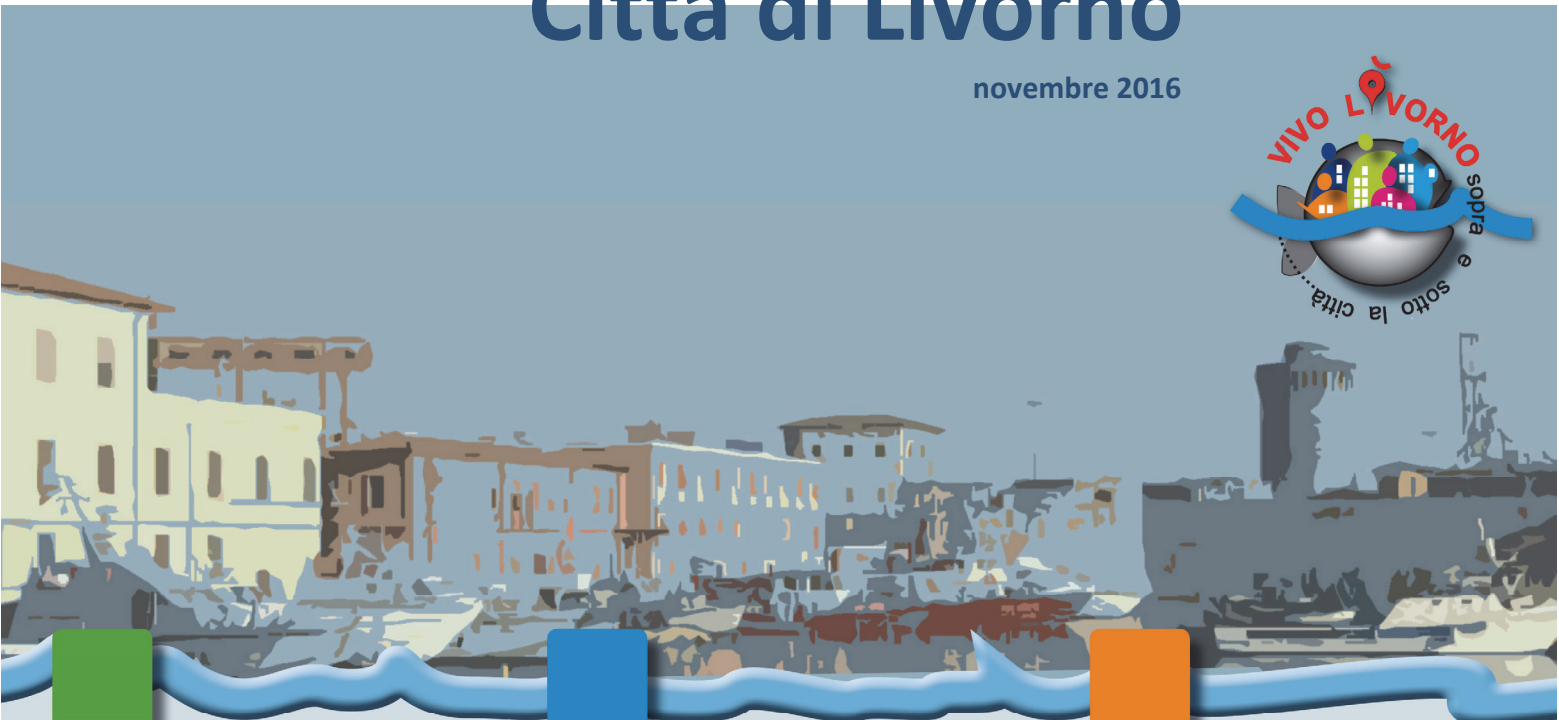


Rapporto sul Percorso di Ascolto per il Piano Strutturale della Città di Livorno

novembre 2016



**La città e la
campagna**



**La città e il
mare**



**Rigenerare
la città**

RAPPORTO SUL PERCORSO DI ASCOLTO PER IL PIANO STRUTTURALE DELLA CITTA' DI LIVORNO

Dando corso al rapporto professionale con CAIRE Urbanistica (ora CAIRE Consorzio) a suo tempo stipulato a seguito di un percorso ad evidenza pubblica condotto in parallelo a quello per la selezione del gruppo incaricato della redazione del Piano, l'amministrazione Comunale di Livorno ha attivato nel corso del mese di ottobre 2016 un percorso di ascolto della città per accompagnare la fase conclusiva di redazione del piano stesso, così da accompagnare le valutazioni di natura più propriamente tecnica e disciplinare con una puntuale considerazione delle sensibilità e degli orientamenti espressi dal corpo della società livornese.

Il percorso, "Il Piano Strutturale ascolta la Città" è stato articolato in tre momenti che si sono focalizzati rispettivamente sul tema dei rapporti tra città e campagna, il primo, su quello dei rapporti tra città e il mare, il secondo, ed infine sul tema di "rigenerare la città" il terzo. In questo caso il rapporto che si vuole indagare è quello che la città intrattiene con se stessa, cercando nella propria storia e nel proprio corpo le ragioni e le occasioni per rispondere ai nuovi bisogni, senza "esportare le proprie esigenze e contraddizioni" nella colonizzazione di spazi esterni al proprio dominio, senza consumare suolo quindi.

Per ciascuno degli incontri è stato individuato un luogo tipico che esprimesse emblematicamente, già con la propria localizzazione, il rilievo territoriale di ciascun tema. I tre luoghi individuati sono stati infatti il primo al Centro Sociale Anziani Fabrizio Gioli - Castellaccio, il secondo Sala Ferretti Fortezza Vecchia, il terzo Sala Convegni L.E.M Piazza del Pamiglione.

Agli incontri sono stati invitati i cittadini in qualità di portatori di interessi individuali e collettivi.

Gli incontri, della durata orientativa di tre ore ciascuno, si sono tenuti nel pomeriggio di tre mercoledì consecutivi, il 12, il 19 e il 26 ottobre.

Nella loro concreta realizzazione gli incontri sono stati organizzati articolandoli in due momenti fondamentali.

Una breve fase di presentazione in seduta plenaria ha visto la presentazione dei lavori da parte dell'Assessore, brevi ragguagli tecnici sui temi in oggetto da parte dell'ufficio di Piano e/o dello staff professionale incaricato della redazione del Piano, una presentazione dei tempi e dei modi della attività di Ascolto da parte di CAIRE.

