.

Il meccanismo è concepito su tre pilastri<sup>57</sup>:

- Il Fondo per una transazione giusta, di 7,5 miliardi di €, che genererà almeno 30-50 miliardi di € di investimenti;
- Il regime specifico per la transazione giusta, che tramite InvestEU punta a mobilitare fino a 45 miliardi di € ad esempio nei settori dell'energia sostenibile e dei trasporti, aiutando le economie locali ad individuare nuove fonti di crescita;
- Uno strumento di prestito per il settore pubblico in collaborazione con la BEI, sostenuto dal bilancio UE, che dovrebbe mobilitare investimenti tra 25 e 30 miliardi di €, destinato ad esempio per la realizzazione di reti teleriscaldamento e alla ristrutturazione edilizia.

Il meccanismo per una transizione giusta destinato è stato concepito per garantire che la transizione avvenga in modo equo e per affrontare le ripercussioni socioeconomiche connesse, fornendo alle regioni a agli stati più deboli e vulnerabili un sostegno mirato.

Il sostegno sarà disponibile per tutti gli Stati membri e si concentrerà sulle regioni a più alta intensità di carbonio e su quelle con un elevato numero di occupati nel settore dei combustibili fossili.

Gli Stati membri potranno accedervi redigendo [piani territoriali per una transizione giusta](#)<sup>58</sup> per il periodo fino al 2030 e individuando i territori maggiormente colpiti che dovrebbero beneficiare

---

<sup>55</sup>La Commissione ha proposto che il 25 % del bilancio totale sia destinato a contribuire all'azione per il clima e alla spesa ambientale attraverso molteplici programmi quali il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale, il Fondo europeo agricolo di garanzia, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, Orizzonte Europa e i fondi LIFE.

<sup>56</sup> 2021-2027 è il periodo del prossimo bilancio a lungo termine della UE

<sup>57</sup>Il meccanismo per una transizione giusta, tuttavia, non è circoscritto ai finanziamenti. Tramite la piattaforma per una transizione giusta la Commissione offrirà assistenza tecnica agli Stati membri e agli investitori e garantirà il coinvolgimento delle comunità interessate, delle autorità locali, dei partner sociali e delle organizzazioni non governative. Il meccanismo per una transizione giusta potrà contare su un solido quadro di governance basato su piani territoriali specifici

<sup>58</sup>Gli Stati membri prepareranno uno o più piani territoriali, delineando il processo di transizione fino al 2030, in accordo con i **piani nazionali per l'energia e il clima e la transizione verso un'economia climaticamente neutra**. I piani territoriali per una transizione giusta individueranno i territori più esposti alle ripercussioni della transizione, che dovrebbero beneficiare di sostegno. Per ciascuno di

del sostegno. I piani definiranno percorsi per affrontare nel migliore dei modi le sfide sociali, economiche e ambientali.

Il meccanismo per una transizione giusta sarà di aiuto:

- sostenendo la transizione verso tecnologie a basse emissioni di carbonio e la diversificazione economica sulla base di investimenti e posti di lavoro resilienti ai cambiamenti climatici;
- creando condizioni favorevoli per gli investimenti pubblici e privati;
- offrendo un più facile accesso ai prestiti e al sostegno finanziario;
- investendo nella creazione di nuove aziende, PMI e start-up;
- investendo in attività di ricerca e innovazione.

[In cima a 2.14.3](#)

[Torna ad INDICE](#)    [In cima a 2.14](#)

---

questi territori i piani delinearanno le sfide sociali, economiche e ambientali e forniranno, se del caso, dettagli in merito alle esigenze e alle misure di diversificazione economica, riconversione professionale e riqualificazione ambientale.



## 3 APPENDICE

---



### 3.1 Cosa sono i Global Goals?

I Global Goals – conosciuti anche con il nome di Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals) – sono 17 obiettivi contenuti in un grande piano d’azione su cui quest’anno i governi dei 193 Paesi membri dell’ONU hanno trovato un accordo. I Paesi si impegnano a raggiungerli entro il 2030. I Global Goals proseguono il lavoro degli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (Millennium Development Goals) che li hanno preceduti e rappresentano obiettivi comuni su un insieme di questioni importanti per lo sviluppo: la lotta alla povertà, l’eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico. ‘Obiettivi comuni’ significa che i Global Goals riguardano tutti i Paesi e tutti gli individui, come te e me: nessuno ne è escluso, né deve essere lasciato indietro.

#### 3.1.1 A cosa servono?

Fissare obiettivi comuni incoraggia tutti – governi, aziende, centri di ricerca e la società nel suo insieme- ad agire a livello globale per la loro realizzazione, raccogliendo e mettendo a disposizione una grande varietà di forze, conoscenze e risorse. Ciò permette di costruire alleanze che spingano per società più prospere, più giuste e più eque. E sai cos’altro c’è di buono nei Global Goals? Da qui al 2030, possiamo tenere d’occhio i nostri progressi; i Global Goals, infatti, fissano traguardi precisi in termini di risultati, che possono essere misurati.

