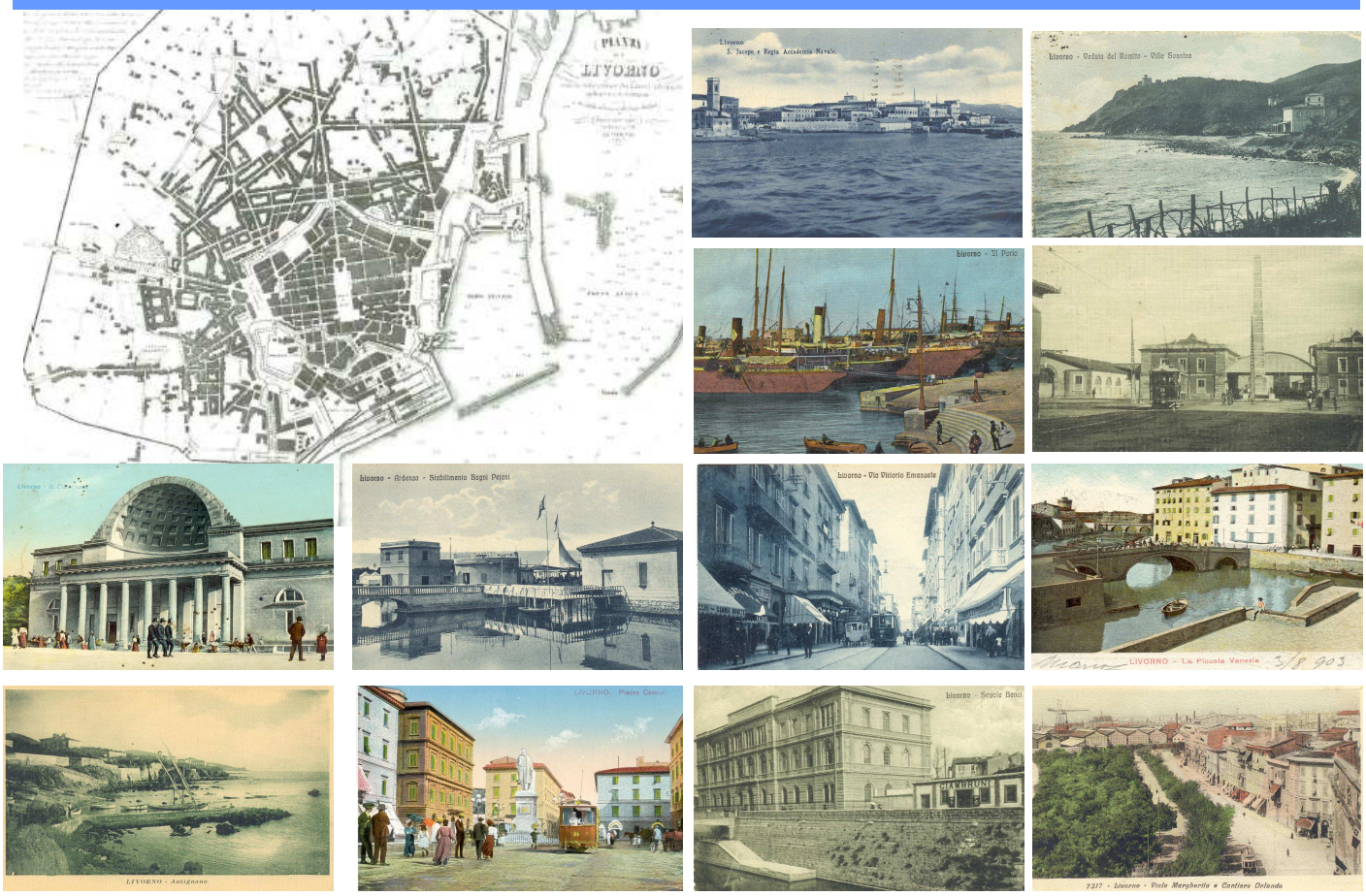
Comune di Livorno

Verso la Revisione del Piano Strutturale



L'idea di città e le politiche di intervento

Aggiornamento del Quadro Conoscitivo e Sintesi degli Obiettivi

Livorno, luglio 2011
(aggiornato a seguito dell'approvazione della Delibera C.C. n. 64 del 25/05/2011)

Indice

1. Le ragioni di un Nuovo Piano Strutturale
2. Evoluzione degli atti tecnico-amministrativi di rilievo
3. Una breve sintesi sull'impronta evolutiva della società, dell'economia e del lavoro nella nostra città dal 1993
   - 3.1 La società
   - 3.2 L'economia nello scenario nazionale e internazionale
   - 3.3 L'economia dell'area comunale livornese
   - 3.4 Il lavoro
4. Un'idea progetto per rinnovare l'identità della città
5. La Revisione del Piano Strutturale all'insegna della qualità e delle differenze
   - 5.1 Il mare
   - 5.2 La costa e le colline
   - 5.3 Il Porto come punto di un sistema, polo attrattivo di attività ma con un'identità più integrata con la città
   - 5.4 L'Abitare Sociale
   - 5.5 I Luoghi della memoria
   - 5.6 Il Tempo ritrovato
   - 5.7 Le nuove funzioni urbane della società dell'informazione
   - 5.8 Le nuove funzioni urbane della società che cambia
   - 5.9 Il Turismo come opportunità di crescita e sviluppo sostenibile
   - 5.10 La Mobilità
   - 5.11 La rete scolastica ed il decentramento universitario
   - 5.12 Sistema universitario tra alta formazione, ricerca e trasferimento tecnologico
   - 5.13 L'Ambiente, la svolta per il 2020: Livorno città salubre ed ecoefficiente. L'Ambiente come propulsore di idee di sistema
6. Gli approfondimenti tematici come punti di forza e strumenti per orientare le scelte di una pianificazione efficace
7. La sintesi degli obiettivi

1. Le ragioni di un Nuovo Piano Strutturale

Le ragioni che rendono opportuna una rivisitazione del Piano Strutturale sono state già individuate nei *Lineamenti guida per l'avvio del procedimento di revisione del Piano Strutturale*, approvati dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 51 del 15.4.2009. In quella sede è stato evidenziato come siano trascorsi ormai 17 anni da quando, nel 1993, l'Amministrazione comunale definì i propri indirizzi programmatici generali sulla base dei quali venne redatto (in conformità dell'allora vigente L.R. 5/1995) l'attuale Piano Regolatore Generale composto dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico.

Quegli indirizzi programmatici furono accompagnati da alcune importanti varianti che si ritennero fondamentali per lo sviluppo urbanistico della città: la Porta a Mare, la Porta a Terra e le aree PEEP di Leccia-Scopaia.

Molte delle previsioni contenute nel P.R.G. si sono concretizzate, o sono in corso di definitiva attuazione, ed anche ciò ha contribuito alla crescita ed al miglioramento della qualità della città. Sulla base oggettiva dei risultati maturati sul territorio, possiamo ritenere che il P.R.G. attuale sia stato un piano di previsioni concrete:

- ***Porta a Terra***: si è praticamente conclusa con la realizzazione di un'area di distribuzione commerciale storicamente mancante sul nostro territorio che ha consentito la presenza di nuove e moderne strutture di vendita all'interno delle quali sussistono attività di servizi.
- ***Porta a Mare***: è in fase di attuazione; si sono concluse tutte le procedure urbanistiche previste e sono in via di definizione quelle riguardanti il Porto Turistico nel Mediceo.
- ***Salviano 2*** : si stanno completando sia gli interventi edilizi che le opere di urbanizzazione;
- ***Quartieri Nord di Shangay e Corea***: stanno vivendo una profonda modificazione dal punto di vista edilizio, urbanistico e una positiva diversificazione della composizione sociale;
- ***Risanamento di tratti delle Mura Lorenesi***
- ***Programma Urban***
- ***Programmi Integrati Regionali***
- ***Recupero di luoghi ed edifici storici***

- ***Teatro Goldoni***
- ***Terrazza Mascagni e la passeggiata a mare***
- ***Aree a servizi previste dal vigente PRG***: che sono state utilizzate per almeno il 65%;
- ***Procedure urbanistiche relative all'ex Nuovo Centro***, sono state definitivamente approvate. Con la loro approvazione è stata riconsiderata la prospettiva dettata dall'attuale Piano Strutturale della città policentrica. La nuova denominazione Quartiere San Martino risponde ai criteri che hanno formato il piano particolareggiato che tendono a riqualificare e rafforzare il Centro Storico non trasferendo nel Nuovo Centro funzioni e servizi, attualmente presenti nel pentagono del Buontalenti e nella fascia dei borghi storici.

Se è vero che il vigente PRG è stato uno strumento concreto nelle previsioni, e che 15 anni rappresentano un periodo di tempo che, ad una sommaria valutazione, non appare esaustivo della vita utile di un PRG, è altrettanto vero che in questi anni la società e nel particolare la città di Livorno hanno vissuto profondi mutamenti sociali ed economici, che hanno modificato le prospettive e le aspettative di qualità della vita dei cittadini e le problematiche del loro vivere insieme sul territorio.

Negli ultimi anni l'ecosistema socio-economico locale è stato attraversato da situazioni dinamiche e complesse. Il cambiamento delle coordinate del vivere sociale ha fortemente condizionato le reti di relazione tra cittadini impattando soprattutto sugli standard di qualità della vita e sulla rappresentazione di quelle che ad oggi sono per la collettività situazioni critiche di interscambio sociale ed economico. Il grado di consapevolezza e coscienza del cittadino sulle reali esigenze collettive è andato aumentando rafforzando le aspettative rivolte alle scelte istituzionali.

La necessità di rivisitare il Piano Strutturale vigente nasce proprio dall'analisi di tali trasformazioni, dal manifestarsi di nuove criticità ed anche dall'insorgenza di nuove possibili opportunità. L'operazione nasce altresì, dalla verifica e dalla riflessione sui mutamenti che si sono registrati proprio in attuazione delle previsioni del Piano Strutturale e dalla necessità di adeguare le previsioni allo spirito, oltrechè alle prescrizioni, della nuova legislazione regionale, L.R. 1/2005 e dei relativi regolamenti di attuazione, che individuano e fissano obiettivi più

vasti, tesi ad integrare fortemente le configurazioni urbanistiche con tutti i temi e le connotazioni di una città.

A titolo esemplificativo, si pensi solo all'inscindibilità e connessione delle valutazioni che devono essere compiute in sede di pianificazione urbanistica e commerciale; valutazioni integrate e coerenti, queste, imposte oltre che dalla legge urbanistica, dalle previsioni della L.R.T. n. 28 del 7.2.2005. E come inoltre non pensare ai temi dell'ambiente che debbono raccordarsi ed integrarsi nei processi di pianificazione nei rispettivi ambiti della Valutazione Integrata[1] e della Valutazione Ambientale Strategica[2].

Quello che è possibile percepire nel *mosaico della città* è che se il PRG vigente è stato concretamente applicato al tessuto della città, è altrettanto evidente che occorre ricucire alcune trame al margine delle previsioni; riconfigurare alcune zone in maniera più armonica con il contesto; riuscire a far sì che alcune parti della città cessino di essere marginali e si integrino pienamente nel tessuto cittadino di cui fanno parte, correggendo in tal modo gli effetti negativi che sono stati prodotti dall'attuazione di alcune importanti manovre urbanistiche che hanno ridisegnato l'immagine della città.

Risulterà importante tornare a "leggere" il territorio come una risorsa che ha una propria sostenibilità; risorsa che, tuttavia, non può essere considerata illimitata nel tempo. Il suo utilizzo non può più essere rapportato ad esclusivi fattori o target di produzione e di rendita. Lo sviluppo deve essere possibile, compatibilmente ad altri obiettivi di programmazione e pianificazione di settore

[1] La **Valutazione Integrata** è il processo che evidenzia, nel corso della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, le coerenze interne ed esterne dei suddetti strumenti e la valutazione degli effetti attesi che ne derivano sul piano ambientale, territoriale, economico, sociale e sulla salute umana considerati nel loro complesso.
Il processo di VI comprende: la partecipazione di soggetti esterni all'Amministrazione Procedente e la messa a disposizione delle informazioni relative alla valutazione stessa; il monitoraggio degli effetti attraverso l'utilizzo di indicatori predeterminati;la valutazione ambientale di cui alla Dir. 2001/42/CE ove prevista (VAS).

[2] Le finalità della **Valutazione Ambientale Strategica** sono quelle di cautelare che l'attività prevista dall'uomo in seno alla predisposizione di piani o programmi sia compatibile con le condizioni di uno sviluppo sostenibile. In sintesi ciò significa valutare se la proposta di piani o programmi è rispettosa: della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse; della salvaguardia della biodiversità; di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. La VAS ha quindi come ulteriore finalità quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nell'ambito di piani e programmi all'atto: dell'elaborazione; dell'adozione; dell'approvazione.

(da quelli Comunitari, a quelli Nazionali, fino al Piano Regionale di Azione) e commisurato con i costi, in termini di consumo del territorio, e i benefici, in termini di occupazione e lavoro.

Ciò, ponendosi anche ulteriori obiettivi prioritari rivolti all'ambiente (per contrastare il fenomeno dei cambiamenti climatici, per garantire un uso sostenibile delle risorse ambientali, per tutelare natura e biodiversità ed insieme ad essa la salute della popolazione), prevedendo molteplicità di interventi, con regole chiare in un'ottica di *governance*[3] e di responsabilità condivisa.

Tale riflessione orienta ad una chiusura del territorio prospiciente l'area pedecollinare tra Nord e Sud della città, in un'idea armonica di programmazione del territorio da parte dei Comuni che fanno riferimento all'Area Vasta, in relazione alla direttrice infrastrutturale viaria della FI-PI-LI ed al *cluster*[4] produttivo che si va addensando intorno a questo allineamento.

Una rivisitazione quindi del Piano Strutturale, quale strumento della pianificazione territoriale, che trae la sua necessità da una considerazione approfondita delle modifiche avvenute in città, dei nuovi fenomeni sociali che la contraddistinguono e che sono, per tanta parte, così diversi da quelli degli inizi degli anni novanta, sulla cui analisi sociale, culturale ed economica furono delineati il vigente Piano Strutturale e il vigente Regolamento Urbanistico.

---

[3] La **governance** in Unione Europea
A livello di Unione Europea si fa riferimento alla governance sotto molteplici aspetti: per la costruzione e gestione dei processi decisionali e la capacità (o possibilità) di far interagire le istituzioni con le formazioni della complessa società civile "europea", nonché per la implementazione delle policies. Meglio, forse, a questi fini, far
riferimento alle società civili corrispondenti alla variegata composizione territoriale e sociale dei vari paesi facenti parte dell'Unione, anche se va considerato come le istituzioni europee, preferiscano, spesso, fare riferimento alle componenti sociali considerate in maniera trasversale rispetto ai territori, preferendo interagire con i soggetti "interconnessi", operanti in un sistema reticolare, quale, per esempio, quello rappresentato per il settore delle imprese commerciali, dall'Eu Chambers of commerce che è il network (europeo) di questo settore di autonomie funzionali.
La **governance** in Italia
A livello di ordinamento nazionale si va affermando, del pari, un modello di governance che riguarda le modalità di esercizio dei pubblici poteri e le nuove interrelazioni pubblico-privato nella composizione di interessi condivisi. Pur non venendosi a creare forme di interferenza sul regime delle separazioni delle competenze istituzionali, si vanno, tuttavia, sviluppando forme di cooperazione interistituzionale tra apparati dello stato, tra diversi livelli di governo (stato, regioni, comuni) e tra pubblico e privato con nuove forme di partecipazione-consultazione del privato nelle decisioni pubbliche.

[4] Nell'ambito scientifico, con il termine **cluster** si intende un gruppo di unità simili o vicine tra loro, dal punto di vista della posizione o della composizione.

2. Evoluzione degli atti tecnico-amministrativi di rilievo

Come è noto il Piano Strutturale delinea il quadro delle salvaguardie e delle strategie cui deve ispirarsi e conformarsi ogni altra attività di pianificazione o di programmazione svolta dal Comune; è per tale motivo che viene anche definito il "*Piano dei piani*". Esso deve individuare gli strumenti per preservare le risorse e gli equilibri del territorio comunale; indicare gli obiettivi di lungo periodo per il suo sviluppo ed elaborare le regole tecniche essenziali per conseguire tali obiettivi. Strumenti di applicazione del Piano Strutturale saranno poi il Regolamento Urbanistico, alle cui previsioni dovrà conformarsi il Regolamento Edilizio e tutti i Piani di settore (mobilità, traffico, commercio, sanità, etc.).

Di seguito vengono richiamati i principali provvedimenti che tracciano l'intero percorso dall'approvazione del vigente Piano Strutturale del Comune di Livorno fino agli atti e ad alcune iniziative che ne anticipano la revisione prevista e che aggiornano il quadro di riferimento:

- Il Piano Strutturale del Comune di Livorno (PS) è stato approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale Toscana n. 145 del 21 luglio 1997, ai sensi della L.R. 5/1995, che oggi risulta abrogata e superata dalla nuova L.R. 1/2005;
- Con Deliberazione del Consiglio n. 72 del 24 luglio 2007, la Regione Toscana ha approvato il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT);
- Con Deliberazione del Consiglio n. 231 del 11 dicembre 2008, la Provincia di Livorno ha adottato il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) approvandolo definitivamente con successiva Deliberazione n. 52 del 25 marzo 2009;
- In data 10 luglio 2008 è stato sottoscritto l'Accordo Procedimentale tra la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, l'Autorità Portuale e il Comune di Livorno per la definizione del Piano Regolatore Portuale da approvarsi mediante Accordo di Pianificazione ex art. 21, comma 4 della L.R. 1/2005. Nell'art. 5 dell'Accordo Procedimentali suddetto, il Comune di Livorno si è impegnato tra l'altro ad avviare la revisione del Piano Strutturale e contestualmente la Variante anticipatrice al Piano Strutturale e agli atti di governo del territorio per la definizione del Piano Regolatore Portuale;

- Con Delibera di Consiglio Comunale n. 51 del 15 aprile 2009 viene approvato il documento "*Lineamenti guida per l'avvio del procedimento di revisione del Piano Strutturale del Comune di Livorno*";
- Con Delibera di Giunta Comunale n. 149 del 16 aprile 2009 viene dato avvio del procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005 per la "*Revisione del Piano Strutturale del Comune di Livorno*" sulla base della documentazione concernente:

  - ✓ 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;
  - ✓ Elenco degli Enti e degli organismi pubblici tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo ai fini dell'effettuazione della Valutazione Integrata ex art. 15, lett. c) della L.R. 1/2005;
  - ✓ Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali (Rapporto ambientale ex art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e sue successive modifiche ed integrazioni);
  - ✓ Elenco degli Enti e degli organismi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta, o assensi comunque denominati, richiesti ai fini dell'approvazione del Piano ex art. 15 lett. d), della L.R. 1/2005.