A questa attività preliminare ha fatto seguito una articolazione dei lavori in gruppi più ristretti in gruppi di 20-30 persone nei quali il confronto è stato stimolato e condotto dai facilitatori attraverso la proposta di alcune domande (tre per ciascun tema, preventivamente portate alla conoscenza dei partecipanti nella seduta plenaria e attraverso la distribuzione di appositi pieghevoli).

Al termine dei lavori una breve sessione in seduta plenaria ha visto la restituzione dei principali temi emersi nei diversi gruppi all'intera platea dei partecipanti talvolta ridotta nella propria composizione a causa del protrarsi nella discussione dei gruppi anche oltre i termini preventivati.

Le domande proposte ai partecipanti per sollecitarne e "ordinarne" l'intervento sono state rispettivamente:

Per il primo incontro: **LA CITTA' E LA CAMPAGNA**

1. **Agricoltura amatoriale e agricoltura professionale: due facce del presidio territoriale?**
2. **Conservare il paesaggio. Un valore culturale o anche un valore economico?**
3. **Quale turismo per la collina?**

Per il secondo incontro: **LA CITTA' E IL MARE**

1. **Livorno scalo marittimo della Toscana e dell'Europa: come si organizza la città?**
2. **Le attività sulla costa e la domanda di spazi per tutti: si può ricucire il rapporto con la città?**
3. **Il mare in città: i fossi della Venezia, un patrimonio di culture e identità che si apre a nuove fruizioni?**

Per il terzo incontro: **RIGENERARE LA CITTA'**

1. **Il decoro e la sicurezza della città sono un problema strategico per la qualità urbana?**
2. **Quali sono i luoghi della città da ricucire? E con quali politiche intervenire? (servizi, social housing, cultura, qualità architettonica)**
3. **La "città storica" dentro e fuori il pentagono del Buontalenti: animazione commerciale, mobilità sostenibile, politiche culturali che ci consentiranno di realizzare una città vivibile e attrattiva?**

Le sezioni a seguire di questo documento riportano i temi essenziali emersi nel dibattito, registrati dai facilitatori in ciascun gruppo di discussione con l'ausilio della loro trascrizione su una lavagna a fogli mobili; trascrizione operata in forma sintetica ed in modo evidente ai partecipanti.

Il resoconto è naturalmente riportato in forma anonima e la sua trascrizione in un racconto è espressione della soggettività dei facilitatori stessi che, per intenzione e si spera anche per professionalità, hanno comunque prestato grande attenzione a non sovrapporre la propria visione a quelle dei partecipanti, necessariamente articolate e plurali e talvolta anche discordanti.

PRIMO INCONTRO: LA CITTA' E LA CAMPAGNA

1. Agricoltura amatoriale e agricoltura professionale: due facce del presidio territoriale?

Il confronto emerso nel corso dell'incontro ha innanzitutto fatto emergere una articolazione delle forme e dei modi della conduzione agricola dello spazio rurale livornese più complessa ed articolata di quanto non possa darne conto la distinzione tra "professionale" ed "amatoriale" proposta dalla domanda con cui l'incontro stesso si è aperto: *"Ci sono agricoltori potenziali (anche su superfici ridottissime di 200-300 mq.); alcuni che si definiscono amatori sono di fatto professionali"*; Ed è tutta da definire la demarcazione professionale/hobbistica che *"è più espressione di una caratterizzazione contenuta nelle politiche urbanistiche della Amministrazione Comunale che dalla realtà"*.

"Amatoriali o professionali non importa ma bisogna coltivare la terra, stabilire le regole!" Per altri invece "L'agricoltura amatoriale ha fatto danni" e c'è "Poca agricoltura amatoriale vera".

Ancora si evidenzia negli interventi come non siano le dimensioni a determinare la produttività degli operatori agricoli, contrappuntando anche questa considerazione con l'astrattezza delle norme urbanistiche *"c'è scarsa attenzione del governo urbano per la terra come valore culturale – non manca lo spazio per le imprese, la frammentazione l'hanno fatta le grandi imprese, il grosso imprenditore passa, coltiva e se ne va, e la terra diventa di nessuno"*; la *"parcellizzazione del territorio è dovuta alla lottizzazione delle aziende agricole più grandi"*.

Esistono molti *"terreni non utilizzati"* e nell'attuale assetto delle proprietà *"problemi di manutenzione e accesso"* al territorio per una sua fruizione. E invece *"la piccola proprietà è un presidio del territorio un modo per far fronte ai problemi di sicurezza"*. Sulla campagna si scarica infatti un *"bisogno di spazio verde che non si trova in città"*.

Quel su cui tutti sembrano concordare è che la presenza agricola sul territorio non urbano del Comune è significativamente ridotta e che manca una comprensione/visione del sistema complesso del territorio collinare che non può essere marcato solo come territorio agricolo: ci sono *"poche aziende agricole"*; la stessa Montenero (luogo dell'incontro) *"non è campagna, ci sono poche aree agricole"* fino a rappresentare la realtà livornese nei termini estremi di una immagine suggestiva della città con *"Il mare davanti e dietro il nulla"*.

Lo stesso *“confine città campagna non è sempre chiaro”*. E ci sono *“problemi urbani anche in campagna. Pochi servizi.”*

L'immagine di un forte abbandono e quasi di *“una terra di nessuno, con i problemi di controllo del territorio che propone”*, spinge ad interrogarsi sull'opportunità di *“tornare indietro? tornare alle competenze dell'anziano agricoltore, tramandare le competenze professionali e amatoriali”*. Ma per *“trasmettere prospettive economiche, di lavorazione dei prodotti della terra alle generazioni che verranno... mancano le infrastrutture, non c'è il frantoio, ...”*

Così vengono in evidenza le difficili condizioni di contesto per esercitare l'attività agricola e darle continuità nel tempo. Ci sono *“difficoltà a crescere acquisendo territori, i costi del terreno sono troppo elevati per creare economia; un esempio l'azienda agricola "La Leccia" che produce olio e vino e ha dovuto compensare l'esproprio di un terreno lungo la via del Lazzaretto, è dovuta andare ad acquistare un terreno a Rosignano per continuare la produzione di olio e vino bianco”*. E ci sono *“enormi problemi per i giovani; tempi lunghissimi di approvazione dei progetti per intraprendere attività agricole che per esempio con i progetti per il biologico potrebbero aprire nuove strade”*.

Il mondo delle politiche pubbliche è percepito come lontano e assente ed è ritenuto responsabile di occasioni perdute come quando si sono *“Perse le occasioni del marchio DOC”* per il vino dei colli livornesi.

Sui temi più propri della disciplina urbanistica, ad una più generale (ma un po' generica) sottolineatura dell'esigenza di un vero *“Riconoscimento urbanistico per l'area agricola”*, una attenzione ricorrente è stata quella al tema degli *“annessi agricoli”* giudicato particolarmente rilevante.

