

Documento
sullo sviluppo economico
del territorio livornese.



**Comitato
territoriale di
Livorno.**
**Dipartimento
economia e
lavoro.**

**Via Fagioli, 6
57125 Livorno
Tel: 0586.219348
FAX 0586.890237**

Siti web del dipartimento economico:
<http://www.prospettivelivornesi.it/>
<http://prospettivelivornesi.myblog.it/>

**Testo
in progress.**

**Versione
n. 1 del
29 Aprile 2009.**

Livorno, 29 Aprile 2009.

Per leggere il testo integrale clicca qui sotto:
<http://prospettivelivornesi.myblog.it/list/doc/561344910.2.pdf>

***Contrastare e superare
la crisi costruendo
un assetto più giusto
e più moderno.***

**Per una nuova fase
di crescita economica
e sociale del nostro
territorio.**

Testo base in progress

***Documento
del Dipartimento
economia e lavoro
del Comitato territoriale
del Partito Democratico
di Livorno.***

Livorno, 29 Aprile 2009.

***DIFENDERE, QUALIFICARE,
INNOVARE, VALORIZZARE E***

ALLARGARE

**LA BASE PRODUTTIVA
E DI SERVIZIO
DELLA CITTA' E DELLA
PROVINCIA DI LIVORNO**

**Nell'ambito
della fascia costiera e
dell'insieme della
regione toscana**

**LAVORO, AMBIENTE,
CULTURA e RICERCA,
DEMOGRAFIA,
PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE,
DEMOCRAZIA E
PARTECIPAZIONE,
CONFRONTO E
CONCERTAZIONE.**

***Più industria manifatturiera, innovativa,
capace di crescenti performance nei mercati
nazionali e internazionali***

***diversificazione degli approvvigionamenti
e della produzione energetica***

***infrastrutture viarie, autostradali
e ferroviarie per stare dentro l'Europa***

***una moderna industria dei servizi pubblici
locali e moderne reti telematiche per elevare
la competitività del territorio***

***una logistica ad alto contenuto
tecnologico e gestionale***

***la costruzione della piattaforma logistica costiera
come scelta prioritaria per lo sviluppo
e la competitività dell'intera
regione toscana***

agricoltura e turismo di qualità

***una efficiente rete distributiva e commerciale
nell'equilibrio tra diverse dimensioni
quantitative e qualità merceologiche***

***per una rinnovata produzione edilizia
di case e opere pubbliche
dentro un quadro pianificatorio***

***per un rinnovato ruolo del credito
a sostegno delle politiche di sviluppo***

***la riforma del welfare e le
politiche attive del lavoro***

***per una imprenditoria diffusa
come motore dello sviluppo***

L'area livornese

l'Area Vasta

la provincia

la fascia costiera

**l'asse di sviluppo
tra fascia costiera
e area centrale
fiorentina**

**come parti integranti
della regione toscana**



1. La crisi globale e le sue manifestazioni sul territorio.

Oramai da diversi mesi non viviamo tempi facili; o normali. Il mondo intero è attraversato da una crisi profonda e traumatica. Nell'occhio del ciclone c'è la finanza internazionale la quale è implosa per una gigantesca quantità di prodotti tossici che essa stessa ha messo in circolazione da anni e da cui è stata travolta. La crisi finanziaria non è venuta a caso. Ha avuto, dopo un lungo periodo di incubazione, il suo epicentro negli Stati Uniti d'America, ma - come un lampo - si è estesa con grande evidenza al resto del mondo e all'Europa in termini differenziati.

La crisi internazionale ha già da tempo determinato un grave processo di recessione economica la quale è un pericolo in sé poiché recessione significa contrazione della base produttiva e occupazionale, chiusura di fabbriche e imprese, riduzione del reddito di chi lavora o di chi è in pensione, peggioramento generale delle condizioni di vita, diffusione di un senso di insicurezza e preoccupazione che non risparmia nessuno.

L'Italia ne è colpita in prima persona e rischia di pagarne le conseguenze peggiori poiché è costretta ad affrontarla con il peso dei suoi squilibri storici e delle sue debolezze strutturali e con le distorsioni provocate dalle politiche e dalle scelte del Governo di centrodestra in carica.

1.1. La recessione colpisce industria, porto e servizi.

I riflessi di questa crisi globale e nazionale inevitabilmente si manifestano in termini preoccupanti anche nella regione toscana, nella provincia e nella città di Livorno.

Anche a livello locale in questi mesi si è manifestata una forte riduzione della liquidità monetaria detenuta dagli Istituti di credito; anche a livello locale molti sono stati i cittadini che hanno visto bruciare in pochi giorni i propri risparmi investiti, sulla base delle indicazioni della propria Banca di fiducia, in prodotti finanziari che alla prova dei fatti si sono rivelati fragili; anche a livello locale si è manifestata una sensibile riduzione del credito alle piccole e medie imprese e alle famiglie determinando di conseguenza e in modo stringente difficoltà serie che in molti casi già preesistevano; anche nel nostro territorio si è verificata una forte riduzione delle vendite negli esercizi commerciali o delle attività nei servizi; anche da noi sono aumentate con cifre pesanti la cassa integrazione ordinaria e straordinaria nelle fabbriche e nei luoghi di lavoro, la disoccupazione e l'inoccupazione.

Centinaia e centinaia di lavoratori precari sono già stati espulsi dal ciclo produttivo; mentre alcune piccole e medie Aziende sono state costrette alla chiusura o rischiano di arrivarci nel breve o nel medio periodo.

Le tendenze globali si riflettono su tutti i comparti economici che caratterizzano la nostra realtà locale: quello della produzione industriale, quello del Porto e dei trasporti, quello dei servizi, quello della piccola e media impresa.

La punta della crisi oggi è rappresentata dall'insieme delle industrie della componentistica auto dell'area livornese e pisana (TRW, ex Delphi, Pierburg, Magna, Continental, Inalfa e altre) dove la cassa integrazione è oramai generalizzata in stretta connessione con la perdurante crisi del settore dell'automobile.

La crisi in corso colpisce, con gradi diversi di intensità, in tutte le direzioni. Colpisce il lavoro dipendente e i ceti popolari; ma anche l'imprenditoria diffusa, il lavoro autonomo, i professionisti, le classi medie e i ceti di una certa agiatezza.

1.2. Le proposte del Partito Democratico per avviare una svolta.

Il Governo Berlusconi, a differenza di quanto hanno fatto gli Stati Uniti d'America guidati oggi dai democratici e gli stessi altri Paesi europei, ha fin qui portato avanti una politica minimalista, iniqua, miope e sbagliata. Si è limitato a spargere ottimismo senza alcun fondamento.

Il Partito Democratico, invece, senza drammatizzare ma anche senza sottovalutare la portata della crisi, intende indicare una prospettiva realistica e seria proponendo chiare e precise politiche nazionali e locali in grado di portarci fuori dalla crisi e di costruire una nuova e solida fase di crescita economica, sociale e civile.

A livello nazionale il Partito Democratico ha elaborato e proposto una pacchetto anticrisi che fa leva sull'esigenza di tutelare e sostenere i redditi da lavoro e le pensioni (con una adeguata manovra fiscale); sulla necessità di un forte potenziamento e sull'estensione a chi ne è sprovvisto del sistema degli ammortizzatori sociali; sul rilancio di una effettiva politica di investimenti nelle infrastrutture, nel settore dei trasporti, nel comparto delle energie rinnovabili; su misure concrete in funzione di una crescente presenza del Paese nella green economy; sulla riaffermazione di politiche industriali finalizzate in primo luogo all'innovazione; sul sostegno alla scuola, all'università e alla ricerca; sulla riapertura di adeguati flussi di credito e sul sostegno alla piccola e media impresa; sull'apertura di una nuova fase di crescita economica, sociale e civile.

In altre parole, dopo due decenni in cui l'enfasi è stata posta sulla preminenza della finanza, sul guadagno facile, occorre ritornare all'economia reale, ai fondamentali riassegnando centralità alla produzione e al lavoro.

Naturalmente, dopo il drammatico terremoto che ha provocato centinaia di vittime e ha così duramente colpito l'Abruzzo, occorre assumere come priorità nazionale la ricostruzione complessiva di questa parte del Paese.

I danni provocati dal sisma non erano tutti inevitabili; hanno pesato molto la fragilità strutturale del territorio e degli edifici. La lezione che ne deriva (e purtroppo non è stata la prima negli ultimi decenni e negli ultimi anni) risiede nella necessità che tutti i soggetti responsabili (dallo Stato centrale alle Amministrazioni locali, dai costruttori a chi svolge funzioni professionali di controllo) assumano fino in fondo come priorità la sicurezza del territorio e delle costruzioni.