Fermo restando quanto esplicitato di seguito, per una migliore comprensione delle problematiche, in calce alla presente Relazione riportiamo l'indice dei materiali tecnici che hanno costituito il corpo per l'avvio del procedimento di cui alle deliberazioni richiamate.

- Con Delibera di Giunta Comunale n. 150 del 16 aprile 2009 viene dato avvio del procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005 per" *l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno*";
- Con Delibera di Giunta Comunale n. 68 del 1 marzo 2010 viene integrato il procedimento avviato con Delibera di Giunta Comunale n. 149 del 16 aprile 2009 in riferimento al "*Nuovo Presidio Ospedaliero di Livorno*".
- Con Decreto della Regione Toscana n. 5026 del 13 ottobre 2009 per il POR Creo 2007-2013- Asse V sono state approvate n. 8 operazioni nell'ambito dei

PIUSS (Piano Integrati Urbani di Sviluppo Sostenibile): *Scoglio della Regina, Piano di rivitalizzazione dei Borghi, Stazione Marittima – Accessibilità al Nuovo Mercatino Americano, Polo culturale Logo Pio, Dogana d'Acqua, Fortezza Nuova III° Lotto, Riqualificazione Piazza XX Settembre, Recupero degli ex Asili Notturni.*

- Particolarmente significativa è l'entrata in vigore della Legge Regione Toscana n. 10 del 12 febbraio 2010 "Norme in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza".
- In riferimento a quanto previsto nel Capo II "Disposizioni sui soggetti e sulle competenze" della L.R. 10/2010 con Deliberazioni n. 119 del 24.03.2009 e successiva n. 483 del 4.12.2009 la Giunta Comunale ha individuato l'Autorità Competente, quella Procedente ed il Soggetto Proponente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Assumendo come riferimento la complessiva disciplina risultante dai provvedimenti già adottati, nonché quelli che si sono delineati dagli atti nel frattempo adottati o in corso di adozione e dunque il quadro, gli indirizzi e gli obiettivi che da essi si ricavano, il presente documento si propone di sviluppare i contenuti della documentazione sulla base della quale è stato avviato il procedimento per la Revisione del Piano Strutturale, allo scopo di aggiornare alcuni dati di riferimento e puntualizzare e sintetizzare gli indirizzi preordinati all'assunzione delle future decisioni.

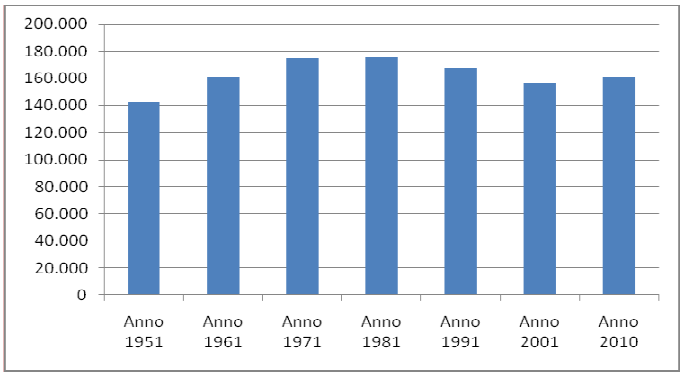
3. Una breve sintesi sull'impronta evolutiva della società, dell'economia e del lavoro nella nostra città dal 1993

3.1 La società

- Decremento demografico:

Popolazione residente a Livorno alla data dei censimenti e al giugno 2010

Anno 1951	142.333
Anno 1961	161.077
Anno 1971	174.791
Anno 1981	175.741
Anno 1991	167.512
Anno 2001	156.274
Anno 2010	161.002
di cui stranieri	9.616



Particolarmente preoccupante nel SEL livornese è il calo dei residenti nella fascia di età 15-29 anni, laddove si coltivano la formazione e l'istruzione secondaria e universitaria. Anche se si registra un lieve incremento della natalità.

- Nuova società etnicamente diversificata:

Nel 1993 i residenti senza cittadinanza italiana erano 1.570. Senza l'apporto dei 9.616 residenti stranieri, oggi la popolazione di Livorno sarebbe di circa 151.386 abitanti.

Movimento della popolazione residente 2005-2008

	Movimento naturale		Movimento migratorio		
	Popolazione Residente	Saldo naturale	Emigrati	Immigrati	Saldo migratorio
2005	160.538	-539	2.309	7.396	5.087
2006	160.507	-480	2.272	2.720	448
2007	160.958	-586	2.496	3.529	1.033
2008	161.106	-746	2.424	3.316	892

Si manifestano i primi segni di una diversificazione della composizione etnica delle famiglie livornesi. Da segnalare che dal 1970 si registra una crescita costante del numero delle famiglie ogni mille abitanti e contemporaneamente una progressiva riduzione del numero dei componenti per famiglia.

Famiglie residenti per cittadinanza dei componenti

Cittadinanza	
Italiana (tutti i comp.)	66.782
Mista	1.042
Straniera (tutti i comp.)	4.687
Totale	72.511

- Invecchiamento:

Nel 2008 le classi di età ultrasessantacinquenni costituiscono il 23,68% della popolazione e l'indice di vecchiaia (rapporto tra popolazione ultra65 e popolazione inferiore a 15 anni) è del 200%. Era del 78% nel 1971.

- La particolare natura del processo di distribuzione del reddito - le pensioni:

Il maggior peso delle pensioni percepite dai residenti nel SEL livornese rispetto ai redditi da lavoro fa sì che una significativa quota del reddito disponibile sia di fatto svincolato dall'andamento delle attività produttive che si realizzano nell'area. Il maggior peso delle pensioni non dipende tanto dal numero di pensionati, ma dal livello medio più elevato della pensione percepita, che risulta in effetti essere tra le più elevate della regione. Nel corso del 2007 inoltre l'ammontare complessivo delle pensioni è aumentato più del PIL come frutto congiunto di una diminuzione del numero di pensionati ed un aumento (del 3%) dell'importo medio della pensione.

Questo aumento dell'importo medio è determinato soprattutto dalla diminuzione del numero dei pensionati con pensioni basse a favore di quelli con pensioni medie più consistenti. In particolare ciò deriva dall'aumento dell'incidenza dei pensionati con età più avanzata. E' del tutto evidente che l'incremento del reddito prodotto dalle pensioni contribuisce (insieme con i profitti di soggetti non residenti nel SEL livornese) a ampliare la forbice tra reddito prodotto nell'economia reale e reddito effettivamente disponibile nelle famiglie.

3.2 L'economia nello scenario nazionale e internazionale

La profonda modificazione dell'economia sia a livello mondiale ed europeo, già in atto da tempo, è diventata inarrestabile nell'ultimo decennio. Le cause fondamentali di queste modificazioni sono ovviamente molto complesse ma maniera molto schematica possono essere elencati almeno alcuni effetti-cause, (nel senso che interagiscono), più evidenti:

- l'apertura completa dei mercati sulla base delle scelte degli organismi internazionali del commercio hanno permesso il pieno dispiegarsi della cosiddetta "globalizzazione", (un neologismo diventato di uso corrente proprio negli ultimi anni)
- il grande sviluppo dell'industria manifatturiera in Asia che ha permesso di inondare tutti mercati di prodotti di largo consumo a prezzi ridotti
- il trasferimento di numerose imprese europee occidentali ed italiane nei paesi emergenti, Asia, America latina, Est-europeo, attratte dal minor costo del denaro e dalla maggior libertà normativa in materia di diritti del lavoro
- le grandi migrazioni che stanno riempiendo l'Europa e l'Italia di popoli da tutto il mondo e che stanno modificando velocemente e silenziosamente la base sociale del lavoro manuale che nei servizi e nelle imprese industriali ed artigiane è sempre più affidato ad immigrati
- la forza attrattiva dell'Euro ed il credito facile che ha permesso l'importazione di beni di largo consumo a basso dall'Asia ed un livello di vita dell'occidente europeo più elevato rispetto alle reali capacità produttive.

Tutti questi nuovi fenomeni hanno portato dietro anche profonde contraddizioni che si sono rilevate in modo palese negli ultimi mesi di questo 2008. L'alto livello di consumi dell'occidente, che è diventato debitore assoluto dei paesi emergenti, l'indebitamento diffuso grazie al credito facile e accordato anche a chi non aveva solvibilità, prodotti finanziari nati per fare denaro con il denaro, hanno creato improvvisamente una profonda crisi finanziaria che velocemente si sta tramutando in una crisi economica.

Ma il fattore fondamentale dell'attuale crisi economica, prima ancora che finanziaria, sta nel fatto che nello stesso periodo nel quale l'occidente viveva

anni di consumi e di credito facili, nel resto del mondo centinaia di milioni di uomini, in India, Cina, Brasile sono usciti da uno stato di povertà assoluta ed hanno cominciato a consumare quei prodotti fino ad ieri riservati proprio e solo all'occidente.

La vera contraddizione che si sta così determinando è che mentre rimane fissa l'offerta dei prodotti di base (agricoli, energetici e minerari) la domanda cresce. Una contraddizione che ha già avuto nel mondo un effetto strutturale sostanziale: la salita globale dei pressi. E dunque del costo della vita.

Una contraddizione che possiamo riscontrare ancora nel fatto eclatante che beni spesso superflui (elettronica, viaggi esotici, elettrodomestici) costano, almeno fino ad oggi, sempre meno mentre quelli essenziali, (energia, prodotti alimentari) costano sempre di più.

E' in questo contesto che la riflessione politica e il pensiero economico stanno riconsiderando in materia critica l'iperliberismo la globalizzazione[5] intesa come apertura senza limiti e senza confini dei mercati, l'assenza dello Stato nella finanza. Il richiamo agli economisti del New Deal americano, il forte intervento dell'Europa e degli Usa nel settore della finanza, al quale assistiamo in queste settimane, aprono la prospettiva, almeno nell'immediato futuro, della necessità di un rinnovato intervento del potere pubblico.

Un potere pubblico che sembra non avere grandi risorse per incentivare i consumi e garantire i risparmiatori ma può ancora sostenere l'occupazione nei nuovi settori strategici.

[5] La **globalizzazione** è stata definita in molti modi diversi. Molti preferiscono prendere in considerazione non tanto la crescente interdipendenza fra le diverse parti del mondo, su cui si basa la definizione più diffusa, ma piuttosto l'effettiva formazione di sistemi specializzati e trans-nazionali. Non è tanto importante il fatto che i paesi si colleghino ad altri paesi o che le persone comunichino di più via Internet. E' la realtà stessa di Internet, ossia quella di un sistema specializzato, che naturalmente consente ai vari paesi di essere maggiormente a stretto contatto l'uno con l'altro. E lo fanno in modo nuovo, sfruttando sistemi specializzati, che in sostanza sono spazi a cui aziende, governi e altri soggetti possono accedere. Si può dire che la "Organizzazione mondiale commercio e telecomunicazioni" (WTO) sia uno di questi sistemi, ma ce ne sono anche di privati. L'idea di fondo è perciò che la globalità si costituisce anche nei termini di una particolare spazialità, distinta dal semplice luogo di incontro dei diversi paesi. In questo spazio ideale rappresentanti e luoghi territoriali nazionali entrano in contatto fra loro. La globalizzazione, quindi è come uno spazio diverso, situato in un certo senso al di fuori delle relazioni fra i paesi. Pensiamo a Internet, che ne è l'esempio più evidente.

E' opportuno infatti pensare in primo luogo allo sviluppo di nuove fonti di energie rinnovabili, che comportano ricerca e alta tecnologia, e allo sviluppo del risparmio energetico nella produzione dei beni di consumo, nella mobilità, nella casa, negli elettrodomestici, nell'elettronica.

Creare quindi nuove opportunità di crescita economica e sociale e nuova occupazione. Un'occupazione che dovrà anche essere di qualità del resto corrispondente al sempre maggiore grado di istruzione dei giovani.

3.3 L'economia dell'area comunale livornese

3.3.1 Le caratteristiche del Sistema Economico locale

Le analisi provenienti dall'Istituto per la Programmazione Economica Toscana (IRPET), redatta fin dal 2002 sull'andamento economico del Sistema Economico Locale (SEL) n. 14, comprendente il Comune di Livorno e il Comune di Collesalvetti, hanno evidenziato le seguenti caratteristiche strutturali:

- Economia fortemente terziarizzata (i servizi pesano sulla produzione per il 77% contro il 17.4% dell'industria) anche in termini di occupazione (nel terziario: 81,1% di unità di lavoro/U.L.A., che rappresentano la domanda di lavoro espressa dalle imprese locali rivolta a lavoratori residenti e non residenti)
- Prodotto interno lordo (P.I.L., indicatore della capacità produttiva di un'area) in linea con quello provinciale e regionale ma caratterizzato, rispetto ad altre realtà territoriali, da una minore partecipazione al lavoro e da un – quasi costante – maggior rendimento medio di ciascuna unità di lavoro
- Dipendenza dell'economia dall'estero minore rispetto all'area regionale (export estero del SEL rappresenta il 21% del PIL a fronte del 27% della Toscana)
- Spiccata specializzazione in pochi settori, alcuni dei quali ad alta intensità di capitale (chimica, petrolifero, nautica da diporto) e quindi, in genere, ad alto valore aggiunto.
  Si ricorda che il SEL livornese, con deliberazione Consiglio Regionale n. 69 del 21.02.2000, è stato definito "Sistema produttivo locale manifatturiero per la componentistica".

- Probabile mobilità verso l'esterno del SEL dei redditi da capitale (poiché, ad esempio, non necessariamente gli azionisti delle imprese livornesi sono residenti nell'area)
- Consumo pro capite in linea con quello regionale e, di poco, superiore a quello provinciale
- Intervento redistributivo della Pubblica Amministrazione (imposte da un lato e trasferimenti pensionistici dall'altro) favorevole alle famiglie residenti nell'area.
  Tale risultato è determinato non tanto dal numero dei pensionati, pur cospicuo (51.844 nel 2007) ma dal più elevato livello medio della pensione percepita (Euro 17.177) che è tra i più alti all'interno della Regione. I redditi da pensione incidono sul PIL per il 18,8% (anno 2007)
- Saldo turistico (consumi turistici dei residenti che vengono realizzati fuori dall'area contro consumi turistici dei non residenti nell'area) negativo
- Saldo commerciale (flusso di scambi con l'esterno in entrata e in uscita) complessivamente positivo grazie ai servizi portuali
- Tasso di disoccupazione più alto della media regionale e tasso di occupazione più basso

In riferimento all'Area Vasta vengono riconfermate le scelte già intraprese nel vigente Piano Strutturale con l'obiettivo di creare collegamenti funzionali delle nostre attività produttive verso l'esterno del nostro territorio comunale.

3.3.2 L'andamento recente e la risposta alla crisi

La già evidenziata minore apertura verso l'estero dell'economia locale ha consentito che gli effetti della crisi globale abbiano coinvolto il SEL in tempi successivi rispetto a sistemi, quale quello regionale, più attivi nel commercio con l'estero (nel 2008 il PIL regionale registra –1,2; quello livornese –0,7).

Le analisi più recenti (La congiuntura economica del SEL livornese 2010 su dati 2009) mostrano però che questa "tenuta" sta lasciando il passo ad andamenti negativi che diventano recessione a partire da fine 2008 anche per la contrazione dei consumi interni e della spesa pubblica.

Sul fronte dell'occupazione la crisi sta facendo sentire i suoi effetti anche se in tempi successivi rispetto ai cali di produzione: nei momenti iniziali di una crisi

recessiva le imprese evitano di ridurre immediatamente l'occupazione per cui gli effetti negativi si registrano prima sui profitti/redditi da lavoro autonomo e poi, quando la crisi si consolida, sul lavoro dipendente con ricorso a cassa integrazione e licenziamenti.
L'Irpet ha valutato, nel 2009, una perdita di 1.807 unità di lavoro e una stima di - 916 unità nel 2010; la situazione potrà rientrare su valori positivi-ma non tali da compensare a breve le perdite- (+ 396) nel 2011 e nel 2012 (+755 unità).

Rispetto all'andamento del PIL a una caduta grave nel 2009 (-4,2) la stima è di una lenta ripresa per gli anni successivi (2010: 1,8; 2011: 0,9; 2012: 1,3). Nelle valutazioni Irpet per macrosettori alla penalizzazione, nel 2009, dell'industria (-14,2) si aggiunge il calo anche nelle costruzioni (-9,8) e nei servizi (-3,7).

Gli andamenti sono migliori per il 2010 (industria +5,4; costruzioni –2,3; servizi –1,3) e in lieve miglioramento complessivo nel 2011 (industria +2,5; costruzioni –0,2; servizi + 0,5).

Tali performances – ammesso che vengano realizzate – non costituiscono, però, una risposta all'obiettivo che ogni sistema economico (globale, nazionale etc.) deve porsi ossia la competitività nella produzione per affermazione dell'export anche in considerazione del fatto che i vincoli di spesa pubblica, derivanti da un debito pubblico il cui peso sul PIL si avvicinerà al 120%, impediranno la crescita della domanda interna. L'export potrà realizzarsi direttamente attraverso le imprese manifatturiere ma anche inserendo attività di supporto (logistica, produzione di energia, ricerca, marketing) per rafforzare filiere esportatrici allocate all'esterno del SEL. In estrema sintesi dovrà essere perseguito un nuovo modello di sviluppo.