## 3.1.2 OBIETTIVI (da 1 a 17)

### OBIETTIVO 1

#### Eliminiamo la povertà in tutte le sue forme!

Dobbiamo garantire che i più poveri e deboli siano protetti da cose come la mancanza o la perdita del lavoro, e che abbiano accesso alla terra da coltivare, ai servizi fondamentali come le cure mediche, al lavoro e alle tecnologie. Inoltre, dobbiamo lavorare assieme perché i poveri siano protetti dagli effetti di eventi estremi legati al clima, come siccità e alluvioni.



### OBIETTIVO 2

#### La fame? Vogliamo che diventi solo un ricordo!

Dobbiamo eliminare la fame e garantire che tutti, in particolare i poveri e i vulnerabili, abbiano accesso a cibo sicuro, sano e sufficiente tutto l'anno. E' necessario eliminare la malnutrizione nei bambini, nelle madri e negli anziani con programmi capaci di garantire loro protezione. Dobbiamo anche fare in modo che chi coltiva campi di piccole dimensioni - soprattutto le donne e le popolazioni indigene - possa aumentare ciò che produce e guadagnare di più. Dobbiamo prevenire eventi che potrebbero avere conseguenze molto gravi per

l'accesso al cibo, come alluvioni e siccità; proteggere le risorse della natura, come le sementi, le colture e gli animali da allevamento, e fare in modo che tutti ricavano benefici da queste risorse.

**L'eliminazione della fame e l'accesso universale a cibo sufficiente e nutriente tutto l'anno è l'obiettivo fondamentale su cui si concentrano gli sforzi del Programma Alimentare Mondiale (WFP) insieme ai governi, alle altre organizzazioni internazionali, alle aziende e...ai cittadini come te!**

### OBIETTIVO 3

#### Una vita in salute per tutti, a tutte le età!

Dobbiamo fare in modo che le donne non muoiano più durante il parto; che non muoiano più i neonati e i bambini sotto i cinque anni. Dobbiamo eliminare malattie come l'HIV/AIDS e l'epatite. E' necessario educare i cittadini alla prevenzione delle malattie e contro l'abuso di alcol e droghe, e informarli sui problemi di salute mentale. Tutti devono godere del diritto alla salute e avere accesso a cure mediche, farmaci e vaccini di qualità. Dobbiamo dimezzare le morti da incidenti stradali, e ridurre le morti e le malattie causate dalla contaminazione e dall'inquinamento dell'aria, dell'acqua, del suolo.



#### OBIETTIVO 4

##### Una buona istruzione per tutti!



Istruzione per tutti, senza discriminazioni! Bisogna eliminare le differenze tra ragazze e ragazzi nelle opportunità di frequentare la scuola, e pari opportunità devono essere garantite ai bambini con disabilità, alle persone appartenenti a minoranze indigene e a chi è vittima di conflitti. Vanno migliorati gli edifici scolastici, le conoscenze e le capacità degli insegnanti. I giovani devono avere la possibilità di continuare a imparare, così da poter ottenere un lavoro migliore. Bisogna garantire l'opportunità di ricevere borse di studio per continuare ad apprendere capacità tecniche importanti, nel proprio paese e all'estero.

---

#### OBIETTIVO 5

##### Uguali diritti per donne e uomini!



Donne, ragazze e bambine devono avere uguali diritti e opportunità di lavoro. Devono poter esprimere le proprie idee e avere reali opportunità di partecipare alle decisioni nella famiglia, nella società e nell'economia. Bisogna garantire con leggi e azioni che le donne abbiano pari accesso alle risorse, alla ricchezza lasciata in eredità e alla terra. Ogni forma di violenza e ogni regola o pratica che possa danneggiare la loro salute fisica e mentale deve essere eliminata.

#### OBIETTIVO 6

##### Proteggiamo l'acqua, conserviamo e miglioriamo la sua qualità!



Va garantito l'accesso di tutti ad acqua potabile, insieme all'accesso a sistemi sicuri di depurazione degli scarichi e di gestione dei rifiuti. Bisogna favorire sistemi per il riutilizzo dell'acqua, ridurre e prevenire la sua contaminazione dovuta, ad esempio, allo sversamento di prodotti chimici. E' necessario che tutti i cittadini vengano informati sul ruolo che ciascuno svolge nei sistemi sanitari e nella gestione dell'acqua. Ci deve essere un impegno comune nella protezione degli elementi dell'ambiente che all'acqua sono legati, come paludi, laghi, foreste e falde.

#### OBIETTIVO 7

##### Energia sicura, su cui possiamo sempre contare...e che rispetti l'ambiente!



Dobbiamo sviluppare infrastrutture e tecnologie migliori per creare sistemi di energia moderni, accessibili e affidabili e ridurre lo spreco di energia. Tra gli impegni va incluso un maggiore utilizzo delle fonti rinnovabili e lo sviluppo di sistemi di energia più pulita, cioè quella non derivante da combustibili fossili (gas, carbone, petrolio).