1.3. Costruire un'alleanza tra il lavoro, l'impresa che produce, la cultura, tutte le forze sane e laboriose del territorio.

Occorre una svolta nell'impostazione fondamentale della politica economica e nella stessa cultura politica che deve stare alla base dell'azione e delle scelte del governo della cosa pubblica.

La destra ha sempre insistito sull'idea che il mercato da solo è garanzia del benessere, che non avesse bisogno di regole, di lacci e laccioli. Ora tocchiamo con mano i risultati di una simile impostazione ideologica.

Le forze progressiste, del centrosinistra, di una moderna sinistra riformista, invece, sono per un rinnovato ruolo di orientamento e di indirizzo generale dello Stato e delle politiche pubbliche all'interno di un mercato regolato e, quindi, davvero libero da degenerazioni, prassi e comportamenti monopolistici, da incursioni e slealtà.

Noi riteniamo che su una buona base progettuale e programmatica è possibile costruire un'alleanza tra i lavori, l'impresa che vuole innovare e fare, la cultura, tutte le forze sane e laboriose del nostro Paese del nostro territorio.

2. Livorno, la fascia costiera e la Toscana.

Come Partito, in queste settimane, abbiamo cercato di fare la nostra parte a sostegno del mondo del lavoro, dei lavori; e a difesa delle unità produttive, di servizio e delle attività portuali minacciate dai venti della crisi.

Non vi può essere alcun dubbio: noi dobbiamo essere presenti in ogni punto di crisi a difesa del lavoro e del tessuto produttivo locale. Ma un Partito serio, oltre all'iniziativa politica immediata, sempre necessaria, deve produrre analisi ed elaborazioni in funzione di un progetto complessivo, di più ampio respiro, di crescita e di sviluppo economico del territorio.

In altre parole, in particolare nei momenti di crisi, occorre tenere i piedi e il cervello nella concretezza dei problemi immediati mantenendo però una viva attenzione verso orizzonti più vasti che vanno oltre le incombenze della quotidianità. Anche perchè dobbiamo essere consapevoli che la crisi globale muterà profondamente lo stato di cose presente; i punti più deboli e fragili non reggeranno l'urto; e nuove tendenze si affermeranno nell'economia reale.

Prima o poi usciremo dalla crisi con assetti nuovi che dobbiamo prevedere e che, quando li riteniamo validi, dobbiamo aiutare ad affermarsi. Per tutti questi motivi occorrono una visione complessiva e un progetto generale.

2.1. Il metodo della programmazione regionale e locale.

Non partiamo ovviamente da zero. Nel tempo sono state accumulate notevoli elaborazioni e sono stati definiti e portati avanti importanti piani e progetti in particolare della Regione toscana, dell'Amministrazione provinciale di Livorno e delle Amministrazioni comunali del nostro territorio.

A questo proposito - in rapporto alle problematiche strettamente economiche - ci limitiamo solo alla citazione di alcuni titoli. Che sono molti. A livello toscano. Il Piano regionale di sviluppo (PRS) e l'annuale Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF); il Piano di indirizzo energetico regionale (PIER); il Piano regionale di sviluppo economico (PRSE); il Piano regionale di azione ambientale (PRRA); il Piano regionale di sviluppo rurale; il Piano di indirizzo territoriale (PIT). A livello provinciale e comunale. Il Piano territoriale di coordinamento (PTC), il Masterplan della logistica; il Piano operativo triennale del Porto; i molteplici piani, progetti e programmi dei Comuni.

In questi anni le Amministrazioni locali hanno predisposto i Piani strutturali e i regolamenti urbanistici in funzione della promozione di una più elevata qualità urbana e di assetti economici più moderni e funzionali.

Proprio in questi giorni l'Amministrazione comunale di Livorno ha avviato - approvando un documento politico preliminare - il percorso per la definizione del nuovo Piano urbanistico strutturale che si rende necessario a seguito del sostanziale completamento del PRG vigente per fronteggiare e governare le nuove esigenze e possibilità.

Dunque, non partiamo da zero. Al contrario partiamo da una solida base di analisi, di elaborazioni, di progetti e di cose fatte in concreto.

2.2. Livorno e la sua provincia come parti integranti della regione toscana.

Il primo dato da confermare e da riaffermare senza alcuna ambiguità è rappresentato dal netto superamento di ogni residuo di municipalismo localistico.

Le questioni di fondo della città e della provincia di Livorno (la portualità, la logistica, le infrastrutture lineari e puntuali di trasporto, l'energia, la grande

industria, l'innovazione e il sapere) per essere risolte in maniera adeguata sollecitano e impongono una interlocuzione politica con l'Europa e il Governo nazionale.

Queste stesse questioni, inoltre, si collocano in una base territoriale più ampia che si identifica con la dimensione regionale.

Nel rapporto Livorno - Regione è possibile acquisire la forza necessaria per l'interlocuzione politica con l'Europa e il Governo nazionale; e, allo stesso tempo, si identifica la dimensione territoriale ottimale entro cui operare.

Quindi quello regionale è l'ambito ottimale entro cui occorre operare poiché in questo ambito si individuano e si collocano i principali problemi di sviluppo del nostro territorio.

Con il PIT è stata superata l'espressione : " La Toscana delle Toscanes ", intendendo con questa espressione il riconoscimento di differenziazioni interne alla regione non riconducibili ad unità oggettiva, economico-sociale.

Questa espressione è stata sostituita con una nuova definizione: " La Toscana come città policentrica ", intendendo pertanto sottolineare con questa affermazione, da una parte, l'unitarietà dell'intera regione nelle sue interrelazioni fondamentali; e, dall'altra parte, l'esistenza di oggettive peculiarità (appunto il policentrismo) che devono essere valorizzate in funzione di un disegno unitario più vasto.

Annulare le peculiarità sarebbe davvero un errore. Tutti i gatti diventerebbero davvero indistinguibili. Le peculiarità, peraltro, investono grandi territori che vanno oltre comuni e province; vanno quindi sostenute per dare solidità ai territori interessati e alla stessa crescita unitaria della regione toscana.

2.3. La peculiarità della fascia costiera toscana.

Una peculiarità fondamentale è costituita dalla fascia costiera toscana dove si sviluppano il sistema portuale, l'apparato energetico, una buona parte della grande industria, punti nevralgici delle infrastrutture di trasporto, il turismo balneare e insulare, una rete di servizi economici.

Il punto caratterizzante su cui occorre far leva è rappresentato dalla realizzazione della Piattaforma Logistica Costiera intesa come Piattaforma dell'intera Toscana e di una parte significativa dell'Italia centrale.

2.4. L'Area Vasta Livorno - Pisa.

All'interno della fascia costiera, inoltre, operano aree vaste a geometria variabile che si delineano in funzione di processi oggettivi o di obiettivi comuni.

In questa ottica, ad esempio, si colloca il nuovo Ambito Territoriale Ottimale delle acque (ATO 5 della costa).

In particolare si collocano il rapporto sempre più stretto tra Livorno, Collesalveti e Cascina in materia di programmazione dello sviluppo industriale, logistico ed economico; e, più in generale, il rapporto - anch'esso sempre più stretto - tra Livorno, Pisa, Pontedera e Lucca in materia di programmazione territoriale e dello sviluppo economico complessivo.

2.5. L'asse di sviluppo tra l' Area Livorno - Pisa e l'Area metropolitana di Firenze

Inoltre negli ultimi anni è cresciuta in termini oggettivi, e tende ancora a crescere, una integrazione economica, produttiva, logistica tra l' Area della fascia costiera che comprende Livorno - Pisa - Pontedera - Lucca e l' Area metropolitana Firenze - Prato della Toscana centrale.

Si è infatti formato un asse di sviluppo economico tra la nostra zona di fascia costiera e l'area metropolitana centrale; quest'asse scorre lungo l'Arno o se volete lungo l'Autostrada e la Superstrada di riferimento.

L'ultimo rapporto Censis, pubblicato pochi mesi fa, indica nell'asse di sviluppo costa - area metropolitana fiorentina una delle 14 aree forti del Paese dove si concentrano popolazione, imprese, logistica, terziario avanzato, Università, Centri di eccellenza e di ricerca con una densità di aziende che supera il Nord Est. Il Censis, con il suo linguaggio colorito, definisce questo asse di sviluppo come " asta territoriale ".

Per noi questo è un asse di sviluppo fondamentale che apre nuovi orizzonti di rapporto tra la fascia costiera toscana, il centro-nord e l'Europa.

2.6. Il valore strategico di un efficiente collegamento ferroviario del nostro territorio con l'Alta Velocità / Alta Capacità.

Per questo abbiamo sempre detto che il completamento del progetto ferroviario Alta Capacità / Alta Velocità, e quindi la realizzazione della relativa tratta Bologna - Firenze, è decisivo non solo per la parte centrale della Toscana, ma anche per la costa e per i Porti.