Si rimanda per gli approfondimenti economici all' **Allegato 1** "I temi dell'Economia" che raccoglie i seguenti contributi: **Allegato 1.1** *Il SEL Livornese di fronte alla crisi: Consultivo e previsioni, IRPET*; **Allegato 1.2** *Piano di sviluppo economico 2011-2014 "Governare il cambiamento", Comune di Livorno*; **Allegato 1.3** *Livorno e l'economia del mare, IRPET*; **Allegato 1.4** *Imprese e cantieristica nautica: quale integrazione nell'area livornese? IRPET.*

In particolare l'Allegato 1.1 aggiorna il Documento economico che è stato accluso all'avvio del procedimento della Revisione del Piano Strutturale,

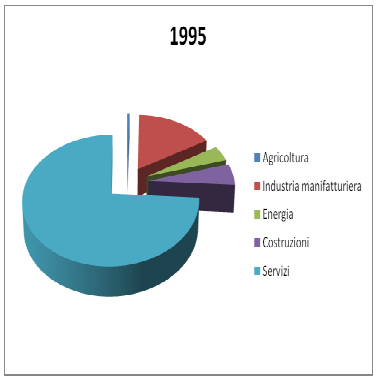
costituendone Quadro conoscitivo, mentre l'Allegato 1.2 definisce una prospettiva di sviluppo per governare il cambiamento. In Allegato 1.3 e 1.4 sono invece riportati alcuni approfondimenti riguardanti alcune importanti peculiarità del nostro territorio che lega al mare grandi possibilità di sviluppo.

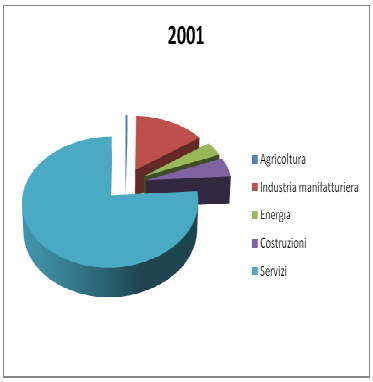
3.4 Il lavoro

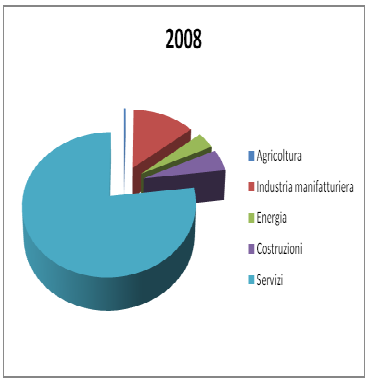
Negli ultimi quarant'anni, la città di Livorno ha vissuto molte trasformazioni nella struttura economica. Le crisi petrolifere e le ristrutturazioni industriali degli anni Settanta; la crisi delle partecipazioni statali, l'esternalizzazione dei servizi e l'espansione del terziario negli anni Ottanta; la crisi del porto e la sua ripresa dalla prima metà degli anni Novanta, grazie alla riforma del sistema; la crescente internazionalizzazione dell'economia con la delocalizzazione di fabbriche che ha mutato anche la composizione della forza lavoro.

Struttura dell'occupazione nel SEL livornese

Settore	1995	2001	2008
Agricoltura	0,5	0,4	0,4
Industria manifatturiera	16,1	14,8	13,6
Energia	4,0	3,8	3,9
Costruzioni	5,4	5,0	5,2
Servizi	74,0	76,0	76,9
di cui			
Commercio (ingrosso e dettaglio)	10,4	10,7	10,4
Trasporti, riparazioni e comunicazione	17,4	18,2	18,2
Pubblica Amministrazione	10,9	9,3	9,2







Recentemente l'innescarsi di una crisi economica internazionale di origine finanziaria, poi divenuta crisi della domanda aggregata (specie dei consumi interni e delle esportazioni), ha prodotto una crisi del commercio internazionale e dei traffici marittimi dopo il superciclo 2005-2007. Dal 2008 anche l'economia cittadina – quella correlata soprattutto ai traffici del porto – ha risentito della crisi.

La situazione della Toscana nel 2009 è sostanzialmente analoga a quella nazionale, segnalando una caduta del PIL intorno al 5%. Questo risultato è da attribuire alla dinamica delle esportazioni che hanno subito una caduta molto grave (-8% nel 2008 e si calcola un –13% nel 2009), contemporaneamente al crollo degli investimenti. Si stima che il PIL del SEL livornese dovrebbe subire una contrazione di poco inferiore al 5%. Un risultato migliore rispetto a quello toscano solo per il fatto che l'area in questione è meno orientata al commercio estero, dipendendo soprattutto da un'economia dedicata prevalentemente al terziario e orientata più al mercato interno. Fatto importante da segnalare, specie per la struttura economica livornese, è la caduta del consumo interno delle famiglie (che comprende statisticamente al suo interno anche i consumi dei turisti).

Se è vero che l'incremento del peso del settore terziario è tipico della maggior parte delle economie avanzate, è pur vero che non tutta la terziarizzazione dell'economia ha lo stesso valore. L'aumento della domanda di servizi a basso valore aggiunto alle famiglie è diverso dalla domanda di servizi ad alto valore aggiunto destinato alle imprese.

La diminuzione del peso del manifatturiero se non deve produrre preoccupazioni, specie di tipo ideologico, deve essere letta come fenomeno da combattere quanto meno per il fatto che i servizi alle imprese si producono laddove sussistono le imprese, a meno che non si tratti di esternalizzazioni.

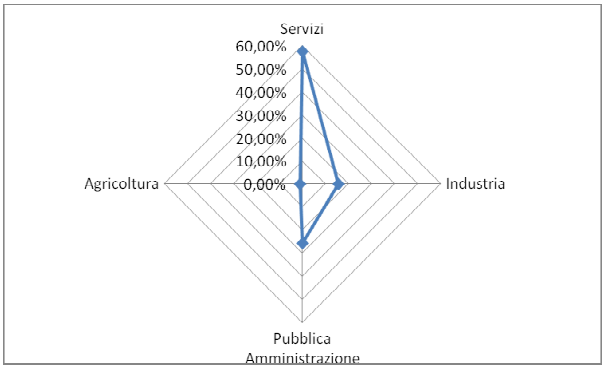
Nel 2009 la nuova realtà del lavoro nella città di Livorno si presenta con questi dati:

Occupati: 57% uomini; 43% donne (i giovani sono il 5,4% del totale). Il 79,2% svolge lavoro dipendente (76,4% nel 2007), mentre il 20,7% svolge lavoro indipendente (23,6% nel 2007). Tra i lavoratori dipendenti, l'83,3% svolge

lavoro a tempo indeterminato (di cui il 44,6% sono donne), mentre il 16,6% a tempo determinato (di cui il 50,7% sono donne).

Settori di attività degli occupati nel Comune di Livorno:

57,6% nei servizi
15,5% nell'industria
25,7% nella Pubblica Amministrazione
1,08% nell'agricoltura



A questi dati si possono aggiungere le riflessioni comparative su altre caratteristiche strutturali del mercato del lavoro a Livorno in rapporto al SEL livornese:

Tassi di attività, disoccupazione e occupazione per genere media 2009

Tassi	Maschi	Femmine	Totali
	Comune di Livorno		
Tasso di attività	60,0	42,9	51,0
Tasso di occupazione	55,5	37,5	46,0
Tasso di disoccupazione	7,6	12,7	9,8
	SEL		
Tasso di attività	60,2	43,1	51,2
Tasso di occupazione	55,6	37,5	46,1
Tasso di disoccupazione	7,6	13,0	10,0

Tasso di attività = Forze di lavoro (occupati + disoccupati in cerca di occupazione + persone in cerca di prima occupazione)/popolazione in età di lavoro (15-64)
Tasso di occupazione= occupati 15-64 anni/popolazione attiva 15-64 anni
Tasso di disoccupazione= persone in cerca di occupazione/popolazione attiva con più di 15 anni
Definizione: non Forze di lavoro sono gli inattivi - ossia coloro che pur facendo parte della popolazione in età di lavoro - si definiscono: persone in formazione, casalinghe/i, pensionati, beneficiari di rendite.

La popolazione residente livornese con almeno 15 anni e gli occupati sono rimasti sostanzialmente stabili nei biennio 2008-2009. Le persone inattive (persone in formazione, casalinghe, pensionati, beneficiari di rendite) invece

hanno subito una brusca diminuzione, mentre un incremento consistente hanno subito le persone in cerca di occupazione.

Una possibile interpretazione del fenomeno può essere data dal confronto della quota delle donne uscite dal mercato livornese del lavoro nel 2008 (circa 2.400), tornando poi nel 2009 sul medesimo mercato uscendo dalla condizione di inattive. Con una quota addirittura superiore a quella che lo avevano abbandonato. (circa 3.500). Questo processo ha incrementato il tasso di attività del SEL livornese che è passato dal 48,8% del 2008 al 51,2% del 2009.

Ora, siccome non tutte le donne che sono rientrate nel mercato del lavoro hanno trovato occupazione (solo circa 2.250) il numero delle donne non occupate (e conseguentemente il tasso di disoccupazione femminile nel Comune di Livorno) è tornato a salire nel 2009.

In altre parole la crisi economica ha spinto le famiglie a estendere la ricerca del lavoro. Nel SEL livornese sono attive quasi la metà delle imprese attive in tutta la provincia. La quota sale se si considera il settore terziario e scende se riprende in considerazione il settore primario.

Imprese attive al 31 dicembre 2008 (valori assoluti e quota %)

	SEL	Provincia di Livorno	%
Agricoltura e pesca (primario)	405	3.043	13
Estrattiva, manifatturiera, energia e costruzioni (secondario)	3.118	7.112	44
Servizi all'impresa e alla persona (terziario)	9.648	18.654	52
Non classificate	4	16	25
Totale	13.175	28.825	46

Dal punto di vista dimensionale, oltre il 95% delle piccole imprese dell'area livornese è concentrato tra le imprese piccole e medio piccole. La preponderanza di imprese piccole e medio piccole è una caratteristica comune a molti territori non solo toscani. La quota del SEL livornese è leggermente inferiore a quella registrata per il totale provinciale, regionale e nazionale. Similmente, il peso delle imprese grandi risulta leggermente superiore agli altri territori considerati.

La maggiore strutturazione delle imprese dell'area livornese rispetto a quelle del resto della Provincia caratterizza soprattutto i settori all'interno dei quali la collocazione nell'area livornese permette di fornire o usufruire di quei servizi maggiormente legati alle funzioni del capoluogo provinciale (servizi alle famiglie e alle imprese) o alla funzione logistico infrastrutturale svolta dal porto di Livorno. Rispetto a questi dati, che inducono a riflessioni non ottimistiche ed oggi aggravate dalla situazione economica generale, bisogna però anche sottolineare che in questi anni, l'economia livornese, ha vissuto esperienze che danno il segno di una possibile vitalità del sistema produttivo locale (il Prodotto Interno Lordo presenta da anni prestazioni comunque migliori di quello regionale), con la presenza di attività di aziende multinazionali, (non del tutto radicate sul territorio) che possono dare l'indicazione di futuri di una prospettiva futura sui settori della:

- Economia del mare (turismo, nautica, logistica,etc.)
- Industria manufatturiera con riferimento particolare alla componentistica;
- ICT ovvero l'innovazione tecnologica
- Green economy[6] (cluster sull'energia, rifiuti, ambiente in generale).

Aldilà di tutte le possibili azioni per favorire la ripresa e lo sviluppo economico, occorre incentivare la cultura del lavoro alla stessa stregua della cultura dello studio come parte fondante della vita di ogni cittadino.

È indispensabile proseguire in un lavoro di *governance*, con una programmazione rivolta verso prospettive che mirino ad attrarre capitale di rischio in grado di coniugarsi, sul piano del lavoro e dell'occupazione, alle rinnovate, innovate ed innovabili vocazioni del territorio, di città aperta sul mare ad ovest, ed inevitabilmente integrata, ed integrabile, ad est e a nord dei suoi confini amministrativi.

[6] Con il termine **Green Economy** (economia verde) si indica una economia il cui impatto ambientale sia contenuto entro dei limiti accettabili. Nella green economy svolge un ruolo di primaria importanza la tecnologia e la conoscenza scientifica. Le fonti di energia tradizionali (di origine fossile) sono affiancate, se non sostituite, dalle fonti di energia alternative. In particolar modo, svolgono un ruolo di primaria importanza le energie rinnovabili, come ad esempio l'eolico, le biomasse, il solare, la geotermia, l'idroelettrico ecc.

Infine come ulteriore elemento di crescita e di evoluzione futura, anche in relazione agli obiettivi della Formazione, dell'Università e del Sapere, riteniamo importante che la Revisione del Piano Strutturale espliciti maggiormente e rafforzi il legame tra lo sviluppo economico e le politiche di sostegno e di avvio con particolare riferimento al lavoro del mondo giovanile.

4. Un'idea progetto per rinnovare l'identità della città

La Revisione del Piano Strutturale deve costituire l'embrione di un'operazione culturale che, traguardando la nuova situazione sociale e i nuovi assetti della città, superi la concezione dello sviluppo quantitativo e incentivi quella del recupero, a favore di una "idea progetto" forte per la gestione di un territorio, che ponga al suo centro "la qualità e le differenze degli spazi e dei tempi".

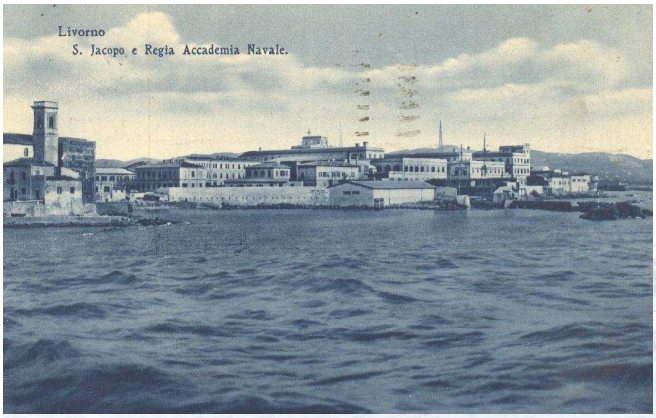
Il nuovo impulso al rinnovamento dell'identità deve essere caratterizzato non da una espansione urbana della città, ma dalla continuità di una politica di recupero del territorio e dei luoghi (gli anglosassoni definiscono questa operazione *to sew up*, ovvero ricucire gli orli) che valorizzi anche i percorsi storico-culturali della nostra città. Ciò per rendere evidente la loro qualità complessiva e la testimonianza di epoche storiche differenti, consolidando e sviluppando gli strumenti culturali al servizio anche del turismo e del commercio.

L'accoglienza va intesa sia come capacità della città di proporsi non solo ai turistici ed agli utenti e clienti di servizi, ma ai suoi stessi cittadini, sia come disponibilità ed apertura alle innovazioni, migliorando la qualità dell'ambiente e del vivere sociale. È in questo contesto, che rinnovando il rapporto con la propria storia, la città deve essere capace di una integrazione sociale in un mondo che diventa sempre più globale e nel quale la circolazione di nuove idee e la diversità sono assunti come valori ed occasione di crescita culturale e non come fattori di insicurezza e diffidenza.

Gli strumenti di programmazione urbanistica hanno, tuttavia, la funzione di sviluppare un diverso ed ulteriore concetto di accoglienza: quello che si riferisce alla capacità di un territorio di attrarre risorse private per la realizzazione di obiettivi che attengono all'interesse pubblico. Per raggiungere tale obiettivo sarà necessario definire strumenti che attraverso meccanismo perequativi che non alterino le regole della libera concorrenza e non implichino il detrimento delle risorse e dei beni pubblici, contribuiscano ad attrarre investimenti sul territorio della nostra comunità.

5. La Revisione del Piano Strutturale all'insegna della qualità e delle differenze

5.1 Il mare



1

In una città che guarda ad una rinnovata occasione di sviluppo di qualità e rivendica la propria differenza, il mare deve essere considerato come opportunità strategica di sviluppo in uno stretto rapporto con la costa, il territorio retrostante e le sue colline.

Ridefinire gli spazi, riqualificare il *waterfront* e il retroterra nell'idea di una Livorno rinnovato capoluogo del mare toscano; aprire la città al mare, utilizzare il territorio, la costa, il porto, la nuova Porta a Mare come elementi visibili di una comunità che accoglie chi viene dal mare e si dispone ad essere il transito naturale per raggiungere il mare stesso.

La nostra idea di città riflette e racconta il rapporto con il mare della nostra comunità, dei suoi insediamento industriali, delle sue espressioni artistiche e culturali, dell'evoluzione, a volte confusa, di una città che dal mare trae radice anche comportamentale.

Intervenire con qualità su un tessuto urbano e sociale "ricapitolando" la sedimentazione della nostra storia, spingendo verso l'innovazione, senza perdere niente di un passato che ha comunque garantito una forte qualità della vita sociale.

5.2 La costa e le colline

La città guarda il mare dalla sua costa; punto privilegiato di osservazione che deve essere vissuto e gestito con la consapevolezza delle sue differenze:

1. la costa industriale occupata dal Porto e dalle sue attrezzature dell'immediato retroterra;
2. la costa dei porticcioli e degli Stabilimenti balneari, dalla Bellana alla Rotonda di Ardenza con retroterra fortemente urbanizzato;
3. la zona della costa libera, fatta di rocce,calette, sporadici arenili che va dalla Rotonda di Ardenza fino al Maroccone con retroterra anche esso urbanizzato;
4. la costa praticamente libera, fatta di falesie medio-alte e di calette rocciose, con alle spalle le bellissime colline di macchia mediterranea inserite già in zone protette;
5. la costa di Quercianella simile, per porticcioli, bagni e costa libera, a quella tra la Bellana e la Rotonda di Ardenza, anch'essa con alle spalle colline con macchia mediterranea seppur mediamente urbanizzata;
6. l'isola di Gorgona come costa della città di Livorno.

L'apparato costiero deve essere visto come un sistema morfologico di margine tra una parte solida e continentale ed una parte liquida marina; è quindi un bordo fisico, una separazione in cui si rileva la presenza di un vero e proprio ecosistema di valore.

Tuttavia per la città di Livorno questo apparato non è soltanto una delimitazione fisica più o meno graduale tra il mondo emerso e l'universo marino, ma è un insieme organico di colori, forme, elementi in un equilibrio sempre incerto ordito dalle trame degli agenti fisici: il vento, i moti ondosi, le maree, le piogge e dall'uomo che partecipa in maniera attiva almeno dai primi decenni del 900.

