

La nostra idea di città

di Mauro Parigi

5 anni fa ci siamo trovati con l'obiettivo dichiarato di offrire un contributo, di idee, studi, competenze, esperienze e passioni alla futura amministrazione comunale che sarà chiamata a governare la città all'esito dell'ormai prossima scadenza elettorale.

Tutto muoveva dalla volontà di affermare, per l'appunto, l'esigenza, anzi la preconditione, di una <cultura> che riesca a vincere le chiusure, le paure, gli egoismi, la superficialità, la voglia di contrapposizione <sempre e comunque> o, peggio ancora, la denigrazione fine a se stessa.

Dopo 5 anni, di fronte ad un nuovo ciclo di governo che si aprirà nel 2024, riteniamo di dover rinnovare quel contributo, con lo stesso spirito di allora, nella consapevolezza che il tempo trascorso, anche qualora non si fosse fatto niente, ma non è così, ha comunque apportato cambiamenti.

Cambiamenti che non sono solo fisici e morfologici, ma pure culturali ed economici.

Si sono chiusi alcuni cicli, si pensi ad esempio alla costruzione "dell'area vasta" (ma ciò non vuol dire che sia tramontata l'idea, che vada definitivamente archiviata), mentre ne sono in gestazione altri. Si pensi, ad esempio alla trasformazione ed ampliamento del porto che è ancor più il motore della città, se non, come si dice, l'ultimo treno, che impone una nuova visione del futuro.

Nuove relazioni, in prima istanza con il mondo produttivo toscano che ricordiamo è una economia votata all'export e di converso ha necessità di avere garanzie di approvvigionamento delle materie prime. Se si pensa che ben oltre il 50% del commercio toscano è con paesi extra UE si comprende quale siano le opportunità, magari anche lavorando per superare quelle che possono essere anomalie come il fatto che l'hub logistico della moda è la Svizzera (rapporto economie regionali 2019 del Banca d'Italia – aggiornamento congiunturale sull'economia della Toscana).

Ma non si può neppure sottacere che la comunità locale registra una decrescita demografica (che ha già raggiunto i livelli che in sede di PS2 erano indicati per gli anni 2035-40, mentre la variazione della composizione della popolazione per fasce di età, con evidente invecchiamento e riduzione della dimensione media dei nuclei familiari indica, la crescita di famiglie monocomponente e una relativa caduta dei livelli di istruzione e collocazione professionale.

Da qui intendiamo portare il nostro contributo e ripartire a chiamare i protagonisti della politica ad un confronto di idee e progetti, nella consapevolezza che la città, in quanto costruzione sempre e comunque collettiva, non è mai il frutto di un singolo o di una maggioranza. Anzi, è uno sforzo comune che deve essere sostenuto con maggiore responsabilità da chi ha l'onere di governare che porta la responsabilità di dare risposte ai bisogni e soprattutto di non dare come scontate le soluzioni e decisioni che di volta in volta assume.

Dobbiamo registrare come positiva la scelta di dare di nuovo vita a forme di rappresentanza e partecipazione ancorate a quartieri o parti della città, la partecipazione dei cittadini fa ben sperare in un processo innovativo, tuttavia non possiamo esimerci da esprimere che è sempre latente il pericolo che queste forme partecipative, se non sostenute dal coinvolgimento di risorse culturali e da informazione diffusa possano risolversi in una operazione d'immagine. Per questo il nostro impegno va al di là della specifica questione e delinea prospettive più ampie.

5 anni fa presentammo ai candidati a Sindaco alcune schede che contenevano le nostre riflessioni e proposizioni. Oggi in alcuni casi vanno aggiornate, in altri casi accantonati essendo cambiato il contesto e le necessità, Le modificazioni intervenute fanno insomma ritenere che ci si debba focalizzare su:

1. La realizzazione del nuovo porto e la riorganizzazione dell'esistente
2. le problematiche ambientali e di transizione ecologica
3. il governo del territorio
4. formazione e lavoro

Etc.

Il nuovo Piano strutturale.

5 anni fa chiedevamo come la nuova amministrazione si sarebbe rapportata al Piano Strutturale approvato.

Oggi possiamo rilevare che la nuova amministrazione, con il documento di avvio del procedimento di formazione del Piano Operativo, ha dichiarato che intende apportare variazioni parziali di quel piano strutturale, in coordinamento con il Piano Operativo, cioè sostanzialmente lo conferma, confermando quindi anche i nostri convincimenti circa i relativi limiti. ??????

