



COMUNE DI LIVORNO

Rapporto del Garante dell'informazione e della partecipazione
ai fini dell'adozione del Nuovo Piano Strutturale
(art. 38 L.R. Toscana n.65/2014)

A cura di Massimo Mannoni

Indice degli argomenti

Premessa

Il garante dell'informazione e della partecipazione

La Rete Civica e la sezione web del Garante

Il Contesto

Avvio del procedimento

Gli incontri istituzionali

Gli incontri con la Città e il contenuto dei contributi dei cittadini

Conclusioni

Premessa

Nella presentazione di questo rapporto espressamente previsto dalla L.R.T. 65/2014 ritengo utile partire con un premessa che ci introduca nel contesto.

Da sempre nella storia dei popoli vi è stata la ricerca, più o meno consapevole, della “democrazia”, di una forma di governo, indipendentemente dal contesto storico-sociale-territoriale, che rispondesse agli interessi della collettività consentendo a questa di esprimersi e di scegliere i propri rappresentanti. Non è certo questo il contesto per addentrarci negli studi dei classici greci, tuttavia sappiamo che l'origine etimologica del termine ci porta indietro di millenni, alla Grecia di Socrate, Platone. Nel corso dei secoli si è assistito a scontri violenti per affermare o contrastare i valori democratici. Scontri che ancora oggi proseguono anche se con forme e modalità diverse. Meno esplicite rispetto al passato dove era più facile individuare chi o cosa fosse democratico. Il secolo 19° è certamente il periodo storico in cui più di altri il concetto di democrazia si consolida nelle coscienze e nel “pensiero” di intellettuali e politici illuminati. E' di quel secolo il celebre discorso pronunciato da Abramo Lincoln a Gettysburg nel 1863 ove affermò che la democrazia è «il governo del popolo, da parte del popolo, per il popolo», concetto poi espressamente richiamato nella premessa della costituzione francese del 1958.

Oggi sappiamo e siamo consapevoli che il concetto di democrazia, in ogni sua articolazione e forma, non può essere disgiunto dalla conoscenza, dalla consapevolezza, dall'informazione sugli argomenti sui quali si è chiamati a decidere. Il dittatore non ha necessità che il popolo, la collettività sia informata, tutt'altro! Decide arbitrariamente senza che debba rendere conto a nessuno se non a sé stesso.

La conoscenza e l'informazione da sole tuttavia non sono sufficienti a completare il percorso che conduce alla formazione delle decisioni. Occorre un ulteriore elemento: la partecipazione. Il trinomio “conoscenza-informazione-partecipazione” è inscindibile e necessario affinché le scelte, da parte di soggetti cui l'ordinamento assegna e riconosce l'onere di individuare ed attuare tali scelte, siano sempre più vicine alle esigenze dei cittadini, elettori, contribuenti. Affinché l'adeguatezza di queste decisioni sia, non solo coerente e prossima alla volontà dei cittadini, ma efficace per la soluzione dei problemi, occorrerà perciò che vi sia, da parte dei “governanti”, un'adeguata *cultura* di governo ed una capacità di fare “filtro”, di analisi delle istanze che dalla Comunità del territorio interessato (prevalentemente a carattere locale: regione - comune) in quanto è, al momento, difficile pensare ad una partecipazione estesa al territorio nazionale.

Allo stesso tempo è indispensabile che, per il bene e nell'interesse comune, proiettato in una prospettiva temporale ampia, che non guardi, come diceva un grande statista, alle prossime elezioni e guardi invece alle “nuove generazioni”, non si cerchi di stimolare la mera e purtroppo facile “emotività” delle masse (non ha importanza il contesto territoriale piuttosto che la materia) per suscitare più gli istinti che non una riflessione razionale e guidarli verso obiettivi che poi non determineranno mai un miglioramento della qualità di vita dei cittadini. Il rischio di avere forme di governo che siano condizionate dalla volatilità delle masse lo troviamo, tornando da dove avevamo iniziato, nell'antica Grecia. Lo storico Polibio (206-124 A.C.) formulò per la prima volta questa parola, nel contesto di una sua teoria sulla ciclicità delle forme di governo, riconducendola ad una degenerazione della democrazia dove il popolo non è più un soggetto unitario, dotato di una propria coscienza, ma una “massa”, che solo apparentemente persegue interessi collettivi, dietro i quali nasconde un viscerale individualismo e protagonismo suscitato da chi persegue il raggiungimento del potere per fini personali.

Ma tornando al nostro argomento, il presente rapporto si prefigge di riepilogare ciò che è stato fatto fino ad oggi, nella consapevolezza che si poteva fare certo di più e con l'auspicio che si possa migliorare in futuro.

Particolare attenzione verrà posta sull'informazione data ai cittadini al fine di creare una “coscienza critica” fondata sulla conoscenza e sui percorsi partecipativi che sono stati realizzati sul territorio al fine di coinvolgere i cittadini livornesi, conoscerne le preoccupazioni, le richieste, le proposte e giungere infine, insieme, ad un piano di gestione strategica del territorio, che non sia solo un atto amministrativo, ma si identifichi con un progetto di città che guardi al futuro, in ogni direzione, per dare a giovani, operatori economici, disoccupati e alle nuove generazioni prospettive ed aspettative migliori di quelle attuali e degli ultimi anni.

Il nuovo Piano Strutturale, o PS2 è un'occasione da non perdere. Un progetto articolato e variegato, non solo di gestione e per la salvaguardia del territorio, dell'ambiente, delle tradizioni storiche e culturali ma anche per uno sviluppo compatibile che crei occasioni ed opportunità di lavoro attraverso la valorizzazione ed il recupero dell'esistente, in ogni ambito.

In linea generale possiamo dire che, da una prima analisi ed ascolto di interventi, suggerimenti, critiche, osservazioni e contributi in genere, emersi nei momenti ed occasioni di ascolto e confronto, ciò che ci è parso di scorgere è l'assenza di una contrapposizione politica preconcepita. Si coglie, piuttosto, la voglia di dare il proprio contributo, disinteressatamente, per il solo, e non è poco, bene della Città.

Il rapporto è necessariamente un lavoro sintetico, di presentazione e si è ritenuto di richiamare e allegare integralmente alcuni documenti scaturiti o presentati nel corso ed a seguito di incontri con i cittadini evitando di fare di questi una "sintesi" rischiando di darne un'interpretazione soggettiva trascurando magari elementi importanti. Si è preferito invece riportare i documenti integralmente lasciando ai diversi organi politici e burocratici, ognuno per il proprio ambito di competenza, il compito di farne le valutazioni e l'utilizzo ritenuto opportuno sotto i diversi profili.

Il garante dell'informazione e della partecipazione

La normativa della Regione Toscana (L.R. n. 65/2014 - art. 37 e segg.) disciplina la figura del **Garante dell'informazione e della partecipazione**.

Il Garante promuove e favorisce l'informazione e la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati alla formazione degli atti di governo del territorio nell'ambito dei procedimenti di cui al Titolo II, capi I e II e al Titolo III capo I della L.R. n. 65/2014.

L'art. 37 della L.R. n. 65/2014 prevede che le funzioni del Garante dell'informazione e della partecipazione vengano disciplinate dal Comune con riferimento al Regolamento di cui all'art. 36 comma 4. Nel nostro Comune, con determina del Direttore Generale n. 7820 del 3.11.2015 è stato nominato il Garante dell'informazione e partecipazione per gli atti di governo del territorio.

Al fine di favorire un diretto rapporto da parte dei cittadini con il Garante, anche come tramite con l'Amministrazione comunale per ricevere informazioni o anche per inviare contributi o suggerimenti sugli atti di governo del territorio è stata realizzata la casella di posta con indirizzo: garante.informazione@comune.livorno.it. Nella pagina web del garante, come spiegheremo più avanti, al fine di fornire informazioni sui provvedimenti urbanistici in corso di attuazione dalla fase istruttoria fino a quella di efficacia, nelle "sezioni" disponibili sulla pagina sono rese note le informazioni relative ai Provvedimenti Urbanistici approvati e Provvedimenti urbanistici in corso di approvazione.

I procedimenti urbanistici per i quali sono stati attuati, dal novembre 2015, procedimenti di informazione e momenti di incontro e di partecipazione, di cui per alcuni si è raggiunta la fase conclusiva di approvazione da parte del consiglio comunale, sono i seguenti

- [Piano di Recupero riqualificazione area ex Fiat - Viale Petrarca con contestuale variante al P.S. e R.U.](#)
- [Piano di riqualificazione orti e nuovi orti urbani in attuazione dell'art. 28 delle NTA del RU ed in variante del RU](#)
- [Adeguamento delle Norme tecniche di attuazione alla vigente disciplina in materia di commercio - Variante al Regolamento Urbanistico](#)
- [Nuovo Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico](#)

Con DPGR n. 4/R del 14 febbraio 2017 è stato emanato il **Regolamento "Informazione e partecipazione alla formazione degli atti di governo del territorio. Funzioni del garante dell'informazione e della**

partecipazione". Il regolamento è stato pubblicato sul BURT n. 5 del 17 febbraio 2017 ed è entrato in vigore il 18 febbraio 2017.

Successivamente, Con DGR 1112 del 16/10/2017 sono state approvate le **linee guida sui livelli partecipativi** ai sensi dell'articolo 36, comma 5, della L.R. 65/2014 (*Norme per il governo del territorio*) e dell'articolo 17 del regolamento 4/R/2017 di cui si riportano le 4 condizioni minime indicate:

a) Sintesi dei contenuti propri dell'atto di governo del territorio, come definiti al momento dell'avvio del procedimento, quale documento di introduzione al processo partecipativo, diretto a garantire una maggiore accessibilità e comprensibilità dello stesso;

b) Creazione della pagina web del garante nella quale indicare e inserire l'indirizzo di posta elettronica del garante, il programma delle attività di informazione e partecipazione, il documento di cui alla precedente lettera a) e il costante aggiornamento delle attività in itinere;

c) Almeno una forma di partecipazione digitale, in quanto potenzialmente idonea a raggiungere chiunque abbia interesse a partecipare indipendentemente dalla scala e tipologia di piano;

d) Uno o più incontri pubblici, adeguatamente e tempestivamente pubblicizzati.

Possiamo dire che per il presente procedimento, così come per altri, vi sia corrispondenza tra quanto indicato e richiesto dalla regolamentazione regionale e le procedure da noi attuate. In tal senso si veda il capitolo che segue.

La Rete Civica e la sezione in essa dedicata al Garante

A seguito della determina di nomina del Garante dell'informazione e della partecipazione n. 7820 del 3 novembre 2015 ai sensi dell'art 37 della LRT 65/2015, al quale è riconosciuto il ruolo e la responsabilità di *favorire un'adeguata informazione e partecipazione dei cittadini nelle varie fasi di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica*, sono stati attuati vari interventi ad azioni volte ad assicurare il raggiungimento di tali obiettivi e finalità.

In esito ad una prima ricognizione finalizzata a verificare la facilità di accesso e visualizzazione delle schede informative sull'attività del Garante e sui procedimenti di governo del territorio disponibili sulla Rete Civica del Comune, sono stati attuati interventi migliorativi come di seguito delineati.

- La sezione dedicata al "Garante dell'informazione", è stata inserita sul sito istituzionale del Comune, nella Home page, in una "pagina" denominata "Garanti e tutele dei cittadini" a cui si può facilmente accedere e acquisire notizie riguardanti le funzioni ed il ruolo del garante, l'indirizzo di posta elettronica attraverso cui contattare e scambiare comunicazioni, fare segnalazioni, o chiedere informazioni direttamente al garante per il successivo inoltro agli uffici tecnici comunali competenti in materia.
- I cittadini possono inoltre visualizzare l'elenco dei provvedimenti urbanistici in corso di approvazione ed acquisire informazioni tramite la "**scheda informativa**" nella quale sono riportate informazioni sul responsabile del procedimento, una descrizione sintetica ma esaustiva delle finalità dell'intervento, delle fasi del procedimento, i comunicati.
- Per favorire e consentire l'informazione e la partecipazione, con i "comunicati del garante". vengono fornite notizie ad aggiornamenti sullo stato di avanzamento del singolo procedimento, sulle iniziative o sviluppi inerenti il progetto nel suo complesso, sugli atti assunti dall'Amministrazione Comunale.

- Tutti gli atti richiamati nei comunicati possono essere visualizzati direttamente essendo collegati ai file pubblicati.
- E' stato inoltre previsto di accedere liberamente all'archivio delle registrazioni in "streaming" delle sedute delle commissioni consiliari permanenti nelle quali sono discussi gli argomenti relativi agli atti di governo del territorio.
- Per favorire la conoscenza dello stato dei procedimenti, è stato realizzato un collegamento (link) tra la "pagina" del Garante, la sezione "Urbanistica e territorio" e la sezione dedicata alla "VAS - Autorità Competente".
- Da ognuna di queste sezioni si può quindi accedere alle altre così da favorire la conoscenza dei singoli procedimenti indipendentemente dalla sezione di accesso scelta dai cittadini interessati ad acquisire informazioni.
- Ognuna delle "pagine" consente di visualizzare i diversi documenti, atti, elaborati grafici, relazioni, che i rispettivi uffici redigono e pubblicano una volta che questi siano approvati dagli organi competenti.
- La Home page del "Garante" è inoltre coerente con le previsioni di cui all'art 39 commi 1 e 2 del D.lgs 33/20013 in ordine alla pubblicazione degli atti di governo del territorio, quali, tra gli altri, piani territoriali, piani di coordinamento, piani paesistici, strumenti urbanistici, generali e di attuazione, e loro varianti.
- E' inoltre pubblicata e aggiornata (comma 2), "la documentazione relativa a ciascun procedimento di presentazione e approvazione delle proposte di trasformazione urbanistica d'iniziativa privata o pubblica in variante allo strumento urbanistico generale comunque denominato vigente nonché delle proposte di trasformazione urbanistica d'iniziativa privata o pubblica in attuazione dello strumento urbanistico generale vigente che comportino premialità edificatorie a fronte dell'impegno dei privati alla realizzazione di opere di urbanizzazione extra oneri o della cessione di aree o volumetrie per finalità di pubblico interesse."

Il Contesto e l'avvio del procedimento

Di seguito si riporta il contenuto della premessa che troviamo sulla **Home Page** della Rete Civica del Comune di Livorno nella sezione denominata **"Piano Strutturale 2"**:

Nel 2009 l'Amministrazione Comunale di Livorno ha avviato il procedimento per la revisione del proprio Piano Strutturale, approvato, com'è noto, nel lontano 1997 in vigore della prima legge emanata dalla Regione Toscana in materia di governo del territorio, la L.R. 5/1995, e ciò nella consapevolezza dei profondi mutamenti culturali e normativi, nel frattempo intervenuti sulle politiche territoriali, che avevano condotto la Regione Toscana ad approvare, nel 2005, la seconda legge regionale in materia, la L.R. 1/2005.

Sono stati proprio i principi della Legge 1/2005 a guidare i provvedimenti che hanno costituito il c.d. "documento di Avvio", così denominato proprio nel Capitolato d'oneri con il quale è stato disciplinato l'appalto per l'affidamento del servizio di revisione generale del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico.

Sul punto si ricorda che la procedura di gara ha avuto inizio nell'ottobre 2011 con la pubblicazione del bando anche sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e che i lavori della commissione giudicatrice delle offerte si sono chiusi nel giugno 2012 con l'affidamento del servizio alla A.T.I. costituita dalla capogruppo "Gregotti Associati International S.r.l.", mandanti "Sintesis s.r.l." e "Modimar s.r.l.". Il contratto di appalto del servizio è stato firmato dall'Arch. Augusto Cagnardi, progettista del Piano, il 28 maggio 2013.

Nel mese di aprile 2015 l'Amministrazione Comunale ha costituito l'Ufficio di Piano (Determina n.2496 del 16.04.2015), coordinato dal Responsabile del Procedimento, Arch. Paolo Danti al fine di garantire il necessario supporto tecnico al progettista del Piano.

Il Documento di Avvio

Di seguito vengono sintetizzati i provvedimenti più significativi del c.d."Documento di Avvio"riportati, più sotto, nel dettaglio

Con la Delibera n.51 del 15 aprile 2009 il Consiglio Comunale di Livorno approva i "Lineamenti guida per l'avvio del procedimento di Revisione del Piano Strutturale".

Con Delibera n.149 del 16 aprile 2009 della Giunta Comunale viene dato l'avvio alla Revisione del Piano Strutturale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005 sulla base del "Documento di avvio del procedimento di Revisione del Piano Strutturale" composto, tra gli altri, dai seguenti elaborati:

- Lineamenti Guida per il Nuovo Piano Strutturale;
- Definizione degli obiettivi del Piano, delle azioni conseguenti e degli effetti ambientali e territoriali attesi;
- Quadro conoscitivo di riferimento, comprensivo dell'accertamento dello stato delle risorse interessate e delle ulteriori ricerche da svolgere;
- Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali;

Con Delibera n.68 del 1 marzo 2010 la Giunta Comunale approva l'integrazione all'avvio del procedimento.

Con Delibera n.64 del 25 maggio 2011 il Consiglio Comunale di Livorno approva l'o.d.g. proposto dalla Giunta Comunale, da cui scaturisce il documento finale "Verso la revisione del Piano Strutturale" del luglio 2011.

Nel frattempo, con Delibera n.144 del 9 dicembre 2013, il Consiglio Comunale adotta la Variante anticipatrice al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno, il cui procedimento era stato avviato parallelamente a quello di revisione del Piano Strutturale, con Deliberazione G.C. n.150 del 29/4/2009 che si è concluso con l'approvazione definitiva della variante anticipatrice da parte del Consiglio Comunale con Delibera C.C. n.52 del 13/3/2015 e del Piano Regolatore del Porto con delibera del Consiglio Regionale n.36 del 25/3/2015.

Il documento che ha rivestito e riveste carattere di strategicità per la revisione del Piano Strutturale è sicuramente il Quadro Conoscitivo contenuto nella delibera 149/2009, aggiornato dall'A.T.I., consegnato nel marzo 2014 per poi essere dalla stessa implementato nell'ottobre 2014.

A seguire troviamo quindi (sulla pagina web citata ndr) l'elenco ed i link con i seguenti elaborati del PS2:

Quadro Conoscitivo

1. Volume 1: Quadro Conoscitivo Territoriale
2. Volume 2: Relazioni dei consulenti
3. Volume 3: Indagini marittimo-portuali
4. Relazione: l'ambiente tra il PS1 e il PS2
5. Contributo specialistico: Risorsa Idrica
6. Contributo specialistico: Bonifiche e Ripristini Ambientali
7. Contributo specialistico: Rischio Industriale
8. Contributo specialistico: Rifiuti
9. Contributo specialistico: Inquinamento Aria, Acustico e Luminoso

Altri documenti

1. Note sulla coerenza tra proposte del Piano Strutturale/2 e Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di Piano paesistico

Relativamente al Documento di Avvio viene riportato il riepilogo degli Atti assunti dalla Giunta Comunale e dal Consiglio Comunale per la revisione del Piano Strutturale:

1. con Delibera del Consiglio Comunale n.51 del 15 aprile 2009 è stato approvato il documento denominato "Lineamenti guida per il nuovo Piano Strutturale";

2. con Delibera della Giunta Comunale n.149 del 16 aprile 2009 è stato avviato, ai sensi dell'art. 15 della L.R. n.1/2005, il procedimento di revisione generale del Piano Strutturale per l'approvazione del nuovo Piano Strutturale di Livorno;
3. contestualmente, con Delibera della Giunta Comunale n.150 del 29/4/2009 è stato avviato, ai sensi dell'art.15 della L.R. n.1/2005, il procedimento per l'approvazione della variante anticipatrice al vigente Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno;
4. con Delibera della Giunta Comunale n.68 del 1 marzo 2010 è stato integrato l'avvio del procedimento di revisione generale del Piano Strutturale, approvato dalla G.C. con deliberazione n. 149/2009 sopra richiamata, al fine di includervi la sede legale e amministrativa della USL 6 Livorno in Loc. Monterotondo e il complesso edilizio-ospedaliero Gramsci-Viale Alfieri;
5. con Delibera del Consiglio Comunale n.64 del 25 maggio 2011 è stato approvato l'O.d.G. proposto dalla Giunta Comunale in merito ad "Integrazione sintesi obiettivi documento Piano Strutturale", allegando il documento "Verso la revisione del Piano Strutturale"

Ed infine troviamo le Linee programmatiche di governo 2014-2019

1. Delibera n. 108 del 9 settembre 2014: nella seduta del 9 settembre 2014 il Consiglio Comunale ha approvato, con Delibera n. 108, le Linee programmatiche di governo 2014-2019. Il documento, già presentato in Consiglio Comunale il 7 agosto 2014 e discusso nella seduta del 25 agosto, è disponibile nella sua versione definitiva in allegato.

(tutti i documenti, elaborati e atti deliberativi citati hanno il link con il testo integrale degli atti medesimi ndr)

Gli incontri istituzionali

A partire dal mese di settembre 2015 è iniziato un percorso all'interno della IV[^] Commissione Consiliare permanente, articolato in una serie di incontri svoltisi alla presenza del progettista Arch. Cagnardi e degli altri consulenti coinvolti di volta in volta a seconda degli aspetti affrontati:

- 17 settembre 2015: Revisione P.S. - Quartieri Nord e attività produttive - conca di Montenero
- 01 Ottobre 2015: Revisione P.S. - Sistema della costa e sviluppo del turismo – commercio
- 08 Ottobre 2015: Revisione P.S. - mobilità urbana e sistema delle infrastrutture - ospedale e servizi socio sanitari
- 30 Ottobre 2015: Revisione P.S. – ambiente
- 04 Novembre 2015:Revisione P.S. - collina - perimetro territorio urbanizzato
- 25 e 26 ottobre 2017: PS2 illustrazione dei contenuti della prima bozza
- 23 Novembre 2017: Incontro su PS2: indagini idrauliche e geomorfologiche
- 29 Novembre 2017: Incontro su PS2: sistema mobilità ed infrastrutture

Infine, l'ultimo incontro, alla data del presente rapporto, del giorno 11 gennaio 2018, per lo svolgimento del dibattito consiliare e la raccolta di contributi/osservazioni da parte dei consiglieri.

Le sedute sono consultabili al seguente indirizzo:<http://video.comune.livorno.it/>

La seduta del 30 ottobre 2015 non è consultabile poiché svoltasi presso i locali della sede del L.E.M.

E' importante sottolineare che gli elementi ed i contributi emersi, agli atti delle sedute, hanno così avuto la possibilità di una immediata conoscenza da parte dei soggetti politici e tecnici di riferimento per le valutazioni e le conseguenti considerazioni.

Gli incontri con la Città e il contenuto dei contributi dei cittadini

Con la parte che segue nel presente rapporto entriamo nel "cuore" dell'argomento sull'informazione e la partecipazione. Vengono quindi elencati i momenti e le iniziative con le quali si è cercato di coinvolgere tutti gli interessati al fine di acquisire contributi anche critici.

“ La presentazione alla città

Sono stati organizzati due eventi pubblici.

- Il primo, al teatro la Goldonetta nei giorni 17 e 18 aprile 2015 dal titolo "**Studiare e ascoltare il territorio per un nuovo progetto di città**"

L'importanza che l'Amministrazione Comunale ha sempre riconosciuto a questi momenti emergeva in tutta la sua evidenza nell'intervento dell'Assessore all'Urbanistica e riportata sulle news del Comune di Livorno a seguito di questi primi incontri e che riportiamo qui di seguito: "...Proprio per questo abbiamo organizzato e continueremo ad organizzare momenti di incontro come quello di ieri, vere e proprie *Agorà*, con l'obiettivo di stimolare i cittadini, che hanno perso l'abitudine ad interessarsi a certe tematiche, ad informarsi e a dare la loro opinione per quello che sarà il futuro piano urbanistico della loro città.

L'assessore poi continuava informando i cittadini di un'applicazione disponibile sulla Rete Civica idonea a favorire il rapporto tra cittadini e Comune attraverso la raccolta e la georeferenziazione delle segnalazioni e suggerimenti inviati: "...Colgo l'occasione – proseguiva l'Assessore- per ricordare il sito www.livorno.ascoltoubano.it, un **geoblog** specifico per facilitare il dialogo tra i diversi soggetti coinvolti, che rende i cittadini partecipi degli atti di pianificazione e programmazione che riguardano il proprio territorio e la revisione del Piano Strutturale Comunale".

- Il secondo incontro si teneva all'auditorium "Pamela Ognissanti" presso il centro civico di Corea il 17/6/2015 dal titolo "**Idee e percorsi progettuali**".

Tutti i documenti relativi al processo partecipativo sono **consultabili sul geoblog** (http://livorno.ascoltoubano.it/documenti_percorso) nella sezione Piano Strutturale 2 già richiamata e disponibile su rete Civica.

Altri importanti incontri partecipativi si sono tenuti nel corso del mese di **ottobre del 2016**.

Gli incontri, della durata di circa tre ore ciascuno, si sono svolti in tre mercoledì consecutivi (il mercoledì sono giorni di chiusura di molte attività commerciali e si era inteso così favorire la presenza di questi operatori del settore). Gli incontri si sono tenuti il **12-19 e 26 ottobre 2016** in zone diverse del territorio comunale aventi un riferimento, una connessione con le tematiche affrontate negli incontri:

La città e la campagna: si è tenuto presso un centro sociale anziani del Castellaccio, una frazione delle colline livornesi.

La città e il mare: si è tenuto invece presso la sala Ferretti nella fortezza vecchia, sul mare o meglio sul porto nel luogo da cui, possiamo dire, la Città si è sviluppata evolvendosi da piccolo borgo sul mare a grande porto commerciale fino ad essere elevato al rango di Città il 19 marzo 1606.

Rigenerare la città: ha avuto come location la sala convegni del LEM in piazza del Pamiglione.

Tutti gli incontri si sono articolati in due momenti: presentazione e illustrazione dei temi, cui è seguita l'articolazione dei lavori con gruppi di 20 – 30 persone che rispondevano alle domande preventivamente conosciute nell'ambito di un tavolo di lavoro coordinato dai facilitatori.

Al termine, una sessione congiunta, “restituitiva” alla platea sui temi emersi e quindi le osservazioni, i contributi, le preoccupazioni, le richieste dei cittadini.

Per evitare una inutile duplicazione del lavoro svolto fino ad oggi dal soggetto incaricato di svolgere il processo partecipativo, rimettiamo in allegato e di seguito al presente rapporto i documenti di sintesi elaborati per essere valutati dai soggetti tecnici e politici competenti.

I documenti di seguito indicati vengono richiamati nella parte finale del rapporto quali allegati dando inoltre indicazione del “percorso” per la loro visualizzazione.

I documenti relativi al rapporto sugli incontri del 12-19-26 aprile 2016 e la sintesi delle prime 77 segnalazioni sul geoblog sono allegate integralmente:

- **Piano Strutturale 2 Idee e Proposte Progettuali** - Incontro avvenuto il 17 Giugno presso l'auditorium "Pamela Ognissanti" .

17 e 18 Aprile 2015, Teatro La Goldonetta.

Incontro sui primi esiti del lavoro conoscitivo svolto.

- **Ascoltare Livorno** documento sui Paesaggi Sociali della città e delle sue circoscrizioni che racconta i diversi caratteri fisici e sociali della città.
- **I paesaggi Sociali della città di Livorno.** Un interessante lavoro sulla composizione del tessuto socio economico, e non solo, della Città, svolto da Consorzio CAIRE.
- **Rapporto sul Percorso di Ascolto per il Piano Strutturale della CITTÀ di Livorno.** Sugli incontri del 12-19 e 26 ottobre 2016.
- **Partecipare al Piano: UN GEOBLOG NEL PERCORSO DI ASCOLTO SOCIALE PER IL PIANO STRUTTURALE DELLA CITTÀ .** Primi esiti e indicazioni per procedere.

Il lavoro prende in esame le prime 77 segnalazioni o contributi che sono pervenuti dai cittadini, avvalendosi dell'applicazione messa a disposizione sulla rete Civica per raccogliere e georeferenziare i “contributi” inviati all'Amministrazione Comunale.

Dopo questo primo lavoro di sintesi sono seguiti altri 30 contributi da parte dei cittadini così da giungere, fino ad oggi, ad un totale di 107 segnalazioni delle quali ultime **si riporta nelle pagine seguenti un ulteriore riepilogativo.**

Complessivamente possiamo comunque rilevare che i contributi dei cittadini, iniziati ad agosto 2013, non sempre fanno uno specifico riferimento a questioni di carattere squisitamente tecnico, afferenti cioè aspetti specificatamente urbanistici o edilizi.

Molte delle segnalazioni nascono, come dire, da una sensibilità individuale a seguito della quale si evidenziano poi situazioni di disagio dovute all'incuria dei luoghi di frequentazione, agli spazi pubblici, al non rispetto delle regole della civile convivenza (rispetto del codice della strada per esempio).

Emergono, tra queste, proposte di riqualificazione di monumenti, luoghi e quartieri, edifici con valenza storica e culturale quali le Mura Lorenese, La ex Stazione ferroviaria San Marco, la vicina piazza XI Maggio e la stessa Porta San Marco, le due fortezze, il Forte San Pietro, il quartiere Venezia, il fosso Reale ed il limitrofo Borgo Reale. Alcune segnalazioni denotano una conoscenza delle problematiche applicative del regolamento edilizio con relativa proposta di adeguamento in fase di redazione dei nuovi strumenti. Una di queste viene qui di **seguito riportata integralmente:**

“ Esistono oggi molte aree edificabili (come ad esempio preselle di terreno a Montenero) con SLP "assegnato", ma che con la crisi del mattone, non verranno edificate. Esistono anche strutture/immobili fatiscenti il cui recupero sarebbe oneroso o per il proprietario non conveniente.

Oggi è possibile trasferire la SLP e/o il volume, all'interno dei cinquecento metri di distanza. Si potrebbe eliminare questo limite, magari limitando il trasferimento della slp e/o del volume a volumi già esistenti. Ad esempio, spostare una SLP concessa a un Volume esistente come magazzino (cambio di destinazione di uso), oppure ad un sottotetto o una cantina (nel rispetto dei requisiti igienico-sanitari ASL) Quanto sopra NON apporterebbe aumento di edificazione, anzi eliminerebbe quella possibile e quella fatiscente. NON ci sarebbe consumo del territorio, ma riqualificazione. Si darebbe impulso all'economia legata al mattone, e lavoro ai professionisti locali. Si avrebbe una migliore e più precisa tassazione (ad esempio quella legata ai rifiuti) Una semplice mossa, a costo zero per il territorio.”(del 16-1-2016).

Anche **un'altra segnalazione** appare interessante:

“L’attuale Regolamento Urbanistico prevede l’ampliamento della strada di Via Fabio Filzi per creare una separazione, anche a verde, tra il quartiere residenziale “Shangai” e la zona industriale ex “Richard Ginori”. La strada non è mai stata ampliata anche perché avrebbero dovuto abbattere molti alberi, almeno centenari, e demolire molte abitazioni che sorgono lungo il lato nord della strada stessa che con questa già oggi, creano di fatto una valida delimitazione delle aree. Inoltre, cosa più importante, l’antica fabbrica “Richard Ginori” poi coop Ceramiche industriali non esiste più: al suo posto si sono insediate piccole e grandi attività commerciali (Desio e Robè, Climax, Ferramenta san Marco, supermercati alimentari ecc) , oltre a piccoli artigiani ecc che creano, col quartiere Shangai, un unico comparto per cui non è più necessario e non ha più fondamento creare una separazione fisica come quella progettata negli anni scorsi. Si chiede pertanto che le nuove indicazioni urbanistiche tolgano la previsione di ampliamento stradale e conseguentemente l’esproprio delle relative aree e fabbricati, consentendo così di poter ristrutturare gli immobili esistenti lungo il lato nord di via Fabio Filzi, cosa oggi non consentita dalle N.T.A. del Regolamento Urbanistico che limitano gli interventi alla sola manutenzione straordinaria senza cambio d’uso. Ciò favorirà il recupero e il riutilizzo delle volumetrie esistenti oggi sotto utilizzate o addirittura abbandonate, che mediante, adeguate ristrutturazioni edilizie, possano consentire insediamenti di tipo residenziale e/o commerciale. Ciò porterà ad una migliore integrazione del tessuto urbano ed un arricchimento del quartiere Shangai. In alternativa, ove si intendano mantenere inalterate tali previsioni urbanistiche, si chiede che comunque gli immobili possano essere oggetto di ristrutturazione edilizia con cambio d’uso (a residenziale e/o commerciale), con rinuncia espressa del titolare al maggior incremento di valore conseguente, ovvero maggior valore da non corrispondere nell’eventuale opzione di esproprio comunale. Destinazione dell’attuale regolamento Urbanistico Ubicazione Via Fabio Filzi civici 35 - 39 Art. 37 Verde pubblico previsto Art. 38 viabilità Tipologia consentita sugli edifici esistenti: Manutenzione straordinaria.” (segnalazione del 21 -4- 2015).

- Relativamente alle 30 segnalazioni successive alle 77 già richiamate e sintetizzate nel documento allegato, queste si riportano di seguito indicando numero progressivo, oggetto e quindi ambito e materia:

n° oggetto/ubicazione

ambito

30 Chiesa di Borgo di Magrignano

Salviano

altro

Il Piano NON preveda l'edificabilità per il terreno su cui insiste il progetto per la realizzazione della nuova chiesa a Borgo di Magrignano. Le chiese presenti sul territorio (Salviano e Scopaia) sono già sufficienti per rispondere alle possibili esigenze della popolazione. Un ulteriore consumo di suolo per un'opera che costerà milioni e che rimarrà con buona probabilità vuota e incompleta come tutte le chiese in questa zona di Livorno, è un inutile spreco per il momento storico in cui viviamo.

29 Area a verde su via Giotto - via Piero della Francesca

verde e natura

Attrezzare l'area verde di via Giotto con un parco a pubblica fruizione che migliori il profilo e la vivibilità del quartiere, schermato l'arteria di via di Collinaia e facendo da snodo fra le diverse aree verdi del quartiere. Al fine soprattutto di scongiurare ulteriori edificazioni, siano esse residenziali o commerciali. La Leccia è un quartiere già saturo, ha solo bisogno dopo 30 anni di arredi e verde adeguati.

28 valorizzazione ambito di via di Popogna - località Montenero altro

Nuova struttura sanitaria ipotesi di utilizzazione dell'ambito al fine di destinare l'area a sito in grado di ospitare una struttura sanitaria complementare all'ospedale. Questo scenario è supportato dalla volontà del Comune di Livorno di ridisegnare tutto il sistema socio – sanitario livornese, dai distretti alle residenze sanitarie assistite e dalla vicinanza dell'apezzamento alla zona in cui sorgerà il nuovo complesso ospedaliero (4km percorribili in automobile in 5 minuti). Si può ipotizzare la realizzazione di una residenza sanitaria assistita o di un edificio per ospitare le famiglie dei pazienti del presidio ospedaliero.

27 valorizzazione ambito di via di Popogna - località Montenero altro

l'ambito può essere destinato a insediamento di attività agroalimentare "amatoriale" di tipo ecofarming, costituita da strutture a basso consumo (alimentate da fonti di energia rinnovabili) e finalizzati a favorire una filiera corta a "km zero". il nuovo piano dovrebbe contenere i criteri di insediamento rispondenti ai criteri e alla finalità suddetti

26 cantine e/o piani interrati o seminterrati: recupero a fini abitativi R.E. - R.U.

Per evitare ulteriore sfruttamento del suolo e ulteriore cementificazione; Per sfruttare i volumi esistenti; Per migliorare la qualità dei volumi esistenti; Per far ripartire il settore edile, indirizzandolo nella riqualificazione, invece che nella nuova costruzione; Per ripartire correttamente i tributi sulle abitazioni, come previsto per i sottotetti, consentire il recupero a fini abitativi, di volumi ESISTENTI, quali cantine, interrati, seminterrati e quant'altro possa essere abitato. Non si tratta di concedere ulteriori volumi, ma di riqualificare gli esistenti.

25 Serre bioclimatiche: adeguamento al reg.to regionale. "....."Verde-natura

Al fine di ridurre l'inquinamento ed aumentare le risorse energetiche naturali. Il regolamento Comunale prevede uno sviluppo di superficie della serra bioclimatica fino ad un massimo del 15% della S.L.P, metà di quello della Regione Toscana (30%). Ciò può rendere meno efficienti le serre bioclimatiche.

24 Strada sporca igiene

Via Pio Alberto del Corona è una strada ad alta densità urbana. A memoria d'uomo non è mai stata fatta una pulizia del fondo stradale. Inoltre l'asfalto è in uno stato pessimo e la cattiva abitudine degli abitanti che lasciano i rifiuti ingombranti nei pressi dei cassonetti diminuisce anche la possibilità di trovare parcheggio per l'auto. A metà della strada è stato aperto un parcheggio a pagamento con orario 08/20 quindi inutilizzabile per coloro che hanno necessità di usare l'auto al di fuori di queste fasce orarie. Ho letto che presto il religioso che da il nome alla strada verrà presta beatificato, mi domando se non sarebbe un bel gesto da parte dell'Amministrazione comunale dare un aspetto più decoroso a questa strada che collega i quartieri dell'Origine con il viale Carducci.

23 via DA Salviano?????

qualcuno dovrebbe quantomeno darci spiegazioni prima sui soldi spesi per opere mai concluse: la bretella di via dei pelaghi? il parco Rio maggiore? il ponte a salviano? già la zona e' gravemente svantaggiata da una via (via di salviano da via costanza verso coteto) PERICOLOSA e INQUINATA senza ogni limite con un afflusso 24h su 24 di mezzi di ogni genere a grande velocità...e se a tutto ciò si aggiunge la pessima manutenzione della strada (con i cespugli sul Rio maggiore tagliati dai residenti e tombini che sputano acque nere alle prime piogge...) si può proprio concludere che forse quella zona all' amministrazione comunale non interessa per niente e che li vivono cittadini di serie B evidentemente....

22 Salviamo Salviano viabilità e trasporti

MATTINA, GIORNO E NOTTE L'INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO NEL TRATTO DI VIA DI SALVIANO CHE VA DALL'INCROCIO DI VIA DEI PELAGHI FINO ALLA ROTATORIA CON LA LECCIA E' INSOSTENIBILE. stiamo organizzando una specie di associazione per fare un esposto dove si richiedono controlli del livello di inquinamento, limitatori di velocità che è costantemente superata, rifacimento manto stradale (basterebbe anche non fonoassorbente...), barriere di

protezione lungo i marciapiedi per tutelare le abitazioni ed i pedoni, creazione di marciapiedi (visto che in alcuni tratti sono inesistenti) e attraversamenti pedonali, controlli affinché i camion non transitino in tale tratto di strada visto che non è permesso da segnaletica, pulizia e stasamento fognature (ogni volta che piove si intasano e le pozzanghere che si creano vicino ai marciapiedi impediscono a noi residenti di uscire di casa, se non a rischio di essere travolti dalle onde causate dal passaggio dei veicoli. senza contare i danni creati alle mura delle nostre case costrette a subire bagni continui. Quando piove siamo costretti a parcheggiare i nostri mezzi in divieto davanti all'ingresso delle nostre case per evitare allagamenti interni. VANE SONO STATE RICHIESTE PRECEDENTI. DENUNCIATI TALI DISAGI SIA SUI QUOTIDIANI, ON LINE E NON, ED ANCHE ALLE SINGOLE AUTORITA' COMPETENTI. NESSUN RISULTATO. CI RIPROVIAMO!

21 Quest'area è un bosco ai sensi di legge, anche se hanno tentato di negarlo incendiandolo nel 1987 e nel 2003 Antignano. Verde e natura

20 Aree di tutela ambientale, non costruibili verde e natura

Le aree di Tutela Ambientale devono chiaramente vietare qualsiasi nuova costruzione per evitare speculazioni edilizie, cementificazione e conseguente impermeabilizzazione dei terreni con pericolo di dissesti idrogeologici in aree di pregio come le colline livornesi. Purtroppo questo è già avvenuto sulle colline di Quercianella e sono in pericolo Castellaccio e Montenero. Infatti moltissime costruzioni sono state progettate e costruite con indici che avrebbero concesso ad esempio 70 metri quadrati, ma sono stati accettati anche 200 metri di volumi non abitabili, tra cantine, garage e mansarde, creando volumi non compatibili con la geologia dei luoghi. Aggiungendo a questo gli scavi e i muri di cemento armato necessari a costruire in collina, si ottiene il grave pericolo di frane e dissesti che rischiamo in questo momento. Si auspica che il nuovo Piano Strutturale chiarisca al di là di ogni ragionevole dubbio e al di là del successivo Regolamento Urbanistico, che nelle aree di Tutela Ambientale sono assolutamente vietati nuovi volumi, abitabili o non., Si chiede anche che non sia più possibile approvare progetti nei quali il volume di non abitabile sia addirittura maggiore di quello concesso come abitabile.

19 Recupero dell'area compresa tra le mura Lorenesi e Via Lamarmora verde e natura

I capannoni in prefabbricato appartenenti al comune hanno un'aspetto indecente. Sarebbe necessaria la loro demolizione a la creazione di un parco urbano.

18 Incendi auto (Venezia Nuova) sicurezza urbana

Si verificano da molto tempo episodi di teppismo con incendi ad auto dei residenti senza che nessuno muova un dito. Si riportano (solo) alcuni esempi tra quelli denunciati dalle testate locali: - Novembre 2014: <http://www.quilivorno.it/news/cronaca-nera/unaltra-auto-fuoco-notte/> - Novembre 2014: <http://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2014/11/14/news/un-altra-auto-in-fiamme-sul-pontino-caccia-al-piromane-1.10310612> (etc....ndr) Tale situazione è vergognosa e non è ulteriormente tollerabile e per questo motivo i residenti della zona chiedono a gran voce l'istallazione di sistemi di videosorveglianza per garantire la sicurezza pubblica e la tutela del patrimonio privato e comunale (come già effettuato da molti comuni Italiani)

17 Siringhe parco comunale (Tra Via Eugenia e via Lamarmora) Spazi Pubblici

Vengono ripetutamente rinvenute siringhe nel parco pubblico e nelle zone circostanti.

16 Sversamento rifiuti fuori dai cassonetti Igiene urbana

La situazione dei bidoni dell'immondizia è indecente con rifiuti continuamente sversati fuori dai cassonetti.

15 Sversamento rifiuti fuori dai cassonetti Via della cinta esterna igiene urbana

La situazione dei bidoni dell'immondizia è indecente con rifiuti continuamente sversati fuori dai cassonetti.

14 Sversamento rifiuti fuori dai cassonetti via Lamarmora

igiene urbana

La situazione dei bidoni dell'immondizia è indecente con rifiuti continuamente sversati fuori dai cassonetti.

13 Riqualificazione Stazione San Marco

spazi pubblici

La riqualificazione di questa antica stazione abbandonata è urgentissima. Soltanto a Livorno la gloriosa Stazione Leopolda è in questo stato. A Pisa e Firenze le stazioni analoghe sono state recuperate.

12 Riqualificazione Piazza San Marco e Mura Lorenese

sicurezza urbana e spazi pubblici

Piazza San Marco è nel completo degrado ed affollata da persone con atteggiamenti estranei al vivere civile. Di seguito alcuni esempi di degrado già denunciati da testate locali: - CROLLI PIAZZA SAN MARCO: <http://www.quilivorno.it/news/cronaca/crolli-alla-porta-san-marco/> - RISSE PIZZA SAN MARCO: <http://www.quilivorno.it/news/cronaca-nera/rissa-in-piazza-san-marco-un-ferito/> ...etc.... E' necessario una riqualificazione della piazza e dell'antica Porta San Marco ([http://it.wikipedia.org/wiki/Porta_San_Marco_\(Livorno\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Porta_San_Marco_(Livorno)))

11 Completamento cantiere nell'area ex Feltrinelli

attività produttive

Il cantiere di Edilporto nell'area ex Feltrinelli è fermo da anni. Non si hanno più notizie se non la vociferata vendita del cantiere a Poliarma a fine 2013.

10 Completamento cantiere nell'area ex Feltrinelli

verde e natura

Idem c.s.

9 Completamento cantiere nell'area ex Feltrinelli

verde e natura

Idem c.s.

8 Ristrutturare locali oggi non utilizzabili o sottoutilizzabili

altro (R.U.)

L'attuale Regolamento Urbanistico (..vedi la segnalazione del 21-4-2015 già integralmente riportat)

7 Senso unico in via Redi

viabilità e trasporti

il senso unico di via Redi spesso non viene rispettato da biciclette e motorini... questo comporta il rischio di incidenti per chi esce dai cancelli che, avendo già difficoltà nel guardare verso il corretto senso di marcia a causa delle auto parcheggiate, non può preoccuparsi anche di chi viene contro mano con bici o motorini... servirebbe maggiore presenza di vigili che contestino l'infrazione

6 Riqualificazione Largo Fratelli Rosselli

spazi pubblici

Largo Fratelli Rosselli sugli scali D'Azeglio potrebbe essere valorizzato in maniera migliore, ora come ora è solamente un parcheggio e un pò di verde attorno alla statua non molto curato. La piazza potrebbe essere piastrellata e pedonalizzata totalmente, rifacendo i giardinetti con erba curata attorno alla statua del Villano, che, non dimentichiamolo, è uno dei simboli di Livorno.

5 Riqualificazione ingresso porto mediceo bacino e ponte dei Francesi

altro

Ridisegnare completamente l'accesso in tutta quest'area valorizzando l'ingresso porto e renderlo fruibile con altre attività. Spostare la baracchina all'ingresso del ponte dei francesi e tutte quelle all'ingresso del porto (ristorante compreso) con nuove costruzioni omogenee e di pregio per l'ambiente. Riqualificare l'area ex bacino di carenaggio trasformandola in una piscina con annesso stabilimento balneare unico nel suo genere in ambito urbano e spazi verdi fino al ponte girevole. Nuovi parcheggi in tutta l'area

4 TRASFERIMENTO SLP - VOLUMI: eliminazione limite distanza dei 500 metri

R.E. – R.U.

Anche questa segnalazione è stata integralmente già trascritta nella parte iniziale di questo capitolo al fine di richiamarne l'attenzione sugli aspetti tecnici.

3 Centro Ippico.

Cultura e tempo libero

In quest'area è ubicato il centro ippico di Livorno sorto nei primi anni '60. Si trova in una posizione perfettamente compatibile con la destinazione d'uso sportivo di aree limitrofe (Porta a terra), quali palazzetto dello sport (Modigliani Forum), campi da tennis, scuola di scherma. La posizione è anche ideale per il collegamento con il parco dei Monti livornesi e con le ippovie. Si tratta dell'unico centro

ippico di Livorno, con scuola di equitazione per il salto ostacoli, disciplina che, come noto, fu rivoluzionata un secolo fa da un nostro illustre concittadino, Federico Caprilli. L'equitazione, oltre a essere uno sport altamente ecologico con la valorizzazione di uno splendido animale qual'è il cavallo, rappresenta un ritorno alla natura. Ritengo che il Piano Strutturale debba valorizzare questa attività, definendo la corretta e aggiornata destinazione d'uso di ques'area (Uso sportivo /ricreativo, maneggio, centro ippico)

2 Riqualificazine via Buontalenti

spazi pubblici

La via Buontalenti, via importante e storica all'interno del vecchio pentagono di Livorno, meriterebbe ad oggi una riqualificazione. Gli edifici su tutta la via dovrebbero esser opera di ristrutturazioni importanti magari anche cambiando e rendendo più in linea con lo stile di edifici storici che una volta contraddistinguevano il centro storico della città e che sono in parte scomparsi in seguito alla guerra ed a una sbagliata ricostruzione; gli edifici dietro il mercato centrale, che sembrano ad oggi più case di un quartiere residenziale anni '60 che case di un centro storico, andrebbero anche queste riqualificate in versione più in linea con le abitazioni del vecchio centro tipo venezia, e si potrebbe fare in modo anche di riaprire la via Bartelloni su via santa Fortunata, che fu chiusa da un edificio dopo le ricostruzioni post belliche.

1 Difficoltà di circolazione in viale Cassa di risparmio

viabilità traffico

Credo che sarebbe utile instaurare un senso unico in viale Cassa di Risparmio, per la precisione credo potrebbe essere preferibile un senso unico per chi imbocca il viale da Via Coccoluto Ferrigni e va verso via Calzabigi, e un senso unico contrario per chi proviene da via Maestri del Lavoro verso via Calzabigi... Il doppio senso in viale Cassa di Risparmio con le auto parcheggiate su entrambi i lati e con alcuni punti particolarmente stretti, credo sia pericoloso e di difficile percorribilità. Grazie per l'attenzione

Conclusioni

Il presente rapporto, previsto come abbiamo già detto dalla LRT 65/2014 artt. 37 e 38, ha cercato di riassumere il percorso fino ad oggi seguito e gli atti che l'Amministrazione Comunale ha posto in essere al fine di consentire, prima l'informazione e poi la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati alla predisposizione del nuovo Piano Strutturale.

Questo lavoro non sarebbe stato possibile in assenza della professionalità e del lavoro svolto con dedizione da parte di personale tecnico, amministrativo e da parte degli organi politici che in questo percorso hanno creduto.

Della qualità ed efficacia di questo rapporto non sta certo allo scrivente esprimere un giudizio, tuttavia mi preme evidenziare lo scrupolo con il quale è stata effettuata la ricerca ed anche la lettura di molti degli atti e documenti che sono stati qui richiamati, rilevando come vi siano elementi ed indicazioni utili, indipendentemente dalla condivisione o apprezzamento che questi possano o potranno avere, ma che l'Amministrazione e gli uffici direttamente interessati sapranno adeguatamente valutare ed eventualmente accogliere nell'atto di adesione.

A noi non resta che fare tesoro del percorso fino ad oggi seguito e quindi dell'esperienza acquisita.

Livorno, Gennaio 2018

Massimo Mannoni

Allegati:

- **All.1- Piano Strutturale 2 Idee e Proposte Progettuali** - Incontro avvenuto il 17 Giugno presso l'auditorium "Pamela Ognissanti" .

Per visualizzare il documento:

http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/documenti_percorso/PS2%20LIV-BOOK%202.pdf
che si allega comunque integralmente di seguito

All.2- 17 e 18 Aprile 2015, Teatro La Goldonetta.

Incontro sui primi esiti del lavoro conoscitivo svolto.

Per visualizzare il documento:

<http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/LivornoPianoStrutturale2.pdf>
che si allega comunque integralmente di seguito

- **All.3- Ascoltare Livorno** documento sui Paesaggi Sociali della città e delle sue circoscrizioni che racconta i diversi caratteri fisici e sociali della città.

Per visualizzare il documento:

<http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/pictures/PAESAGGI%20SOCIALI%20.pdf>
che si allega comunque integralmente di seguito

- **All 4- I paesaggi Sociali della città di Livorno.** Un interessante lavoro sulla composizione del tessuto socio economico, e non solo, della Città, svolto da Consorzio CAIRE. (nuova edizione)

Per visualizzare il documento:

http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/livornoPAESOC_gennaio2014.pdf
che si allega comunque integralmente di seguito

- **All 5- Partecipare al Piano: UN GEOBLOG NEL PERCORSO DI ASCOLTO SOCIALE PER IL PIANO STRUTTURALE DELLA CITTÀ .** Primi esiti e indicazioni per procedere. Il lavoro prende in esame le prime 77 segnalazioni o contributi che sono pervenuti dai cittadini, avvalendosi dell'applicazione messa a disposizione sulla rete Civica per raccogliere e georeferenziare i "contributi" inviati all'Amministrazione Comunale.

Per visualizzare il documento:

http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/Geoblog%20VIVOLIVORNO_L.pdf
che si allega comunque integralmente di seguito

All. 6- Rapporto sul Percorso di Ascolto per il Piano Strutturale della CITTÀ di Livorno.
Sugli incontri del 12-19 e 26 ottobre 2016.

Per visualizzare il documento:

<http://livorno.ascoltourbano.it/sites/default/files/RESOCONTO%20INCONTRI%20PUBBLICI%20-%20OTTOBRE%202016.pdf>
che si allega comunque integralmente di seguito



LIVORNO

Piano Strutturale 2

Idee e proposte progettuali

17 giugno 2015
Auditorium "Pamela Ognissanti"

**Indirizzi e prospettive
per il Piano Strutturale 2**

*Augusto Cagnardi
Milano, giugno 2015*

Indice

1. La redazione del Piano Strutturale 2	p. 04
<i>Presentazione</i>	p. 06
a. La Gorgona e la Meloria	p. 08
b. Il porto	p. 10
c. La costa	p. 16
d. La città antica	p. 21
e. Sopra i tetti delle case	p. 24
f. Lungo le strade, seguendo i movimenti dei cittadini	p. 29
g. Lo sguardo spazia sulla città intera	p. 32
h. Oltre la città	p. 35
2. Gli studi di dettaglio	p. 36
a. Due velocità	p. 37

1. La redazione del PS2





Livorno e l'acqua

Presentazione

Il secondo quaderno della serie “Livorno - Piano Strutturale 2” contiene le note introduttive al nuovo piano che seguono il primo quaderno.

Dopo i risultati del processo partecipativo, avviato nel 2012, furono esposti in modo sintetico gli esiti delle indagini di settore elaborate dai diversi consulenti incaricati di apportare contributi su alcune questioni di fondo. La crisi economico-sociale impose di analizzare e mettere a fuoco in quale modo si potessero formulare ipotesi sul futuro in un tempo in cui le prospettive risultavano nebulose.

Un nuovo modo di esprimere giudizi emerse sia nella lettura della città, sia nel delineare traiettorie di sviluppo in una società che cambia e le linee guida capaci di esprimere alternative. Altre relazioni riguardano l'evoluzione e lo stato di depressione dell'agricoltura, così come gli aspetti ambientali e gli elementi di pericolosità ambientale.

Tutto questo materiale è stato consegnato in corpose relazioni, che costituiscono il quadro conoscitivo del PS/2, nel marzo 2013 e, successivamente, all'attuale Amministrazione nel novembre 2014. Questo insieme di documenti, depositati in Comune, è a disposizione per consultazioni.

Nel frattempo la legislazione di riferimento per la redazione del Piano trova origine da tre leggi regionali successive.

Il piano vigente è stato approvato in accordo con la legge urbanistica regionale n. 5 del 1995. Successivamente è stata approvata, nel 2005, la legge regionale n. 1 ed ora la legge urbanistica regionale vigente è la n. 65 del 2014, approvata nel novembre scorso assieme al nuovo Piano paesaggistico regionale.

Questo avvicendamento legislativo ha imposto un processo molto complesso, ancora in corso di perfezionamento.