E' la presenza del mare che ha permesso da tempi immemorabili lo sviluppo di una geografia basata sull'economia di scambio proprio per il fatto che la navigazione a vista ha sempre permesso l'approdo nei luoghi desiderati ed a minor rischio. Alla costa continuano a legarsi indissolubilmente molte attività umane, cosicché questo sistema fisico così caro ai livornesi assume importanti connotati politici, economici e sociali.

Rivisitare completamente tutta la costa, con un'idea progettuale complessiva che, a partire da studi tematici, ne amplifichi e completi il carattere di "balcone sul mare" e ne promuova le differenze, e ciò da una parte facilitando l'uso turistico e commerciale, dall'altra, salvaguardando completamente i valori testimoniali naturali della parte più preziosa della costa libera.

La costa del Romito deve essere pensata come una cerniera tra il mare, Gorgona, la Riserva della Meloria[7] e gli ambienti delle colline marittime fino al Parco. Una connessione forte in cui siano designate funzioni legate alla valorizzazione dell'esistente, riqualificazioni ambientali delle ampie aree degradate della cave e della salvaguardia degli ecosistemi costieri. Nella prospettiva dell'attuazione del progetto del Lotto Zero la costa ancora libera ed intatta, potrà essere dotata di una viabilità "più light" mediante una riconversione complessiva del tratto di strada tra il Maroccone e Quercianella, dedicata anche ad un uso turistico e a stimolare curiosità su importanti emergenze culturali e storiche (Tracciato dei Cavalleggeri, Sistema delle Torri costiere, etc.). Il lavoro sinora svolto sulla nostra costa, deve essere connesso con il Parco dei Monti Livornesi e la Riserva

[7] Sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del 6 aprile 2010 due decreti del Ministero dell'ambiente, uno che istituisce l'**area marina protetta della Meloria** e l'altro che disciplina le attività consentite nelle diverse zone dell'area: A, B e C. Il decreto istituisce un'area marina protetta alla Meloria che era prevista come "area di reperimento" ancora prima della legge sui parchi del 1991.

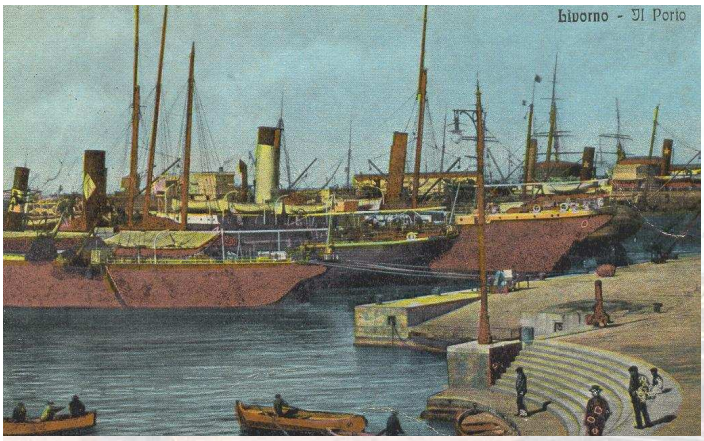
biogenetica di Calafuria[8], nel pieno rispetto dell'ambiente, ma facendo diventare il sistema costa/colline fruibile, come contributo ed opportunità di lavoro incentivando, così, un turismo eco-ambientale di qualità sul nostro territorio.
Il Parco provinciale non può soltanto essere uno strumento di salvaguardia e conservazione di habitat ecologici ed ecosistemici, ma anche divenire risorsa per muovere importanti opportunità di lavoro e occupazione.

Una particolare attenzione andrà rivolta anche alle aree a ridosso del sistema insediativo, in particolare nelle ex aree agricole del sistema "ambientale-pedecollinare" denominate "Aree di riqualificazione orti e nuovi orti urbani". Gli strumenti urbanistici, sulla base delle valutazioni e ricognizioni del territorio che saranno compiute nell'ambito del procedimento, dovranno individuare gli strumenti per realizzare quegli obiettivi e quelle esigenze che si manifestano nella società di recupero e tempo libero, comprese le attività amatoriali – agricole.

La fitta macchia mediterranea è fortemente radicata sul territorio e deve essere indubbiamente salvaguardata e valorizzata anche secondo le funzioni previste nel costruendo Parco dei Monti Livornesi. Esistono tuttavia anche aree in cui occorre reinventare una nuova funzione in virtù dei più recenti usi espressi dalla popolazione. In questa logica di integrazione spaziale delle trame tra l'urbano e le colline si colloca la Conca di Montenero: pure in questo caso le proposte non attuate debbono essere rivisitate in maniera da prospettare delle ricuciture del territorio.

[8] La **Riserva Naturale Biogenetica Calafuria** istituita con D.M.A.F. 13 luglio 1977 occupa la parte occidentale dei Monti Livornesi, comprendendo l'intero promontorio di Calafuria e prolungandosi all'interno nella parte settentrionale sino ad includere per intero il bosco demaniale che prende il nome dal promontorio. La Riserva Naturale Statale Calafuria interessa una fascia costiera a falesia con leccete, pinete e macchia mediterranea; l'area protetta occupa una superficie di 116 ettari circa nel Comune di Livorno.

5.3 Il porto come punto di un sistema, polo attrattivo di attività ma con un'identità più integrata con la città



Il Porto di Livorno è uno dei principali motori economici della città ed è in grado di proiettare anche verso territori lontani la sua influenza benefica di redditività, di mercato e di attrazione finanziaria.

Un Porto nato in simbiosi con la città e che progressivamente si è allontanato da essa, deve oggi programmare la propria crescita per creare e mantenere un equilibrio stabile tra lo sviluppo economico e l'evoluzione della città. Riuscire a conciliare questo significa indirizzare il territorio verso una crescita vera nella quale i condizionamenti nell'ambito sociale sono comparati con il benessere di un'economia in crescita.

Questa filosofia di fondo ha ispirato i progettisti del Piano Regolatore Portuale, una pianificazione che pone come elemento cardine una maggiore integrazione tra i sistemi Porto e Città con particolare riguardo alla valorizzazione della zona adiacente al porto, che permetta di restituire aree alla città e di favorire l'ingresso ad una zona importante della Centro che confina con la parte storica del Porto.

"L'assetto futuro del Porto di Livorno è stato oggetto negli anni passati di ampio dibattito, che ha condotto a varie proposte, fondamentalmente basate su un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno (la cosiddetta Piattaforma Europa), a Nord della Diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone. (…) La soluzione dell'espansione verso Nord è praticamente obbligata, in quanto un'espansione del Porto all'interno della terraferma viene esclusa per i numerosi vincoli che gravano sulle aree

teoricamente disponibili, un'espansione verso Sud è d'altronde del tutto irrealizzabile. Peraltro la prospettata realizzazione del nuovo bacino settentrionale si scontra con una serie di ostacoli di natura ambientale, navigazionale e operativa (…)".

Nelle proposte avanzate nell'ambito della Variante anticipatrice al Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico del Porto di Livorno possono essere elencati i seguenti aspetti invarianti:

1. La compatibilità dell'assetto di Piano con la perimetrazione della cassa di colmata esistente posta all'esterno del Terminal Darsena Toscana e della Diga di Protezione della Nuova Darsena Petroli e quasi completamente riempita;
2. La necessità di una nuova diga foranea, a protezione delle nuove banchine previste a Nord dell'attuale territorio portuale nell'assetto di Piano e di uno specchio acqueo interno di evoluzione delle navi, a servizio delle nuove banchine;
3. La rilocalizzazione del Terminale di sbarco degli oli e derivati (2 ormeggi nella Nuova Darsena Petroli) e del GPL (1 ormeggio collocato nella parte terminale del Canale Industriale) rispettivamente sul fronte opposto della stessa struttura esistente (lato esterno anziché interno della Diga del Marzocco) o mediante una nuova banchina;
4. L'opportunità di una nuova imboccatura portuale per l'accesso alle nuove banchine previste dall'assetto del Piano, così come di un nuovo canale di navigazione esterno (rimanendo l'attuale accesso da Sud e relativo canale di navigazione ad uso delle navi passeggeri, traghetti e crociere ed al naviglio da pesca e da diporto;
5. La necessità di contenere il volume dei dragaggi da effettuare privilegiando soluzioni che perseguano l'obiettivo di un bilanciamento tra i volumi di scavo e quelli di riporto;
6. La modularità della realizzazione del Piano e la funzionalità delle varie fasi;
7. La predisposizione dello sbocco a mare dello Scolmatore d'Arno – Foce del Torrente Calambrone per la navigazione diretta da Canale dei Navicelli a mare e viceversa – senza transito attraverso la Darsena Toscana come avviene attualmente mediante la realizzazione di una foce armata.

Un Porto che ridefinisce alcuni suoi canoni assicura in sintesi i seguenti vantaggi:

a. Migliore operatività portuale: la presenza di due imboccature della quali, la Sud, destinata in maniera esclusiva a traffico passeggeri (traghetti e crociere), al naviglio da pesca ed al naviglio da diporto e l'altra, la Nord riservata al traffico commerciale, ma che in casi di congestione portuale potrà essere utilizzata anche dalle navi da crociera e dai traghetti, riduce la durata di eventuali tempi di attesa delle navi sia in ingresso che in uscita;
b. Nessuna interferenza tra il traffico passeggeri e quello commerciale: essendoci due imboccature viene eliminato definitivamente il rischio che si verifichino interferenze tra le navi commerciali e quelle destinate al traffico passeggeri e quindi viene annullato il rischio di collisioni tra navi passeggeri e navi commerciali che trasportano merci pericolose;
c. Manovre di ingresso/uscita delle navi più agevoli e veloci: grazie alla doppia imboccatura le manovre di ingresso ed uscita delle navi che utilizzano la Piattaforma Europa saranno più agevoli e più brevi con evidenti vantaggi economici di gestione dei Terminals (minori costi di controstallia);
d. Orientamento degli ormeggi e delle rotte di ingresso/uscita ottimali: il canale di accesso alla Piattaforma Europa e tutti i nuovi ormeggi, sia della Piattaforma che del Terminal Petroli, sono orientati secondo la direzione dei venti e dei moti ondosi dominanti (Libeccio e Grecale).

Un Porto che deve poter esprimere il suo potenziale sviluppo nella sostenibilità ambientale e nella piena compatibilità con la perimetrazione provvisoria del Sito di Interesse Nazionale (SIN)[9] che interessa vaste aree portuali.

Oltre al Porto "produttivo", come abbiamo già anticipato, occorre che sia ideata una vera integrazione verso gli spazi esterni con la città; obiettivo, questo, peraltro pienamente condiviso dall'Autorità Portuale, e che rappresenta un passaggio necessario non solo per un migliore, più funzionale e più attrattivo utilizzo delle aree, ma anche per la valorizzazione dei luoghi. Ciò dicasi anzitutto per quelle aree demaniali destinate ad attività portuali che risultano maggiormente compatibili con attività urbane, quali ad esempio le Stazioni

[9] Il **Sito di Interesse Nazionale di Livorno** è stato perimetrato con decreto del 24 febbraio 2003 del Ministero dell'Ambiente, in G.U. il 27 maggio 2003. L'area del sito è ubicata nella parte nord del comune ed è delimitata a nord dalla bancata in destra idraulica del Canale dello Scolmatore, ad est dall'abitato di Stagno (comune di Collesalvetti), a sud dal Torrente Ugione e dalla linea di costa costruita ed a ovest dal mare. L'area complessiva ammonta a circa 21,935 Kmq. suddivisi in 14,885 Kmq. marini e di acque interne e 7,050 Kmq. continentali. Dei 7,050 Kmq. continentali, circa 1,000 Kmq. sono ubicati nel comune di Collesalvetti. La parte dell'area marina è delimitata a nord dalla foce del Canale dello Scolmatore e a sud dal Faro di Livorno per una lunghezza totale di circa 4,250 Km.. La fascia perimetrata si protende verso il largo mare: dalla foce dello Scolmatore a 3,125 Km. e dal Faro a 2,875 Km..

marittime, le aree destinate alla nautica da diporto, ad uffici direzionali, a servizi, etc.; aree che risultano, dunque attrattive per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero.

Il Porto, dunque, come punto di un sistema complesso e composito che può costituire asse portante della piattaforma logistico costiera e risposta ad una prospettiva di ampio respiro con l'essenza della economia e della società livornese. Rispetto al passato, oggi pensare ad un indispensabile nuovo sviluppo del porto, vuol dire tenere di conto delle necessità:

- delle grandi navi commerciali che hanno bisogno di fondali sempre maggiori;
- di servizi portuali connessi alla sicurezza, all'efficienze ed alla produttività del porto;
- turistiche con spazi per i traghetti veloci e le navi da crociera;
- della nautica da diporto.

Per soddisfare queste esigenze di sviluppo, è indispensabile pensare ad un disegno che parta dalla costruzione verso il mare aperto di nuovi punti di attracco e di banchine per le grandi navi commerciali, con una nuova entrata da nord, ed alla realizzazione di un'idea progettuale complessiva, che rimarchi e sfrutti le differenze, la qualità e la specializzazione del territorio: porto commerciale, porto crocieristico, porto turistico, cantieristica navale, navalmeccanica e nautica da diporto.

In questo quadro le attività peculiari di una città marittima comportano un ulteriore sviluppo della nautica da diporto in tutti i settori dalla costruzione dei mega yacht alle piccole barche, al mantenimento e rafforzamento anche con tecniche innovative del settore delle riparazioni navali (dalle navi vere e proprie alla stessa nautica da diporto).

Rispetto all'attuale P.R.G. occorre rispondere anche alla domanda del diportismo locale, individuando la realizzazione di due nuovi spazi portuali per la nautica da diporto, sulla base di studi tematici di dettaglio con l'idea non solo di una nautica di lusso, ma anche di un diporto sociale che favorisca anche la riqualificazione dei Fossi Medicei.

La revisione degli strumenti di governo del territorio deve consentire di guardare ai nuovi processi che si aprono nel rapporto tra Città e Porto, nell'ambito di una vocazione a sistema logistico-industriale, che sia capace di relazionarsi con il Comune di Collesalvetti e che guardi con interesse ed impegno al lavoro ed all'occupazione.

E' stato stimato che considerando congiuntamente sia l'ammontare della produzione esterna (ossia il valore aggiunto) necessario per sostenere la produzione finale dell'attività portuale (cd. moltiplicatore leonteviano), sia i consumi attivati da chi percepisce un reddito nel processo produttivo finalizzato all'attività portuale (cd. attivazione keynesiana) il peso dell'attività portuale può rappresentare il 23% del PIL dell'area livornese e il 26% delle unità di lavoro.

In questo ambito, occorre prestare particolare attenzione all' accelerazione delle procedure che riguardano il processo di definizione del Piano Regolatore Generale del Porto recuperando così il tempo in cui l'attività di programmazione ha subito un arresto a seguito del commissariamento.

In questo quadro, dunque, gli strumenti di governo del territorio, ed in primis il PRG portuale ad essi aderente, dovranno individuare due sotto ambiti: il Porto operativo ed il Porto città.

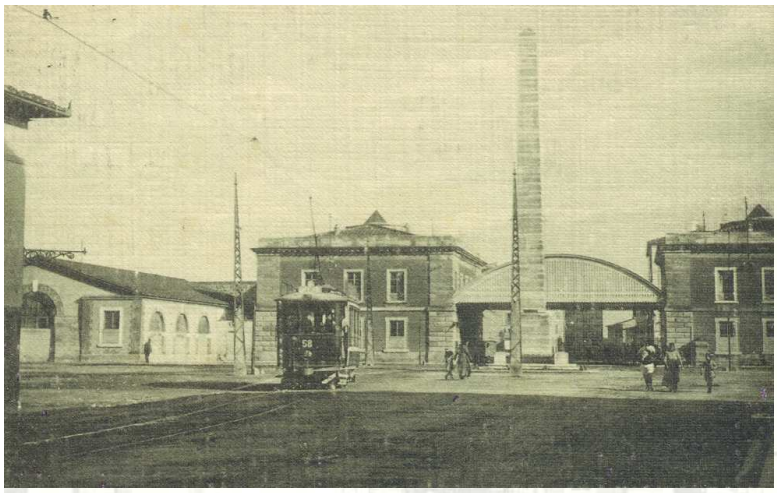
Il primo consiste:

- nella programmazione per la realizzazione della Piattaforma Europa attraverso una nuova espansione a mare del porto, nello specchio acqueo ad ovest della Darsena Toscana;
- il riadeguamento delle aree prospicienti lo Scolmatore dell'Arno, nell'ottica della sua navigabilità;
- l'integrazione delle aree retro portuali per la logistica e per le attività produttive e di collegamenti viari e ferroviari;
- la razionalizzazione e ottimizzazione delle infrastrutture per l'industria cantieristica.

Il secondo dovrà ridefinire i rapporti spaziali tra le aree del porto operativo e quelle della città urbanizzata e dovrà avere come obiettivi:

- il congiungimento con i Quartieri a Nord della città, integrando funzioni cittadine con quelle del Porto passeggeri e turistico, trovando soluzioni urbanistiche ed ambientali adeguate;
- in riferimento ai contenuti dei vari bandi usciti (Contratti di quartiere, Corea, Shangay, PIUSS) per i vari Piani che hanno consentito una profonda riqualificazione di quartiere e che ora sono in gran parte attuati e in parte in corso, occorre agglomerare il mosaico, cercando di eliminare questioni dissonanti di margine;
- la riorganizzazione ed il riassetto complessivo delle aree che vanno dalla Fortezza Vecchia, passando per la Stazione Marittima e Dogana d'Acqua e Stazione San Marco, tenendo di conto di quanto già definito per la Porta a Mare,
- per il centro storico anche in questo caso il termine chiave è *ricucire*, ovvero cercare di completare aree di confine o interessate da distruzioni belliche o grandi volumi inutilizzati.

5.4 L'Abitare sociale



4

Le scelte urbanistiche degli anni passati hanno dato vita all'espansione della città mediante l'attuazione dei Programmi di Edilizia Economica e Popolare. E' stato così costituito un grande patrimonio di edilizia residenziale pubblica e privata che ha dato vita a nuovi quartieri quali la Leccia e la Scopaia e, in un prossimo futuro, a quello di Salviano 2 e di San Martino (Nuovo Centro).

Sulla base dell'andamento demografico attuale nel nuovo strumento della pianificazione territoriale non si prevede un'ulteriore espansione residenziale in aree non urbanizzate o facenti parte dei sistemi ambientali e/o agricoli.