Significativa l'attenzione ai temi ambientali con la costante affermazione dell'esigenza di *“manutenere il territorio con sistemazioni agrarie e idrauliche”* e di avere *“attenzione all'uso di pesticidi”* verso i quali l'orientamento della agricoltura amatoriale all'autoconsumo sarebbe una garanzia. Si ricorda anche che non c'è solo la nicchia del biologico per esempio per l'oliva: *“trattare gli ulivi contro la mosca con la lotta integrata per arrivare ad un prodotto di eccellenza!”*

2. Conservare il paesaggio. Un valore culturale o anche un valore economico?

Il *“valore intrinseco della natura”* è molto presente nella considerazione dei partecipanti ma il problema è quello di *“inserirlo in una vera economia dei mezzi di produzione”*

“Livorno e la Toscana con la loro bellezza sono loro il valore aggiunto per il turismo” ma sono proprio *“i livornesi che in passato il turismo non l'hanno voluto e non hanno tenuto memoria”*.

Qualcosa però è in movimento e *“i livornesi stanno cambiando”*. Anche *“Montenero attira turisti per la sua valenza storica”*

Cosa fare per far emergere questo valore. La ricetta proposta è sintetizzata da un intervento: *“Mare e colline più alimentazione!”*

Sul primo fronte, quello della natura e del paesaggio si riconosce il *“bisogno di interventi paesaggistici per la manutenzione, la valorizzazione, e il recupero”* non solo dei beni storici, ma anche dei manufatti moderni che possono diventare dei detrattori, i *“cassonetti”* ad esempio. Difetto di manutenzione e presidio che è leggibile nella presenza di *“aree utilizzate come discariche”*.

Più in generale *“c'è bisogno di un ripristino della collina per la sua estrema parcellizzazione”* e per questo occorre *“una regolamentazione, un codice condiviso”*, forse un vero e proprio *“Piano di recupero delle Colline”* che serva anche a promuovere e sostenere una azione di *“coordinamento per creare un immagine del paesaggio”* visto che forte è l'esigenza di *“maggior interazione tra Enti”*

Come forte è la sollecitazione per la *“valorizzazione dell'aspetto naturalistico: il parco delle colline, percorsi, sentieri”* ma questo aspetto naturalistico bisogna *“farlo conoscere! renderlo fruibile!”*

Il secondo termine della valorizzazione riguarda il cibo e l'alimentazione e riporta direttamente in primo piano i temi della agricoltura di cui ci si chiede *“cosa offre ai fruitori/turisti?”* A chi si rivolge con i suoi prodotti enogastronomici, ad *“un turismo giornaliero?”*

“Aziende agrituristiche e prodotti tipici sono in primo piano nella prospettiva di una maggior valorizzazione del territorio collinare ma si richiama anche la dimensione più propriamente salutistica ed etica dei temi della alimentazione chiamando in causa in particolare “orti urbani in città”, “orti urbani sacrificati” e che invece costituiscono una importante “presenza da sfruttare...” per “riavvicinare la città alla campagna!”. Ed è per questo importante in primo luogo “sensibilizzare le scuole!”

Per alcuni occorre però pensare nel territorio collinare anche “altri tipi di realtà e attività diverse dall'agricoltura” da accogliere e “regolare”.

L'associazione astronomica propone ad esempio di *“trasformare il vecchio campo di calcio ad Osservatorio Astronomico per attirare turismo”*, anche partendo *“al momento, solo dalle scuole”*

Naturalmente per rendere fruibile lo spazio collinare *“è importante Inserire servizi”*, ad esempio c'è un rilevante *“bisogno di aree attrezzate per una maggiore fruibilità”*, ma poi *“ci vogliono politiche di sviluppo”* e bisogna affrontare e risolvere anche *“problemi di sicurezza”*

3. Quale turismo per la collina?

Il confronto si misura subito con i nuovi caratteri che il Turismo livornese ha assunto nei tempi più recenti diventando punto di approdo di importanti flussi di crociere. E le opinioni sono al riguardo divergenti: *“Quale turismo? Non le crociere”* per taluni.

Il turismo delle crociere è invece *“un turismo da cogliere, i tedeschi in particolare”* o anche *“le colline devono poter accogliere le persone che visitano Livorno chi arriva a visitare la città con la nave da crociera”* secondo altri.

Orientamento generale è quello di puntare ad un *“turismo di collegamento tra mare e collina”* si prospetta l'opportunità di individuare e rivolgersi a un *“turismo selezionato perché più consapevole della fragilità del territorio”*.

Per questo occorre tuttavia una iniziativa importante per incontrare e servire una domanda sofisticata: *“puntare sulla qualità”* per *“far rientrare Livorno nell'immagine della campagna e della collina toscana”* e per farlo occorre tanto agire per il *“recupero e la valorizzazione delle preesistenze”* e così *“recuperare percorsi storici, emergenze culturali”*, quanto *“creare punti di attrazione”* e modalità organizzate di fruizione del territorio a partire dai sentieri per la fruizione escursionistica di cui curare *“l'informazione, il sito internet”*, puntando alla *“mountain bike (no motocross!) e all'ippovia”* e poi creare *“percorsi enogastronomici sulle colline livornesi”* e bisogna avere attenzione ai borghi: *“tenerli bene come la campagna”*

In questa prospettiva occorre porsi il problema del realismo e della fattibilità delle politiche pubbliche. Ci si chiede *“Cosa succede al Parco dei Colli Livornesi mai decollato?”* ricordando che *“ora il Parco dei Colli lo gestisce Massa Marittima”* e

si sottolinea come riguardo ai tempi e i modi della attuazione, occorre “fare ora quello che già si può fare”

E bisogna coinvolgere la società civile a partire dalle Associazioni (ad esempio il gruppo "Occhio sulle Colline", invitato all'incontro ma purtroppo assente). Non solo le associazioni ma *“anche i singoli privati a cui chiedere di curare il sentiero vicino al proprio bosco”*

SECONDO INCONTRO: LA CITTA' E IL MARE

1. Livorno scalo marittimo della Toscana e dell'Europa: come si organizza la città?

Il confronto si è aperto con il giudizio sul ruolo del Porto come *“una delle poche possibilità di sviluppo”*. Se *“Livorno può crescere solo con il porto”* ci si chiede però, visto che *“ci sono altri 20 scali nel mediterraneo”* se possiamo *“competere con il Nord Europa?”*.