Nel presente quaderno, sono segnalati gli indirizzi relativi ad alcuni, i principali, contenuti di un piano che indica le direzioni di marcia per costruire la prospettiva futura della città e del territorio di Livorno.

Si tratta di linee di indirizzo per alcuni argomenti principali, accompagnate da schizzi di studio che rivelano i modi con i quali si intende arrivare alle proposte dopo i confronti necessari con l'Amministrazione.

E' bene precisare che gli schizzi non rappresentano parti del piano da elaborare. Piuttosto servono per rendere espliciti alcuni temi sui quali si è svolta anche una elaborazione grafica al di là dei contenuti del Piano Strutturale che, per quanto indicativa e non definitiva, aiuta a comprendere il percorso da compiere.

a. La Gorgona e la Meloria

È l'angolo inaccessibile e inabbordabile, quasi dimenticato, del territorio di Livorno.

Il penitenziario non ne ha consentito lo sfruttamento turistico. Eppure è ricca di reperti storici e di ville romane. È anche vissuta e coltivata dagli attuali ospiti.

L'insediamento è modesto e misurato, non mostra violenza rispetto all'ambiente. È un santuario della natura. L'isolamento dalla terraferma, il modesto numero di utenti, l'assenza di traffico ne attribuiscono qualità uniche rispetto al corrugato mondo dei colli livornesi. Qualora non fosse abitato da residenti privi di alternative potrebbe essere considerato un prototipo di insediamento.

Il modello isola a confronto e a contrasto con il modello città.

È bene chiarire in modo netto che non viene proposto l'allontanamento del carcere per sostituirlo con un nuovo insediamento turistico. No.

Lo sguardo verso la Gorgona è contemplativo, verso un luogo dove la natura non combatte contro l'uomo, ne accetta anche le modifiche introdotte per ragioni di colture attraverso alberi, vigneti, utilizzazione dei corsi d'acqua etc. Semplicemente la natura è. Ma lo sguardo può essere anche educativo.

In Livorno esistono altri luoghi nei quali il prototipo Gorgona può suggerire modelli di vita altrettanto liberi nella natura. Non si tratta di altre isole, ma di insediamenti minuscoli in luoghi quasi totalmente abbandonati talvolta ricchi di testimonianze romane e medioevali, un tempo villaggi o micro insediamenti dove è legittimo pensare grazie al loro isolamento, al fatto che non il mare ma il bosco ne definisca il contorno così da suggerire un modello di vita in contrasto con il modello urbano.

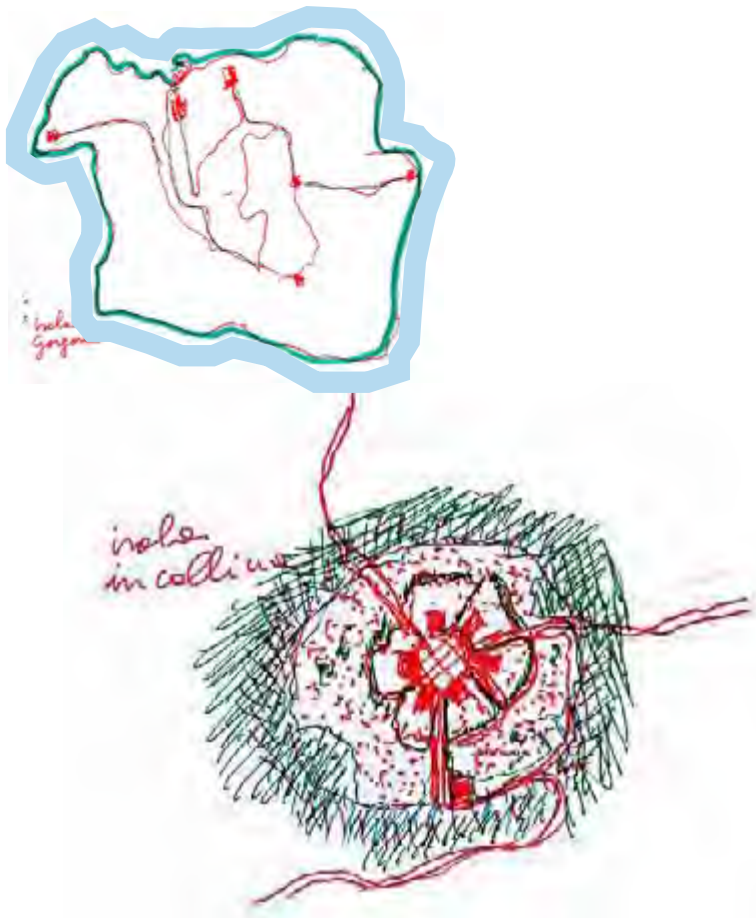
Vita di comunità dove l'insediamento modesto è aggregato intorno ad una piccola terra comune e lo spazio aperto è il bosco invece delle ville con giardino.

La Meloria è un'isola che non c'è. Si nasconde sotto l'acqua.

Eppure è un luogo in mezzo al mare carico di memorie indelebili e stimolatore di rinnovate tradizioni.

È un punto di incontro. La torre è il luogo identitario, un luogo simbolico da raccogliere e rafforzare.

La visita e la sosta nei pressi della Meloria può essere un punto forte della piccola navigazione turistica.



Isole di mare e isole di terra

b. Il porto

Non c'è riflessione di tipo geografico, economico, sociale, urbanistico sulla città di Livorno né domanda di cittadino che non veda il porto al vertice delle considerazioni.

In molte città del Mediterraneo il ruolo del porto è centrale rispetto all'aggregato urbano, ma nessuna città costiera è stata progettata e poi costruita in funzione del porto. Solo in Livorno porto e città hanno avuto vite parallele ed ancora oggi il porto è il motore economico e sociale.

Livorno è una città nuova di epoca rinascimentale.

Fu fondata per il porto e con il porto.

Le ben note motivazioni economiche e sociali generarono una conformazione urbana a pentagono con un lato verso il mare dove si trova il porto, un altro a Nord aperto sul mare e murato e gli altri tre lati rivolti verso il retroterra. Nell'incontro tra i primi due lati si trova il cardine dell'insieme, la Fortezza. Fossi, canali, mura e un nuovo Forte proteggevano verso terra. Per circa tre secoli il rapporto tra città e mare è stato filtrato attraverso il porto la cui capacità veniva estesa con l'aggiunta del molo mediceo.

La prima rivoluzione si realizza intorno alla metà dell'Ottocento con l'arrivo della ferrovia da Pisa che occlude il lato aperto della città sul mare verso nord.

Nello stesso periodo l'area fortificata a sud viene trasformata ed utilizzata dai grandi cantieri Orlando. La nascente epoca industriale abbraccia e delimita il porto mediceo e trasforma il porto con nuove protezioni a mare ed estensioni lungo la costa settentrionale.

Nella prima metà del Novecento nello stesso settore viene progettato un grande porto industriale e commerciale che ingloba anche grandi aree dell'entroterra.

Nel settore meridionale del porto la cantieristica privata viene man mano sostituita dalla cantieristica di Stato la cui attività declina rapidamente.

In tutto questo periodo si è infittita l'edificazione delle aree portuali, seppure con alterne fortune, così come si è espansa la città verso terra oltre le mura, poi oltre la prima cinta daziaria, fino alle più recenti infrastrutture (FS, Aurelia) con nuove espansioni residenziali verso i colli.

La separazione tra l'insediamento urbano e quello portuale è rimasta quasi inalterata nei 460 anni di storia. Le due espansioni, verso terra e verso il mare hanno percorso direttrici opposte. La Fortezza è rimasta il punto di riferimento, ma sembra, se si guarda la città dal mare, sommersa dalla attività del porto e dalle sue infrastrutture.



Variante anticipatrice PRP



Il porto oggi



Il porto: ampliamento e potenziamento previsto dal PRP

La città dei Medici non ha subito rilevanti modificazioni nell'impianto planimetrico sebbene ampiamente ricostruita dopo l'ultima guerra. Il porto invece è ingigantito.

Oggi il porto di Livorno è in grande trasformazione. Necessita di ulteriori spazi ma sta anche cambiando l'uso.

Così come si evolve il porto cambia anche il rapporto tra porto e città.

Attualmente è in una grande riforma. Si propone una grande espansione dell'area portuale mercantile con grandi, nuove opere a mare per rispondere alle domande future del bacino Mediterraneo.

Si propone anche una nuova utilizzazione delle aree affacciate sui moli.

Il porto è mobile e va cambiando

Nel settore aderente alla città storica le modificazioni sono numerose. Il porto mediceo cambia fisionomia.

Il piano approvato prevede che nella parte a sud (Porto Mediceo) si estenda la città verso il mare con residenze lungo un nuovo canale, commercio, attrezzature per la nautica e il nuovo cantiere verso il mare (Morosini).

Al centro il porto mediceo viene liberato perché i cittadini possano usarlo come piazza medicea nel bacino interno e come una terrazza medicea rivolta verso il mare, affacciata sul lavoro dei bacini di carenaggio.

Anche i moli compresi tra la Calata Sgarallino e la Calata Alto fondale vengono sgombrati e riattrezzati per gli attracchi delle navi da crociera. Rimane il Silo come memoria di un'epoca passata.

Intorno alla Fortezza si completa il giro d'acqua. Sulle banchine che nascondevano la Fortezza scompaiono gli edifici del vecchio porto mercantile, lungo le banchine si alternano le navi da crociera, i nuovi grandi "edifici mobili". Sui piazzali si muovono gli uomini durante le soste a terra, non più le merci.

A nord, in aree prossime al Luogo Pio, entrano nel porto i nuovi edifici, la nuova stazione marittima, le attrezzature commerciali e direzionali di supporto alle nuove attività (non quelle commerciali industriali) e le attrezzature per i turisti.

Anche in questo caso si tratta di una proiezione della città nel porto al di fuori delle mura antiche senza ingombrare la vista della parte storica del porto mediceo.

La modifica del porto è già in atto con il nuovo piano regolatore portuale, ma entra una chiara linea di recupero urbano.

L'estensione del porto mercantile a nord e l'esplosione del fenomeno cro-

riere richiedono un salto di qualità del porto di Livorno. La natura del lavoro nell'area del porto mediceo cambierà radicalmente.

Il rapporto della città con il mare si espande.

I frequentatori urbani ed i nuovi frequentatori turistici si incrociano e sfilano di fronte al rosso mattone del porto fortificato.

L'ingresso alla città dal mare si qualifica per l'incontro con il porto storico.

Nel contempo la città storica si proietta sul mare nell'area, un tempo porto mercantile ed in prospettiva porto turistico, con promenades sul mare fino alla punta del molo mediceo da un lato e con un'agorà di fronte alla fortezza Vecchia, luogo di sosta e passeggio per i croceristi che entrano in città e per gli abitanti che così possono completare il giro sul lungo mare. Questa prospettiva andrà approfondita con studi di dettaglio per qualificare l'estensione della città sul mare, consolidare la saldatura e caratterizzare il paesaggio dal porto alla città.

Questa prospettiva va studiata insieme al Masterplan della città storica, di cui è proiezione nel mare.



Il centro del porto e la Fortezza

c. La costa

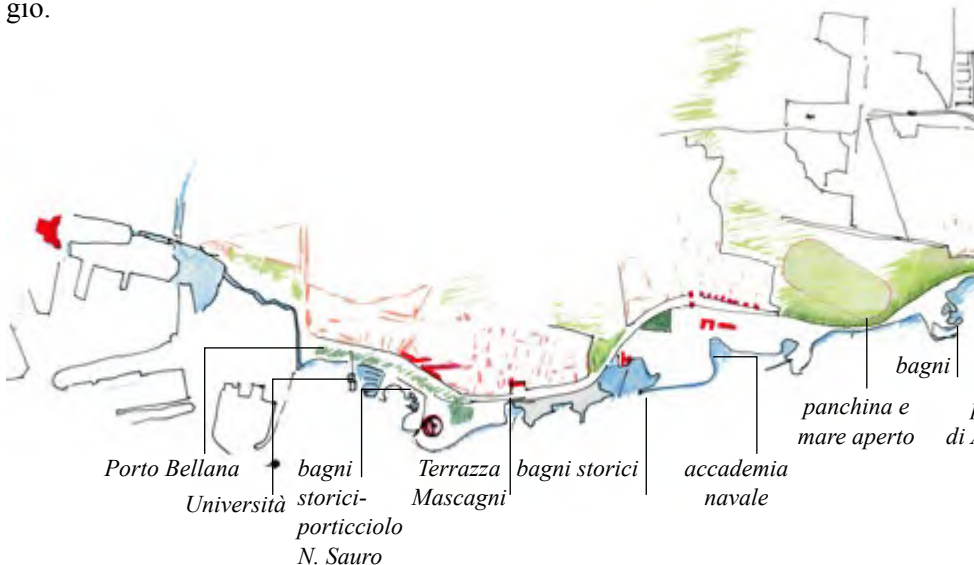
La linea di separazione tra terra e mare mostra una grande varietà di utilizzazioni sul lato terra.

Lungo una decina di chilometri si trovano i tempi della storia, il ruolo determinante dell'economia marinara e poi scendendo da Nord a Sud le prime testimonianze del turismo tra 800 e 900, l'insediamento dell'Accademia della Marina Militare, Caprilli che allunga gli anelli e ne ricava piste per le gare a cavalli e Ardenza il primo insediamento turistico. Sono tutte testimonianze vive intessute dalla prima passeggiata a mare sul cui lato a mare si alternano i bagni storici, le baracchine, la terrazza Mascagni, l'acquario.

Una grande immagine della "belle époque" con l'architettura di villette inizio 900 qui a Livorno come le contemporanee ville italiane a Tianjin. Nelle foto d'epoca si colgono gli atteggiamenti dei flaneurs livornesi aperti alle nuove abitudini del turismo estivo

Sono testimonianze di una storia qui avviata da Ferdinando I dei Medici per ragioni di navigazione e commercio, successivamente arricchitasi con il turismo degli albori.

Nella seconda parte del secolo scorso l'occupazione della costa si è prolungata verso Sud lasciando vive testimonianze della qualità della costa e del mare già tramandateci da Giovanni Fattori nei suoi ritratti di paesaggio.



Intorno al forte di Antignano un altro modello di turismo ha realizzato edifici con “i piedi nell’acqua” interrompendo la promenade lungo il mare. Dopo il Maroccone, si incontra un grande promontorio roccioso dominato dal Romito, che ne ha impedito il prosieguo riproponendo un percorso alto dal quale si può contemplare tutto il litorale fino al porto ed ai più lontani e coinvolgenti tramonti.

Più oltre, a Quercianella, inizia un’altra costa, la costa toscana, un modello di insediamento lungo il mare più recente, destinata al turismo residenziale.

Questa descrizione, necessariamente sommaria, evidenzia come la sola condizione comune sia il termine costa, cioè il fronte della terra sul mare.

Per il resto, tratto per tratto, sono molto differenti tutte le caratteristiche storiche, geografiche, ambientali, insediative, sociali etc. Il loro insieme composito concorre a fare della costa di Livorno un paesaggio unico e ricco di testimonianze degne di essere conservate.

Mentre gli indirizzi generali convergono tutti verso la tutela dei valori oggi riscontrabili e verso le micro correzioni dei singoli luoghi. Un esame di dettaglio dei singoli tratti caratteristici, che occorre promuovere con un piano più puntuale, un Masterplan, potrà suggerire due ordini di implementazioni della qualità.



La costa livornese

La Promenade lungo la costa può essere meglio attrezzata e diventare più attrattiva di quanto oggi non sia fino al Maroccone, l'unico sito in cui si potrebbe insediare una attrezzatura turistica nuova, caposaldo meridionale del turismo di Livorno.

Un'altra implementazione riguarda l'entroterra.

Migliorando la qualità della costa gli spazi alle spalle possono acquistare un valore urbano più significativo per tutti i cittadini. Già oggi è previsto l'insediamento di un grande parco ma anche altre attività di servizio si possono insediare, per esempio uno spazio per accogliere eventi e spettacoli in fronte al mare, godendo dei tramonti.

In altre parole si tratta di "tirare l'elastico" dalla città fino al Maroccone. Un'impresa non difficile.



L'anello di Montenero



Il nuovo teatro all'aperto



Il nuovo porto turistico al Maroccone

d. La città antica

Nel panorama delle città storiche toscane Livorno fa eccezione. Come ben si sa è stata fondata nel '500 con la finalità specifica di realizzare un nuovo porto e di ospitare una popolazione immigrata, forza lavoro per il porto. L'iniziativa è stata tutelata con una poderosa cinta muraria, due forti, verso mare e verso terra ed una cintura d'acqua, i fossi.

Questa genesi la fa riconoscere fino ad oggi diversa. Mancano nella sua storia i secoli precedenti e la loro testimonianza tanto ricca nelle altre città di più antica fondazione anche in Toscana.

Il secondo fattore di eccezione è la distruzione bellica.

Il commercio è fiorito, i cantieri insediati nel porto hanno promosso l'economia tanto che nell'ultima guerra i bombardamenti hanno distrutto porto e città storica di cui è sopravvissuto il tracciato ed il sedime stradale storico e parte delle mura.

Ora non è il caso in questa sede di riscrivere la storia della città ma è opportuno ricordare la sua genesi e la sua evoluzione per apprezzare la particolare vicenda urbana.

L'elaborazione del vigente piano regolatore (1997) è stata particolarmente attenta nell'indagare, riconoscere e tutelare le parti e gli edifici, testimonianze delle diverse età della città sia nella parte centrale come nei luoghi antichi esterni alle mura. Oggi la storia passata è interamente tutelata, con eccezione della ricostruzione post bellica, operazione di grande coraggio civile ma di modesto contenuto architettonico. La questione è come andare avanti.

I grandi esempi architettonici non ci sono, ma non sono mai esistiti. La Venezia con la navigazione ed i magazzini lungo i fossi, gli assi stradali, la grande piazza nonché i forti e in parte le mura sono sopravvissuti. Ma non solo. Alcuni palazzi di governo e altri di maggior prestigio, così come l'architettura minore procurano visioni uniformi e residuali di strade e di ambienti che non appartengono alla storia toscana celebrata, ma illustrano quella che si potrebbe, forse, definire come la città operaia "ante litteram". Questo carattere si può riconoscere anche fuori dalla cinta muraria strade, ora stradine, che si irradiano verso il territorio esterno. Ma non solo.

Molti luoghi di culto sono distribuiti nella città e soprattutto i luoghi di sepoltura per le diverse fedi religiose. I cimiteri di Livorno sono una preziosa testimonianza della coesistenza di diverse culture e della internazio-

nalità. Livorno è dalla fondazione una città multietnica. E lo è ancora oggi.

Questo modello di città storica in cui sono ben riconoscibili le mura difensive ed i successivi anelli dei dazi, in cui si ritrovano modeste architetture storiche in coerenza con la natura stessa della città, in cui è diffusa la ricostruzione del dopoguerra, non è comparabile con gli altri centri storici noti in Toscana, ma anche fuori.

La sua residua e modesta qualità, è ancora oggi sotto traccia, non esibito. Eppure se si guarda avanti, sotto la spinta dell'evoluzione del porto, non solo non andrà scomparendo ma troverà una sempre maggior attualità.

Come evolverlo per mantenerlo tale è il tema principale per lo sviluppo dell'intera città. Alcune modalità sono ben note: restauro dei pezzi speciali, riutilizzo degli edifici, funzioni aggiuntive o sostitutive nel panorama economico e sociale etc.

Forse occorre una riforma generale che investa l'insieme storico. Potrebbe essere la riforma dello spazio pubblico, l'unica "misura" urbana soprav-



Piazza Grande nell'Ottocento

vissuta nella quasi totale integrità.

Non semplicisticamente una riforma della circolazione, degli spazi per i parcheggi, ma dello spazio pubblico inteso come ambiente, come luogo in cui gli abitanti, ma anche gli abitanti esterni, i turisti, i croceristi possono convergere verso siti meno noti ora, ma più attrattivi domani e godere delle attrezzature sociali e culturali già esistenti nonché della continuità con il porto, esito delle trasformazioni in corso. L'estensione della città murata è ben proporzionata per questo modo d'uso antecedente all'invenzione dell'automobile.

Per formulare simili programmi non sono sufficienti linee di indirizzo, occorre studiare ed elaborare un Masterplan di dettaglio che esprima non solo le condizioni tecnico-urbanistiche ma anche l'immagine degli ambienti, dei materiali e della vegetazione che concorrono a costruire la qualità urbana. Potrebbe essere un modo non solo per restaurare la parte più antica della città, ma anche per promuovere un uso più rispondente alle sollecitazioni dei cittadini.



Abitazioni e cantine lungo il fosso Reale

e. Sopra i tetti delle case

La collina, i boschi, l'acqua, la natura incorniciano la città e ritagliano lo spazio del cielo. È un ambiente complementare a quello urbano. È già stato tutelato con il PS1 e questa tutela deve valere anche per il PS2.

Gli orti urbani preesistevano al Piano Strutturale, ma non sono stati elaborati i piani di recupero di iniziativa pubblica, anzi sono stati moltiplicati.

È una pendenza da sanare. Leggi di tutela sono state approvate dalla regione così come altre leggi di settore per proteggere dai vari rischi di inquinamento e per tutelare visitatori (vedi allegati alluvioni, frane, terremoti etc). Il nuovo PS2 dovrà aggiornare il precedente. Grossi rischi comunque non si corrono.

L'area è attraversata da molti sentieri tracciati nei secoli per molte e diverse ragioni (coltura dei boschi, agricoltura, caccia, itinerari antichi etc) ed è ampiamente percorribile a piedi. Sorgenti d'acqua hanno alimentato acquedotti e terme, mulini a vento macinavano.

Oggi sono tracce suggestive per chi volesse ripercorrere lungo le vecchie strade anche le vecchie storie. Tutto ciò dovrà arricchire le normative naturalistiche dell'area.

È opinione comune che questo patrimonio debba rimanere intatto.

Vi è peraltro un altro tipo di opinione pubblica che esprime interesse per godere anche di questa straordinaria opportunità: mare e collina. In sé non è una aspirazione negativa. Il problema è far sì che il piacere dell'uso della collina non ne sia lo strumento distruttore. È questione di luoghi, di supporto fra interesse pubblico e interesse privato, di qualità di paesaggio ed infine di necessità.

Escludendo ogni ipotesi di portare urbanizzazioni sui colli si può offrire alla città una migliore percorribilità della collina ed un migliore uso sportivo e turistico sfruttando una particolare orografia. Due strade pressoché parallele lungo il rio Maggiore ed il rio Ardenza (SP5 e SP7) risalgono, con un andamento ortogonale alla costa dalla quota 30 metri alla quota 450 a poca distanza tra di loro. Sono percorsi lungo i fiumi, attraversano i boschi ed in alcuni punti lambiscono punti panoramici aperti verso il mare (la SP7 è un tracciato romano che dalla strada parallela alla costa risaliva verso i colli per scendere poi verso il mare).

Non è fuori luogo immaginare che le due strade, e in alcuni punti le loro prossimità, definiscano una stretta area turistica collinare nella quale lo-

calizzare micro servizi per i cittadini che percorrono l'area (a piedi, in bicicletta, a cavallo) come aree di sosta, ristoro, per servizi, per agriturismo, per parcheggi dai quali proseguire a piedi sui percorsi ortogonali nei boschi. Quest'area, denominata nel gergo dei progettisti Mesopotamia (tra i due fiumi), è per ora solo un esempio di come si possa arricchire la città rendendo più praticabili i colli come spazi e percorsi alternativi a quelli urbani.

Simili percorsi si possono proporre in diverse località (ad esempio utilizzando le mappe leopoldine).

In questo modo la città verrebbe a beneficiare di aree attrezzate per il turismo locale: il paesaggio dei boschi, dei colli ed il mare apprezzato dall'alto sarebbero le nuove opportunità della città sul mare senza ricorrere a nuove urbanizzazioni. Va da sé che le aree occupate inopportuna-mente dovranno essere risanate ne è tollerabile ammettere che ambienti da periferia urbana intacchino un patrimonio come il paesaggio collinare.





La “Mesopotamia”



Fruizione e salvaguardia della collina

f. Lungo le strade seguendo i movimenti dei cittadini

Come in tutte le città il traffico è diventato un problema allarmante. Guardando avanti le soluzioni ai problemi di congestione sono rilevanti, tendenzialmente costose e talvolta sembrano impossibili le soluzioni. La città non può essere adattata, non resta che cambiare le abitudini.

Gli assi principali (lungomare, vecchia e nuova Aurelia e ferrovia) si snodano parallelamente alla costa fino al Maroccone. Fanno difetto gli assi trasversali. Muoversi agevolmente nella città è molto difficile.

Dal Pentagono si dipartono strade che distribuiscono il traffico nell'entroterra. Tracciati antichi e servizi d'epoca pre- auto consentono solo modesti e disagiati movimenti.

Gli itinerari degli automobilisti in città collegano origini a destinazioni con itinerari spesso tortuosi.

Le auto in sosta riempiono gli accosti ai marciapiedi e occupano ogni residuale spazio vuoto, eccezion fatta per gli insediamenti più recenti dove le aree per parcheggi sono state introdotte per legge.

Le difficoltà di movimento e di sosta hanno trovato una parziale risposta con l'auto- contenimento dell'uso dell'automobile ed un forte incremento dell'uso di veicoli a due ruote.

Con la redazione del nuovo piano per il porto si è fortunatamente sciolto un nodo importante. Tutto il traffico per il porto avrà sue vie d'accesso dalla direzione nord, verso le grandi vie di comunicazione.

La parte urbana della città non dovrebbe risentirne se non per le connessioni interne tra città e porto. La grande espansione delle attività portuali non dovrebbe turbare il traffico urbano nemmeno per gli imbarchi dei traghetti avranno accesso dagli assi a nord.

Lo sguardo sul sistema infrastrutturale mostra due altre questioni assai rilevanti. In primo luogo non si vedono realizzate previsioni del PS1 come il completamento della nuova Aurelia in galleria sotto Calafuria, e neppure il miglioramento dell'entrata da est in città conseguente all'ipotesi di eliminazione del cavalcavia presso la stazione ed altre soluzioni tuttora valide ed importanti. Andranno riconfermate.

In secondo luogo non si vedono i miglioramenti delle connessioni tra le varie parti o quartieri della città in un quadro generale nel quale sembra impossibile prevedere nuovi assi stradali importanti. Livorno è una città compatta che non lascia spazi per importanti innovazioni. Peraltro una prospettiva significativa non si può basare solamente sul periodo di crisi. È un problema ormai affrontato da tutte le maggiori città.

Essendo passato il tempo in cui alla nuova domanda di traffico si poteva rispondere con una nuova offerta di strade, la soluzione da tutti intrapresa è il contenimento della domanda stessa.

Sono così nate le pedonalizzazioni, le zone a traffico limitato, le tasse di ingresso alla città, la sosta a pagamento e così via.

Simili prospettive necessitano un cambiamento di abitudini.

Anche il trasferimento urbano, nei momenti di punta, può richiedere l'uso di più mezzi, di interruzioni, di allungamenti di tratti pedonali.

Il ricorso al trasporto pubblico diventa sempre più necessario. La previsione del PS1 prevedeva di innervare i movimenti urbani con due linee di tramvia, una parallela alla costa ed una ortogonale, dalla stazione al porto.

Non sono mai state attuate.

Non è questione di tramvia ma certamente guardando avanti una corsia riservata a sede preferenziale per il trasporto pubblico (tramvie, filovia oppure autobus) è da ritenersi essenziale e quindi da riproporre insieme ad una riorganizzazione del trasporto pubblico su strada e del sistema dei parcheggi.

Con l'ampliamento del porto è prevedibile si intensifichino anche le relazioni tra il porto e la città, in particolare laddove saranno localizzati nuovi e forti attrattori di traffico così come lungo l'asse costiero.



Studio per l'organizzazione del traffico tra il Porto Mediceo e la città

g. Lo sguardo spazia sulla città intera

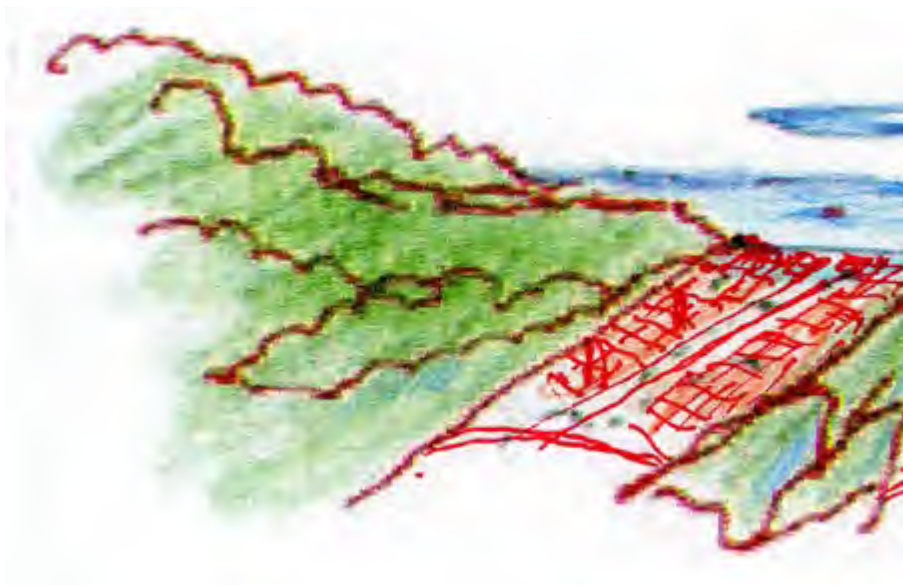
Due colori si impongono, il rosso dei tetti, il verde dei boschi.
Il terzo colore, il blu del mare, è sempre più solcato dalle strutture tecniche del porto. È l'espansione più consistente.

La città è delimitata dal porto a nord, dal promontorio di Calafuria e Rosignano a sud e dai colli livornesi.

Sembra compatta ma in verità non è uniforme.

Soprattutto la città degli ultimi sessant'anni si è espansa per quartieri, in prevalenza pubblici, lasciando indeterminati spazi nei contorni. Se si guardasse con un caleidoscopio si vedrebbero i quartieri, ciascuno con un proprio confine e colore, con irregolari interstizi, come separazione dai più prossimi.

Invece di ampliare i margini dell'area urbanizzata si può approfittare della configurazione frammentata per suturare gli spazi interstiziali, saldando tra di loro i quartieri là dove risulta negativa la discontinuità.



Con queste “suture” si possono realizzare nuovi spazi pubblici oppure aggiungere strutture per servizi. Certamente si può migliorare, per parti, lo spazio pubblico. Questo principio si può applicare in settori urbani anche dissimili e con obiettivi e finalità diverse. Nel centro storico, per esempio, consente di ricomporre gli spazi urbani degradati, così come di costituire una rete di spazi e percorsi pedonali alternativi rispetto alla circolazione dei veicoli.

Laddove la città è stata costruita per parti in modo discontinuo le suture possono realizzare percorsi alternativi e ridare unità al complesso urbano.

La rete stradale è di fatto il primo sistema connettivo.

L’automobile si è impossessata degli spazi e con il suo crescere quantitativo ha evidenziato il problema del parcheggio e del conflitto tra auto in corsa e auto ferma.

Le limitazioni al traffico veicolare aprono il tema dei percorsi alternativi (bici, pedonali) come una rete nella città alternativa all’auto e non più solo puntuale ed occasionale.



Struttura del panorama dai colli verso il mare

Limitazione della circolazione in auto (per tutte le motivazioni che non occorre ripetere) ed organizzazione dei movimenti alternativi sono due prospettive ormai entrate nella vita della città. Le suture tra gli spazi costruiti possono agevolare questa prospettiva. E' un tema che pervade e riassume l'intera città.



Suture della zona sportiva entro una pineta

h. Oltre la città

L'area urbanizzata nord della città è attraversata dalla linea di confine con Collesalveti quando non si arresta di fronte allo scolmatore dell'Arno. E' semplicemente un confine amministrativo.

Le attività produttive lo attraversano, così come le strade, le abitazioni, le attività più recenti. Non solo si sta estendendo l'area urbanizzata verso est, ma si sta consolidando un triangolo importante per lo sviluppo futuro che comprende oltre a Livorno anche Collesalveti e si estende fino all'aeroporto di Pisa e a Pontedera. Questo triangolo, come sostiene Pompili nella sua relazione, è la base per i pensieri e le iniziative future entro cui tessere le relazioni che necessitano di nuovi spazi.

La ricca dotazione infrastrutturale (porto, aeroporto, ferrovie, strade di grande comunicazione, autostrade) i grandi servizi (sedi universitarie, istituti di ricerca, ospedali) le risorse ambientali ed i patrimoni storici entro uno spazio misurabile in pochi chilometri costituiscono un'offerta territoriale di grande qualità per una integrazione entro un'area metropolitana aperta ai futuri sviluppi.



L'area Pisa- Livorno- Collesalveti

2. Gli studi di dettaglio

Dagli spunti precedentemente segnalati si intuisce quante saranno le parti componenti il nuovo Piano Strutturale.

a. le parti confermate ed adeguate che si prevede debbano costituire i punti fermi non modificabili in futuro (es. le testimonianze storiche, i capisaldi ambientali, la struttura morfologica, le grandi tutele, ecc.)

b. le parti evolute dove soprattutto la struttura sociale pretende aggiornamenti e le modifiche già attuate attendono ulteriori perfezionamenti e nuovi completamenti

c. Le parti modificate ancora aperte nello stabilire nuovi equilibri con il sistema urbano più ampio.

d. Le parti da innovare dove le nuove prospettive perseguite richiedono modifiche di indirizzo o di localizzazione (es. il centro ed il porto storico come Porta della Toscana sul mare, la costa ecc.)

Tutto ciò viene costruito nella enorme quantità di informazioni, ancora valide, alla base del Piano Strutturale vigente e dagli studi necessari di dettaglio che aggiungeranno ulteriori informazioni ed indirizzi.

Gli studi di indirizzo previsti sono cinque.

1- La collina per definire meglio le zone intermedie tra l'area urbana e quella collinare tutelata e per dare risposta alla richiesta di un uso "turistico collinare" per gli abitanti della città.

2- La costa per puntualizzare le tutele che ne garantiscono il permanere come testimonianza storica della civiltà livornese e per valorizzarne l'uso turistico e balneare.

3- Gli spazi pubblici dell'area centrale (centro storico, fossi, borghi fino ai Quartieri Nord) per valorizzare non solo le strutture, le architetture, i fossi ma l'insieme di una città storica anomala nella tradizione toscana e certamente unica nel panorama italiano.

4- Il sistema diffuso della cultura, evidenziando l'insieme degli attrattori culturali esistenti e futuri per esaltare il valore di insieme per la qualificazione della città e per l'attrazione turistica.

a. Due velocità

Guardando avanti si scoprono molte visioni generali di insieme ma parziali per argomenti, per temi. Sono sollecitazioni per spunti, per approfondimenti rispetto a quanto già previsto nel PS1. Non sono i soli.

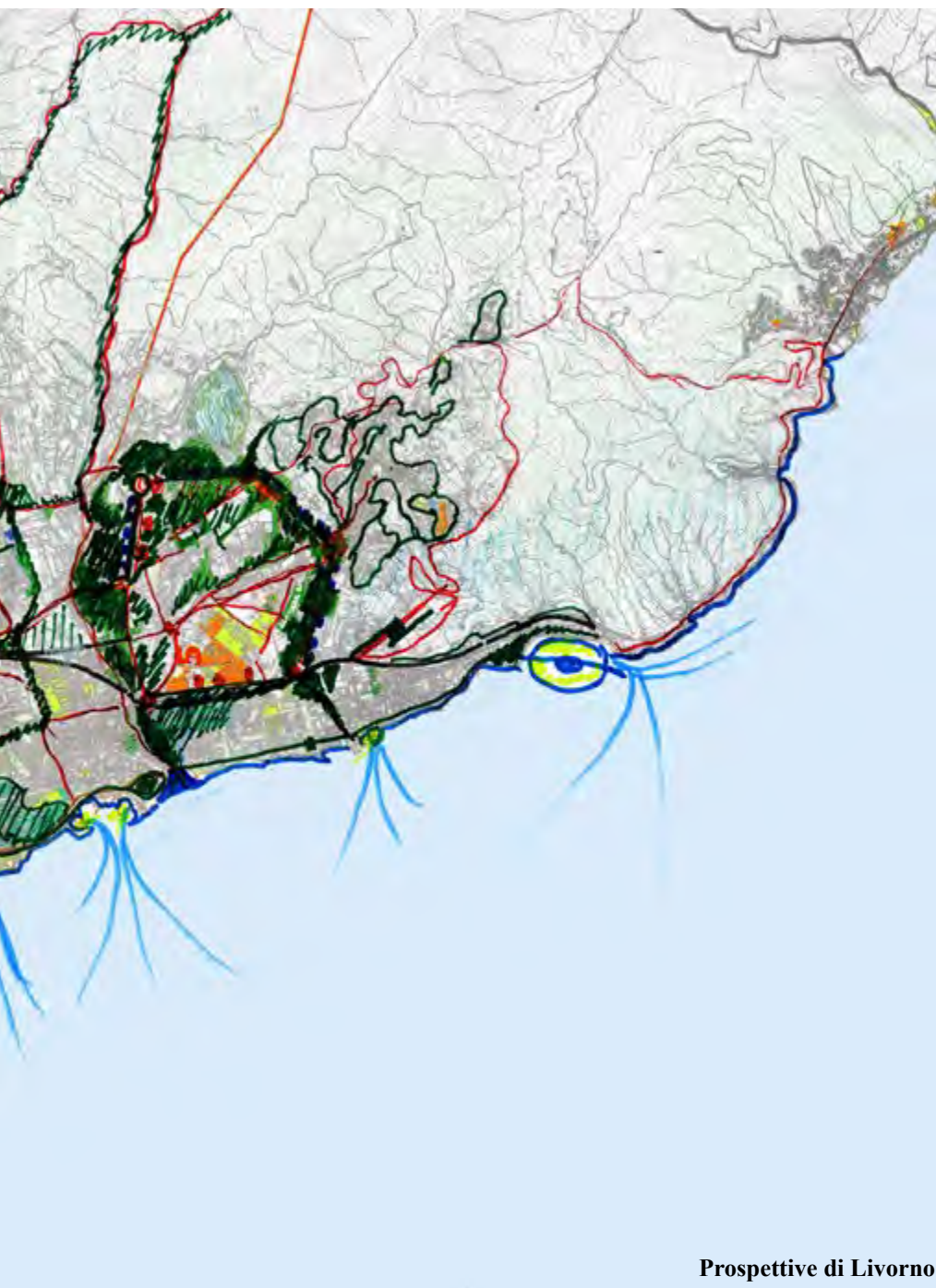
L'elenco presentato non è esauriente. Altri si aggiungeranno durante l'elaborazione, altri prenderanno forma più concreta sviluppando spunti già presenti nel piano vigente. Il pensiero sulla città non prevede traguardi ultimi ma un continuo dialogo ed aggiornamento tra la struttura fisica e le esigenze espresse dalla società. Alcune soluzioni sono relativamente semplici: è sufficiente modificare le regole di governo. Altre invece sono complesse e pretendono il coinvolgimento di molti argomenti del fare città e articolati giudizi sulla loro qualità ed accettabilità.

Il lavoro futuro, una volta approvati gli indirizzi generali, si svolgerà seguendo la doppia velocità:

- a. adeguamento delle regole del piano vigente;
- b. introduzione delle novità e degli aggiornamenti.

Naturalmente adeguamenti dovranno accompagnarne l'elaborazione del piano per l'evoluzione dell'apparato legislativo regionale (in particolare per il PIT) e per il dialogo fitto con il Governo della città.





Il piano è una struttura di pensiero intrinsecamente contraddittoria: da un lato si presenta come controllo del futuro, riordino e riorganizzazione in funzione di uno sviluppo, sforzo di programmare la previsione, dall'altro come ipotesi, predizione, distacco dal presente, scelta ed interpretazione particolare dell'interesse collettivo.

In questi tempi attivi e disordinati, teoricamente aperti ad ogni iniziativa, modellati sui comportamenti del mercato e della comunicazione, al concetto di programmazione si oppone quello di flessibile opportunità; peraltro la scarsità di regole collettive e della loro morale, così come di grandi orizzonti ideali, rende precario anche l'aspetto predittivo del piano.

...

Che gli obiettivi siano divenuti più complessi ed articolati non significa che non debbano essere individuati; che la situazione specifica debba venir ascoltata con maggiore attenzione, come materiale di partenza di ogni modificazione (che ci si debba cioè mettere in relazione con le specificità contestuali) non significa appiattare ogni intervento ad un'empiria senza principi e senza dover essere.

Che le nozioni di standard e di norma siano divenute talvolta numeri il cui significato originario è andato perso, che esse vadano riesaminate a partire proprio dalla condizione specifica e non da astratti sistemi, non significa che tali nozioni non debbano ritrovare e potenziare, nell'elaborazione del piano, il loro originario ruolo civile e qualitativo.

Che i sistemi delle conoscenze analitiche abbiano spesso costituito un pesante ed astratto bagaglio separato dalle decisioni di piano significa solo che esse vadano condotte in modo più mirato ed approfondito, non che esse siano inutili.

Che sia necessario utilizzare insieme in modo nuovo forze economiche pubbliche e private di fronte a specifiche iniziative e quindi essere flessibili al presentarsi delle occasioni e delle congiunture, non significa arrendersi puramente agli interessi particolari. Che sia necessario ascoltare la voce del progetto specifico come contributo attivo al piano non autorizza né l'impero della pura estetica né l'idea che l'iniziativa sia comunque un valore da accettare senza confronti complessivi.

da: *Proposte per il PRG di Torino, 1991*





LIVORNO

Piano Strutturale 2

17 e 18 Aprile 2015
Teatro La Goldonetta

Studiare e ascoltare il territorio per un nuovo progetto di città

*Incontro sui primi esiti del lavoro conoscitivo svolto nell'ambito
del processo di revisione del Piano Strutturale*

*17 e 18 Aprile 2015
Teatro La Goldonetta*

*Sintesi di
Augusto Cagnardi*

Indice

1. Cosa pensa e chiede la città	p. 4
2. Prospettive di lungo periodo	p. 8
a. Percezione e identità della città e dei suoi percorsi culturali	p. 9
b. Le traiettorie dello sviluppo in una società che cambia	p. 11
c. I modi della promozione economica	p. 15
d. Dalle colture agricole alle necessità di salvaguardia	p. 20
e. Le sicurezze territoriali	p. 25
f. Le regole di Piano: materia in evoluzione	p. 29
3. Gli obiettivi e le proposte di progetto	p. 30

1. Cosa pensa e chiede la città

Il risultato dell'operazione di ascolto della città condotta dal gruppo CAIRE ha fornito spunti ed informazioni molto interessanti.

Evidenzia una sorta di “sentimento” della città che proietta all'esterno tanto le aspirazioni soggettive dei cittadini quanto le aspettative dei soggetti o dei gruppi che hanno qualcosa da dire, o interessi sulla città.

L'aggregazione di tutte queste opinioni compone un quadro di aspettative molto ampie e regolarmente motivate.

Emerge l'attaccamento e l'apprezzamento della città, della sua storia, degli spazi, e luoghi pubblici così come una sorta di autarchismo accompagnato da un forte cinismo ed un profondo radicamento per la identità urbana.

Cittadini, portatori di interessi, testimoni privilegiati, forniscono un cospicuo elenco di argomenti intorno ai quali batte il cuore vivo della città. Sono argomenti preziosi per inquadrare ed indirizzare i contenuti del piano.

Non sono purtroppo sufficienti, o meglio esaurienti, per disegnare e costruire le linee del futuro, la gamma di prospettive entro cui le scelte future potranno collocarsi.

Come si vive a Livorno.

Per la realizzazione dei processi partecipativi nell'ambito della revisione del Piano Strutturale del Comune di Livorno

Estratto dalla ricerca di CAIRE urbanistica sui processi partecipativi

Il Piano Urbanistico deve interrogare l'immagine della città che è depositata nei saperi esperti degli specialisti e dei portatori di interessi qualificati ma deve anche raccogliere e rispecchiarsi nella percezione diffusa di chi la abita e la frequenta.

Il GeoBlog cerca di sapere quale è l'opinione dei cittadini, cerca di ospitare e diffondere la loro opinione, cerca anche di informare sulle ricerche in corso, sulle opinioni raccolte, sulle decisioni prese in considerazione e sulle valutazioni che le sostengono.

Tra le prime esplorazioni ci sta la ricostruzione della distribuzione della popolazione, delle sue tipologie in relazione alle caratteristiche delle abitazioni per consentire un primo screening sulla natura e la necessità di rinnovamento del tessuto e sulla composizione del popolamento (i paesaggi sociali)

L'opinione dei cittadini va messa a confronto con la consapevolezza dei decisori, sperimentata nella azione amministrativa, nelle sue diverse esperienze, e deve confrontarsi con le opinioni più motivate e professionali degli attori economici e sociali che ogni decisione efficace deve saper coinvolgere nel proprio percorso.

La percezione dei cittadini

Vivoli-vorno: nell'economia del percorso di ascolto l'opinione della cittadinanza, il pensiero della "gente comune" propone una attenzione alla realtà urbana non filtrata da altro che non sia la diversa attitudine ed abitudine di diverse fasce di popolazione – diverse per età e formazione - a utilizzare il web come arena di espressione civica.

Il primo elemento che colpisce è l'impronta di un forte civismo che, nella partecipazione decisamente appassionata dei cittadini, esprime il senso di un radicamento profondo dei cittadini in una identità urbana fortemente avvertita.

Ne sono espressione intanto il tono colloquiale e decisamente collaborativo con cui le segnalazioni vengono proposte, evitando non solo il sapore aspro dell'invettiva (che sarebbe stata filtrata solo ove avesse varcato i limiti della decenza), ma anche – nella stragrande maggioranza dei casi – il tono acuto della polemica ideologizzata.

Le segnalazioni si esprimono con un lessico e una sintassi insolitamente ricercati che assecondano una espressione di taglio fortemente umanistico nella quale emerge un approccio orientato alla dimensione della vita quotidiana in una percezione volutamente localistica, addirittura alle soglie di un certo intimismo.

Questo approccio esprime nella generalità o quasi degli interventi l'adesione ai valori culturali, di memoria, di valore dei luoghi, la preoccupazione e il rimpianto per il livello - non sempre alla altezza delle aspettative - della loro funzionalità, fruibilità, manutenzione e decoro ma anche la proposta e il suggerimento per agire nella direzione di un loro recupero e riqualificazione.

Il segno forte di una cittadinanza che esprime un forte apprezzamento e attaccamento alla città, in misura in qualche modo del tutto lontano e indifferente al tema dalla incerta identità – intesa come visione unitaria e progetto condiviso di futuro – che viene invece segnalata con voce unanime dalla espressione degli stakeholder "più avveduti".

La geografia delle segnalazioni suggerisce con immediatezza il rilievo ancora dominante che la città storica, nella sua pure non univoca individuazione, ha nella attenzione dei Livornesi. Si riconosce subito il ruolo

primario che il tema degli spazi pubblici riveste nella attenzione dei cittadini livornesi, o meglio, dei livornesi attivi nel GeoBlog che non rappresentano necessariamente una sezione rappresentativa dell'intera città ma sicuramente concorrono alla formazione della sua opinione pubblica.

Se una considerazione generale sottolinea con tutta evidenza il rilievo che i luoghi della città pubblica - intesi prioritariamente come luoghi della vita quotidiana, pur carichi di valenze simboliche e di riferimenti culturali "alti"- assolvono nella percezione attualmente diffusa tra i "semplici cittadini", molteplici sono i profili che si aprono all'indagine sociale per una interpretazione "in profondità" dei messaggi che la città vuole affidare a un percorso partecipativo perché li raccolga e li riproponga ponga sui tavoli – tecnici e politici – dei decisori delle politiche urbane. Su questi profili occorrerà tornare, potendo fare riferimento ad una base più estesa di segnalazioni, da promuovere e sollecitare con azioni opportune.

Una considerazione che merita di essere anticipata da subito riguarda le modalità con le quali si svolge nel racconto urbano dei cittadini il raffronto tra Livorno e altri luoghi, un raffronto che rimane sostanzialmente ai margini della narrazione – di norma colta e forbita – delle segnalazioni ricevute. Sono effettivamente pochi e abbastanza di circostanza i richiami e i raffronti a luoghi collocati altrove: l'eterofilia non sembrerebbe essere atteggiamento diffuso in terra livornese.

Il tema rimanda ad una sorta di approccio "autarchico" che contraddistinguerebbe il sentire e il riflettere della comunità livornese secondo una interpretazione che ha cominciato a farsi strada e a guadagnare spazio nella considerazione del Piano Strutturale.

2. Prospettive di lungo periodo

L'ascolto della città attraverso domande poste ai cittadini procura risposte in prevalenza riflesse dai problemi vissuti nel quotidiano.

Raramente interpretano tendenze non ancora divenute esperienza. Per aprire proposte frutto di conoscenza ed analisi comparative occorre scavare più a fondo.

Il futuro può essere affrontato attraverso diverse discipline e argomenti che spaziano dalla storia dell'ambiente alla storia della città, del lavoro, degli abitanti, delle classi sociali e tante altre ancora.

Si ricavano così non una ma tante storie parallele.

Tradizione e consuetudine rivestono queste storie di un'autonomia quasi accademica, e per conseguenza propongono soluzioni ai problemi accerati con altrettanta autonomia.

Il pensiero nella città non può che essere unitario, tende a riconoscere e ad affrontare i problemi risultanti dalla somma delle singole storie parallele.

Il risultato non è dissimile dalla stesura di uno spartito musicale.

Sulle linee (righi) orizzontali si leggono le singole storie, i temi specialistici; dagli allineamenti verticali si ricava il suono dell'orchestra.

Anche le ricerche riportate in seguito vanno lette allo stesso modo.

In questo capitolo vengono riportate sintesi delle ricerche, che consentono di elaborare una prima proiezione e segnalare gli aspetti problematici e proiettivi del Piano.

a. Percezione ed identità della città e dei suoi percorsi culturali

dalla relazione di G. Bonsanti

Livorno usufruisce in Italia di un'immagine positiva, in altre parole è una città "simpatica". I Livornesi sono percepiti come persone anticonformiste, individualiste, di assoluta indipendenza di giudizio e di comportamento. Vista dall'interno, questa qualità, a detta di alcuni, comporta però anche aspetti meno utili: i cittadini sono interpretati come scarsamente interessati a rapporti verso l'esterno, a promuovere e migliorare situazioni esistenti, ritenendosi soddisfatti delle condizioni presenti. Straordinariamente accattivante e favorevole risulta la possibilità, rara anche in altre città di mare di dimensioni paragonabili, di poter accedere al mare, per bagni e pesca, liberamente e senza vincoli, con straordinaria facilità. Ciò comporta, sempre seguendo questo ragionamento, che non appena la stagione è quella giusta, i Livornesi, terminato il lavoro quotidiano, possono andare subito dopo a tuffarsi in acqua, e ritenersi soddisfatti dell'andamento della giornata, e non sentirsi stimolati ad impegni ulteriori. Anche l'immediata vicinanza con le colline alle spalle della città favorisce una rapida mitigazione della calura.

A differenza della maggior parte degli altri capoluoghi di provincia toscani, Livorno non è percepita come una città di forte impatto storico; ovviamente Pisa, Lucca, Siena, per non parlare di Firenze, posseggono un'identità ab antiquo che non privilegia Livorno. In realtà, la città al contrario ha una sua identità forte, seppure di carattere diverso, che la rende unica in Toscana: fondata non sulla facies medievale e rinascimentale, sui monumenti famosi, sulle opere d'arte dei massimi artisti, ma sul mare e sul porto. La relazione così diretta e funzionale di Livorno con le acque marine, che dal porto si diramano all'interno dei quartieri cittadini, le attribuisce un carattere assolutamente particolare.

Rispetto agli altri capoluoghi di Provincia toscani, Livorno ha poi una particolarità anch'essa unica: il suo policentrismo. Negli aspetti più utili e favorevoli come in quelli che possono apparire meno propizi, Livorno non possiede un centro città immediatamente evidente. Dapprima il visitatore potrebbe pensare che tale qualifica sia rivestita dai quartieri attorno a Piazza della Repubblica, per poi rendersi conto che una quantità di funzioni, sia produttive che culturali, sono in essere in zone diverse, e che il Lungomare fino all'Ardenza e ad Antignano non possiede soltanto proprietà paesaggistiche, ma interagisce con l'interno rispondendo al concetto di

una città estesa e diramata. Le altre città storiche della Toscana (a parte Firenze): Lucca, Pisa, Siena, Arezzo, Prato, ecc., nascono per accrescimenti progressivi e spontanei attorno ai nuclei medievali costituiti dalle piazze e dai palazzi civici. Sono abitate ab antiquo dalle grandi famiglie, di origine medievale, nelle quali antichissime nobiltà si uniscono con la crescente classe mercantile. Di qui le torri, i palazzi, architetture nobili e “alte”. Di quanto diversa la vicenda di Livorno... poche case sorte a corredo di un porto funzionale a sovvenire alle necessità di Pisa, il cui porto si andava un poco alla volta interrando fino a non poter più essere utilizzabile... e, di conseguenza, il momento determinante di un atto specifico di “dirigismo” mediceo, una data ufficiale di fondazione: il 28 marzo 1577 venne posta la prima pietra. Ecco alcuni parametri della crescita della città: 1590: 570 abitanti, 1601: 3.000, 1642: 12.000, 1738: 31.000, 1790: 39.500. E’ significativo che la città concepita da Buontalenti per i Medici fosse nient’altro che il “riempimento” di una fortificazione. I costruttori furono i galeotti; pensare a Livorno fa venire alla mente ancor oggi una sorta di Australia della Toscana. Non sorprende quindi che nei secoli, pur nella presenza inevitabile di forme di edilizia nobile, la facies prevalente e caratterizzante della città sia quella assolutamente popolare ch’essa presenta ancor oggi. Una città funzionale ai commerci a vario raggio, con interazione, nei nuovi quartieri seicenteschi, fra gli edifici d’abitazione, le botteghe, i fondachi funzionali alla movimentazione via d’acqua delle merci. Nell’Ottocento, poi, la nuova borghesia commerciale si costruirà ville e villini espandendosi in direzione dei territori liberi. Non è un caso che in tutta la città, in pratica, rimanga un unico portale di architettura nobile antica, nel palazzo di Via Borra. Livorno dunque va capita nelle sue caratteristiche di città popolare, che la distinguono dagli altri capoluoghi storici della Toscana, e richiede di essere valutata di conseguenza secondo parametri diversi da quelli. A parte naturalmente le tremende distruzioni belliche, non ci si potrà sorprendere dell’assenza di un’architettura di palazzi nobiliari e gentilizi, per i quali è sempre mancata la classe sociale corrispondente. La composizione della popolazione residente era tale da essere ben servita da un’edilizia semplice, strettamente funzionale. Queste constatazioni, in particolare il riconoscimento del peculiare policentrismo della città, risultano particolarmente importanti al momento di esaminare la distribuzione delle funzioni culturali.

b. Le traiettorie dello sviluppo in una società che cambia

dalla relazione di G. Nuvolati

La storia di Livorno mostra caratteri assai differenti da quelli di altre città toscane. Essa infatti - in quanto città di nuova fondazione sorta intorno al 1575 in prossimità del primitivo villaggio posto in corrispondenza del Sinus Pisanus - non presenta la stratificazione storico-architettonica e la rilevanza monumentale che mostrano altre realtà urbane. Non ci sono palazzi storici di particolare rilievo e la sua architettura, anche quella comunque pregevole, non si mostra sfacciatamente. Le tracce minime della sua origine romana si confondono con i boschi della prima collina, la città era ed è una città di porto, di rapido passaggio di merci e schiavi, oggi di turisti; le grandi ville dei ricchi commercianti del rinascimento erano fuori dalla città e non facevano bella mostra di sé nel centro storico; è una città inoltre particolarmente composita sotto il profilo delle fedi religiose, ne sono testimonianza i cimiteri di religione diversa che costellano la città; infine Livorno è città profondamente distrutta dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, e presenta molteplici infrastrutture militari. Se prendiamo tutti questi diversi elementi e li poniamo in un unico caleidoscopio di immagini, ci rendiamo conto quanto Livorno sia una città speciale, non facilmente paragonabile ad altre. Simone Lenzi, un giovane scrittore che per la collana Contromano di Laterza ha recentemente offerto un interessante profilo sociale della città, Sul Lungomai di Livorno, così ne parla: «Ne ho conosciuti a decine di sprecati in questa città. Sprecarsi a Livorno è la cosa più facile del mondo. Tutto ti aiuta a farlo», lasciando trapelare nelle sue parole un atto di amore per una città che non offre molto ma è difficile abbandonare. Una «Toscana dunque in tono minore» come diceva Henry James e come avrà a commentare Fabio Genovesi sulle pagine del Corriere della sera (10 luglio 2013) a recensione del volume di Lenzi, mettendo a confronto lo scrittore con il regista Paolo Virzì. Quest'ultimo definito come autore che narra di una Livorno stralunata e felliniana e che pertanto richiama una specificità della città non facilmente riconducibile a letture codificate, come avviene per altre città che rispondono a canoni più precisi ed oleografici.