Se verranno potenziati infrastrutture e servizi ferroviari per il collegamento tra la costa e Firenze, una volta entrata in funzione l'Alta Capacità tra Firenze e Bologna, sarà possibile per il Porto di Livorno avere collegamenti rapidi con il Centro Interportuale di Collesalveti, con l'area centrale della Toscana e, quindi, attraverso i grandi corridoi transnazionali europei, con l'intero vecchio continente.

Per questo assume un grande valore il recente progetto regionale di 170 milioni di euro per avviare, partendo dal lato mare, la navigabilità dello Scolmatore dell'Arno.

Partendo da questo asse di sviluppo potrebbe essere costruito un progetto regionale dei veicoli di trasporto saldando la Piaggio di Pontedera, la componentistica auto dell'area pisano - livornese, la logistica manifatturiera connessa all'automotive, l'Autoparco del Faldo in fase espansiva, i Centri di ricerca universitari, le Aziende produttrici di componenti dell'Area fiorentina.

In definitiva il collegamento - in termini di infrastrutture e servizi ferroviari, di miglioramento delle linee di grande comunicazione stradale, di sviluppo produttivo e logistico, di navigabilità delle vie d'acqua e di sinergie tra i Centri di ricerca - tra fascia costiera e centro della toscana rappresenta una ricchezza per l'intera regione toscana e un potente motore di sviluppo economico dei singoli territori.

3. Occorre favorire una solida e qualificata diversificazione dell'assetto produttivo e di servizio del territorio livornese.

Nella loro maggioranza i lavoratori dipendenti e autonomi - già da qualche decennio e con una accentuazione negli ultimi anni - sono occupati, sia a livello nazionale che locale, nel variegato settore terziario all'interno del quale, nel caso della provincia di Livorno, sono compresi gli addetti all'economia marittima e alla logistica; gli operatori della pubblica amministrazione, della sanità, della scuola e della ricerca; gli addetti al commercio, al turismo, al credito e ai servizi in senso più generale.

Nell'agricoltura e nella pesca (settore primario) le profonde trasformazioni produttive e sociali verificatesi nel tempo hanno determinato, da una parte, produzioni di qualità; e, dall'altra parte, realtà occupazionali certamente inferiori in termini quantitativi rispetto al passato, ma al tempo stesso assolutamente significative e importanti.

La riduzione del peso specifico dell'industria (settore secondario) in rapporto al contesto economico complessivo non può offuscare né il dato inerente il ruolo strategico della stessa industria in un Paese moderno, né il fatto che questo settore occupa direttamente o indirettamente una grande quantità di lavoratori, di tecnici e di manager le cui competenze e professionalità complessive rappresentano una risorsa di base per lo sviluppo.

In altre parole è oramai storicamente superato, sia a livello nazionale che locale, un modello di assetto economico e sociale con una unica dimensione; la diversificazione rappresenta una realtà oggettiva e una ricchezza; va pertanto favorita, valorizzata, consolidata e qualificata.

In altre parole oggi più che mai abbiamo bisogno di uno sviluppo economico multipolare il quale, peraltro, facilita una maggiore coesione sociale e una più elevata qualità della vita.

Su questa base è possibile creare nuove occasioni e opportunità di lavoro, ridurre il tasso di disoccupazione, elevare il tasso generale della popolazione occupata per un progressivo avvicinamento agli obiettivi indicati dall'Unione europea. Per promuovere occupazione occorrono, al tempo stesso, incisive politiche di sviluppo economico e adeguate politiche attive del lavoro.

Nella città e nella provincia di Livorno, pertanto, il Partito Democratico conferma la propria attenzione ed esprime il proprio impegno per sostenere e qualificare i diversi settori e comparti economici (industria, energia, economia marittima e logistica, agricoltura e pesca, commercio, turismo, artigianato, credito, servizi pubblici e privati) nella consapevolezza della complessità, della diversificazione e della unitarietà del processo economico in un Paese avanzato quale è l'Italia.

4. Le condizioni generali e gli assi fondamentali dello sviluppo.

La diversificazione economica, la valorizzazione di tutti i settori e di tutti i comparti, la promozione di tutte le risorse e potenzialità sono possibili soltanto se, oltre alle necessarie politiche settoriali, si esaltano le vocazioni principali del territorio e si individuano le condizioni generali e gli assi fondamentali dello sviluppo economico territoriale in grado, da una parte, di permettere al territorio stesso di vincere le sfide della globalizzazione; e, dall'altra parte, di offrire un quadro complessivo di riferimento per il consolidamento e la crescita dell'insieme del tessuto produttivo e sociale.

Le condizioni generali e gli assi fondamentali dello sviluppo locale oggi sono essenzialmente cinque come di seguito cerchiamo di sintetizzare.

Base industriale e produttiva.

Da consolidare, qualificare, innovare e allargare per creare lavoro e ricchezza; oggi c'è bisogno di più industria, in particolare manifatturiera, e non di meno industria. Naturalmente ci riferiamo a una concezione moderna dell'industria, con un alto contenuto tecnologico, dove i confini tra produzione e servizi non sono più rigidi come un tempo. La vorremmo, inoltre, fortemente ancorata al territorio, con propri Centri di ricerca, capace di aiutare uno sviluppo di filiera e di piccole imprese.

Nella città e nella provincia di Livorno storicamente si sono insediati importanti impianti industriali (il Polo siderurgico a Piombino; il Polo chimico a Rosignano Solvay; la cantieristica navale, la componentistica auto, la chimica, la raffinazione del petrolio nell'area livornese; l'apparato energetico lungo tutta la costa). Questa storia industriale della provincia di Livorno non può e non deve

essere oscurata o offuscata; al contrario deve vivere una vita nuova, adeguata ai tempi.

Occorrono, oltre alla riqualificazione delle fabbriche esistenti e al loro radicamento sul territorio, nuovi processi di industrializzazione con la nascita di nuove imprese specialmente ad alto contenuto tecnologico. Devono essere verificate fino in fondo le possibilità di nuove imprese nell'ambito della green economy e nel comparto delle nuove tecnologie informatiche e telematiche.

Il punto decisivo è attrarre nuovi investimenti dall'esterno e promuovere una più larga ed estesa classe imprenditoriale a livello locale.

Dovrà essere effettuata una riflessione attenta sulla migliore strumentazione istituzionale per il marketing territoriale e l'attrazione degli investimenti.

Per andare avanti e stimolare l'allocazione di nuove imprese è indispensabile valorizzare l'apparato industriale esistente il quale costituisce un patrimonio, una risorsa e una potenzialità non solo per la nostra provincia, ma per la regione toscana e il Paese.

Nel tempo abbiamo indicato gli obiettivi principali da perseguire per la salvaguardia e il rilancio delle singole unità produttive.

Limitandoci ora ai punti essenziali sottolineiamo la necessità, in primo luogo, di tutelare la presenza - stimolando al tempo stesso forti innovazioni tecnologiche nei processi produttivi e nei prodotti - delle molteplici industrie della componentistica auto operanti nell'area livornese e pisana le quali da molti mesi stanno vivendo una fase di gravi difficoltà (cassa integrazione generalizzata, espulsione dei lavoratori precari) derivante dalla meno recente crisi dell'industria automobilistica a livello internazionale e nazionale e ulteriormente aggravata dalla più recente crisi economica globale. Queste Aziende, quasi tutte appartenenti a grandi multinazionali, prima dell'esplosione della crisi economica globale, negli ultimi anni avevano registrato un significativo processo di modernizzazione con l'attuazione di investimenti importanti e, talvolta, con la nascita di Centri di Ricerca&Sviluppo diventati leader nella multinazionale di riferimento. I bilanci delle singole unità produttive avevano equilibri economici positivi. Si tratta quindi di un apparato industriale niente affatto obsoleto, ma al contrario in grado di incrociare le strade della modernità e dell'innovazione.

Ora, nell'ottica di un graduale superamento della crisi della produzione automobilistica, occorre ancorare sempre di più al territorio le fabbriche della componentistica predisponendo le condizioni di un sistema e di una rete dell'automotive a livello locale e regionale.

In questo quadro assume una particolare importanza - per la sua concretezza e il suo valore simbolico - la scelta compiuta dalle Amministrazioni locali di acquisire, tramite SPIL, le aree e gli immobili della TRW e della ex Delphi al

fine di dare una prospettiva di sviluppo alla prima e favorire una reindustrializzazione della seconda. Investimento previsto: circa 35 milioni di euro.

Nella cantieristica nautica l'Azienda Benetti - Azimut, insediatasi sul nostro territorio dopo la crisi del Cantiere navale, ha dimostrato nei fatti di confermare la propria funzione di leader nel panorama internazionale anche attraverso le produzioni livornesi degli Yacht di fascia alta le quali sono diventate un patrimonio dell'intero Gruppo industriale.

