

CONTRIBUTO ALLA DISCUSSIONE SUL DOCUMENTO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER LA REDAZIONE DEL P.O. E DI VARIANTI AL P.S.

ANCHE

A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

DEL 25 NOVEMBRE 2021

Mauro Parigi, 30.11.2021

Il documento di avvio del procedimento per la redazione del nuovo Piano Operativo e di varianti al Piano Strutturale appare inappuntabile dal punto di vista tecnico.

Temi e problemi metodologici e procedurali sono correttamente ed esaustivamente prospettati in linea ed attuazione con i disposti della LRT 65/2014. Forse si può ipotizzare sussista addirittura un eccesso di zelo educativo che può risultare fuorviante nel contesto di un documento di oltre 300 pagine che per oltre 2/3 riporta spezzoni di legge, PIT, PTC, PS, tratta di procedure.

A questa estensione disciplinare, tecnica, non sembra però corrispondere un altrettanto corposo contenuto relazionato alla concreta realtà sociale ed economica, alle necessità della città. Cioè appare limitato se non assente un corpo di indirizzi politici, di idee di governo del territorio, di prospettive su cui coagulare l'attenzione e la collaborazione delle forze economiche e sociali. Insomma appare sullo sfondo il rischio che la politica chieda all'urbanista di riempire un vuoto, che si nasconda dietro alla capacità dell'urbanistica di tratteggiare qualche ipotesi di futuro che però è immancabilmente tecnica e quindi zoppa. (concordo)

In altre parole il documento, nel rapporto spaziale tra quanto assegnato agli aspetti procedurali e metodologici e quanto assegnato ai contenuti politici, si può ipotizzare confermi un tratto tipico, potremmo dire una costante storicizzata, della cultura politica ed amministrativa e non solo di questa, di Livorno.

Livorno una città che dalla ricostruzione post bellica è sempre stata debole nel formulare una sua idea di futuro, se non ha rinunciato accettando una sorta di acquiescenza. La storia ce lo dice in qualche modo. Dall'unità d'Italia, Livorno, già anomala nel contesto granducale, accetta l'abolizione del porto franco e la compensazione con la nascita dei cantieri Orlando, accetta la ricostruzione post bellica del come era e dove era senza quantomeno mettere in tavola un proprio progetto, accetta il CEP alla Rosa rinunciando alla previsione di Pian di Rota e alla direttrice del valdarno; accetta che la ferrovia Tirrenica rimanga al 1910, accetta che le grandi infrastrutture viarie siano una concessione e non un progetto di sviluppo della città e della provincia, una accetta la CMF nel momento della crisi del Cantiere; mette mano al recupero non già in forza di un progetto proprio ma solo quando sono rese disponibili risorse statali. Cioè Livorno è stata e appare ancora una città statale, dipendente dalle decisioni esogene, non già proprie e sostenute da uno sforzo collettivo.

E' per questa storia, dunque, che leggendo il documento si ha la sensazione che si possa correre il rischio di ridurre il piano ad un esercizio tecnico, a strumento di gestione edilizia e soprattutto di opere pubbliche, senza offrire una visione, una prospettiva alla società locale. Ad avvalorare questa sensazione è la lunga elencazione di azioni ed interventi che vengono individuati e che sostanzialmente sono relativi a progetti già avviati o in fase di avvio relativi all'iniziativa pubblica (dall'ospedale ai progetti del programma PINQUA, tanto per citare)

Le 7 idee progettuali, derivate dal programma di mandato, riproposte sotto il cappello " Livorno città di città"

- Città euro mediterranea
- Città d'acqua
- Città dello sport e del benessere
- Città verde sostenibile e resiliente
- Città accessibile – inclusiva
- Città dei quartieri
- Città produttiva

non sembrano oggettivamente essere sufficienti ad inquadrare la città ed il suo futuro in un contesto economico globale e regionale. Non si chiede "un sogno", ma idee che possano sollecitare idee e propensione all'intervento. Invece la sensazione è che si sia di fronte ad un "pacchetto chiuso"

In questa ottica appare sottovalutata anche la crisi demografica ed il cambiamento sociale, già intervenuto ed in corso, che a questa si è accompagnata e si accompagna. Il problema non è solo la riduzione della popolazione, ma cosa c'è in questa riduzione: invecchiamento sensibile, una sostanziale tenuta o espansione del disagio abitativo, il ricambio della popolazione affidato solo parzialmente all'immigrazione e, a fronte dei giovani preparati e formati a livello superiore che lasciano la città l'arrivo di soggetti di basso livello culturale e professionale.