Paradossalmente però Livorno risulta essere più aggredibile dalla globalizzazione proprio perché meno capace di proporre paesaggi urbani di oggettiva rilevanza e bellezza assoluta. La sua materia si presta più facilmente ad essere modellata da forze esogene che si trovano dinnanzi una realtà

urbana di striatura inferiore rispetto all'offerta architettonica di altre città toscane. Ciononostante, la strenua resistenza sociale e culturale della città è ancora ravvisabile e stride rispetto al rapido mutare dei tempi.

In un ribaltamento dei termini pensiamo allora che proprio la specificità di Livorno possa essere motivo di riconoscimento e senso di appartenenza da parte dei livornesi ma anche di attrazione per l'esterno attraverso operazioni di intervento e di rilancio della città che presentino un taglio particolarmente mirato (microchirurgico), capace di valorizzare proprio gli aspetti che a prima vista non rispondono a canoni consolidati di bellezza ma piuttosto richiamano quelli della diversità.

Come ben l'assessore Massimo Gulì in una intervista del 28 maggio 2013 «Livorno sarà poco storica (cinquecento anni) ma è particolarmente ricca di storie che la attraversano» (Comune di Livorno, Piano Strutturale comunale, Ascoltare Livorno, Resoconto delle interviste.

Se una conseguenza di questa diversità è stata finora una chiusura della città verso l'esterno, un ripiegarsi su sé stessa, è ora difficile per la città stessa difendere questa posizione, o quantomeno oggi è necessaria una riflessione più ampia su tale questione. Ad esempio, lasciarsi solo sfiorare dai croceristi di passaggio in città, vivere il mare in un rapporto di tipo domestico (pochi alberghi, vecchi stabilimenti balneari un poco retrò, frequentazione del mare nella pausa di lavoro) rappresenta una abitudine consolidata e che ha inciso profondamente e in senso positivo sulla qualità della vita della città, ma che ora necessita di un ripensamento e di una discussione. Stesso discorso vale per l'uso e riuso degli spazi pubblici più frequentati o per le aree dimenticate o interstiziali della città, così come per i collegamenti trasportistici e le suture urbanistiche tra le parti. Se, come mostra il documento Comune di Livorno, Piano Strutturale comunale, Ascoltare Livorno, Paesaggi sociali e qualità urbana, è infatti possibile riconoscere in Livorno 6 tipi di città:

1. la città della produzione e dei servizi
2. la città moderna
3. la città storica
4. la città di pregio
5. la città del mare
6. la città dell'obsolescenza

resta evidente che tali parti non possono essere considerate distintamente, ma piuttosto presuppongono uno sforzo di lettura olistica della realtà urbana livornese, e da qui la verifica della tenuta dei modelli più tradizionali di vita e organizzazione della città.

Ovviamente questa prospettiva non comporta necessariamente pensare ad una trasformazione della città. Al contrario, solo anticipando i mutamenti possibili del tessuto urbano, delle culture e dei modelli di sviluppo anche alla luce dei processi di globalizzazione, una comunità può collettivamente riflettere sulla opportunità in chiave olistica di difesa delle tradizioni o sulla completa propensione al mutamento. Parallelamente a questo continuum si collocano anche il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico come occasioni per tracciare la scala e l'orizzonte degli interventi: da quelli che abbiamo sopra definito microchirurgici tesi a salvaguardare e nello stesso tempo valorizzare verso l'esterno la diversità di Livorno a quelli di più ampia portata e ambizione pronti a rimettere in discussione l'impianto complessivo della città stessa, sia nelle sue componenti materiali e urbanistiche che in quelle immateriali: sociali e culturali. Tra le due opzioni segnalate quella riguardante interventi microchirurgici ma capaci di aprire Livorno soprattutto ad un turismo di nicchia, intellettualizzato (non solo di mare ma anche urbano e di collina), sembra costituire l'opzione migliore. La città necessita di interventi quasi invisibili ma significativi in risposta alle grandi ed eclatanti trasformazioni che la società globale pretende, interventi capaci di garantire la qualità della vita senza stravolgere il paesaggio, interventi capaci di non svendere l'immagine della città (con i suoi difetti) con una più appetibile per i gusti internazionali.

Già da precedenti rapporti di ricerca condotti in occasione del Piano del 1996 (si veda la relazione di Stefano Allievi: "La città plurale") era emerso come «in Livorno vi sia una singolare coesistenza tra una ricca tradizione multiculturale (importata, anche se con notevoli ricadute sulla città, e di fatto "endogenizzata") e una realtà oggi sostanzialmente provinciale e chiusa, molto meno aperta che in altre fasi della sua storia, proprio perché privata dei soggetti (tra cui la borghesia cosmopolita) che di questa apertura erano attori e protagonisti». Oggi a distanza di 17 anni possiamo dire che la situazione non sembra particolarmente cambiata. Ancora una volta si evidenzia la mancata valorizzazione del patrimonio culturale e sociale che la città offre e la necessità di pensare a strategie in grado di far uscire la città dallo stallo in cui si trova.

Citiamo ancora Allievi: «una decisiva scommessa per l'amministrazione potrebbe perciò essere quella di guidare, o più modestamente di aiutare a porre le basi, di un processo che sappia unire la valorizzazione delle pluralità (storiche, attuali, e a venire, si pensi al turismo) con un decisivo svecchiamento della mentalità autoctona».

Seppure ampiamente condivisibile questo assunto resta contraddittorio: valorizzare una identità e nello stesso tempo renderla appetibile all'esterno è un processo di per sé irto di ostacoli. Nel presente rapporto riguardante il nuovo Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico pensiamo perciò che tale processo debba essere sviluppato per piccoli passi e tentativi, attraverso strategie che non stravolgano la città con grandi eventi o trasformazioni repentine, ma che ne facciano emergere gradualmente alcuni aspetti. E' la quotidianità che deve trovare interpretazione, quotidianità fatta di luoghi minuti, di angoli nascosti, di interstizi fisici e culturali come espressione di una comunità; è lo svelamento lieve e fatto ancora di ombre e chiaroscuri cui si deve puntare. In questa direzione, cioè verso la valorizzazione «dei luoghi della città pubblica intesi prioritariamente come luoghi della vita quotidiana» vanno anche i commenti rilevati in occasione del Geoblog (Comune di Livorno, Piano Strutturale Comunale, Ascoltare Livorno, Vivolivorno: il geoblog, p. 6) oppure la citazione jacobiana sul ridisegno dei marciapiedi come luogo di incontro che si ritrova nel documento: Comune di Livorno, Piano Strutturale Comunale, Ascoltare Livorno, Analisi ascolto e coinvolgimento dei principali attori locali, p. 24.

Una valorizzazione, dunque, che guarda agli spazi pubblici in primis per restituirli ai cittadini nella loro naturalezza. Il rischio altrimenti è quello di vetrinizzare la città, consegnarla ai codici standardizzati del turismo di massa. La specificità sopra riferita del caso livornese, di città di nuova fondazione, città di porto e arsenali, di importanti vicende politiche, costituisce un patrimonio tanto prezioso quanto fragile e pertanto richiede una cura del territorio e dei suoi significati molto attenta e minuta affinché tale specificità possa venire conservata. Livorno non è città che può mettersi in mostra spudoratamente, non ne ha, a ben vedere, neppure i mezzi e le risorse. E' piuttosto città da scoprire, città in cui perdersi e ritrovarsi, città di serendipity.

Ovviamente accanto a queste considerazioni vanno esaminate anche le questioni più squisitamente legate allo sviluppo economico della città, al mantenimento della qualità della vita, alla integrazione dei gruppi più deboli della popolazione e anche di questo si darà conto nelle pagine che seguono sapendo perfettamente tra l'altro che tutti questi elementi si tengono fortemente tra di loro.

c. I modi della promozione economica

dalla relazione di T.G. Pompili

L'aggiornamento di un Piano Strutturale impone sempre una riflessione sul ruolo della città nel medio lungo periodo nel proprio contesto territoriale. Non solo, infatti, le decisioni urbanistiche si attueranno in un ambiente mutato rispetto a quello attuale, o a maggior ragione a quello che ci restituiscono le informazioni statistiche, ma nei prossimi decenni continueremo a vivere mutamenti economico -istituzionali globali e i connessi cambiamenti nei modi di funzionamento delle città e dei sistemi di città. Ruolo essenziale delle città è sempre più l'essere centro di comunicazioni interpersonali, organizzatore territoriale di rapporti intersettoriali, nodo di informazione strategica. Peraltro, le tendenze evolutive delle città sono ormai ascrivibili più a uno sviluppo qualitativo che a una espansione quantitativa, stante l'esigenza di contenere i costi associati alla dimensione e alla crescita urbana per consentire l'aumento del benessere individuale e collettivo. Alle sfide globali occorre pertanto dare risposte locali, che passano anche per le scelte urbanistiche.

L'analisi economica definisce l'orizzonte entro cui si muove questo rapporto in base a uno sguardo sulla città nel suo complesso e in base all'ipotesi che gli obiettivi di crescita della occupazione e dei redditi medi sono le premesse della qualità della vita e del lavoro dei residenti.

Il rapporto elaborato si compone di una prima parte (Passato e presente), volta a ricostruire e interpretare la situazione attuale della città di Livorno come frutto della sua evoluzione, e di una seconda parte (Direzioni e scelte future), volta a delineare un possibile sviluppo di Livorno nei limiti posti dal contesto globale e dalla locale cultura di governo.

Stante la quasi totale assenza nel Quadro Conoscitivo e in altre fonti locali (CCIAA) di dati comparativi su realtà territoriali simili (non necessariamente toscane). Le conoscenze disponibili, anche non formalizzate, già consentono alcune interpretazioni e l'individuazione di punti di forza e di debolezza della città di Livorno.

I risultati ottenuti, combinati con la trattazione di scenari economici alternativi per il futuro, consentono la formulazione, pur soggetta a verifica, di linee guida strategiche e programmatiche per la costruzione del futuro di Livorno.

In queste analisi, abbiamo considerato la città di Livorno come costituita da persone, imprese, istituzioni e territorio. Di conseguenza, le azioni delineate per lo sviluppo della città non sono necessariamente compito e

responsabilità esclusiva del Comune, bensì di tutti i soggetti che a Livorno vivono ed operano, ciascuno secondo le proprie opportunità. Infatti, lo sviluppo di una città è azione corale, che non può avvenire per la sola spinta delle istituzioni pubbliche. Di conseguenza, compito di un Piano Strutturale non è solo formalizzare una visione e degli obiettivi condivisi, ma anche consentire al maggior numero di soggetti spazi di intervento specifico non sempre determinabili a priori. Anche in questo senso, la gestione urbanistica successiva alla conclusione dell'iter del Piano Strutturale e l'integrazione con altre politiche saranno temi decisivi.
[...]

Linee guida strategiche

1. Linee guida in una strategia attendista

A seconda della strategia locale che l'amministrazione adotterà, differenti saranno le linee guida ottimali per lo sviluppo della città. Anzi, esse saranno meramente conservative o del tutto assenti in una strategia attendista, che non essendo dotata di una propria visione del futuro, se non come difesa e continuità del presente, si fonderebbe su risposte ad hoc ad eventuali iniziative di soggetti esterni.

2. Linee guida in una strategia competitiva

Le linee guida coerenti con una strategia competitiva potrebbero essere le seguenti:

1. **PORTUALITA' COME PRINCIPALE BASE COMPETITIVA.** Livorno potrà continuare a dare priorità alla portualità, sia merci sia passeggeri, e alle attività ad essa connesse come propria principale base di esportazione e quindi fonte di occupazione e di redditi locali, rimuovendo le strozzature e gli ostacoli al suo sviluppo e al tempo stesso minimizzandone gli impatti negativi sulla popolazione residente (varie forme di inquinamento e di congestione). A questo scopo, il Piano Strutturale e il PRG del Porto saranno coerenti fra loro non solo nel disegno, ma anche e soprattutto nell'attuazione, volta ad assicurare a Livorno la presenza nelle nicchie di mercato in cui può contare su un vantaggio comparato rispetto ai concorrenti nazionali e del Mediterraneo occidentale e di conseguenza un più solido ruolo di hub.

2. **PRODUZIONI AD ALTO VALORE AGGIUNTO COME ULTERIORE BASE COMPETITIVA.** Allo scopo di evitare i rischi occupazionali e reddituali della specializzazione in un solo settore, Livorno favorirà, a partire dalle realtà esistenti e dalla storica vocazione locale alle varie forme di

mobilità e logistica, il consolidamento e lo sviluppo di attività produttive globali ad alto contenuto tecnologico e ad alta qualificazione dei lavoratori, anche mediante lo sviluppo delle connesse attività di servizio al fine di accrescerne il radicamento locale (inclusa la formazione specialistica a livello terziario e secondario). In prospettiva, e se oggetto di costante attenzione da parte delle istituzioni pubbliche e private di Livorno, questo potrà costituire un distretto manifatturiero benefico per i livornesi, o più probabilmente per un territorio più ampio che comprenderà anche Livorno (vocata alle funzioni aziendali più pregiate).

3. **TURISMO COME BASE COMPETITIVA ALTERNATIVA.** Allo scopo di evitare i rischi della specializzazione solo in attività destinate alla domanda delle imprese, Livorno potrà favorire lo sviluppo di altre attività di servizio destinate a soggetti non locali, ossia al turismo, specie quello fondato sulla ricettività (alberghiera, ma anche complementare, come i B&B in ville storiche o gli agriturismi in collina), che genera maggiori ricadute locali in termini di spesa (un'altra forma di esportazione) e di occupazione locale. Da questo punto di vista, la principale attrazione turistica è costituita dalle testimonianze dello storico passato estroverso e pluralista della città (ivi compreso il lungomare storico), un potenziale finora in attesa di valorizzazione e che sarà sviluppato, anche recuperando l'immagine della città precedente le distruzioni belliche; anche il turismo degli eventi potrà essere sviluppato, con infrastrutture apposite con ottima accessibilità extra-urbana e una attenta programmazione del calendario. L'offerta turistica balneare vorrà individuare e potenziare un'immagine specifica rispetto al resto della città costiera toscana, anche valorizzando le relazioni con la collina. Il turismo nel paesaggio collinare si potrà sviluppare valorizzando il pregio ambientale. Lo sviluppo del turismo porterà con sé un maggiore sviluppo del commercio al dettaglio specializzato e di qualità. Come è facile notare, gran parte dello sviluppo dell'offerta turistica va a vantaggio anche delle opportunità di scelta e della qualità del tempo libero dei residenti. In questo comparto Livorno potrà indirizzare la capacità di investimento locale, anche favorendo lo sviluppo della capacità creditizia e finanziaria locale.

4. **CITTA' COMPATTA, ACCESSIBILE E STABILE.** Livorno potrà rinunciare a perseguire l'incremento del numero di residenti e tanto meno il consumo di suolo (specie nelle aree collinari) ma in un quadro di città compatta e accessibile potrà favorire l'adeguamento spontaneo del patrimonio immobiliare residenziale alle nuove esigenze economiche e sociali espresse dalle famiglie, sia riguardo alle caratteristiche delle abitazioni sia riguardo ai servizi offerti nei quartieri.

Questo adeguamento potrà anche prendere la forma di sostituzione del patrimonio edilizio postbellico, oltre che di recupero e valorizzazione del superstite patrimonio edilizio più antico. Inoltre, considerato che la popolazione resterà probabilmente stabile ma che ci si può attendere un incremento nel numero delle famiglie, eventuali nuovi fabbisogni residenziali potrebbero essere soddisfatti senza ulteriore consumo di suolo, prima favorendo ristrutturazione e riutilizzo di edifici residenziali vuoti e poi localizzandoli in aree oggi a destinazione produttiva nella parte meridionale della città (Coteto).

5. **INDIFFERENZA LOCALIZZATIVA.** Livorno potrà garantire l'accesso inter-urbano alle diverse centralità cittadine, operando scelte infrastrutturali e insediative che minimizzino i conflitti con la mobilità intra-urbana. Nella misura in cui queste scelte avranno successo, si determinerà una situazione di sostanziale indifferenza localizzativa, che renderà le scelte localizzative individuali delle persone e imprese residenti e di quelle in arrivo più facilmente compatibili con gli interessi generali individuati dal Piano Strutturale, rendendo meno conflittuale la sua attuazione.

6. **MICRO-DECISIONI GUIDATE DAL BENESSERE DEI RESIDENTI.** Livorno potrà deliberare le scelte urbanistiche relative alle singole parti del territorio comunale, specie quelle oggi più delicate (centro storico, cerniera fra città e porto, nuove centralità, linea di costa, collina), in un'ottica unitaria e coerente con le linee strategiche valide per l'intera città, finalizzate al benessere dei residenti (ivi compresa la loro libertà di scelta) e perciò stesso attrattive per soggetti oggi esterni.

3. Linee guida di una strategia cooperativa

Infine, le linee guida coerenti con una strategia cooperativa potrebbero includere, in aggiunta a quelle valide anche in una strategia competitiva e appena illustrate, anche quelle che seguono:

1. **RETE PUBBLICO-PRIVATA LOCALE PER L'IMPRENDITORIALITÀ.** Livorno vorrà operare per sviluppare e rendere dinamico il distretto portuale, collaborare con istituzioni esterne ma prossime per sviluppare un distretto dell'alta tecnologia, e integrarsi con il distretto turistico pisano. In particolare, le istituzioni pubbliche e private di Livorno potranno favorire la creazione di nuove

imprese locali, dal punto di vista delle procedure, della qualità delle opere di urbanizzazione, della disponibilità di spazi immobiliari, della offerta di attività di servizio alle imprese, della formazione imprenditoriale e internazionale (già dalle scuole superiori), ma anche della creazione di contatti fra finanziatori locali privati (anche piccoli) e

aspiranti imprenditori.

2. **GEMELLAGGIO CON PISA.** Livorno vorrà cooperare con Pisa, rafforzando e traendo reciproco vantaggio dai rispettivi ruoli di porta d'accesso marittima e aerea alla Toscana. La mobilità passeggeri e merci tra Livorno e Pisa su ogni mezzo sarà di tipo urbano; secondo tale logica saranno riorganizzate le infrastrutture e i servizi di trasporto e comunicazione. In prospettiva, Livorno e Pisa (e i comuni contermini, maggiormente dotati di aree di sviluppo, anche fino a Pontedera) potranno costituire un'unica area metropolitana di dimensioni e rilievo nazionale, secondo il modello Twin Cities. La divisione territoriale del lavoro fra Livorno e Pisa permetterà di raggiungere maggiori vantaggi da agglomerazione e quindi soglie dimensionali adeguate ad un ruolo nazionale ed europeo più remunerativo in termini di occupazione e di redditi dei residenti. In questo quadro, in prospettiva le istituzioni pubbliche e private di Livorno e di Pisa vorranno cooperare nelle scelte strategiche, facendo fronte comune di fronte a istituzioni e soggetti esterni.

3. **RETE CON I COMUNI SULL'ARNO.** Livorno vorrà intrattenere relazioni costruttive con i comuni a monte sull'Arno (fino a Pontedera), consentendo il trasferimento in essi delle attività a maggiore consumo di suolo in modo da poter impiegare i propri limitati spazi per lo sviluppo delle attività connesse al distretto portuale e al turismo e in generale di attività più bisognose di una localizzazione urbana o metropolitana, che sono in genere quelle a maggiore produttività e quindi generatrici di maggiori redditi. Livorno potrà realizzare le rilocalizzazioni in parallelo alla crescente domanda di suoli urbani da parte di nuove attività e assieme al soddisfacimento delle conseguenti mutate esigenze di accessibilità intercomunale da parte delle famiglie e delle imprese; i trasferimenti avranno perciò luogo con la necessaria gradualità.

d. Dalle colture agricole alle necessità di salvaguardie

dalla relazione di R. Branchetti

A torto o a ragione Livorno è stata per molto tempo considerata da alcuni storici una città senza territorio (e di conseguenza - viene da pensare - senza agricoltura?), vediamo le ragioni.

Alla fine del secolo XV il castello ed il villaggio di Livorno erano ancora racchiusi dentro le mura

del Gambacorti (1392) ed al suo interno vivevano un migliaio di persone fra soldati, marinai, artigiani e contadini. Il contado livornese, all'epoca, era individuato dal Capitanato Vecchio di antica istituzione pisana, i cui confini corrispondevano grosso modo all'odierno perimetro comunale.

A partire dal secolo XVI, quando si formò la grande tenuta medicea nel Piano di Livorno, questa fu vista come un serbatoio di terreno pienamente a disposizione della città portuale che si voleva costruire. Con la fondazione della città (1577) la popolazione iniziò a crescere in maniera esponenziale, sia per effetto delle leggi livornine (1591-1593), che favorirono l'afflusso di molti rifugiati, sia per l'istituzione del porto franco - unico nell'area mediterranea fino alla fine del XVII secolo - che determinò l'arrivo di mercanti provenienti dalle più svariate nazioni, sia mediterranee che nord europee. Livorno era un porto di deposito e di transito che operava in regime extradoganale (fino al 1867, quando le franchigie vennero abolite), tanto da permettere alla città di non produrre nulla ma di abbondare in tutto. Uno status, questo, che per lungo tempo limitò, o comunque non favorì, l'instaurazione di un rapporto di complementarità economica col territorio circostante. Il caso del grano forse ne rappresentò l'esempio più evidente: Livorno, centro di smistamento del cereale verso lontane aree del Mediterraneo e del nord Europa, non aveva bisogno del suo circondario per procurarsi il pane. Lo stesso doveva dirsi per il mercato dei vini "troppo deboli e poco spiritosi delle vicine campagne", dato che erano preferiti "...i grossi ed i forti di Francia...", il cui commercio era stato facilitato dentro le mura cittadine con sgravi sulle gabelle fin dal 1621. Fu anche per queste ragioni che l'agricoltura intorno alla città, già penalizzata dall'alto costo della manodopera, mantenne sempre un ruolo marginale.

Se scorriamo le fonti del passato sull'agricoltura livornese ci appare una campagna con delle potenzialità (Targioni Tozzetti nel 1742: "...vi si coltivano, oltre alle Biade, e Legumi, gli Ortaggi e Frutti vi vengono saporitissimi, più che in qualunque altro luogo della Toscana... Gli agrumi vengono grossi, e non patiscono l'Inverno, ma non hanno tutto l'odore....

I vini hanno un poco di salmastro”), ma nel complesso poco sfruttata a motivo della carenza di forza lavoro, attratta da ben più lucrosi mestieri che la vicina città poteva offrire (Pietro Cuppari nel 1856: “È notevole come quivi (a Livorno) affluiscano molti prodotti ortivi ed il latte da luoghi lontani, sin dal territorio lucchese, mentre i coltivatori dell’adiacente campagna seguono il sistema di gran coltura dei cereali, quasi come fanno i maremmani”). Ancora oggi, forse a causa della mancanza di antiche tradizioni e vocazioni, è opinione diffusa che l’agricoltura nel Comune di Livorno abbia un ruolo marginale. Se dal un punto di vista economico ed occupazionale ciò può esser vero (il contributo fornito dall’agricoltura al PIL livornese è trascurabile e solo l’1,08% degli occupati nel Comune di Livorno lavora nel settore), di certo non lo è se si considerano le varie funzioni di cui il territorio rurale è portatore in termini di qualità paesistica e di memoria collettiva, di potenzialità economica e attrattiva turistica, di benessere e d’identità.

I dati statistici dell’ultimo trentennio ci dicono che l’agricoltura professionale nel Comune di Livorno è in preoccupante flessione, quasi tutti gli indicatori analizzati evidenziano un trend di decrescita più o meno accentuato. Le cause sono da ricercarsi:

a) Nella bassa redditività del settore che ha spinto le aziende prossime alla città ad attivare processi di riconversione delle aree rurali verso funzioni sostitutive più remunerative (residenziali/artigianali/commerciali/industriali) con perdita delle funzioni agricole ed aumento dei livelli di antropizzazione e consumo di suolo.

b) Nella continua espansione della città nell’unica direzione possibile: verso la collina, dove un vasto patrimonio forestale, giustamente protetto, costituisce un limite alle trasformazioni e allo sviluppo edilizio. Nel mezzo c’è la campagna ed è lì che si è andati a reperire spazi - soprattutto in pianura - per destinazioni d’uso spesso in antitesi con la funzione agraria.

c) Nello sviluppo abnorme di micro-lottizzazioni, fenomeno che in vaste aree periurbane ha portato alla nascita di una miriade di appezzamenti per il tempo libero, con grave danno al paesaggio rurale, all’agricoltura professionale e, in alcuni casi, alla regimazione delle acque superficiali. L’acquisto di terreno in piccoli lotti ha infatti innalzato a dismisura i valori fondiari, impedendo alle vere aziende agricole la possibilità di accrescere le proprie superfici (si ricorda che proprio le piccole dimensioni aziendali costituiscono uno dei maggiori limiti allo sviluppo del settore). Inoltre, la polverizzazione fondiaria ha in molti casi compromesso (o reso vana) la funzionalità delle sistemazioni idraulicoagrarie, progettate e realizzate in passato su ampie superfici della fattoria mezzadrile.

L'allevamento del bestiame è quasi scomparso dal territorio comunale, il numero delle aziende agricole è in forte contrazione così come il numero delle giornate lavorative in esse effettuate. Gli agricoltori livornesi che vendono (al dettaglio) al mercato ortofrutticolo sono in costante diminuzione, manca una viticoltura di qualità, quasi tutte le coltivazioni sono in calo fatta eccezione per l'olivicoltura, a favore della quale si auspica la realizzazione di un frantoio (l'ultimo, presso la fattoria S. Alò, ha cessato di funzionare una ventina di anni fa) che eviti costosi spostamenti verso impianti di trasformazione extra-comunali. L'ultima testimonianza di un'agricoltura tradizionale, dove si riscontra l'efficienza del binomio coltivazioni/allevamenti, sopravvive oggi, in forza al regime carcerario vigente, lontano dalla città: nell'Isola di Gorgona. Una presenza significativa dell'agricoltura livornese è rappresentata dalle coltivazioni in serra (orticoltura e florovivaismo di piante ornamentali), diffuse nella campagna a margine della città e in quelle aree della stessa non edificate per la presenza di vincoli (es. vincolo cimiteriale).

Rivolte prevalentemente ad un mercato locale, tali aziende risentono anch'esse dell'attuale crisi economica e del costo crescente degli approvvigionamenti energetici. Fra gli obiettivi di sostegno al settore, il P.S. dovrebbe prevedere il ricorso a fonti energetiche rinnovabili (pannelli solari, pompe di calore, ecc.) finanziabili attraverso i Piani di Sviluppo Rurale.

Dove il paesaggio rurale si è preservato abbastanza integro (zone distanti dalla città), si segnala la nascita di alcune attività agrituristiche ed esperienze di fattorie didattiche. Questa può essere letta come una conferma di come una buona qualità paesistica sia portatrice di servizi compatibili e di supporto all'attività agricola, in grado di generare offerta turistica, ricreativa e didattica. Anche il vasto patrimonio forestale, con i suoi valori ambientali e con la ricchezza dei percorsi escursionistici che lo attraversano, contribuisce ad arricchire tale tipo di offerta.

Da quanto sopra esposto si evince che, a livello comunale, la funzione economico-produttiva dall'agricoltura sta progressivamente perdendo peso e ciò può compromettere altre importanti funzioni (sociale, paesaggistica, ecosistemica e di presidio del territorio) che il comparto da sempre svolge. Occorre pertanto un'inversione di rotta che restituisca al settore la dignità che gli compete, andando ad individuare i tipi di agricoltura presenti nel Comune e, successivamente, a normare le diverse tipologie di aree agricole su cui detti tipi insistono.

In particolare, per la realtà della campagna livornese, diviene importante l'individuazione delle residue aree agricole che ancora conservano spic-

cati connotati di ruralità, con valori estetico-percettivi e storico-culturali (Tenuta di Popogna, resti delle fattorie di Limone e Uliveto, ANPIL Valle del Chioma). Essendo le ultime rimaste nel territorio comunale sono da preservare e valorizzare, anche per l'importante funzione di perequazione paesaggistica che svolgono nei confronti della città e dei centri urbani minori. Vi sono poi aree agricole che per il loro basso indice di edificabilità ed una buona integrità territoriale rappresentano utili varchi di collegamento fra le frange della periferia cittadina ed il sistema delle aree protette presenti in ambito comunale (Parco Provinciale dei Monti Livornesi, ANPIL, SIR Calafuria, Riserva Statale Calafuria). Alcune di esse sono attraversate da percorsi funzionali alla fruizione del Parco Provinciale dei Monti Livornesi (v. Piano del Parco - Tav. n. 11: Sentieristica), mentre altre, non riportate nella suddetta cartografia, presentano analoghe potenzialità. Anche a tale scopo emerge l'importanza di conservare nella sua integrità storica e visuale il paesaggio rurale, compresi i manufatti architettonici "minori" che esso conserva.

In ultima analisi la strategia di governo per la componente agricola dovrebbe prevedere i seguenti obiettivi generali:

- in relazione alla produzione agricola: sostenere le produzioni tipiche locali (es. olio, ortaggi, florovivaismo), l'agricoltura guidata e biologica, promuovere l'industria di trasformazione legata alla filiera dell'olio (frantoi) articolandone soglie dimensionali e localizzazioni, integrare la produzione agricola con l'offerta turistica;

- in relazione alla difesa del paesaggio, del territorio e del patrimonio edilizio: proteggere il paesaggio agrario come risorsa ambientale, recupero di nuclei e delle case sparse, favorire la conservazione ed il recupero dei beni storico-culturali e dei documenti della cultura contadina, ridurre gli impatti insediativi e sostegno a politiche ecologiche, contrastare il fenomeno delle microlottizzazioni, disincentivare la frammentazione aziendale e, di contro, favorire i processi di accorpamento fondiario, limitare l'incremento di forme residenziali in aree rurali:

- in relazione alla valorizzazione socio-economica: favorire la complementarietà tra zone urbane e rurali, sostenere e promuovere forme di turismo legate alle risorse paesaggistiche, naturalistiche, storiche, rurali, favorire interventi di collegamento e fruizione del sistema dei parchi, dei beni storico-culturali, delle emergenze paesaggistiche.

Per la componente forestale valgono le disposizioni della L.R. 39/2000, come modificata dalla L.R. 1/2003 e dello specifico regolamento. Fatti salvi i principi di salvaguardia della componente forestale, la strategia di governo dovrebbe tener conto, nel prevedere gli obiettivi generali, che

circa metà del territorio comunale è occupato da boschi. Il loro ulteriore incremento a scapito di terreni agricoli che vengono abbandonati rappresenta una perdita economico-produttiva e un danno al mosaico paesaggistico. Come le radure, le garighe e le praterie naturali o seminaturali, devono mantenere la caratteristica degli spazi aperti, anche i campi che si insinuano nelle boscaglie devono essere mantenuti come tali, ricorrendo a pratiche di modesta entità quali sfalci annuali (...), favorendo attività di allevamento e pastorizia (...), controllo dei margini delle aree boschive e degli arbusteti con pratiche selvicolturali annuali per limitare la progressiva ricolonizzazione e favorire il mantenimento di un elevato grado di biodiversità (PTC, Risorsa del paesaggio, p. 43, Art. 34).

Identità della matrice paesaggistica e permanenza degli elementi di differenziazione). Per favorire attività agricole di qualità in ambiti determinati, si legge ancora nel PTC (Disciplina, Statuto, Luoghi e spazi della collettività, p. 102), possono essere predisposti specifici piani delle funzioni con la previsione di recupero alle attività agricole di aree abbandonate al ciclo naturale e, quindi, classificabili come boschi di ritorno, previa dimostrazione della qualità agropedologica dei suoli, della preesistenza di sistemazioni agrarie, della compensazione con nuovi impianti boschivi anche in sistemi territoriali diversi. Può rientrare pertanto fra gli obiettivi generali la predisposizione di un progetto e programma strategico di equipaggiamento vegetale a livello comunale (piantare alberi secondo quantità e qualità paesaggisticamente rilevanti e significative) finalizzato al miglioramento paesaggistico sia del sistema insediativo sia della campagna. In considerazione del particolare valore ecologico dei corsi d'acqua e delle aree umide minori (laghetti collinari, piccoli stagni, pozze di abbeverata, casse di espansione), tali piantumazioni potrebbero essere rivolte all'implementazione/nuova costituzione di fasce boschive ripariali.

e. Le sicurezze territoriali

Era abitudine nel tempo passato attribuire tutti gli eventi dannosi per gli uomini e per l'umanità a forze sconosciute o sovranaturali. Frane, terremoti, inondazioni non erano prevedibili. Venivano conosciute solo dopo essere accadute. E non rimaneva che misurarne i danni. Le colture, le abitazioni, le strade erano soggette a distruzioni e necessitavano rifacimenti. I morti misuravano la gravità degli eventi.

Le scienze della terra fortunatamente hanno fatto passi da gigante. Oggi meglio si conoscono gli eventi naturali, si possono in buona misura prevedere e prevenire. Per gli effetti sul territorio si è configurato il concetto di "pericolosità" sia di tipo geologico che idraulico e sismico con le molte combinazioni possibili. Nella legislazione più recente l'introduzione del tema dell'ambiente e della sua necessaria tutela fa perno sulla eliminazione o quantomeno attenuazione della pericolosità. Non solo legislazioni specifiche al riguardo ma anche valutazioni di controllo fanno parte della elaborazione dei piani.

Una serie di cartografie tematiche vengono elaborate come guida per il Piano Strutturale in funzione dello stato di pericolosità e verranno dettagliate in termini prescrittivi nel futuro Regolamento Urbanistico. Sia gli aspetti geologici e geomorfologici, come quelli idraulici e sismici, dovranno garantire un livello di sicurezza rilevante per le scelte ubicative del Piano.

Anche questa ricercata garanzia non si tradurrà in regole matematiche a valere per sempre, ma dovrà essere costantemente monitorata e ove necessario evoluta.

Gli studi sulla geologia sono ancora in corso (vedi relazione Mazzei), ma già consentono attraverso la carta geomorfologica e le altre carte tematiche di individuare le aree nelle quali escludere previsioni insediative che possano ridurre il grado di sicurezza degli utenti e degli abitanti.

È un argomento sul quale il PS2 intende agire con estremo rigore.

Aspetti ambientali

dalla relazione di R. Butta

In questo inizio di millennio che vede un continuo, costante e complesso processo di urbanizzazione per il quale già oggi oltre i tre quarti della popolazione europea è concentrata nelle aree urbane, il tema del come conciliare lo sviluppo delle nostre città con il rispetto e la tutela dell'ambiente diventa fondamentale.

Nel persistere della situazione di crisi che grava sul nostro Paese e su buona parte del mondo occidentale, si inizia ad intravedere un'inversione di tendenza che le Città dovranno saper cogliere per mettere in atto politiche di sviluppo orientate verso una maggior sostenibilità, quale premessa indispensabile per la crescita. Cittadini e imprese ritengono ormai centrale il miglioramento qualitativo dei processi di sviluppo urbano, nell'ottica di un utilizzo consapevole delle risorse esauribili: qualità dell'ambiente, energia e territorio.

In questo contesto la prima domanda che ci si pone è come può essere considerata la qualità dell'ambiente della città di Livorno; la risposta non può essere ovviamente univoca, in quanto le componenti ambientali sono tante, così come spesso è diversa la rilevazione quantitativa ed interpretava dell'inquinamento, rispetto alla sensibilità e alla percezione dei fenomeni da parte della popolazione interessata.

Da anni studi, rilevamenti statistici, indagini, cercano di rappresentare la qualità della vita e lo stato dell'ambiente delle nostre città, attraverso confronti e indicatori sintetici; le città possono essere così confrontate rispetto a scale relative ragionevolmente omogenee, stilando delle vere e proprie "graduatorie". E' possibile inoltre monitorare nel tempo i trend e valutare se le politiche locali di prevenzione e tutela dell'ambiente e della salute dimostrano la loro efficacia ed incisività.

Il Rapporto sulla qualità dell'ambiente urbano è diventato negli anni un importante strumento e riconosciuto documento di consultazione per i decisori impegnati sul territorio, predisposto dal Sistema Nazionale per la protezione Ambientale (ISPRA/ARPA/APPA), con la collaborazione di soggetti quali l'ANCI, l'ISTAT, le Regioni e gli Istituti Regionali, il Corpo Forestale dello Stato, l'ACI, le Province e i Comuni.

Nel Rapporto 2013 è stato possibile confrontare 60 città capoluogo, tra cui Livorno, e da esso proponiamo in commento di alcuni indicatori attraverso un confronto con tre città del nord (Bergamo, Treviso e Reggio Emilia), del centro (oltre Livorno Prato ed Ancona) e del sud (Salerno, Lecce, Cagliari), che riteniamo in qualche maniera, o per popolazione o per vocazioni, ragionevolmente confrontabili.

E' stato preso in considerazione, per essenzialità dell'esposizione, il consumo di suolo e le emissioni in atmosfera.

Per quanto riguarda il consumo di suolo (le percentuali di suolo consumate rispetto alla dimensione territoriale amministrativa e la superficie espressa in ettari, delle città) risulta che Livorno dal momento di elaborazione del piano vigente (1996) ad oggi ha "consumato" l'1,4 % del suo territorio, pari a 151 ha, valore che risulta, per i periodi analoghi delle altre città comparate, generalmente inferiore.

Sul consumo di suolo è necessario aprire una breve parentesi, per l'attenzione che vi ha posto in questi anni la Regione Toscana, a cui sta particolarmente a cuore la tutela e la conservazione degli elementi essenziali del territorio che hanno contribuito a dare un'immagine conosciuta in tutto il mondo. Il dibattito di questi anni si è tradotto nella proposta di revisione della legge urbanistica regionale sul governo del territorio, che è attualmente in discussione presso le sedi competenti.

La tutela del patrimonio territoriale porta all'affermazione che "Le azioni di trasformazione del territorio devono essere considerate in base ad un bilancio complessivo degli effetti su tutte le componenti"... "Le trasformazioni che comportano impegno di suolo non edificato ai fini insediativi o infrastrutturali sono consentite esclusivamente nell'ambito del territorio urbanizzato... Non sono comunque consentite nuove edificazioni residenziali fuori dal territorio urbanizzato".

In particolare le trasformazioni non residenziali al di fuori del territorio urbanizzato "sono consentite esclusivamente con procedimento ..., al fine di verificare la sostenibilità per ambiti di area vasta".

Trattasi indubbiamente di vincoli forti con i quali i nuovi strumenti di governo del territorio dovranno confrontarsi nel prossimo futuro.

La comparazione di diversi inquinanti atmosferici, confrontando l'anno 2000 con il 2010, mostra quanto mai significativa e porta ai seguenti commenti: si registra, per la città di Livorno, un notevole abbattimento di tutti

gli inquinanti atmosferici, ed in particolare la drastica riduzione di polveri ed anidride solforosa;

Gli attuali dati risultano in linea con le altre realtà comparate, per quanto riguarda le polveri, i composti organici volatili, il metano, l'ammoniaca; Rimane significativo il valore delle emissioni di monossido di carbonio, seppur dimezzato nel decennio.

Il quadro complessivo è dunque sicuramente confortante, ma suggerisce di proseguire con le politiche di contenimento delle emissioni in atmosfera. le relazioni riguardanti i temi ambientali sono incluse, con i testi integrali, nel volume del QC ambientale.

f. Le regole del piano: materia in evoluzione

L'ordinamento del futuro deve assumere il carattere di regola valida nel tempo per tutti i cittadini.

Nel momento della elaborazione deve cogliere tutte le sollecitazioni che la società avanza.

Dopo l'adozione deve indirizzare e regolare i passi dell'intera società con quella fermezza e misurata elasticità che il corpus legislativo deve avere.

Nella consulenza sugli aspetti giuridici e legislativi (relazione Pagano) viene evidenziato come il processo avviato dalla Regione Toscana (Piano Strutturale attuato attraverso un Regolamento Urbanistico) abbia subito una variazione nel 2005 ed una successiva approvata nel 2014.

Non si tratta solo di un avvicendamento legislativo (ad una legge ne succede un'altra) ma di una modificazione di principi che a partire dal riconoscimento di uno "Statuto del territorio" e delle parti che ritiene debbano essere "invarianti" ne promuove la durata nel tempo attraverso una componente del Piano Strutturale, quella più rivolta alla natura del territorio.

Si può facilmente intendere quanto rilevante sia la dimensione dei problemi conseguenti, in particolare in una fase della vita del paese in cui le prospettive sono troppo strette oppure troppo ampie e alternative.

Il nuovo assetto legislativo regionale cala su di un mondo operativo anch'esso in cerca di nuovi assetti.

La situazione è complessa ma ancora più complesso è riportare nello stesso ordine prospettico le componenti del Piano Strutturale aventi efficacia molto prolungata nel tempo e i nuovi spazi operativi nei quali la città si propone di avanzare.

È questa una parte della elaborazione molto ardua di cui reperire i percorsi nel Piano Strutturale 2 e da risolvere poi operativamente nel Piano Operativo.

Per poter affrontare una situazione così complessa è stato necessario incaricare l'Avvocato Fortunato Pagano di seguire l'evolversi legislativo per tenere aggiornato il gruppo operativo e valutare i nuovi indirizzi.

3. Gli obiettivi e le proposte di progetto

Gli obiettivi del Piano costituiscono un insieme che, nelle singole parti e per i singoli indirizzi, esplicita i contenuti da perseguire.

Per Livorno sono stati individuati nel 2011 e riportati nel documento “Aggiornamento del quadro conoscitivo e sintesi degli obiettivi” nella versione più aggiornata. E’ un solido punto di partenza per la versione attuale.

Al nostro lavoro spetta un altro compito, complementare e diverso. Dobbiamo prefigurare le domande della città al di là della contrazione della crisi, quali settori cresceranno e quali diminuiranno, quali tenderanno a cambiare localizzazione, quale sarà il nuovo assetto territoriale che aiuterà ad affievolire la crisi.

Rispetto agli obiettivi elencati nel documento 2011 si è ritenuto necessario ripartire dai dati essenziali di alcuni settori per riprendere le fila da lontano ed orientare le tendenze in accordo con l’evolversi della crisi.

Gli studi e le ricerche avviate con questa revisione tendono a indagare più a fondo nei problemi, analizzare l’attualità e le possibili evoluzioni future allargando le dinamiche di ogni tematica per scoprire anche le cause e gli effetti che agiscono l’una sull’altra.

Nella valutazione di queste interazioni acquistano un importante ruolo la componente economica e quella sociale. Gli indirizzi conclusivi spesso propongono alternative in accordo con il tipo di azione che l’Amministrazione, il Governo della città, intendono e possono promuovere.

Così è per tutte le tematiche. E’ come scrivere uno spartito in cui su ogni linea (rigo) si svolge il tema di uno strumento ma solo la lettura contemporanea verticale consente di produrre il suono d’insieme (l’orchestra).

Gli obiettivi del piano della città possono essere formulati con modalità analoghe. La regia dell’Amministrazione, una volta formulato il piano (lo spartito) può promuovere le attività (il suono) vigilando sui tempi, condizionando gli attacchi e le sequenze per ottenere il risultato nel suo complesso prefigurato, componendo tra di loro le singole voci. L’ordinamento degli obiettivi prefigura lo spartito. Naturalmente in accordo con la nuova legislazione.

Le procedure normative per l’approvazione relative al P.S., sono state oggetto di riedizioni: il piano vigente fu elaborato in accordo con la l.r. n.5, 1995, l’attuale revisione è stata avviata in accordo con la l.r. n.1, 2005 e sarà portata a termine in accordo con la nuova l.r. n.65,2014 (approvata lo scorso novembre).

E’ una situazione che rende più complessa e più lunga l’elaborazione del Piano.

Il piano è una struttura di pensiero intrinsecamente contraddittoria: da un lato si presenta come controllo del futuro, riordino e riorganizzazione in funzione di uno sviluppo, sforzo di programmare la previsione, dall'altro come ipotesi, predizione, distacco dal presente, scelta ed interpretazione particolare dell'interesse collettivo.

In questi tempi attivi e disordinati, teoricamente aperti ad ogni iniziativa, modellati sui comportamenti del mercato e della comunicazione, al concetto di programmazione si oppone quello di flessibile opportunità; peraltro la scarsità di regole collettive e della loro morale, così come di grandi orizzonti ideali, rende precario anche l'aspetto predittivo del piano.

...

Che gli obiettivi siano divenuti più complessi ed articolati non significa che non debbano essere individuati; che la situazione specifica debba venir ascoltata con maggiore attenzione, come materiale di partenza di ogni modificazione (che ci si debba cioè mettere in relazione con le specificità contestuali) non significa appiattare ogni intervento ad un'empiria senza principi e senza dover essere.

Che le nozioni di standard e di norma siano divenute talvolta numeri il cui significato originario è andato perso, che esse vadano riesaminate a partire proprio dalla condizione specifica e non da astratti sistemi, non significa che tali nozioni non debbano ritrovare e potenziare, nell'elaborazione del piano, il loro originario ruolo civile e qualitativo.

Che i sistemi delle conoscenze analitiche abbiano spesso costituito un pesante ed astratto bagaglio separato dalle decisioni di piano significa solo che esse vadano condotte in modo più mirato ed approfondito, non che esse siano inutili.

Che sia necessario utilizzare insieme in modo nuovo forze economiche pubbliche e private di fronte a specifiche iniziative e quindi essere flessibili al presentarsi delle occasioni e delle congiunture, non significa arrendersi puramente agli interessi particolari. Che sia necessario ascoltare la voce del progetto specifico come contributo attivo al piano non autorizza né l'impero della pura estetica né l'idea che l'iniziativa sia comunque un valore da accettare senza confronti complessivi.

da: Proposte per il PRG di Torino, 1991





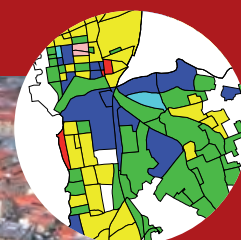
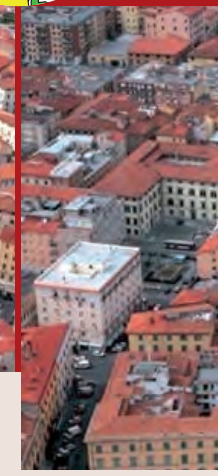
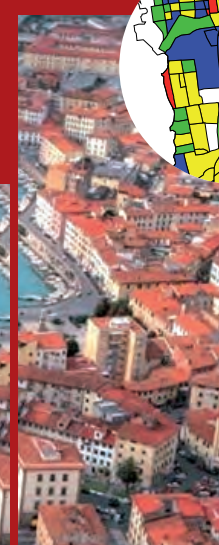
COMUNE DI LIVORNO

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

ASCOLTARE LIVORNO

Settembre 2013

paesaggi sociali e qualità urbana



- I PAESAGGI SOCIALI
- QUALITA' URBANA E SOCIALE DEI QUARTIERI

PAESAGGI SOCIALI DELLA CITTA' DI LIVORNO

Un Piano Urbanistico deve misurarsi con le concrete condizioni dei tessuti edilizi della città, riconoscendo i caratteri che possono determinare le condizioni urbanistiche e quelle di fattibilità economica degli interventi di rigenerazione.

Le concrete condizioni dei tessuti edificati della città, dei caratteri fisici e sociali che possono determinare le condizioni urbanistiche e le fattibilità economiche degli interventi di rigenerazione vengono misurate con approssimazioni successive (e con costi diversi) cercando di produrre indicatori sintetici ed espressivi per l'Agenda Strategica della Città, che parta dal programma del Sindaco e metta in relazione strategie con progetti fattibili in un processo incrementale e sistematico.

Una prima immagine della consistenza di questa realtà urbana è quella fornita dalla rappresentazione dei **"paesaggi sociali"** che si possono ricostruire partendo dalle informazioni dei censimenti per sezione.

Una simile operazione effettuata per la città di Livorno (raffrontabile con analoghe operazioni condotte per altre città italiane) porta in evidenza diversi gruppi (cluster) dalla città più agiata, a quella consolidata a quella periferica sino ad un aggregato che non è improprio caratterizzare come città obsoleta per la presenza delle abitazioni costruite nell'immediato dopoguerra (dal 1946 al 1961) che, salvo gli interventi già operati, richiede di norma un rinnovo anche radicale che va messo in relazione con altre politiche di riqualificazione urbana (sull'arredo, sulle dotazioni, sulla sicurezza,...).

La consistenza del patrimonio edilizio così datato vale per l'intero comune di Livorno oltre 15.000 delle 65.000 unità abitative totali censite al 2001.

A Livorno la "città dell'obsolescenza", cioè a dire la parte di città caratterizzata dalla rilevante presenza di patrimonio edilizio da rinnovare in buona parte si estende per 129 ha ed ospita circa 24.000 abitanti il che la qualifica come raggruppamento tra i più popolosi con 1/6 della popolazione totale.

Naturalmente non tutti gli ambiti consolidati hanno la stessa propensione. E il Piano deve saper discriminare bene gli ambiti dove una densificazione è sostenibile e sa proporre processi di rinnovo e riqualificazione urbana (estetica, funzionale, energetica).

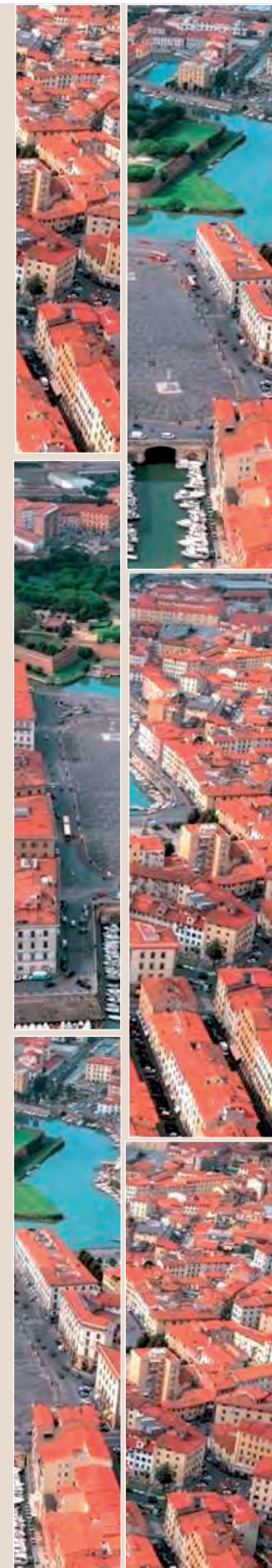
Costruire approcci simili ad un piano urbanistico censendo ambiti che presentano diverse caratteristiche storiche, sociali, paesistiche con l'individuazione di politiche e progetti che tengano conto di esigenze complesse della città e del suo rurale è sempre più necessario.

Ma si può cominciare a farlo puntando a cogliere la dimensione programmatica (e non solo regolativa) dell'intervento necessario.

Dando più spazio a soluzioni creative che raccolgano l'invito della *smart city* a introdurre più intelligenze e meno cemento nella soluzione dei problemi urbani, a lavorare sempre sull'identità e nel recupero di efficienza e di funzionalità, generando benessere ben distribuito, per una "città senza periferie".

Affrontare i temi dettati dal profondo mutamento in corso, per cambiare le politiche urbane, dalla mobilità al welfare, per tentare la via di una sostenibilità efficace, propone nuovi modi di ascoltare, di esplorare il passato e il futuro, di organizzare il presente in modo convincente, condiviso e politicamente praticabile.

Così questo piccolo tentativo, preliminare, acquista il significato di produrre nuovi punti di vista, nuovi scenari che servano a costruire nuovi pensieri, nuove azioni, nuovi impegni e responsabilità e Nuova Coesione, in coerenza con le nuove politiche comunitarie che parlano al mezzogiorno, alle aree interne e alle città proponendo nuove strategie e nuove modalità nello sviluppo locale.