Le opportunità del Porto presentano quindi anche elementi critici. Alcuni esterni, come le condizioni di competizione globali, altri interni, come la presenza di un *“sistema di mobilità inadeguato in città e nel porto perché mancano i collegamenti su ferro perché l'interfaccia tra porto e città non è risolto”*; e ancora *“il Porto di Livorno non è all'altezza perché è poco accessibile dalla terra”* e *“l'accesso principale a nord della città è poco attrattivo, c'è una zona industriale che non è accogliente”*.

In termini più generali per diversi intervenuti *“mancano servizi e decoro urbano per rendere Livorno e il suo porto davvero internazionali”*.

A giudizio di altri intervenuti a mancare sono anche le infrastrutture di collegamento: *“manca un rapporto con l'aeroporto di Pisa”* e *“il porto è poco accessibile ai traghetti”*; e ancora *“il porto è grande ma ha troppa superficie occupata, un retro-porto con attività a basso utilizzo e valore oltre al petrolchimico che non può stare in una città”*.

Temi da affrontare in una pianificazione di lungo periodo *“assumendo un orizzonte tra 30 anni o più in cui il porto si può raddoppiare”*

A giudizio di alcuni intervenuti *“il Piano Regolatore del Porto (PRP) prevede interventi non adeguati”* e la città ha *“poca consapevolezza dell'area vasta, mentre bisogna guardare oltre la provincia di Livorno”*.

C'è anche chi sostiene che *“l'immagine del PRP è spaventosa!”* e si chiede se quanto previsto *“è proprio necessario?”*

Presenti anche preoccupazioni di natura ambientale sullo sviluppo del Porto e le trasformazioni che questo richiede perché *“la mobilità è critica, c'è poca attenzione al ferro, non si considerano le immissioni inquinanti in atmosfera delle navi da crociera”* per cui bisognerebbe *“spegnere le navi ferme”* e si rileva anche che *“l'impatto ambientale (sulla qualità delle acque è importante, per il canale porto e per la Bellana”*.

Sul tema del nuovo ruolo crocieristico del Porto ci si interroga su come *“rendere Livorno attrattiva per le crociere”* e si propone di *“valorizzare il patrimonio artistico e culturale della città”* o di *“costruire un brand per farsi riconoscere come città e non come costa degli etruschi, denominazione che si ritiene non appropriata”* altrimenti *“i croceristi pensano di sbarcare a Firenze o a Pisa”*.

Si sottolinea anche come *“non c'è una zona specificatamente dedicata alle crociere. C'è dispersione. Non c'è un area organizzata di accoglienza”*.

A detta di alcuni *“è trascurato il mezzo e mancano le indicazioni per rendere appetibile Livorno (ma anche le altre città della Toscana) al turista”; “al turista dobbiamo fare vedere qualcosa come a Siena, Firenze”*. Per rendere *“Livorno Porta della Toscana non occorre tanto accentuare il ruolo del porto ma piuttosto valorizzare l'attrattività propria della città e connettere gli elementi storici del porto”*

“Non si può prescindere dal mare, dunque investimenti sul porto sono necessari” ma occorre prestare *“attenzione alle dimensioni e all'impatto ambientale”*. E ci si chiede *“quanto rischiamo con il Porto?”*

Il giudizio sembra essere in definitiva quello che *“il turismo potenziale c'è – quello in arrivo per la Toscana - e molta gente passa in città”*; ma oltre a passare si dovrebbe poter fermare: *“Livorno ha registrato lo scorso anno un “+ 15% di visitatori scesi al porto ma non può essere che scendono alle 11.00 di sera e tutto è chiuso”*.

Rilevante e aperto è anche il confronto sul tema delle soluzioni per il diportismo nautico. Viene richiamata la *“discussione in corso sui social media sulla nautica da diporto”* e si fornisce un quadro della situazione che parte dalla realizzazione *“del porto turistico (nel 2003) nel Porto Mediceo, con 700 posti barca mentre la situazione lungo i fossi è quasi satura richiedendo per garantire una circolazione lo spostamento di circoli intero per almeno 200 posti barca”*.

Viene anche richiamato il progetto per il *“recupero del mercato centrale con accesso dall'acqua”* e si propongono come temi di riflessione quelli che riguardano *“il bacino di Carenaggio, ora trascurato e da potenziare”* o il *“cantiere navale”* per la sua trasformazione legata alla produzione di nautica diportistica.

In questa situazione alcuni intervenuti sostengono con energia il progetto per *“l'ormeggio alla Bellana con 1.200 posti barca che rappresentano una grande opportunità non solo di immagine ma anche in termini di economia”*

Altri intervenuti non concordano invece con il progetto per il nuovo porto della Bellana e propongono di *“rivalutare la vecchia proposta di porto Mediceo”* o si

chiedono se *“è stato valutato l’impatto dell’approdo turistico della Bellana? Nel posto più vicino alla città? Credo proprio di no!”*

Crocierismo e diportismo rimandano comunque ad una più generale difficoltà della città di Livorno ad assumere ruoli turistici. *“Dobbiamo poter restare ancora più scomodi perché manca una infrastruttura urbana per rinnovare la città, che è prioritaria!”* Ma *“ai livornesi piace Livorno com’è. Ma i giovani lasciano la città perché non trovano lavoro e non c’è futuro per loro; ma il futuro sta nel turismo”*

Se è vera l’affermazione secondo la quale *“Livorno è un porto ma anche una città unica!”* occorre però *“dare una reale valenza turistica alla città”* e puntare a riacquisire consapevolezza *“dei beni e valori culturali della città e dei suoi processi storici da parte dei livornesi”*.

Per questo è rilevante l’affermazione secondo la quale *“la città si organizza come offerta allo scalo marittimo ma anche per configurarsi essa stessa come scalo turistico”*.

Bisogna però considerare che alla strategia di valorizzazione della città, nel rapporto con il Porto e con la più generale prospettiva di valorizzazione turistica, *“manca un’idea di marketing territorio cittadino”* e forse più in generale *“manca la capacità di valorizzare i beni livornesi”* perché *“la città non ha mai ascoltato le capacità di marketing che alcuni soggetti (i giovani) possiedono”*.

Anche per questo è forte il rischio di perdere capitale umano: *“Livorno è al 2°/3° posto nella classifica delle città per numero di Iscritti all’AIRE (anagrafe degli Italiani Residenti all’Estero); la città invecchia drammaticamente”*.