La riuscita di questa nuova allocazione produttiva si inserisce in un progetto più complessivo (Porta a mare) da tempo impostato dal Comune di Livorno e finalizzato alla crescita sia delle attività industriali, sia delle attività turistiche mediante la realizzazione di un Porto turistico e di funzioni connesse.

In questo ambito complessivo di rilancio dell'economia livornese devono continuare a trovare uno spazio adeguato le attività produttive di riparazione navale il cui valore per l'intera economia marittima locale è stato riconfermato dal recente studio della Camera di Commercio di Livorno.

Più in generale occorre operare per la costruzione di una filiera della cantieristica nautica in grado di coordinare gli interventi e promuovere la qualificazione o la nascita di nuove imprese.

Infine dovranno essere approntati o rilanciati piani e programmi per la valorizzazione delle costruzioni nautiche presenti sull'intero territorio della provincia di Livorno e nell'area pisana.

L'incertezza creatasi negli ultimi mesi intorno alla presenza e alle prospettive dello Stabilimento ENI di Stagno non deriva né da difficoltà finanziarie, né dalla recessione globale in atto. Deriva, invece, da una spregiudicatezza e da una disinvoltura della Dirigenza nazionale del grande gruppo petrolifero la quale, mentre solo lo scorso anno parlava di 250 milioni di euro da investire a livello locale, più recentemente ha prospettato l'abbandono del precedente piano di investimento, limitandosi alle manutenzioni ed ha avviato le procedure per la vendita almeno di una larga parte degli impianti produttivi di raffinazione.

Tutto questo senza alcun confronto preliminare con la Regione e gli Enti locali.

Tutto questo è inaccettabile. Diventa quindi assolutamente prioritaria e urgente l'apertura di un tavolo di confronto con il Governo nazionale e con l'ENI così come hanno proposto la Regione toscana, gli Enti locali e le organizzazioni sindacali al fine di garantire prospettive certe e sicure di consolidamento e di crescita degli impianti di Stagno.

Il grande Polo chimico di Rosignano Solvay oramai rappresenta storicamente un punto di forza dell'economia provinciale, regionale e nazionale il cui

consolidamento e processo di potenziamento industriale deve rappresentare un impegno comune negli interessi generali del Paese.

Negli ultimi anni intorno ai grandi impianti del Polo chimico si sono insediate e sono cresciute piccole e medie imprese che rendono più robusta e diversificata l'economia del territorio.

Occorre continuare nel percorso intrapreso di un nuovo rapporto tra Polo chimico ed Enti locali per la piena attuazione degli investimenti e degli interventi a salvaguardia dell'ambiente e del territorio.

Energia.

I Democratici, sia a livello regionale che locale, in coerenza con il Piano di Indirizzo Energetico Regionale (PIER), sono consapevoli della necessità di promuovere nel territorio della nostra provincia una maggiore produzione quantitativa di energia che però, a differenza di quanto è avvenuto in gran parte finora, deve realizzarsi nel pieno rispetto dell'ambiente naturale e con la piena garanzia della tutela della salute e del benessere dei cittadini. Questo implica nell'immediato la conversione da olio combustibile a metano sia della Centrale ENEL di Livorno, sia della Centrale ENEL di Piombino.

La Direzione nazionale dell'ENEL in questi anni ha diluito e differito i tempi di una risposta chiara e netta a una richiesta tanto fondata, quanto fortemente avvertita dalle nostre comunità locali.

Nei fatti non solo si continua nell'utilizzo di combustibili poco rispettosi dell'ambiente, ma - almeno nel caso della Centrale ENEL di Livorno - è stata sostanzialmente abbandonata una seria politica di investimenti che alla lunga può mettere in discussione l'esistenza stessa dell'impianto produttivo.

Diventa quindi necessario reclamare di nuovo e imporre un confronto serio della Regione toscana e degli Enti locali con il vertice nazionale del Gruppo elettrico e con il Governo nazionale al fine di affermare una svolta positiva.

In questo confronto - da rilanciare con determinazione - non può che essere evidenziato l'apporto fondamentale e assolutamente prevalente dato storicamente dalla provincia di Livorno alla produzione energetica regionale.

L'altro grande problema prioritario che si pone nella città e nella provincia di Livorno è rappresentato dal contributo che il nostro territorio può e deve dare a una effettiva politica di diversificazione degli approvvigionamenti energetici al fine di ridurre la dipendenza nazionale dal petrolio o da pochi fornitori internazionali di metano che hanno il controllo delle grandi reti europee e non solo europee dei gasdotti.

La tecnologia industriale e logistica dei rigassificatori, già utilizzata con risultati positivi sia in Italia che all'estero, rappresenta oggettivamente una possibilità concreta per incrementare gli approvvigionamenti di metano rivolgendosi con flessibilità a più produttori e fornitori.

Non vi può essere pertanto una posizione pregiudiziale contro i rigassificatori in quanto tali i quali invece, al contrario, quando ne siano state verificate le condizioni di sicurezza impiantistica e di compatibilità ambientale, sono un valido strumento di crescita sia del territorio che li ospita, sia del Paese.

Gli impianti di rigassificazione devono essere valutati soltanto ed esclusivamente sulla base di parametri oggettivi.

La provincia negli ultimi anni è stata interessata da tre progetti rilevanti: il grande gasdotto sottomarino che dal Nord Africa arriva in Toscana (area di Piombino); il rigassificatore di Rosignano strettamente connesso al ciclo industriale della Solvay; il rigassificatore off-shore ubicato davanti alla costa pisano-livornese.

Da un punto di vista generale, e in stretto rapporto con il completamento ancora in corso delle procedure relative alle verifiche di sicurezza, non possiamo che confermare il valore dell'apertura di un percorso nuovo e innovativo con la concretizzazione degli impianti di rigassificazione nell'area livornese.

Più in generale, come è previsto nel PIER, nel PTC e in altri documenti di programmazione, occorre sviluppare con la massima decisione una politica che faccia leva sull'efficienza e sul risparmio energetico e che sia realizzata non soltanto attraverso una specifica educazione dei cittadini in tal senso, ma attraverso politiche generali e settoriali e interventi adeguati (assetto e ristrutturazione delle abitazioni e degli agglomerati urbani, pannelli solari, regolamenti edilizi ed altro ancora).

Il punto centrale di una politica innovativa è rappresentato da una chiara e netta opzione a favore dello sviluppo e della diffusione su tutto il territorio delle energie rinnovabili nelle loro diverse forme e modalità. In primo luogo pensiamo agli impianti di sfruttamento energetico del sole e dei venti che, all'interno di un programma razionale di area vasta, potrebbero trovare una significativa allocazione nella Piattaforma logistica costiera (nel Centro intermodale e sul Porto). Inoltre pensiamo agli impianti di valorizzazione energetica delle biomasse e a un insieme di possibilità offerte dalle tecnologie.

In questo contesto si pone con forza l'esigenza di procedere nella realizzazione della terza linea del Termovalorizzatore di Livorno (produzione di energia elettrica mediante CDR / combustibili da rifiuti).

Oltre all'utilizzo delle energie rinnovabili, sarebbe di particolare importanza attrarre sul territorio o stimolare la nascita di imprese industriali produttrici di impianti.

La programmazione resta lo strumento principale da utilizzare. Oltre al Piano regionale già approvato e operante, occorre quanto prima definire il Piano

energetico provinciale e, laddove non è ancora avvenuto, i Piani energetici comunali.

Dovrà, infine, essere ripresa una riflessione sulla possibilità di realizzazione di un Polo ecologico - tecnologico nell'area livornese.

Piattaforma logistica costiera.

Attraverso questa Piattaforma si deve perseguire l'obiettivo strategico di una crescente integrazione tra le diverse modalità e i diversi segmenti delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e di logistica già presenti o possibili a livello territoriale (Porto di Livorno, Aeroporto di Pisa, Centro intermodale di Guasticce, grandi linee di comunicazione ferroviaria e stradale, navigabilità dello Scolmatore dell'Arno, logistica manifatturiera, rete e spazi per le energie rinnovabili, servizi tradizionali e innovativi).

La costruzione di questa integrazione (la quale costituisce l'anima della stessa Piattaforma logistica costiera) deve procedere di pari passo con il potenziamento, lo sviluppo e la qualificazione delle principali realtà che compongono il nostro sistema infrastrutturale e operativo.