Morfologia urbana e toponomastica



Livorno: Città della Toscana, capoluogo di provincia, situata sulla costa tirrenica vicino alla foce dell'Arno e di fronte allo scoglio della Meloria. Il nome *Livorna* ricorre per la prima volta in una pergamena del 1904. E' poi ricordato (inizi del sec. XII) come castello e quindi come villaggio e piccolo porto a breve distanza da Porto Pisano, per la cui difesa venne fortificato dai Pisani nel 1392.

Caduta Pisa, passò ai Genovesi dal 1405 al 1421, quando fu acquistato da Firenze che ne accrebbe le fortificazioni e vi costruì un arsenale. Iniziato nel 1571 un nuovo porto e promulgata nel 1593 la "costituzione livornina che concedeva piena libertà di residenza agli immigrati, tra cui moltissimi ebrei, la città cominciò a popolarsi e da espandersi favorita dal nuovo Porto Mediceo del 1618 e dal sistema di porto franco, tanto che alla fine del sec. XVIII era la seconda città della Toscana.

Il toponimo si riconduce ad un personale etrusco *Liburna* che si può confrontare con il latino *Liburnius*, se non dipenda da *Liburna*, *Leburnius*, anche questi antroponomi latini.

Oltre che un'origine dell'onomastica antica, può essere verosimile una relazione col termine latino *liburna* 'brigantino, feluca' specie di imbarcazione, o con l'etnico antico dei *Liburni*, popolo del Quarnero, con cui, peraltro avrà rapporto *liburna*.

dal Dizionario di Toponomastica - UTET

Affrontare i temi dettati dal profondo mutamento in corso, per cambiare le politiche urbane, dalla mobilità al welfare, per tentare la via di una sostenibilità efficace, propone nuovi modi di ascoltare, di esplorare il passato e il futuro, di organizzare il presente in modo convincente, condiviso e politicamente praticabile.

Così questo piccolo tentativo, preliminare, acquista il significato di produrre nuovi punti di vista, nuovi scenari che servono a costruire nuovi pensieri, nuove azioni, nuovi impegni e responsabilità. Nuova coesione.

UN CLUSTER PER CONOSCERE

La pubblicazione da parte dell'Istituto Centrale di Statistica delle informazioni del XIV Censimento Generale della popolazione e delle abitazioni e dell'VIII censimento dell'industria e dei servizi (entrambi del 2001) con una disaggregazione che, per una cospicua frazione delle variabili rilevate, si spinge sino alla singola sezione di censimento, ha modificato radicalmente il panorama delle applicazioni statistiche che è possibile condurre a supporto della analisi territoriale.

Questo nuovo panorama informativo propone la possibilità, sin qui inesplorata, di utilizzare i dati censuari per operare nuove e più puntuali analisi del processo di costruzione della città, leggendo nella sua duplice dimensione di territorio costruito (l'*urbs*) e di organismo sociale (la *civitas*) caratterizzato da un intenso ed incessante mutamento della sua organizzazione spaziale e dei modi di uso del territorio.

Una valutazione articolata e di grande sintesi può essere così condotta utilizzando le tecniche della analisi multivariata per trattare i dati censuari su popolazione, abitazioni e attività economiche per sezione censuaria.

In particolare si è qui utilizzata la tecnica di raggruppamento nota come cluster analysis; questa analisi procede determinando il raggruppamento progressivo delle unità statistiche costituite dalle sezioni di censimento, associando quelle unità di indagine che presentano la minor distanza relativa nello spazio n-dimensionale formato dalla distribuzione delle n variabili considerate.

Il raggruppamento avviene passo passo in un numero di gruppi sempre più ristretto, dalle singole unità di analisi sino all'unico raggruppamento finale che le contiene tutte; è ovvio che i raggruppamenti che si vengono formando ad ogni passo sono caratterizzati da una omogeneità più ridotta di quella presente al passo precedente nella distribuzione delle variabili impiegate per la classificazione che le distingue dai restanti gruppi.

L'abilità dell'analista è allora quella di selezionare il livello di raggruppamento che costituisce il miglior compromesso tra una omogeneità interna ai gruppi che sia ancora significativa ai fini dell'analisi ed una numerosità degli stessi gruppi che sia ancora accettabile, consentendo di associare a ciascun gruppo una identità espressiva e credibile della propria natura.

Attraverso queste procedure, naturalmente gestite con l'impiego di risorse di calcolo e di software di analisi statistica appropriati, è così possibile costruire una immagine di gruppi (relativamente) omogenei che descrivono i paesaggi sociali della città.

PAESAGGI SOCIALI della città di Livorno cluster - 6 gruppi

Analisi cluster

non gerarchica effettuata col metodo k-means utilizzando le seguenti variabili standardizzate:

- Indice di vecchiaia
- Percentuale di stranieri sul totale dei residenti
- Quota di famiglie unipersonali
- Quota di edifici costruiti tra il 1946 ed il 1961
- Percentuale occupati nel commercio
- Percentuale di pendolari sul totale dei residenti
- Percentuale di proprietari dell'abitazione in cui risiedono sul totale delle abitazioni
- Percentuale di abitazioni vuote sul totale delle abitazioni
- Densità della popolazione residente
- N° medio delle stanze per abitazione
- Percentuale di abitazioni dei residenti con 5 o più stanze
- Percentuale di edifici ad uso residenziale sul totale degli edifici
- Percentuale di edifici con un solo interno
- Percentuale di edifici da tre o più piani
- Percentuale di abitazioni nelle quali è presente il telefono
- Percentuale di abitazioni nelle quali è presente il riscaldamento

Utilizzando partizioni non gerarchiche, il numero più adatto di gruppi è risultato essere di 6, cui va sommato un "gruppo 0" formato dalle sezioni censuarie del 2001 che non sono state incluse nell'analisi per assenza di residenti, o per carenze informative riscontrate nei dati.

Avvertenza: pur combaciando in alcune circostanze numeri dei gruppi e colori corrispondenti, date le diverse morfologie delle città studiate non corrispondono anche le tipologie dei gruppi.

Dopo l'analisi approfondita, abbiamo individuato gruppi con caratteristiche simili, a prescindere dalle città, gruppi che abbiamo individuato con lo stesso colore e che ora andiamo ad elencare, dal momento che alcune sfumature di colori differenti con la trasposizione su carta possono diventare di difficile distinzione.



	n° sezioni	% sez.	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
spazio rurale	89	8,96%	1.055	0,7%	71,0	14,9
città della produzione	151	15,20%	8.912	5,7%	13,2	675,7
città moderna	323	32,52%	81.782	52,4%	10,0	8.161,9
città storica	165	16,61%	33.081	21,2%	1,5	21.907,9
città di pregio	110	11,07%	6.565	4,2%	5,5	1.198,0
città del mare	36	3,62%	941	0,6%	1,4	681,9
città dell'obsolescenza	119	11,98%	23.872	15,3%	1,3	18.505,4
Totale	993	100,00%	156.208	100,0%	103,9	1.503,4

	ind_vec	istr_elevata	t_disocc	qta_indu	qta_terz	totpendo	% fam 1comp
1	241,69	30,09	8,00	28,22	68,52	6,57	24,78
2	253,18	42,32	6,72	22,60	76,02	7,04	23,34
3	216,53	30,61	9,39	27,57	70,61	5,96	29,80
4	243,93	53,75	4,12	18,57	79,11	9,78	21,26
5	279,72	41,90	4,27	23,48	73,70	7,10	41,25
6	317,75	35,04	7,79	22,71	75,84	6,81	30,64
Totale	253,00	38,53	7,17	23,98	74,08	7,07	26,18

	% edi nuovi	% 46_61	% palazzi	% 1interno	n° med stanze	% abit-5 stanze	% stra
1	3,31	23,40	5,19	48,92	3,90	8,02	3,06
2	4,88	17,44	41,65	17,51	4,29	10,89	0,94
3	1,06	8,56	66,07	5,69	3,69	7,45	2,90
4	5,13	20,90	4,57	51,57	5,43	46,53	2,73
5	1,35	15,56	6,31	37,27	3,86	17,28	11,19
6	0,25	81,63	74,04	3,31	4,04	8,37	1,76
Totale	3,20	25,61	38,36	23,66	4,20	14,04	2,39

	% ab vuote	% prop	% affitto	% edi resid	% edi antica	sup abit media	densita
1	6,97	46,80	12,10	67,25	32,79	83,90	2.626,59
2	2,37	73,17	5,80	90,09	21,50	91,88	11.760,82
3	7,53	52,57	4,62	92,34	51,59	78,15	25.317,34
4	7,40	64,96	14,81	87,25	27,74	127,52	2.841,39
5	56,30	21,61	5,68	78,43	32,82	77,17	1.235,12
6	4,72	62,74	4,44	88,18	1,86	83,65	20.971,85
Totale	7,15	60,58	7,55	85,62	27,49	90,71	12.417,47

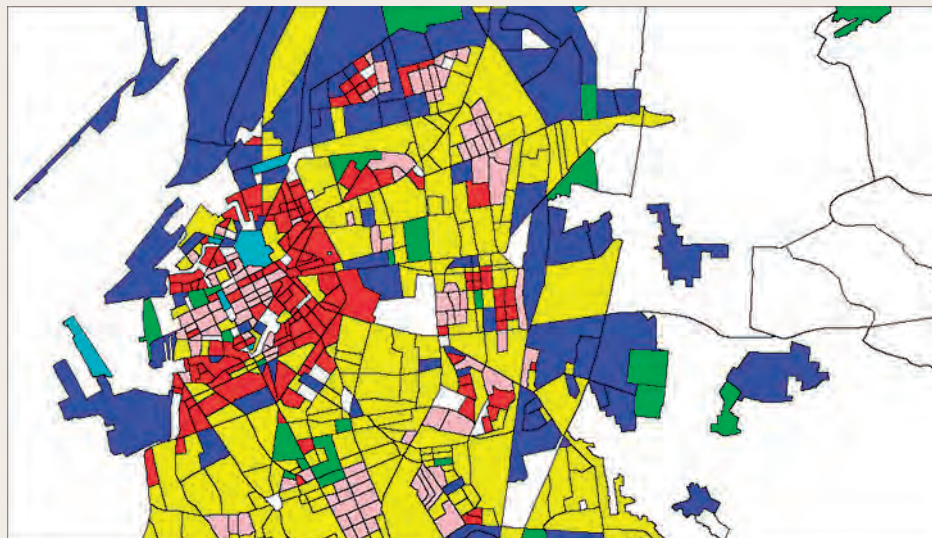
ind_vec
t_disocc
istr_elevata
qta_indu
qta_terz
totpendo
% fam 1 comp
n° med stanze
% abit>5 stanze
qta_str
% ab vuote
qta_prop

Indice di vecchiaia
Percentuale di disoccupati
Percentuali di persone con diploma o laurea
Percentuali di occupati nel settore secondario
Percentuale di occupati nel settore terziario
Percentuale di pendolari sul totale dei residenti
Quota di famiglie unipersonali
N° medio delle stanze per abitazione
Percentuale di abitazioni dei residenti con 5 o più stanze
Percentuale di stranieri sul totale dei residenti
Percentuale di abitazioni non occupate
Percentuale di proprietari dell'abitazione in cui risiedono

% affitto
% edi resid
% edi nuovi
% 46_61
% palazzi
% 1interno
% edi antica
sup abit media
densita

Percentuale di persone che sono in affitto
Percentuale di edifici ad uso residenziale sul totale degli edifici
Quota di edifici costruiti dopo il 1991
Quota di edifici costruiti tra il 1946 ed il 1961
Percentuale di edifici da tre o più piani
Percentuale di edifici con un solo interno
Quota di edifici costruiti prima del 1919
Superficie media delle abitazioni (in mq)
Densità della popolazione residente

- città della produzione
- città moderna
- città storica
- città di pregio
- città del mare
- città dell'obsolescenza



CITTÀ DELLA PRODUZIONE E DEI SERVIZI

Questo gruppo è formato da 151 sezioni, pari al 14,8% del totale, e racchiude 8.912 abitanti, pari al 5,7% della popolazione comunale al 2001. Il tratto caratteristico di questo gruppo è l'elevata mixité funzionale: gli edifici residenziali rappresentano il 67% del totale, contro una media cittadina dell'85%. C'è una buona presenza di edifici in affitto (il 12% contro una media del 7,5%), e la densità della popolazione presente è molto bassa (2.600 abitanti per kmq contro una media di 12.400). Dal punto vista sociale è elevata la quota di occupati nell'industria (28,2% contro 24%), ed è ridotto il livello di istruzione della popolazione (popolazione in possesso di laurea o diploma delle superiori è pari al 30% contro il 38,5% medio livornese).

Tratti caratterizzanti la CITTÀ DELLA PRODUZIONE E DEI SERVIZI

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

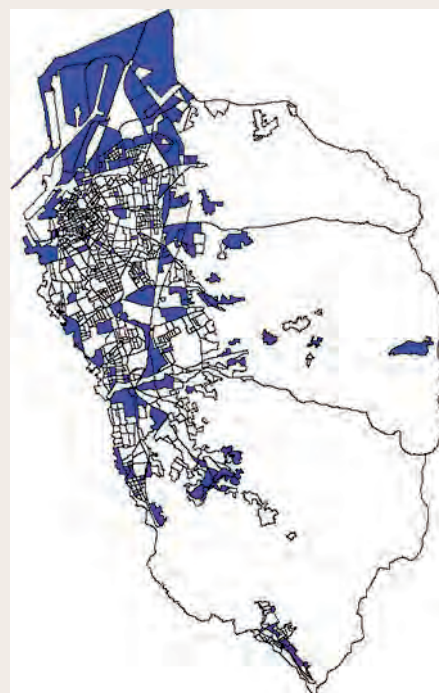
- scarsa densità abitativa (abitanti/Kmq = 2.600 vs 12.000) ·
- elevata mixité funzionale (edifici residenziali = 67% vs 86%) ·
- minima presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 5% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (49% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- elevata presenza di lavoratori nel settore industriale (28% vs 24%) ·
- stratificazione sociale bassa (incidenza diplomati+laureati = 30% vs 39%) ·
- ridotto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 241 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- ridotta presenza di abitazioni di proprietà (47% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi in linea con la media (n. medio stanze = 3,9 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 83 mq vs 90)
- diffusione degli affitti superiore alla media (12% alloggi contro la media del 7,5%)



CITTÀ MODERNA

E' la tipologia che potremmo caratterizzare come la città recente per l'incidenza significativa delle abitazioni costruite nel decennio precedente la rilevazione censuaria (4,8% contro una media comunale del 3,2%) e viceversa per l'incidenza bassa per il patrimonio del secondo dopoguerra.

Nel comune di Livorno è il raggruppamento che conta il maggior numero di sezioni (323) e di abitanti residenti (81.782, pari al 52,3%). Si registra una forte incidenza di abitazioni di proprietà: il 73% contro una media comunale di 60,6%.

I caratteri sociali segnalano una popolazione con un profilo socioprofessionale medio-elevato: la popolazione con livelli di istruzione media superiore e universitaria è il 42,3% del totale contro una media di 38,5%, e una percentuale ridotta di nuclei familiari da un solo componente, pari al 23,3% contro la media comunale del 26,2%.

Tratti caratterizzanti la CITTÀ MODERNA

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

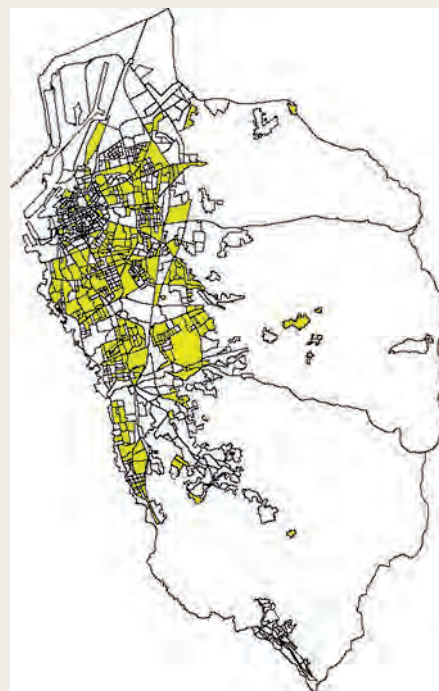
- densità abitativa nella media (abitanti/Kmq = 11.700 vs 12.000) ·
- ridotta mixité funzionale (edifici residenziali = 90% vs 86%) ·
- medio-alta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 41,5% vs 38%) ·
- ridotta presenza tipologie unifamiliari (17% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- stratificazione sociale medio-alta (incidenza diplomati+laureati = 42% vs 39%) ·
- ridotta presenza popolazione straniera (1% contro il 2,5%)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (73% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi lievemente superiori alla media (n. medio stanze = 4,3 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 92 mq vs 90)
- bassa quantità di alloggi sfitti (2,5% contro 7%)

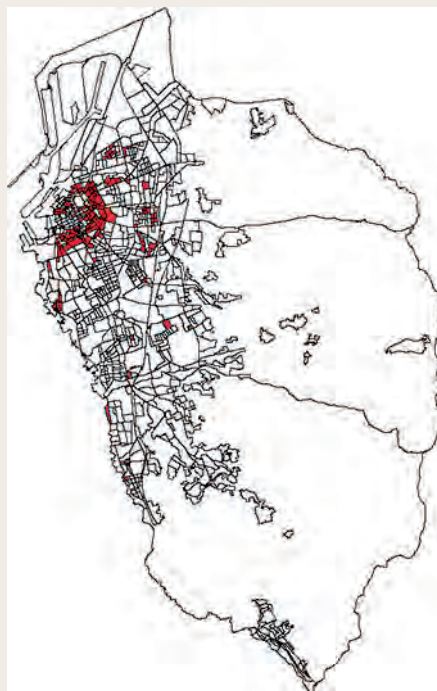


CITTÀ STORICA

Una impronta fortemente caratterizzata è naturalmente quella presente nelle 165 sezioni (16% del totale) della città storica dove risiedono 33.081 abitanti.

Caratterizzata intanto per l'elevata incidenza del patrimonio abitativo storico: gli edifici costruiti prima del 1919 sono il 51,6% del totale (media di Livorno 27,5%) e gli edifici multipiano rappresentano i 2/3 del totale contro la media di 38,4%. La densità abitativa di questo gruppo è molto elevata, la più alta tra i 6 gruppi individuati, pari a 25.300 ab/kmq contro una media di 12.400. Il patrimonio edilizio è inferiore rispetto ai valori comunali (3,7 stanze per abitazione e 78 mq per alloggio contro valori medi rispettivamente di 4,2 stanze e 90 mq)

Nel suo profilo sociale la città storica ha un livello elevato di istruzione: diplomati e laureati rappresentano infatti il 30,6% della popolazione rispetto ad una media urbana di 38,5%.



Tratti caratterizzanti la CITTÀ STORICA

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- alta densità abitativa (abitanti/Kmq = 25.000 vs 12.000) ·
- modesta mixité funzionale (edifici residenziali = 92% vs 86%) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (8% vs 25%) ·
- elevata presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 66% vs 38%) ·
- minima presenza tipologie unifamiliari (5% vs 23%)

Caratteri sociali ·

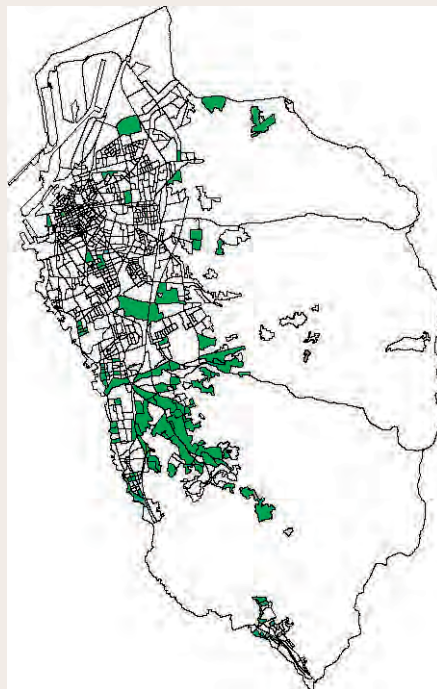
- elevata presenza di famiglie unipersonali (30% vs 26%) ·
- stratificazione sociale bassa (incidenza diplomati+laureati = 30% vs 39%) ·
- ridotto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 217 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- medio-bassa presenza di abitazioni di proprietà (52% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi inferiori rispetto alla media (n. medio stanze = 3,7 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 78 mq vs 90)
- elevata quota di edifici costruiti prima del 1919 (il 51% contro la media del 27%)
- diffusione degli affitti inferiore alla media (4,6% alloggi contro la media del 7,5%)

CITTÀ DI PREGIO

Il gruppo che esprime i valori di pregio abitativo più spiccati nella città rappresenta 110 sezioni (pari al 10,8%) e 6.565 abitanti. Questo gruppo è caratterizzato da densità insediative più contenute (2.800 ab/kmq contro i 12.400 della media urbana) e presenta una incidenza di edifici monofamiliari pari al 51,5% del totale, molto più elevata rispetto al valore medio comunale di 23,6%. Qui sono massime le dotazioni degli spazi residenziali, con una media di 5,4 stanze e di 127 mq per alloggio (medie urbane di 4,2 e di 90 rispettivamente). La popolazione presenta poche famiglie formate da un solo componente (21,2% a fronte di un dato comunale di 26,1%), con un elevato livello di istruzione superiore o universitaria, pari al 53,7%.



Tratti caratterizzanti la CITTÀ DI PREGIO

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- bassa densità abitativa (abitanti/Kmq = 2.800 vs 12.000) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (20% vs 25%) ·
- ridotta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 4,5% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (51% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- scarsa presenza di famiglie unipersonali (21% vs 26%) ·
- stratificazione sociale elevata (incidenza diplomati+laureati = 53% vs 39%) ·
- elevata occupazione nel terziario (79% contro il 74% medio)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (65% vs 60%) ·

superficie media alloggi occupati = 127 mq vs 90)

- elevato tasso di rinnovo dei tessuti (abitazioni costruite dopo il 1991 = 5,1% vs 3,3%)
- diffusione degli affitti superiore alla media (14,8% alloggi contro la media del 7,5%)

LA CITTA' DEL MARE

In 36 sezioni (il 3,5% del totale) nelle quali è presente una popolazione di 941 abitanti, la presenza residenziale risulta in qualche misura "interstiziale" rispetto ad una caratterizzazione funzionale decisamente più articolata, visto che la densità abitativa (1.235 ab/kmq) si colloca al di sotto dei valori medi della città (12.400 ab/kmq). La quota di edifici vuoti è pari al 56,3 del totale, e questo della non occupazione degli alloggi presenti è il tratto distintivo della città interstiziale.

Il profilo sociale di questo raggruppamento è caratterizzato dall'elevata presenza della popolazione straniera, che rappresenta l'11,2% della popolazione contro una media cittadina del 2,4%.

Tratti caratterizzanti la CITTÀ DEL MARE

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- bassissima densità abitativa (abitanti/Kmq = 1.200 vs 12.000) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (15% vs 25%) ·
- ridotta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 6% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (37% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- altissima presenza di famiglie unipersonali (41% vs 26%) ·
- elevata presenza di stranieri (11,1% contro il 2,4% medio)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- scarsa presenza di abitazioni di proprietà (21% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi inferiori rispetto alla media (n. medio stanze = 3,8 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 77 mq vs 90)
- elevatissima quota di alloggi sfitti (abitazioni vuote = 56,3% vs 7%)



LA CITTA' DELL'OBSOLESCENZA

Questo raggruppamento include 119 sezioni (l'11% del totale) ed ospita quasi 24 mila abitanti, deve la sua caratterizzazione alla concentrazione - che qui è tra le più elevate - del patrimonio abitativo del dopoguerra, costruito tra il 1946 e il 1961 che rappresenta qui l'81,6% del totale delle abitazioni; altro tratto distintivo è l'elevata presenza di edifici multipiano, pari al 74%, rispetto alla media comunale del 38%. Un patrimonio giunto ormai al termine del proprio ciclo di vita presumibilmente con prestazioni energetiche e strutturali largamente deficitarie che più di ogni altro necessiterebbe di operazioni di rigenerazione urbana, operazioni tanto più complesse quanto maggiore è la frammentazione della proprietà immobiliare, e quanto maggiore è la densità (qui pari a quasi 21 mila abitanti al Kmq). Gli edifici che rientrano in questo gruppo sono edifici che ospitano abitazioni di dimensioni medie contenute (4,0 stanze contro una media di 4,2 e 83 mq contro 90 di media comunale).

TRATTI CARATTERIZZANTI DELLA CITTÀ DELL'OBSOLESCENZA A LIVORNO

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- alta densità abitativa (abitanti/Kmq = 21.000 vs 12.000) ·
- modesta *mixité* funzionale (edifici residenziali = 88% vs 86%) ·
- massima presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (81% vs 25%) ·
- massima presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 74% vs 38%) ·
- minima presenza tipologie unifamiliari (3% vs 23%)

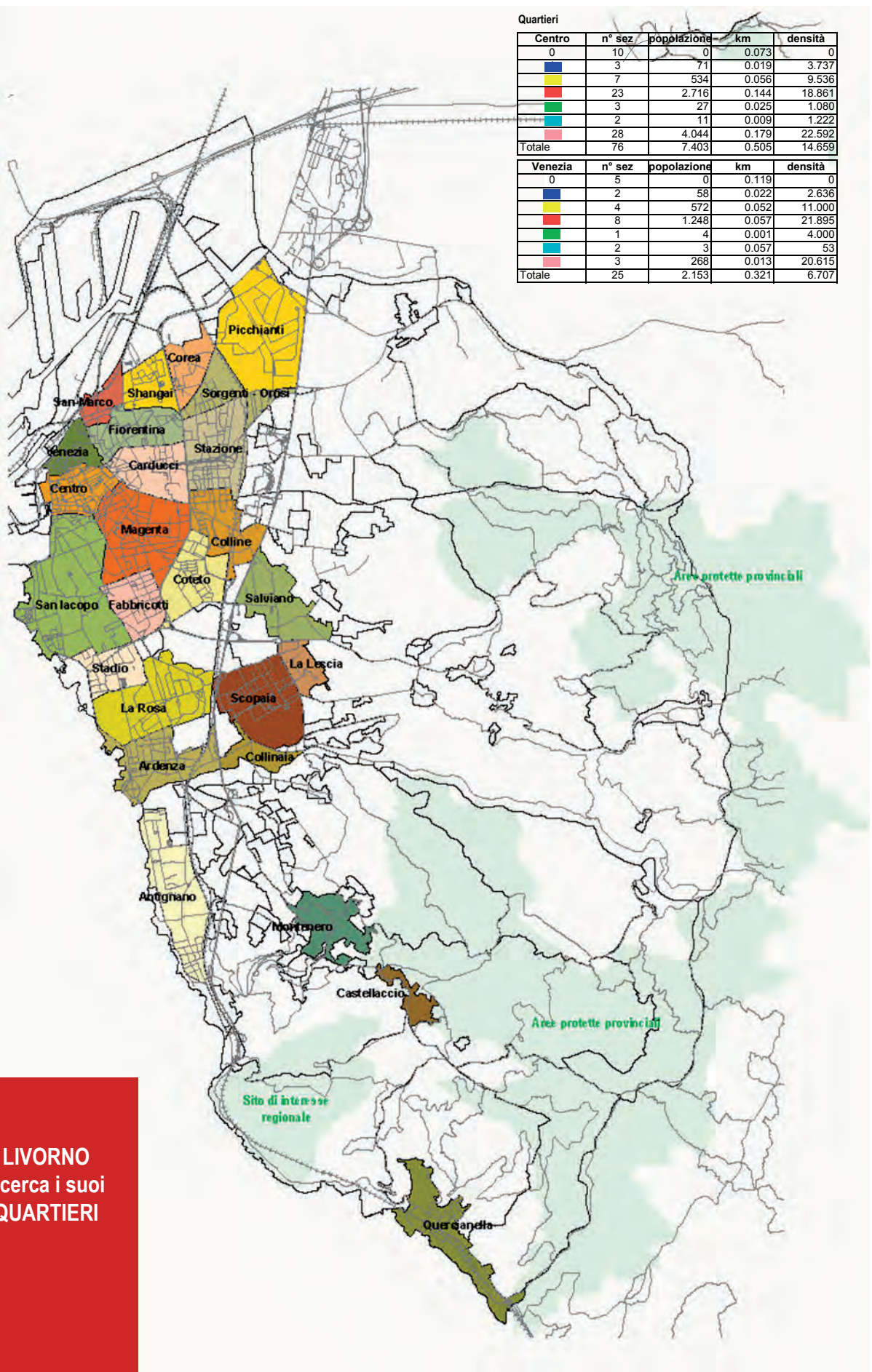
Caratteri sociali ·

- elevata presenza di famiglie unipersonali (30% vs 26%) ·
- stratificazione sociale medio-bassa (incidenza diplomati+laureati = 35% vs 39%) ·
- alto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 317 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (62% vs 60%) ·
- alto tasso di occupazione degli alloggi (abitazioni non occupate = 4% vs 7%) ·
- dimensioni degli alloggi in linea con la media (n. medio stanze = 4 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 83 mq vs 90)
- basso tasso di rinnovo dei tessuti (abitazioni costruite dopo il 1991 = 0,4% vs 3,3%)





Quartieri

Centro	n° sez	popolazione	km	densità
0	10	0	0.073	0
■	3	71	0.019	3.737
■	7	534	0.056	9.536
■	23	2.716	0.144	18.861
■	3	27	0.025	1.080
■	2	11	0.009	1.222
■	28	4.044	0.179	22.592
Totale	76	7.403	0.505	14.659

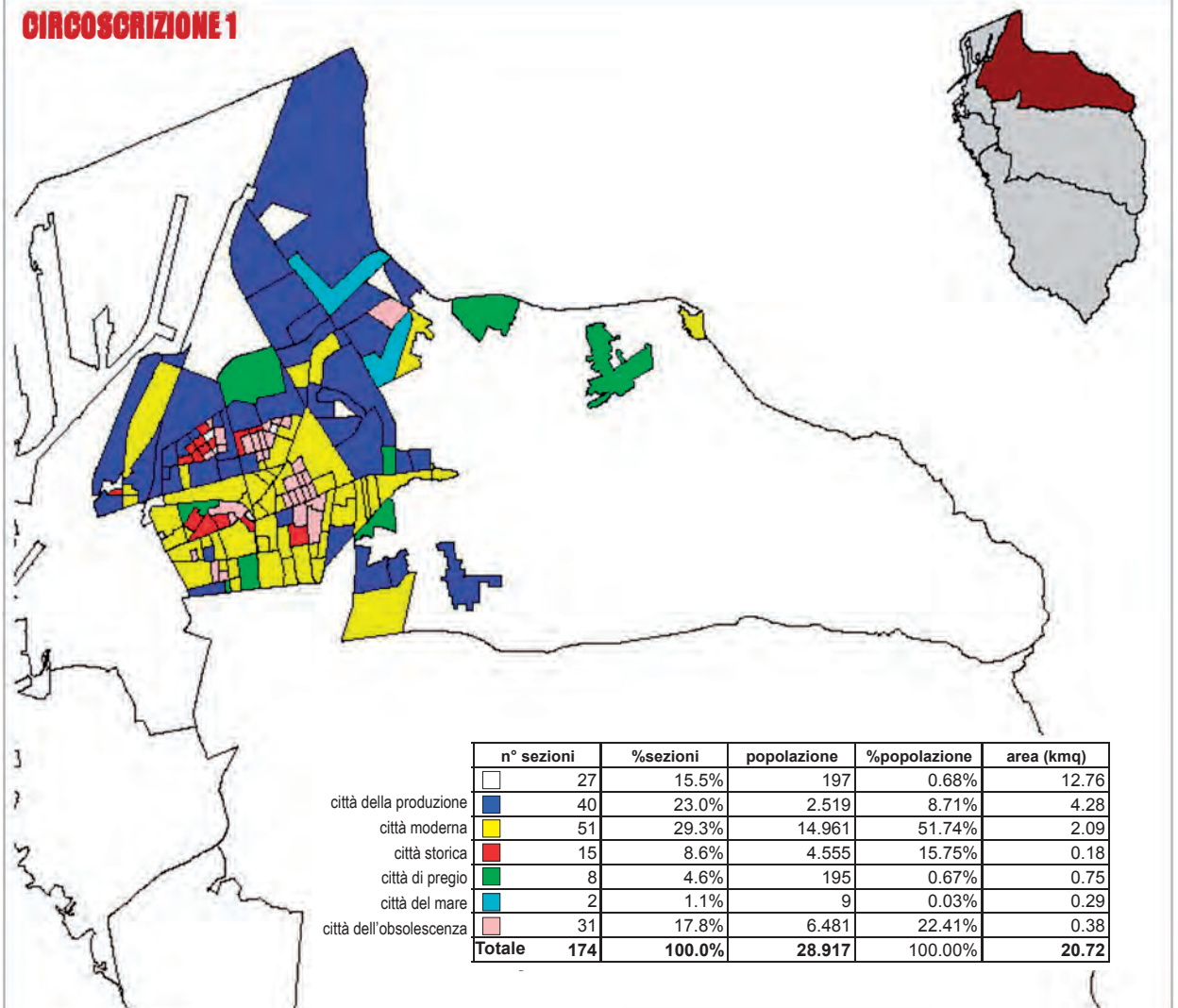
Venezia	n° sez	popolazione	km	densità
0	5	0	0.119	0
■	2	58	0.022	2.636
■	4	572	0.052	11.000
■	8	1.248	0.057	21.895
■	1	4	0.001	4.000
■	2	3	0.057	53
■	3	268	0.013	20.615
Totale	25	2.153	0.321	6.707

LIVORNO
ricerca i suoi
QUARTIERI

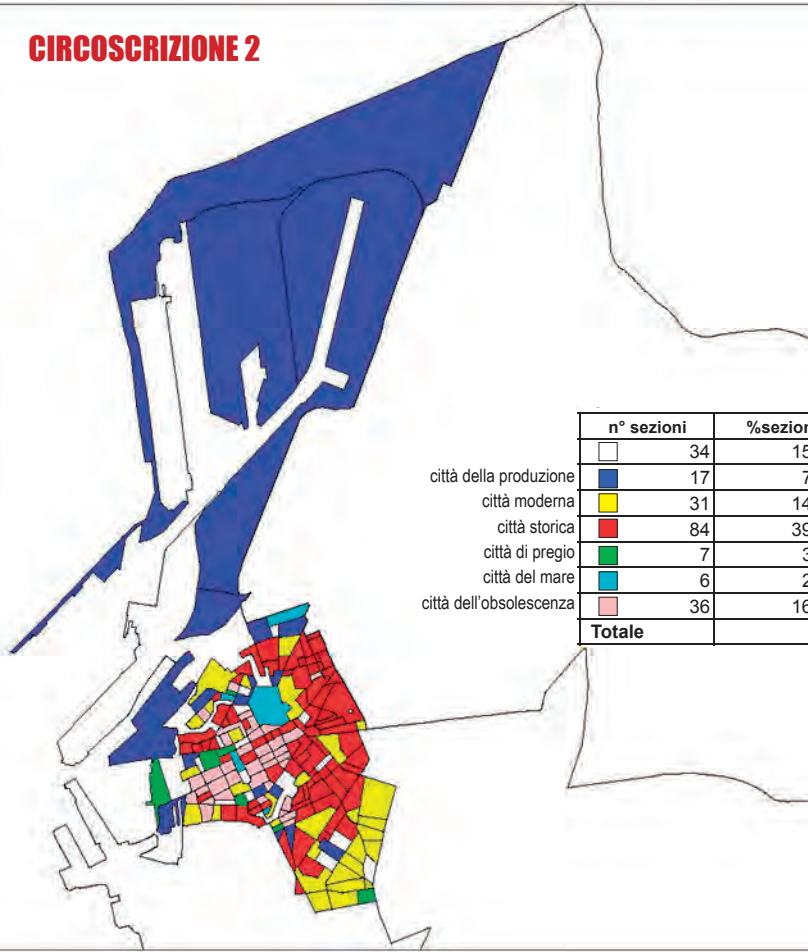
LE CIRCOSCRIZIONI



CIRCOSCRIZIONE 1

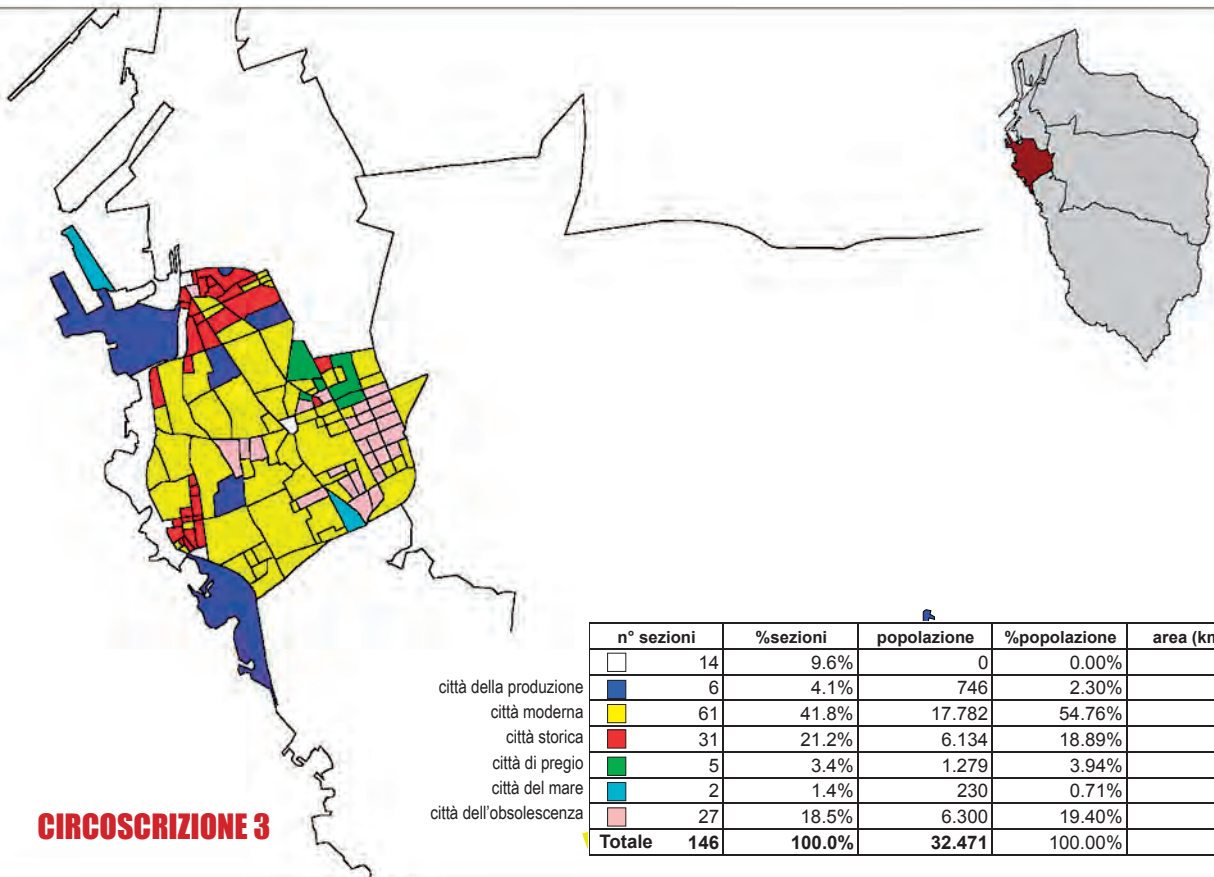


CIRCOSCRIZIONE 2

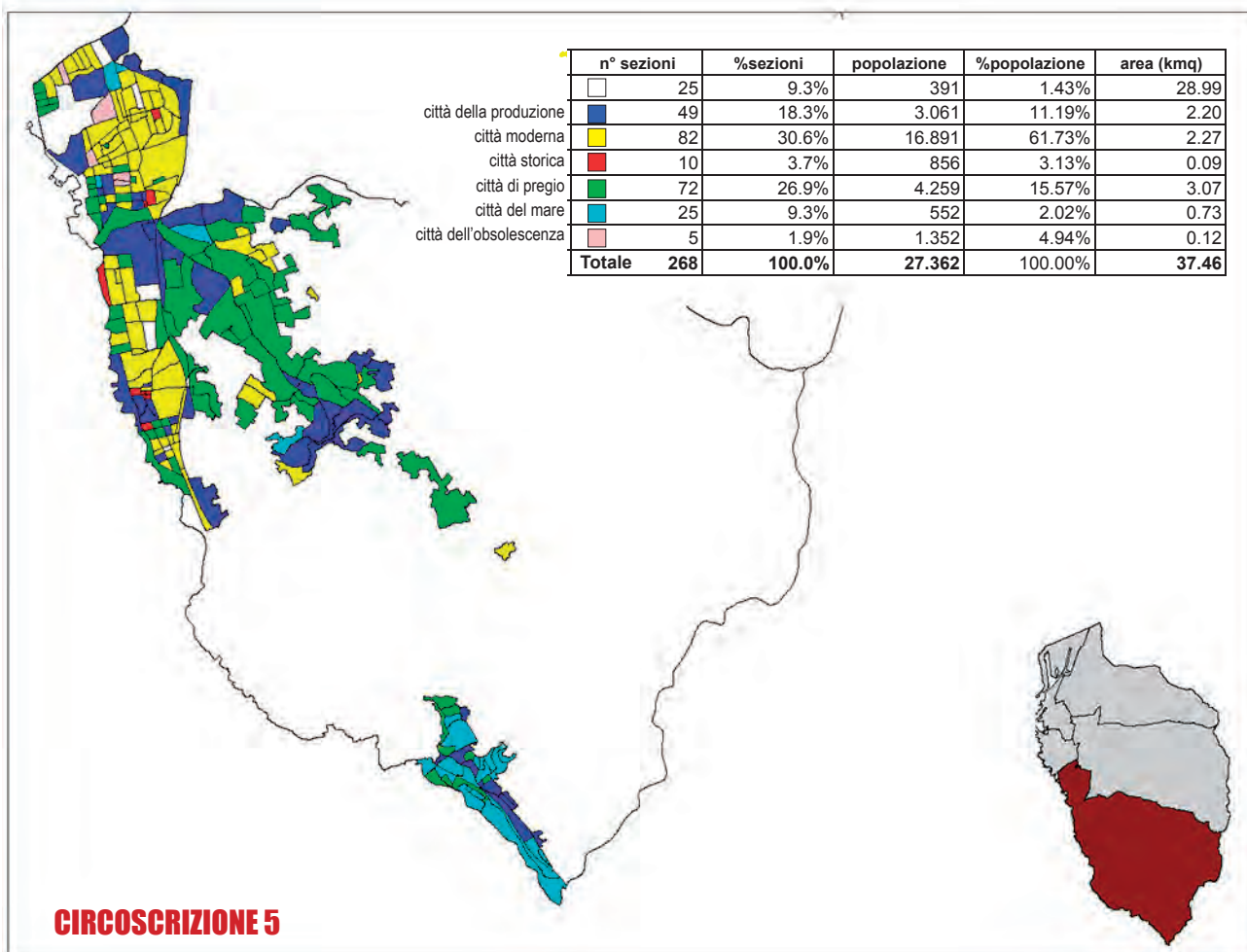
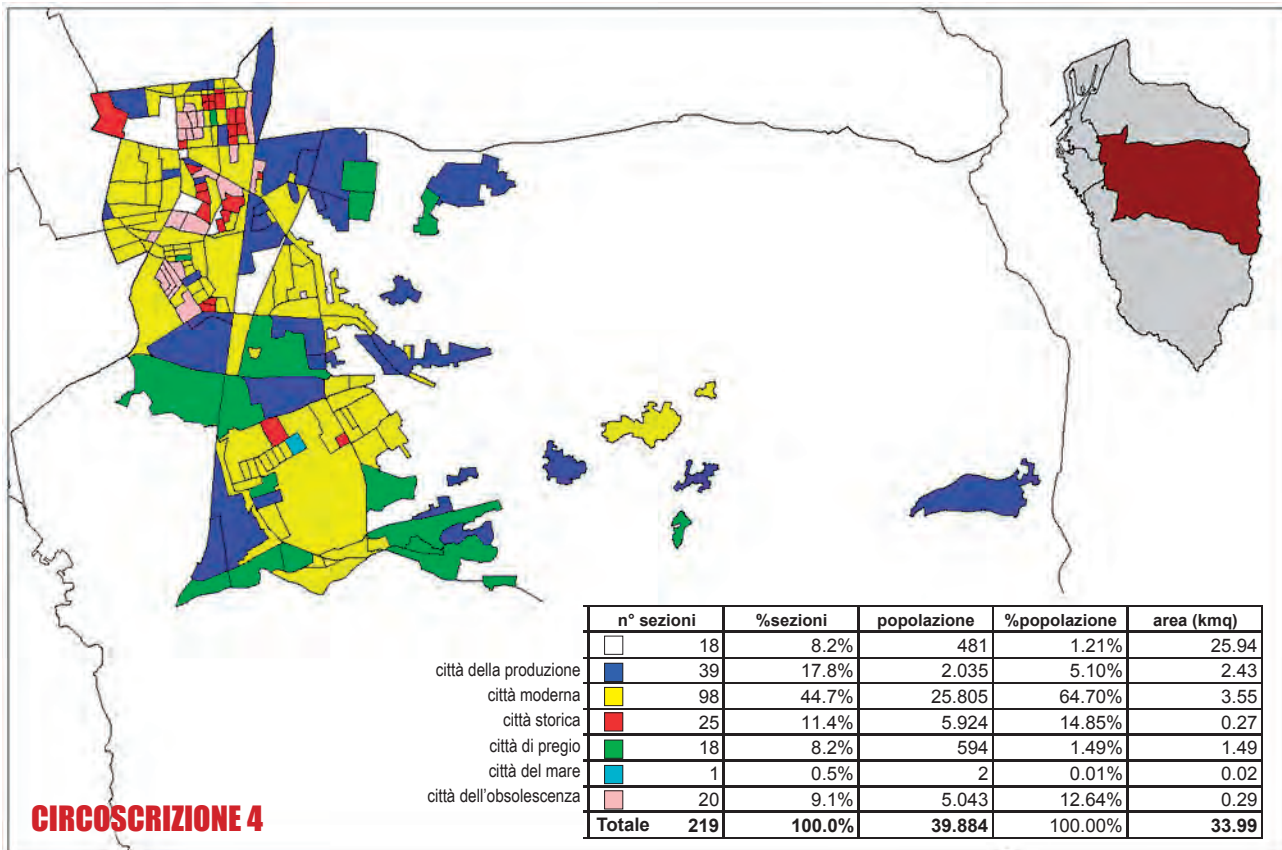


	n° sezioni	%sezioni	popolazione	%popolazione	area (kmq)
	34	15.8%	20	0.07%	3.12
città della produzione	17	7.9%	551	2.00%	3.71
città moderna	31	14.4%	6.343	22.98%	0.43
città storica	84	39.1%	15.612	56.55%	0.69
città di pregio	7	3.3%	238	0.86%	0.07
città del mare	6	2.8%	148	0.54%	0.27
città dell'obsolescenza	36	16.7%	4.696	17.01%	0.21
Totale				100.00%	8.50

CIRCOSCRIZIONE 3



	n° sezioni	%sezioni	popolazione	%popolazione	area (kmq)
	14	9.6%	0	0.00%	0.29
città della produzione	6	4.1%	746	2.30%	0.57
città moderna	61	41.8%	17.782	54.76%	1.69
città storica	31	21.2%	6.134	18.89%	0.29
città di pregio	5	3.4%	1.279	3.94%	0.10
città del mare	2	1.4%	230	0.71%	0.07
città dell'obsolescenza	27	18.5%	6.300	19.40%	0.29
Totale	146	100.0%	32.471	100.00%	3.30



INDICATORI GENERALI

POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2011	157.052
POP. STRANIERA RESIDENTE AL 2011	8.947
STRANIERI PER 100 RESIDENTI	5.70
SUPERFICIE TERRITORIALE (KMQ)	104.10
RESIDENTI PER KMQ AL 2011	1.508.7
NUMERO FAMIGLIE 2011	69.093
UNITA' LOCALI AL 2001	13.144
ADDETTI AL 2001	54.132
P.LETTO ALBERGHIERI 2010	2.077
P.LETTO TOTALI 2010	3.711
ABITANTI EQUIVALENTI (1)	164.313
AB. EQUIVALENTI PER 100 RES.	105

INDICATORI DEMOGRAFICI

VAR. % POP. 1871-1921	17.87
VAR. % POP. 1921-1951	24.97
VAR. % POP. 1951-1961	13.17
VAR. % POP. 1961-1971	8.51
VAR. % POP. 1971-1981	0.54
VAR. % POP. 1981-1991	-4.68
VAR. % POP. 1991-2001	-6.71
VAR. % POP. 2001-2011	0.50
ANNO DEL PICCO CENSUARIO	1981
POPOLAZIONE CENSUARIA MASSIMA	175.741
SALDO MIGRATORIO 2006-10 PER 1000 RES.	2.68
SALDO NATURALE 2006-10 PER 1000 RES.	-3.78
INDICE DI RICAMBIO SOCIALE 2006-10 (2)	0.18
INDICE DI RICAMBIO TOTALE 2006-10 (3)	0.29

INDICATORI AMBIENTALI

% SUP. >400 METRI	0.2
% SUP. >600 METRI	0.0
% SUP. >1200 METRI	0.0
% SUP. CON PENDENZA <5°	51.1
% SUP. CON PENDENZA >25°	0.0
% SUP. AD ALTA FERTILITA'	13.2
% SUP. AD ALTA NATURALITA'	0.3
% SAU SU SUPERFICIE	10.33
% AREE PROTETTE 2003	2.19

INDICATORI INSEDIATIVI

DISTANZA (IN PRIMI) DA POLO URBANO PRINCIPALE	0
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 1951 (4)	257.589
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 1971 (4)	316.646
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 2001 (4)	292.498
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 2010 (4)	299.119
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1951-71	22.93
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1971-2001	-7.60
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1991-01	-5.80
VAR. % POP. ACC. IN 30' 2001-10	2.26
POP. TURISTICA ACC. 2001	50.898
% POP. SPARSA (NUCLEI+C.S.) 2001	1.37
VAR. % ABITAZIONI TOT. 1991-01	2.60
VAR. % ABITAZIONI TOT. 2001-11	5.34
TOTALE ABITAZIONI 2011	69.276
% ABITAZIONI VUOTE 2001	5.00
PENDOLARI EXTRACOMUNALI PER 100 ATTIVI AL 2001 (5)	12.73
% ABITAZIONI EDIFICATE PRIMA DEL 1919	19.77
% ABITAZIONI EDIFICATE 1919-46	11.56
% ABITAZIONI EDIFICATE 1946-71	42.78

INDICATORI SOCIO - DEMOGRAFICI

COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 1991	2.77
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2001	2.50
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2011	2.27
% FAMIGLIE CON 1 COMP.TE AL 2001	25.25
INDICE DI VECCHIAIA AL 2001	205.84
INDICE DI VECCHIAIA AL 2011	204.40
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2001	22.88
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2011	25.00
% POP. SOTTO I 15 ANNI AL 2011	12.23
% POP. TRA 15 E 64 ANNI AL 2011	62.77
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI 1991	10.25
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI - 2001	8.35
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 1991	26.82
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 2001	37.72

INDICATORI MERCATO DEL LAVORO

TASSO ATTIVITA' 1991	41.15
TASSO ATTIVITA' 2001	46.58
TASSO DISOCCUPAZIONE 2001	10.6
% ATTIVI AGRICOLTURA 2001	1.53
% ATTIVI INDUSTRIA 2001	23.71
% ATTIVI TERZIARIO 2001	74.77
TASSO ATTIVITA' FEMMINILE 1991	33.22
TASSO ATTIVITA' FEMMINILE 2001	36.33
TASSO DISOCCUPAZIONE FEMMINILE 2001	15.60

INDICATORI ECONOMICI E AGRICOLTURA

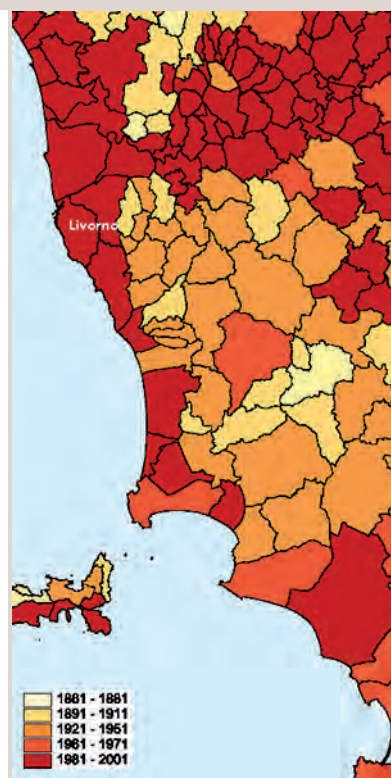
VAR. % S.A.U. 1990-00	-36.80
VAR. % S.A.U. 2000-10	11.79
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 1990-00	3.20
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 2000-10	-67.50
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2000	2.27
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2010	6.37
V.A. AGRIC. OCCUPATO 2005	€ 32.893.3
V. Agg Agri. / S.A.U. 2000	€ 7.269.6
NUMERO AZIENDE AGRICOLE 2010	169

INDICATORI ECONOMICI INDUSTRIA

ADD. PER 100 RES. 2001	34.64
RAPPORTO ADDETTI / UNITA' LOCALI 2001	4.12
TOTALE UNITA' LOCALI ATTIVE 2009	16.602
UNITA' LOCALI PER 100 RES. 2009	10.33
ADDETTI/ATTIVI EXTRA-AGRICOLI AL 2001	0.95
ADD. MANFATTURIERO PER 100 RES. 2001	4.87
% ADDETTI ARTIGIANI AL 2001	11.53
VAR. % ADDETTI 1991-2001	2.27
VAR. % ADDETTI INDUSTRIA 1991-2001	-0.09
VAR. % ADDETTI MANIFATTURA 91-01 (6)	-4.0

SERVIZI

V.A. TERZIARIO per ADDETTO nel SLL 2005	€ 74.490.1
V.A. INDUSTRIA per ADDETTO nel SLL 2005	€ 70.386.8
% ADDETTI KIS NEL TERZARIO (7)	41.7
% ADDETTI HITECH NEL SECONDARIO (8)	10.0
REDDITO DISP. PROCAPITE 2006 (9)	€ 19.707.6