2. Le attività sulla costa e la domanda di spazi per tutti: si può ricucire il rapporto con la città?

Le considerazioni sulla valorizzazione della costa e sulla conseguente esigenza di offrire spazi per attività e servizi turistici oggi carenti partono da una riflessione più generale e largamente condivisa sul fatto che a Livorno *“manca la cultura dell’accoglienza; è un problema noto di mentalità, non mancano solo spazi e servizi”*.

Se *“ai livornesi piace il loro mare e dopo le 15.00 sono tutti al mare”* l’orientamento dei livornesi all’accoglienza dei turisti è invece molto meno consolidato. *“In Versilia in estate affittano le case ai turisti e i residenti vanno in campagna”* mentre *“a Livorno il rapporto con il mare è viscerale e non economico: ci sono le cabine con angolo cottura e si va al bagno in pausa pranzo!”*.

“Turismo vuol dire imprese (come in Versilia)” e significa attrezzare gli stabilimenti e non pensare che i turisti “sono un impedimento alla fruizione di spazi che ora usano i livornesi”. Cosa che richiede” più servizi per un utenza non solo cittadina”.

E ci si chiede se *“il turismo è il futuro di Livorno?”* Per risponderci che, in fondo *“non lo sappiamo”.*

In ogni modo è oggi assente *“un progetto straordinario per la valorizzazione economica della costa e del suo lungomare”* ed è necessario per gli intervenuti *“costruire un nuovo brand di Livorno legato al mare”* puntando anche per questo a *“valorizzare l'aspetto naturalistico”.*

Le condizioni attuali del turismo segnalano una sorta di circolo vizioso che tiene a basso regime tanto l'offerta che la domanda di ricettività. Se *“gli alberghi sono esauriti solo per il trofeo velico”* è anche vero che *“mancano strutture di accoglienza”, “forte San Pietro è chiuso”* e c'è da fare i conti con una configurazione della ricettività inadeguata rispetto alle ambizioni. Per questo si punta *“non a grosse strutture ricettive”* quanto piuttosto a *“potenziare la micro-ricettività”* e *“puntare sull'ospitalità diffusa”.*

Ma per competere con successo alla conquista di un *“turismo più di qualità non abbiamo spazio a mare, occupato dagli stabilimenti balneari”.*

Secondo alcuni intervenuti *“molti problemi sono legati agli stabilimenti balneari antichi, un sistema antico di stabilimenti antichi che fa da barriera alla fruizione del mare”.* Si ritiene opportuno *“contrattare con gli stabilimenti balneari delle impostazioni urbanistiche che possano favorire la fruizione delle aree interne alla spiaggia”.* Occorre *“dotare di servizi le spiagge”* puntando ad una *“infrastrutturazione leggera delle spiaggette”* e *“rendere più fruibile l'accessibilità alla costa con basso impatto ambientale”.* *“Rendiamo il mare accessibile”* è un must per la gran parte degli intervenuti.

Bisogna però *“non perdere spazi che sono liberi”* e anche *“dotare le spiagge di servizi, almeno quelli essenziali come servizi igienici, docce, etc.”.*

In prospettiva spazi cospicui per lo sviluppo di attività e funzioni turistiche potrebbero essere offerti dall'ippodromo dell'Ardenza, oggi in crisi come gran parte della attività ippica italiana che si potrebbe *“sfruttare per assorbire molti servizi anche legati alla attività velica”* in una location che peraltro sottolinea l'importanza *“dell'Accademia e dell'attività velica”* per il turismo livornese. *“Recuperare l'attrazione legata alla vela anche concentrando l'offerta in pochi punti”* e in momenti qualificati *“il torneo velico è importante, ma non ha avuto rapporti stretti con la città”.*

La manovra territoriale necessaria per la valorizzazione turistica di Livorno non può però esaurirsi allo spazio del lungomare dove peraltro è necessario superare la configurazione attuale *“dell’Aurelia come barriera”* tra mare e territorio retrostante. Interessante la prospettiva di *“ricucire costa e colline con una sorta di greenway”*.

È tuttavia nel corpo della città che si giocano partite decisive per il successo di una offerta turistica convincente. È necessario infatti *“dotare la città di servizi”*, e i servizi devono essere realizzati *“non nel porto ma nella città”*; *“il porto deve entrare nella città, la città deve entrare nel porto”* con uno scambio reciproco vantaggioso.

E il rapporto con la città e i suoi spazi ripropone i temi della pianificazione urbanistica e della manutenzione urbana. Perché se è vero che si potrebbe contare su una certa *“ricchezza di spazi e di edifici inutilizzati”* per riqualificare gli spazi del turismo e dei servizi alla fruizione, bisogna poi fare i conti per questo con l’efficacia e la qualità dei Piani. *“Piani troppo spesso fatti oggi da norme, mente i Piani vanno progettati e disegnati perché solo così sono confrontabili con i cittadini mente invece le norme si interpretano!”*.

Anche *“il problema della manutenzione deve entrare nella pianificazione”* per assumere le vesti della *“manutenzione programmata”* e garantire valori importanti per il successo di una immagine turistica come sono quelli di garantire la *“pulizia della città”* e la sua conservazione. Anche se occorre anche *“andare oltre la manutenzione per intervenire più significativamente per la fruizione della costa”*.

Nell’affrontare i temi del lungomare e della sua valorizzazione turistica vengono immediatamente in piena evidenza criticità legate alle condizioni della mobilità. Si afferma così che occorre *“alleggerire il traffico veicolare e magari recuperare il tram che è andato “a ramengo”*; che il *“traffico pesante è incompatibile con la funzione della costa”* mentre *“Livorno sud è utilizzato da traffico pesante. Sarebbe necessario limitarlo a pochissimi mesi se non eliminarlo per sempre”* ed è urgente realizzare il *“lotto zero della variante Aurelia per togliere il traffico dal lungomare”*.

Ritornano, anche riguardo alla valorizzazione turistica, le considerazioni sull’uso *“eccessivo del mezzo privato, ogni cittadino possiede automobile e anche motorino; abbiamo 45.000 motorini per non parlare delle automobili.”* Si stigmatizzano i *“comportamenti pessimi dei Livornesi nei confronti della mobilità”* ma anche la *“cattiva regolazione del traffico che genera troppo inquinamento”*; mentre sarebbe necessario *“togliere le macchine dal centro”* da servire invece con il Trasporto Pubblico Locale.

3. Il mare in città: i fossi della Venezia, un patrimonio di culture e identità che si apre a nuove fruizioni?

Il confronto che si è sviluppato nell'incontro attorno alla opportunità di riconsiderare il ruolo e la funzione dei canali che entrano in città e segnano in modo così caratteristico il paesaggio urbano ha registrato accenti e orientamenti diversi.