Inevitabile, probabilmente, in una città che non ha settori innovativi trainanti e che nei settori tradizionali e storici è più a rischio di obsolescenza o di gravi ritardi di attuazione delle trasformazioni indispensabili (porto ad esempio).

Sembra che Livorno non abbia più un ruolo protagonista, da porta della Toscana sul mondo per il suo porto, a transit point distaccato dal territorio di competenza (il rapporto con la provincia non è mai stato coltivato e Firenze non si è mai curata di creare un sistema a rete oltre l'area metropolitana centrale), incapace, ma anche impedita, nella costruzione di un sistema metropolitano della costa per le assolute chiusure campanilistiche di Pisa ed anche di Lucca.

Si ha insomma la sensazione di essere di fronte ad una sostanziale “solitudine” di Livorno che forse rispecchia la tradizione, quando le vertenze (cantiere docet, ma prima ancora la realizzazione del quartiere CEP) si risolvevano nel rapporto PCI/DC a livello nazionale con un sistema di decisioni che qualcosa toglieva ma anche dava a compensazione.

E' evidente che **la Regione Toscana non ha avuto interesse a determinare un futuro per la costa** (sia a livello industriale, sia a livello turistico, il PIT con i limiti imposti ne è cartina di tornasole), ma altrettanto è evidente che **il rapporto con Pisa e con Lucca da una parte non è mai decollato**, ha ristagnato su i soliti temi (tranvia, FIPILI per citarne alcuni) e tempi lunghi, che Livorno ha continuato a **voler tralasciare i rapporti con la sua provincia** che è almeno unificata funzionalmente su tre temi: la grande industria pesante ed il suo futuro, il turismo, il mare, la distanza da Firenze, la fragilità o arretratezza delle infrastrutture (stradali e ferroviarie) anche in senso nord – sud oltre che est-ovest.

Sembra dunque riemergere un dato di continuità storica e non soltanto storica: **Livorno città statale, Livorno città pubblica**, tanto che nel documento è diffusa la narrativa relativa a scelte pubbliche e interventi pubblici (nella residenza, negli impianti sportivi o ricreativi, ed altro ancora, nelle infrastrutture), mentre poco o niente si dice di un **ruolo del capitale privato**. O se lo si fa è in relazione a fattispecie come il futuro dello stabilimento ENI (che comunque è un player pubblico).

Anche laddove si tratta di innovare e si parla di **un centro di R&S - ricerca e sviluppo** - tra lo Scoglio della Regina, Forte S.Pietro e Dogana d'acqua, che **non appare chiaro per che cosa**; non c'è riferimento alcuno al coinvolgimento dei privati che poi devono essere i fruitori degli esiti di quella ricerca di base e debbono necessariamente essere coinvolti, non come spettatori, ma come fornitori della lista delle necessità, come co-gestori in ragione di obiettivi e capacità manageriali e agilità gestionale; altrimenti la presenza di Ispra, ad esempio, conferma la natura pubblica e di controllo, non di promozione produttiva di questo centro.

E se non ci sono le condizioni semplicistiche del passato per ampliare la città con lottizzazioni private (e **si condivide l'obiettivo di non consumare nuovo suolo anche se preoccupa un pò sentir parlare della caduta del tabù del confine della variante aurelia in forma generica**), se ci sono quasi 600 domande di alloggi popolari a fronte di un disagio abitativo significativo, se è possibile una diminuzione di alloggi pubblici qualora la rigenerazione in alcuni ambiti fosse malintesa come conservazione e non sostituzione (si pensi a tutto l'insediamento di Barriera fiorentina), non si capisce come si possano cogliere significativi obiettivi se non si realizza un **coinvolgimento del privato ed una strategia più ampia per la residenza**. Le esperienze di rigenerazione dei quartieri popolari saranno certamente utili, ma fine a se stesse, forse solleciteranno ambizioni o ego dei professionisti progettisti, ma non aiuteranno a definire una strategia per il futuro che scontrerà necessariamente il ricorso a finanziamenti statali che presumibilmente entro 2/3 anni non avranno più la dimensione attuale. Eppure il futuro, ricordiamolo, è prossimo come dimostra la crisi “tremenda”, già aperta da tempo, di alcuni settori urbani (dal Pontino a Piazza Garibaldi, a Piazza Venti Settembre e Corso Amedeo, alle aree attorno al mercato centrale). Un futuro che sarà ancor più vasto perché a breve arriverà anche la crisi dell'edilizia post bellica,

invecchiata, densa e realizzata con qualità tecnologiche e strutturali spesso inadeguate come appare evidente in settori del quartiere Fabbrocotti, ma anche altrove, senza che ci sia un coinvolgimento dell'iniziativa privata.