Prima di tutto pensiamo al Porto. In questo ambito diventano decisivi e prioritari, per lo sviluppo del Porto di Livorno, la completa realizzazione dell'ultimo Piano Operativo Triennale al fine di razionalizzare nei tempi più rapidi possibili aree, banchine, attrezzature e traffici; l'abbassamento dei fondali all'interno del Porto e per l'accesso al Porto al fine di permettere l'arrivo dei grandi vettori marittimi di ultima generazione; la rapida definizione del nuovo Piano Regolatore Generale del Porto al fine di offrire certezza e razionalità alle prospettive di crescita dell'intera economia marittima; la costruzione della Piattaforma Europa su cui dovranno essere concentrate ingenti risorse pubbliche e private.

Nel mese di Luglio del 2008 la Regione toscana, le Istituzioni locali e l'Autorità Portuale hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa per fissare procedure, tempi e obiettivi in rapporto alla definizione e all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale del Porto di Livorno.

In questo ambito di impegni è prevista una variante anticipatrice del Comune di Livorno rispetto al nuovo Piano strutturale di competenza della stessa Amministrazione comunale.

La scelta di fondo è quella di una espansione del Porto di Livorno verso il mare, nello specchio acqueo ad ovest della Darsena Toscana. L'esigenza oggettiva è quella di disegnare nel tempo una specializzazione di qualità del territorio che permetta una chiara identificazione e una razionale espressione di funzioni diverse: Porto commerciale, Porto turistico, Porto crocieristico, cantieristica navale, riparazioni navali e nautica da diporto.

Il Centro intermodale di Guasticce oramai rappresenta una importante attività in funzione che sta dimostrando nei fatti una capacità di attrazione di traffici e di imprese. Il suo completamento è decisivo come l'attuazione del Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Pisa sia in rapporto al traffico passeggeri, sia in rapporto al traffico merci. Si muovono nella direzione giusta gli impegni in corso per un collegamento più efficace tra Aeroporto di Pisa e Stazione marittima di Livorno (crociere e traghetti). Necessario, inoltre, resta il collegamento con l'altro Centro intermodale toscano di Gonfienti.

Una cosa fondamentale deve essere sempre ribadita e confermata. Per la crescita dell'economia marittima e della logistica che noi proponiamo è assolutamente indispensabile dotare il territorio delle grandi infrastrutture ferroviarie, autostradali e stradali da molti anni indicate in tutti i programmi regionali e locali di governo.

Per una effettiva modernizzazione e un reale elevamento dell'efficienza e della capacità competitiva della Piattaforma logistica costiera diventa oggi più che mai assolutamente decisivo e prioritario un forte potenziamento della presenza e delle attività delle infrastrutture e dei servizi ferroviari al fine di realizzare rapidi e razionali collegamenti tra il Porto, il Centro intermodale di Guasticce e il sistema dell'Alta Capacità / Alta Velocità in fase di completamento nell'area fiorentina.

In tal modo, davvero, si determinerebbe un percorso di collegamento privilegiato e veloce del Porto (e della Piattaforma logistica costiera) con il Centro e il Nord Italia e, più in generale, con i grandi corridoi plurimodali europei e quindi con l'insieme delle diverse aree geografiche del vecchio continente.

Inoltre si deve procedere all'attuazione del Coordinamento dei grandi Porti commerciali toscani (Carrara, Piombino e Livorno come soggetto capofila) già indicato nel recente Masterplan della Regione al fine di irrobustire l'intera economia marittima della Toscana la quale dovrà dislocare la propria specificità all'interno di interrelazioni più ampie comprensive dell'Alto Tirreno.

Una condizione indispensabile per un tale progetto di sviluppo è rappresentata da una forma democratica e legittima del governo e della governance del Porto che deve continuare a identificarsi sul ruolo dell'Autorità Portuale alla quale vanno riconosciute, a differenza di quanto è avvenuto fin qui nonostante alcune normative nuove introdotte, pienezza di funzioni e autonomia finanziaria.

Infrastrutture di trasporto.

Il completamento del corridoio plurimodale tirrenico significa, da una parte, un sensibile miglioramento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari oggi carenti su questa direttrice; e, dall'altra parte, un insieme di interventi risolutivi sul versante autostradale e delle grandi vie di comunicazione.

Oggi la prima urgenza è quella di risolvere finalmente un problema storico: il superamento della strozzatura tra Rosignano e Civitavecchia della rete autostradale lungo la direttrice tirrenica.

E' quindi necessario completare il percorso autostradale che collega il nostro territorio a Civitavecchia.

In questa ottica, pertanto, assume un particolare rilievo la recente approvazione da parte del CIPE del tracciato definito dalla Regione toscana e dagli Enti locali (e assai diverso da quello che avrebbe voluto imporre l'ex Ministro Lunardi); naturalmente ci auguriamo che il progetto, senza altri intoppi, venga il più rapidamente possibile appaltato e concretizzato mediante l'attivazione dei finanziamenti necessari procedendo, in via prioritaria, alla realizzazione del lotto zero (tratto superstradale Marroccone - Chioma) e alla soluzione del nodo di Piombino.

Resta, inoltre, la conferma dell'importanza strategica del corridoio intermodale Tirreno/Brennero.

Università, Centri di ricerca, istruzione e formazione.

Per l'innovazione di sistema e il trasferimento delle conoscenze e delle tecnologie è oramai diventata una assoluta priorità la realizzazione di uno stretto rapporto di collaborazione tra Università di Pisa, Università toscane, Centri di ricerca, Enti locali, imprese e territorio.

Soltanto facendo leva sulla conoscenza e sulla ricerca è possibile elevare le capacità tecnologiche e gestionali delle Aziende e le loro performance sui mercati nazionali e internazionali.

Soltanto con un innalzamento dei livelli generali di istruzione (combattendo in primo luogo la dispersione scolastica) e con adeguate politiche di formazione professionale è possibile valorizzare il lavoro umano.

Negli ultimi anni, a livello locale, sono stati compiuti significativi passi in avanti (con il corso di laurea in logistica a Livorno, con il Centro di ricerca per la robotica marina nell'area dello Scoglio della Regina, con il Laboratorio sulla componentistica auto). Queste nuove attività di ricerca si aggiungono a significative attività costruite nel tempo come il Centro interuniversitario di biologia marina e di ecologia applicata.

Occorre, però, andare ancora avanti procedendo su questo terreno con il massimo degli impegni e delle collaborazioni; effettuando, intanto, una attenta ricognizione delle risorse esistenti a livello provinciale e territoriale (Centri di ricerca della grandi imprese, Centri universitari, Accademia navale, Centri sanitari, Istituti, strutture e potenzialità) al fine di mettere a punto una strategia di consolidamento e di crescita.

Occorre valorizzare le Aziende di eccellenza in campo scientifico e tecnologico che pure sono presenti sul nostro territorio e che contribuiscono alla realizzazione di progetti di avanguardia a livello nazionale e internazionale (è il caso della Kaiser e di altre imprese livornesi).

Un indicatore, anche se non l'unico, della capacità innovativa è rappresentato dalla nascita di imprese spin-off (mediante le quali un brevetto o i risultati di una ricerca si trasformano in impresa per iniziativa degli stessi ricercatori).

Un doverosa aspirazione non può che essere quella di veder attivato un simile indicatore anche in relazione alle dinamiche del nostro territorio.

Indispensabile è far emergere la centralità e il valore della cultura, del sapere e del saper fare nell'opinione pubblica, tra i giovani, tra i cittadini in generale.

5. Valorizzare le risorse, le vocazioni e le potenzialità del territorio.

Il consolidamento e la crescita degli assetti generali a cui abbiamo fatto riferimento (piattaforma logistica, infrastrutture, industria, energia, ricerca e trasferimenti tecnologici) rappresentano la cornice migliore - nella concretezza dell'area e della provincia di Livorno - per la valorizzazione di tutte le vocazioni, di tutte le risorse e di tutte le potenzialità presenti sul territorio.

Rinviando a molteplici elaborazioni settoriali prodotte nel tempo ci limitiamo a evidenziare alcuni obiettivi di fondo.

- *Sostegno - in termini di promozione, infrastrutture, formazione e programmazione complessiva - all'agricoltura di qualità che, anche nella nostra provincia, negli ultimi anni si è affermata con crescenti performance sui mercati nazionali e internazionali (a questo proposito è sufficiente ricordare la positiva esperienza del Consorzio le strade del vino e il prestigio conquistato sia in Italia che all'estero da molti vini prodotti nella provincia di Livorno); rilanciando, in primo luogo, l'impresa agricola qualificata e multifunzionale. L'agricoltura è, con gradi diversi, presente in quasi tutti i comuni della provincia di Livorno; nel capoluogo invece registra una presenza sensibilmente minore. Non si deve però dimenticare che il capoluogo ospita un grande Porto attraverso il quale vengono movimentati consistenti volumi di prodotti agroalimentari; questi volumi già oggi, almeno in parte, vengono stoccati, lavorati e trasformati. Dobbiamo, pertanto, proseguire nelle iniziative già intraprese per la valorizzazione e la trasformazione in sede locale di questi flussi di beni verificando le possibilità di realizzazione di una grande Piattaforma agroalimentare o, comunque, di aree e impianti specializzati all'interno della Piattaforma logistica costiera. In tempi brevi occorre individuare una soluzione concreta per la continuità delle funzioni*

del Mercato ortofrutticolo della città capoluogo in conseguenza del prospettato trasferimento dalla sede attuale.