Se si conviene sulla opportunità di *“valorizzazione la Venezia perché diventi il più importante punto di attrazione della città”* affermando che *“la Venezia va recuperata nelle sue strade, con la segnaletica da sistemare”*, i temi proposti si articolano in una vasta gamma di posizioni.

Per alcuni *“il punto di vista dei fossi è riservato a pochi”* mentre per altri il tema dei fossi va affrontato *“non solo per quelli della Venezia ma anche per il Fosso Reale”*. Si afferma che *“i fossi sono stati gestiti male”* e che invece bisogna puntare alla *“valorizzazione delle cantine”*.

Le criticità segnalate riguardano la *“eccessiva presenza di barche troppo grosse”*, la *“navigazione poco sicura”* il problema della *“contrattualizzazione in nero, fuori dai prezzi di mercato”*. Si ripropone l'esigenza dello *“spostamento di Rivellino per migliorare la qualità dell'acqua nei fossi”* anche se altri affermano che *“la qualità delle acque è buona”*.

Se per valorizzare i fossi occorre *“rivedere il numero dei posti barca da assegnare”* per potere così *“ripristinare la circolazione dei Fossi”* perché è fondamentale per *“migliorare l'offerta turistica consentire la circolazione nei fossi”* c'è però divergenza sul percorso da intraprendere. Per alcuni il porto della Bellana può rappresentare una soluzione perché questi interventi *“se liberano i fossi recuperano una tradizione”* ma da altri interventi riguardo al medesimo intervento della Bellana si sostiene invece *“smettiamo di costruire al mare!! dalla Darsena Europa in poi!”*.

TERZO INCONTRO: RIGENERARE LA CITTA'

1. Il decoro e la sicurezza della città sono un problema strategico per la qualità urbana?

Il tema del Centro Città e dei suoi rapporti con l'intero organismo urbano è subito emerso come una questione centrale per la pianificazione urbanistica nella percezione dei cittadini livornesi. Infatti "il centro città è spopolato, vive solo il giorno e non la notte e la sera. Il Piano Strutturale vigente voleva trasformare gli uffici in residenza ma la politica della espansione urbana non ha favorito questo esito". È anche per questo che "il Piano Strutturale non è bene che riguardi il solo centro della città di Livorno"

Si registrano tuttavia pareri non concordi, ancor prima che sul giudizio da dare alla situazione esistente "non c'è tanto vuoto urbano" sulle stesse politiche da mettere in campo.

A fronte di chi sostiene che bisogna superare la "concentrazione dei servizi amministrativi in centro, da distribuire per riqualificare le periferie" c'è chi sostiene che "aumenta il disagio se si decentrano i servizi in periferia" o invece che a "rivitalizzare il centro, si rischia di aumentare automobili e degrado". Per alcuni intervenuti lo "spopolamento del centro è la conseguenza delle progettazione urbanistica delle nuove *porte*; una città che non cresce si svuota, se sposta i servizi nelle periferie. Il centro è vuoto".

Attenzioni e preoccupazioni che si confermano (e forse si accentuano) nei confronti del quartiere della Venezia. Qui per un verso ci si preoccupa di un eccesso di specializzazione del quartiere: "la Venezia è solo un divertimentificio notturno" mentre bisognerebbe "implementare l'artigianato nella Venezia" e superare problemi di dotazione "Non ci sono servizi". In quest'ottica una proposta è quella di agire per "Ricreare centri pubblici luoghi di incontro per gli abitanti di quartiere", azione che andrebbe replicata anche negli altri borghi in modo da attivare una rete capillare di spazi di aggregazione di quartiere a livello urbano.

Per altro verso si sottolinea la riserva di risorse e opportunità non pienamente utilizzate che il quartiere presenta "i livornesi non conoscono la loro storia, nella Venezia ci sono edifici del '700 e gli abitanti non lo sanno perché manca una cultura della propria città". Il tema degli edifici non valorizzati della Venezia si unisce l'indicazione sulla difficoltà delle politiche urbane ad ottenere condizioni adeguate alle prospettive e agli obiettivi che si vorrebbero affidare a questa parte della città "La zona della Venezia deve essere attrattiva per i turisti, non è invece un quartiere sicuro, esiste ancora il depuratore in pieno centro". E "i

turisti vanno in Piazza Grande alla Venezia non c'è una bella piazza nel centro di Livorno".

Per il Centro città come per la Venezia si affaccia con particolare enfasi nel racconto dei partecipanti il tema del decoro urbano: "Via Grande non è un luogo decoroso e quindi non è sicuro, come tutto il centro città. Ed "è un problema più diffuso"

Per molti attori "c'è molto da dire sul decoro". Decoro insufficiente che è il prodotto di comportamenti inappropriati e di deficit di manutenzione.

Sui comportamenti si registra come "la città è poco popolata, non ci sono posti auto e mancano i vigili – si trovano macchine sui marciapiedi" ci sono "viali non curati e cani lasciati liberi con nessuno che raccoglie le loro feci, panchine occupate da ubriachi e altro".

Ma il "decoro è manutenzione"; riguarda "palazzi sporchi anche se privati" come gli "arredi urbani degradati" i "marciapiedi impraticabili" o mancanti "via Garibaldi è senza marciapiede" e la "scarsa manutenzione del verde"

Assunto a simbolo dei problemi del decoro e del degrado l'assetto delle "Terme del Corallo cadute in rovina" per ragioni funzionali, manutentive ma anche per scelte urbanistiche "il problema del ponte" che le sovrasta e rende marginali nella scena urbana.

Anche la "Fortezza Nuova è parco meraviglioso ma non frequentato come dovrebbe essere con vandali scrivono e fanno graffiti sulle pietre del '600"

Forte la sottolineatura sul fatto che "il degrado causa insicurezza, sporcizia e più degrado" che si intrecciano e sovrappongono tra loro. Come per gli effetti della "liberalizzazione dei locali pubblici che ha portato problemi di mobilità e decoro, con spaccio di droga e microcriminalità", diffusa secondo alcuni, un problema minore e sopravvalutato nei suoi effetti ad opinione di altri

E ci si interroga: "se decoro e sicurezza sono la conseguenza di una città ben progettata se ci sono problemi, cosa non ha funzionato? "

C'è preoccupazione in ordine al coinvolgimento della intera città nella consapevolezza e nella azione pubblica per il decoro urbano. Infatti "per il decoro urbano ci vuole la collaborazione dei cittadini" e invece "cambiamenti non partecipati hanno causato problemi di decoro e sicurezza" Bisogna però registrare una certa caduta di fiducia per i processi partecipativi "perché la cittadinanza viene interpellata dopo che gli interventi sono stati realizzati"

Per taluni intervenuti "il cambio di amministrazione comunale non ha riflettuto nessun cambiamento a livello di qualità urbana c'è più traffico, nella zona a

traffico limitato, ci sono parcheggi selvaggi”. Per questo si sottolinea come “Sicurezza e decoro debbano costituire un prerequisito per il Piano Strutturale”.