Il documento appare più convincente allorché introduce il tema della città dei 15 minuti, della città della prossimità. Tuttavia si ritiene che vi sia necessità di chiarire cosa si intenda per queste centralità di quartiere che forse debbono essere più di 5, perché, per esemplificare, Antignano è altra cosa da Ardenza ed analogamente avviene altrove tra i quartieri nord e quello della Stazione. Altra cosa sono le desinità di Leccia e Scopaia che abbiamo sempre considerato disgiuntamente ma forse non lo sono. E serve anche avere una idea di come si costituiscono queste centralità. Con i servizi pubblici certo, ma anche con **servizi sociosanitari di prossimità** affidati anche ai privati (in luogo di grandi case della salute forse sarebbero utili piccole case decentrate), **con i servizi culturali e ricreativi, con i servizi commerciali**, magari in quest'ultimo caso abbandonando la retorica del piccolo commercio il cui futuro è più minacciato da servizi quali quelli di Amazon e della logistica di prossimità che da un supermercato di quartiere che è ben altra cosa rispetto alla grande distribuzione. Tutto ciò senza dimenticare che proprio perché **si individuano in edifici e spazi pubblici non più utilizzati i campi di questa trasformazione un coinvolgimento dei privati** può avvenire da una posizione di forza dell'amministrazione che mettendo in gioco proprietà pubbliche utilizzate anche per funzioni private (commerciali o anche residenziali e terziarie) può avere in permuta interventi realizzati e riqualificazione di contesti urbani.

Ma rispetto al tema della città dei 15 minuti non si può sottacere che è indispensabile **un piano delle funzioni** che consenta di governare complessivamente un tema che ha fortissime ricadute sulla mobilità e la vivibilità. Si prenda ad esempio l'annunciato trasferimento degli uffici provinciali dell'Agenzia delle Entrate al Palazzo del Picchetto e all'adiacente caserma. Quanti dipendenti si spostano in centro? Quanta utenza si riconduce in centro? Può essere positivo per una rivitalizzazione del centro, ma può essere conferma di un congestionamento diurno e di un vuoto notturno che comporta come noto altri problemi di sicurezza. Ma soprattutto quale impatto ha questa scelta sulla mobilità, sulla disponibilità e localizzazione dei parcheggi per i lavoratori e per gli utenti? Non credo si voglia sostenere che tutti debbono andare con i mezzi pubblici, ma allora come impattano queste scelte sulla città? Inoltre gli spazi ampi lasciati da questi uffici alla Porta a terra non rischiano di ridurre quel quartiere, forse troppo frettolosamente definito innovativo e funzionale, ad uno spettro dove chiuse le grandi strutture di vendita che sembrano divenire destinazione funzionale unica di zona e quindi ulteriore fattore di accrescimento della mobilità interna alla città, cala il buio?

(proposta) In questa ottica invece di pervenire ad un PO che dettagli la normativa delle trasformazioni occorre forse più produttivamente individuare ambiti per l'adozione dei programmi di riqualificazione urbana e per l'adozione dei piani di recupero urbano in analogia della ormai famosa Delibera del C.C. n°200 del 31.10.1995 definendo una normativa generale che da una parte consenta la manutenzione e ristrutturazione edilizia dell'esistente, dall'altra consenta, anche con premialità da individuare,

trasformazioni più profonde, ampie, che rinnovino il tessuto edilizio e ridefiniscano arricchendolo il sistema degli spazi pubblici a partire dall'incremento del verde urbano a fini ecologici, in un rapporto produttivo tra soggetti pubblici e soggetti privati.

Nel documento però non si rintraccia, almeno così pare, alcunché di questo (e la delibera 200/1995 fu innovativa, esemplare in tutta Italia), niente circa una idea di società ove ruoli pubblici e privati contribuiscono ad un rinnovamento della città.

Queste riflessioni possono apparire contenuti a latere di un piano urbanistico, ma non lo sono.

Questa città ha sofferto e non poco, rischiando quasi la desertificazione imprenditoriale, almeno nel settore edilizio, l'assenza di un rapporto costruttivo tra soggetto pubblico e soggetto privato. Basta citare un esempio nei primi anni 90 la CNA promosse un consorzio di imprenditori per dare corso al recupero del Forte S. Pietro a cura e spese del privato e senza cessione del patrimonio pubblico che veniva affidata in concessione. Fu un tentativo generoso di cogliere esigenze della città. Lo sviluppo del traffico dei traghetti per le isole e la nascita del movimento crocieristico, lasciavano presupporre che una serie di servizi commerciali e di promozione del prodotto locale oltre servizi culturali, ma anche di ricerca e innovazione, sarebbero stati funzionali e utili, ma la proposta fu fatta naufragare.