▲ Anno censuario di picco della popolazione

- 1 Gli abitanti equivalenti vengono calcolati sommando ai residenti gli abitanti potenziali delle case per vacanza nella misura di 4 abitanti per ogni alloggio
- 2 L'indice di ricambio sociale per esprimere il livello di ricambio della popolazione equivale alla media della somma di iscritti e cancellati all'anagrafe in rapporto al totale della popolazione
- 3 L'indice di ricambio totale per esprimere il livello di ricambio della popolazione equivale alla media della somma di iscritti, cancellati, nati e morti in rapporto al totale della popolazione
- 4 Per accessibilità si intende la quantità di popolazione residente raggiungibile in 30 minuti dal comune
- 5 Rapporto tra pendolari che escono dal comune e popolazione attiva (Dati Censimento Popolazione 2001)
- 6 Sono considerati solo gli addetti alla industria manifatturiera (sezione D della classificazione ATECO)
- 7 Quoziente tra addetti nei settori hi-tech (fabbricazione di macchine, produzione di metalli e loro leghe, poste e telecomunicazioni, informatica, ricerca e sviluppo) e totale degli addetti dei settori secondario e terziario
- 8 Quoziente tra addetti nei settori Knowledge Intensive Services (trasporti, poste, intermediazione finanziaria, attività immobiliari, informatica, sanità, istruzione) e totale degli addetti del settore terziario
- 9 Reddito disponibile Istat 2006 ripartito a livello comunale sulla base dei redditi dichiarati

SCHEDA SOCIO - ECONOMICA DEL SISTEMA LOCALE DI LIVORNO

INDICATORI GENERALI

N° COMUNI	5
POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2010	183.264
POP. STRANIERA RESIDENTE AL 2009	9.780
STRANIERI PER 100 RESIDENTI	5,36
SUPERFICIE TERRITORIALE (KMQ)	294,8
RESIDENTI PER KMQ AL 2010	621,7
ABITANTI EQUIVALENTI (1)	193.970
ABITANTI EQUIVALENTI PER 100 RES.	106
UNITA' LOCALI AL 2001	14.686
ADDETTI AL 2001	60.472
P.LETTO ALBERGHIERI AL 2009	2.650
P.LETTO TOTALI AL 2009	5.050
NUMERO FAMIGLIE 2010	80.499

INDICATORI DEMOGRAFICI

VAR. % POP. RESIDENTE 1871-1921	18,66
VAR. % POP. RESIDENTE 1921-1951	22,43
VAR. % POP. RESIDENTE 1951-1961	10,85
VAR. % POP. RESIDENTE 1961-1971	6,75
VAR. % POP. RESIDENTE 1971-1981	2,66
VAR. % POP. RESIDENTE 1981-1991	-3,74
VAR. % POP. RESIDENTE 1991-2001	-5,37
SALDO NATURALE 2006-10 PER 1000 RES.	-3,48
SALDO MIGRATORIO 2006-10 PER 1000 RES.	3,14
INDICE DI RICAMBIO SOCIALE 2006-10 (2)	0,42
INDICE DI RICAMBIO TOTALE 2006-10 (3)	0,51

INDICATORI AMBIENTALI

% SUP. >400 METRI	0,38
% SUP. >600 METRI	0,00
% SUP. >1200 METRI	0,00
% SUP. CON PENDENZA <5°	60,58
% SUP. CON PENDENZA >25°	0,66
% SUP. AD ALTA FERTILITA'	48,1
% SUP. AD ALTA NATURALITA'	0,1
% SAU SU SUPERFICIE	30,1
% AREE PROTETTE 2003	6,0

INDICATORI INSEDIATIVI

PENDOLARI EXTRACOMUNALI PER 100 ATTIVI AL 2001 (4)	18,10
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 1951 (5)	185.534
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 1971 (5)	220.639
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 2001 (5)	220.194
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 2008 (5)	231.103
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1951-71	18,9
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1971-2001	-0,2
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1991-2001	4,3
VAR. % POP. ACC. IN 30' 2001-2008	5,0
DISTANZA MEDIA (IN PRIMI) DEI COMUNI DAL POLO URBANO PRINCIPALE	216,3
% POP. SPARSA (NUCLEI+C.S.) AL 1991	3,03
VAR. % ABITAZIONI TOT. 1991-01	3,24
TOTALE ABITAZIONI 2001	74.453
% ABITAZIONI VUOTE 2001	5,8%

INDICATORI SOCIO - DEMOGRAFICI

COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 1991	2,78
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2001	2,38
% FAMIGLIE CON 1 COMP.TE AL 2001	24,62
INDICE DI VECCHIAIA AL 2001	199,27
INDICE DI VECCHIAIA AL 2010	193,78
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2001	22,46
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2010	23,44
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI 1991	10,70
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI - 2001	8,56
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 1991	26,02
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 2001	36,85

INDICATORI MERCATO DEL LAVORO

TASSO ATTIVITA' 1991	41,25
TASSO ATTIVITA' 2001	46,91
TASSO DISOCCUPAZIONE 2001	10,25
% ATTIVI AGRICOLTURA 2001	1,90
% ATTIVI INDUSTRIA 2001	24,77
% ATTIVI TERZIARIO 2001	73,33

INDICATORI ECONOMICI E AGRICOLTURA

R.L.S./U.L.A. 1990 (MIO £) (6)	18,87
VAR. % S.A.U. 1990-2000	-2,67
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 1990-00	0,66
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 1990	6,02
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2000	7,85
V. AGG. AGR/U.L.A. AL 2000 (7)	€ 2.879.999,4
V. AGG. AGR/S.A.U. AL 2000 (8)	€ 5.878,9

INDICATORI ECONOMICI INDUSTRIA

P.I.L. PRO CAPITE 1996 (MIO £)	35,08
REDDITO DISP. PRO CAPITE 2006 (9)	€ 19.412,8
RAPPORTO ADDETTI/UNITA' LOCALI 2001	4,12
ADDETTI/ATTIVI EXTRA-AGRICOLI AL 2001	0,93
ADDETTI PER 100 RES. 2001	34,21
ADDETTI MANIFATTURIERO PER 100 RES. 2001	5,50
TOTALE UNITA' LOCALI 2009	18.902
UNITA' LOCALI PER 100 RESIDENTI 2009	10,35
% ADDETTI ARTIGIANI AL 2001	12,22
VAR. % ADDETTI INDUSTRIA 1991-01	-2,28
VAR. % ADDETTI MANIFATTURA 1991-01 (10)	-4,3
VAR. % ADDETTI 1991-2001	2,43

SERVIZI

V.A. TERZIARIO/ADDETTO 2005 (11)	€ 74.490,1
V.A. INDUSTRIA/ADDETTO 2005 (11)	€ 70.386,8
% ADDETTI HITECH/ ADD. EXTRAGRICOLI (12)	10,4
% ADDETTI KIS/ ADD. TERZIARIO (13)	41,4

COMUNI APPARTENENTI AL SISTEMA LOCALE DEL LAVORO (SLL)

LIVORNO:

Capraia Isola, Collesalveti, Faguglia, Livorno, Lorenzana



- Gli abitanti equivalenti vengono calcolati sommando ai residenti gli abitanti potenziali delle case per vacanza nella misura di 4 abitanti per ogni alloggio.
- L'indice di ricambio sociale misura la quota di popolazione che è mutata nel periodo 2005-2009 per effetto di uscite e ingressi dovute a migrazioni. Nel caso dell'aggregato è una media dei valori dei comuni che lo compongono.
- L'indice di ricambio totale misura la quota di popolazione che è mutata nel periodo 2005-2009 per effetto iscrizioni e cancellazioni all'anagrafe, oltre che nascite e decessi. Nel caso dell'aggregato è una media dei valori dei comuni che lo compongono.
- Rapporto tra pendolari che escono dal comune e popolazione attiva (Dati Censimento Popolazione Istat 2001).
- Per accessibilità si intende la quantità di popolazione residente raggiungibile in 30 minuti da un comune: il valore del raggruppamento esprime la media tra le accessibilità dei comuni facenti parte dell'aggregato.
- Media aritmetica del quoziente comunale tra Reddito Lordo Standard (Censimento Agricoltura Istat 2000) e Unità di Lavoro Annuo.
- Media aritmetica delle quantità di Valore Aggiunto Agricolo prodotte nei comuni inclusi nell'aggregato sulla base delle ULA impiegate del 2000.
- Media aritmetica dei quozienti tra valore aggiunto comunale come definito in 4) e Superficie Agricola Utilizzata.
- Media aritmetica del reddito disponibile Istat 2006 ripartito a livello comunale sulla base dei redditi dichiarati.
- Differisce dalla variabile sovrastante per il fatto che vengono considerati solo gli addetti che rientrano nella lettera D della classificazione ATECO (settore manifatturiero), mentre la dicitura industria include anche il settore costruzioni.
- Il valore aggiunto unitario per addetto che viene associato al singolo comune ha come base di partenza il valore aggiunto dei Sistemi Locali del Lavoro, poi si effettua la media aritmetica tra tutti i comuni inclusi nel raggruppamento.
- Quoziente tra addetti nei settori hi-tech (fabbricazione di macchine, produzione di metalli e loro leghe, poste e telecomunicazioni, informatica, ricerca e sviluppo) e totale degli addetti dei settori secondario e terziario.
- Quoziente tra addetti nei Knowledge Intensive Services (trasporti, poste, intermediazione finanziaria, attività immobiliari, informatica, sanità, istruzione) e totale degli addetti nel settore terziario.



LA QUALITA' URBANA E SOCIALE DEI QUARTIERI DI LIVORNO

- 0 Una applicazione per valutar
- 1 Al centro il vicinato
- 2 Quartieri storici e paesaggi sociali
- 3 Il Potenziale di Comunità
- 4 I servizi sul territorio
- 5 Accessibilità ai servizi
- 6 Diagnosi e bilanci
- 7 Per una VAS Sociale
- 8 Ascoltare e partecipare
- 9 Progetti e politiche di intervento
- 10 Verso un Masterplan dei quartieri

LA QUALITA' URBANA E SOCIALE DEI QUARTIERI DI LIVORNO

LE CONDIZIONI DI VIVIBILITÀ DEI TESSUTI URBANI DELLA CITTÀ DI LIVORNO E LA SOSTENIBILITÀ DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI: DAL POTENZIALE DI COMUNITÀ ALL'ASCOLTO SOCIALE, AL PIANO DEI SERVIZI, AL MASTERPLAN DELLA CITTÀ PUBBLICA, ALLE STRATEGIE DI RINNOVO URBANO E RURALE.

0. UNA APPLICAZIONE PER VALUTARE

L'obiettivo di una applicazione per Livorno è quello di testare un modello già sperimentato, calibrandolo sulle specifiche condizioni di funzionamento di questo sistema urbano, con l'intento di fornire, in tempi brevi e attraverso il pieno dispiegamento delle potenzialità informatiche presenti, un contributo diagnostico che qualifichi in prima istanza le diverse parti della città (quartieri innanzitutto) in funzione delle diverse condizioni di vivibilità e desiderabilità determinate dalla presenza dei servizi di uso quotidiano ed una valutazione degli effetti che le trasformazioni urbanistiche programmate e le politiche pubbliche possono dare a queste condizioni, agendo, sulla dislocazione dei servizi, sulle caratteristiche delle infrastrutture e sulla organizzazione della mobilità o ancora sulla densità della presenza abitativa. Agendo come base efficace e come progetto per una condivisibilità sociale più ampia, nel secolo delle migrazioni.

1. AL CENTRO IL VICINATO

Al centro della attenzione della applicazione che per arricchire il percorsi di Ascolto e Partecipazione è il tema del **vicinato**, cioè dello spazio urbano di dimensioni circoscritte che segna il campo delle relazioni frequenti che si stabiliscono nel rapporto tra l'abitazione e i servizi di uso quotidiano; uno spazio fruibile per la mobilità pedonale che trova nella dotazione di servizi e nella qualità (cioè fruibilità, sicurezza, cura) degli spazi pubblici che ospitano queste relazioni, le condizioni primarie della vivibilità dei tessuti urbani.

Per queste stesse ragioni l'attenzione che l'approccio che si propone pone ai servizi e la selezione che opera verso quelli che con la loro presenza determinano il livello di dotazione di cui il tessuto urbano può fruire, deve essere anch'essa fortemente orientata alla dimensione del vicinato, concentrando l'applicazione sul fronte dei **servizi di quartiere** e portando in secondo piano la considerazione di altri servizi urbani, assai rilevanti nel caratterizzare le dotazioni della città e la qualità della vita urbana – come possono essere i servizi ospedalieri, quelli della formazione superiore, o quelli della sicurezza - ma che per loro natura si rivolgono a bacini di utenza più ampi, con relazioni meno frequenti che non possono essere ricondotte in via generale ad una accessibilità pedonale.

■ 2. QUARTIERI STORICI E PAESAGGI SOCIALI

Una attenzione che per la realtà urbana di Livorno deve innanzitutto misurarsi con la trama dei **quartieri storici**, superati nella organizzazione del decentramento amministrativo dalla organizzazione delle circoscrizioni ma fortemente radicata nel riconoscimento identitario dei cittadini, bene espressa da una toponomastica che sopravvive alla perdita di riconoscibilità e di definizione dei confini nella loro proiezione amministrativa.

Confini che l'applicazione proposta si farà carico di ricostruire per consentire di riferire a queste realtà ancora così presenti nel sentire collettivo della città valutazioni e bilanci sulla qualità sociale dei tessuti insediativi della città consolidata, da riportare al centro dell'azione di pianificazione non solo con le grandi manovre delle trasformazioni urbanistiche di grande scala ma, sempre più, anche attraverso il governo puntuale di istanze ed opportunità di riqualificazione diffusa che, nella valorizzazione della **città pubblica** trovano la loro prima ragione d'essere: Grandi idee, piccoli progetti, tecnicamente convincenti e socialmente condivisi.

Di aiuto, in questa operazione di ricostruzione di una efficace (e convincente e condivisa) geografia parmense del vicinato, risulterà per certo l'applicazione geostatistica sui **paesaggi sociali**, applicazione che si propone di analizzare l'ampia gamma di informazioni rese disponibili alla micro scala dalla organizzazione dei censimenti (tra breve anche del recente censimento del 2011) attraverso tecniche di statistica multivariata (*cluster analysis*) utilizzate per raggruppare e classificare le diverse realtà territoriali, connotate nei loro caratteri edilizi ed urbanistici ma anche per la struttura sociale del proprio popolamento.

■ 3. IL POTENZIALE DI COMUNITA'

Il modello del **potenziale di comunità** si propone di misurare la densità e la articolazione delle relazioni di vicinato che una determinata dislocazione spaziale dei

servizi pubblici e privati di uso quotidiano, unitamente ad una determinata qualità e fruibilità degli spazi pubblici, è in grado di determinare nella città.

Il potenziale di comunità utilizza un modello di interazione spaziale semplice ma efficace e consistente e che, soprattutto, è già stato testato efficacemente nell'esperienza internazionale e, più da vicino, nella nostra diretta esperienza professionale con riferimento alle realtà urbane di Livorno, Verona, e in varia misura Reggio, Rovereto, Bolzano.

L'impiego del modello consente infatti di fornire una valutazione quantitativa (estesa e confrontabile tra le diverse parti di città) delle condizioni oggettive di natura fisico spaziale con le quali l'offerta di servizi contribuisce a definire il valore della città per i suoi abitanti, dunque la sua desiderabilità sociale.

■ 4. I SERVIZI SUL TERRITORIO

Nel concreto sviluppo della applicazione proposta, la prima attività da porre in essere è quella di ricostruire la **localizzazione sul territorio** dei servizi che connotano le relazioni di vicinato e che, con la fruizione da essi generata, concorrono a determinare e qualificare il riconoscimento della popolazione nei luoghi e quindi a strutturare i riferimenti identitari di ciascun quartiere.

Si tratta essenzialmente dei servizi sanitari di quartiere, dei servizi di istruzione nella fascia dell'obbligo e in quella prescolare, dei servizi e delle funzioni culturali, dei servizi amministrativi e finanziari distribuiti, dei servizi di trasporto pubblico locale, dei luoghi di culto, dei servizi per la pratica dello sport non agonistico, del verde di fruizione, dei servizi commerciali e della rete dei pubblici esercizi, dei beni culturali e dei tessuti di valore storico - culturale.

Per questa azione di *screening* sarà necessario prevedere l'acquisizione, l'elaborazione e l'implementazione dei dati a disposizione del ben temperato SIT della Città di Livorno.

■ 5. ACCESSIBILITA' AI SERVIZI

Il secondo passo è quello di ricostruire le **condizioni di accessibilità** ai servizi presenti sul territorio per una mobilità pedonale per cui si assume in prima approssimazione un ambito di riferimento corrispondente ad una distanza di 400 metri e ad un conseguente tempo di spostamento a piedi dell'ordine di 5 minuti primi.

L'accessibilità a ciascun servizio è condizionata dalla morfologia del sistema urbano: perciò vanno individuate le barriere e le aree "impermeabili" alla fruizione pedonale che non consentono alla mobilità pedonale di raggiungere "per la via più breve" i servizi. Si tratta in primo luogo delle barriere fisiche (fiumi, ferrovie, ecc.), ma anche delle strade ad elevato traffico veicolare e dei grandi distretti specialistici (aeroporto, caserme, zone produttive, ...) il cui attraversamento pedonale è precluso o comunque fortemente disincentivato dalla organizzazione fisica e funzionale degli spazi.

Sulle strade con elevati flussi veicolari vengono individuati i varchi che permettono il loro attraversamento in corrispondenza di attraversamenti pedonali sicuri e confortevoli.

■ 6. DIAGNOSI E BILANCI

L'implementazione del modello di valutazione consentirà di restituire un **quadro diagnostico** generale dei livelli di dotazione accessibile e dunque del "potenziale di comunità" che caratterizza le diverse parti della Città di Livorno e dei suoi quartieri in relazione alla dislocazione spaziale dei servizi ed alle condizioni di accessibilità presenti.

Oltre alla sintesi generale l'approccio proposto consentirà anche di costruire per ciascuno dei servizi considerati, un **bilancio di settore** che rappresenti le soglie di dotazione presenti nelle diverse realtà territoriali considerate e misuri la loro adeguatezza in relazione alla popolazione servita in condizioni di accessibilità sicura e confortevole.

Soprattutto sarà possibile operare confronti e costruire **bilanci di quartiere** diversificati tra le diverse realtà, ripercorrendo e riproponendo l'articolazione storica dei quartieri livornesi in una geografia che sarà compito di questa stessa applicazione ricostruire.

Bilanci e confronti di quartiere (ma anche "di strada" e di luoghi tipici) da proporre alla considerazione dei cittadini come riferimento importante per articolare giudizi, valutazioni e proposte per la **valorizzazione della città pubblica e la riqualificazione dello spazio urbano dell'abitare e del produrre.**

L'esperienza della generazione energetica e del suo risparmio è il dato più sensibile di questo bilancio così come lo è l'accesso digitale.

■ 7. PER UNA VAS SOCIALE

La sostenibilità, sociale non meno che ambientale, è la scommessa da cui non ci si può sottrarre per coniugare le opportunità di posizionamento e le risorse umane, di cui ogni città è ricca, con *performances* urbane di qualità che garantiscano condizioni di successo alle decisioni di investimento e alle scelte di vita che la città si candida ad ospitare, in un clima di condivisione/concorrenza con altri territori.

L'urbanistica viene chiamata a fare la sua parte con le cento altre politiche necessarie per governare la trasformazione e agire positivamente sul futuro, nel secolo che vive mutazioni straordinarie, globali e locali.

Il quadro diagnostico prodotto rappresenta un rilevante contributo alla formazione anche di una **VAS sociale** del piano proponendo una immagine significativa delle criticità presenti: una mappa delle criticità che costituisce con il suo accertamento

disciplinare e sociale un riferimento essenziale per la valutazione di coerenza interna del piano.

Naturalmente questa valutazione "oggettiva" e di natura quantitativa andrà opportunamente messa in relazione con le **criticità** di natura più qualitativa riscontrabili nel funzionamento dei servizi, a partire dalle valutazioni espresse dai gestori e dai fruitori dei servizi. Oltre alla registrazione, se del caso, dei livelli di conflittualità presenti o delle eccessive distanze dagli standard che rappresentano l'obiettivo di una modernità sostenibile (20/20/20/ o portare la banda larga da due a quattro a otto Mb...)

■ 8. ASCOLTARE E PARTECIPARE

Sarà per questo decisivo il rapporto con il **percorso di ascolto** che si viene sviluppando nella occasione della formazione di uno strumento urbanistico nuovo, o della revisione sociale di quello vigente, percorso che dovrà rispondere non solo ad una nuova cornice legislativa che lo impone a processi decisionali strategici e complessi come è sempre il Piano Regolatore (in qualsiasi delle sue nuove articolazioni e denominazioni prodotte dalla creatività inefrenabile dei legislatori regionali e degli esperti), ma ad un impegno sociale sul fronte della sicurezza, salute, vivibilità, sostenibilità.

Il percorso di ascolto e partecipazione andrà inteso come occasione che consente di registrare e cogliere (intendendole anche come opportunità per una azione amministrativa più efficace e non solo come ostacolo del processo decisionale) le nuove sensibilità nei confronti delle trasformazioni urbane; sensibilità che si sono ampiamente sviluppate nel corpo sociale e che, frequentemente, sono matrice di conflitti che una strategia partecipativa tempestiva e ben strutturata può aiutare a prevenire e a comporre.

■ 9. PROGETTI E POLITICHE DI INTERVENTO

Le criticità evidenziate nella dotazione di servizi sul territorio attraverso l'approccio del potenziale di comunità, se rappresentano per un verso un contributo alla diagnosi sociale, possono essere riprese entro un più ampio ed articolato percorso di **valutazione** della efficacia dei progetti di intervento.

Una valutazione che, potendo operare anche a partire da una specifica schedatura critica dei caratteri urbanistici, strutturali, e funzionali dei diversi servizi presi in esame (valutazioni dei saperi esperti e dei saperi pratici degli esperti e dei fruitori...), consideri le **azioni progettuali**, in programma o ipotizzabili sul fronte della organizzazione dei servizi e su quello della qualità urbana (accessibilità, *comfort*, sicurezza) per misurarne gli effetti sia con riferimento agli specifici bilanci di settore che a quelli più complessivi sul valore della città pubblica che sono determinati dalla loro sovrapposizione e/o compresenza. Dal Piano urbanistico sino al Piano Sociale, produrre un'unica geografia...

La considerazione delle **ipotesi di intervento** e dei contenuti presenti nelle *previsioni urbanistiche di trasformazione, nelle politiche di settore in essere o in programma*, che potranno essere ricostruite attraverso interviste ai settori operativi di maggiore interesse della Città ovvero ricostruite implicitamente per la loro proiezione nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche, costituiranno *l'input* che consentirà di ripercorrere con il modello di potenziale di comunità le condizioni di dotazione ed accessibilità presenti in uno scenario programmatico o di prospettiva più o meno ravvicinato nel tempo.

■ 10. VERSO UN MASTERPLAN DEI QUARTIERI

Questo secondo contributo alla valutazione sociale del Piano, si colloca sul versante della **valutazione degli effetti**, e propone una misura rilevante della capacità che gli interventi proposti dalle trasformazioni urbanistiche e dalle politiche di settore possono avere per determinare condizioni di qualità riconoscibile ed apprezzabile nella organizzazione dei tessuti urbani, cioè per determinare, in ultima istanza, un più esteso e diffuso processo di ri-valorizzazione della città pubblica e privata.

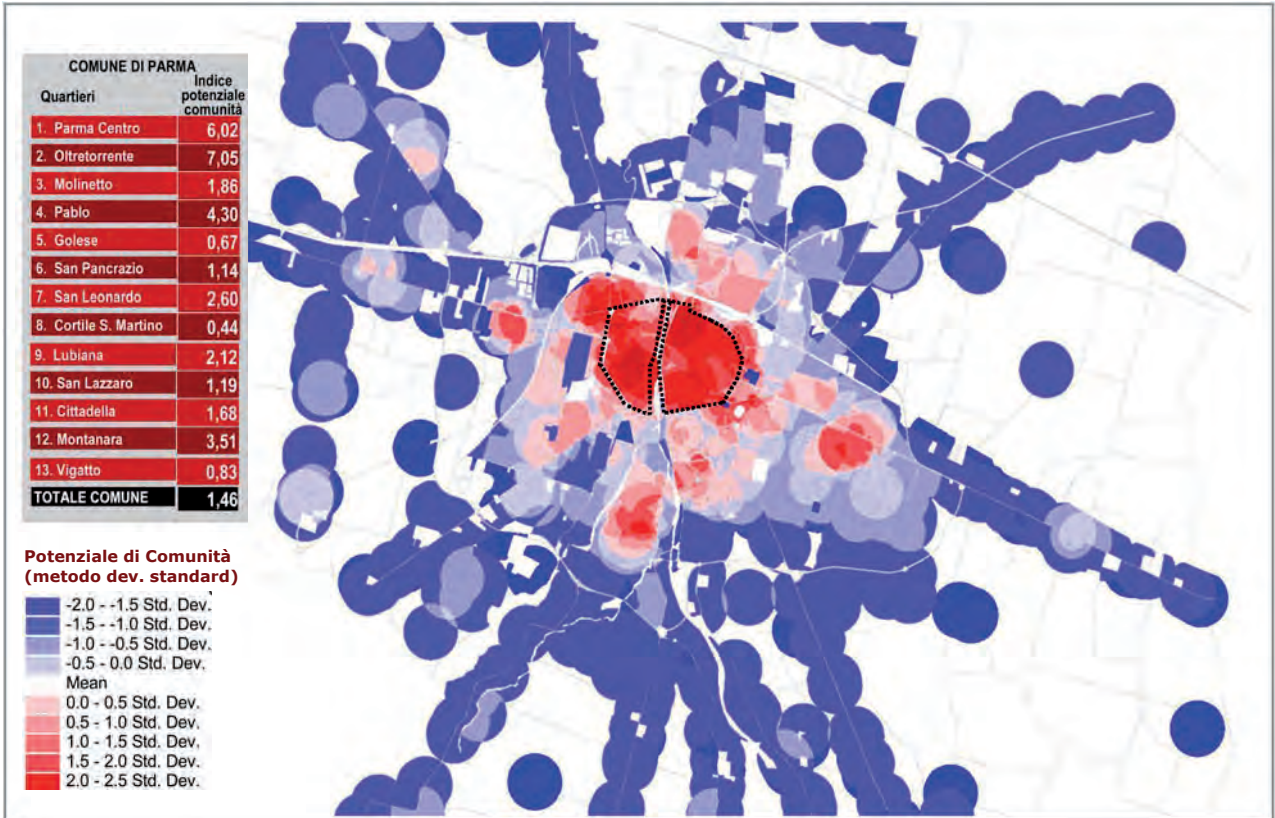
Queste condizioni devono trovare riscontro innanzitutto nella qualità - fruitiva, ambientale, percettiva - degli spazi pubblici e nei loro livelli di manutenzione, considerando la loro capacità di accogliere progetti integrati e politiche di riqualificazione per migliorare il rendimento sociale della città pubblica attraverso azioni che mirano a densificare, riqualificare, rigenerare e connettere gli spazi pubblici, per agire verso una **città senza periferie**.

La prospettiva di miglioramento del rendimento sociale dello spazio pubblico (ancor prima e assai più che delle sue dimensioni quantitative) può assumere la metafora del "PIL della città pubblica". Un PIL della città pubblica da utilizzare e da massimizzare come riferimento altrettanto rilevante (e ora sicuramente più efficace) di quello che in passate stagioni ha assunto la nozione di *standard* urbanistico.

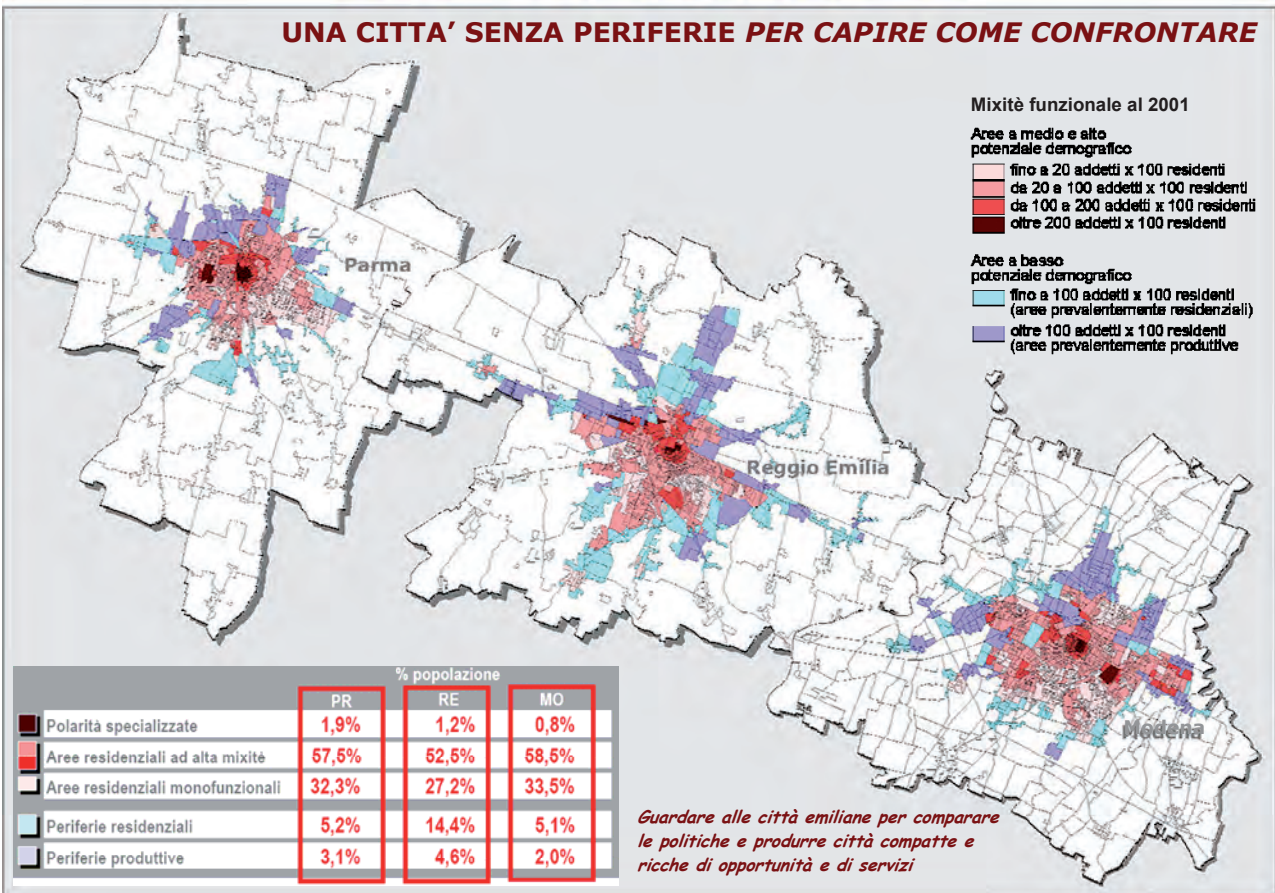
La prospettiva aperta dalla applicazione sul potenziale di comunità che muove verso la formazione del Masterplan dei Quartieri rappresenta una grande occasione per tornare ad avvicinare pratica urbanistica e politiche di *welfare* in un approccio ora più consapevole e maturo che assume **l'orizzonte strategico della sostenibilità urbana e della coesione**.

Per queste ragioni la applicazione che si propone, nei suoi contenuti di sperimentazione e con la sua evoluzione verso un vero e proprio Masterplan dei Quartieri (operativo, orientato a scegliere tanto l'intervento fattibile quanto quello strategico, capace di esplorare il rinnovo urbano, tra città pubblica e investimento privato), può rappresentare un veicolo rilevante per la azione di rendicontazione e comunicazione sociale della Amministrazione, con processi partecipativi, orientando così la programmazione delle Opere Pubbliche in tempi di risorse carenti e di esigenze crescenti.

IL POTENZIALE DI COMUNITA' A PARMA PER CAPIRE COME FARE



UNA CITTA' SENZA PERIFERIE PER CAPIRE COME CONFRONTARE





i paesaggi sociali



PAESAGGI SOCIALI di LIVORNO

nuova edizione



Livourne. *Vue prise au dessus du Fanal* (Livorno. Vista dalla cima del faro) Disegnato e litografato da Alfred Guesdon Da *L'Italie à vol d'Oiseau* (L'Italia a volo d'uccello) Pubblicato da A. Hauser e stampato da Lemercier a Parigi (ca. 1850)

Livorno: Città della Toscana, capoluogo di provincia, situata sulla costa tirrenica vicino alla foce dell'Arno e di fronte allo scoglio della Meloria. Il nome *Livorna* ricorre per la prima volta in una pergamena del 1904. E' poi ricordato (inizi del sec. XII) come castello e quindi come villaggio e piccolo porto a breve distanza da Porto Pisano, per la cui difesa venne fortificato dai Pisani nel 1392.

Caduta Pisa, passò ai Genovesi dal 1405 al 1421, quando fu acquistato da Firenze che ne accrebbe le fortificazioni e vi costruì un arsenale. Iniziato nel 1571 un nuovo porto e promulgata nel 1593 la "costituzione livornina che concedeva piena libertà di residenza agli immigrati, tra cui moltissimi ebrei, la città cominciò a popolarsi e da espandersi favorita dal nuovo Porto Mediceo del 1618 e dal sistema di porto franco, tanto che alla fine del sec. XVIII era la seconda città della Toscana.

Il toponimo si riconduce ad un personale etrusco *Liburna* che si può confrontare con il latino *Liburnius*, se non dipenda da *Liburna*, *Leburnius*, anche questi antroponimi latini.

Oltre che un'origine dell'onomastica antica, può essere verosimile una relazione col termine latino *liburna* 'brigantino, feluca' specie di imbarcazione, o con l'etnico antico dei *Liburni*, popolo del Quarnero, con cui, peraltro avrà rapporto *liburna*.

dal Dizionario di Toponomastica - UTET

PAESAGGI SOCIALI della città di LIVORNO

Un Piano Urbanistico deve misurarsi con le concrete condizioni dei tessuti edilizi della città, riconoscendo i caratteri che possono determinare le condizioni urbanistiche e quelle di fattibilità economica degli interventi di rigenerazione.

Le concrete condizioni dei tessuti edificati della città, dei caratteri fisici e sociali che possono determinare le condizioni urbanistiche e le fattibilità economiche degli interventi di rigenerazione vengono misurate con approssimazioni successive (e con costi diversi) cercando di produrre indicatori sintetici ed espressivi per l'Agenda Strategica della Città, che parta dal programma del Sindaco e metta in relazione strategie con progetti fattibili in un processo incrementale e sistematico.

Una prima immagine della consistenza di questa realtà urbana è quella fornita dalla rappresentazione dei **“paesaggi sociali”** che si possono ricostruire partendo dalle informazioni dei censimenti per sezione.

Una simile operazione effettuata per la città di Livorno (raffrontabile con analoghe operazioni condotte per altre città italiane) porta in evidenza diversi gruppi (cluster) dalla città più agiata, a quella consolidata a quella periferica sino ad un aggregato che non è improprio caratterizzare come città obsoleta per la presenza delle abitazioni costruite nell'immediato dopoguerra (dal 1946 al 1961) che, salvo gli interventi già operati, richiede di norma un rinnovo anche radicale che va messo in relazione con altre politiche di riqualificazione urbana (sull'arredo, sulle dotazioni, sulla sicurezza,...).

La consistenza del patrimonio edilizio così datato vale per l'intero comune di Livorno oltre 15.000 delle 65.000 unità abitative totali censite al 2001.

A Livorno la “città dell'obsolescenza”, cioè a dire la parte di città caratterizzata dalla rilevante presenza di patrimonio edilizio da rinnovare in buona parte si estende per 129 ha ed ospita circa 24.000 abitanti il che la qualifica come raggruppamento tra i più popolosi con 1/6 della popolazione totale.

Naturalmente non tutti gli ambiti consolidati hanno la stessa propensione. E il Piano deve saper discriminare bene gli ambiti dove una densificazione è sostenibile e sa proporre processi di rinnovo e riqualificazione urbana (estetica, funzionale, energetica).

Costruire approcci simili ad un piano urbanistico censendo ambiti che presentano diverse caratteristiche storiche, sociali, paesistiche con l'individuazione di politiche e progetti che tengano conto di esigenze complesse della città e del suo rurale è sempre più necessario.

Ma si può cominciare a farlo puntando a cogliere la dimensione programmatica (e non solo regolativa) dell'intervento necessario.

Dando più spazio a soluzioni creative che raccolgano l'invito della *smart city* a introdurre più intelligenze e meno cemento nella soluzione dei problemi urbani, a lavorare sempre sull'identità e nel recupero di efficienza e di funzionalità, generando benessere ben distribuito, per una “città senza periferie”.

Affrontare i temi dettati dal profondo mutamento in corso, per cambiare le politiche urbane, dalla mobilità al welfare, per tentare la via di una sostenibilità efficace, propone nuovi modi di ascoltare, di esplorare il passato e il futuro, di organizzare il presente in modo convincente, condiviso e politicamente praticabile.

Così questo piccolo tentativo, preliminare, acquista il significato di produrre nuovi punti di vista, nuovi scenari che servano a costruire nuovi pensieri, nuove azioni, nuovi impegni e responsabilità e Nuova Coesione, in coerenza con le nuove politiche comunitarie che parlano al mezzogiorno, alle aree interne e alle città proponendo nuove strategie e nuove modalità nello sviluppo locale.

ANALISI CLUSTER DI LIVORNO E DEI SUOI SCENARI URBANI

Affrontare i temi dettati dal profondo mutamento in corso, per cambiare le politiche urbane, dalla mobilità al welfare, per tentare la via di una sostenibilità efficace, propone nuovi modi di ascoltare, di esplorare il passato e il futuro, di organizzare il presente in modo convincente, condiviso e politicamente praticabile.

Così questo piccolo tentativo, preliminare, acquista il significato di produrre nuovi punti di vista, nuovi scenari che servano a costruire nuovi pensieri, nuove azioni, nuovi impegni e responsabilità. Nuova coesione.

La pubblicazione da parte dell'Istituto Centrale di Statistica delle informazioni del XIV Censimento Generale della popolazione e delle abitazioni e dell'VIII censimento dell'industria e dei servizi (entrambi del 2001) con una disaggregazione che, per una cospicua frazione delle variabili rilevate, si spinge sino alla singola sezione di censimento, ha modificato radicalmente il panorama delle applicazioni statistiche che è possibile condurre a supporto della analisi territoriale.

Questo nuovo panorama informativo propone la possibilità, sin qui inesplorata, di utilizzare i dati censuari per operare nuove e più puntuali analisi del processo di costruzione della città, leggendo nella sua duplice dimensione di territorio costruito (l'urbs) e di organismo sociale (la civitas) caratterizzato da un intenso ed incessante mutamento della sua organizzazione spaziale e dei modi di uso del territorio.

Una valutazione articolata e di grande sintesi può essere così condotta utilizzando le tecniche della analisi multivariata per trattare i dati censuari su popolazione, abitazioni e attività economiche per sezione censuaria.

In particolare si è qui utilizzata la tecnica di raggruppamento nota come cluster analysis; questa analisi procede determinando il raggruppamento progressivo delle unità statistiche costituite dalle sezioni di censimento, as-

sociando quelle unità di indagine che presentano la minor distanza relativa nello spazio n-dimensionale formato dalla distribuzione delle n variabili considerate.

Il raggruppamento avviene passo passo in un numero di gruppi sempre più ristretto, dalle singole unità di analisi sino all'unico raggruppamento finale che le contiene tutte; è ovvio che i raggruppamenti che si vengono formando ad ogni passo sono caratterizzati da una omogeneità più ridotta di quella presente al passo precedente nella distribuzione delle variabili impiegate per la classificazione che le distingue dai restanti gruppi.

L'abilità dell'analista è allora quella di selezionare il livello di raggruppamento che costituisce il miglior compromesso tra una omogeneità interna ai gruppi che sia ancora significativa ai fini dell'analisi ed una numerosità degli stessi gruppi che sia ancora accettabile, consentendo di associare a ciascun gruppo una identità espressiva e credibile della propria natura.

Attraverso queste procedure, naturalmente gestite con l'impiego di risorse di calcolo e di software di analisi statistica appropriati, è così possibile costruire una immagine di gruppi (relativamente) omogenei che descrivono i paesaggi sociali della città.

Una applicazione preliminare, finalizzata a rendere più omogenea e pregnante la classificazione delle sezioni di censimento, ha innanzitutto portato a selezionare le sole sezioni che descrivono l'aggregato urbano del comune di Livorno attraverso il riconoscimento del carattere urbano o rurale delle stesse sezioni che è stato operato prendendo in considerazione la loro individuazione "istituzionale" in sede di censimento come "centri" e "nuclei" piuttosto che come "case sparse".

Distinzione tanto più importante se si considera che Livorno ha anche una realtà rurale (vedi tabella a pagina 6), che è pari a 67,51 kmq, pari oltre il 60% del territorio complessivo comunale (con una densità di 15,8 ab/Kmq).

Le sezioni appartenenti alla questa ultima tipologia sono quindi state ricondotte ad un "gruppo zero" che è stato escluso dall'analisi cluster, unitamente

alle sezioni che pur essendo classificate come appartenenti a “centri” e “nuclei” non registravano la presenza di nessuna abitazione (e non erano per questo significative per l’analisi).

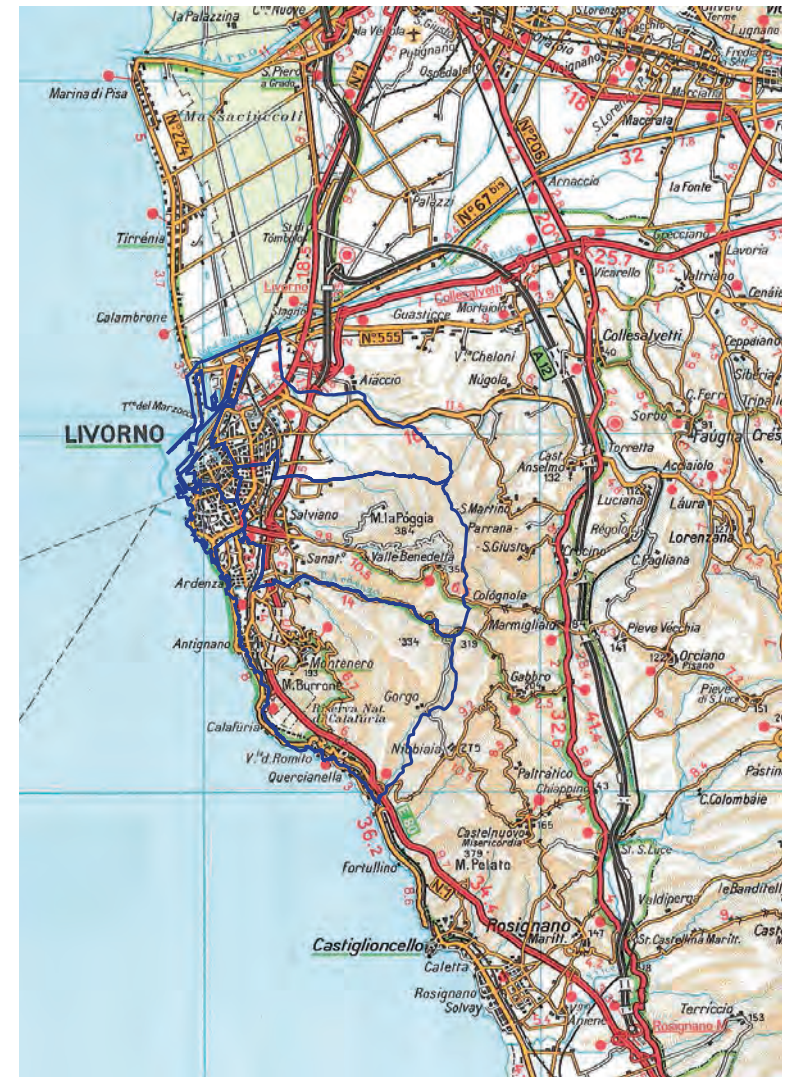
Per tornare alla procedura di classificazione e alle soglie discriminanti nel raggruppamento, per la città di Livorno è risultata significativa una classificazione delle 1.022 sezioni di censimento in sei gruppi (più il settimo e l’ottavo rappresentato dal gruppo del rurale e delle sezioni senza abitazioni).

Nei sei gruppi dell’area urbana è presente l’88% circa del totale delle sezioni che interessano circa il 31% dell’intera estensione territoriale del comune di Livorno ma nelle quali era ospitata la quasi totalità dei 156 mila residenti a quella data, con densità molto variabili. Va qui notato che, nonostante il riferimento al censimento del 2001 possa apparire eccessivamente datato, l’inerzia dei processi insediativi rende comunque significativi i dati analizzati e rappresentati in questo documento; dati che potranno comunque costituire un termine di riferimento assai significativo per il confronto che si potrà operare con i dati del nuovo censimento del 2011, dati che dovrebbero essere resi disponibili ed operabili a partire dalla primavera 2014.

Peraltro si dovrà anche considerare che le informazioni del nuovo censimento presenteranno una significatività minore di quelli del 2001 ai fini delle analisi disaggregate a scala territoriale in ragione del carattere campionario che la rilevazione 2011 ha assunto nei comuni di maggiore consistenza demografica per alcune delle variabili considerate.

Il confronto tra l’esperienza sensibile e la classificazione dei cluster può essere un modo efficace per pensare alla città, alle sue differenze, alla sua densa storia, ai luoghi che la caratterizzano, alla gente che la vive per cogliere le sue esigenze di rinnovo agendo su approcci che mentre preparano confronti sociali e approfondimenti disciplinari, consentono rappresentazioni sintetiche ma non superficiali.

Consolidare la Agenda Strategica procedendo dai paesaggi sociali così stimati, sino alla ricostruzione del potenziale di comunità, alla dotazione dei servizi (e del fabbisogno), al piano della città pubblica, sino al piano del rinnovo urbano per una “città senza periferie”.



LE CIRCOSCRIZIONI - Elaborazione su base Touring - (riduzione dalla scala 1:200.000)

LIVORNO E I SUOI SCENARI URBANI

Analisi cluster

Analisi cluster non gerarchica effettuata col metodo k-means utilizzando le seguenti variabili standardizzate:

- Indice di vecchiaia
- Percentuale di stranieri sul totale dei residenti
- Quota di famiglie unipersonali
- Quota di edifici costruiti tra il 1946 ed il 1961
- Percentuale occupati nel commercio
- Percentuale di pendolari sul totale dei residenti
- Percentuale di proprietari dell'abitazione in cui risiedono sul totale delle abitazioni
- Percentuale di abitazioni vuote sul totale delle abitazioni
- Densità della popolazione residente
- N° medio delle stanze per abitazione
- Percentuale di abitazioni dei residenti con 5 o più stanze
- Percentuale di edifici ad uso residenziale sul totale degli edifici
- Percentuale di edifici con un solo interno
- Percentuale di edifici da tre o più piani
- Percentuale di abitazioni nelle quali è presente il telefono
- Percentuale di abitazioni nelle quali è presente il riscaldamento

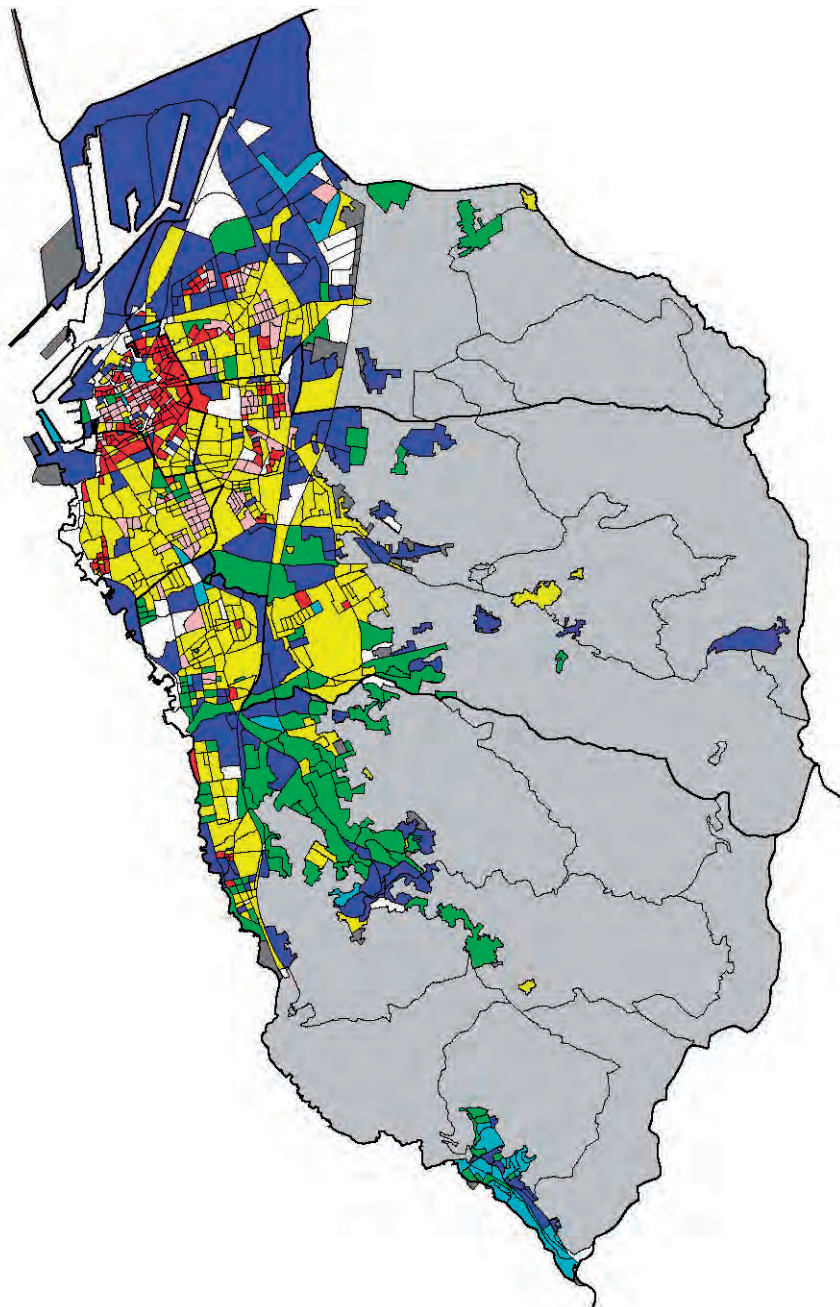
Utilizzando partizioni non gerarchiche, il numero più adatto di gruppi è risultato essere di 6, cui va sommato un "gruppo 0" formato dalle sezioni censuarie del 2001 che non sono state incluse nell'analisi per assenza di residenti, o per carenze informative riscontrate nei dati. Questo gruppo 0 si può suddividere nelle sezioni A, per le quali ci sono dei dati mancanti, e le sezioni B, che l'Istat classifica come rurali.

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
(*)	94	9,2%	25	0,0%	3,57	7,0
rurale	24	2,3%	1.064	0,7%	67,51	15,8
città della produzione e dei servizi	151	14,8%	8.912	5,7%	13,20	675,4
città moderna	323	31,6%	81.782	52,3%	10,03	8.156,3
città storica	165	16,1%	33.081	21,2%	1,52	21.802,6
città di pregio	110	10,8%	6.565	4,2%	5,48	1.197,8
città del mare	36	3,5%	941	0,6%	1,38	681,7
città dell'obsolescenza	119	11,6%	23.872	15,3%	1,29	18.501,8
Totale	1.022	100,0%	156.242	100,0%	103,97	1.502,7

(*) sezioni censuarie del 2001 che non sono state incluse nell'analisi per assenza di residenti, o per carenze informative riscontrate nei dati

■ rurale perduto nel periodo intercensuario (2001-2011)

■ rurale confermato tra i censimenti



PARAMETRI CARATTERIZZANTI DEI DIVERSI RAGGRUPPAMENTI

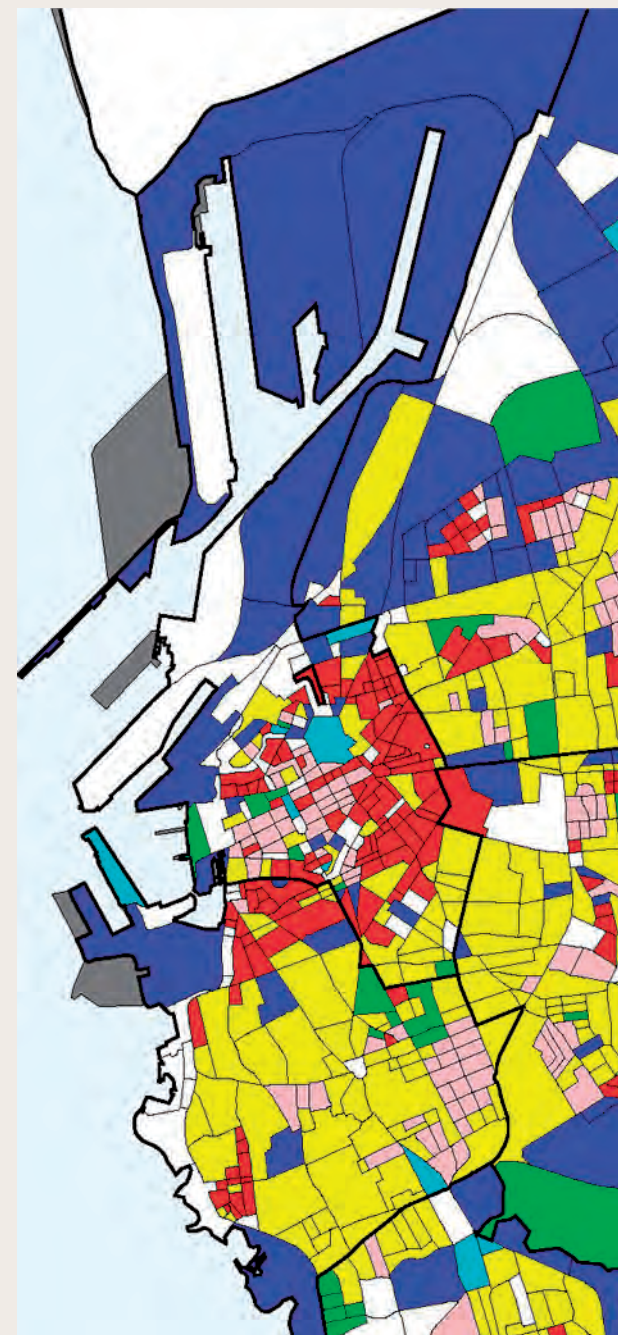
	ind_vec	istr elevata	t_disocc	qta_indu	qta_terz	totpendo	% fam 1comp
■	241,69	30,09	8,00	28,22	68,52	6,57	24,78
■	253,18	42,32	6,72	22,60	76,02	7,04	23,34
■	216,53	30,61	9,39	27,57	70,61	5,96	29,80
■	243,93	53,75	4,12	18,57	79,11	9,78	21,26
■	279,72	41,90	4,27	23,48	73,70	7,10	41,25
■	317,75	35,04	7,79	22,71	75,84	6,81	30,64
Totale	253,00	38,53	7,17	23,98	74,08	7,07	26,18

	% edi nuovi	% 46_61	% palazzi	% 1interno	n° med stanze	% abit>5 stanze	% stra
■	3,31	23,40	5,19	48,92	3,90	8,02	3,06
■	4,88	17,44	41,65	17,51	4,29	10,89	0,94
■	1,06	8,56	66,07	5,69	3,69	7,45	2,90
■	5,13	20,90	4,57	51,57	5,43	46,53	2,73
■	1,35	15,56	6,31	37,27	3,86	17,28	11,19
■	0,25	81,63	74,04	3,31	4,04	8,37	1,76
Totale	3,20	25,61	38,36	23,66	4,20	14,04	2,39

	% ab vuote	% prop	% affitto	% edi resid	% edi antica	sup abit media	densita
■	6,97	46,80	12,10	67,25	32,79	83,90	2.626,59
■	2,37	73,17	5,80	90,09	21,50	91,88	11.760,82
■	7,53	52,57	4,62	92,34	51,59	78,15	25.317,34
■	7,40	64,96	14,81	87,25	27,74	127,52	2.841,39
■	56,30	21,61	5,68	78,43	32,82	77,17	1.235,12
■	4,72	62,74	4,44	88,18	1,86	83,65	20.971,85
Totale	7,15	60,58	7,55	85,62	27,49	90,71	12.417,47⁽¹⁾

⁽¹⁾ Il valore di densità nella tabella esprime la media non ponderata delle densità delle singole sezioni. Il fatto che tale media non sia ponderata per abitanti o kmq spiega le differenze rispetto alle densità della tabella di pag. 6, che esprimono il quoziente tra abitanti e superficie totale.