Su come porre argine a questa situazione le proposte sembrano ancora frammentarie. Si passa dal piano istituzionale “non c'è un organismo dedicato al controllo del degrado” ad approcci tecnologici “utilizzare sistemi integrati per il verde nell’ottica delle smart cities” oppure organizzativi “non si cura il piccolo dettaglio, la raccolta differenziata dei rifiuti in città è gestita male” che porterebbero all’esigenza di dare vita ad un vero e proprio “programma di manutenzione della città”

Si sottolinea anche l’importanza della dimensione culturale da potenziare anche per il suo riflesso identitario e comportamentale: “da valorizzare il patrimonio artistico culturale già esistente” ma ci si risponde che “per la qualità urbana progetti fatti bene a Livorno non ce n’è

Chiamata spesso in causa sui temi della qualità e della vivibilità dello spazio urbano è il tema della mobilità: “il centro è sporco e non è riconoscibile; la presenza di troppo traffico è un problema del centro”; e poi “non c'è controllo del traffico e il traffico è causa del degrado”.

“Manca una zona pedonale” e la “Ztl è un colabrodo” per cui è “peggiorata la situazione per i pedoni” e poi c’è il tema del “traffico pesante”; il “trasporto pubblico è insufficiente, manca un'accessibilità sostenibile” e la ferrovia “rappresenta una barriera” nel tessuto urbano.

2. Quali sono i luoghi della città da ricucire? E con quali politiche intervenire? (servizi, social housing, cultura, qualità architettonica)

Le considerazioni sui luoghi, sulle esigenze di agire anche puntualmente nel corpo della città per operare la sua rigenerazione non possono eludere o dimenticare, nella considerazione dei partecipanti problemi anche di carattere generale.

Se anche non si vuol dare troppo spazio alla auto-ironica affermazione che “Livorno è bella città, peccato ci sono i livornesi “ le condizioni generali di criticità urbana vengono imputate da diversi partecipanti a considerazioni di ordine generale per cui si è intervenuti “senza disegno” e mostrando una “incapacità endemica di fare interventi a lungo termine, azioni disperse e frammentate” mentre “pochi sono stati i luoghi e i momenti della partecipazione dei cittadini, quindi si sono realizzati interventi non focalizzati”.

In alcuni interventi si è portata l'enfasi sui "meccanismi di sviluppo inattuabili del vecchio Piano Strutturale". Per questo "il nuovo PS deve tradursi in meccanismi attuativi fattibili e realizzabili". Altrimenti bisogna riconoscere che "Livorno è immobile" e risultano pretenziose "le stesse domande poste al processo partecipativo".

Ma è importante anche intervenire sulla cultura diffusa della città per "imparare a rispettare le regole e quindi la città. È necessario un maggior controllo"

Importante per affrontare con successo l'azione di rigenerazione dei singoli luoghi è anche l'esistenza di una visione appropriata che guardi oltre i limiti municipali: "il Piano Strutturale deve guardare a grande scala, oltre il territorio comunale, per deve vedere quali sono i fabbisogni della città, e procedere per piani di settore (traffico, mobilità, piano dei servizi etc..."; e anche si ritiene che debba essere tematizzato il "rapporto con l'entroterra, Colle Salvetti e le altre città, a partire da Pisa": Senza dimenticare l'esigenza di "raccordo con il PTCP".

Tra gli aspetti tematici sottolineati con particolare attenzione, oltre a quelli della mobilità e del commercio, merita di essere citato quello della casa e in particolare il "problema degli sfrattati".

La rassegna dei luoghi emersa dal confronto riguardo al tema dei "quartieri da ricucire per dare possibilità ai quartieri di spazi di aggregazione per gli abitanti del quartiere" parte da una considerazione ancora generale che riguarda la natura delle "aree di prima corona" che presentano hanno "spazi che si sono grandemente trasformati e solo alcune aree ricordano il passato e il loro ruolo di orti"

Timori specifici sono espressi per il "Viale dell'Ambrogiana e Villa Chetoni, assediati anche qui da cani e motorini"; per il degrado dell'area "della Marina militare davanti all'Accademia, rimasta in macerie per 40 anni e negli ultimi vent'anni in ristrutturazione; poi negli ultimi dieci anni si è fermato tutto. Chi se ne deve occupare? Per "Viale Carducci ed ex ospedale militare, luoghi abbandonati" Per l'ex ANPS, la Pirelli, etc.

Come luoghi della rigenerazione necessaria sono individuati (con i loro problemi) gli "spazi nelle mura Leopoldine: la barriera fiorentina da rigenerare"; la Porta a terra, che ha "problemi di accessibilità ed è raggiungibile solo con mezzi motorizzati privati" e dove la ferrovia rappresenta una barriera tra l'est e l'ovest della città, e ne sono stati ridotti gli accessi." Per "ricucire internamente la porta a terra" occorre realizzare "il Mall, strada di collegamento, anche attraverso il recupero di capannoni abbandonati"; la Porta a mare dove "non c'è verde" e ci sono "problemi di accessibilità anche per i pedoni".

Per il quartiere Sorgenti si rileva che “manca una piazza, è un quartiere vivo culturalmente, ma abbandonato dal comune” e poi “mancano luoghi di aggregazione. La piazza è per le persone non per le auto!”.

Per il lungomare viene avanzata la proposta di realizzare un “orologio solare sulla terrazza bagni lido che rappresenti alla scala 1:1.000.000.000 l’intero sistema solare, con la collocazione di 13/14 cartelli disposti nei posti giusti che potranno anche “rivitalizzare luoghi abbandonati, un esempio P.za Trinità, luogo del Sole”

Se “caso per caso vanno valutate le politiche adatte ai luoghi” da rigenerare ci sono anche azioni più sistematiche da attivare per migliorare la situazione e attivare efficacemente processi di rigenerazione urbana? Sembrerebbe di sì, nelle risposte dei partecipanti. Bisogna intanto “fermare la cementificazione nelle aree libere” e quindi evitare di consumare suolo “non solo all'esterno ma anche all'interno” della città salvaguardando le aree verdi e permeabili.