I nuovi fabbisogni abitativi derivati dalla tendenza europea alla diminuzione della composizione dei nuclei familiari (2,3 unità per famiglia: dato attuale con una tendenza media europea attuale di 1,6/1,8 unità per famiglia), le nuove condizioni socio-economiche degli stessi nuclei, che accentuano le differenze sociali emarginando le fasce più povere, le problematiche degli immigrati impongono comunque di programmare interventi nel settore sia dell'edilizia-residenziale sociale sia della disponibilità di immobili a canoni sociali e concordati.

In questo contesto, nelle aree urbanizzate occorrerà utilizzare gli spazi disponibili per nuove costruzioni e per il recupero, utilizzando tecniche e tecnologie moderne tese al risparmio energetico, all'eco-sostenibilità dei volumi e all'abbattimento dei costi di costruzione valutando anche gli strumenti dell'autocostruzione.

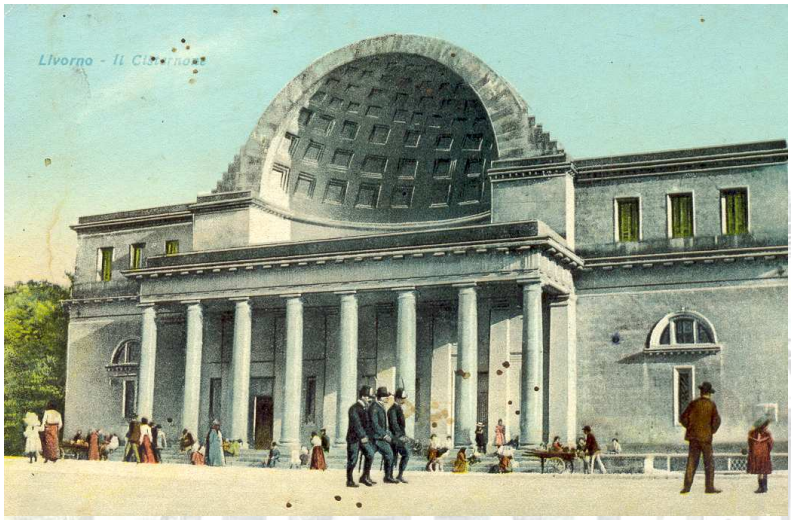
Un fabbisogno abitativo, al quale è necessario provvedere con i nuovi strumenti della perequazione - in considerazione dell'impossibilità per le Amministrazioni di poter utilizzare, oggi, lo strumento espropriativo per i suoi elevati costi e le procedure istruttorie talvolta non compatibili con le politiche dei tempi - che consentano di rispondere sempre più ad una politica *della casa non di proprietà*, ricercando una calmierazione degli affitti e una maggiore attenzione verso i giovani sempre di più costretti, per studio o per lavoro, alla mobilità.

Siamo in una fase in cui si sono attuati e conclusi i processi di riqualificazione e recupero urbanistico che con la Delibera di C.C. n. 200/1995 hanno portato ad operare nei Quartieri Nord attraverso vari strumenti (come i contratti di quartiere) che hanno coinvolto Shangai, Corea le Mura Lorenesi ed altre varie zone. Vi è dunque la necessità di un completamento del mosaico dei Quartieri Nord che vede come tessera mancante il recupero del Quartiere Garibaldi e in generale il miglioramento dei servizi.

E' in questo quadro che l'Amministrazione Comunale ha già avviato le anticipazioni delle varianti al Regolamento Urbanistico per l'Abitare Sociale per i Quartieri di Garibaldi (quest'ultimo inteso più come piano di recupero) e di Coteto con l'obiettivo nel futuro Piano Strutturale di trovare idonei meccanismi a dare nel tempo concrete risposte alle situazioni di emergenza abitativa che si potranno presentare.

Tutto ciò andrà, ovviamente, ad inserirsi nell'ambito del programma di innovazione ambientale urbana (PIAU) già avviato, in ciò che è già previsto dagli strumenti urbanistici per l'area della Conca di Montenero, nonché nell'impegno, ormai da tempo intrapreso, del recupero e riqualificazione dei Quartieri Nord, sia sul piano edilizio che sociale.

5.5 I luoghi della memoria



Negli ultimi quindici anni la città, ha saputo recuperare una serie di *luoghi della memoria* che hanno permesso di avvicinarsi al concetto di una *città ritrovata*. Ritrovata rispetto ad un lungo periodo nel quale le esigenze della ricostruzione e dello sviluppo esclusivamente quantitativo erano state del tutto prevalenti. Molti dei luoghi storici della città sono stati restaurati, altri sono in programma. Il lavoro è stato ampio anche se impegnativo ed oggi permette di pensare ad una città che potrebbe proporre percorsi storico-monumentali legati ai singoli periodi della propria storia. In sintesi:

- La Fortezza Vecchia, parte della Fortezza nuova (il sistema dei Fossi e la Venezia, i Bottini dell'Olio un percorso mediceo);
- Il Cisternino di città (memoria storica dell'epoca lorenese ma anche memoria storica della cultura degli anni Cinquanta e soprattutto sessanta), il Teatro Goldoni, il Teatro delle Commedie, l'ex Pascoli ristrutturato e sede anche dell'Istituto musicale Mascagni, l'Acquedotto di Colognole, le Mura ottocentesche, le Barriere e le Porte il Cisternino fuori città (un percorso lorenese);
- Villa Mimbelli e i suoi Granai con il Museo Fattori, le Ville patrizie di Montenero, l'Accademia Navale, il Sacrario di Montenero, Villa Fabbricotti (un percorso del secondo Ottocento);
- Il Santuario della Madonna di Montenero, la Chiesa dei Domenicani, Santa Giulia, Via della Madonna, la Chiesa Olandese, San Sebastiano, i Cimiteri, la Sinagoga (il percorso delle religioni);

- La Terrazza Mascagni, il Lungomare, l'Acquario, l'Hotel Palazzo, le Terme del Corallo, il Mercato Centrale (un percorso del Novecento).

Tanti luoghi e tanti altri ancora da recuperare pienamente. Luoghi che vivono però in buona parte di una loro vita propria, ma in qualche modo a sè stanti e autoreferenziati. L'urbanistica e la revisione del Piano Strutturale debbono rappresentare la "cultura della memoria" resa presente nel suo farsi percorso concreto sul nostro territorio, testimonianza di quella identità come si è sedimentata nei secoli e come sta cambiando: percorso dei Medici, dei Lorena, del Risorgimento, della prima metà del Novecento, del sentimento religioso, della città di oggi.

Percorsi organizzati favorendo la mobilità, le occasioni commerciali e di offerta dei servizi, la fruizione da parte dei turisti. La qualità del percorso e le differenze storiche e culturali come strumento di sviluppo culturale ma anche turistico e commerciale.

Con Decreto della Regione Toscana n. 5026 del 13 ottobre 2009 per il POR Creo 2007-2013 - Asse V sono state approvate n. 8 operazioni nell'ambito dei PIUSS (Piano Integrati Urbani di Sviluppo Sostenibile): *Scoglio della Regina, Piano di rivitalizzazione dei Borghi, Stazione Marittima – Accessibilità al Nuovo Mercatino Americano, Polo culturale Logo Pio, Dogana d'Acqua, Fortezza Nuova III° Lotto, Riqualificazione Piazza XX Settembre, Recupero degli ex Asili Notturni.*

La presenza, all'interno del perimetro del PIUSS, di aree di trasformazione, è un occasione di riqualificazione urbana importante e irripetibile per la città di Livorno. Particolari siti cittadini saranno oggetto di interventi mirati al recupero e alla valorizzazione mediante l'attribuzione anche di nuove destinazioni d'uso. Saranno rigenerate diverse aree di città, all'interno delle quali gli edifici esistenti saranno recuperati mediante interventi di ristrutturazione urbanistica ed edilizia e, ove si tratti di edifici storici, si procederà con la logica del risanamento conservativo e restauro di tutte le parti di pregio storico e ambientale. Non mancheranno anche interventi di ampliamento degli edifici esistenti con la relativa sistemazione e riqualificazione degli i spazi urbani circostanti. La riqualificazione urbana che ci si prefigge di raggiungere, sarà impreziosita e

valorizzata anche dal recupero delle vie e dagli specchi d'acqua che tanto peculiarmente caratterizzano il settore della città cui si andrà ad intervenire.

I principali interventi inseriti nel PIUSS sono quelli relativi al Polo museale dei Bottini dell' Olio, alla Dogana D'acqua, ed allo Scoglio della Regina. Il primo progetto prevede il recupero ed ampliamento dell'isolato ove è collocato l'edificio storico dei Bottini dell'Olio allo scopo di potenziare l'attività espositiva e bibliotecaria già presente nell'edificio. L'edificio si trova nella zona nord del centro storico, nel cosiddetto Quartiere la Venezia.

L'intervento si sostanzia in opere di restauro e risanamento conservativo nonché di ampliamento, nella parte che durante la II Guerra mondiale fu interessata da crolli a seguito dei bombardamenti. Gli interventi di recupero della Dogana d'Acqua e dello Scoglio della Regina sono strettamente connessi tra di loro in quanto insieme daranno vita al Polo della Logistica e della Robotica marina.

L'area su cui insiste la Dogana d'Acqua si trova nella parte nord della città, lungo il Fosso dei Navicelli, che connetteva fino al '700 il centro della città con Pisa, ed era considerata la sesta porta di accesso della città. L'intervento prevede il recupero degli elementi di valore storico monumentale superstiti e la realizzazione di nuovi interventi edilizi, nel rispetto delle dimensioni della struttura originaria, dove saranno allocate funzioni rare relative alla ricerca ed incubatori di impresa.

Lo Scoglio della Regina è invece un antico stabilimento balneare, posizionato tra Porta a Mare e Terrazza Mascagni. Il complesso architettonico è composto da due edifici, quello a sud già ristrutturato, quello a nord, vuoto e in stato di degrado oggetto del restauro. Al suo interno troverà collocazione il Centro di Robotica Marina gestito dalla Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, dal Centro Interuniversatario di Biologia Marina, nonché locali per la Capitaneria di Porto.
Gli altri interventi di cui si compone il PIUSS sono: Riqualificazione Piazza XX Settembre, Piano Integrato Rivilitalizzazione dei Borghi, Accessibilità Stazione Marittima/Nuovo Mercatino Americano, recupero degli Ex Asili Notturni, recupero della Fortezza Nova III lotto.

5.6 Il Tempo ritrovato

6

Da sempre il tempo libero è una componente importante nella cultura del vivere livornese e ne ha segnato profondamente anche l'utilizzo del territorio.

Una città dove la presenza di luoghi del tempo libero nasce in buona parte grazie ad un diffuso e ben radicato associazionismo. Ancora oggi è l'associazionismo il luogo del tempo libero e del tempo ritrovato per tanti cittadini di tutte le età. L'associazionismo sportivo e quello culturale –teatrale sono emblematici nel loro riferimento alle tante strutture sportive e spazi culturali sparse sul territorio. A queste si aggiungono alcune esperienze associative e del tempo libero che a Livorno hanno trovato un loro proprio e originale sviluppo: la pesca in mare, gli orti degli anziani, i centri sociali e i bagni sul mare.

A questo desiderio sempre più diffuso di utilizzare il proprio " tempo ritrovato" rispetto al lavoro e agli impegni quotidiani corrisponde visibilmente una serie di problematiche ancora aperte di utilizzo del territorio. Basti pensare alle problematiche degli spazi necessari agli attracchi per la piccola nautica da diporto, al recupero dei siti con potenzialità di aggregazione sociale e culturale, al mantenimento delle colline intatte per le attività legate alla natura ed in ultimo alle aree per gli orti cittadini che sembrano diventate ormai una richiesta generalizzata in tutta Europa.

In un'idea di città governare questa esigenza di civiltà del tempo ritrovato con gli strumenti della comunicazione e della conoscenza potrebbe essere utile ad un recupero di una comunanza collettiva che in qualche modo si apra sulla città e renda tutte le esperienze e le conoscenze fruibili al maggior numero di cittadini.

A questo proposito possono essere utili le iniziative, come quelle vissute anche da altre grandi città italiane ed europee, tese a realizzare spazi, anche diffusi sul territorio utilizzando i contenitori culturali e sportivi già esistenti, dove comunicare la città, catturare l'attenzione e l'interesse, illustrare ai cittadini i problemi della città, consentendo loro di divenire soggetti attivi e quindi partecipi dei processi di costruzione delle scelte.

Sono gli "Urban Center[10]" che hanno bisogno di una loro fisicità ma che la rete delle comunicazioni su banda larga potrebbe rendere collegati con tutta la città. Basta pensare, in via esemplificativa, ai luoghi culturali tradizionali quali biblioteche, i musei, i teatri che si aprono, con spazi adatti, alle multiformi attività collegate: lo scrivere, la stampa, la pittura, la recitazione, la produzione multimediale, dove la rete diventa lo strumento per diffonderne le esperienze.

[10] **Urban center** è un termine di origine anglosassone con il quale viene individuato un luogo/servizio finalizzato a sistematizzare l'informazione, la comunicazione e la partecipazione dei cittadini in merito ai temi del territorio che cambia e della città che si trasforma. La mission è quella di coinvolgere, spiegare, comunicare, attivare processi di co-azione e sinergia tra i vari soggetti. Gli obiettivi principali sono rivolti a: Informare in merito ai progetti di trasformazione in corso; Promuovere il dibattito e lo scambio di idee e opinioni; Fornire strumenti di approfondimento e diffondere la consapevolezza della complessità; Sviluppare atteggiamenti cooperativi che portino alla costruzione di strategie di intervento e di trasformazione condivise; Promuovere il territorio, la sua identità paesaggistica, ambientale e produttiva; Promuovere e diffondere la cultura della città e della cittadinanza.

5.7 Le nuove funzioni urbane della società dell'informazione

Questi ultimi quindici anni hanno visto il passaggio velocissimo da una società ad economia tutta materiale, ad una società ad economia immateriale ad alto valore tecnologico ed intensità di informazioni.

Se appena nel 1993 se ne vedevano gli effetti sociali ed economici, (tanto che negli elaborati progettuali e nelle previsioni urbanistiche non si faceva ancora cenno alla prospettiva di nuove città cablate e digitali) oggi, in un rinnovato approccio progettuale per la città dei prossimi decenni siamo obbligati a pensare alle implicazioni territoriali delle nuove tecnologie di comunicazione. La città futura come città delle reti telematiche, come città dell'informazione e della conoscenza.

Una città delle reti e dell'informazione è una città che ha uno strumento in più per affrontare alcuni dei bisogni fondamentali di Livorno:

- Lavoro e occupazione
- Qualità dell'ambiente
- Integrazione sociale

Un Piano Strutturale quindi deve individuare queste "nuove esigenze" e determinare tutti gli strumenti utili a promuovere ed indirizzare gli operatori sul territorio:

- al cablaggio delle reti ad alta velocità con reti fisiche, wireless[11], wimax[12];
- alla nascita di tanti luoghi urbani dove i cittadini, le imprese, gli operatori economici si possano incontrare, lavorare e scambiare informazioni creando nuove occasioni di lavoro e sviluppo culturale attraverso la rete telematica.

Il Piano Strutturale dovrà individuare luoghi, già idonei o da recuperare, nei quali favorire le attività ed i servizi degli operatori e dei fruitori della rete telematica per la nuova società dei servizi: ricerca, scambi commerciali, multimedialità, turismo, servizi ludici e per il tempo libero, istruzione universitaria, servizi finanziari. Nuovi luoghi urbani localizzati sul territorio in modo che possano diventare i poli dello sviluppo post industriale.

Lungo i percorsi culturali della memoria, (abbiamo visto quanto questi siano numerosi), e quelli del percorso turistico potrebbero essere individuati i primi contenitori/poli delle attività economiche immateriali. Contenitori che potrebbero riempire i tanti vuoti lasciati indietro dalla nostra società post-industriale.

[11] In informatica e telecomunicazioni il termine **Wireless** (dall'inglese senza fili) indica una comunicazione tra dispositivi elettronici che non fa uso di cavi. Per estensione sono detti wireless i rispettivi sistemi o dispositivi di comunicazione che implementano tale modalità di comunicazione. I sistemi tradizionali basati su connessioni cablate sono invece detti wired.

[12] In telecomunicazioni il **WiMAX** (acronimo di Worldwide Interoperability for Microwave Access) è una tecnologia che consente l'accesso a reti di telecomunicazioni a banda larga e senza fili (BWA - Broadband Wireless Access).

5.8 Le nuove funzioni urbane della società che cambia

Il primo pensiero di fronte ad un processo di revisione del Piano Strutturale non può che andare al centro cittadino ed alle sue naturali funzioni: quelle costituite dalla presenza di servizi tradizionali e di un diffuso commercio, ma anche da processi di desertificazione che devono essere ostacolati.

Per riportare alla completa funzionalità queste aree urbane sono necessarie scelte che abbiano l'obiettivo di riportare i cittadini a vivere in centro città, senza che questo possa essere visto esclusivamente come un polo erogatore di servizi.
Nel contempo, occorre individuare soluzioni per un suo decongestionamento dal traffico e una sua riqualificazione:

1. creando le condizioni per il trasferimento di strutture con il loro conseguente riutilizzo e contemporaneamente le condizioni che favoriscano l'insediamento di nuove attività commerciali, culturali, sociali;
2. creando le condizioni che favoriscano l'integrazione e migliorino la sicurezza oggettiva e percepita dai cittadini mediante il rafforzamento di un sistema integrato ed intersettoriale di azioni e di interventi;
3. attuando una riqualificazione urbanistica delle aree e degli spazi pubblici, preordinata anche a stimolare l'iniziativa e gli investimenti privati nella riqualificazione edilizia delle proprietà private, nonché nella riqualificazione delle attività commerciali ubicate all'interno del Pentagono del Buontalenti.

È in questa direzione che è andata la manovra del Nuovo Centro, oggi Quartiere San Martino, con le previsioni di nuovi insediamenti e/o trasferimenti di strutture a servizio del sapere e della formazione messi in relazione con le attività produttive presenti in loco.