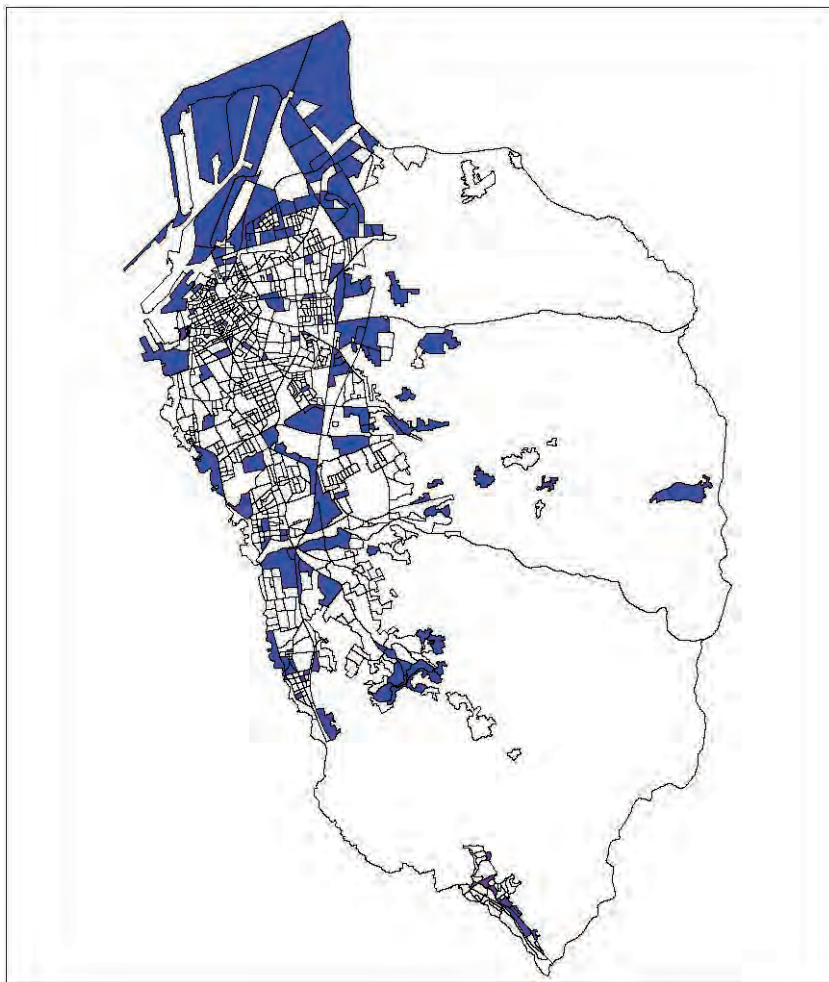
ind_vec	Indice di vecchiaia	% affitto	Percentuale di persone che sono in affitto
t_disocc	Percentuale di disoccupati	% edi resid	Percentuale di edifici ad uso residenziale sul totale degli edifici
istr elevata	Percentuali di persone con diploma o laurea	% edi nuovi	Quota di edifici costruiti dopo il 1991
qta_indu	Percentuali di occupati nel settore secondario	% 46_61	Quota di edifici costruiti tra il 1946 ed il 1961
qta_terz	Percentuale di occupati nel settore terziario	% palazzi	Percentuale di edifici da tre o più piani
totpendo	Percentuale di pendolari sul totale dei residenti	% 1interno	Percentuale di edifici con un solo interno
% fam 1 comp	Quota di famiglie unipersonali	% edi antica	Quota di edifici costruiti prima del 1919
n° med stanze	N° medio delle stanze per abitazione	sup abit media	Superficie media delle abitazioni (in mq)
% abit>5 stanze	Percentuale di abitazioni dei residenti con 5 o più stanze	densita	Densità della popolazione residente
qta_str	Percentuale di stranieri sul totale dei residenti		
% ab vuote	Percentuale di abitazioni non occupate		
qta_prop	Percentuale di proprietari dell'abitazione in cui risiedono sul totale delle abitazioni		



PAESAGGI SOCIALI della città di LIVORNO



● LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE E DEI SERVIZI



La città della produzione per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	40	26,5%	2.519	28,3%	4,28	588,9
Circoscrizione 2	17	11,3%	551	6,2%	3,71	148,3
Circoscrizione 3	6	4,0%	746	8,4%	0,57	1.298,1
Circoscrizione 4	39	25,8%	2.035	22,8%	2,43	837,6
Circoscrizione 5	49	32,5%	3.061	34,3%	2,20	1.392,0
TOTALE	151	100,0%	8.912	100,0%	13,20	675,4

La Città della produzione e dei servizi

Questo gruppo è formato da 151 sezioni, pari al 14,8% del totale, e racchiude 8.912 abitanti, pari al 5,7% della popolazione comunale al 2001.

Il tratto caratteristico di questo gruppo è l'elevata mixité funzionale: gli edifici residenziali rappresentano il 67% del totale, contro una media cittadina dell'85%. C'è una buona presenza di edifici in affitto (il 12% contro una media del 7,5%), e la densità della popolazione presente è molto bassa (2.600 abitanti per kmq contro una media di 12.400). Dal punto vista sociale è elevata la quota di occupati nell'industria (28,2% contro 24%), ed è ridotto il livello di istruzione della popolazione (popolazione in possesso di laurea o diploma delle superiori è pari al 30% contro il 38,5% medio livornese).

TRATTI CARATTERIZZANTI DELLA CITTÀ DELLA PRODUZIONE E DEI SERVIZI

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- scarsa densità abitativa (abitanti/Kmq = 2.600 vs 12.000) ·
- elevata mixité funzionale (edifici residenziali = 67% vs 86%) ·
- minima presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 5% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (49% vs 23%)

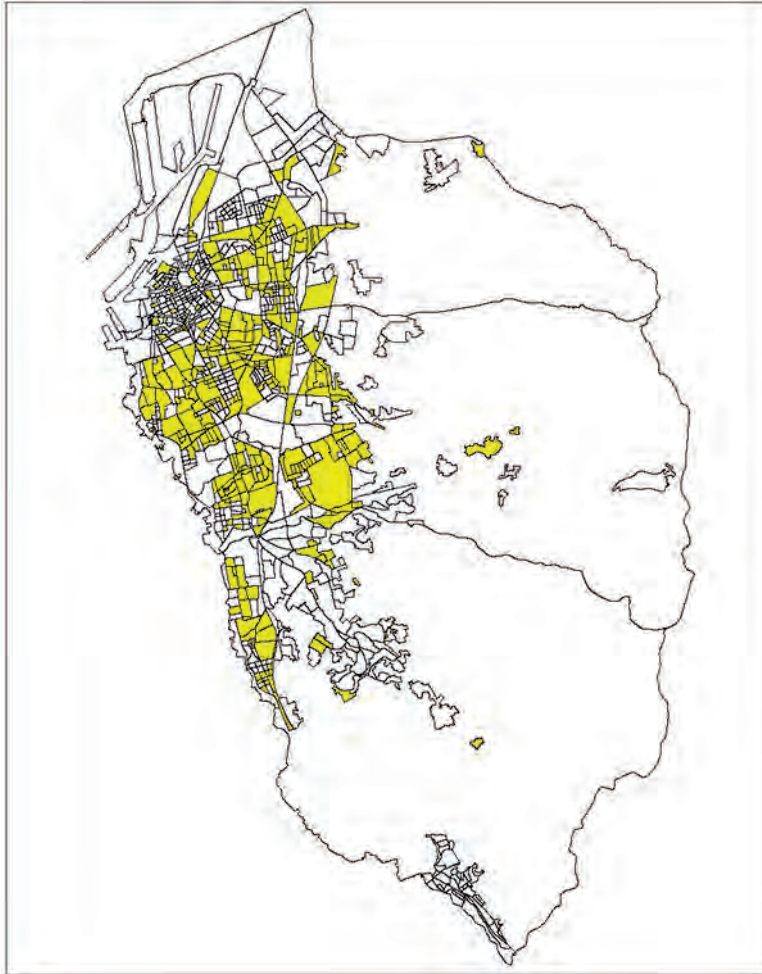
Caratteri sociali ·

- elevata presenza di lavoratori nel settore industriale (28% vs 24%) ·
- stratificazione sociale bassa (incidenza diplomati+laureati = 30% vs 39%) ·
- ridotto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 241 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- ridotta presenza di abitazioni di proprietà (47% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi in linea con la media (n. medio stanze = 3,9 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 83 mq vs 90)
- diffusione degli affitti superiore alla media (12% alloggi contro la media del 7,5%)

● LA CITTÀ MODERNA



La città moderna per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	51	15,8%	14.961	18,3%	2,09	7.158,8
Circoscrizione 2	31	9,6%	6.343	7,8%	0,43	14.710,8
Circoscrizione 3	61	18,9%	17.782	21,7%	1,69	10.545,6
Circoscrizione 4	98	30,3%	25.805	31,6%	3,55	7.265,4
Circoscrizione 5	82	25,4%	16.891	20,7%	2,27	7.448,1
TOTALE	323	100,0%	81.782	100,0%	10,03	8.156,3

La città moderna

E' la tipologia che potremmo caratterizzare come la città recente per l'incidenza significativa delle abitazioni costruite nel decennio precedente la rilevazione censuaria (4,8% contro una media comunale del 3,2%) e viceversa per l'incidenza bassa per il patrimonio del secondo dopoguerra.

Nel comune di Livorno è il raggruppamento che conta il maggior numero di sezioni (323) e di abitanti residenti (81.782, pari al 52,3%). Si registra una forte incidenza di abitazioni di proprietà: il 73% contro una media comunale di 60,6%.

I caratteri sociali segnalano una popolazione con un profilo socioprofessionale medio-elevato: la popolazione con livelli di istruzione media superiore e universitaria è il 42,3% del totale contro una media di 38,5%, e una percentuale ridotta di nuclei familiari da un solo componente, pari al 23,3% contro la media comunale del 26,2%.

TRATTI CARATTERIZZANTI LA CITTÀ MODERNA

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- densità abitativa nella media (abitanti/Kmq = 11.700 vs 12.000) ·
- ridotta mixité funzionale (edifici residenziali = 90% vs 86%) ·
- medio-alta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 41,5% vs 38%) ·
- ridotta presenza tipologie unifamiliari (17% vs 23%)

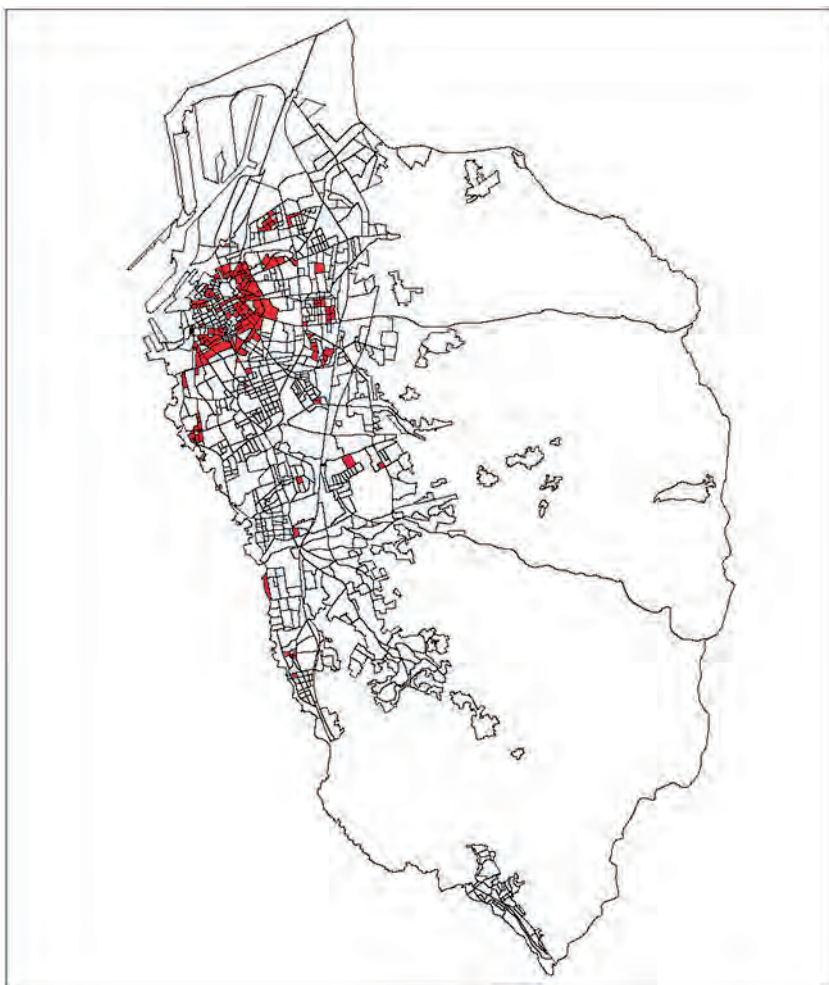
Caratteri sociali ·

- stratificazione sociale medio-alta (incidenza diplomati+laureati = 42% vs 39%) ·
- ridotta presenza popolazione straniera (1% contro il 2,5%)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (73% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi lievemente superiori alla media (n. medio stanze = 4,3 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 92 mq vs 90)
- bassa quantità di alloggi sfitti (2,5% contro 7%)

● LA CITTÀ STORICA



La città storica per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	15	9,1%	4.555	13,8%	0,18	25.418,2
Circoscrizione 2	84	50,9%	15.612	47,2%	0,69	22.707,2
Circoscrizione 3	31	18,8%	6.134	18,5%	0,29	21.115,3
Circoscrizione 4	25	15,2%	5.924	17,9%	0,27	21.648,2
Circoscrizione 5	10	6,1%	856	2,6%	0,09	9.905,9
TOTALE	165	100,0%	33.081	100,0%	1,52	21.802,6

La città storica

Una impronta fortemente caratterizzata è naturalmente quella presente nelle 165 sezioni (16% del totale) della città storica dove risiedono 33.081 abitanti.

Caratterizzata intanto per l'elevata incidenza del patrimonio abitativo storico: gli edifici costruiti prima del 1919 sono il 51,6% del totale (media di Livorno 27,5%) e gli edifici multipiano rappresentano i 2/3 del totale contro la media di 38,4%. La densità abitativa di questo gruppo è molto elevata, la più alta tra i 6 gruppi individuati, pari a 25.300 ab/kmq contro una media di 12.400

Il patrimonio edilizio è inferiore rispetto ai valori comunali (3,7 stanze per abitazione e 78 mq per alloggio contro valori medi rispettivamente di 4,2 stanze e 90 mq)

Nel suo profilo sociale la città storica non ha un livello elevato di istruzione: diplomati e laureati rappresentano infatti il 30,6% della popolazione rispetto ad una media urbana di 38,5%.

TRATTI CARATTERIZZANTI DELLA CITTÀ STORICA

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- alta densità abitativa (abitanti/Kmq = 25.000 vs 12.000) ·
- modesta mixité funzionale (edifici residenziali = 92% vs 86%) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (8% vs 25%) ·
- elevata presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 66% vs 38%) ·
- minima presenza tipologie unifamiliari (5% vs 23%)

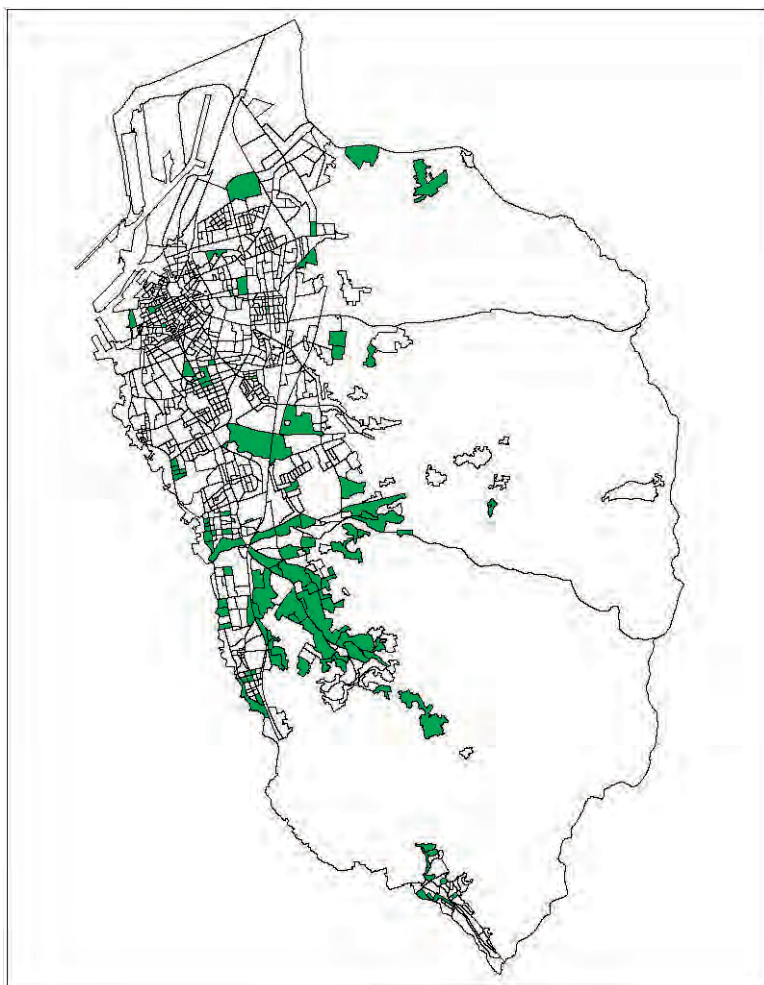
Caratteri sociali ·

- elevata presenza di famiglie unipersonali (30% vs 26%) ·
- stratificazione sociale bassa (incidenza diplomati+laureati = 30% vs 39%) ·
- ridotto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 217 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- medio-bassa presenza di abitazioni di proprietà (52% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi inferiori rispetto alla media (n. medio stanze = 3,7 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 78 mq vs 90)
- elevata quota di edifici costruiti prima del 1919 (il 51% contro la media del 27%)
- diffusione degli affitti inferiore alla media (4,6% alloggi contro la media del 7,5%)

● LA CITTÀ DI PREGIO



La città di pregio per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	8	7,3%	195	3,0%	0,75	261,5
Circoscrizione 2	7	6,4%	238	3,6%	0,07	3.373,0
Circoscrizione 3	5	4,5%	1.279	19,5%	0,10	12.576,7
Circoscrizione 4	18	16,4%	594	9,0%	1,49	398,9
Circoscrizione 5	72	65,5%	4.259	64,9%	3,07	1.385,7
TOTALE	110	100,0%	6.565	100,0%	5,48	1.197,8

La città di pregio

Il gruppo che esprime i valori di pregio abitativo più spiccati nella città rappresenta 110 sezioni (pari al 10,8%) e 6.565 abitanti.

Questo gruppo è caratterizzato da densità insediative più contenute (2.800 ab/kmq contro i 12.400 della media urbana) e presenta una incidenza di edifici monofamiliari pari al 51,5% del totale, molto più elevata rispetto al valore medio comunale di 23,6%.

Qui sono massime le dotazioni degli spazi residenziali, con una media di 5,4 stanze e di 127 mq per alloggio (medie urbane di 4,2 e di 90 rispettivamente).

La popolazione presenta poche famiglie formate da un solo componente (21,2% a fronte di un dato comunale di 26,1%), con un elevato livello di istruzione superiore o universitaria, pari al 53,7%

TRATTI CARATTERIZZANTI LA CITTÀ DI PREGIO

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- bassa densità abitativa (abitanti/Kmq = 2.800 vs 12.000) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (20% vs 25%) ·
- ridotta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 4,5% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (51% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- scarsa presenza di famiglie unipersonali (21% vs 26%) ·
- stratificazione sociale elevata (incidenza diplomati+laureati = 53% vs 39%) ·
- elevata occupazione nel terziario (79% contro il 74% medio)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (65% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi superiori rispetto alla media (n. medio stanze = 5,4 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 127 mq vs 90)
- elevato tasso di rinnovo dei tessuti (abitazioni costruite dopo il 1991 = 5,1% vs 3,3%)
- diffusione degli affitti superiore alla media (14,8% alloggi contro la media del 7,5%)

● LA CITTÀ DEL MARE



La città del mare per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	2	5,6%	9	1,0%	0,29	31,2
Circoscrizione 2	6	16,7%	148	15,7%	0,27	549,7
Circoscrizione 3	2	5,6%	230	24,4%	0,07	3.229,0
Circoscrizione 4	1	2,8%	2	0,2%	0,02	111,0
Circoscrizione 5	25	69,4%	552	58,7%	0,73	752,9
TOTALE	36	100,0%	941	100,0%	1,38	681,7

La città del mare

In 36 sezioni (il 3,5% del totale) nelle quali è presente una popolazione di 941 abitanti, la presenza residenziale risulta in qualche misura "interstiziale" rispetto ad una caratterizzazione

funzionale decisamente più articolata, visto che la densità abitativa (1.235 ab/kmq) si colloca al di sotto dei valori medi della città (12.400 ab/kmq). La quota di edifici vuoti è pari al 56,3 del totale, e questo della non occupazione degli alloggi presenti è il tratto distintivo della città interstiziale.

Il profilo sociale di questo raggruppamento è caratterizzato dall'elevata presenza della popolazione straniera, che rappresenta l'11,2% della popolazione contro una media cittadina del 2,4%.

TRATTI CARATTERIZZANTI LA CITTÀ DEL MARE

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi ·

- bassissima densità abitativa (abitanti/Kmq = 1.200 vs 12.000) ·
- ridotta presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (15% vs 25%) ·
- ridotta presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 6% vs 38%) ·
- elevata presenza tipologie unifamiliari (37% vs 23%)

Caratteri sociali ·

- altissima presenza di famiglie unipersonali (41% vs 26%) ·
- elevata presenza di stranieri (11,1% contro il 2,4% medio)

Modalità di uso del patrimonio abitativo ·

- scarsa presenza di abitazioni di proprietà (21% vs 60%) ·
- dimensioni degli alloggi inferiori rispetto alla media (n. medio stanze = 3,8 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 77 mq vs 90)
- elevatissima quota di alloggi sfitti (abitazioni vuote = 56,3% vs 7%)

● LA CITTÀ DELL'OBSOLESCENZA



La città dell'obsolescenza per circoscrizione

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	31	26,1%	6.481	27,1%	0,38	17.041,6
Circoscrizione 2	36	30,3%	4.696	19,7%	0,21	22.217,4
Circoscrizione 3	27	22,7%	6.300	26,4%	0,29	21.438,8
Circoscrizione 4	20	16,8%	5.043	21,1%	0,29	17.448,1
Circoscrizione 5	5	4,2%	1.352	5,7%	0,12	11.685,9
TOTALE	119	100,0%	23.872	100,0%	1,29	18.501,8

La città dell'obsolescenza

Questo raggruppamento include 119 sezioni (l'11% del totale) ed ospita quasi 24 mila abitanti, deve la sua caratterizzazione alla concentrazione - che qui è tra le più elevate - del patrimonio abitativo del dopoguerra, costruito tra il 1946 e il 1961 che rappresenta qui l'81,6% del totale delle abitazioni; altro tratto distintivo è l'elevata presenza di edifici multipiano, pari al 74%, rispetto alla media comunale del 38%.

Un patrimonio giunto ormai al termine del proprio ciclo di vita presumibilmente con prestazioni energetiche e strutturali largamente deficitarie che più di ogni altro necessiterebbe di operazioni di rigenerazione urbana, operazioni tanto più complesse quanto maggiore è la frammentazione della proprietà immobiliare, e quanto maggiore è la densità (qui pari a quasi 21mila abitanti al Km²).

Gli edifici che rientrano in questo gruppo sono edifici che ospitano abitazioni di dimensioni medie contenute (4,0 stanze contro una media di 4,2 e 83 mq contro 90 di media comunale).

TRATTI CARATTERIZZANTI LA CITTÀ DELL'OBSOLESCENZA

(indicatori della tipologia insediativa rapportati ai valori medi comunali)

Caratteri insediativi

- alta densità abitativa (abitanti/Kmq = 21.000 vs 12.000) ·
- modesta mixité funzionale (edifici residenziali = 88% vs 86%) ·
- massima presenza di abitazioni costruite tra 46 e 61 (81% vs 25%) ·
- massima presenza tipologie condominiali (edifici >3 piani = 74% vs 38%) ·
- minima presenza tipologie unifamiliari (3% vs 23%)

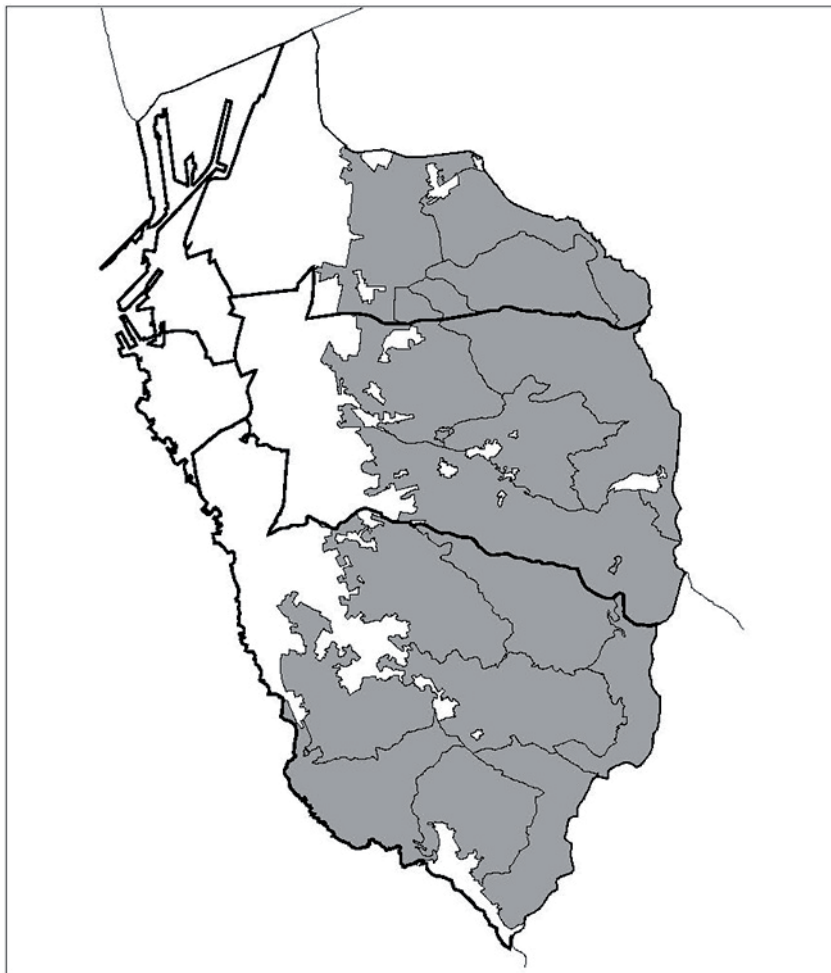
Caratteri sociali

- elevata presenza di famiglie unipersonali (30% vs 26%) ·
- stratificazione sociale medio-bassa (incidenza diplomati+laureati = 35% vs 39%) ·
- alto invecchiamento popolazione (indice di vecchiaia = 317 vs 253)

Modalità di uso del patrimonio abitativo

- elevata presenza di abitazioni di proprietà (62% vs 60%) ·
- alto tasso di occupazione degli alloggi (abitazioni non occupate = 4% vs 7%) ·
- dimensioni degli alloggi in linea con la media (n. medio stanze = 4 stanze vs 4,2; superficie media alloggi occupati = 83 mq vs 90)
- basso tasso di rinnovo dei tessuti (abitazioni costruite dopo il 1991 = 0,4% vs 3,3%)

● IL RURALE



Il rurale

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	5	20,8%	193	18,1%	11,62	16,6
Circoscrizione 2	2	8,3%	9	0,8%	2,08	4,3
Circoscrizione 3	0	0,0%	0	0,0%	0,00	0,0
Circoscrizione 4	9	37,5%	471	44,3%	25,54	18,4
Circoscrizione 5	8	33,3%	391	36,7%	28,27	13,8
TOTALE	24	100,0%	1.064	100,0%	67,52	15,8

Il Rurale

Dai dati del censimento dell'agricoltura 2010 emerge che nel comune di Livorno hanno sede 169 aziende agricole, con una SAU pari a 1.075,7 ha, pari al 10% della superficie territoriale del comune. Delle 169 aziende, 69 praticano attività di vendita diretta al pubblico, e solamente 2 praticano anche attività commerciali a mezzo di siti web.

Rispetto ai dati del censimento 2000 la Superficie Agricola Utilizzata è cresciuta dell'11,8% in netta controtendenza rispetto al dato provinciale che ha rilevato una diminuzione del 10%, e anche le dimensioni medie per azienda agricola sono cresciute: nel 2000 erano pari a 2,27 ha, nel 2010 sono 6,37 ha.

Il dato delle Giornate di Lavoro Annuo mostra una diminuzione piuttosto rilevante del 67%.

Il confronto col decennio precedente è possibile solo osservando i dati riferiti al centro aziendale. Delle 169 aziende attive, 141 sono sotto i 5 ettari di estensione (pari al 83%), 14 (pari all'8%) sono comprese tra i 5 ed i 10 ettari, 3 aziende sono nella fascia tra i 10 ed i 20 ettari, e 11 sono oltre la soglia dei 20 ettari, quindi buona parte delle aziende sono di dimensioni ridotte.

Utilizzando i dati riferiti all'ubicazione dell'unità agricola, la SAU del comune di Livorno è pari a 1.080 ha, e 747 di questi, pari al 69%, sono coltivati a seminativi, con 200 ha occupati dalle legnose agrarie (in gran parte olivo), e 1.000 ettari sono destinati a prati e pascoli.

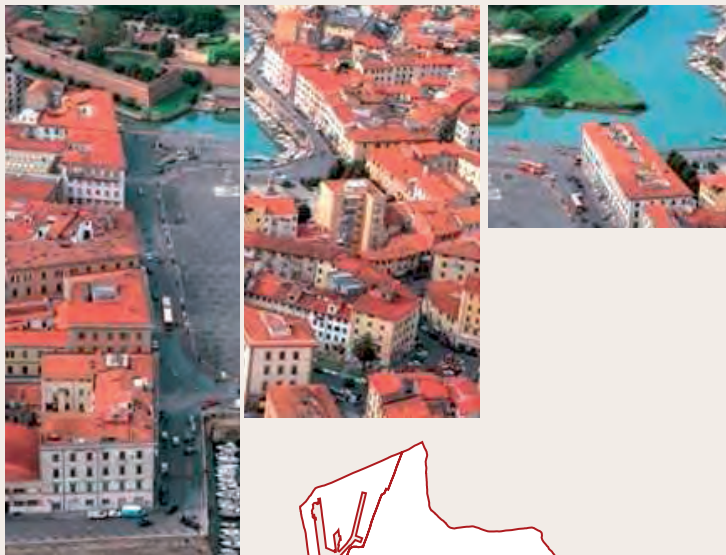
L'allevamento è poco diffuso, con 17 aziende che lo praticano (dati riferiti alla sede del centro aziendale) per un totale di circa 1.700 capi, in gran parte avicoli, pari a 138 Unità di Bestiame Adulto.

Il comparto dell'agricoltura biologica è poco radicato, con 4 aziende biologiche che operano sul territorio, con un'estensione di 92 ettari.

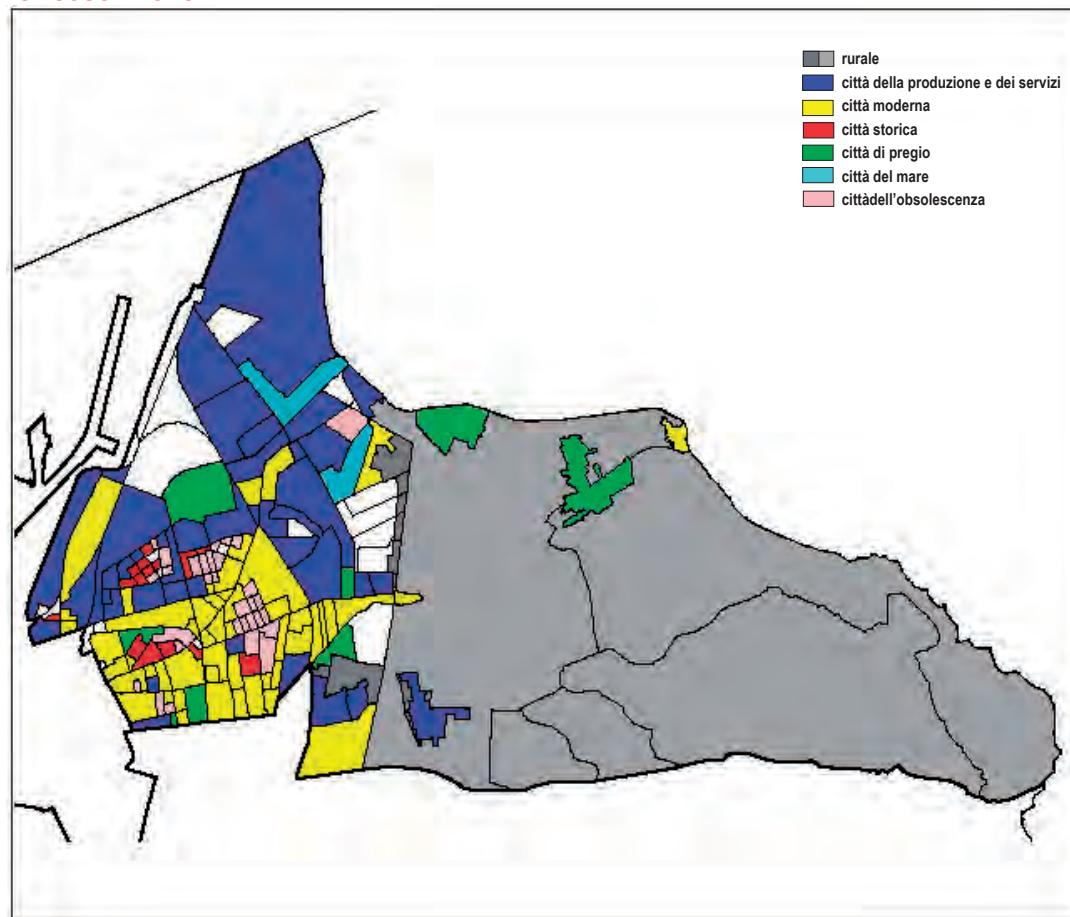
Le aziende che praticano solamente agricoltura biologica sono la metà, con un'estensione di 13 ha. Le aziende con prodotti DOP e/o IGP sono 12, con una SAU complessiva di 73 ha suddivisa tra vite ed ulivo.

I parchi e le aree protette coprono l'.....% della superficie comunale.

LE CIRCOSCRIZIONI

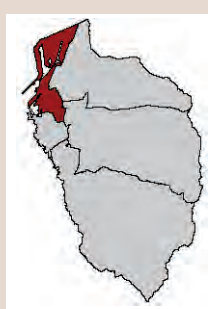


Circoscrizione 1



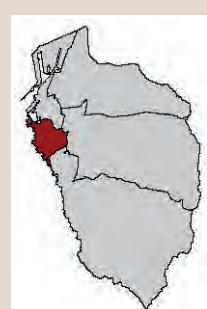
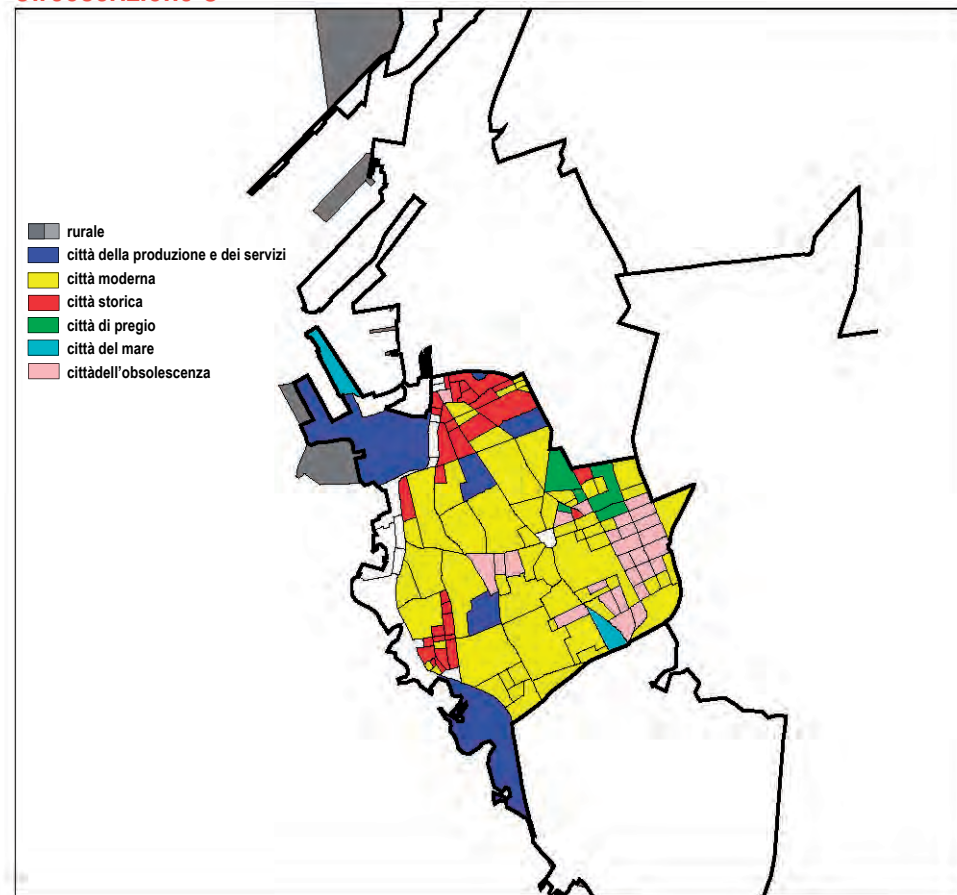
	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
□	22	12,6%	4	0,0%	1,14	3,5
■	5	2,9%	193	0,7%	11,62	16,6
■	40	23,0%	2.519	8,7%	4,28	588,9
■	51	29,3%	14.961	51,7%	2,09	7.158,8
■	15	8,6%	4.555	15,8%	0,18	25.418,2
■	8	4,6%	195	0,7%	0,75	261,5
■	2	1,1%	9	0,0%	0,29	31,2
■	31	17,8%	6.481	22,4%	0,38	17.041,6
Totale	174	100,0%	28.917	100,0%	20,72	1.395,5

Circoscrizione 2



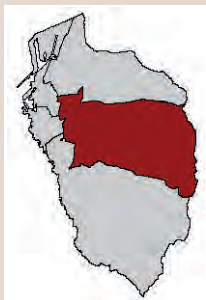
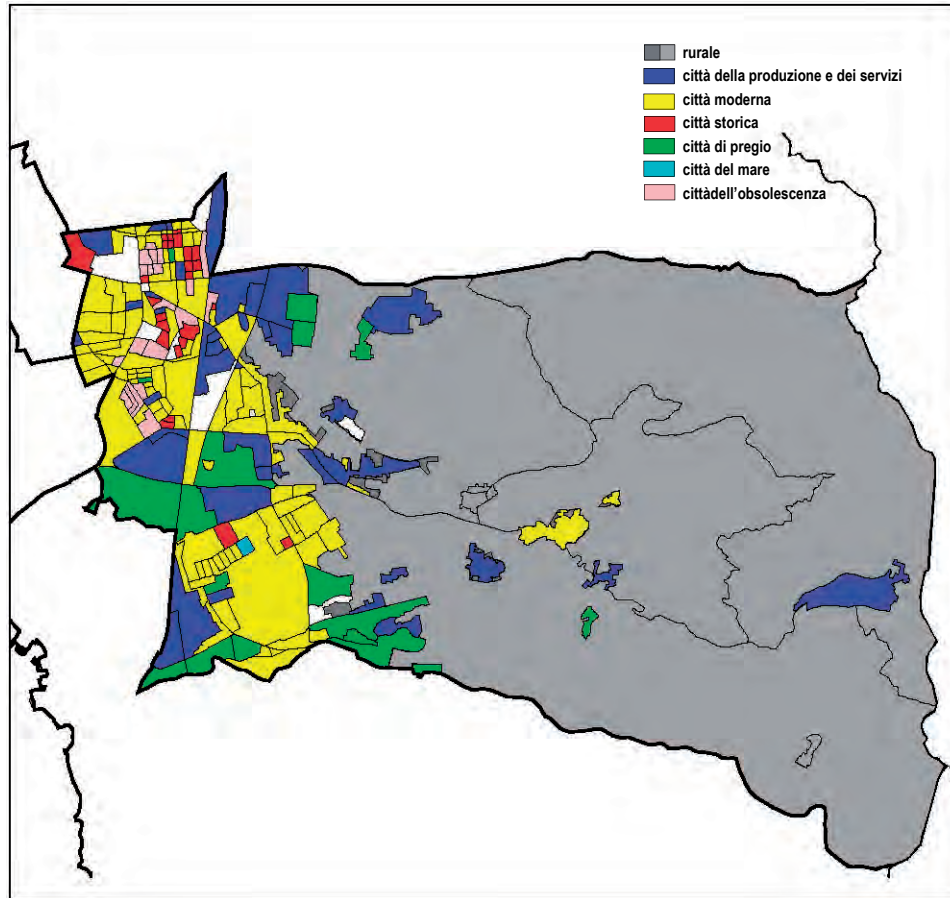
	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
□	32	14,9%	11	0,0%	1,03	10,7
■	2	0,9%	9	0,0%	2,08	4,3
■	17	7,9%	551	2,0%	3,71	148,3
■	31	14,4%	6.343	23,0%	0,43	14.710,8
■	84	39,1%	15.612	56,5%	0,69	22.707,2
■	7	3,3%	238	0,9%	0,07	3.373,0
■	6	2,8%	148	0,5%	0,27	549,7
■	36	16,7%	4.696	17,0%	0,21	22.217,4
Totale	215	100,0%	27.608	100,0%	8,49	3.250,1

Circoscrizione 3



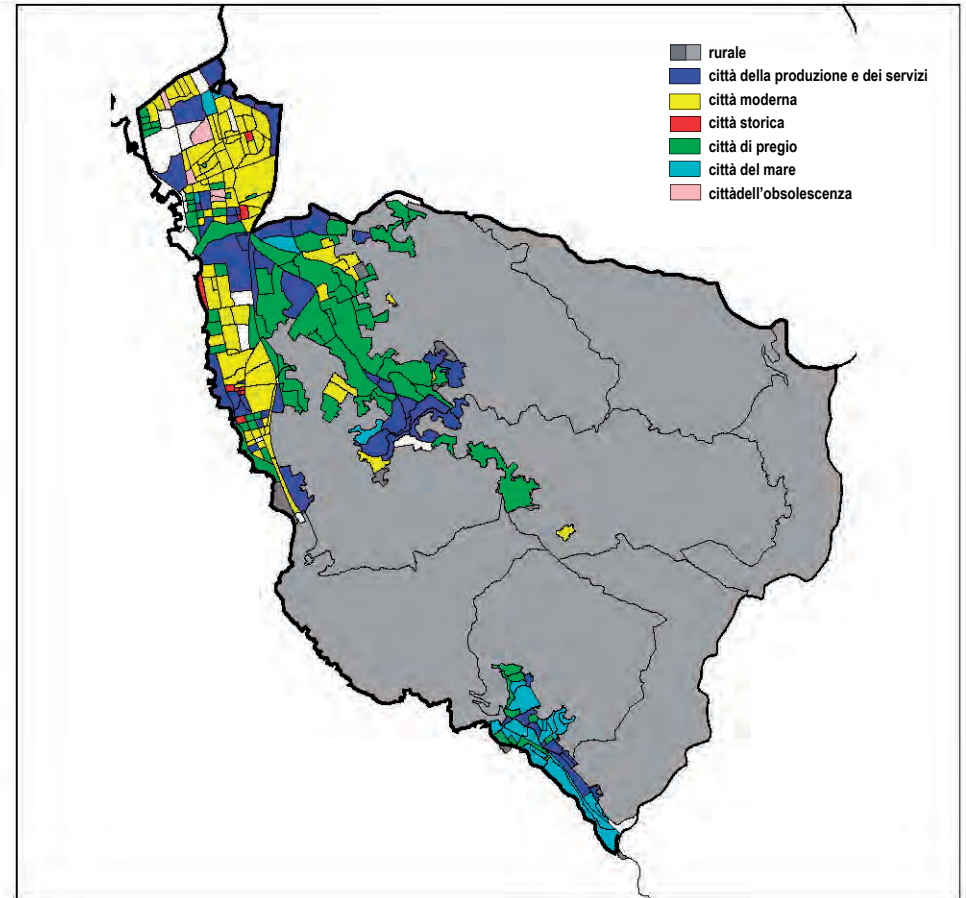
	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
□	14	9,6%	0	0,0%	0,28	0,0
■	0	0,0%	0	0,0%	0,00	0,0
■	6	4,1%	746	2,3%	0,57	1.298,1
■	61	41,8%	17.782	54,8%	1,69	10.545,6
■	31	21,2%	6.134	18,9%	0,29	21.115,3
■	5	3,4%	1.279	3,9%	0,10	12.576,7
■	2	1,4%	230	0,7%	0,07	3.229,0
■	27	18,5%	6.300	19,4%	0,29	21.438,8
Totale	146	100,0%	32.471	100,0%	3,30	9.845,1

Circoscrizione 4



	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
□	9	4,1%	10	0,0%	0,40	25,0
■	9	4,1%	471	1,2%	25,54	18,4
■	39	17,8%	2.035	5,1%	2,43	837,6
■	98	44,7%	25.805	64,7%	3,55	7.265,4
■	25	11,4%	5.924	14,9%	0,27	21.648,2
■	18	8,2%	594	1,5%	1,49	398,9
■	1	0,5%	2	0,0%	0,02	111,0
■	20	9,1%	5.043	12,6%	0,29	17.448,1
Totale	219	100,0%	39.884	100,0%	33,99	1.173,4

Circoscrizione 5



	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
□	17	6,3%	0	0,0%	0,71	0,0
■	8	3,0%	391	1,4%	28,27	13,8
■	49	18,3%	3.061	11,2%	2,20	1.392,0
■	82	30,6%	16.891	61,7%	2,27	7.448,1
■	10	3,7%	856	3,1%	0,09	9.905,9
■	72	26,9%	4.259	15,6%	3,07	1.385,7
■	25	9,3%	552	2,0%	0,73	752,9
■	5	1,9%	1.352	4,9%	0,12	11.685,9
Totale	268	100,0%	27.362	100,0%	37,46	730,5

PAESAGGI SOCIALI PER CIRCOSCRIZIONE

● città della produzione e dei servizi

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	40	26,5%	2.519	28,3%	4,28	588,9
Circoscrizione 2	17	11,3%	551	6,2%	3,71	148,3
Circoscrizione 3	6	4,0%	746	8,4%	0,57	1.298,1
Circoscrizione 4	39	25,8%	2.035	22,8%	2,43	837,6
Circoscrizione 5	49	32,5%	3.061	34,3%	2,20	1.392,0
TOTALE	151	100,0%	8.912	100,0%	13,20	675,4

● città moderna

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	51	15,8%	14.961	18,3%	2,09	7.158,8
Circoscrizione 2	31	9,6%	6.343	7,8%	0,43	14.710,8
Circoscrizione 3	61	18,9%	17.782	21,7%	1,69	10.545,6
Circoscrizione 4	98	30,3%	25.805	31,6%	3,55	7.265,4
Circoscrizione 5	82	25,4%	16.891	20,7%	2,27	7.448,1
TOTALE	323	100,0%	81.782	100,0%	10,03	8.156,3

● città storica

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	15	9,1%	4.555	13,8%	0,18	25.418,2
Circoscrizione 2	84	50,9%	15.612	47,2%	0,69	22.707,2
Circoscrizione 3	31	18,8%	6.134	18,5%	0,29	21.115,3
Circoscrizione 4	25	15,2%	5.924	17,9%	0,27	21.648,2
Circoscrizione 5	10	6,1%	856	2,6%	0,09	9.905,9
TOTALE	165	100,0%	33.081	100,0%	1,52	21.802,6

● città di pregio

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	8	7,3%	195	3,0%	0,75	261,5
Circoscrizione 2	7	6,4%	238	3,6%	0,07	3.373,0
Circoscrizione 3	5	4,5%	1.279	19,5%	0,10	12.576,7
Circoscrizione 4	18	16,4%	594	9,0%	1,49	398,9
Circoscrizione 5	72	65,5%	4.259	64,9%	3,07	1.385,7
TOTALE	110	100,0%	6.565	100,0%	5,48	1.197,8

● città del mare

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	2	5,6%	9	1,0%	0,29	31,2
Circoscrizione 2	6	16,7%	148	15,7%	0,27	549,7
Circoscrizione 3	2	5,6%	230	24,4%	0,07	3.229,0
Circoscrizione 4	1	2,8%	2	0,2%	0,02	111,0
Circoscrizione 5	25	69,4%	552	58,7%	0,73	752,9
TOTALE	36	100,0%	941	100,0%	1,38	681,7

● città dell'obsolescenza

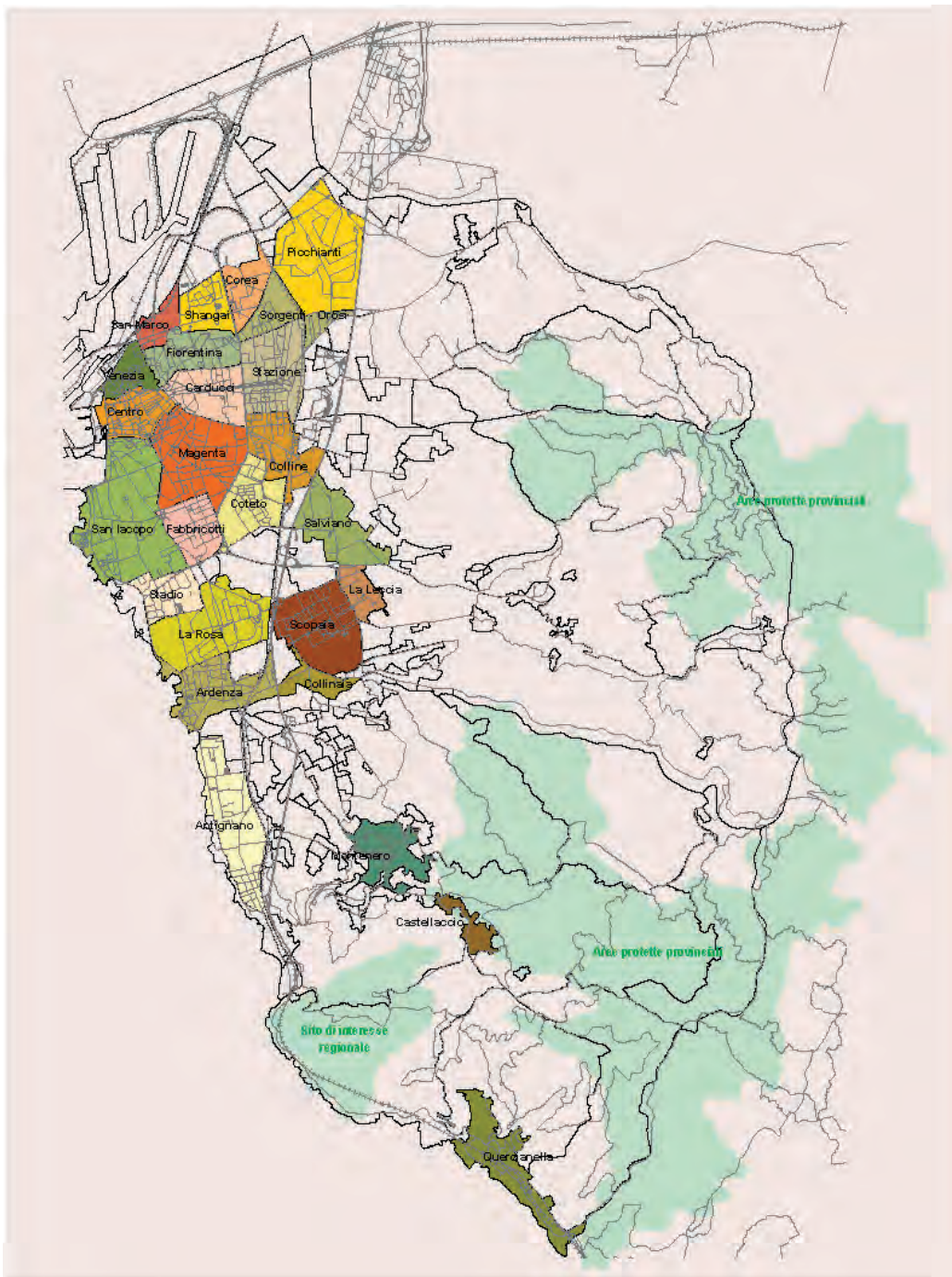
	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	31	26,1%	6.481	27,1%	0,38	17.041,6
Circoscrizione 2	36	30,3%	4.696	19,7%	0,21	22.217,4
Circoscrizione 3	27	22,7%	6.300	26,4%	0,29	21.438,8
Circoscrizione 4	20	16,8%	5.043	21,1%	0,29	17.448,1
Circoscrizione 5	5	4,2%	1.352	5,7%	0,12	11.685,9
TOTALE	119	100,0%	23.872	100,0%	1,29	18.501,8

●● rurale

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	5	20,8%	193	18,1%	11,62	16,6
Circoscrizione 2	2	8,3%	9	0,8%	2,08	4,3
Circoscrizione 3	0	0,0%	0	0,0%	0,00	0,0
Circoscrizione 4	9	37,5%	471	44,3%	25,54	18,4
Circoscrizione 5	8	33,3%	391	36,7%	28,27	13,8
TOTALE	24	100,0%	1.064	100,0%	67,52	15,8

TOTALE

	n° sezioni	% sezioni	popolazione	% pop.	area (kmq)	densità
Circoscrizione 1	174	17,0%	28.917	18,5%	20,72	1.395,5
Circoscrizione 2	215	21,0%	27.608	17,7%	8,49	3.250,1
Circoscrizione 3	146	14,3%	32.471	20,8%	3,30	9.845,1
Circoscrizione 4	219	21,4%	39.884	25,5%	33,99	1.173,4
Circoscrizione 5	268	26,2%	27.362	17,5%	37,46	730,5
TOTALE	1.022	100,0%	156.242	100,0%	103,96	1.502,9



LIVORNO ricerca i suoi QUARTIERI

I vecchi quartieri legati alla tradizione e rilevanti per l'identità urbana meritano una attenzione costante che non ne faccia venir meno la memoria nella successione delle partizioni amministrative determinate da criteri più astratti.