- *Promozione e sviluppo di attività e di politiche molteplici per una crescente affermazione di una rete turistica diffusa e, al tempo stesso, di qualità nel territorio della provincia di Livorno (qualificazione e potenziamento delle strutture ricettive, infrastrutture, porti e approdi turistici, servizi, prolungamento delle permanenze nel corso dell'anno, diversificazione dell'offerta, turismo religioso e culturale, turismo enogastronomico). Lo sviluppo del turismo, oltre a richiedere infrastrutture e servizi specifici, è strettamente connesso con la tutela del paesaggio e della qualità urbana e dei centri storici; con la salvaguardia del territorio, delle acque e del mare; con la vitalità del commercio e della stessa agricoltura; con la disponibilità collettiva e con la vivacità culturale e creativa delle città e dei centri minori.*
- *Modernizzazione e sostegno alla rete distributiva e del commercio trovando un giusto e vitale equilibrio tra tutela della micro e delle piccola impresa, a partire da quelle che operano nei centri urbani e nei mercati naturali, e insediamenti di grandi dimensioni la cui realizzazione deve essere subordinata a una logica di programmazione territoriale. In questa ottica, pertanto, appare fondata l'opzione preannunciata dall'Amministrazione comunale di Livorno secondo cui si è esaurita, a seguito del complesso delle scelte concretamente attuate o definite in questi anni e in questi mesi, la fase per nuovi grandi insediamenti commerciali nella città capoluogo. La valorizzazione del commercio di vicinato insieme al sostegno e al potenziamento dei mercati naturali devono essere concepiti non solo in rapporto al fenomeno economico, ma anche in funzione del vivere sociale e della qualità urbana.*
- *Sostegno alla crescita della piccola e media impresa nel campo dell'artigianato e dell'industria.*
- *Qualificazione della produzione edilizia, oggi in larga misura dispersa in piccole imprese basate su un utilizzo talvolta non sempre trasparente della forza lavoro, fino a renderla un effettivo e moderno comparto industriale.*
- *Programmazione e realizzazione delle grandi opere pubbliche ritenute necessarie al fine di modernizzare e umanizzare la vita sociale e civile nei suoi diversi aspetti.*
- *Verifica della effettiva esigenza e della fattibilità di adeguate infrastrutture economiche e sociali (realizzazione in un adeguato ambito territoriale di un Centro o di una rete per le attività espositive e congressuali).*

6. I servizi come segni di modernità e qualità sociale.

Un Paese come l'Italia e un territorio come il nostro hanno un bisogno non eliminabile di una molteplicità di servizi pubblici, sociali e privati. Pertanto occorre procedere in alcune direzioni precise che di seguito elenchiamo brevemente.

- *Verifica della effettiva funzionalità e corrispondenza con la domanda dei cittadini di attività e servizi primari a gestione nazionale o regionale (quali le poste, la telefonia, i trasporti ferroviari specialmente dei pendolari ed altro ancora).*
- *Estensione della rete dei nuovi servizi basati sull'uso delle tecnologie elettroniche, informatiche e telematiche le quali sono oramai indispensabili per la gestione e lo sviluppo delle attività economiche (dall'industria alla logistica).*
- *Consolidamento e sviluppo di una efficiente rete e di una moderna industria dei servizi pubblici locali (ciclo idrico integrato, distribuzione e commercializzazione del gas, trasporti pubblici, gestione integrata dei rifiuti urbani e speciali, altro ancora) in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini e delle imprese.*
- *Stimolo complessivo alla creatività, allo spirito di intrapresa, alla fantasia e all'innovazione.*

7. Il ruolo decisivo del trasporto collettivo delle persone e della sosta. La gomma e il ferro.

Non solo nei necessari collegamenti tra comuni, ma nella stessa vita dei centri urbani e, in modo particolare, nella vita di una città come Livorno la mobilità delle persone e l'organizzazione della sosta hanno una funzione decisiva sia in rapporto alle esigenze dei cittadini, sia in rapporto all'assetto complessivo dello spazio e degli spazi dove si manifestano.

La prima scelta strategica è quella di attivare il massimo impegno possibile a sostegno del trasporto pubblico locale, della mobilità e della sosta; verificando le disponibilità delle risorse finanziarie, aggiornando i Piani del traffico e della mobilità, estendendo la rete delle corsie protette, integrando il movimento con un moderno ed efficiente sistema di parcheggi di scambio e di destinazione.

L'esperienza nazionale e internazionale dimostra che la mobilità delle persone, per essere davvero efficiente e a costi sopportabili, non può basarsi solo sulla gomma (autobus di varie dimensioni per assicurare flessibilità).

Quando lo spazio entro cui si opera assume una dimensione ampia diventa sempre più importante il mezzo di trasporto collettivo su ferro.

All'inizio degli anni 90 Livorno e Pisa studiarono l'ipotesi di un progetto di tranvie urbane e di una metropolitana di superficie che successivamente, per un complesso di motivi, venne archiviato.

Oggi gli scenari sono diversi; vecchie ipotesi progettuali non possono essere meccanicamente riproposte.

Resta però l'esigenza oggettiva di riaprire una riflessione e una ricerca sulla possibilità di realizzare momenti di mobilità delle persone utilizzando infrastrutture e mezzi di trasporto su ferro.

Nella consapevolezza, peraltro, delle possibilità derivanti dalla rete ferroviaria esistente e potenziabile.

8. La programmazione territoriale e la pianificazione urbanistica.

Il territorio della provincia di Livorno, sulla base di scelte a suo tempo compiute dalla Regione toscana, è articolata in quattro aree economiche e sociali definite SEL (sistemi economici locali).

Questi quattro SEL sono i seguenti: area livornese (comuni di Collesalveti e Livorno); bassa val di cecina (comuni di Rosignano Marittimo, Cecina, Bibbona, Castagneto Carducci); val di cornia (comuni Campiglia Marittima, Piombino, San Vincenzo, Sassetta, Suvereto); arcipelago (con i comuni: Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia Isola, Marciana, Marciana Marina, Porto Azzurro, Portoferraio, Rio Marina, Rio nell'Elba).

Le aree economiche delimitate dai SEL non necessariamente coincidono con l'ambito reale di integrazione economica della zona interessata; rappresentano comunque un importante ambito di raccordo tra Amministrazioni locali in materia di coordinamento delle politiche economiche, territoriali e urbanistiche e di organizzazione dei servizi.

Il Comitato territoriale del PD di Livorno ha responsabilità politiche soltanto nella striscia di territorio che va da Collesalveti a Castagneto Carducci; l'altra metà della provincia è di competenza politica del Comitato territoriale del PD della Val di Cornia.

Per conoscenza diretta, pertanto, possiamo affermare che nel SEL dell'area livornese si è sviluppato già da molti anni un buon rapporto di collaborazione intensa tra le Amministrazioni locali che ne fanno parte.

Mentre nel SEL della bassa val di cecina si stanno delineando le condizioni per un salto di qualità nel coordinamento e nella collaborazione tra Enti locali.

Nel SEL dell'area livornese oramai da tempo si è concluso il processo di reindustrializzazione della Piana di Guasticce / Comune di Collesalveti (primo Parco industriale) attivato dopo la chiusura della CMF (Costruzioni Metalliche Finsider del sistema delle Partecipazioni statali).

Saldo produttivo e occupazionale: positivo.

In rapporto a questo progetto di insediamento di una molteplicità di attività produttive e di servizio si è realizzato davvero una positiva collaborazione tra le Amministrazioni comunali di Collesalveti e di Livorno le quali si sono avvalse delle funzioni operative di SPIL.

Tale collaborazione - peraltro formalizzata in recenti Protocolli d'intesa - continuerà ad essere necessaria anche in rapporto alla realizzazione del secondo Parco industriale (sempre nella zona prima indicata) per il quale sono già stati definiti gli strumenti urbanistici attuativi e con il quale ci si propone l'attrazione di imprese a tecnologia elevata operanti in vari campi tra cui quello delle energie rinnovabili.

In questo contesto si consolida il ruolo generale di coordinamento e di programmazione dell'Amministrazione provinciale di Livorno.