Per questo è importante “introdurre il tema della rete ecologica” e pensare a “Viale Ambrogiana come ultimo scrigno della biodiversità, proposto come oasi urbana per la particolarità delle diverse specie”. E agire più sistematicamente per un “verde urbano che presenta grossi problemi per l'invecchiamento e la tipologia delle alberature e deve misurarsi con richieste di abbattimento e relativa ri-piantumazione senza disporre di un censimento delle aree verdi, tema che la pianificazione urbana dovrebbe affrontare”. Anche per il tema della fauna urbana dove in particolare “serve un piano per la gestione dei piccioni” forse da considerare nel nuovo Regolamento Edilizio.

3. La "città storica "dentro e fuori il pentagono del Buontalenti: animazione commerciale, mobilità sostenibile, politiche culturali che ci consentiranno di realizzare una città vivibile e attrattiva?"

Il confronto sulla città storica nel corso dell’incontro prende avvio dai temi del commercio, registrando il “disagio del commercio sia in centro che in periferia generato dalla crisi dei consumi”

Occorrerebbe “incentivare i negozi storici che stanno chiudendo a rimanere in centro,”. Così si potrebbe “riqualificare il Pentagono che è un gioiello! Ora degradato al massimo. Manca il decoro! Per attrarre i turisti, non servono interventi a spot”

Per tutti è stretto il legame tra mobilità e commercio si ritiene “grave che manchi un Piano della mobilità sostenibile. Chi viene dalla periferia si scoraggia ad

arrivare in centro, mancano per questo servizi, minibus, parcheggi accessibili”; Per sostenere il commercio nelle aree centrali occorrerebbe proporre “a chi viene in città servizi efficienti di trasporto pubblico” mentre utile sarebbe “la consegna degli acquisti a domicilio, soprattutto per gli anziani”.

Sul tema della mobilità molti i temi e gli spunti emersi nel dibattito, in particolare sul fronte della regolazione di una “città piena di traffico”: “centro chiuso al traffico, sistemare i sotto portici da piastrellare con pavimentazioni decorose (no asfalto)” “Sperimentare aree pedonali nei borghi a rotazione” in cui testare soluzioni temporanee per muoversi diversamente e allo stesso tempo creare occasioni di rigenerazione urbana non solo nel centro storico.

Regolazione che richiede naturalmente condizioni favorevoli - “collegare il centro con i quartieri” - per lo sviluppo e il potenziamento della mobilità dolce: “piste ciclabili vere” e del trasporto pubblico: realizzare “collegamenti con mezzi pubblici anche di sera, fino a mezzanotte”, “usare per il TPL i Pollicini; no alla funivia” e anche innovazioni ardite come quella che pensa ai “canali da sfruttare e valorizzare per la mobilità” da pensare in stretta relazione ad azioni sul “fosso reale per recuperare e valorizzare le cantine”.

Valorizzazione del Centro Storico per molti degli intervenuti vuol dire innanzitutto un rafforzamento della sua *mixité* funzionale a partire dalle funzioni culturali. Si chiedono “più strutture per la cultura” e si rileva come “non è valorizzata l'informazione per le strutture culturali” e “manca la rete tra le associazioni”. Si ipotizza per questo il “riuso dei centri di circoscrizione anche nella città storica!”.

La consapevolezza della necessità di intervenire con politiche integrate porta alcuni intervenuti ad affermare che “serve una strategia di area vasta che colga la vocazione mercantile e portuale della città per confermare il, porto Mediceo come porto turistico, messo a rischio dalle nuove previsioni diportistiche della Bellana”, e a realizzare una “osmosi tra il porto turistico e la città”.

In assenza di realizzazione e coordinazione di “Piani di Settore per commercio, traffico, porto, residenza, si genera dispersione” come dimostra una gestione puramente nominalistica degli standard urbanistici che “a Livorno comprendono come aree verdi la Gorgonia”.

Il degrado residenziale si manifesta nella “carenza di abitazioni in affitto, negli edifici occupati, nella cattiva gestione dell’Edilizia Residenziale Pubblica”. Mentre esistono oltre “un milione di metri cubi previsti e non utilizzati per le difficoltà nell'applicazione del nuovo Regolamento Edilizio e per la complessità degli interventi previsti” per cui “servono nuovi strumenti operativi”.

Lo sviluppo della residenza sociale richiede al Piano Strutturale approcci programmatici e politiche di settore, non solo norme". Bisogna puntare anche al "co-housing, con attenzione alla qualità architettonica" pensando a un nuovo modello di abitare che risponde alla domanda reale e "non è pittoresco". Ma soprattutto "nel tessuto urbano si deve costruire!"

Avendo riguardo alle aree centrali ci si interroga su "quale fisionomia dare allo sviluppo?" e si propongono alcuni luoghi come emblematici, "La Fortezza Vecchia", "la Baracchina in Viale Italia, dove si è tolto il parcheggio e ci sono rapporti critici con Autorità Portuale", "Piazza Cavallotti che è un suk dove non c'è mai stato decoro".

Merita attenzione la considerazione che nei "borghi dell'800, dove si registra un forte degrado sociale, si devono attuare politiche diverse da quelle del pentagono. Qui occorre concentrarsi innanzitutto sul recupero edilizio degli edifici". E per questo può essere necessario "prevedere regolamenti per riproporre linee guida architettoniche del palazzo su cui si interviene".

Ma per agire e pianificare efficacemente occorre innanzitutto conoscere: grande sottolineatura è emersa nel confronto sul tema della fruibilità della conoscenza prodotta per il Piano Strutturale.

"Non abbiamo sotto mano il quadro conoscitivo", si è lamentato; "Dove trovo elementi di conoscenza?" "Il SIT è aggiornato?"; "Apprendo solo ora del Regolamento Edilizio!" o in termini ancora più categorici "rivendichiamo il diritto alla conoscenza!".

Per affrontare la futura e inevitabile "polarizzazione tra competenze e interessi e capire come si confrontano Il solo dibattito produce poco". Occorre stare molto "attenti a disegnare sistemi senza proporre misure".

Si è anche detto che "forse il Quadro Conoscitivo del Piano è vecchio nella sua formazione ma la città è rimasta quella".

Convinzione diffusa è quella che il "progetto della città è necessario!" e che "il piano Strutturale deve prevedere le trasformazioni e individuare i luoghi identitari. Ma che "al terzo incontro c'è ormai la necessità di confrontare le cose dette" nelle sedi di ascolto come espressione di un desiderio "con le intenzioni del piano". Ad esempio sul tema "**non si costruisce in mare!**" pensando alla Darsena Europa e alla Bellana.