Non si vuole sostenere che quella sarebbe stata una chiave di volta della città, ma fu quantomeno una occasione persa per far crescere la piccola imprenditoria che poi è stata travolta dalle ripetute crisi del settore edilizio. Si vuole evidenziare che in sostanza la successiva esperienza di rapporto pubblico – privato a Livorno si è concretizzata con la trasformazione delle aree dell'ex cantiere Orlando dove comunque il soggetto pubblico è stato sostanzialmente mallevadore e facilitatore della concretizzazione di interessi privati, anche a carattere speculativo.

Si teme che possa non terminare la desertificazione dell'economia privata degli ultimi anni. E allora bisogna sollecitare questo rapporto pubblico – privato, imporre il rigore del pubblico allorquando il privato, che ha responsabilità d'intervento tarda a concretizzare le trasformazioni previste come ad esempio nel caso della stazione marittima passeggeri che è uno snodo essenziale del rapporto tra città e porto.

A conferma di questa carenza in primis culturale della pubblica amministrazione livornese, va ricordato infine che l'ultima esperienza di rapporto concreto tra pubblico e privato è stato quello che ha condotto allo sbarco di Esselunga. Uno sbarco che se fosse avvenuto 10 – 15 anni fa, forse avrebbe avuto un senso, quantomeno per la concorrenza nel campo della grande distribuzione, che nel 2018-20 è stata invece una vittoria di pirro postuma, una vittoria ottenuta con gli stessi meccanismi con cui le otteneva Coop, per la voglia di sovvertire del movimento 5 stelle indipendentemente dalle esigenze ed utilità della città.

L'ampiezza del documento a livello tecnico-disciplinare, che fa temere che si possa concretizzare l'esclusione di un confronto che non sia sulla tecnica urbanistica, si palesa anche nella sostanziale

assenza di idee progettuali in materie dell'oggi come la **transizione ecologica**. Mentre non è chiaro cosa si muova e cosa si voglia ad esempio per **il futuro dell' ENI**, non emergono neppure indicazioni che potremmo definire provocatorie che riguardino **l'energia**, si è già accennato al polo industriale ENI, ma esiste anche il termovalorizzatore, esiste un depuratore da sostituire e possono essere strumenti interessanti per proiettare la città nel futuro. C'è a possibilità, senza incidere sul paesaggio di creare un parco eolico tra il porto e nel porto ed il centro intermodale passando per la ex raffineria? C'è la possibilità di riscattare le sterminate distese di piazzali per le auto realizzandovi una copertura di pannelli solari fotovoltaici? Ci sono condizioni per proiettare la città nel futuro con le energie alternative visto che spesso si fa riferimento anche sulla stampa a imprese innovative e all'avanguardia nei macchinari per la filiera dell'idrogeno, oppure quella filiera può essere una estensione dei processi industriali Solvay che l'elettrolisi la pratica da sempre e forse già produce idrogeno?

Analogamente in materia di **infrastrutture** sembra si vogliano rispolverare vecchie idee come la tranvia Livorno-Pisa (ma se si dovesse correre in promiscuo con i treni, non si potrebbero per motivi di sicurezza far correre su quei binari i tram urbani), utile, ma se si conferma l'urgenza del lotto zero della variante Aurelia, perché non rivendicare e prospettare un nuovo assetto ferroviario per i collegamenti verso sud e verso ovest, magari trasformando l'attuale ferrovia tra Livorno e Vada in una "tramvia" o ferrovia locale dato atto che peraltro da Livorno Calambrone a Antignano la ferrovia corre in mezzo a quartieri residenziali e potrebbe essere servito il parco naturale e ricreativo - balneare del Romito, e si potrebbe avvicinare Quercianella, Castiglioncello e Rosignano centri con i quali il pendolarismo non è poco significativo?

Una nuova ferrovia ad alta velocità verso sud, per fare del corridoio tirrenico qualcosa di competitivo rispetto ad una ferrovia del secolo scorso, passando per Collesalveti sarebbe una "diminutio" di importanza come si attardano a considerare ancora alcuni? O sarebbe una soluzione funzionale ad aprire Livorno alla conquista di un territorio più ampio che non ha mai avuto e che non ha voluto avere, realizzando la stazione AV a Collesalveti? (e ci vuole poco a capire che allora Pontedera sarebbe più vicina a Livorno che a Pisa). Invece sembra non si voglia rischiare di progettare il futuro, si voglia conservare la definizione "stazione centrale" che però, a tutti gli effetti, è un luogo, funzionalmente e urbanamente, di serie B se non peggio.