I luoghi che hanno un nome (e una storia) e non solo un numero aiutano il racconto urbanistico ad incrociare la sensibilità dei cittadini.



Indicatori economici e territoriali del comune di LIVORNO

INDICATORI GENERALI

POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2011	157.052
POP. STRANIERA RESIDENTE AL 2011	8.947
STRANIERI PER 100 RESIDENTI	5.70
SUPERFICIE TERRITORIALE (KMQ)	104.10
RESIDENTI PER KMQ AL 2011	1.508.7
NUMERO FAMIGLIE 2011	69.093
UNITA' LOCALI AL 2001	13.144
ADDETTI AL 2001	54.132
P.LETTO ALBERGHIERI 2010	2.077
P.LETTO TOTALI 2010	3.711
ABITANTI EQUIVALENTI (1)	164.313
AB. EQUIVALENTI PER 100 RES.	105

INDICATORI DEMOGRAFICI

VAR. % POP. 1871-1921	17.87
VAR. % POP. 1921-1951	24.97
VAR. % POP. 1951-1961	13.17
VAR. % POP. 1961-1971	8.51
VAR. % POP. 1971-1981	0.54
VAR. % POP. 1981-1991	-4.68
VAR. % POP. 1991-2001	-6.71
VAR. % POP. 2001-2011	0.50
ANNO DEL PICCO CENSUARIO	1981
POPOLAZIONE CENSUARIA MASSIMA	175.741
SALDO MIGRATORIO 2006-10 PER 1000 RES.	2.68
SALDO NATURALE 2006-10 PER 1000 RES.	-3.78
INDICE DI RICAMBIO SOCIALE 2006-10 (2)	0.18
INDICE DI RICAMBIO TOTALE 2006-10 (3)	0.29

INDICATORI AMBIENTALI

% SUP. >400 METRI	0.2
% SUP. >600 METRI	0.0
% SUP. >1200 METRI	0.0
% SUP. CON PENDENZA<5°	51.1
% SUP. CON PENDENZA >25°	0.0
% SUP. AD ALTA FERTILITA'	13.2
% SUP. AD ALTA NATURALITA'	0.3
% SAU SU SUPERFICIE	10.33
% AREE PROTETTE 2003	2.19

INDICATORI INSEDIATIVI

DISTANZA (IN PRIMI) DA POLO URBANO PRINCIPALE	0
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 1951 (4)	257.589
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 1971 (4)	316.646
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 2001 (4)	292.498
POP. ACCESSIBILE IN 30' AL 2010 (4)	299.119
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1951-71	22.93
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1971-2001	-7.60
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1991-01	-5.80
VAR. % POP. ACC. IN 30' 2001-10	2.26
POP. TURISTICA ACC. 2001	50.898
% POP. SPARSA (NUCLEI+C.S.) 2001	1.37
VAR. % ABITAZIONI TOT. 1991-01	2.60
VAR. % ABITAZIONI TOT. 2001-11	5.34
TOTALE ABITAZIONI 2011	69.276
% ABITAZIONI VUOTE 2001	5.00
PENDOLARI EXTRACOMUNALI PER 100 ATTIVI AL 2001 (5)	12.73
% ABITAZIONI EDIFICATE PRIMA DEL 1919	19.77
% ABITAZIONI EDIFICATE 1919-46	11.56
% ABITAZIONI EDIFICATE 1946-71	42.78

INDICATORI SOCIO - DEMOGRAFICI

COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 1991	2.77
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2001	2.50
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2011	2.27
% FAMIGLIE CON 1 COMP.TE AL 2001	25.25
INDICE DI VECCHIAIA AL 2001	205.84
INDICE DI VECCHIAIA AL 2011	204.40
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2001	22.88
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2011	25.00
% POP. SOTTO I 15 ANNI AL 2011	12.23
% POP. TRA 15 E 64 ANNI AL 2011	62.77
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI 1991	10.25
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI - 2001	8.35
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 1991	26.82
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 2001	37.72

INDICATORI MERCATO DEL LAVORO

TASSO ATTIVITA' 1991	41.15
TASSO ATTIVITA' 2001	46.58
TASSO DISOCCUPAZIONE 2001	10.6
% ATTIVI AGRICOLTURA 2001	1.53
% ATTIVI INDUSTRIA 2001	23.71
% ATTIVI TERZIARIO 2001	74.77
TASSO ATTIVITA' FEMMINILE 1991	33.22
TASSO ATTIVITA' FEMMINILE 2001	36.33
TASSO DISOCCUPAZIONE FEMMINILE 2001	15.60

INDICATORI ECONOMICI E AGRICOLTURA

VAR. % S.A.U. 1990-00	-36.80
VAR. % S.A.U. 2000-10	11.79
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 1990-00	3.20
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 2000-10	-67.50
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2000	2.27
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2010	6.37
V.A. AGRIC. / OCCUPATO 2005	€ 32.893.3
V. Agg Agri. / S.A.U. 2000	€ 7.269.6
NUMERO AZIENDE AGRICOLE 2010	169

INDICATORI ECONOMICI INDUSTRIA

ADD. PER 100 RES. 2001	34.64
RAPPORTO ADDETTI / UNITA' LOCALI 2001	4.12
TOTALE UNITA' LOCALI ATTIVE 2009	16.602
UNITA' LOCALI PER 100 RES. 2009	10.33
ADDETTI/ATTIVI EXTRA-AGRICOLI AL 2001	0.95
ADD. MANFATTURIERO PER 100 RES. 2001	4.87
% ADDETTI ARTIGIANI AL 2001	11.53
VAR. % ADDETTI 1991-2001	2.27
VAR. % ADDETTI INDUSTRIA 1991-2001	-0.09
VAR. % ADDETTI MANIFATTURA 91-01 (6)	-4.0

SERVIZI

V.A. TERZIARIO per ADDETTO nel SLL 2005	€ 74.490.1
V.A. INDUSTRIA per ADDETTO nel SLL 2005	€ 70.386.8
% ADDETTI KIS NEL TERZIARIO (7)	41.7
% ADDETTI HITECH NEL SECONDARIO (8)	10.0
REDDITO DISP. PROCAPITE 2006 (9)	€ 19.707.6

- 1 Gli abitanti equivalenti vengono calcolati sommando ai residenti gli abitanti potenziali delle case per vacanza nella misura di 4 abitanti per ogni alloggio
- 2 L'indice di ricambio sociale per esprimere il livello di ricambio della popolazione equivale alla media della somma di iscritti e cancellati all'anagrafe in rapporto al totale della popolazione
- 3 L'indice di ricambio totale per esprimere il livello di ricambio della popolazione equivale alla media della somma di iscritti, cancellati, nati e morti in rapporto al totale della popolazione
- 4 Per accessibilità si intende la quantità di popolazione residente raggiungibile in 30 minuti dal comune
- 5 Rapporto tra pendolari che escono dal comune e popolazione attiva (Dati Censimento Popolazione 2001)
- 6 Sono considerati solo gli addetti alla industria manifatturiera (sezione D della classificazione ATECO)
- 7 Quoziente tra addetti nei settori *hi-tech* (fabbricazione di macchine, produzione di metalli e loro leghe, poste e telecomunicazioni, informatica, ricerca e sviluppo) e totale degli addetti dei settori secondario e terziario
- 8 Quoziente tra addetti nei settori *Knowledge Intensive Services* (trasporti, poste, intermediazione finanziaria, attività immobiliari, informatica, sanità, istruzione) e totale degli addetti del settore terziario
- 9 Reddito disponibile Istat 2006 ripartito a livello comunale sulla base dei redditi dichiarati

▲ Anno censuario di picco della popolazione

Indicatori economici e territoriali del Sistema Locale di LIVORNO

INDICATORI GENERALI

N° COMUNI	5
POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2010	183.264
POP. STRANIERA RESIDENTE AL 2009	9.780
STRANIERI PER 100 RESIDENTI	5,36
SUPERFICIE TERRITORIALE (KMQ)	294,8
RESIDENTI PER KMQ AL 2010	621,7
ABITANTI EQUIVALENTI (1)	193.970
ABITANTI EQUIVALENTI PER 100 RES.	106
UNITA' LOCALI AL 2001	14.686
ADDETTI AL 2001	60.472
P.LETTO ALBERGHIERI AL 2009	2.650
P.LETTO TOTALI AL 2009	5.050
NUMERO FAMIGLIE 2010	80.499

INDICATORI DEMOGRAFICI

VAR. % POP. RESIDENTE 1871-1921	18,66
VAR. % POP. RESIDENTE 1921-1951	22,43
VAR. % POP. RESIDENTE 1951-1961	10,85
VAR. % POP. RESIDENTE 1961-1971	6,75
VAR. % POP. RESIDENTE 1971-1981	2,66
VAR. % POP. RESIDENTE 1981-1991	-3,74
VAR. % POP. RESIDENTE 1991-2001	-5,37
SALDO NATURALE 2006-10 PER 1000 RES.	-3,48
SALDO MIGRATORIO 2006-10 PER 1000 RES.	3,14
INDICE DI RICAMBIO SOCIALE 2006-10 (2)	0,42
INDICE DI RICAMBIO TOTALE 2006-10 (3)	0,51

INDICATORI AMBIENTALI

% SUP. >400 METRI	0,38
% SUP. >600 METRI	0,00
% SUP. >1200 METRI	0,00
% SUP. CON PENDENZA <5°	60,58
% SUP. CON PENDENZA >25°	0,66
% SUP. AD ALTA FERTILITA'	48,1
% SUP. AD ALTA NATURALITA'	0,1
% SAU SU SUPERFICIE	30,1
% AREE PROTETTE 2003	6,0

INDICATORI INSEDIATIVI

PENDOLARI EXTRACOMUNALI PER 100 ATTIVI AL 2001 (4)	18,10
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 1951 (5)	185.534
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 1971 (5)	220.639
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 2001 (5)	220.194
POP. ACCESSIBILE MEDIA IN 30' AL 2008 (5)	231.103
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1951-71	18,9
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1971-2001	-0,2
VAR. % POP. ACC. IN 30' 1991-2001	4,3
VAR. % POP. ACC. IN 30' 2001-2008	5,0
DISTANZA MEDIA (IN PRIMI) DEI COMUNI DAL POLO URBANO PRINCIPALE	216,3
% POP. SPARSA (NUCLEI+C.S.) AL 1991	3,03
VAR. % ABITAZIONI TOT. 1991-01	3,24
TOTALE ABITAZIONI 2001	74.453
% ABITAZIONI VUOTE 2001	5,8%

INDICATORI SOCIO - DEMOGRAFICI

COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 1991	2,78
COMPONENTI MEDI PER FAM. AL 2001	2,38
% FAMIGLIE CON 1 COMP.TE AL 2001	24,62
INDICE DI VECCHIAIA AL 2001	199,27
INDICE DI VECCHIAIA AL 2010	193,78
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2001	22,46
% POP. CON 64 ANNI E OLTRE AL 2010	23,44
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI 1991	10,70
ANALFABETI E ALFABETI SENZA TITOLO PER 100 RES. =>6 ANNI - 2001	8,56
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 1991	26,02
LAUREATI E DIPL. /100 RES. =>6 ANNI 2001	36,85

INDICATORI MERCATO DEL LAVORO

TASSO ATTIVITA' 1991	41,25
TASSO ATTIVITA' 2001	46,91
TASSO DISOCCUPAZIONE 2001	10,25
% ATTIVI AGRICOLTURA 2001	1,90
% ATTIVI INDUSTRIA 2001	24,77
% ATTIVI TERZIARIO 2001	73,33

INDICATORI ECONOMICI E AGRICOLTURA

R.L.S./U.L.A. 1990 (MIO €) (6)	18,87
VAR. % S.A.U. 1990-2000	-2,67
VAR. % GIORNATE LAV. AGRICOLO 1990-00	0,66
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 1990	6,02
HA S.A.U. PER AZIENDA AGRICOLA AL 2000	7,85
V. AGG. AGR/U.L.A. AL 2000 (7)	€ 2.879.999,4
V. AGG. AGR/S.A.U. AL 2000 (8)	€ 5.878,9

INDICATORI ECONOMICI INDUSTRIA

P.I.L. PRO CAPITE 1996 (MIO €)	35,08
REDDITO DISP. PRO CAPITE 2006 (9)	€ 19.412,8
RAPPORTO ADDETTI/UNITA' LOCALI 2001	4,12
ADDETTI/ATTIVI EXTRA-AGRICOLI AL 2001	0,93
ADDETTI PER 100 RES. 2001	34,21
ADDETTI MANIFATTURIERO PER 100 RES. 2001	5,50
TOTALE UNITA' LOCALI 2009	18.902
UNITA' LOCALI PER 100 RESIDENTI 2009	10,35
% ADDETTI ARTIGIANI AL 2001	12,22
VAR. % ADDETTI INDUSTRIA 1991-01	-2,28
VAR. % ADDETTI MANIFATTURA 1991-01 (10)	-4,3
VAR. % ADDETTI 1991-2001	2,43

SERVIZI

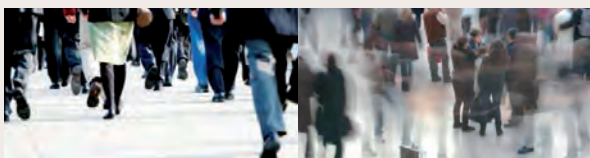
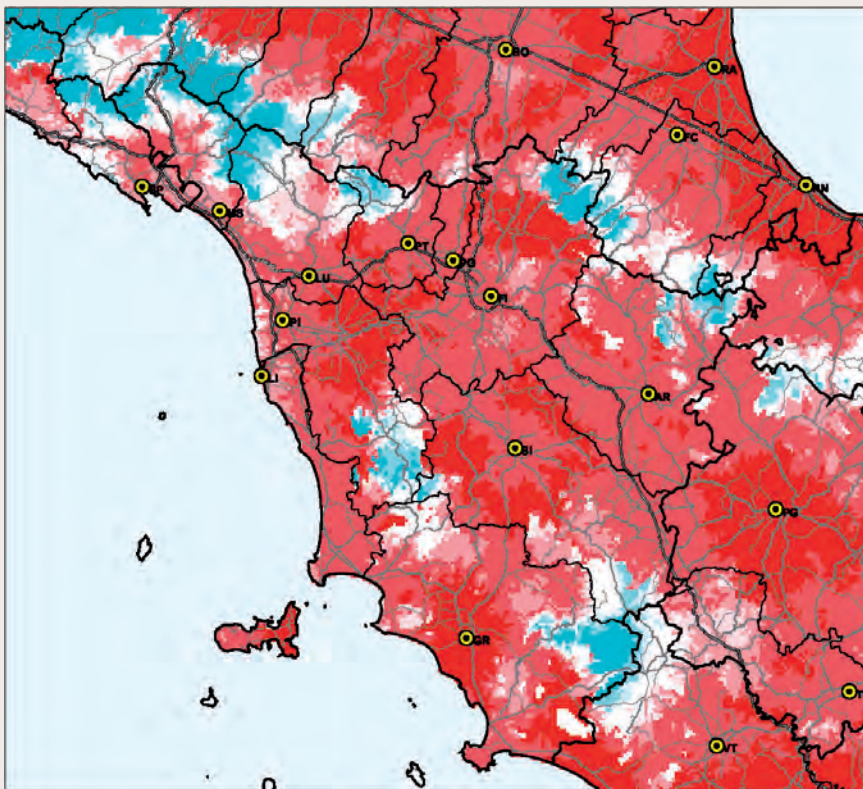
V.A. TERZIARIO/ADETTO 2005 (11)	€ 74.490,1
V.A. INDUSTRIA/ADETTO 2005 (11)	€ 70.386,8
% ADDETTI HITECH/ ADD. EXTRAGRICOLI (12)	10,4
% ADDETTI KIS/ ADD. TERZIARIO (13)	41,4

- Gli abitanti equivalenti vengono calcolati sommando ai residenti gli abitanti potenziali delle case per vacanza nella misura di 4 abitanti per ogni alloggio.
- L'indice di ricambio sociale misura la quota di popolazione che è mutata nel periodo 2005-2009 per effetto di uscite e ingressi dovute a migrazioni. Nel caso dell'aggregato è una media dei valori dei comuni che lo compongono.
- L'indice di ricambio totale misura la quota di popolazione che è mutata nel periodo 2005-2009 per effetto iscrizioni e cancellazioni all'anagrafe, oltre che nascite e decessi. Nel caso dell'aggregato è una media dei valori dei comuni che lo compongono.
- Rapporto tra pendolari che escono dal comune e popolazione attiva (Dati Censimento Popolazione Istat 2001).
- Per accessibilità si intende la quantità di popolazione residente raggiungibile in 30 minuti da un comune: il valore del raggruppamento esprime la media tra le accessibilità dei comuni facenti parte dell'aggregato.
- Media aritmetica del quoziente comunale tra Reddito Lordo Standard (Censimento Agricoltura Istat 2000) e Unità di Lavoro Annuo.
- Media aritmetica delle quantità di Valore Aggiunto Agricolo prodotte nei comuni inclusi nell'aggregato sulla base delle ULA impiegate del 2000.
- Media aritmetica dei quozienti tra valore aggiunto comunale come definito in 4) e Superficie Agricola Utilizzata.
- Media aritmetica del reddito disponibile Istat 2006 ripartito a livello comunale sulla base dei redditi dichiarati.
- Differisce dalla variabile sovrastante per il fatto che vengono considerati solo gli addetti che rientrano nella lettera D della classificazione ATECO (settore manifatturiero), mentre la dicitura industria include anche il settore costruzioni.
- Il valore aggiunto unitario per addetto che viene associato al singolo comune ha come base di partenza il valore aggiunto dei Sistemi Locali del Lavoro, poi si effettua la media aritmetica tra tutti i comuni inclusi nel raggruppamento.
- Quoziente tra addetti nei settori hi-tech (fabbricazione di macchine, produzione di metalli e loro leghe, poste e telecomunicazioni, informatica, ricerca e sviluppo) e totale degli addetti dei settori secondario e terziario.
- Quoziente tra addetti nei Knowledge Intensive Services (trasporti, poste, intermediazione finanziaria, attività immobiliari, informatica, sanità, istruzione) e totale degli addetti nel settore terziario.

COMUNI APPARTENENTI AL SISTEMA LOCALE DEL LAVORO (SLL) di LIVORNO:
Capraia Isola, Collesalvetti, Fauglia, Livorno, Lorenzana

nella Regione Toscana le variazioni di accessibilità.....

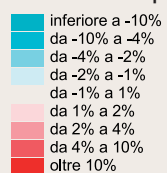
LA POPOLAZIONE | VARIAZIONE 2001 - 2010



variazione % - dato comunale

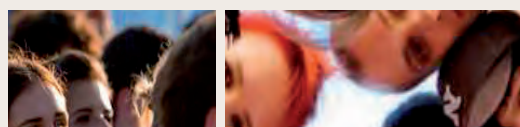
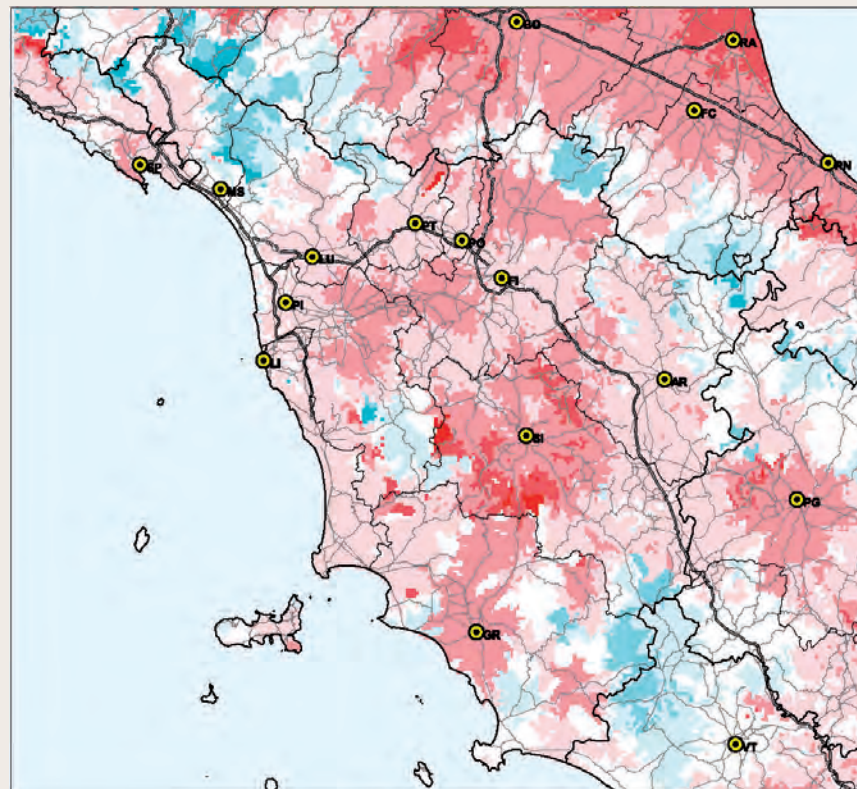
LIVORNO	+ 2.3%
PISA	+ 6.1%
LUCCA	+ 8.4%

Differenza di accessibilità della popolazione residente 2001 - 2010 - tempo 30'



la popolazione..... i giovani e gli anziani

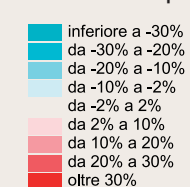
I GIOVANI | VARIAZIONE 2001 - 2010



variazione % - dato comunale

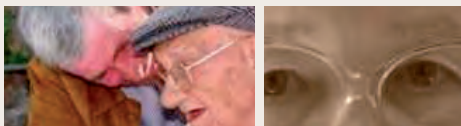
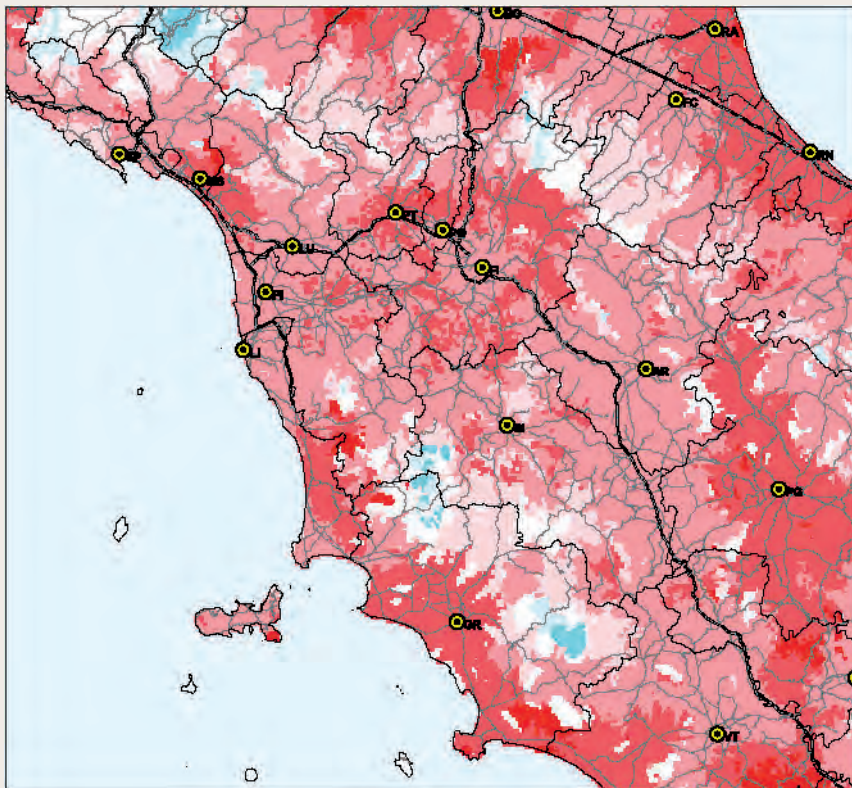
LIVORNO	+ 0.5%
PISA	+ 4.8%
LUCCA	+ 7.3%

Differenza di accessibilità della popolazione da 0 a 24 anni 2001 - 2010 - tempo 30'



.... tutti molto presenti e in crescita

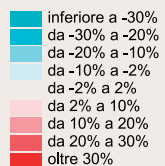
GLI ANZIANI | VARIAZIONE 2001 - 2010



variazione % - dato comunale

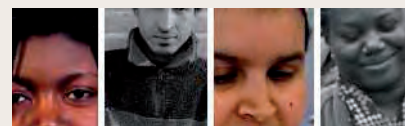
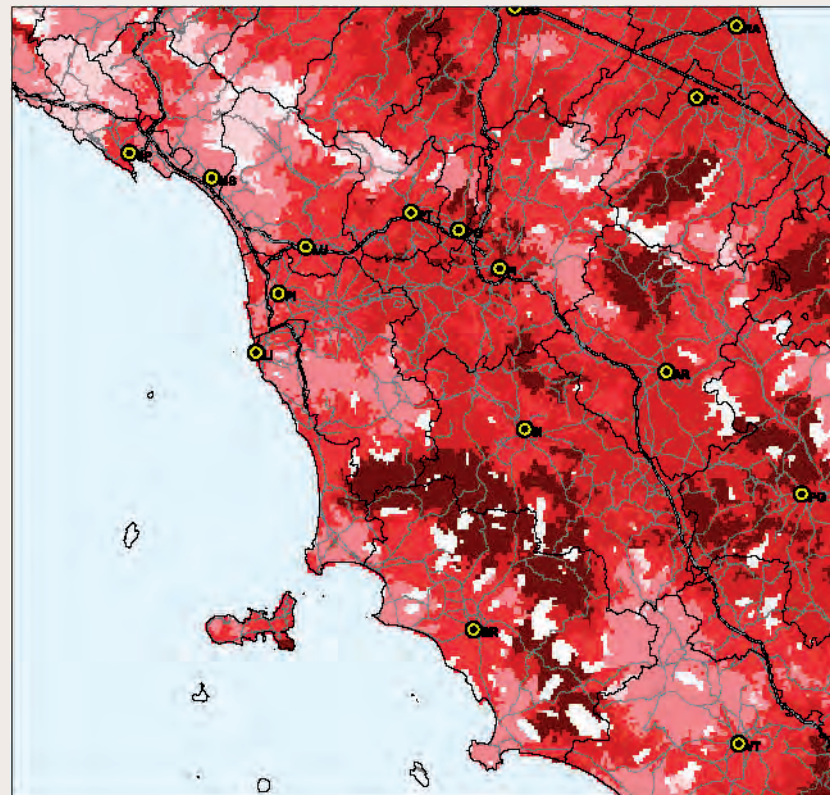
LIVORNO	+ 11.8%
PISA	+ 15.3%
LUCCA	+ 18.0%

Differenza di accessibilità della popolazione di 75 anni e oltre 2001 - 2010 - tempo 30'



.... con gli stranieri

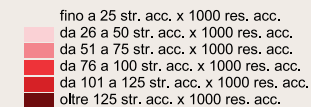
GLI STRANIERI | DENSITA' AL 2010



Stranieri per 1.000 residenti accessibili

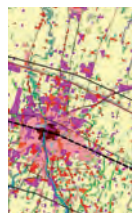
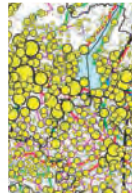
LIVORNO	78.9
PISA	72.2
LUCCA	80.2

Stranieri accessibili per 1.000 residenti accessibili al 2010 - tempo 30'





il presente documento è stato redatto da:



La società | La Cooperativa Architetti e Ingegneri di Reggio Emilia (CAIRE) nasce nel 1947 e, dai primi anni '60, sviluppa una sezione specializzata nella pianificazione territoriale ed urbanistica. Dal 1997 la sezione urbanistica acquisisce una configurazione autonoma, con la denominazione di Cooperativa Architetti e Ingegneri – Urbanistica (CAIRE – Urbanistica)

La missione | Espressione, sin dagli anni '60, di una cultura urbanistica radicata nell'esperienza delle città emiliane e protagonista già in quegli anni di una attenzione inusuale al mondo rurale e ai temi ambientali che lo attraversano, CAIRE - Urbanistica ha progressivamente esteso il suo campo di attività ed il suo mercato di riferimento, consolidando la propria presenza in tutte le regioni dell'Italia settentrionale. La scelta professionale è stata quella di orientare l'operatività della società ad una integrazione sempre più spinta di approcci disciplinari diversificati, alla ricerca della maggiore efficacia del progetto urbano e delle politiche territoriali. Un approccio non semplicemente multi-settoriale, che trova il proprio punto di forza nel lavoro di équipe, per affrontare la sfida della complessità attraverso percorsi che fanno leva sulla capacità di **ascolto** e sulla promozione di **soluzioni creative**. CAIRE Urbanistica ha così focalizzato la propria missione nella attività di consulenza e assistenza tecnica alle Amministrazioni Locali per la pianificazione e il governo del territorio, sviluppando approcci anche originali di pianificazione strategica con una particolare attenzione ai temi della **innovazione territoriale** e della promozione di comunità **sicure e sostenibili**.

I servizi | L'offerta di servizi di CAIRE – Urbanistica si concretizza tanto nella possibilità di garantire expertise altamente specializzate e focalizzate sulle richieste specifiche dei committenti quanto nella capacità accompagnare le Amministrazioni Pubbliche Locali nella realizzazione di progetti di grande impegno e complessità organizzativa. Servizi innovativi e profondamente radicati nel solco di una tradizione che ha attraversato lo spazio di tre generazioni mettendo al centro della propria attenzione le comunità locali, urbane e rurali. Servizi personalizzati e costantemente aggiornati per dare risposte affidabili alle nuove sfide che il mondo globalizzato pone ai Sistemi Locali e al loro territorio, sollecitandoli sui fronti della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

I progetti | Tra i più progetti importanti realizzati da Caire – Urbanistica negli ultimi 10 anni:

- I Piani Strutturali Comunali delle Città di Bologna e Parma;
- Il Piano Urbano della Mobilità di Verona e Rovereto;
- Le Linee Guida per la valorizzazione paesistica della Via Emilia, per la Regione Emilia Romagna ed i progetti territoriali per la Via Emilia bis per le province di Parma e Reggio Emilia;
- Le Valutazioni Ambientali Strategiche dei piani urbanistici di Verona, Vicenza e Brescia;
- Le Agende Strategiche per le reti locali della Bassa Valle del Foglia (PU) della Bassa Reggiana (RE), del Chierese (To), del sud-ovest Varesino;
- Il Progetto APE (Appennino Parco d'Europa) con UPI, UNCEM e Federparchi;
- Il Progetto per l'Atlante Rurale del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;
- il Progetto Green Communities per il Ministero dell'Ambiente;
- I Piani per il Parco Nazionale dello Stelvio e per il Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano;
- Il Piano strategico dell'Autorità di Bacino del Po;
- I Piani Regionali della Liguria e dell'Emilia Romagna;
- Il Progetto MUSA sulla mobilità sostenibile per CITTALIA a Lecce, Cosenza, Taormina, Alcamo.

PAESAGGI SOCIALI

di LIVORNO





COMUNE DI LIVORNO

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

ASCOLTARE LIVORNO

Settembre 2013

Vivolivorno: il geoblog



- **Vivolivorno: UN GEOBLOG**
nel percorso di ascolto sociale per il Piano Strutturale della Città
Primi esiti e indicazioni per procedere
- **Vivolivorno: REPORT** delle segnalazioni del GEOBLOG
- **Vivolivorno: IL GEOBLOG** demo illustrativa

PARTECIPARE AL PIANO STRUTTURALE

Vivolivorno: UN GEOBLOG NEL PERCORSO DI ASCOLTO SOCIALE PER IL PIANO STRUTTURALE DELLA CITTÀ

Primi esiti e indicazioni per procedere



VIVOLIVORNO: UN GEOBLOG NEL PERCORSO DI ASCOLTO SOCIALE PER IL PIANO STRUTTURALE DELLA CITTÀ - PRIMI ESITI E INDICAZIONI PER PROCEDERE

Il GeoBlog nell'economia del percorso di Ascolto

Il percorso di ascolto sociale messo in campo per accompagnare il processo di formazione del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico della Città di Livorno ha previsto tra le sue azioni la attivazione di un *GeoBlog* gestito attraverso il sito *web* "**Vivolivorno**" appositamente allestito allo scopo e opportunamente collegato alla pagina dedicata al Piano Strutturale nel sito istituzionale del Comune.

Il *GeoBlog* è una forma di comunicazione e innovativa che mette a disposizione dei cittadini uno strumento di partecipazione interattiva per favorire la produzione e lo scambio di informazioni e opinioni e migliorare così la consapevolezza della pubblica amministrazione e l'efficacia delle scelte operate.

Con questo strumento il cittadino può infatti comunicare sul *web* opinioni e segnalazioni associandole ad un luogo (un edificio, una piazza, un parco, ma anche una zona, un quartiere ecc.).

Alla segnalazione è possibile allegare documenti, grafici e fotografie. Gli altri utenti possono inserire dei commenti alle segnalazioni precedentemente inserite e generare così discussioni e confronti.

"VivoLivorno" vuole essere un mezzo chiaro e trasparente per dare voce ai cittadini, mentre per il Comune rappresenta uno strumento di costante monitoraggio dei desideri e delle opinioni dei cittadini e di eventuali situazioni problematiche.

Nell'economia generale del percorso di ascolto il *GeoBlog* rappresenta la componente che vuole registrare – in modo non filtrato – l'opinione più diffusa della cittadinanza – il pensiero della "gente comune" ; un pensiero non filtrato da altro che non sia la diversa attitudine ed abitudine a utilizzare il web come arena della espressione civica.

Il *GeoBlog* si affianca così alla campagna rivolta ai "testimoni privilegiati" (i famosi *stakeholder*) che, della opinione pubblica, rappresentano invece la frazione più motivata dalla rappresentanza di interessi e, dunque, da un approccio partecipativo in qualche modo consuetudinario e istituzionalizzato.

I livelli di partecipazione e l'atteggiamento degli utenti

Il **GeoBlog** è stato attivato nel mese di agosto 2013 ed è quindi oggi al compimento di una fase di impianto e sperimentazione che consente già di operare qualche considerazione di merito mentre propone utili indicazioni per mettere a punto modalità ancora più efficaci per l'utilizzazione di questo strumento, ricercando una sua migliore visibilità e riconoscibilità da parte degli utenti potenziali.

Dal 5 agosto al 16 settembre 2013 il *GeoBlog* ha registrato 77 registrazioni da parte di cittadini livornesi, valore che pur rappresentando sicuramente una frazione esigua della popolazione livornese (lo 0,5 per mille) e non avendo comunque nessuna pretesa di rappresentare con qualche validità statistica l'opinione della città, deve sicuramente essere considerato con soddisfazione tanto più tenendo conto della stagione estiva in cui ha trovato avvio e della sperimentabilità dell'iniziativa.

Il primo elemento che colpisce, operando una prima rassegna delle segnalazioni operate è intanto l'impronta di un forte civismo che esprima nella partecipazione decisamente appassionata dei cittadini, il senso di un radicamento profondo dei cittadini in una identità urbana fortemente avvertita.

Ne sono espressione intanto il tono colloquiale e decisamente collaborativo con cui le segnalazioni vengono proposte, evitando non solo il sapore aspro dell'invettiva (che sarebbe stata filtrata solo ove avesse varcato i limiti della decenza, cosa che in pratica non si è verificata se non in un caso, ma anche – nella stragrande maggioranza dei casi – il tono alto della polemica generalizzata e/o ideologizzata.

Così delle 77 segnalazioni raccolte solo un paio propongono parole d'ordine o considerazioni generali espresse in negativo – basta con la cementificazione! – come pure sarebbe lecito attendersi per la natura dello strumento offerto alla espressione di pareri antagonisti che più faticano ad incunearsi per i canali istituzionali del discorso urbanistico.

Le segnalazioni si esprimono con un lessico e una sintassi insolitamente ricercati - rispetto almeno alle consuetudini del web – che assecondano una espressione di taglio fortemente umanistico nella quale emerge un approccio fortemente orientato alla dimensione (e ai luoghi) della vita quotidiana in una

percezione volutamente localistica, addirittura alle soglie di un certo intimismo.

Questo approccio esprime nella generalità o quasi degli interventi l'adesione ai valori culturali, di memoria, di valore dei luoghi, la preoccupazione e il rimpianto per il livello - non sempre alla altezza delle aspettative - della loro funzionalità, fruibilità, manutenzione e decoro ma anche la proposta e il suggerimento per agire nella direzione di un loro recupero e riqualificazione.

Il segno forte di una cittadinanza che esprime un forte apprezzamento e attaccamento alla città, in misura in qualche modo del tutto lontano e indifferente al tema dalla mancanza di identità – come visione unitaria e progetto condiviso di futuro – che viene invece segnalata con voce unanime dalla espressione degli *stakeholder* "più avveduti".

La geografia delle segnalazioni

Le prime segnalazioni raccolte, oltre a condividere questo tratto semantico ed emotivo, questo ethos urbano di una poco disturbata quotidianità, presentano anche una significazione concentrazione geografica e tematica di attenzioni.

Ai partecipanti viene infatti proposta una duplice griglia di auto-collocazione delle proprie segnalazioni in una dimensione geografica (i quartieri nella loro proiezione storica e non in quella istituzionale ma di modestissima riconoscibilità delle attuali Circoscrizioni) e in una dimensione tematica predefinita ma aperta.

Soprattutto – ed è proprio questa la natura e il contenuto più innovativo dello strumento offerto – viene richiesto di riferire la propria segnalazione a un luogo, riconoscendolo e "*taggandolo*" su una mappa della città, consultabile a diverse scale e con diverso dettaglio di rappresentazione.

Esiste dunque la possibilità di operare un riscontro "oggettivo" del rilievo dei luoghi (e analogamente dei temi) nell'immaginario collettivo della città basandosi non solo sulle dichiarazioni espresse (o non di rado omesse, come frequentemente accade nella indicazione dei Quartieri o nel ricorso alla classificazione in "altro" dei temi) ma anche sulla evidenza geografica delle puntuali localizzazioni. Si veda al riguardo la tavola 1 allegata.

Per tornare alla geografia delle segnalazioni, una rapida visione della carta suggerisce con immediatezza il rilievo ancora dominante che la città storica,

nella sua pure non univoca individuazione, ha nella attenzione dei Livornesi. Se invece ci riferiamo ai nomi espressamente segnalati (i quartieri, presenti in sole 17 segnalazioni su 77), ad essere in primo piano è la Venezia Nuova, richiamata espressamente da ben 10 segnalazioni mentre 4 riguardano l'Ardenza, 2 Montenero e 1 Scopeto.

Da prendere in considerazione anche una rappresentazione forse inferiore alle aspettative per il lungo mare, presente in una decina di segnalazioni, mentre il vasto mondo che sta "oltre l'Aurelia" ne raccoglie poco di più.

I temi emergenti

Dovessimo anche solo ricorrere alla esplicita identificazione dell'ambito tematico della propria segnalazione operato dagli utenti riconosceremmo subito il ruolo primario che il tema degli spazi pubblici riveste nella attenzione dei cittadini livornesi (meglio, dei livornesi partecipanti al *GeoBlog* che, come si è detto non rappresentano necessariamente una sezione rappresentativa dell'intera città ma sicuramente concorrono alla formazione della sua opinione pubblica).

24 delle 77 segnalazioni identificano il proprio riferimento nella categoria "Spazi pubblici" surclassando qualsiasi altra categoria che non sia la residuale "altro" che raccoglie il maggior numero (31) di segnalazioni.

Il secondo tema sottolineato, che è quello che riguarda "verde e natura" riceve infatti appena 10 segnalazioni e rilievo ancora assai minore ricevono "viabilità e trasporti" (5 segnalazioni), "cultura e tempo libero" (4), "sicurezza urbana" (3) e "igiene urbana" (2).

Nessuna segnalazione è presente alla voce "attività produttive" con una sottorappresentazione dei temi economici tra i partecipanti al geo-bolg tanto più sorprendente quanto si consideri l'insistenza ripetuta e condivisa che questa dimensione riveste nella rappresentazione fornita dalla contemporanea intervista agli *stakeholder*.

Se però ci si spinge a rileggere il merito delle segnalazioni e a riconsiderare la loro attribuzione tematica, l'attenzione ai temi della città pubblica ne risulta ulteriormente enfatizzata: altre 35 segnalazioni rivolgono infatti la loro attenzione a spazi o edifici pubblici della città portando così il totale delle segnalazioni a 59 su 77 (oltre i $\frac{3}{4}$ delle segnalazioni totali!). I "bacini di

provenienza" di queste segnalazioni supplementari sono innanzitutto il mondo indistinto dell'"altro" dove ben 21 delle 31 segnalazioni (i 2/3!) sono riconducibili al tema degli spazi pubblici, ma anche 6 delle 10 segnalazioni su Verde e Natura riguardano Parchi e Giardini aperti (o da recuperare e aprire) alla pubblica fruizione e tutte e 4 le segnalazioni "culturali" riguardano la fisicità di beni pubblici ben individuati.

Fatte queste considerazioni generali di sapore impropriamente statistico ma che sottolineano comunque con evidenza (e con un certo spessore) il rilievo che i luoghi della città pubblica intesi prioritariamente come luoghi della vita quotidiana, pur carichi non di rado di valenze simboliche e di riferimenti culturali "alti" assolvono nella percezione attualmente diffusa tra i "semplici cittadini" riguardo alla utilità (o meno), molteplici profili si aprono per una interpretazione "in profondità" dei messaggi che la città ha affidato a questo strumento perché li ponesse sui tavoli – tecnici e politici – dei decisori delle politiche urbane.

"Io sono un autarchico?"

Su questi profili occorrerà tornare in seguito, magari potendo così anche fare riferimento ad una base più estesa di segnalazioni, da promuovere e sollecitare con azioni opportune.

Tra questi una prima considerazione che forse merita di essere anticipata riguarda il raffronto tra Livorno e altri luoghi per come emerge nella narrazione – lo si è detto di norma colta e forbita – delle segnalazioni ricevute. Tema che rimanda a quello di una sorta di approccio "autarchico" che contraddistinguerebbe il sentire e il riflettere della comunità livornese - che ha cominciato a farsi strada e guadagnare spazio nella considerazione del Piano strutturale.

Sono effettivamente molto pochi e abbastanza di circostanza i richiami e i raffronti a luoghi collocati altrove: l'esterofilia non sembrerebbe essere atteggiamento diffuso in terra livornese.

I pochi riferimenti sono *"Essendo la ricorrenza di Mascagni... potremmo in prossimità della sua casa natale ... dedicare un grosso murales al nostro artista..... proprio come si è fatto a Krakovia, in prossimità della casa di Madame Curie"* o ancora *"Via Buontalenti è una delle zone più brutte della*

città, ma allo stesso tempo delle più vive. Esistono tesi di laurea che ipotizzano la realizzazione di una sorta di Les Halles di Parigi..."

Se le segnalazioni proposte devono guardare altrove e stabilire paragoni è più spesso per richiamare comparativamente la primazia nazionale (o almeno regionale) dei beni e dei luoghi livornesi *"Eppure quella di Livorno è una delle più belle stazioni d'Italia! Ma a Livorno qualcuno se ne accorge?"*; *"Del Teatro San Marco, complice la guerra e le distruzioni della... ricostruzione, è rimasto ben poco. Possibile che non ci sia neanche un cartello turistico per quello che è stato uno dei più bei teatri d'Italia, importante anche dal punto di vista storico per la nota scissione di Livorno?"*; *"Abbiamo uno dei lungomari più belli d'Italia e non lo valorizziamo"*; *"Andrebbe posto un cartello poi per indicare la presenza della scomparsa chiesa greco ortodossa, la prima chiesa acattolica del Granducato di Toscana!"*.

Curiosamente l'utilità che sembrerebbe potersi trarre da esperienze – anche vicine – di altri riguarda aspetti più tecnici e funzionali, privi di qualsivoglia connotazione emotiva; così è parlando di igiene urbana e di rifiuti che si ricorda come *"In molte località del Paese, là dove c'è necessità di tutelare zone di pregio, i bidoni dell'immondizia sono interrati (interrati!) al fine di ridurre l'impatto ambientale. A Livorno troviamo delle semplice schermature in pochissime zone della città"* o che addirittura si rischia di chiamare in causa gli aborriti vicini pisani, ma solo per parlare di infrastrutture funzionali come quelle per la sosta: *"I parcheggi, nel caso, possono costruirsi interrati o fuori terra multipiano (vedi quelli all'aeroporto di Pisa prima di pensare all'Odeon)"*.

Per procedere oltre...

L'esito confortante della sperimentazione condotta sollecita a puntare sullo strumento dedicandogli una attenzione rinnovata, capace di sollecitare nuove adesioni che verifichino e rinnovino il campo delle segnalazioni già proposte e, soprattutto, ne estendano il campo.

Utile in questa direzione potrà essere l'intervenire sul sito caricandolo di nuove informazioni e riferimenti: il documento sui paesaggi sociali come lettura "statistica" ma ancora "umanistica" delle caratterizzazioni della città nelle sue diverse parti, il resoconto dell'attività di intervista agli *stakeholder* (entro i limiti della riservatezza che eludano il riferimento dei temi trattati a specifici soggetti che li hanno espressi confidenzialmente), il programma delle

iniziative di approfondimento tematico in programma. La pubblicazione di questo stesso resoconto per proporre una sintesi e un panorama più generale di questa prima fase di vita del *GeoBlog*.

Tutte iniziative da accompagnare con una adeguata azione di comunicazione che solleciti direttamente con *mail* e *warning* quanti hanno già partecipato al gioco del *GeoBlog* ma anche altre categorie di soggetti: proponendo una mail di presentazione e sollecito e chiedendo ai "clienti abituali" del sito di inoltrarla ai loro indirizzi privati?

Forse potrebbe essere interessante anche programmare – e comunicare con le stesse modalità allargate – qualche sorta di sondaggio sugli orientamenti del Piano Strutturale, ora interpretativi, ancora prima che progettuali, ma domani.... Partendo per dirne una dall'interrogativo se "*Io (Livorno) sono un autarchico?*".

PARTECIPARE AL PIANO STRUTTURALE

REPORT delle
Segnalazioni del Geoblog Vivolivorno



Geoblog VIVOLI'VORNO

Il geoblog (strumento di partecipazione interattiva) ha dato l'opportunità ai cittadini di Livorno di fare la propria segnalazione relativamente alle criticità/opportunità della città.

Il sito è stato attivato il 31 luglio: da quella data al 16 settembre 2013 sono state effettuate 77 segnalazioni.

Le segnalazioni possono essere filtrate per categoria (Attività produttive, Cultura e tempo libero, Igiene urbana, sicurezza urbana, spazi pubblici, verde e natura, viabilità e trasporti e altro) e per quartiere.