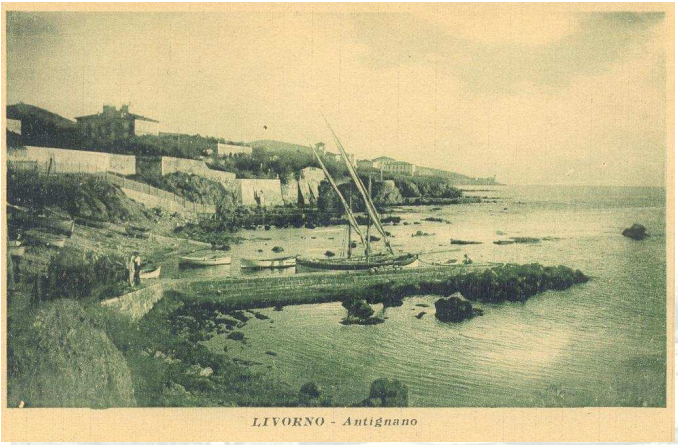
Sempre in questa direzione si rende necessario l'avvio di un confronto tecnico funzionale, riferito all'erogazione dei servizi socio sanitari finalizzato ad una loro complessiva riorganizzazione, all'interno della quale si colloca anche il confronto sull'attuale struttura ospedaliera. Infatti la sua attuale localizzazione e concezione funzionale ospedaliera fu maturata tra il 1920 e il 1930, quando la città urbana era ancora di fatto confinata nell'ambito della cerchia daziaria livornese.

È ormai in atto il procedimento che vede nell'area della RSA del Pascoli la futura collocazione del Nuovo Presidio Ospedaliero. Per questo la Revisione del Piano Strutturale non può prescindere da ridefinire gli spazi e le funzionalità dell'area in cui si colloca l'attuale vecchio Ospedale.

Una città pienamente vivibile, in ogni tempo della vita, deve essere in grado di tradurre in fatti le aspettative per essere più comoda, più sicura e quindi più ospitale, capace di essere, così, conforme alla variegata tipologia di utenza che quotidianamente affronta il vasto panorama ambientale che compone la rete urbana: edifici, strade, piazze, occasioni e funzioni. In sintesi:

1. L'accessibilità deve essere garantita a "chiunque", in qualunque condizione fisica e sensoriale, temporanea o permanente, concentrandosi sul binomio uomo-ambiente, come generatore della cosiddetta disabilità. Per questo, è indispensabile ed inderogabile connettere gli strumenti di pianificazione con il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA).
2. Dovrà essere riequilibrato il rapporto delle piazze cittadine, si dovrà lavorare per riconnetterle con il tessuto urbano, pensare che le piazze rappresentano occasione e luogo di incontro e di confronto tra i cittadini. Le piazze vissute dalla popolazione come tali rappresentano effetti benefici per la sicurezza della città.
3. Il sistema della mobilità urbana e del traffico deve essere coerente e funzionale all'assetto urbanistico.

5.9 Il turismo come opportunità di crescita e sviluppo sostenibile



9

E' sempre più diffusa la consapevolezza che il turismo costituisca anche per Livorno un'opportunità di sviluppo e di crescita; una risorsa in grado di attivare ed alimentare occasioni di lavoro e di reddito. Altrettanto diffusa, tuttavia, è la consapevolezza dell'attuale inadeguatezza del complessivo sistema di accoglienza turistica (sia in termini di infrastrutture che di qualità e diversificazione dei servizi) a far fronte non solo al consistente afflusso di croceristi, ma anche, più in generale, all'esigenza di incrementare ulteriormente la capacità attrattiva del nostro territorio, tenendo anche conto delle nuove tendenze di consumo turistico.

Non si tratta, dunque, solo di ipotizzare e realizzare infrastrutture funzionali ad una migliore e maggiore capacità di accoglienza delle navi crociera e dei traghetti in un sistema integrato di servizi tra il Porto e la città, bensì di ripensare e valorizzare complessivamente le risorse naturalistiche, culturali, sociali, sportive, commerciali del nostro territorio anche quali veicoli di promozione turistica, e dunque di crescita culturale e di sviluppo economico.

Sotto il primo profilo, si pensi, ad esempio, al significativo miglioramento della qualità del sistema di ricezione turistica che potrebbe attuarsi attraverso la realizzazione di un'apposita area di accoglienza in zona portuale, in prossimità della Fortezza Vecchia, nella quale siano presenti, tra gli altri, il capolinea degli shuttle bus, il collegamento bus porto-aereoporto, un sistema di collegamento con navette ai bus per la città, un'area servizio taxi, un punto di informazione turistica di rilevanza regionale, attività commerciali ed espositive, ulteriori

servizi turistici. Un'area da mettere in collegamento con il sistema dei Fossi, lungo i quali realizzare – una volta regolamentati gli ormeggi – zone di attracco per i battelli turistici e realizzare un sistema di vie d'acqua a servizio non solo dei turisti ma anche delle attività commerciali, e più in generale dei cittadini.

Infrastrutture, queste, che ben potrebbero armonizzarsi con i progetti di trasformazione già in atto relativi ai Piani Integrati di Sviluppo Sostenibile, in un'ottica tesa non solo a valorizzare uno dei principali itinerari turistico - culturali della città, ma anche a migliorare la qualità urbana ed ambientale e favorire un più razionale utilizzo dello spazio urbano.

Esigenze ed obiettivi, questi, riferibili anche all'area della costa e delle colline, e che si inquadrano nel più generale obiettivo del miglioramento della qualità della vita non solo sotto il profilo della sostenibilità ambientale, ma anche delle opportunità economiche. Come già accennato, in quest'ottica anche zone di particolare bellezza paesaggistica e di alto valore naturalistico potrebbero diventare luogo di sviluppo per un turismo naturalistico–ambientale, rurale, sportivo–vacanze attive, enogastronomico e dei prodotti tipici.

Alcuni dati di partenza possono meglio rappresentare, o meglio lasciar intravedere, le potenzialità ma anche i limiti e le carenze del settore turistico. Si tratta dei dati relativi ai flussi turistici rilevati nel settore alberghiero ed extralberghiero (arrivi e presenze) ed agli arrivi delle navi da crociera e del numero dei passeggeri.

Dai dati elaborati dall'U.S. Turismo della Provincia di Livorno e dall'Ufficio Turismo del Comune di Livorno emerge che i flussi turistici registrati presso le strutture alberghiere ed extra-alberghiere di Livorno sono ricollegabili in massima parte ad un turismo di tipo affaristico. Si tratta dunque di soggiorni di cittadini italiani registrati nei giorni dal lunedì al giovedì della settimana o di soggiorni di più lunghi periodi effettuati da personale dipendente di ditte. Le presenze italiane registrare nelle strutture e il periodo medio di permanenza sono progressivamente diminuite dal 2006 al 2009.

Le presenze di turisti stranieri nelle nostre strutture ricettive, in sensibile aumento nell'anno 2009, è invece in gran parte ricollegato ai traffici delle navi traghetto; si tratta, dunque, di passeggeri che soggiornano in media 1 notte prima

dell'imbarco. Di segno opposto i dati relativi ai flussi turistici collegati alla navi crociera e traghetti.

I flussi delle navi da crociera sono stati in costante aumento. Le previsioni per il 2009, in calo rispetto al trend degli anni passati, risentono della congiuntura economica internazionale da una parte e dall'altra della difficoltà di reperire moli per gli attracchi e la conseguente crescita di tali movimenti nei porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Dai dati in nostro possesso risulta che nel 2009 circa il 30% dei croceristi ha sostato in città, ovvero oltre 238.000 persone; percentuale questa in aumento del 50% rispetto agli anni precedenti.

Anno	Navi	Passeggeri	Differenza% Passeggeri
1997	270	178.771	
1998	278	194.323	8,70%
1999	300	249.974	28,64%
2000	286	229.024	- 8,38%
2001	321	263.657	15,12%
2002	322	297.748	12,93%
2003	316	363.883	22,21%
2004	318	387.379	6,46%
2005	387	462.383	19,36%
2006	445	607.848	31,46%
2007	510	713.114	17,32%
2008	565	849.050	19,06%
2009	496	795.313	-6,32%

Anche la movimentazione dei passeggeri delle navi da traghetto è andata, nel corso degli anni, costantemente aumentando, con un impatto notevole sulla città, sulla sua rete di servizi, sul sistema di viabilità.

Anno	**Arrivi**	**Partenze**
2007	1.106.779	1.094.410
2008	1.118.347	1.124.044
2009	1.188.066	1.163.206

Da considerare, inoltre, sono i flussi collegati al turismo religioso e d al turismo c.d di passaggio dai quali la città di Livorno, per la sua strategica posizione, è interessata; flussi che la città oggi intercetta solo in minima parte, e soprattutto in occasione di eventi particolari organizzati in città.

Il turismo croceristico può essere considerato una risorsa attuale e potenzialmente in grado di ulteriore espansione attraverso la realizzazione di opere instrastrutturali in grado di aumentare la capacità ricettiva del porto, il miglioramento e la razionalizzare il sistema di accoglienza, l'attuazione di politiche di promozione del territorio che intervengano, per così dire, alla fonte dell'offerta turistica proposta ai croceristi. Diversamente, per quanto riguarda gli altri potenziali flussi turistici, è necessario investire sulla capacità attrattiva della nostra città e sulla politica degli eventi da un lato; rafforzare il collegamento tra la città e la sua provincia perché l'intero territorio provinciale, con le sue differenze, tipicità e peculiarità, riesca a proporsi come itinerario e meta turistica.

Anche per realizzare tale obiettivo, tuttavia, è indispensabile creare infrastrutture che rendano possibile l'organizzazione degli eventi e favoriscano l'accoglienza. Si pensi, a tale proposito, alle opportunità che potrebbe offrire la realizzazione di un polo fieristico, o quella di strutture alberghiere oggi particolarmente ricercate ispirate alla più moderna concezione dell'ostello autosufficiente dal punto di vista energetico, o ancora la realizzazione di un'area attrezzata a servizio del turismo c.d. itinerante, solo per fare qualche esempio. Progetti ed obiettivi realizzabili, oggi più che mai, solo attraverso una forte trasversalità e sinergia tra soggetti pubblici e privati.

5.10 La mobilità

10

La Legge nr. 340 del 24 Novembre 2000 *Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi* prevede l'istituzione di appositi Piani Urbani della Mobilità (art. 22). I PUM hanno sostanzialmente quattro obiettivi:

1) Ridurre il tasso di inquinamento;
2) Realizzare un risparmio energetico;
3) Decongestionare il centro storico;
4) Garantire la sicurezza stradale e fluidificare il traffico cittadino.

I PUM devono essere correttamente intesi come strumenti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali , sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sui sistemi di regolazione e di controllo del traffico, sull'informazione all'utenza, sulla logistica e sulle tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci in città.

Sono quattro gli inconvenienti di cui soffre la mobilità urbana a Livorno, ed essi sono in un rapporto di reciproco rafforzamento:

- un elevato tasso di motorizzazione (1 veicolo ogni 1,8 abitanti), aggravato da una ulteriore forte presenza di ciclomotori e scooter (1 veicolo ogni 3 abitanti);
- una rete stradale periferica e del centro che è rimasta sostanzialmente invariata ed i cui nodi (incroci) hanno subito sì modifiche nel corso del

tempo ma non in misura sufficiente per fronteggiare il notevole incremento del volume di traffico (mancanza di rotatorie, impianti semaforici, coordinamento semaforico)

- una carenza sul piano della logistica cittadina (*city logistics*)
- una rete di trasporto pubblico sostanzialmente immutata e sottoposta a forte tensione e in crisi poiché:
  - ✓ è incentivata la motorizzazione privata
  - ✓ i clienti *percepiscono* il Trasporto pubblico come di qualità peggiore
  - ✓ le metropolitane e le tranvie offrono un servizio più regolare rispetto al servizio urbano su gomma
  - ✓ la popolazione si è allontanata dal centro e i flussi di spostamento possono essere coperti difficilmente dal solo TPL
  - ✓ la crescita degli spostamenti 'non sistematici', in quanto si tratta di una mobilità diversa dal tratto casa-ufficio

Quanto sopra esposto sta comportando delle complesse e composite conseguenze che possono essere sintetizzate nel seguente modo:

- mancanza di parcheggi per i residenti, specie nelle zone centrali. L'incremento dei mezzi a due ruote a motore si è dimostrato un grande divoratore di spazio disponibile, per due ragioni: a) in quanto le due ruote sostituiscono l'auto per recarsi in centro eludendo quindi la ZTL; b) in quanto hanno comportato un incremento del parco veicolare e una scarsa rotazione dei veicoli parcheggiati con una riduzione complessiva dell'offerta di sosta;
- mancanza di fluidificazione del traffico, dovuta alla carente soluzione dei nodi
- scarsa propensione all'utilizzo del mezzo collettivo (TPL)
- congestionamento del traffico, dovuto alla completa assenza di un piano per la logistica urbana che comporta una sommatoria di spostamenti (merci e passeggeri) nelle ore di punta.

Il Piano Urbano della Mobilità dovrà dotarsi di strumenti per coniugare il futuro assetto urbanistico della città con i fabbisogni di mobilità che – in particolare – saranno connessi sia con la riorganizzazione degli assetti urbanistici di interfaccia porto/città specie sul waterfront (Porta a Mare) e sui quartieri nord

dove è prevista una nuova riprogettazione urbanistica delle funzioni commerciali, di servizio e direzionali; sia con costituzione del quartiere San Martino; sia con la costruzione del Nuovo Ospedale.

Appare del tutto evidente, che una qualificazione 'sostenibile' e 'ambientale' della mobilità cittadina non può che partire da una politica che faccia perno *sulla logistica cittadina* a servizio delle merci.

Una logistica che interessi prima di tutto il Pentagono del Buontalenti, successivamente la fascia dei Borghi, e ottimizzi i costi e gli spazi per tali operazioni, riducendo le emissioni di gas nocivi da parte di automezzi pesanti. Secondariamente il piano della mobilità sostenibile non può che puntare *sul rilancio della bicicletta come mezzo alternativo* a auto e a moto, realizzando percorsi più sicuri.

\In terzo luogo *il rafforzamento del trasporto collettivo e dei parcheggi di scambio* quale straordinaria opportunità per riqualificare il centro città e come mezzo di supporto indispensabile ai piani di rivitalizzazione e recupero commerciale del centro.

Infine, in quarto luogo, un *intervento modernizzatore* (con tecnologie avanzate) *con la integrale riorganizzazione della mobilità urbana nella direzione della semplificazione e della specializzazione di quei traffici cittadini (veicolari privati o alternativi), turistici e commerciali che attualmente sono promiscui per favorire per la sicurezza e la fluidificazione del traffico, per la protezione di pedoni e della utenza debole nelle intersezioni critiche, realizzando nuove vie di scorrimento o migliorando quelle esistenti con incroci e attraversamenti pedonali regolamentati*.

Un intervento che equipari altresì i veicoli motorizzati a due ruote alle automobili, in modo tale da limitare anche a questi mezzi l'entrata nelle ZTL o ZSC ed *estenda e razionalizzi al contempo le isole pedonali*.

Ai percorsi usuali bisognerà affiancare la possibilità di un utilizzo di ulteriori vettori integrati al sistema di rete, quali tranvie e metropolitane di superficie, in grado di svolgere un ruolo distributivo di merci e persone alternativo e di

sviluppo della diversificazione modale e incentivante il processo di integrazione tra i modi della mobilità.

La Metropolitana di superficie potrebbe inoltre trovare una sua funzione strategica, fornendo una opportunità di mobilità alternativa, sia per merci che per persone, con specifico riguardo alla costruzione del Nuove Ospedale e quindi inserirsi a pieno titolo nel nuovo profilo urban. La riattivazione della Stazione di Porto Vecchio potrebbe costituire un punto di snodo di tale metropolitana di superficie, che consentirebbe di riportare il treno in città qualificante detta stazione in funzione di tale diversa modalità di trasporto urbano e locale.

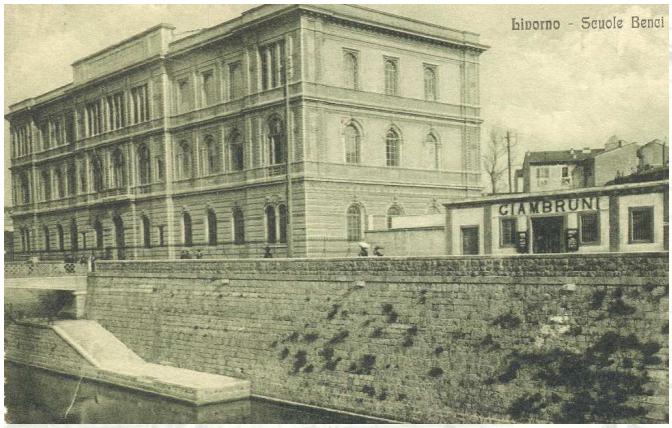
Al fine di allargare i contenuti della sintesi del presente paragrafo si rimanda alla lettura dell'**Allegato 2** "I temi della mobilità" in cui sono stati approfonditi i seguenti temi:

1. La mobilità urbana a Livorno
2. La City Logistics[13] per una migliore qualità della vita in città
3. La Mobilità sostenibile in una logica di rete integrata: i 'percorsi' ciclabili e lo sviluppo del bike sharing[14].
4. Aree Pedonali
5. Riorganizzazione offerta di sosta (ZTL-ZSC)
6. Parcheggi
7. Il Trasporto Pubblico Locale
8. Circolazione veicolare
9. Il nodo urbano di Livorno nelle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento

[13] Di recente si è diffuso in Europa un nuovo filone di ricerca che, applicando i concetti della logistica aziendale alla distribuzione delle merci in ambito urbano, cerca di superare almeno in parte il trade-off tra la qualità dell'ambiente e la vitalità economica e sociale del centro urbano. Si tratta della cosiddetta **city logistics** (o city logistik, accogliendo la terminologia germanica) la quale cerca di ridurre il traffico di distribuzione delle merci, razionalizzandolo.

[14] Il **bike sharing** (traducibile come "condivisione della bicicletta", talvolta indicato come servizio di biciclette pubbliche) è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono aumentare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, tram e metropolitane), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e integrandoli dall'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare.