9. L'imprenditoria diffusa come motore dello sviluppo economico.

E' del tutto infondata la contrapposizione fra grande, media e piccola impresa. Un Paese moderno non può che essere dotato di grandi imprese come la stessa realtà della provincia di Livorno dimostra attraverso le insopprimibili attività delle fabbriche siderurgiche di Piombino, delle fabbriche chimiche di Rosignano Solvay o delle aziende della componentistica auto di Livorno.

Al tempo stesso le nuove flessibilità tecnologiche e gestionali irrobustiscono un fenomeno storico del nostro Paese rappresentato da una estesa presenza di micro, di piccole e medie imprese.

Il problema non è contrapporre; ma al contrario collegare, far crescere in un insieme unitario le diverse imprese, fare sistema, creare filiere, far emergere stimoli reciproci.

Anche la città e la provincia di Livorno (che nel recente passato storico sono state segnate da una forte presenza del sistema delle grandi imprese a partecipazione statale), hanno bisogno di un consolidamento e di una crescita del tessuto delle piccole e delle medie imprese. In tutti i settori e in tutti i comparti (industria, artigianato, agricoltura, turismo, commercio, servizi).

Per questi motivi noi riteniamo che l'imprenditoria diffusa sia davvero un potente motore in grado, da una parte, di contribuire allo sviluppo economico; e, dall'altra parte, di contribuire alla qualità del vivere sociale.

Infine, in tanta parte del Paese e in special modo sui nostri territori, la cooperazione non solo è cresciuta in termini quantitativi e qualitativi, ma ha concretamente dimostrato di essere un soggetto imprenditoriale - mantenendo le proprie specifiche funzioni sociali - in diversi campi dell'attività economica (dal consumo alla produzione e ai servizi).

10. Welfare e Pubblica amministrazione.

Come contrasto alla crisi e, in particolare, alle sue ricadute negative su determinate fasce sociali, gli Enti locali del nostro territorio hanno assunto una molteplicità di iniziative (sostegni al reddito, contributi alle imprese commerciali per gli investimenti, azioni per alleggerire il peso dei mutui sulla prima casa, altro ancora) con le quali, nei fatti, è stato avviato un processo di aggiornamento e di adeguamento del Welfare locale.

Queste iniziative si sono aggiunte a interventi più consolidati come i contributi in conto affitti e le riduzioni in campo tariffario.

Ora occorre effettuare una riflessione più organica e sistematica (anche in rapporto alle politiche regionali che ci sono e alle politiche nazionali che non ci sono) sul complesso della materia al fine di razionalizzare e potenziare gli interventi necessari.

Altrettanto importante è l'indispensabile processo di razionalizzazione e semplificazione sia delle specifiche procedure, sia della macchina amministrativa considerata nel suo complesso.

L'efficienza e la rapidità delle procedure e della conclusione delle pratiche di competenza delle Amministrazioni locali sono questioni particolarmente avvertite sia dalle imprese che dai cittadini che giustamente reclamano soluzioni positive.

Infine si deve operare per il pagamento, nei tempi più rapidi possibili, da parte delle Amministrazioni locali delle fatture emesse dalle imprese a seguito di lavori eseguiti o di beni e servizi venduti.

11. Il credito.

Nella parte introduttiva del presente documento, in relazione alla crisi globale e ai suoi effetti sul territorio, abbiamo fatto ampio riferimento alla questione del credito e alla pericolosa stretta creditizia ancora in atto.

Le Amministrazioni locali pur non avendo competenze in materia hanno di volta in volta - in base alle esigenze - svolto un ruolo importante e riconosciuto.

*Al fine di promuovere un più alto livello di sistematicità, una ipotesi da verificare da parte degli Enti locali con i soggetti interessati potrebbe essere quella della costituzione e della convocazione di una **Conferenza del credito a livello locale**. In tal modo sarebbe possibile avere una sede permanente di confronto e di approfondimento.*

12. Il lavoro e la formazione.

Lo sviluppo economico, con le sue necessità di efficienza e produttività, deve sempre proporsi un obiettivo fondamentale ed essenziale: quello di valorizzare il lavoro e creare nuova occupazione. Il lavoro - la sua tutela e la difesa della sua dignità - è un valore di base, costitutivo di una moderna società civile.

Non possono essere accettabili forme di esasperata e permanente precarietà che stanno alla base di sofferenze e difficoltà sociali estese in primo luogo tra le nuove generazioni.

I democratici ritengono che il lavoro debba essere tutelato nei suoi diritti, valorizzato sul piano professionale, adeguatamente retribuito e stabile.

A livello nazionale è urgente, da una parte, adottare provvedimenti in materia fiscale per aumentare da subito i redditi da lavoro e le pensioni più basse; e, dall'altra parte, procedere a una seria riforma degli ammortizzatori sociali per potenziarli ed estenderli alle categorie di lavoratori finora escluse.

Dopo le diverse iniziative già assunte o avviate, è indispensabile procedere a una completa stabilizzazione dei rapporti di lavoro nella Pubblica amministrazione e negli Enti locali.

Per creare nuova occupazione occorrono, al tempo stesso, sia politiche generali e settoriali di sviluppo, sia politiche attive per il lavoro.

Le politiche attive del lavoro passano attraverso una molteplicità di azioni e di interventi: lo sviluppo di un adeguato sistema di formazione professionale, l'orientamento al lavoro e il potenziamento del ruolo dei Centri pubblici per

l'impiego, politiche di incentivazione per l'occupazione femminile e giovanile, altre misure.

Alla base di ogni attività, in termini assolutamente prioritari, vi deve essere la garanzia della tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro.

La vita e la salute né possono essere messe a rischio, né possono essere monetizzate.

Per questi motivi occorrono una piena attivazione e un efficace coordinamento di tutti i soggetti istituzionali e sociali preposti alla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Questo è necessario per spingere gli attori interessati a una coerente attuazione delle normative vigenti, per la realizzazione da parte delle Aziende degli investimenti e delle misure organizzative indicate, per la promozione di un esteso processo formativo, per la valorizzazione del ruolo dei lavoratori delegati alla sicurezza.

Quanto prima - dopo le specificazioni richieste - deve essere approvato e sottoscritto il Codice degli appalti elaborato dall'Amministrazione provinciale di Livorno.

13. Le dimensioni generali entro cui si deve collocare il processo economico.

*L'obiettivo strategico della riqualificazione e dell'allargamento della base produttiva e di servizio della provincia di Livorno, per essere sostenibile sul piano civile, sociale ed ecologico, deve collocarsi entro **dimensioni generali** le quali non costituiscono settori che si aggiungono ad altri, ma rappresentano una ispirazione di fondo, una visione generale costante e permanente; ed anche un vincolo per operare.*

Ci riferiamo (per citare ancora una volta solo i titoli) alle dimensioni prioritarie di seguito indicate.

- **Dimensione lavoro**, poiché il lavoro non soltanto è riconosciuto come valore fondante da parte della nostra Costituzione, ma rappresenta davvero la principale attività sociale dell'uomo e della donna e, quindi, va difeso, tutelato, qualificato, stabilizzato e ben retribuito.
- **Dimensione ambientale**, poiché in un paese avanzato come l'Italia non è più pensabile costruire l'economia a discapito della salute, della bellezza dei panorami, delle risorse naturali.
- **Dimensione urbana**, poiché soltanto in città e in aggregati civili caratterizzati dalla qualità architettonica, urbanistica, sociale, e dalla

sicurezza delle relazioni umane, è possibile determinare le condizioni per uno sviluppo economico vero del territorio attraendo, al tempo stesso, energie umane e professionalità.

- **Dimensione culturale**, poiché soltanto sulla base di un humus fortemente segnato e alimentato dal confronto di idee e culture, dalla ricerca e dall'innovazione si può elevare la qualità dell'esistenza sociale e dello sviluppo.
- **Dimensione demografica**, poiché oggi non può essere sottovalutata presentandosi in una complessa articolazione: la nuova composizione per fasce d'età della popolazione, l'accoglienza e l'integrazione – nel rispetto delle regole – degli immigrati i cui flussi regolari vanno programmati con serietà.
- **Dimensione democratica**, poiché è un bene ed è una necessità la partecipazione dei cittadini alla vita politica e, anche, dei lavoratori, alla vita economica concorrendo alla definizioni delle principali scelte delle aziende dove lavorano.

14. Conoscenza, informazione, confronto e concertazione.

14.1. Approfondire le conoscenze.

Senza una approfondita conoscenza del territorio, dell'economia e della società - peraltro in continua evoluzione e trasformazione - non è possibile programmare e progettare.

Nei Piani regionali e locali a cui abbiamo fatto riferimento (Cap. 2 punto 2) sono contenute, come parti preliminari, analisi spesso attente ed ampie elaborazioni efferenti il campo o i settori di competenza. Questo metodo che coniuga analisi, elaborazione e proposta è fondamentale per evitare improvvisazioni e garantire solidità e prospettiva alle politiche e agli interventi concreti.