Alcune decisioni anche rilevanti sono state tuttavia anticipate.

E' il caso della variante per la realizzazione del nuovo Ospedale, che andrà ad insediarsi nell'area dell'ex Parco Pertini/ex Pirelli ed in parte riutilizzerà aree del vecchio ospedale. Una operazione complessa non solo da punto di vista urbanistico, che ha registrato c perplessità esposte da più parti in merito alle problematiche legate alla mobilità e soprattutto alla realizzazione dei parcheggi (che in gran parte potranno essere realizzati una volta realizzato il nuovo ospedale e demolita parte del vecchio, cioè con evidente sfasatura temporale), come alla destinazione futura delle strutture del vecchio ospedale.

Altrettanto è stata indicata in sede di ridefinizione del perimetro dell'urbanizzato, la volontà di ampliare l'insediamento esistente di Vallin Buio destinato alle attività produttive.

In sede di P.O. andrà approfondita una verifica circa il perimetro dell'edificio, la sua coerenza e corrispondenza alle necessità, nonché la previsione di aree per attività produttive dato atto che al momento non sembra rilevarsi coerenza tra le grandi trasformazioni portuali e la dotazione di aree per servizi ed attività connesse e complementari.

Sono state annunciate anche altre operazioni, che proceduralmente si pongono a livello di P.O., ma che per contenuti appaiono avere ben maggiore rilevanza: la collocazione di un nuovo polo scolastico 1 - 14 alle pendici di Montenero in luogo appunto della nuova struttura ospedaliera nelle aree di Villa Serena; la realizzazione dei cosiddetti "Hangar creativi" nelle aree dell'ex deposito ATL tra Via Mayer, Via S.Jacopo in Acquaviva. Anticipazioni conseguenti canali di finanziamento aperti da più stanziamenti originati dalla U.E. ; se appare determinante l'opportunità di cogliere gli stessi anche queste iniziative, non si comprende appieno, se possono far venire meno la coerente definizione di un quadro d'insieme, di una idea di città.

D'altra parte, che siano state spese energie per cogliere finanziamenti, è evidenziato ed anche valorizzato dalla stessa amministrazione che in merito al cosiddetto Next Generation Livorno, sul proprio sito, con orgoglio sottolinea: *“Al 15 marzo 2023 sono stati candidati n. 44 interventi che ricadono sul territorio comunale per complessivi € 85.015.180,80.*

Di questi sono stati già ammessi al finanziamento n. 38 interventi per €73.343.796,00” .

Riteniamo però che tutto questo sia inserito in una cornice di coerenza complessiva in una visione del futuro della città, che al momento non si intravede, se non come ricerca di soddisfazione di domande e/o necessità pregressi un po' in tutti i settori.

E' pur vero che in questo piano Next Generation Livorno al paragrafo *“La città che vogliamo”* si afferma *“Livorno è città complessa e poco rispondente ai canoni che, seppur nelle differenze, sembrano accomunare la maggioranza delle città toscane.*

Nel suo assetto contemporaneo non si riconosce il tradizionale rapporto tra centro e periferia né quello consueto fra città e campagna: i limiti urbani sono grandi infrastrutture viarie e insediamenti industriali che si oppongono alla pianura che va verso l'interno e sale verso le colline; i tessuti urbani si allungano densi tra il porto, le zone industriali e le arterie di scorrimento; il centro è circondato dai grandi quartieri popolari del Novecento e si caratterizza per i segni della città moderna.

Domina il mare in una città ricca di canali e colline.

Livorno è antica e contemporanea, con parchi e fortificazioni.

È città portuale, infrastruttura complessa significativa per la libera circolazione delle persone, dei beni e dei servizi e per il contributo che può dare a un nuovo modello di sviluppo economico ed ecologico collegato ad azioni di rinnovo urbano.

Gli scenari di sviluppo devono riguardare 4 traiettorie strategiche:

1) Economia del mare: nautica, logistica, tecnologie del mare, formazione professionale di filiera, diportismo, riparazioni e rimessaggio, politiche integrate di turismo, commercio, cultura, ossia efficienza di sistema nella piattaforma logistica costiera

2) Attività produttive - capacità industriali: sviluppo di nuove opportunità insediative ambientalmente efficienti (APEA) e posizionate nell'Area vasta, in coesione territoriale con il Comune di Collesalveti; riqualificazione delle aree produttive esistenti in chiave APEA, per avvicinarsi il più possibile agli standard delle medesime.