Se vogliamo effettivamente riprendere la città e rigenerarla, non si può procedere solo con l'intervento pubblico, perché finiti i grandi quartieri pubblici, ci ritroveremo con ampi quartieri privati già oggi vere e proprie sacche di degrado avanzato, dove la proprietà è privata; e allora occorre capire e prospettare come si può operare. Si vuole assecondare il tradizionale pensiero imprenditoriale? Faccio se ci guadagno a partire dal fatto che compro a poco e ristrutturato-rigenero con poco? O vogliamo creare idee e procedure per un rapporto innovativo ad esempio con un'idea di costituire una società, una fondazione, pubblico-privata che possa acquistare trasformare e ricollocare, semplificando anche le procedure che la Regione Toscana ha reso particolarmente farraginose?

Infine sussistono almeno tre temi rilevanti e meritevoli di un approfondimento: la localizzazione del polo ospedaliero, l'individuazione delle aree da destinare alle attività produttive, la verifica dello **stato di attuazione del previgente Regolamento Urbanistico per quanto relativo alle aree di trasformazione.**

Partendo da questo ultimo tema si può rilevare che sostanzialmente hanno trovato attuazione gli interventi pubblici di recupero e riqualificazione dei quartieri nord, altre iniziative pubbliche sostenute da finanziamenti statali (ad esempio la trasformazione dell'area della Dogana d'Acqua, interventi residenziali nelle aree di maggior pregio. Tralascio la vicenda del nuovo centro perché si è creata periferia dove si doveva salvaguardare un cuneo di verde che collegasse il mare alla collina come già aveva previsto Detti che non aveva previsto neppure il quartiere La Rosa e confermato Insolera. Tralascio perché è una speculazione (le cose vanno chiamate per nome per quante giustificazioni si possano addurre con il problema di dover pagare ad un privato espropri valutati tanto tempo fa a prezzo politico), tralascio perché quantomeno la stessa volumetria residenziale (diciamolo, infelice dal punto di vista architettonico) poteva essere fatta diversamente, magari con tre - quattro torri e tanto verde mentre si è fatto appartamenti vista stazione di servizio, McDonald e raccordo super stradale e una sterminata spianata di parcheggi a servizio di 4/5 capannoni industriali destinati alla grande distribuzione.

Ma sussistono anche tante previsioni inattuate ed altre convenzionate da oltre 10 anni ma non attuate. A queste si aggiungono le previsioni relative al 70% delle aree di trasformazione per servizi (60 su 84) non attuate.

Si potrebbe esprimere un giudizio severo sulle previsioni del Regolamento Urbanistico, ma non sposterebbe il problema affermare che erano previsioni errate, oppure costruzioni normative inadeguate in relazione alle caratteristiche economiche, sociali e culturali della città. Certamente, però, queste previsioni hanno creato attese che il fallimento d'attuazione non necessariamente fa decadere e costituiscono quindi un altro problema.

Problemi normativi e giuridici che vanno risolti prima di ridefinire le modalità d'uso e trasformazione di queste aree perché se la sottoscrizione della convenzione è avvenuta oltre 10 anni fa, questa ha ancora una validità o le previsioni sono decadute? Non è una questione secondaria, perché la decadenza della previsione e dei vincoli convenzionali, ricondurrebbe queste aree e questi immobili ad una riconsiderazione circa il loro futuro, un futuro non necessariamente o obbligatoriamente di edificazione seppure in forza di una cessione di aree al demanio pubblico. D'altra parte, al netto di vicende economiche che hanno condotto al fallimento di alcune trasformazioni (evidentemente sovradimensionate e senza mercato in una città sostanzialmente in crisi) o di altre incappate nelle fumisterie degli assessorati con spreco evidente di risorse e tempi e soluzioni irrisolte (leggasi Piano di recupero del Luogo Pio ad esempio), **se questi interventi non sono stati realizzati significa che non avevano e probabilmente non hanno una ragione economica e a maggior ragione non l'hanno dal punto di vista urbanistico – ambientale.** E non è assolutamente secondario dirimere il problema perché di fatto si renderebbero del tutto implausibili nuove previsioni edificatorie, soprattutto residenziali, potendosi

anche operare per recuperare in questi interventi, qualora non cassati, spazi dell'abitare sociale, andando ad un superamento dei grandi quartieri socialmente omogenei, se non ghetto.