5.11 Le reti per la conoscenza e la formazione



11

La situazione del sistema formativo, nella sua accezione più ampia, è stata caratterizzata negli ultimi quindici anni da alcuni nuovi fenomeni rispetto ai decenni precedenti:

- La popolazione scolastica, dopo un calo accentuato che ha toccato il punto più basso nel 2000, è in lento ma costante incremento, in parte per una certa ripresa della natalità, in parte per la crescita della presenza di alunni stranieri. Da segnalare in particolare l'aumento della popolazione negli Istituti superiori per effetto dell'innalzamento dell'obbligo scolastico a 16 anni e dell'obbligo formativo a 18 anni;
- L'avvio del processo di realizzazione degli Istituti Comprensivi che comporta l'unificazione di scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado sotto il profilo gestionale, organizzativo e didattico. E' prevedibile che nei prossimi anni tale processo giungerà a compimento riducendo di qualche unità il numero delle Istituzioni scolastiche autonome, lasciando però invariato il numero dei plessi scolastici;
- La crescente richiesta di servizi educativi per la prima infanzia derivante dalle modificazioni che stanno caratterizzando il ruolo femminile nella società livornese, ma anche da una più diffusa consapevolezza di quanto l'inserimento precoce in ambienti educativi di qualità incida positivamente sullo sviluppo cognitivo individuale;
- I cambiamenti in corso negli ordinamenti scolastici che vanno ad incidere sugli assetti organizzativi tradizionali (tempo pieno nella scuola primaria, riduzione degli indirizzi nella scuola secondaria, istituzione dei poli tecnico-scientifici, etc.);

- La centralità della conoscenza e del life long learning, indicati come obiettivi strategici in tutti i più recenti atti di programmazione dello sviluppo socio-economico dell'U.E.;
- Le prime concrete realizzazioni del decentramento universitario.

5.11.1 I Servizi Educativi 0-3

La dinamicità interna della popolazione livornese ed in particolare quella delle coppie giovani, sia italiane che straniere, ha prodotto insieme ad un positivo aumento della natalità (+ 10% rispetto al 1996) anche una crescente richiesta di servizi educativi per la prima infanzia (nidi, centri gioco, nidi domiciliari, etc.) che, però non sembra direttamente collegata ad un incremento dell'occupazione femminile.

Attualemente l'offerta diquesti servizi è in grado di dare risposta a circa il 33% di tutta la popolazione 0-3 e a circa il 75% della domanda espressa, attraverso un sistema integrato di servizi in cui prevale ancora la presenza pubblica (538 posti gestiti direttamente dal Comune e 322 convenzionati presso imprese private) a fronte di un'offerta privata cresciuta (complessivamente circa 600 posti), ma frammentata e ancora piuttosto debole sul piano imprenditoriale.

Considerando le dinamiche demografiche in atto e l'auspicabile incremento futuro delle opportunità occupazionali femminili, è opportuno prevedere una ulteriore espansione di tali servizi, pensando a strutture leggere, di costo contenuto, ecologicamente sostenibili, distribuite in particolare nelle aree di nuovo insediamento (ad es. nidi condominiali) che possano anche avvalersi di forme di gestione innovative.

5.11.2 La scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado

Le modificazioni urbanistiche degli ultimi decenni, che hanno visto lo spostamento significativo di molti nuclei familiari, specialmente giovani, verso le zone sud ed est della città, e il parallelo spopolamento dei Quartieri Nord e Centrali, insieme alla norma che ha sancito la libertà, da parte dei genitori, di scegliere la scuola dove mandare i propri figli indipendentemente dalla zona di residenza, hanno reso assai problematica una gestione programmata ed

economica degli edifici scolastici, con situazioni di evidente sottoutilizzo ed altre che richiederebbero invece una dilatazione degli spazi.
Un altro problema è costituito dalla presenza di numerosi edifici scolastici di alto pregio architettonico e/o storico (Benci, Micheli, Carducci, Dal Borro, Bini, De Amicis), ma di difficile gestione e manutenzione, nonché poco rispondenti alle esigenze di una didattica moderna ed efficace.

Inoltre deve essere preso in considerazione l'obiettivo indicato dall'U.E. e condiviso dalla Regione Toscana di assicurare il 100% di copertura alle richieste di accesso alla scuola dell'infanzia, che nella nostra città si traduce nella necessità di creare circa 150-200 posti equivalenti a 8 nuove sezioni, da realizzare o attraverso ampliamenti di strutture esistenti o con nuove costruzioni.

In questo quadro è necessario porsi l'obiettivo di una progressiva riqualificazione del patrimonio scolastico, che accompagni il processo di verticalizzazione delle istituzioni scolastiche con la creazione di "poli comprensivi", abbia come risultato una riduzione della complessità gestionale e consenta il riutilizzo e la valorizzazione di una serie di edifici di proprietà pubblica.

La dismissione degli edifici scolastici attualmente sparsi sulla collina di Montenero con la creazione di un plesso unico a servizio della stessa zona; la definizione urbanistica e funzionale del grande complesso di Villa Corridi, legata ai Quartieri di Leccia e Scopaia, ma anche al nuovo Quartiere San Martino; la dismissione ad uso scolastico di edifici importanti come il Dal Borro e la sede Micali di Via Marradi con la creazione di un polo unitario sostitutivo nell'area della Circoscrizione 3; il completamento di un altro polo unitario nel Quartiere Coteto (plesso Razzauti); la nuova sede per la scuola Pistelli nel riqualificato Quartiere di Corea sono tutti elementi di una sistematica ridefinizione della rete scolastica cittadina, di cui esistono già studi demografici ed elaborati tecnici, che potrà portare ad un innalzamento dei livelli di qualità ambientale, di sicurezza e di efficacia didattica delle nostre scuole.

5.11.3 La scuola media superiore

L'analisi dell'attuale configurazione della rete degli Istituti secondari di 2° grado consente di rilevare alcune criticità evidenti di cui sarebbe auspicabile il superamento; si fa riferimento in particolare alla concentrazione che si è venuta a

creare negli anni nella zona che va dal Cisternone a Piazza 2 Giugno, dove insistono ben 4 Istituti con una popolazione di migliaia di utenti in edifici divenuti poco idonei dal punto di vista ricettivo e didattico, con problematiche di viabilità, di inquinamento urbano, di sicurezza.

Una opportuna riflessione sul riuso degli edifici pubblici e il decentramento di alcuni Istituti nelle nuove zone servizi individuate potrebbero creare le condizioni per la realizzazione di un vero e proprio "campus" dell'educazione tecnico-professionale, come previsto anche dalle norme vigenti e come risposta qualificata in grado di contrastare una rischiosa deriva conseguente al recente riordino della scuola superiore, che può portare ad una marginalizzazione dell'istruzione tecnico-professionale a vantaggio dell'istruzione liceale.

Ovviamente in questo settore il rapporto con l'Amministrazione provinciale, che ha in programma anche interventi di dimensionamento ed accorpamento di alcuni Istituti, è dirimente per l'individuazione specifica delle problematiche e delle soluzioni sul territorio.

5.12 Sistema universitario tra alta formazione, ricerca e trasferimento tecnologico

12

5.12.1 Situazione attuale dei centri universitari

La situazione attuale comprende i seguenti centri di alta formazione, ricerca e trasferimento tecnologico.

5.12.1.1 Polo Universitario Sistemi Logistici

Si tratta di un Centro di servizi dell'Università di Pisa con autonomia finanziaria, amministrativa e contabile, che gestisce il Corso di laurea di primo livello in Economia e Legislazione dei Sistemi Logistici, il Corso di laurea magistrale in Informatica per l'Economia e per l'Azienda - Curriculum Logistica, ulteriori iniziative di alta formazione, e le attività relative al Laboratorio sulla Logistica, quale Centro autonomo di ricerca. Il Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno è stato istituito con delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Università di Pisa n. 144 del 5 giugno 2007 e attivato dal Comitato Scientifico ed Esecutivo del Polo stesso nella seduta del 16 settembre 2009. E' il primo in Toscana ed è promosso e finanziato dl Comune e Provincia di Livorno, Camera di Commercio, Fondazione Cassa di Risparmi, Autorità Portuale ed Interporto di Livorno.

La sede del Polo è collocata nel complesso immobiliare di Villa Letizia (Via dei Pensieri, 60), struttura di proprietà del Comune di Livorno; in particolare, il Polo utilizza per le attività di ricerca sia una parte dei locali della struttura centrale del complesso edilizio di Villa Letizia, che le sue pertinenze, costituite dalla c.d. ex-

infermeria ed ex-foresteria. Di seguito alcuni dati sulla formazione universitaria e sulla ricerca attivi presso il Polo, aggiornati al dicembre 2010.

5.12.1.2 Centro di Ricerca in Tecnologie del Mare e Robotica Marina

Centro di ricerca industriale, nato nel 2009 grazie alla firma del Protocollo d'intesa fra la Scuola superiore Sant'Anna di Pisa, il Comune di Livorno e la Regione Toscana, situato nei locali messi a disposizione dal comune di Livorno presso lo Scoglio della Regina.

Il Centro è destinato principalmente ad attività di ricerca di base e ricerca applicata, che includono tutte le fasi dallo studio e progettazione, allo sviluppo e sperimentazione, sia in laboratorio che in ambiente marino reale, di tecnologie e sistemi robotici innovativi per applicazioni in ambito marino. Il centro è sede distaccata dei laboratori di robotica avanzata (Arts Lab) e di micro e nano ingegneria (Crim Lab) del polo Sant'Anna Valdera di Pontedera. Il centro si sta occupando di due progetti internazionali finanziati dall'UE ("HydroNet") e "Octopus") su tematiche inerenti alla vocazione marittima della città di Livorno.

5.12.2 Prospettive future ed esigenze conseguenti

5.12.2.1 Costituzione di un unico Polo della Logistica e della Robotica Marina (sedi di Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua)

Tutte le attività svolte attualmente dal Centro di ricerca in tecnologie del mare e robotica marina presso lo Scoglio della Regina, strettamente legate al mare, confluiranno con le attività di ricerca sulla robotica per la logistica, costituendo un unico Centro di attività di ricerca e trasferimento tecnologico denominato "Polo della logistica e della robotica marina". Il Polo avrà sede nei complessi dello Scoglio della Regina e di Dogana d'Acqua, che saranno realizzati nell'ambito del PIUSS "Livorno città delle opportunità", del quale costituiscono operazioni portanti, inserito nella graduatoria dei PIUSS immediatamente finanziabili con decreto della Regione Toscana n. 5026 del 13.10.2009 il PIUSS, e le cui opere saranno ultimate entro il 31.12.2013.

In particolare si attendono i seguenti risultati:

- potenziamento e sviluppo di un centro di competenza di alto valore scientifico e di eccellenza internazionale specializzato nel settore della Logistica e della Robotica Marina in grado di sviluppare sul territorio iniziative di ricerca scientifica e tecnologica, educazione e formazione, collaborazione con le imprese e creazione di nuove iniziative imprenditoriali;
- valorizzazione delle risorse endogene del territorio in un settore trainante per l'economia locale e regionale come quello delle attività legate al mare e promuovere il trasferimento di tecnologie innovative alle PMI attraverso un sostegno attivo alla ricerca industriale ed alla creazione di reti ad hoc;
- supporto alla creazione di un cluster di imprese, Università e centri di ricerca, istituzioni pubbliche in grado di collaborare e di promuovere, in forma congiunta, la generazione e l'assorbimento di nuove tecnologie e di prodotti/servizi innovativi;
- contributo allo sviluppo economico, industriale, sociale e culturale della città attraverso un percorso volto alla valorizzazione dell'economia della conoscenza e alla creazione di un'identità urbana caratterizzata dall'innovazione e dall'alta formazione.

Il Polo di Ricerca, presso lo Scoglio della Regina, potrà diventare un'infrastruttura per la sperimentazione e validazione di nuove tecnologie in campi nuovi e promettenti della robotica contribuendo così al potenziamento del sistema economico locale ed alla crescita delle attività legate al mare che caratterizzano più tradizionalmente l'economia cittadina.

Una parte del Polo della Logistica e della robotica marina sarà allocata nella nuova struttura della Dogana d'Acqua, per destinazioni connesse a funzioni di eccellenza, nella quale confluiranno le attività dei vari soggetti che nel territorio operano per l'innovazione: Scuola Superiore Sant'Anna (con il laboratorio PERCRO del Centro di eccellenza CEIICP), Polo Universitario Sistemi Logistici, PST BIC; si giungerà ad una gestione amministrativa unitaria della struttura.
Tramite il laboratorio PERCRO verrà realizzato un "Centro di Simulazione e logistica" in ambito portuale, che si specializzerà nella ricerca su ambienti virtuali applicati alla realtà economica locale ed in funzione delle imprese che operano in ambito portuale. Il Centro di Simulazione e Logistica assumerà inoltre un ruolo centrale a livello internazionale nell'ambito della ricerca applicata alla

Logistica Portuale favorendo la crescita socio-culturale ed economica delle realtà sociali collegate.

La dislocazione dei centri di ricerca descritti e del Polo Universitario richiede innanzitutto che sia garantito un sistema di collegamento agevole fra le due sedi dello Scoglio della Regina e di Dogana d'Acqua, nonché fra esse e la sede del Polo Universitario Sistemi Logistici di villa Letizia da un lato, e le principali vie di comunicazione (stazione FFSS, aeroporto) dall'altro.
Si dovrà inoltre prevedere la realizzazione di una foresteria per fornire supporto logistico ai numerosi ricercatori e operatori non residenti che lavoreranno nelle strutture.

5.12.2.2 Rafforzamento del Polo Universitario Sistemi Logistici e costituzione di un Campus universitario (sede di Villa Letizia)

In previsione di un accorpamento di tutte le attività come sopra specificato in un unico Polo, il Polo Universitario Sistemi Logistici acquisterà viceversa una configurazione sempre più marcata e riconoscibile nelle sue funzioni di "Centro di ricerca applicata al settore logistico, nonché alla sicurezza dei trasporti marittimi, terrestri ed aerei, delle persone e delle merci", mediante una proficua interazione tra Università, Aziende ed Enti, basato su un rapporto di fertilizzazione incrociata, che assicuri continua rilevanza e attualità delle ricerche realizzate e ne faciliti l'impatto sul management e l'applicazione mediante processi di diffusione delle nuove tecnologie e dei risultati delle ricerche, con positive ricadute sulla produzione industriale, sul benessere sociale e sull'attrattività del territorio per investimenti nazionali ed internazionali

In particolare, il Polo Universitario è in fase di netta espansione, in relazione ai seguenti aspetti:
- attivazione nell'anno accademico 2010/2011 del Corso di laurea magistrale in Informatica per l'Economia e per l'Azienda - curriculum logistica;
- attivazione nell'anno accademico 2011/2012 dell'Università Israelo-Palestinese - Corso di laurea magistrale in Relazioni Internazionali – Economia del Mediterraneo;
- potenziamento del Laboratorio di Logistica con assunzione di livello regionale, a seguito di protocollo d'intesa fra Regione Toscana, Polo Universitario e IRPET;

- conseguente incremento dei rapporti con le imprese e allocazione di incubatori e start-up;
- potenziamento dell'internazionalizzazione tramite collegamenti stabili ed iniziative con Università, istituzioni ed imprese straniere;
- incremento della presenza di studenti, ricercatori e docenti stranieri.

Per tali motivi sorge la necessità di fornire una serie di servizi e locali nell'area del parco di villa Letizia, ove ha sede il Polo Universitario, e zone limitrofe, in modo da costituire un vero Campus universitario, che garantisca ai soggetti interessati una sistemazione idonea dal punto di vista sia logistico che della sicurezza. In particolare dovranno essere approntate:

- una mensa per studenti ed operatori; attualmente non è presente un locale adibito a mensa, e gli studenti fruiscono di tickets da utilizzare presso la struttura di somministrazione dell'ippodromo Caprilli; sarà invece necessario reperire ed attrezzare un immobile idoneo;
- una residenza per studenti ed operatori; l'incremento delle attività del Polo Universitario, che coinvolgeranno anche molti studenti, ricercatori e professori non residenti, richiede la disponibilità di una struttura residenziale nelle immediate vicinanze della sede del Polo stesso.

5.13 L'Ambiente, la svolta per il 2020: Livorno citta' salubre ed ecoefficiente. L'Ambiente come propulsore di idee di sistema.

13

Una città salubre ed efficiente è una città attenta alla qualità delle trasformazioni del suo ambiente; una città che elabora strategie di sviluppo territoriale e di adeguamento infrastrutturale sostenibile sotto il profilo ambientale, progetti di modernizzazione della mobilità, politiche di efficienza energetica e di sviluppo delle fonti rinnovabili, programmi di gestione integrata dei rifiuti, di valorizzazione del verde urbano, di prevenzione e di educazione per la popolazione finalizzate all'assunzione di comportamenti e stili di vita salubri.

Il principale obiettivo da perseguire con il contributo di tutti i cittadini dovrebbe, dunque, essere quello di rendere l'ambiente più salubre ed efficiente, evitando il rischio che esso diventi "obeso" (troppi consumi energetici, mobilità congestionata, crescita dei rifiuti, occupazione del territorio, ecc.). Ciò, senza per questo imporsi politiche basate solo su limitazioni e divieti o riduzioni degli standard di benessere.

Le strategie da perseguire per il perseguimento di tali obiettivi:

- aumentare l'efficienza nell'uso delle risorse, conseguendo un risparmio nei consumi (di energia, di materia, di suolo, ecc.) e di emissioni inquinanti nell'ambiente.
- migliorare la qualità degli stili di vita, conseguendo un maggiore livello di salute della popolazione e dell'ambiente.

Il mantenimento degli equilibri ambientali e degli standard di benessere potrà, tuttavia, essere conseguito solo con una rapida crescita dell'efficienza d'uso delle risorse naturali, e cioè con un minor impiego di risorse (materia, energia, ecc.) per ogni prodotto o servizio consumato. L'efficienza nell'uso delle fonti energetiche e – più in particolare – delle fonti fossili (quelle che producono CO_2 e determinano il cambiamento climatico) costituisce l'obiettivo principale e, per molti versi, riassume l'insieme delle azioni di efficienza a scala urbana. Grandi potenzialità di risparmio riguardano, ad esempio, la climatizzazione degli edifici e gli usi elettrici, che rappresentano una percentuale importante dei consumi finali di energia.