3) Green economy: città pulita e produttiva, progressiva ordinarietà dell'efficienza ecologica degli edifici, rinnovo dello stock edilizio esistente in chiave di risparmio e di produzione energetica; la cultura come motore di sviluppo

4) ICT/Città Digitale: alta formazione e trasferimento tecnologico, rafforzamento polo scientifico e tecnologico, opportunità insediative per servizi all'impresa e ricerca.

Il progetto della città riqualificata, che si appoggia a un efficiente sistema di sosta e di mobilità lenta, può utilizzare la rete ferroviaria di superficie, in parte esistente in parte da realizzare per rafforzare il trasporto pubblico locale e dotare di adeguate infrastrutture la città che si sta trasformando, sia con lo spostamento a sud dei pesi residenziali che con la riorganizzazione del porto. Serve l'accessibilità materiale e immateriale ai servizi urbani e agli spazi collettivi.”

Ma le parole appaiono più che altro dichiarazioni d'intenti che non trovano corrispondenza concreta nell'agire rappresentato al momento dall'avvio dei procedimenti di formazione del P.O.

L'individuazione di una “città di città” appare infatti funzionale a definire il quadro di allocazione della spesa in opere pubbliche, non già a definire un'idea di Livorno per il futuro. O meglio se la definisce, la confina in una logica tutta interna.

L'Associazione coerentemente ai propri dettami statutari, espresse il proprio contributo al nuovo Piano Strutturale (PS) avanzando delle osservazioni nel convincimento che il P.S. dovesse rappresentare un'opportunità per contribuire a superare la crisi economica ed occupazionale del territorio, in una visione strategica del futuro.

Allora, l'aspetto più significativo delle osservazioni avanzate dall'Associazione fu il rapporto tra il PS e l'Area vasta costiera, convinti che il territorio del Comune di Livorno fa logicamente e storicamente parte di un'area più vasta per contiguità, per caratteri culturali, per rete di servizi e mobilità, per identità, per grandi infrastrutture con altri territori.

Eravamo convinti e siamo convinti che non è possibile pensare a Livorno e il suo futuro, se non fortemente collocato ed integrato in un territorio più vasto dei suoi confini amministrativi.

L'Area Vasta, spesso identificata nel triangolo Livorno Pontedera Pisa (comprendente Collesalveti), ma che per alcuni aspetti, estendibile sino a Lucca e alla costa degli Etruschi, è stata da decenni un punto di riferimento per qualsiasi progetto di sviluppo o di miglioramento del territorio e, a sua volta, è stata immediatamente confrontabile con la dimensione regionale, nazionale e spesso anche più ampia.

Tuttavia nel PS questa dimensione è assente. La sensazione che deriva da questa constatazione è che il PS parla di una città isolata dal contesto nel quale invece oggettivamente vive, lavora e produce e peraltro anche in difformità da altri soggetti del territorio quali l'Autorità Portuale, la camera di Commercio, le Associazioni datoriali, che hanno sentito l'imprescindibile necessità di aggregazione e collaborazione.

In un mondo globalizzato e oggi facilmente interconnesso, il PS dà la sensazione di una monade isolata, di un territorio autarchico e auto referenziato, senza alcuna volontà di intercambiare sapere e conoscenza, chiuso in una perimetrazione nella quale poter (presuntuosamente) risolvere i (tanti) problemi sociali, economici, ambientali.

Se nel PS in contrasto con l'analisi economica a supporto, che consigliava almeno una strategia più coraggiosa rispetto a quella che definimmo di "passività rispetto alle opportunità", oggi l'accento all'area vasta appare come un "refrain", sempre più flebile. Non è certo l'ipotesi, peraltro non nuova, di una "tranvia", che poi sono servizi ferroviari specifici seppure con il recupero della linea fino a Livorno S.Marco, tra Livorno, Pisa e Lucca che può dare il là ad una visione perché Pisa appare sempre più autoreferenziale, forte della sua natura di città del pubblico impiego (3 università, CNR, Policlinico) di cui il turismo è una ricca integrazione, che quindi non intende condividere con nessuno, Lucca, invece, si sente ancora la capitale della storica repubblica/ducato, ancora forte in virtù del rilievo del settore cartario e di quello della nautica in Versilia, tanto da coltivare una sorta di autonomia.