Si riportano le quantità di segnalazioni per ogni categoria:

Attività produttive	0
Spazi pubblici	24
Verde e natura	10
Sicurezza urbana	3
Cultura e tempo libero	4
Igiene urbana	2
Viabilità e trasporti	5
Altro	31

MAPPA SINOTTICA SEGNALAZIONI

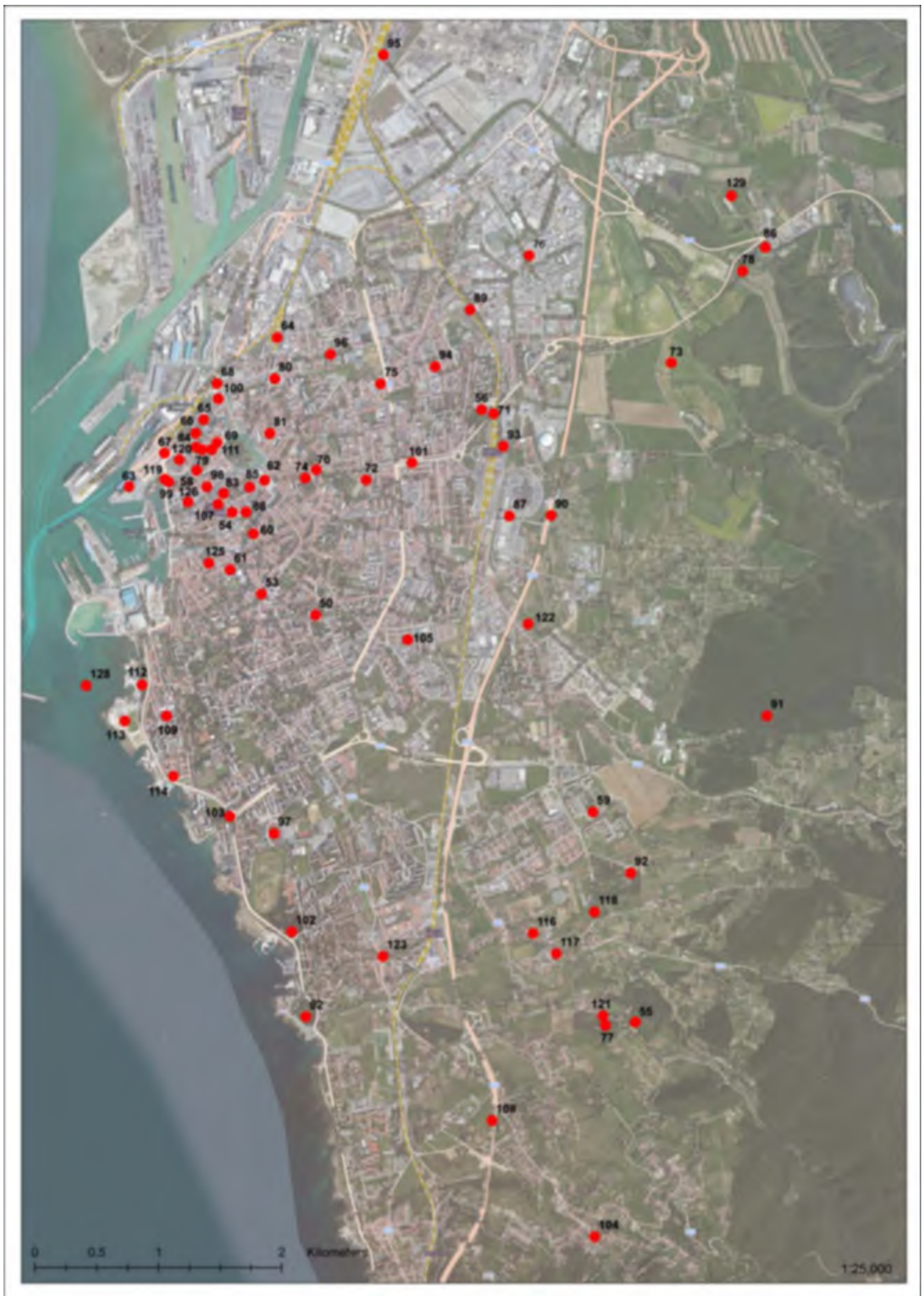




TABELLA SEGNALAZIONI

N° RIFe	ID	Data di inserimento	Titolo	note	Numero commenti	indirizzo	Categoria	Quartiere
1	129	Lunedì, Settembre 16, 2013 - 14:54	Puntone del Vallino	Bloccare la realizzazione del polo delle nocività ad un passo dal Cistermino del Poccianti. Valorizzare la "via dell'acqua".	0		Altro	
2	128	Martedì, Settembre 10, 2013 - 14:30	Non schermare il panorama della Terrazza Mascagni con il nuovo muolo recentemente proposto per il porticciolo Nazario Sauro	Recentemente è apparsa sulle pagine de Il Tirreno la proposta di ampliamento del molo Nazario Sauro attraverso la costruzione di una diga tra il porticciolo e la Vegliaia; tale proposta avrebbe gravi ripercussioni sull'assetto della Terrazza perché chiuderebbe il panorama che si gode dalla Terrazza verso nord ovest!	0		Altro	
3	127	Martedì, Settembre 10, 2013 - 14:05	Ridurre impatto ambientale dei bidoni dell'immondizia e attrezzature similari	In molte località del Paese, là dove c'è necessità di tutelare zone di pregio, i bidoni dell'immondizia sono interrati (interrati!) al fine di ridurre l'impatto ambientale. A Livorno troviamo delle semplice schermature in pochissime zone della città. Non è assolutamente sufficiente e spesso non è la soluzione migliore. Tra piazza Garibaldi e lo scorcio della Fortezza Nuova con gli scali delle Cantine cosa troviamo? Una serie di bidoni in bella vista, che fino alla segnalazione di un lettore sulle pagine del Tirreno addirittura erano posti sotto la statua di Garibaldi! Di fianco alla chiesa di San Ferdinando cosa troviamo? Analoghi bidoni in bella vista! E in via S. Omobono? Mega compattatrice! Uno schifo, soprattutto quando promuove l'area mercatale come punto di forza del turismo livornese.	0		Igiene Urbana	
4	126	Martedì, Settembre 10, 2013 - 13:56	Riqualificare gli spazi pubblici di piazza Unità d'Italia e di via Fiume	Quest'area, occupata da giardini rinsecchiti, spesso sporchi e lasciati incolti, è degradata. L'avanzo del vecchio "Bagno" andrebbe delimitato con recinzioni artistiche; le aree verdi andrebbero ridisegnate, così come le aree destinate a parcheggio selvaggio lungo il palazzo del Governo. Andrebbe posto un cartello poi per indicare la presenza della scomparsa chiesa greco ortodossa, la prima chiesa acattolica del Granducato di Toscana!	0		Spazi Pubblici	
5	125	Martedì, Settembre 10, 2013 - 13:50	Riqualificare la piazza SS. Pietro e Paolo	La piazza già nell'Ottocento aveva suscitato le perplessità del Vivoli; figuriamoci oggi cosa scriverebbe davanti ad uno spazio destinato a parcheggio caotico, con un misero pratino di erba secca sul lato verso via della Maddalena. Da ripensare assolutamente per rendere migliore il quartiere.	0		Spazi Pubblici	
6	124	Venerdì, Settembre 6, 2013 - 18:29	Il Regolamento Urbanistico	Chiedo ai professionisti incaricati dell'estensione del piano e quindi anche del suo regolamento d'attuazione, visto che oltretutto sono i soliti del precedente, una volta scritto, di farselo correggere da uno bravo in italiano onde evitare, come sta accadendo oggi, ad oltre 14 anni dall'estensione del vecchio, di essere sempre a tribolare, tra professionisti e Comune, sulle interpretazioni dei vari articoli. Bisogna ricordarsi che oltre le "Grandi Opere" la città vive anche del quotidiano, delle pratiche spicciolate che comunque servono al miglioramento sia della città sia della vita dei suoi cittadini. E che questi ultimi debbono avere delle certezze che spesso i professionisti da loro incaricati non possono dare in virtù della farraginosità degli articoli, dei rimandi continui ed anche plurimi ad altri articoli e commi con perdita completa di un filo logico. Se, sia gli Uffici Comunali che i professionisti dopo tutto questo tempo, si trovano costretti, loro malgrado, a doversi scervellare per dare un senso alle norme, solo uno è il difetto: le Norme Tecniche di Attuazione sono scritte male!	0		Altro	
7	123	Venerdì, Settembre 6, 2013 - 16:09	Piazza Sforzini	Disegnare una nuova viabilità per piazza Sforzini che favorisca la dimensione pedonale e commerciale a quella di svincolo e piazzale di sosta. Eliminare i posti auto centrali incentivando l'utilizzo dei vicinissimi parcheggi pubblici di via Tarrini e via delle Cave. Limitare le immissioni dalle vie lato est sull'aurelia attraverso tagli di carreggiata che appesantiscono il traffico, prevedendo una rotonda per le inversioni di marcia in zona via salvestri o via Muratori. Arredo urbano e alberature che ridiano decoro.	0		Ardenza, Spazi Pubblici	Ardenza
8	122	Venerdì, Settembre 6, 2013 - 15:55	Schermature arboree alla Variante aurelia e agli svincoli	Il livello di una città si vede anche dall'immagine che si dà a chi si trova a transitare sulle principali arterie che attraversano il territorio comunale. A tale proposito la Variante Aurelia ed i suoi svincoli andrebbero dotati di alberature autoctone che riescano a schermare e ad inquadrare paesaggisticamente le vedute per chi viaggia.	0		Verde e Natura	

9	121	Venerdì, Settembre 6, 2013 - 15:49	sistema Parchi Storici Monterotondo	I tre parchi delle Ville Morazzana, Rodocanacchi e Maurogordato, insieme alle loro strutture di notevole pregio storico e architettonico, devono essere recuperati ed inseriti in un progetto più ampio che veda il sistema-parchi di monterotondo uno strumento per lo sviluppo di cultura e turismo.	0		Verde e Natura	
10	120	Giovedì, Settembre 5, 2013 - 10:31	Piazza del Logo Pio	Bloccare con tutti i mezzi la speculazione edilizia su Piazza del Logo Pio. Distruggere cementificando questa porta della Venezia è un vero crimine. Sarebbe più consono riqualificare la piazza come spazio pubblico con l'inserimento di alberature ed arredi a misura d'uomo e turista	0		Venezia Nuova, Spazi Pubblici	Venezia Nuova
11	119	Giovedì, Settembre 5, 2013 - 10:27	Ponte Santa Trinità	Perché non prendere in considerazione la demolizione di questo mostro in favore della ricostruzione di un ponte in tutto e per tutto somigliante all'originale ponte di Santa Trinità, più in linea con il profilo del quartiere storico?	0		Venezia Nuova, Viabilità e Trasporti	Venezia Nuova
12	118	Mercoledì, Settembre 4, 2013 - 23:56	Cappella Sant'Edoardo e aree limitrofe	Riqualificare il Mausoleo di Corridi e le aree verdi vicine, creando un percorso pedonale e ciclabile ed alternativo sul Rio Vallecorsa.	0		Cultura e Tempo Libero	
13	117	Mercoledì, Settembre 4, 2013 - 23:51	Una piazza davanti alla chiesa di Collinaia	L'area davanti alla chiesa di Collinaia è da decenni in stato di completo degrado. Dapprima i progetti prevedevano la realizzazione di servizi per il quartiere, poi si è dato con il precedente ps la concessione alla realizzazione di tre villette a schiera, fortunatamente risultate invendute. L'area si presta invece a diventare una piazza pedonale di fronte alla chiesa, che renderebbe anche più visibile e raggiungibile una struttura sede attualmente di diversi servizi. L'intervento potrebbe interessare anche il tratto di via Garzelli, con una razionalizzazione degli spazi di sosta veicoli e delle fermate autobus (due in meno di 100 metri per un bus navetta all'ora)	0		Spazi Pubblici	
14	116	Mercoledì, Settembre 4, 2013 - 23:42	Messa in sicurezza di via di Popogna in Collinaia	Via di Popogna nel tratto che attraversa Collinaia non è adatta a sostenere il traffico. Manca di idonei spazi di sosta e soprattutto è sprovvista di marciapiedi. Andrebbero tolti i parcheggi dalla sede stradale e creati in aree incolte prospicienti la via, creando così gli spazi per potenziare i marciapiedi e creare una ciclabile che colleghi Collinaia con Ardenza, la Scopaia e con Villa Corridi.	0		Viabilità e Trasporti	
15	115	Mercoledì, Settembre 4, 2013 - 23:33	Volumi Zero	Basta cemento e basta nuove costruzioni e consumo di suolo. Piano a volumi zero con il solo recupero di tutti gli edifici esistenti. Basta violenze sul nostro territorio.	0		Altro	
16	114	Giovedì, Agosto 15, 2013 - 17:21	Rifacimento del lungomare tra Pancaldi e S.Jacopo, piazza S. Jacopo compresa	Abbiamo uno dei lungomari più belli d'Italia e non lo valorizziamo. Così dai Pancaldi a S. Jacopo la passeggiata è asfaltata (!), mentre la piazza della chiesa è stata liberata dalla auto, ma in cambio una buona fetta dello spazio (quella centrale!) pare sia stata occupata dalle baracchine della... baracchina bianca (scusate il gioco di parole). Ma le cose fatte bene e senza compromessi no?! Ripavimentare questo tratto di passeggiata, curare il verde e l'illuminazione, rifare la piazza S. Jacopo, liberandola dalle baracchine (strutture più piccole, meno invasive e presenti solo in alcuni periodi dell'anno? Quelle attuali sono praticamente permanenti, perché le vedo ogni mese: se le costruvano di mattoni era la stessa cosa!). PS: vorrei far notare che nel tratto invece compreso tra Pancaldi e Cantiere ci sarebbero da cambiare le lampadine bruciate lungo il marciapiede: non ci vorrebbe molto... Altrimenti si sarebbe fatto meglio a non metterle.	0		Spazi Pubblici	
17	113	Giovedì, Agosto 15, 2013 - 17:03	Manutenzione ordinaria della Terrazza Mascagni	Per non ritrovarci sempre con emergenze e rischio crolli, sarà mai possibile programmare una manutenzione ordinaria della Terrazza Mascagni? E soprattutto prevenzione contro i Writers! Servono più panchine nelle aiuole limitrofe. Faccio notare che il gazebo è stato ritinteggiato in occasione dell'arrivo del giro d'Italia di pochi anni fa, ma non si capisce come mai non è stato dipinto tutto, lasciando in evidenza la fascia, malridotta, che precede la copertura.	0		Altro	
18	112	Giovedì, Agosto 15, 2013 - 16:57	Manutenzione delle baracchine sul viale Italia	Le baracchine sul viale Italia presentano superfetazioni che ne compromettono la qualità d'insieme: monitor, pannelli, insegne difforni tra loro, recinzioni con sgradevoli cannotti nella parte posteriore ecc. Per non parlare poi che alcune risultano chiuse e che sono oggetto di vandalismo! Serve manutenzione e serve che i gestori siano in grado di tenere una linea comune in fatto di arredo esteriore. Altrimenti torniamo all'inguardabile baraccopoli di qualche decennio fa!	0		Altro	

19	111	Mercoledì, Agosto 14, 2013 - 23:03	Restauro ex teatro San Marco	Del Teatro San Marco, complice la guerra e le distruzioni della... ricostruzione, è rimasto ben poco. Eppure quel poco è ridotto male: attualmente l'ingresso è pericolante e ci sono impalcature a protezione dei passanti, mentre le erbacce crescono lungo le mura esterne. Possibile che non ci sia neanche un cartello turistico per quello che è stato uno dei più bei teatri d'Italia, importante anche dal punto di vista storico per la nota scissione di Livorno?	0		Venezia Nuova, Altro	Venezia Nuova
20	110	Mercoledì, Agosto 14, 2013 - 22:35	Basta edilizia in serie: più architettura!	Livorno come un'automobile. Tutte le maggiori case automobilistiche si affidano ai loro designer per realizzare prodotti tutti caratterizzati dal cosiddetto "family feeling". Il family feeling è quell'operazione che consiste nel dare alle auto degli elementi di design simili. Per Livorno è la stessa cosa. Basta vedere i nuovi blocchi di Corea, quelli di Shangai e non solo: pensiamo alla riqualificazione dello Scoglio della Regina! Paramento in laterizio, stretti tagli verticali per aperture e terrazzi... non certo una novità nel panorama architettonico della Toscana degli ultimi anni. Che dire poi delle tozze torri di Porta a Terra (in altra segnalazione ho già fatto presente il mio giudizio), che ripetono, in verticale, grossomodo lo stesso paramento (orizzontale) dell'ex palazzo di vetro al Cisternone: peraltro, entrambi i complessi sono pesanti quinte dei nostri orizzonti. Sul piano urbano, questa uniformità, con risultati non sempre esaltanti, è francamente stancante. La città è impermeabile alla modernità e spesso non tenta neanche di comprenderla; ma un ente pubblico ha il dovere di perseguirla! E' una questione culturale: la città offre un campionario di mediocrità che mostra una chiusura culturale, una mancanza di meritocrazia, che si traduce nell'assenza di concorsi di richiamo nazionale e oltre. In città come Pisa, Parma, Reggio Emilia ecc. lavorano e hanno lavorato maestri dell'architettura. A Livorno siamo fermi agli anni '60, con qualche sporadico episodio successivo. Serve maggiore sensibilità. Serve più continuità. Livorno può superare il suo cronico provincialismo, la sua assuefazione alla mediocrità: nella prima metà dell'Ottocento Poccianti costruiva il celebre Cisternone, ricordato in tutti i manuali di architettura: intorno al 1845 si gettavano le fondamenta del Voltone, piazza degna di una capitale; nel 1894 si inaugurava il Mercato coperto, che non ha uguali in Toscana... e perché!? Perché Livorno era una città! Una città viva! E ora? Le attuali opere pubbliche hanno mantenuto un legame con questo importante passato? Ne dubito fortemente. Celebri le parole di Pevsner: "Una rimessa di biciclette è un edificio. La Cattedrale di Lincoln è un'opera di architettura". Meditateci, dopo esservi guardati intorno.	0			
21	109	Martedì, Agosto 13, 2013 - 16:41	Quale futuro per il deposito ATL di via Meyer?		0		Altro	
22	108	Martedì, Agosto 13, 2013 - 16:34	Realizzare i marciapiedi in via di Montenero		0		Montenero, Altro	Montenero
23	107	Domenica, Agosto 11, 2013 - 13:05	Riqualificazione di Via Grande e Piazza Grande	Raccogliere "magra" eredità di Pensiamo in Grande e rilanciare il progetto di recupero di Via Grande e Piazza Grande.	0		Altro	
24	106	Sabato, Agosto 10, 2013 - 20:00	Lotta ai writer	Leggo sul Tirreno di oggi, 10-08-2013, che le autorità si dicono soddisfatte per aver rimosso, dopo anni, le toppe grigie sulle colonne del Cisternone. Bene, meglio tardi che mai, ma nessuno di loro si è accorto che DA ANNI anche la facciata laterale e quella posteriore del Cisternone sono ricoperte di graffiti e scritte? Scritte che al momento nessuno ha tolto perché non danno sulla via pubblica. Occhio non vede, cuore non duole. E che dire del basamento del Mercato Coperto, soprattutto lato Via Buontalenti? Ignobile! Tutto ricoperto di scritte! Ed è stato appena restaurato... E la chiesa di Santa Maria del Soccorso? I lati hanno scritte e graffiti lunghi decine di metri, così come gli edifici intorno all'Attias, la Terrazza Mascagni... Questa estate, durante Effetto Venezia, qualche sciocco ha pensato bene di manifestare il suo dissenso alla manifestazione deturpando il quartiere storico con scritte e slogan! Vergogna! La "A" di piazza Attias intanto è ricoperta di graffiti; e la porta San Marco?! E quella famosa scritta sul lato più visibile della Fortezza Nuova?! Questa non è cultura e non può continuare così, assolutamente. Se ne prenda atto, si restauri e si prendano dei provvedimenti contro questi stupidi gesti. Grazie	0		Sicurezza Urbana	

25	105	Sabato, Agosto 10, 2013 - 11:13	COTETO NON è UNA PISTA DI FORMULA 1	IN COTETO PRECISAMENTE VIA DEL GELSOMINO, I MARCIAPIEDI SONO INAGIBILI SOPRATTUTTO PER LE PERSONE ANZIANE, DA QUANDO SONO STATI CAMBIATI A PARER MIO INUTILMENTE TUTTI I SEGNALI STRADALI PER LE VIE DI COTETO LE MACCHINE QUOTIDIANAMENTE NON SI ACCORGONO DEI DIVIETI DI ACCESSO, I SENSI UNICI VENGONO PRESI COME STRADE A TUTTO SPIANO DOVE LE CURVE VENGONO EFFETTUATE A TUTTO RAGGIO, CON UNA VELOCITÀ INADEGUATA E PERICOLOSA SOPRATTUTTO PERCHÈ COSTRETTI A CAMMINARE SUL CIGLIO DELLA STRADA RISULTA FACILE ESSERE IN POSIZIONI DI VERO E PROPRIO PERICOLO.	0		Coteto, Sicurezza Urbana	Coteto
26	104	Sabato, Agosto 10, 2013 - 10:55	RISANARE I BOSCHI DI MONTENERO	ATTRAVERSO VOLONTARI O ADDETTI ALLA PULIZIA EFFETTUARE DELLE GIORNATE DI SOLIDARIETÀ CIVILE ATTIVA, PER RISANARE LE PARTI DI BOSCO IN DEGRADO A CAUSA DELLA SPORCIZIA E , SOLO DOPO AVER RISANATO CERTE ZONE, EFFETTUARE CON GIARDINIERI, DELLE MODIFICHE PER RENDERE I BOSCHI PIÙ ACCESSIBILI, I PERCORSI UTILIZZATI QUOTIDIANAMENTE DALLE PERSONE PIÙ SICURI, E VALORIZZARE ATTRAVERSO DELLE POTATURE CHE NON DANNEGGINO LA FLORA, LA VISTA CHE CI REGALA LA SALITA PER MONTENERO.	0		Montenero, Verde e Natura	Montenero
27	103	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 18:17	Barriera Margherita	Restauro del complesso doganale e suo utilizzo (ad esempio affidandolo ad associazioni culturali): valorizzazione dello spazio antistante, senza creare rotatorie, in quanto comprometterebbe il pregio di questa parte della passeggiata a mare.	0		Altro	
28	102	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 18:13	Parco di villa Letizia e Belvedere	Il parco di Villa Letizia, con il belvedere neorinascimentale che guarda verso il lungomare, necessita interventi urgenti di recupero e valorizzazione. Il belvedere sta crollando!	0		Ardenza, Verde e Natura	Ardenza
29	101	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 18:09	Viale Carducci, Piazza Dante, Stazione Centrale	L'asse del viale Carducci è uno dei più importanti della città; si apre su quello di via de Larderel da piazza della Repubblica e si conclude alla stazione, in piazza Dante. La piazza Dante e il viale però sono assai lontani dall'aspetto che avevano all'inizio del Novecento. Necessitano di maggiore cura, piantumazione alberi, arredo urbano in stile ecc. Soprattutto, nel momento in cui sarà realizzato un sottopasso per raggiungere la zona alle spalle della ferrovia, si dovrà ripensare all'assetto della piazza, privilegiando la riapertura del viale fino alla stazione, eliminando, se possibile, la brutta rotatoria costruita non molti decenni fa che snatura l'aspetto d'inizio Novecento di questa zona di città per la presenza di diverse architetture Liberty. Relativamente alla zona antistante alla stazione, le fermate degli autobus e le annesse baracche e pensiline, andrebbero tolte dall'attuale posizione, davanti all'ingresso della stazione. Andrebbe ridisegnata l'area antistante al medesimo fabbricato e le fermate spostate ai lati o lungo la rotonda con laghetto, dotandole di raffinate pensiline. Adesso l'area è tenuta male e posso dirlo in quanto la frequento tutti i giorni. Eppure quella di Livorno è una delle più belle stazioni d'Italia! Ma a Livorno qualcuno se ne accorge?!	0		Spazi Pubblici	
30	100	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 17:54	Mura Lorenese Via della Cinta Esterna	E' collegato allo spostamento del depuratore dal Rivellino, alla riqualificazione del Forte San Pietro e alla revisione di tutta l'area della Stazione Marittima. Spostare alcuni metri verso nord la carreggiata stradale di via della Cinta Esterna, ridisegnando i confini portuali e realizzando un cuscinetto verde con le mura; collegare direttamente via della Cinta Esterna con via Salvatore Orlando, demolendo i Magazzini Generali e il ponte che soffoca la Dogana d'acqua. Attuare interventi di arredo urbano nella parte di Via della Cinta Esterna compresa tra la Dogana e Porta San Marco. Fondamentale anche la manutenzione delle mura e lo spostamento di tutte quelle attività improprie sorte nei pressi (penso al deposito situato lato Cral ASA).	0		Altro	
31	99	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 17:37	Mercato del Pesce e aree limitrofe	Il turisti che transitano dal ponte di S. Trinita, passando dalle orribili distese di piazzali asfaltati ricoperti di insegne pubblicitarie alla Fortezza Vecchia, sono accolti nel centro dalla decadente struttura del Mercato del Pesce, che necessiterebbe di un restyling assieme alle zone limitrofe. La piazzetta della Fortezza Vecchia dovrebbe essere valorizzata: le baracche delle cantine remiere dall'altra parte del fosso dovrebbero essere eliminate perché del tutto fuori contesto; il piazzale del mercato dovrebbe essere migliorato con opere di arredo urbano. Serve maggiore pulizia, anche nell'ottica di un accesso diretto alla Fortezza Vecchia dalla piazzetta antistante.	0		Altro	

32	98	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 17:28	Restyling del palazzo del Comune Nuovo	<p>Riportare piazza Grande alle antiche condizioni implicherebbe la demolizione della maggior parte degli edifici e la loro ricostruzione filologica, a meno che non ci si limitasse alla sola configurazione spaziale, con la demolizione del controverso Palazzo Grande. Realisticamente è improbabile che ciò accada. Pertanto mi accontenterei di vedere recuperata l'orribile sede del comune nuovo. Progettata dopo la guerra, ma con la cultura ancora intrisa di riferimenti all'architettura prebellica (rigorosa simmetria, monumentalismo, falso modernismo), il cosiddetto "Palazzo dell'Anagrafe" è, secondo me, una delle più insignificanti opere edilizie di Livorno. Un enorme parete bianca, asettica, pesante e squallida, scherma l'ingresso agli uffici comunali: pesando alla gradevole quinta costituita, fino allo scoppio della guerra, dal complesso dei Tre Palazzi, c'è solo da inorridire. Questo edificio, suo malgrado, è uno dei più visti della città, anche dai turisti in transito o in partenza (sight) da Livorno.</p> <p>Allora perché non smaterializzare la scatola edilizia, creando un contenitore veramente moderno e leggero, capace di fondersi con la piazza circostante? Sarebbe certamente un valore aggiunto per Livorno, che in fatto di modernità ha offerto poco negli ultimi decenni se si escludono Michelucci, Di Castro e pochi altri.</p>	0		Altro	
33	97	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 15:02	Riqualificazione stadio e aree limitrofe	<p>Considerate le alterne vicende del Livorno Calcio sarebbe illogico pensare ad un nuovo stadio (da costruire dove? Oltre la Variante, ricoprendo ettari di terreno verde con cemento e asfalto?): la città non può permetterselo. Anche perché resterebbe irrisolta la questione del vecchio stadio, che essendo una struttura storica non può essere rasa al suolo. Pertanto, tenuto conto della cittadella dello sport che sorge ad Ardenza (ippodromo, palazzetto, ecc.) lo stadio rimanga al suo posto e venga riqualificato e rinnovato. Ma si proceda anche a valorizzare le aree adiacenti e si limiti l'impatto ambientale con i palazzi vicini mediante file di alberi ad alto fusto. I parcheggi, nel caso, possono costruirsi interrati o fuori terra multipiano (vedi quelli all'aeroporto di Pisa prima di pensare all'Odeon).</p>	0		Ardenza, Altro	Ardenza
34	96	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 14:53	Riqualificazione area via Mastacchi in corrispondenza dei vecchi cimiteri	<p>Via Mastacchi, tra San Marco e via Firenze è una strada maltenuta e degradata. In corrispondenza dei vecchi cimiteri (inglese all'angolo con via Pera, Olandese e Greco verso est) andrebbe riqualificata. Questi spazi cimiteriali oggi sono soffocati da strutture, anche a carattere produttivo, la cui presenza è del tutto fuori contesto. Far trasferire queste attività, curare l'arredo urbano, inserire, dove possibile, verde pubblico, migliorare la segnaletica turistica delle emergenze storiche e architettoniche, abbattere le reti di gabbione e le palizzate che si trovano davanti al cimitero greco e olandese, per integrare maggiormente queste aree nel parco urbano delle mura lorenesi, situato a breve distanza.</p>	0		Altro	
35	95	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 14:44	Collegamento tra via Enriques e via Leonardardo da Vinci	<p>Il collegamento tra via Enriques e via Leonardardo da Vinci era previsto sin dagli strumenti urbanisti degli anni '50. Oggi via Enriques è uno stradone a fondo chiuso, mentre l'unico collegamento tra Livorno e il litorale pisano (che sia accessibile a tutti i tipi di veicoli) passa per via Leonardo da Vinci attraverso via Genova il nodo di piazzale Zara. La realizzazione di un collegamento tra via Enriques e via Leonardo da Vinci permetterebbe un migliore deflusso dei veicoli e la riduzione del traffico su buona parte della seconda strada. Per chi proviene dal paese di Stagno, l'unico accesso per Tirrenia che non sia la Fi Pi Li oggi passa da via Genova.</p>	0		Viabilità e Trasporti	
36	94	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 14:12	Riqualificazione Sorgenti	<p>Dopo i progetti avviati nel quartiere Filzi e Corea, l'ultimo tassello degli infelici realizzazioni dei primi anni cinquanta è costituito da parte del quartiere Sorgenti.</p>	0		Altro	
37	93	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 01:40	Recupero immobili via Masi, dietro Stazione		0		Altro	
38	92	Venerdi, Agosto 9, 2013 - 01:16	Continuare il recupero delle strutture di Villa Corridi	<p>Molte strutture di villa Corridi versano ancora in stato di degrado, compresa la bella chiesa del Cristo Re.</p>	0		Spazi Pubblici	

39	91	Venerdì, Agosto 9, 2013 - 01:11	Controlli sugli annessi agricoli e demolizione di quelli eventualmente riscontrati abusivi o impiegati in modo improprio	La zona a sud est della città è ricoperta da baracchine e annessi agricoli: servirebbero maggiori controlli sul territorio per impedire eventuali abusi edilizi ed eventuali trasformazioni in seconde case.	0		Verde e Natura	
40	90	Venerdì, Agosto 9, 2013 - 01:05	Adeguamento svincoli Variante Aurelia	La Variante Aurelia è una strada strettissima; andrebbe adeguata tra Livorno Sud e Livorno Zona Industriale; ma ancora più pericolosi sono gli svincoli di Porta a Terra, senza corsia di accelerazione e teatro di numerosi incidenti stradali.	0		Viabilità e Trasporti	
41	89	Venerdì, Agosto 9, 2013 - 01:02	Chiusura dei passaggi a livello di via delle Sorgenti e via Provinciale Pisana e costruzione di un sottopasso veicolare intermedio	Chiusura dei passaggi a livello di via P. Pisana e di via delle Sorgenti, costruzione di un sottopasso veicolare intermedio (prestando attenzione a impatto ambientale), apertura di passerelle o sottopassi per pedoni sulle due strade.	0		Viabilità e Trasporti	
42	88	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 23:10	Mercato di via Buontalenti come Les Halles di Parigi	Via Buontalenti è una delle zone più brutte della città, ma allo stesso tempo delle più vive. Esistono tesi di laurea che ipotizzano la realizzazione di una sorta di Les Halles di Parigi, con una piazza sotterranea integrata col mercato coperto e una via Buontalenti finalmente liberata dal degrado che ora l'attanaglia.	0		Spazi Pubblici	
43	87	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 23:05	Porta a Terra ha bisogno di buona architettura	L'immagine di Livorno, per chi arriva in treno o in auto, è data da questi monoblocchi a sud di Porta a Terra, ben lontani dalle architetture che si costruiscono in altre parti d'Italia e d'Europa. L'effetto, vedendo questi rigidi parallelepipedi stagliarsi dietro la chiesa dei Salesiani per chi arriva da via Gramsci o vederseli comparire di fianco alla Variante Aurelia, non è dei migliori e, a mio giudizio, trasmette l'idea di una città sciatta, amorfa e chiusa in se stessa. Le prossime realizzazioni, soprattutto se di tale impatto visivo, dimostrino almeno una maggiore valenza architettonica.	0		Altro	
44	86	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:52	Cisternino circondato da piazzali e aree di stoccaggio	Difficile convivenza tra il Cisternino, con il suo parco, e l'area industriale che negli anni è sorta attorno, che pregiudica il valore naturalistico di queste zone, peraltro malfrequentate. Una nuova collocazione per queste attività?	0		Verde e Natura	
45	85	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:37	Cisternino di città, piazza Guerrazzi, Palazzo del Picchetto	Cisternino di città, XIX secolo, inutilizzato; Palazzo del Picchetto, XVIII secolo, precluso alla cittadinanza e in degrado; piazza Guerrazzi, un vuoto urbano, non una piazza, ricoperta di graffiti. Uno scenario da ripensare. La "casa della cultura" deve tornare tale; la piazza ha bisogno di un aggiornamento; il Picchetto, se acquisito nel patrimonio comunale, di un concorso di idee per rivalorizzarlo, facendone una sede, ad esempio, di associazioni culturali in grado di tenerlo vivo o collegandolo idealmente al Cisternino.	0		Spazi Pubblici	
46	84	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:32	Palazzo del Refugio	Il palazzo settecentesco è semicrollato	0		Venezia Nuova, Altro	Venezia Nuova
47	83	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:29	Pulizia e valorizzazione del sistema dei fossi medicei	Valorizzare i fossi; contrastare l'abusivismo, abbattere le baracche costruite sugli scali, promuovere la valorizzazione degli scali medesimi, con illuminazione adeguata, marciapiedi con adeguata pavimentazione, ristrutturare le spallette ed eliminare le erbacce, ricollocare le pietre sul tratto antistante la chiesa degli olandesi, valorizzare maggiormente l'accesso al Mercato dal fosso e imporre ai proprietari delle cantine di attenersi ad uno stile ben preciso per evitare l'effetto collage. I fossi di Livorno possono diventare come quelli delle città olandesi, con locali e mercatini ricavati nelle cantine; i fossi possono portare i turisti dal porto al centro della città, passando per il mercato, la (si spera) recuperata chiesa olandese, le fortezze ecc. Tutti ambienti caratterizzati da vocazioni diverse, ma uniti in un solo percorso, con gli scalandroni utilizzati come fermate durante il percorso.	0		Altro	
48	82	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:21	Recupero della Rotonda		0		Ardenza, Verde e Natura	Ardenza
49	81	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:17	Riquilificazione dei vecchi borghi oltre il Fosso Reale	I vecchi borghi compresi tra piazza Garibaldi e Barriera Garibaldi, tra via Sant'Andrea e Torretta necessitano di un recupero totale, a partire dalle piazze (come piazza Il Giugno).	0		Spazi Pubblici	

50	80	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 22:01	Porta San Marco e piazza	La piazza 11 maggio, all'interno dell'Ottocentesca porta, va ridisegnata: la porta ottocentesca è in degrado, così come le strutture all'esterno della stessa, verso via Mastacchi e la stazione Leopolda.	0		Spazi Pubblici	
51	79	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 21:56	Palazzo dei Domenicani	Quale futuro per il Palazzo dei Domenicani, nel centro della Venezia Nuova? Oggi l'immobile è inutilizzato e testimonia la necessità di valorizzare il patrimonio esistente prima di pensare a nuove costruzioni.	0		Venezia Nuova, Altro	Venezia Nuova
52	78	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 21:53	Acquedotto Lorenese	Acquedotto costruito da Sette e Ottocento, importante dal punto di vista architettonico e ingegneristico, ma anche naturalistico.	0		Altro	
53	77	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 21:23	Recupero della villa Maurogordato anche a fini universitari		0		Altro	
54	76	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 21:12	Più verde al Picchianti	I grandi piazzali del Picchianti sono privi di alberi, malgrado inizialmente ne fosse prevista la piantumazione. Il verde, tra i tanti vantaggi, mitigherebbe un poco lo squallore dell'area industriale.	0		Verde e Natura	
55	75	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 21:03	Recupero Barriera Fiorentina o Garibaldi e riqualificazione piazzali limitrofi	La più antica dogana delle mura lorenese, oggi in decadenza e degrado necessita di restauri; dovrebbe diventare un polo di attrazione e di aggregazione per i quartieri circostanti. Le piazze che si aprono intorno alla barriera sono deprimenti parcheggi disordinati e caotici.	0		Spazi Pubblici	
56	74	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 20:59	Recupero, valorizzazione e fruizione di Palazzo de Larderei	Attuale sede del tribunale civile, il palazzo è una reggia preclusa alla cittadinanza e ai turisti, peraltro con facciata e diversi ambienti in degrado. Ci sarebbe da ripensare all'organizzazione delle sedi giudiziarie di Livorno...	0		Altro	
57	73	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 20:22	Non costruire oltre la variante né case né capannoni	Lasciare integre le zone verdi e agricole a est della Variante, da Salviano all'Ugione. E' stato un limite logico ed etico fino alla costruzione di diversi quartieri e dell'area industriale lungo l'Ugione. In una città che non vede crescere la propria popolazione, che ha numerosi appartamenti sfitti, che ha capannoni industriali in abbandono o su cui si legge "Affittasi", non c'è bisogno di espandere a macchia d'olio, aumentando strade, estendendo acquedotti, fognature... tutto a discapito delle finanze comunali. Livorno deve recuperare l'esistente: riqualificazione edilizia e delle aree industriali. Il resto non ha senso.	0		Verde e Natura	
58	72	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 20:11	Recupero ex Pirelli esempio di archeologia industriale	L'ex Pirelli è un importante esempio di archeologia industriale a Livorno, come testimoniato anche dalla voce su Wikipedia. Sono note proposte per la trasformazione nella sede degli archivi livornesi, ma non sono state attuate, anzi si è persino proposto di abatterle per realizzarvi un parcheggio.	0		Altro	
59	71	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 20:09	Abbatere cavalcaferrovia stazione	Priorità per il recupero delle terme del Corallo e del comparto costituito da Stazione, piazza Dante e Albergo Corallo vede necessariamente l'abbattimento del ponte e la realizzazione di un sottopasso.	0		Spazi Pubblici	
60	70	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 20:04	Parcheggio o piazza del Cisternone?	Il Cisternone è un edificio monumentale noto anche all'estero nell'ambito del neoclassicismo italiano. La sua piazza è un parcheggio caotico, senza verde pubblico, solo asfalto, senza panchine, mentre la facciata del Cisternone è sepolta dietro semafori e cartelli stradali.	0		Spazi Pubblici	
61	69	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:58	Riqualificazione di Piazza dei Domenicani	Occorre ripensare lo spazio davanti alla chiesa dei Domenicani, liberarlo dalle auto, pedonalizzarlo, migliorare l'arredo urbano e dotarlo di idonea pavimentazione.	0		Venezia Nuova, Spazi Pubblici	Venezia Nuova
62	68	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:50	Ripensare l'area limitrofa alla Dogana d'Acqua verso via Salvatore Orlando e lato Cral ASA	Si tratta di una delle zone più degradate della città, caotiche dal punto di vista urbano, sporche da quello igienico; ridisegnare la viabilità alle spalle della Dogana come previsto dai vecchi strumenti urbanistici ma ancora non attuato. E' la porta d'ingresso per il turismo di Livorno. Dato che l'attuale PIUSS prevede solo la parziale riapertura della darsena interna, lato est, sarebbe opportuno fosse attuata la riapertura della darsena interna lato ovest, con demolizione delle strutture sorte nel dopoguerra, che certo non contribuiscono a riqualificare l'area.	0		Spazi Pubblici	

63	67	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:38	Waterfront, Stazione Marittima, Mercatino Americano, Via della Cinta Esterna	Ripensare all'intero comparto tra il ponte S. Trinita e la porta San Marco, in particolare alla zona del Mercatino Americano e dell'accesso in Venezia Nuova, oggi ridotta a piazzale autostradale e degradata. Qui affacciano le emergenze storiche della Venezia (abside di San Ferdinando, forte San Pietro, mura secentesche dal Forte alla batteria di S. Trinita...). L'isolamento della Fortezza Vecchia, ripristinando le sue condizioni di isola fortificata era in programma anche decenni fa, ma non è stato attuato (si potrebbe aprire un dibattito interessante su quanto dei vecchi PRG sia stato effettivamente attuato per quanto concerne gli interventi sull'esistente). I parcheggi davanti alla stazione marittima sono degni dell'interporto: non ci sono neanche alberi, ma alti pali su cui sono fissate insegne pubblicitarie di grandi dimensioni. Il trasporto dei passeggeri dalla stazione marittima è utopia? Tutta questa zona offre una pessima immagine di Livorno.	0		Venezia Nuova, Spazi Pubblici	Venezia Nuova
64	66	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:35	Recupero del Forte San Pietro	Recupero di questo spazio unico, cerniera tra porto e centro di Livorno, che potrebbe essere trasformato in un polo fieristico.	0		Venezia Nuova, Spazi Pubblici	Venezia Nuova
65	65	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:32	Eliminare il depuratore cittadino dall'area del rivellino di San Marco e Forte San Pietro	Un depuratore impiantato ai margini di un forte del Seicento, per la cui costruzione è stato colmato anche un tratto del Fosso Reale. Rispristinare il vecchio sistema del Fosso, dal ponte San Marco alla Dogana d'acqua, come previsto nei vecchi strumenti urbanistici ma non attuato.	0		Venezia Nuova, Altro	Venezia Nuova
66	64	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:29	Museo Ferroviario nella Stazione San Marco o Leopolda, l'unica in degrado tra le grandi stazioni leopoldine toscane	Valorizzare la Stazione San Marco; non eliminare i binari in nome della speculazione edilizia, ma trasformarla in un museo ferroviario, con treni storici per le città toscane, sale conferenze ecc. E' evidente che il deposito di autogrù di una nota ditta livornese non può stare lì. La presenza dei binari è fondamentale per poter mantenere la stazione, la più antica della Toscana e tra le più antiche d'Italia, ancora viva!	0		Spazi Pubblici	
67	63	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:23	Recupero del silo storico del porto e abbattimento struttura più recente adiacente	Silo in degrado; rivalorizzare e riconvertire la parte storica; sarebbe opportuno abbattere quella più recente, che appesantisce l'orizzonte dei livornesi. Tutto questo nell'ottica della ridefinizione del waterfront portuale.	1		Altro	
68	62	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:20	Valorizzazione di Piazza della Repubblica	Valorizzazione della piazza della Repubblica, nata per unire la città ai sobborghi e oggi utilizzata come rotatoria per autoveicoli.	0		Spazi Pubblici	
69	61	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:14	Antico cimitero degli Inglesi simbolo della città cosmopolita	Valorizzazione della città delle Nazioni attraverso i suoi luoghi simbolo, come il cimitero degli inglesi, oggi soffocato da anonimi palazzoni e dal parcheggio ex Odeon. Potenziare la segnaletica di questo e altri siti analoghi, includerli in un percorso di visite, pubblicizzare la città delle Nazioni attraverso iniziative mirate per turisti e crocieristi. E soprattutto tutelare anche le aree limitrofe, per non ripetere errori come l'ex Odeon.	0		Altro	
70	60	Giovedì, Agosto 8, 2013 - 19:10	Tempio degli Olandesi: un recupero per la città	Recupero della chiesa e restauro della spalletta antistante, creando un centro d'aggregazione importante nel contesto dell'area mercatale. Integrare questo sito nell'ambito del percorso turistico delle Nazioni (vedi anche antico cimitero degli inglesi di via Verdi e altri cimiteri e luoghi di culto storici).	0		Altro	
71	59	Mercoledì, Agosto 7, 2013 - 10:52	Prati per i cani, spazi ludici	Lo spiazzo dedicato ai cani in Via Giotto (La Leccia) è sempre tenuto piuttosto bene, con l'erba tagliata ed in ordine: vorrei tuttavia far notare che si tratta di uno spazio piuttosto esteso senza un albero né una panchina; credo che sarebbero dei provvedimenti piuttosto semplici ma che potrebbero agevolare molto le persone anziane, ed in generale chi si trovi a far giocare il proprio cane in periodi molto caldi Aggiungo un'ulteriore consiglio: credo sarebbe una buona idea installare anche l'equivalente di una "pensilina", in modo da alleviare i disagi in caso di pioggia Per quanto riguarda il parco giochi dietro la Conad, mi associo a quanto già detto nella segnalazione per la ludoteca "Il Giamburasca": per colpa della pessima educazione di qualche ragazzino annoiato, tutti i giochi sono stati gravemente danneggiati e resi pressoché inservibili...canestri da basket spaccati in due, scivoli e dondoli per bambini pieni di scritte volgari ed offensive, se non direttamente rotti. Oltre a ciò, c'è da dire che si tratta di attrezzature che sarebbero state in ogni caso da sostituire a causa del deterioramento (schegge di legno, parti usurate). Mi rendo conto che si tratta di un costo aggiuntivo, ma forse sarebbe ottimale installare telecamere in parchetti che come questo ospitano attrezzature pagate dal Comune	0		Verde e Natura	

72	58	Mercoledì, Agosto 7, 2013 - 10:38	Fortezza Nuova	Avere una fortezza storica ben conservata, ricca di storia e non sfruttarla è poco lungimirante...ma averne due e tenerle chiuse è il colmo! La città è piena di volontari pieni di buone idee a costo zero per animarle entrambe: provare non costa niente! Attendiamo un bando per poterci mettere alla prova	0		Venezia Nuova, Spazi Pubblici	Venezia Nuova
73	57	Mercoledì, Agosto 7, 2013 - 10:31	Ludoteca "Il giamburasca"	Vorrei segnalare numerosi atti di vandalismo sulle superfici esterne della ludoteca "Il Giamburasca", Via Giotto 57 nel quartiere La Leccia: i muri e le saracinesche sono completamente ricoperte di graffiti a bomboletta, spesso recanti immagini e scritte offensive, sicuramente non adatte all'età di chi frequenta l'area, né in generale a chi si trova a passarci davanti	0	Livorno, Via Giotto	Igiene Urbana	
74	56	Mercoledì, Agosto 7, 2013 - 10:24	Terme del corallo	"Lo stabilimento termale Acque della Salute, noto anche come Terme del Corallo, si trova a Livorno, tra via Orosi e piazza Dante, nei pressi della Stazione ferroviaria. È ciò che resta di un grande complesso termale, ridotto ormai in pessime condizioni di conservazione dopo decenni di abbandono." Non si riesce a dire se la struttura sia più preziosa a livello storico, architettonico o addirittura commerciale (riportare le Terme in vita sarebbe non solo possibile, ma incredibilmente redditizio). Per il momento, si avvicina sempre di più all'immagine di un cumulo di macerie	0		Cultura e Tempo Libero	
75	55	Martedì, Agosto 6, 2013 - 14:06	PARCO MONTEROTONDO (Villa Rodocanacchi)	Riapriamo alla cittadinanza il parco retrostante l'Asl di Monterotondo (villa Rodocanacchi)	0		Cultura e Tempo Libero	
76	54	Lunedì, Agosto 5, 2013 13:57	Un murales e una statua in omaggio a Mascagni	Essendo la ricorrenza di Mascagni, completamente ignorato se confrontato a quanto è stato fatto per Caproni...Potremmo fare una serie di iniziative a costo contenutissimo, come spostare la statua di Mascagni, che si trova in Villa Fabbriotti, spesso presa d'assalto dai vandali, in un luogo più significativo per il pittore.... E potremo in prossimità della sua casa natale, dove oggi si trova sempre un palazzo bombardato e quindi degradato, dedicare un grosso murales al nostro artista....Proprio come si è fatto a Krakovia, in prossimità della casa di Madame Curie	0		Spazi Pubblici	
77	53	Lunedì, Agosto 5, 2013 13:44	Busto di Amedeo Modigliani vicino alla casa natale	Collocare il busto di Amedeo Modigliani, nascosto nelle frasche in Villa Fabbriotti, vicino alla Casa Natale di Modigliani, dove avrebbe tutt'altro valore....	0		Cultura e Tempo Libero	

PARTECIPARE AL PIANO STRUTTURALE

IL GEOBLOG

Demo illustrativa





Allestimento di un **GEOBLOG**

per la georeferenziazione delle segnalazioni pervenute dai cittadini di Livorno e per la comunicazione delle fasi e dei risultati del percorso di partecipazione (FASE 1 -2)

Demo illustrativa

<http://livorno.ascoltoubano.it/>



Che cos'è un **GEOBLOG**?

Il **GeoBlog** è uno strumento di **partecipazione interattiva** dei cittadini che favorisce interazioni e scambi in grado di migliorare l'efficacia delle scelte da parte della pubblica amministrazione.

È una forma di **comunicazione strategica e innovativa** che, facilitando il dialogo tra i diversi soggetti, rende la popolazione partecipe degli atti di pianificazione e programmazione che riguardano il proprio territorio ed in particolare della revisione del **Piano Strutturale Comunale**.

Con questo strumento il **cittadino infatti può comunicare sul web opinioni e segnalazioni** associandole ad una specifica porzione della superficie comunale (un edificio, una piazza, un parco, ecc.).

Ad esempio è possibile segnalare lo stato di degrado di un tratto di strada o di un edificio pubblico, la presenza di rifiuti in un parco o nei giardini di una scuola.

È possibile inoltre **allegare dei file** quali documenti, grafici e fotografie, in modo da arricchire ulteriormente la propria segnalazione. Gli altri utenti possono inserire dei commenti alle segnalazioni precedentemente inserite e generare così discussioni su un argomento che a sua volta fa riferimento ad un determinato luogo del territorio.

Per i cittadini di Livorno **"VivoLivorno"** è un **mezzo chiaro e trasparente per far sentire la propria voce**, mentre per il Comune rappresenta uno strumento di **costante monitoraggio dei desideri e delle opinioni dei cittadini** e di eventuali situazioni problematiche.



VivoLivorno: tempi di attivazione

Lo **strumento geoblog** sarà attivo da novembre 2012 ad aprile 2013, ossia nelle FASE 1 e 2 del servizio, fasi relative alla revisione del Piano Strutturale nelle quali VivoLivorno fornirà servizio di raccolta di segnalazioni e funzionerà da strumento comunicativo del percorso partecipato.

Alla conclusione della FASE 2, verrà concordato con l'amministrazione se mantenere attiva la piattaforma telematica oppure no.

Il geotagging e la banca dati permetteranno di visualizzare in tempo reale il grado di coinvolgimento della cittadinanza nel percorso di partecipazione. Questo materiale sarà di estremo interesse per integrare maggiormente i percorsi di Vas e Vi, anche in riferimento al monitoraggio delle previsioni. Nel sito sarà inoltre consultabile una pagina, aggiornata costantemente, che riassumerà i dati pervenuti dal geotagging. Tale spazio potrà essere condiviso anche attraverso i principali social network per dare maggior visibilità all'operazione di inclusione cittadina. Tale strumento è fondamentale per il monitoraggio degli esiti del percorso, in itinere, e al termine dello stesso. Inoltre svolge un ruolo fondamentale per ampliare il numero e la diversità dei soggetti coinvolti nel percorso (ad es. le fasce giovani) e garantire una adeguata composizione dei partecipanti agli incontri pubblici.



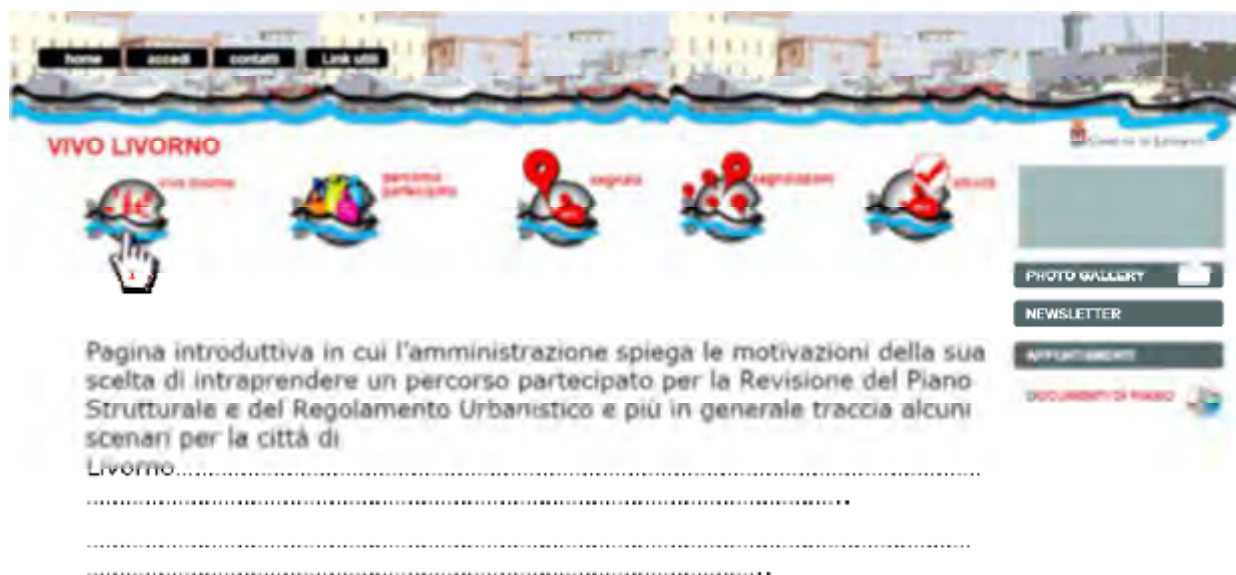
VivoLivorno: obiettivi e funzioni

Il geoblog si presenta come uno strumento fortemente comunicativo, in grado di stimolare la partecipazione dei cittadini alla revisione del PSC, attraverso l'azione del geotagging: qualsiasi cittadino, dopo aver compilato un form sintetico di registrazione, potrà:

- fare una segnalazione georeferenziandola direttamente sulla mappa
- allegare alla propria segnalazione foto, video e documenti
- visionare l'elenco delle segnalazioni
- commentare le segnalazioni inserite da altri utenti.

Il geoblog fornirà inoltre informazioni costantemente aggiornate sul percorso partecipato nella sua totalità. Visitando VivoLivorno infatti, sarà possibile visionare:

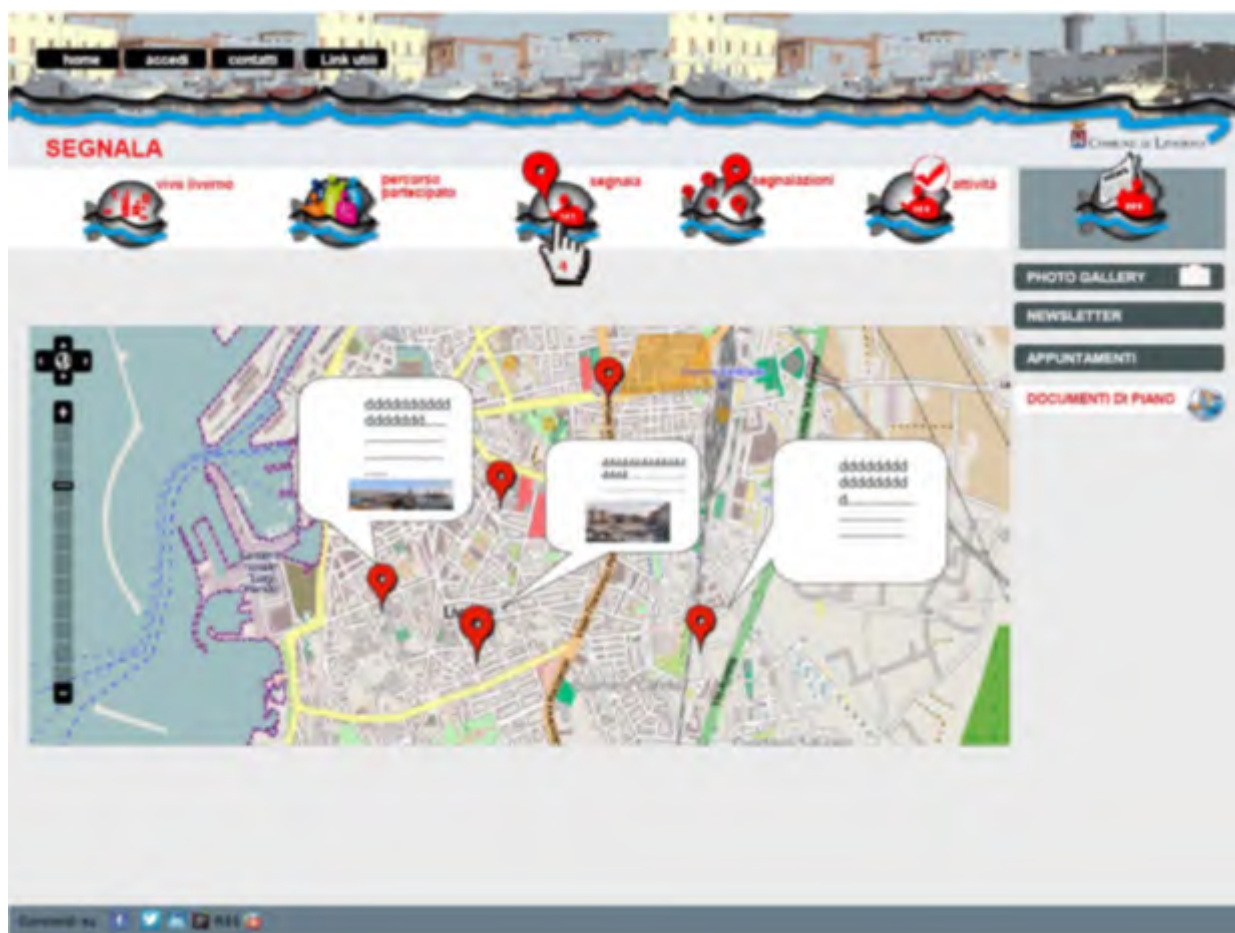
- gli elaborati prodotti a conclusione di un evento partecipativo (cartografia, Report, documentazione di sintesi)
- foto e video degli incontri
- news e calendario dei prossimi appuntamenti
- accedere ad un servizio di newsletter.



L'Assessore.....

Il Sindaco del Comune.....





[Home](#)
[Accedi](#)
[Contatti](#)
[Link utili](#)

SEGNALAZIONI

[Cerca segnalazioni](#)
[segnalazioni partecipative](#)
[segnalazioni](#)
[segnalazioni](#)
[segnalazioni](#)

[Foto Gallery](#)
[Newsletter](#)
[Appuntamenti](#)
[Documenti di Piano](#)

Elenco Segnalazioni

Filtra per Categoria

Categoria

Titolo	Quartiere	Descrizione	Nº segnalazioni	Aggiungi commento	Numero commenti
prova via Demo					0
buono		pippo			0
invia mail indirizzo	Andgnano				0
tonno indirizzo	ARDEZZA		70094		0
pippo indirizzo	Ardenza		70094		0
prova 2		prova testo			0

[1](#)
[2](#)
[segunte](#)
[ultima](#)

Condividi su [f](#) [t](#) [in](#) [v](#) [RSS](#)

[Home](#)
[Accedi](#)
[Contatti](#)
[Link utili](#)

ATTIVITA'

[Cerca segnalazioni](#)
[segnalazioni partecipative](#)
[segnalazioni](#)
[segnalazioni](#)
[segnalazioni](#)

[Foto Gallery](#)
[Newsletter](#)
[Appuntamenti](#)
[Documenti di Piano](#)

Documenti scaricabili

["Mappa delle questioni in gioco"](#)
["Mappa delle Opportunità e delle Criticità"](#)
["Livorno: Piano strutturale dei cittadini"](#)

[.....](#)
[.....](#)

Condividi su [f](#) [t](#) [in](#) [v](#) [RSS](#)



<http://livorno.ascoltoubano.it/>

Condividi su     



VivoLivorno : IL GEOBLOG

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 *“maggiore 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 "Ricareare 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, sporczia 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.