Allora occorre andare avanti su questa strada con il massimo degli impegni nella consapevolezza che i processi locali si inseriscono sempre in contesti regionali, nazionali e globali complessi e dinamici.

*L'Amministrazione comunale di Livorno, già da alcuni anni, ha incaricato l'IRPET (Istituto Regionale per la Programmazione Economica e Territoriale) di predisporre un **Rapporto annuale sulla congiuntura economica del SEL dell'area livornese** (comprensivo dei comuni di Livorno e Collesalvetti) e sulle principali tendenze di sviluppo emergenti.*

Questi Rapporti sono sempre stati particolarmente utili per comprendere punti di forza e criticità dell'economia locale.

Sarebbe, quindi, necessario e positivo non solo mantenere questa " abitudine " a livello dell'Amministrazione comunale di Livorno, ma possibilmente estenderla e generalizzarla - nella sostanza - all'insieme dei SEL della provincia di Livorno (in tutto sono quattro).

Dopo l'esplosione della crisi finanziaria internazionale avvenuta nel mese di Settembre del 2008, giustamente noi democratici abbiamo sottolineato la necessità di ritornare ai fondamentali, all'economia reale, alla produzione e al lavoro. In questa visione, in una provincia come quella di Livorno, la centralità della produzione si identifica prima di tutto nell'industria manifatturiera e non solo manifatturiera. Pur nella consapevolezza che il potere di scelta e di gestione dell'industria ricade sulle specifiche proprietà - spesso multinazionali - e che molte funzioni amministrative sempre afferenti l'industria ricadono sugli organi centrali dello Stato, gli Enti locali hanno sempre svolto in materia un ruolo politico fondamentale in quanto rappresentanti degli interessi generali della popolazione, dei lavoratori e del territorio. Oltre a questo ruolo politico generale, naturalmente hanno esercitato fino in fondo i poteri di competenza in materia urbanistica e ambientale stimolando il radicamento delle attività produttive esistenti e nuovi processi di industrializzazione.

*In questa visione assume un valore significativo l'**Osservatorio provinciale sulla componentistica auto** che deve essere rilanciato specialmente in una fase di particolare crisi che investe questo settore. Altrettanto importante è il **Laboratorio sulla componentistica** in fase di avvio.*

*Ma l'industria locale, come è noto, comprende molti comparti e settori. Noi crediamo pertanto che sarebbe particolarmente utile la predisposizione da parte delle Amministrazioni locali (in ipotesi a livello provinciale) di un **Rapporto annuale sullo stato e le prospettive dell'industria locale** relativo all'insieme delle attività produttive (manifatturiere, energetiche, delle costruzioni), all'insieme delle tipologie aziendali (le varie dimensioni quantitative e le diverse forme di proprietà) e alle interrelazioni con l'ambiente e il territorio. Un tale Rapporto, oltretutto con le competenze necessarie, dovrebbe essere costruito con le parti sociali e le singole unità produttive.*

*A nostro avviso dovrà essere valutata l'ipotesi di programmare nel tempo, oltre a momenti di approfondimento e di confronto tematico come è nelle consuetudini, anche una o più **Conferenze sullo stato e le prospettive dell'economia locale.***

*Infine una riflessione dovrebbe essere rivolta al fenomeno nazionale manifestatosi negli ultimi anni attraverso la nascita, con una particolare estensione e intensità, di **Festival tematici** (sui più diversi argomenti: l'economia, la politica, la filosofia, la scuola, l'innovazione e altro ancora) la cui organizzazione e il cui svolgimento oggi caratterizza diverse città grandi, medie*

e piccole. Il nostro territorio, senza artificiosità, potrebbe essere il soggetto di un simile evento su tematiche a noi connesse (il mare, i trasporti, la logistica, l'innovazione o altro ancora).

14.2. La priorità di una informazione completa ed esauriente.

L'informazione è prioritaria e decisiva per garantire trasparenza, democrazia, partecipazione e - se possibile - condivisione. Gli Enti locali del nostro territorio da tempo svolgono importanti funzioni di comunicazione e di informazione. Utilizzando strumenti molteplici. Negli ultimi anni utilizzando in misura sempre più estesa Internet con una buona offerta di informazioni e di servizi. Ora è necessario continuare sulla strada intrapresa rendendo fino in fondo i siti web delle Amministrazioni locali strumenti in grado di fornire, oltre ai servizi interattivi, completezza e approfondimento dell'informazione.

Inoltre dovrebbe essere verificata la possibilità di individuazione di una forma di collegamento - sempre nel campo dell'informazione attraverso lo spazio web - tra i diversi soggetti pubblici e privati interessati al fine di assicurare una offerta completa e in tempo reale di dati in rapporto alle questioni economiche e sociali.

14.3. Confronto e concertazione per un progetto condiviso.

Infine i democratici riconfermano l'esigenza del metodo e della prassi della reciproca informazione, del confronto e della concertazione tra Istituzioni locali e organizzazioni rappresentative del mondo del lavoro, dell'economia, delle categorie.

Questa esigenza valeva nel passato; vale ancora di più oggi.

La distinzione dei ruoli e delle specifiche responsabilità sollecita una governance larga dove ogni soggetto in campo può produrre il proprio apporto in funzione di un progetto condiviso e corrispondente agli interessi generali della collettività e del territorio.

Livorno, **29 Aprile 2009.**

**Bozza per una discussione
all'interno del Dipartimento
economia e lavoro.**

**Documento in progress
(edizione del 29 Aprile 2009).**

Al documento vengono allegate le seguenti schede:

1. Iniziative possibili sulla componentistica auto;
- 2.....



***Documento
del Dipartimento
economia e lavoro
del Comitato territoriale
del Partito Democratico
di Livorno.***

Livorno, 29 Aprile 2009.

ALLEGATO n. 1.

Scheda sulle iniziative da promuovere sulla componentistica auto (proposte contenute nel Documento unitario presentato agli interlocutori dalla Delegazione regionale e locale recatasi a Bruxelles, presso il Parlamento europeo, in data 17-18-19 Febbraio 2009.

Riportiamo in termini letterali i punti 9.1; 9.2; 7 del Documento unitario predisposto dai componenti la Delegazione (Sindacati territoriali e di categoria, RSU, Confindustria, PD di Livorno, on. Monica Giuntini / Gruppo PSE).

“ 9.1 (ipotesi di convocazione di una Conferenza nazionale sulla componentistica auto)

Noi chiediamo al Governo nazionale un impegno coerente e incisivo per il sostegno al settore auto e alla sua componentistica.

Per questo motivo, appena possibile, trasmetteremo il presente documento ai parlamentari della Regione toscana affinché gli stessi verifichino la possibilità di una loro iniziativa.

Una ipotesi di lavoro potrebbe essere quella di verificare la possibilità dello svolgimento di una Conferenza nazionale sulla componentistica auto promossa dal Governo e dalle Regioni in collaborazione con i soggetti economici e sociali interessati.

9.2 (ipotesi di convocazione di un Conferenza regionale sulla componentistica auto).

Noi chiediamo alla Regione toscana di inserire il comparto della componentistica auto all'interno di un progetto organico dell'industria di produzione dei mezzi di trasporto e delle sue componenti.

La Regione dovrebbe sostenere, con finanziamenti finalizzati e con politiche attive mirate, il comparto in questione con un particolare riferimento all'innovazione e alla ricerca e sviluppo.

Ci permettiamo, infine, di avanzare una proposta di forte iniziativa politica. Ed è questa. Il Presidente della Regione toscana, anche con il contributo delle forze che compongono la Delegazione, potrebbe convocare, all'interno di una Conferenza unitaria, i vertici delle Corporation a cui fanno riferimento le Aziende locali della componentistica auto.

In tale Conferenza dovrebbero essere esaminati i problemi di prospettiva delle Imprese locali nella consapevolezza che il loro destino è legato alle strategie generali delle Multinazionali di riferimento.

L'Unione europea potrebbe, con la sua autorità economica e politica, collaborare a una simile iniziativa ".

7. (unità di crisi).

" ...A livello locale, in questi ultimi mesi, sia le Associazioni delle imprese, sia le Associazioni sindacali hanno giustamente indicato l'esigenza di costituire sulle problematiche della componentistica auto una vera e propria **UNITA' DI CRISI** per coordinare gli impegni di tutti i soggetti interessati.

Su questa strada l'intera Delegazione ritiene necessario andare avanti con coerenza e determinazione ".

Si evidenzia che una struttura di coordinamento imprese, enti locali, sindacati è già prevista nel documento che sta alla base dell'Osservatorio provinciale sulla componentistica auto.