Il tema delle aree per insediamenti produttivi è di altrettanto rilevante importanza. Ci sono aree con modelli di utilizzazione esclusivamente funzionali alla rendita (leggi grandi aree per lo stoccaggio delle auto), aree che risultano in degrado (vedi zone Via Filzi/ponte Genova, ma anche altre), aree ormai non più utilizzate dentro il porto o ai suoi margini, ma anche tanti edifici non utilizzati al Picchianti come altrove. Sappiamo bene che è difficile intervenire sull'esistente tanto più a fronte di proprietà frazionate e recidere le rendite che di fatto conducono anche a favorire l'abbandono in attesa di utilizzazioni più redditizie che magari non si inverano. Allora si ritiene che ferma restando la necessità di un censimento puntuale di tutte le situazioni di non utilizzo, abbandono e degrado, si debba elaborare una strategia articolata di recupero. Magari individuando in relazione alla collocazione territoriale ed al contesto ambientale uno spettro ampio di destinazioni d'uso ammesse, favorendo, ove logico urbanisticamente, anche una sovrapposizione di funzioni diverse, ad esempio produttive e terziario direzionali, imponendo soluzioni che possono anche condurre al mantenimento di utilizzazioni non ottimali delle aree (come quelle per deposito auto appunto) se nel contesto di una nuova utilità pubblica (per recupero aree verdi e permeabili, oppure per realizzare grandi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (che poi sarebbe come proporre comunque una valorizzazione di queste aree altrimenti un evidente inno allo spreco della stagione energetica fossile che dobbiamo lasciarci velocemente alle spalle).

Infine, il tema/problema del nuovo ospedale. Le decisioni assunte e lo stato del procedimento non consentono di prevedere altra soluzione che quella individuata, se non a rischio di non fare niente.

E' evidente che il nuovo ospedale ha una caratteristica che potremmo definire urbana, anche a scala sanitaria, poiché la prossimità di un centro di primaria rilevanza scientifica e di cura come il policlinico pisano non consente altrimenti nella logica organizzativa assunta dalla sanità regionale, perché necessità future di spazio sembrano del tutto di improbabile possibilità di soddisfacimento data la ristrettezza degli spazi a meno di non sacrificare il "parterre". Tuttavia si ritiene ci sia molto da riflettere circa le caratteristiche dell'intervento.

Innanzitutto non si capisce se realizzato il nuovo ospedale nell'area ex Pirelli alcune funzioni permangano nelle strutture del vecchio, con il rischio di una mobilità ospedaliera in spazi urbani, che obiettivamente non appare razionale. Ma non sembra assolutamente valutato a sufficienza l'impatto dell'ospedale sulla circolazione ed in particolare su Viale Carducci con un intensificarsi delle intersezioni e del traffico. Ancora, l'impatto ambientale rispetto all'edificato residenziale esistente; le conseguenze del proseguimento di Via della Meridiana fino a Via Gramsci, l'incoerenza tra la previsione ospedaliera ed un rafforzamento anche residenziale nelle aree poste a sud del Parterre e del Cisternone. Residua infine, ma non infine, la sostanziale incertezza delle previsioni per le aree del vecchio presidio ospedaliero. Nella relazione di avvio del procedimento si afferma:

"L'idea guida, come si legge nel documento del masterplan è quella di concepire un ospedale

urbano, vicino alle necessità delle persone, parte di un sistema più ampio che comprenda nello stesso luogo tutti i livelli dell'assistenza sanitaria e socio sanitaria, formando una vera e propria cittadella della Salute di Livorno" ed ancora "la realizzazione del nuovo plesso ospedaliero diviene occasione per restituire a Livorno ed ai suoi abitanti un pezzo della sua città ed alcune delle sue pregevoli architetture, implementando il sistema degli spazi pubblici e del verde e la connettività urbana. In tale prospettiva viene valorizzato anche il recupero del patrimonio del vecchio ospedale, riletto in funzione delle esigenze pubbliche, ed il rapporto con il parco urbano che diviene componente efficace al perseguimento del più ampio obiettivo di salute intesa secondo l'accezione dell'OMS" come uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale" e non come semplice assenza di malattia" per concludere "che la realizzazione del nuovo ospedale condurrà al "restauro urbano dell'ospedale esistente, con eliminazione delle strutture/superfettazioni realizzate in epoche successive, ripristino/implementazione della componente del verde (il parco entra e permea la Cittadella della salute) e creazione di un nuovo accesso alla cittadella della Salute e al Parco da Viale Alfieri, in corrispondenza dell'attuale edificio/ingresso principale all'Ospedale; i padiglioni da conservare saranno riconvertiti per funzioni socio-sanitarie e servizi integrativi e di accoglienza, seguendo un criterio di progressione delle intensità di cura e di integrazione dei servizi: dalle funzioni sanitarie ospedaliere che saranno ospitate tutte nel nuovo presidio, alle cure intermedie e ai servizi socio-sanitari integrativi; nei padiglioni dell'area sud/sud-est si prevedono inoltre funzioni amministrative, servizi di accoglienza (foresteria/ospitalità per pazienti provenienti da fuori città/pazienti ecc.) attività formative e congressuali."