## OBIETTIVO 8

### Opportunità di lavoro per tutti...in sicurezza e dignità!



E' necessario offrire opportunità per attività lavorative creative, capaci di incoraggiare le persone a sviluppare il loro potenziale. Nelle attività economiche, è necessario garantire il rispetto e la protezione delle risorse naturali e condizioni di lavoro sicure e dignitose per tutti, inclusi donne, giovani, persone con disabilità e lavoratori migranti. Bisogna favorire l'accesso alla formazione per ridurre il numero di giovani senza lavoro e migliorare la loro occupazione, così come prevenire ed eliminare il lavoro minorile in tutte le sue forme.

## OBIETTIVO 9

### Infrastrutture e tecnologie per migliorare la nostra vita!



Uno degli impegni è quello di garantire accesso a internet e alle tecnologie avanzate, favorendo la ricerca soprattutto nei Paesi in via di sviluppo. Bisogna sviluppare infrastrutture (come le telecomunicazioni) e produzioni industriali che siano in armonia con l'ambiente e utilizzino le risorse in maniera sostenibile.

## OBIETTIVO 10

### Non più disuguaglianze!



Il sostegno alle persone vulnerabili è fondamentale per una crescita economica rapida e sostenibile. Le leggi e i programmi dei paesi devono garantire la protezione degli individui nel loro paese e all'estero. Le pratiche legali e la giustizia devono garantire diritti e protezione a tutti, con particolare riguardo per chi è svantaggiato.

## OBIETTIVO 11

### I luoghi dove viviamo? Sicuri, aperti e amici della natura!



Bisogna garantire abitazioni sicure e di qualità, assieme a sistemi di trasporto rispettosi dell'ambiente e rivolti alle esigenze di bambini, donne e persone vulnerabili. I cittadini devono poter partecipare alle decisioni che riguardano la pianificazione e il miglioramento delle loro città. E' fondamentale, inoltre, tutelare e valorizzare il patrimonio culturale e paesaggistico. Il qualità di vita nelle città richiede anche speciale attenzione nella gestione dei rifiuti e nel controllo della qualità dell'aria.

## OBIETTIVO 12

### Produciamo e consumiamo...stando attenti alle risorse!



Gli individui e le imprese devono dimezzare la quantità di spreco alimentare globale per persona. Le parole chiave sono le "tre R": Ridurre, Riutilizzare, Riciclare. Per garantire il consumo sostenibile è, inoltre, necessario informare i cittadini contro gli sprechi alimentari e fornire loro gli strumenti per adottare stili di vita in armonia con la natura.

### OBIETTIVO 13

#### Combattiamo il cambiamento climatico e i suoi effetti!



Bisogna combattere il cambiamento climatico e fare in modo che le persone siano preparate a fronteggiare i disastri legati al clima e altri tipi di disastri. Bisogna anche imparare a conoscere gli effetti dei cambiamenti climatici già sui banchi di scuola.

### OBIETTIVO 14

#### Proteggiamo la flora e la fauna marina!



Dobbiamo proteggere e utilizzare in maniera sostenibile gli oceani, i mari e le risorse marine, pensando al futuro – ad esempio proibendo la pesca intensiva.

### OBIETTIVO 15

#### Piante, suoli, specie animali: proteggiamoli!



Dobbiamo proteggere e utilizzare in maniera sostenibile gli ecosistemi terrestri – le foreste, ad esempio – combattendo la desertificazione e la perdita di biodiversità, ovvero la varietà delle specie animali e vegetali. Come? Ad esempio riducendo la deforestazione, piantando più alberi, vietando la caccia di specie animali protette. E' importante coinvolgere in queste attività le popolazioni indigene.

### OBIETTIVO 16

#### Vogliamo pace e giustizia!



Dobbiamo combattere ogni forma di violenza e di sfruttamento verso i bambini. Dobbiamo garantire che tutti i cittadini possano far valere i propri diritti e possano fidarsi della giustizia sia a livello nazionale sia a livello internazionale. Bisogna combattere la corruzione e rafforzare le istituzioni per prevenire violenza, terrorismo e crimine. Tutti, inoltre, devono avere libero accesso all'informazione.

## OBIETTIVO 17

### Uniti per raggiungere gli stessi obiettivi!



E' necessario garantire il raggiungimento degli obiettivi da parte di tutti i governi. I Global Goals devono essere parte delle politiche dei paesi e essere sostenuti da risorse adeguate. A questo scopo, sono fondamentali le alleanze con i cittadini e le organizzazioni. Le politiche devono essere coerenti, cioè spingere verso gli stessi obiettivi, sia a livello nazionale sia a livello internazionale. La misurazione dei progressi e dei risultati rispetto agli obiettivi deve poter contare su informazioni e dati di qualità e sulla loro buona gestione!

[Torna ad INDICE](#) [In cima a Appendice](#)

*... si ringrazia il lettore per la pazienza ...*

-----  
Indirizzo Sito web: "[per la Rinascita di Livorno](#)"

FB: [rinascita per Livorno](#)

Indirizzo mail: [perlarinascitadilivorno@gmail.com](mailto:perlarinascitadilivorno@gmail.com)

-----  
[Torna ad INDICE](#)