Quindi Livorno appare sola e sintomatici sono avvenimenti quali la fusione verso sud della Camera di Commercio con quella grossetana, la fusione di segno opposto, verso nord, con quella di Massa e Carrara, dell'associazione industriali.

Il tema di inquadrare Livorno nel contesto regionale appare dunque urgente mentre le sette città

- 1 città euromediterranea e internazionale;
- 2 città d'acqua;
- 3 città dello sport e del benessere;
- 4 città verde, sostenibile e resiliente;
- 5 città accessibile e inclusiva;
- 6 città dei quartieri e della prossimità;
- 7 città produttiva;

indicate nel documento di avvio del procedimento appaiono, al momento, come un elenco funzionale alla definizione di opere pubbliche da realizzare.

Manca il corrispettivo di una visione o missione di questa città alla luce delle opportunità endogene, anche se spesso queste ultime da sole non sono sufficienti, ovvero di quelle esogene.

Cioè, le 7 città possono essere temi ordinatori di un assetto urbano interno e di una ipotesi di futuro in ragione anche della cadenza temporale in cui si pongono investimenti ed interventi, ma non si trova un legame tra queste sette città ed una visione di futuro di medio e lungo periodo.

Una visione che si sostanzia nell'evoluzione demografica, per quantità e composizione per fasce di età, per cultura e formazione, per una capacità attrattiva di imprese e lavoro nei settori del futuro (ICT, green economy, etc.).

Il nostro timore è che allo stato attuale possa prevalere l'idea di una risposta a bisogni attuali come il soddisfacimento di attrezzature del tempo libero che si sostanzia nella realizzazione di servizi alle persone, importanti, ma non dirimenti per la crescita futura.

Se traggiamo queste ipotesi operative, in prospettiva non possiamo non rilevare che vengono confermate le caratteristiche della città e comunità attuali. Il motore è ancora considerato il porto, ma non sembra sia chiaro cosa è il porto oggi, a partire dalla scala di appartenenza territoriale dello stesso, cioè il porto è della città di Livorno oppure è una realtà ad altra scala, quella regionale?

La definizione da tempo coniata e ritenuta esaustiva e corretta, **di Livorno Porta della Toscana**, si ritiene oggi che sia indispensabile ridefinire questa identità. E' una necessità che serve alla città, ma serve soprattutto per superare una realtà, che da sempre, e non solo noi abbiamo evidenziato, quella delle "due Toscanes": quella dell'area metropolitana centrale con le sue ramificazioni lungo il valdarno a monte e a valle di Firenze e l'altra.

Livorno è il Porto della Toscana, di una Toscana che va letta come una unica realtà metropolitana (solo così ne avrebbe la taglia demografica); una Toscana il cui motore è l'area metropolitana centrale estesa a monte e a valle di Firenze, dunque a quella realtà occorre correlarsi condividendo a livello regionale che solo a quella dimensione, non solo geografica, ma anche culturale, si può traggare lo sviluppo.

A nostro parere è su questa dimensione che occorre lavorare e ricercare sintonie e alleanze, che faranno bene all'una ed all'altra realtà delle due toscane.

In questa ottica si debbono collocare le previsioni urbanistiche.

Appare debole, se non inconsistente, l'annuncio che i problemi della logistica si risolvono ampliando anche a quella destinazione d'uso l'insediamento esistente del Picchianti o con l'ampliamento dell'area per insediamenti produttivi di Vallin Buio. Che riteniamo che vere e proprie "praterie" si aprirebbero ripensando ad un futuro diverso, ad esempio, di tutte le aree oggi occupate dal traffico delle auto. Traffico importante, ma obiettivamente anche di scarso valore aggiunto sia economico sia in termini di qualità/qualificazione del lavoro che può essere anche organizzato diversamente. Cioè, probabilmente, avremo bisogno non già di prefigurare ora per allora destinazioni d'uso rigide per quanto ampie, ma strategie, incentivi, per passare da usi relativamente produttivi, ovvero sicuramente premianti la rendita fondiaria, ad usi ad alta produttività ed innovazione (nel P.O. o nel P.S. c'è una misurazione di queste aree?).