Cioè, il destino del vecchio ospedale, tragicamente segnato dall'assurdità del vincolo di tutela perché ha una età superiore a 70 anni, anche se come minimo sono il doppio data l'intensità d'uso e l'inquinamento determinato dalla funzione probabilmente neppure bonificabile, che solo l'ottusità normativa e un malinteso senso della tutela o forse più un ben inteso esercizio di potere, è quello del permanere di strutture stressate e di ospitare altre funzioni sanitarie a costi rilevanti perché questi edifici sono inadeguati dal punto di vista sismico, tecnologico, funzionale e di ecoefficienza. Cioè si avvia a realizzare un ospedale futuro su più lotti urbani incrementando flussi giornalieri, la mobilità, a fronte di un apparato infrastrutturale fragile, restituendo alla città servizi sociosanitari e verde pubblico nel cuore di un ospedale (non proprio il massimo come luogo del loisir)

(proposta) Quello che si contesta è che al netto di una visione conservativa, retrograda e dannosa, condotta dalla soprintendenza in merito alle strutture del vecchio ospedale, vi sia stato un silenzio della politica e della cultura, per riaffermare che apparirebbe saggio demolire (fatta salva palazzina direzione, chiesa, ingresso pronto soccorso storico) ed eventualmente riproporre per altri usi l'impianto distributivo storico per disegnare un quartiere quanto più possibile non ad unica destinazione funzionale; affrontare appare un recupero urbano, di uno spazio multifunzionale a servizio di un quartiere quello ricompreso tra la vecchia Aurelia e la ferrovia che di spazi ne ha anche pochi.

Il tema del nuovo ospedale e del futuro delle aree dell'attuale, si accompagna a quello del futuro delle grandi aree del sistema Villa Serena/Pascoli. L'RSA Pascoli non corrisponde più agli standard attuali dell'assistenza e probabilmente anche il fabbricato non risulta idoneo sotto tutti i punti di vista, la struttura di Villa Serena necessita anche di interventi di rifunzionalizzazione e ammodernamento. Ma, obiettivamente, non sembra plausibile, tramontata la previsione di realizzazione in quest'area del nuovo ospedale perché sostanzialmente si è data soddisfazione ad una borghesia egoista che temeva un deprezzamento delle proprie proprietà a Montenero come a Banditella (era già accaduto allorquando fu

prevista la realizzazione di una RSA in Via Sernesi, previsione che in effetti fu cassata con lo spostamento/adeguamento del progetto ormai pronto per l'appalto in tra Viale Boccaccio e Coteto) ipotizzare banalmente che queste aree siano da confermare con una destinazione esclusiva ad RSA, sembra quasi si voglia concretizzare un "ghetto" per gli anziani. La parola usata è forte, ma obiettivo reale dovrebbe essere quello di garantire all'anziano relazioni di prossimità anche quando le proprie capacità cognitive e fisiche sembrano cedere il passo, non di essere accantonato.

Per quanto si è cercato di argomentare sommariamente si ritiene che si debba ampliare il confronto anche per superare il rischio che lo stesso sia confinato poi sugli aspetti di tecnica urbanistica o di architettura.