Analogamente, inquadrata Livorno come Porto della Toscana, il problema delle infrastrutture assume una dimensione nuova. L'adeguamento infrastrutturale non è una necessità di Livorno, ma una necessità della Toscana. Chiama in causa non solo la città, che deve accantonare storiche visioni localistiche, ma la Regione che deve assumere le relazioni tra le diverse componenti geografiche e socio-economiche del suo territorio in forma innovativa.

Prima ancora della consistenza fisica delle infrastrutture, per quanto sia necessaria ed indispensabile, è la consistenza delle relazioni sociali ed economiche, quindi eminentemente politiche, che deve essere definita e consolidata, focalizzando gli interessi e concentrando gli investimenti pubblici e privati.

Peraltro non è assolutamente da scartare una nuova relazione tra capitali pubblici e privati anche nella realizzazione e gestione delle infrastrutture, superando la tradizionale divisione per competenza per quanto questa sia stata agevolata negli ultimi anni dalla presenza dei finanziamenti comunitari ex PNRR e non solo.

La banale previsione del pedaggiamento sulla FiPiLi per pagarne gli adeguamenti e la manutenzione, appare insomma poca cosa in termini di strategia di sviluppo e crescita di un sistema infrastrutturale che deve avere un corrispettivo in un sistema finanziario regionale e di una nuova imprenditoria.

Il progresso di una comunità è concreto se la sua crescita economica non è sostenuta da fattori esogeni (e spesso peraltro al di là dell'opera pubblica non rimane sul territorio neppure la ricchezza generata ad esempio dagli appalti che spesso è a beneficio di imprese esterne), ovvero trova forza nell'integrazione e cooperazione delle capacità economiche e finanziarie, culturali locali e non, verificando anche le potenziali delle istituzioni finanziarie. D'altra parte le note vicende del Monte dei Paschi e la caduta di rango e capacità di quell'istituto, impongono di pensare a strategie nuove.

Comunque sia, della lunga lista di infrastrutture di cui 5 anni fa evidenziavamo la necessità si registra un nuovo e diverso stato di attuazione della connessione porto-interporto. Mentre le altre infrastrutture (Lotto Zero, il collegamento interporto ferrovia Pisa-Collesalvetti-Vada, sistemi di trasporto rapido di massa su ferro, etc.), sono rimaste al medesimo stadio, si registra infatti l'inizio lavori per il cosiddetto scavalco ferroviario della linea Darsena Toscana/Europa – Interporto.

Ma solo se si riguarda il collegamento dello scavalco a Pontedera, la ridefinizione delle funzionalità della linea tirrenica, il futuro della A12 da Livorno a Rosignano con il completamento del corridoio tirrenico, si può pensare a che questa parte della Toscana e Livorno in particolare, non rimanga prigioniera di assetti che concettualmente risalgono ad errate decisioni del passato ed in particolare alla scelta di inizio 900 di portare la ferrovia tirrenica sul mare, a quella più recente, negando le elaborazioni di Edoardo Detti, di portare l'A12" a Livorno invece di farla transitare nell'interno, finendo per scambiare la tangenziale, cioè la variante aurelia, per una strada di grande comunicazione che poi termina a Maroccone.

A queste considerazioni oggi non sembra di intravedere risposte. Tace la maggioranza di governo della città, ancora minore capacità di prefigurazione sembrano avere le opposizioni.

Ma se si pensa che con la trasformazione del porto per dimensione di questa e per gli investimenti privati necessari per raggiungere la piena operatività delle banchine e dei piazzali si paleseranno necessariamente investitori estranei al territorio, che di questo apprezzeranno la funzionalità al loro business, avere una visione impone a questi operatori di confrontarsi per trasferire il successo del loro business nel successo di un territorio.

Se la variante al PS contestuale al P.O. si risolve in una nuova perimetrazione dell'urbanizzato, nell'espansione dell'area per insediamenti produttivi di Vallin dell'Aquila, o in aggiustamenti che

hanno il sapore della definizione dei necessari livelli di coerenza con le previsioni del P.O., però si rischia un'occasione perduta.

Il problema, nella situazione data di movimento degli strumenti in formazione è come dare una conclusione al ragionamento, forse si potrebbe ipotizzare, di proporre una sorta di conferenza programmatica, ma è una suggestione

Aprile 2023