L'incontro del giorno 25 ha dato sostanzialmente conferma alle osservazioni precedentemente espresse. Si è potuto rilevare uno sforzo per costruire un sistema informativo aggiornato ed aggiornabile, uno sforzo per definire modalità di coinvolgimento e partecipazione, molto si è parlato della procedura da seguire e dei relativi step, si è fatto cenno all'evidenza di uno sforzo positivo di ricondurre ad unità o coordinamento le attività settoriale dell'amministrazione a partire dai lavori pubblici che in parte sostanziosa rappresentano anch'essi una attuazione dello strumento urbanistico. Molto poco è emerso in merito al futuro della città se non con la riproposizione della città di 7 città che l'assessore si è affrettata a definire come strumentale, ma che nel concreto appare una elencazione di politiche pubbliche. Cioè è rimasto ampiamente sullo sfondo ogni ipotesi di definire modalità e possibilità di un rapporto tra amministrazione e forze economiche, potenziali investitori. E' stato confermato poi che per quanto relativo alla realizzazione del nuovo ospedale si darà corso ad una variante specifica e che a presto sarà presentato avvio del procedimento anche per la formazione di questa con un contestuale avvio di processo di partecipazione. Cioè la più importante trasformazione urbana, per dimensione dell'ambito di riferimento, per dimensione delle aree già oggi con destinazione sanitaria, per le conseguenze che determinerà in termini di modificazione ed attrazione della mobilità, avrà una sua corsia specifica. Una corsia che potenzialmente può prestarsi alla definizione di soluzioni che non sono coordinate con lo strumento urbanistico generale.

Sono emerse anche ipotesi che appaiono oggettivamente vaghe o confuse. Ad esempio quelle relative al sistema della nautica da diporto. Fermo restando che se si rimane nell'idea che tutte le imbarcazioni stazionino in acqua (soluzione che neanche nei paesi ricchi e dotanti di ampi territori viene adottata (vedi porti a terra negli Stati Uniti o in Francia), non si comprende perché niente si dica in proposito rispetto alle ipotesi di ristrutturazione del fronte mare a partire dai bagni, niente si dica dei porticcioli esistenti che potrebbero anche essere potenziati, si confermi l'ipotesi localizzativa di una struttura alla Bellana, quindi si ipotizzi una funzione in merito per lo Scolmatore d'Arno. Quest'ultima ipotesi merita un approfondimento. Infatti, al netto di ormeggi già presenti sia sullo Scolmatore, sia nei canali di bonifica afferenti, non si comprende perché, essendo le attività portuali e logistiche l'asset economico fondamentale della città, si intenda costituire condizionamenti, quando invece lungo l'asse dello

Scolmatore e della SGC FIPILI fino a Stagno, anche in relazione ai processi di riorganizzazione produttiva e funzionale dello stabilimento Eni alla potenziale perdita di rilevanza dei depositi dei prodotti petroliferi (seppure di più lunga prospettiva) si deve necessariamente ipotizzare una sorta di salvaguardi finalizzata a garantire lo sviluppo delle attività portuali/logistiche e delle infrastrutture a rete. Si deve peraltro presumere che con le ipotesi formulate nel documento di avvio del procedimento si dia un segnale specifico ai fini del definitivo accantonamento dell'ipotizzata realizzazione della navigabilità dello Scolmatore fino al centro intermodale di Guasticce. Si sottolinea inoltre che, date le criticità segnalate dal PIT in merito agli insediamenti portuali e industriali-logistici, quindi gli indirizzi per la pianificazione che lo stesso PIT esplicita, la finalizzazione di queste aree non può essere definita se non in funzione e a favore delle attività portuali e logistiche, della integrazione e/o potenziamento del sistema infrastrutturale.

Nel corso della seduta ci sono stati anche alcuni interventi esterni. Particolare attenzione ha suscitato quello della rappresentante della CGIL Villa che ha posto l'attenzione sul tema della città dei 15 minuti per rilevare delle incongruenze, come la proliferazione che c'è stata dei centri commerciali, e la necessità di approfondire alcuni aspetti organizzativi e funzionali rivendicando un ruolo pubblico per la realizzazione di quelle infrastrutture sociali come spazi di coworking e cohousing che a suo dire potrebbero essere allocati nelle innumerevoli ville di proprietà pubblica presenti nel territorio urbano. Al netto di questo continuo rifarsi all'investimento pubblico che non appare sostenibile, c'è da dire che in mezzo ai tanti riferimenti alla relazione del piano operativo con gli altri strumenti di governo a disposizione del Comune, non è mai emerso un riferimento alla disponibilità di grandi patrimoni pubblici, in termini di aree e di edificato, che potrebbero essere strumenti di una politica attiva finalizzata a consentire operazioni di rigenerazione anche, talvolta, solo per alienazione di alcuni di questi beni, tanto più che esperienze di proprietà pubblica e gestione privata del passato hanno anche miseramente fallito (vedi ad esempio la vicenda di Villa Morazzana). Come dire insomma che alla presentazione manca tutta una serie di riferimenti che hanno contenuti urbanistici, ma anche e soprattutto politici.

mauro parigi