La mobilità urbana è un altro degli elementi chiave di questo percorso. Ottimizzare l'uso delle varie modalità di trasporto per ottenere una reale " intermodalità " tra i mezzi collettivi e quelli privati significa migliorare l'efficienza dell'uso delle risorse, riuscendo a garantire una gestione ottimale delle esigenze di mobilità delle persone e, al tempo stesso, una riduzione delle pressioni esercitate sull'ambiente.

Una città efficiente non può limitarsi a smaltire in modo corretto i rifiuti che produce, ma deve cercare di riutilizzare nel circuito della produzione (di materia o di energia) la massima quantità possibile di rifiuti dei processi di produzione e di consumo.

Inoltre, a fronte dei rischi di diffusione incontrollata del consumo di territorio e di banalizzazione del paesaggio agrario indotta anche dall'urbanizzazione, occorre fare un vero e proprio salto di qualità nell'efficienza d'uso del suolo e nell'attuazione di norme di compensazione che ne riducano il consumo.

L'ambiente urbano ha un'influenza tutt'altro che marginale sul benessere fisico e sociale dei cittadini: la qualità e la salubrità dell'ambiente sono parte integrante della qualità della vita nelle città, influenzata in modo consistente dalle concentrazioni di inquinanti in aria, acqua e suolo e dal rumore ambientale.

Gli impatti dell'ambiente urbano sulla salute e la qualità della vita dei cittadini non sono equamente distribuiti. Le categorie più a rischio sono infatti quelle più deboli come i bambini, gli anziani e coloro che vivono nei quartieri che oggi soffrono delle conseguenze della crisi economica. In particolare, per quanto

riguarda i bambini che abitano in grandi aree urbane, le pressioni dovute ad un elevato inquinamento ambientale spesso si sommano alla difficoltà (più o meno oggettiva) di condurre stili di vita salutari.

L'alimentazione è infatti l'altro grande tema con cui una città sana deve confrontarsi: particolarmente importante è quindi il tema dell'educazione alimentare intesa in senso lato, sia per quanto riguarda la varietà e qualità del cibo che per la conoscenza degli aspetti produttivi, ambientali e sociali, al fine di orientare le scelte di acquisto e di consumo. A questo proposito è importante promuovere la comunicazione tra il settore agricolo e i consumatori, incentivare lo sviluppo di un'agricoltura più sostenibile e orientare i consumatori verso alimenti genuini e di qualità che influiscono positivamente sulla salute.

Un richiamo, infine, merita il tema della partecipazione e della trasparenza nell'azione amministrativa di pianificazione strategica. I processi decisionali inclusivi migliorano le relazioni tra i soggetti che partecipano alle decisioni e sono in grado di produrre decisioni:

- più efficienti, in quanto permettono di raggiungere una soluzione con tempi e costi contenuti;
- più eque, in quanto permettono che tutti gli interessi coinvolti siano egualmente considerati;
- più sagge, in quanto favoriscono l'invenzione di soluzioni innovative che tengono conto di tutti i possibili punti di vista;
- più stabili, in quanto chi ha partecipato al processo non avrà ragione di premere per un loro cambiamento;
- più facili da attuare, in quanto incontreranno minori opposizioni.

Un processo decisionale è efficiente se raggiunge l'obiettivo nel rispetto dei tempi e delle risorse. Quando tutti gli *stakeholder*[15] hanno accesso al processo in condizioni di parità ed hanno la concreta facoltà di essere inclusi, è probabile che i risultati raggiunti siano percepiti come equi da tutti i partecipanti. Al di là dei risultati di merito, i processi inclusivi possono generare un aumento del capitale

[15] Qui con il termine stakeholder si individuano i soggetti portatori di interessi nei confronti di un'iniziativa ambientale.

sociale costituito dai legami di cooperazione e fiducia, che rappresentano la chiave di volta delle politiche. Questo vale in particolare per le politiche ambientali e di sostenibilità, dove, più che in altri settori, esiste una forte relazione biunivoca con i singoli comportamenti individuali.

Delineata una visione strategica attorno al concetto di " città salubre ed efficiente ", esiste oggi la necessità di comunicare e condividere i numerosi concetti culturali che stanno alla base di tale scelta. Un approccio così ampio e innovativo richiede una partecipazione che va sicuramente oltre la normativa di legge, per ricomprendere gruppi non organizzati, stakeholder formali e informali.

L'ambiente è da considerare come frontiera dell'azione di governo, come nuova fonte di lavoro e modo di vita, difendendolo e rendendo maggiormente vivibili le nostre aree urbane, attraverso la loro riqualificazione e l'impegno costante contro ogni atteggiamento ed azione che alimenti aspetti di degrado.

Il nostro territorio è punto di riferimento regionale e nazionale, in ragione anche di una sostenibilità dello sviluppo, con al centro un'adeguata e rinnovata politica energetica. Significativa, al riguardo, è la scelta fatta dell'uso diversificato delle fonti energetiche all'interno della quale si colloca il progetto strategico del rigassificatore Off-shore, che consentirà la diffusione dell'utilizzo del gas metano (fonte tradizionale con il minor impatto ambientale), oltre a fornire un contributo alla riduzione della dipendenza energetica su scala nazionale.

Dobbiamo porre le basi perché Livorno diventi anche il riferimento industriale di una politica eco-ambientale, e collocare in queste scelte le prospettive della raffineria, così come quella della politica industriale dello smaltimento dei rifiuti. In un quadro complessivo sarà necessario rendere disponibile il nostro territorio per attività produttive nell'ambito dei settori impegnati nel rispetto eco-energetico e poter così accogliere proposte per energie alternative e rinnovabili.

Dovranno altresì essere recepiti tutti quegli strumenti che facilitino, sia sul piano dell'utilizzo del territorio, sia nelle trasformazioni/ristrutturazioni/nuove costruzioni, la ormai irrinunciabile pratica del risparmio energetico, della bio-architettura e della bio-edilizia; strumenti già in gran parte attuati nel Regolamento Edilizio del Comune di Livorno e che troveranno più completa

attuazione con l'approvazione del Piano energetico comunale, ulteriore strumento collegato alla pianificazione del Comune di Livorno.

Le problematiche relative allo stato dell'ambiente complessivo in cui viviamo costituito da territorio, acqua ed aria da temi che solo quindici anni fa sembravano interessare solo la parte più consapevole della società e sembravano comunque complementari allo sviluppo economico oggi sono diventate invece problematiche che comportano la nostra sopravvivenza come società civile.

Il riscaldamento globale, la desertificazione, lo sfruttamento intensivo dei territori, l'urbanizzazione e la motorizzazione di massa di quelli che solo pochi anni fa erano definiti popoli "in via di sviluppo" e oggi sono "sviluppati tout court", il consumo sempre più onnivoro dell'energia, soprattutto fossile, mettono a rischio la nostra stessa sopravvivenza.

Pur essendo queste tematiche globali, anche a livello di territorio comunale possono essere date delle risposte e create le condizioni per il contenimento dei problemi tanto da giustificare di immaginare interventi e prospettive, anche di lungo periodo, tutte unificate dalla necessità di migliorare l'attuale situazione relativa alla qualità dell'aria, del terreno e del mare.

Oggi l'Amministrazione Comunale è impegnata su due fronti: da una parte deve dare risposte concrete ai vari problemi esposti dai cittadini, orientandosi su forme di tutela ambientale attraverso le quali gestire emergenze e/o urgenze ambientali vissute da uno o più cittadini come disagio; dall'altra, deve creare le condizioni per il miglior sviluppo della città del domani.Nell'ambito dell'indagine conoscitiva per l'avvio del procedimento di Revisione del Piano Strutturale e sulla base dell'analisi eseguita sono state sintetizzate le azioni e gli obiettivi attesi per le seguenti tematiche – si veda **Allegato 3** "I Temi dell'Ambiente":

1. La valutazione sulle criticità produttive ad elevato impatto industriale;
2. Le strategie per i rifiuti;
3. La sfida reale delle energie da fonti rinnovabili;
4. Il sistema estrattivo e delle aree dimesse nella chiave del riuso del territorio;
5. Il Sito di Interesse Nazionale;
6. Il Sistema costa, verso un piano di utilizzo degli spazi costieri;

7. L'aggiornamento del Piano di Classificazione Acustica;
8. Gli approfondimenti tematici geologico-tecnici e ambientali per la revisione del Piano Strutturale;
9. Le aree protette & il Vincolo Idrogeologico come strumento di tutela delle aree forestali;
10. Il "Laboratorio Ambiente" come occasione di sviluppo e come funzione aggiunta
11. Gorgona, l'isola del Comune di Livorno che rappresenta un territorio insulare ad alta valenza naturalistica e culturale che può rientrare a pieno titolo anche nell'ambito di avanzati percorsi di turismo ecologico

Proprio in riferimento a quest'ultimi, i recenti mutamenti istituzionali e l'evoluzione del pensiero politico europeo spingono verso la devoluzione di funzioni dello Stato e delle Regioni a livelli più vicini ai cittadini, secondo l'idea-guida rappresentata dal principio della sussidiarietà.

L'elemento strategico in grado di compiere tale trasformazione è il principio di integrazione che si realizza integrando insieme gli obiettivi propri delle diverse dimensioni di sostenibilità. Esso consente quindi di prendere decisioni valutando contemporaneamente e conciliando insieme le esigenze e gli obiettivi di ogni singola dimensione. L'integrazione degli obiettivi di tutela e di miglioramento dei livelli di protezione ambientale in tutte le politiche di settore costituisce l'elemento strategico di snodo tra ambiente e sostenibilità dello sviluppo.

Appare opportuno richiamare il Punto 13 del VI° Programma Comunitario di Azione Ambientale: "*Il Programma deve promuovere il processo di integrazione delle considerazioni ambientali in tutte le politiche comunitarie al fine di ridurre le pressioni sull'ambiente provenienti da varie fonti*". Al fine di consentire di semplificare le molteplici problematiche ambientali, si è ritenuto utile far proprio lo schema degli obiettivi assunto dal Programma dell'Unione Europea, già recepito dal PRAA 2007-2010:

A. Cambiamenti climatici
B. Natura, biodiversità e difesa del suolo
C. Ambiente e salute
D. Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti

6. Gli approfondimenti tematici come punti di forza e strumenti per orientare le scelte di una pianificazione efficace

Al fine di poter supportare gli indirizzi delineati e le conseguenti scelte di pianificazione (e pur tenendo presente e recependo i numerosi studi che sono stati già compiuti sul nostro territorio e che trattato varie tematiche) occorrerà procedere all'approfondimento e/o aggiornamento di:

1. Analisi degli indicatori socio-demografici, dei contesti sociali della città, sociologia urbanistica;
2. Approfondimento sugli indirizzi e strategie per uscire dal momento di congiuntura economica che ha coinvolto globalmente il sistema dei mercati;
3. Predisposizione di un *masterplan* sul Centro Città in cui vengano ridefinite in un lavoro organico funzioni, destinazioni, spazi di alcune aree (tra le quali ad esempio il Vecchio Ospedale);
4. Studio di dettaglio sulle zone collinari con analisi degli elementi detrattori presenti nel paesaggio e dei potenziali impatti ambientali presenti sul territorio;
5. Analisi di tutti gli aspetti legati al Commercio ed alla rete distributiva ed al Turismo della nostra città;
6. Analisi del traffico e dei temi della mobilità urbana anche sulla base degli scenari di Trasporto Pubblico Locale e di progetti infrastrutturali di rilevanza come ad esempio la Tramvia di superficie;
7. Approfondimento sui temi di approvvigionamento energetico della città con particolare riferimento ai consumi, alle politiche di risparmio e alla collocazione sul territorio di impianti a fonte rinnovabile;
8. Aggiornamento delle tematiche geologico-tecniche (geomorfologiche, idrauliche, idrogeologiche e sismiche) per definire gli scenari di rischio;
9. Predisposizione di un *masterplan* sull'apparato costiero sulla base dei dati provenienti dal punto 1. e 4.
10. L'aggiornamento dei flussi veicolari su Viale Italia, tratto Urbano Vecchia Aurelia in prospettiva del nuovo Ospedale e del Quartiere San Martino, Pentagono del Buontalenti; studio dei flussi sulle piste ciclabili, analisi flusso merci centro cittadino;
11. Identificazione di strategie di partecipazione, comunicazione e informazione degli atti urbanistici;

12. Predisposizione delle necessarie Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) e della Valutazione Integrata (VI) in relazione alle varie fasi di predisposizione del Piano Strutturale.

7. La sintesi degli obiettivi

La Revisione del Piano Strutturale del Comune di Livorno non potrà che tenere presente le storiche vocazioni territoriali, tra le quali quelle, essenziali, legate al mare; la loro evoluzione determinata dalle trasformazioni che nel tempo si sono realizzate; la presenza di forti elementi di innovazione sul piano delle attività produttive, dell'ambiente, dell'energia, del sapere, della cultura, della ricerca e la situazione della crisi finanziaria ed economica mondiale e nazionale che incide sostanzialmente sullo sviluppo economico e quindi sulle scelte di programmazione e pianificazione territoriale. Il ripensamento dell'assetto urbanistico della città dovrà essere finalizzato a concorrere a rendere la città nel suo complesso "motore" dello sviluppo economico, della crescita culturale, dell'integrazione sociale, del miglioramento della qualità della vita. Dovrà, altresì ancorare ed indirizzare le scelte agli scenari ed ai mutamenti nel tessuto economico e produttivo, sociale e culturale che si stanno delineando nel territorio nazionale; mutamenti che investono anche il sistema pubblico nel suo complesso. Ogni intervento dovrà essere ridefinito nel rapporto con l'intervento privato in continuità con le innovazioni dei criteri perequativi, già presenti nel Piano Strutturale e nel Regolamento Urbanistico vigenti, redatti in anticipazione rispetto alle Leggi regionali e non presenti nelle Leggi nazionali. In particolare tutto il Capo inerente alle "Proposte dei cittadini" del vigente PRG.

E' questa la sede in cui, dunque, dovrà anche misurarsi la capacità del nostro territorio di attrarre risorse private per la realizzazione di obiettivi che attengono all'interesse pubblico. Per raggiungere tale obiettivo sarà necessario definire strumenti che attraverso ulteriori meccanismi perequativi che non alterino le regole della libera concorrenza e non implichino il detrimento delle risorse e dei beni pubblici, contribuiscano ad attrarre investimenti sul territorio della nostra comunità come del resto già avvenuto nei più significativi Piani Attuativi del vigente PRG "Porta a Terra, Porta a Mare, Nuovo Centro".

Già in sede di approvazione delle Linee Guida per la revisione del Piano Strutturale, l'Amministrazione aveva individuato alcune interventi urbanistici che, per il loro carattere strategico, imponevano l'anticipazione dei tempi di approvazione rispetto al nuovo Piano Strutturale : la variante urbanistica relativa all'Abitare sociale, la la manovra urbanistica relativa al Nuovo Ospedale e la variante anticipatrice relativa al Porto di Livorno, per la quale si rende necessario, seppur nel rispetto di quanto dettato dall'Accordo procedimentale Regione – AP - Provincia e Comune, l'accelerazione dei

tempi per la sua adozione e approvazione. Ferma la decisione di non anticipare manovre urbanistiche che, per la loro complessità ed articolazione, potrebbero incidere sostanzialmente sull'assetto urbanistico in contraddizione con l'elaborazione di studi tematici da approntare in sede di Revisione Generale di P.S., appare opportuno non precludere, nelle more di approvazione del P.S. stesso, quelle azioni ritenute urgenti e connesse alla realizzazione di Opere pubbliche, Piani di iniziativa pubblica o di interesse pubblico connessi in particolare ad alleviare e dare risposta alla crisi economica, comunque funzionali al perseguimento di finalità di interesse pubblico.

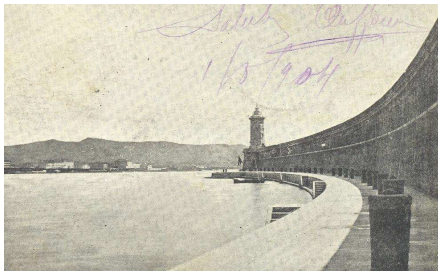
Il ripensamento complessivo del sistema di mobilità sul nostro territorio dovrà essere effettuato anche in funzione dei nuovi assetti urbanistici che saranno delineati nel corso del procedimento di revisione del Piano Strutturale. Nel frattempo, dovranno essere individuati alcuni interventi di revsione del piano traffico e dei parcheggi che si rendono indispensabili anche in considerazione della necessità di definire tempestivamente la vocazione e l'impatto delle nuove strutture in corso di realizzazione, al fine di garantire un miglioramento della mobilità sostenibile, una progressiva riduzione del traffico veicolare privato nelle zone del centro e dei borghi storici, il consolidamento del trasporto pubblico locale.

I dati sull'andamento demografico e sull'economia portano a privilegiare il recupero e la valorizzazione del patrimonio esistente rispetto all'utilizzo di nuove aree preferendo, in particolare per l'Edilizia Popolare, l'utilizzazione di aree libere all'interno del Sistema residenziale dell'attuale Strumento Urbanistico.

Per il raggiungimento di tali finalità, dovranno essere assunti i seguenti punti cardine:

Attività produttive

- Un'area sistema a vocazione logistica di interesse nazionale e internazionale dove il porto con il suo sviluppo a mare diviene il punto centrale della sua realizzabilità e le aree retrostanti il porto come aree di logistica industriale come centro di trasformazione finale di prodotti, prima e dopo il loro imbarco /sbarco;



- Il mantenimento di una industria manifatturiera con riferimento alla importante presenza della componentistica attraverso un maggior radicamento della presenza di capitale internazionale con l'obiettivo anche attraverso queste presenze di una maggiore specializzazione ed una politica territoriale di attrazione per possibili nuove intraprese;
- Il consolidamento dell'attività industriale della cantieristica da diporto gia presente sul territorio facilitando la realizzazione di una filiera produttiva e di servizi strettamente connesse a queste attività. E' in questo quadro che si manifesta la necessità di procedere, anche attraverso una variante urbanistica, che anticipi la manovra territoriale complessiva, per l'allargamento degli approdi esistenti finalizzati ad una immediata risposta alla nautica da diporto locale esistente, prendendo a riferimento gli strumenti regionali vigenti ed i relativi studi (vedi master plan dei porti). Nel contempo individuare aree e specchi acquei per nuovi approdi ed ormeggi per la nautica da diporto che consentano di dare risposte sia alla necessità di una maggiore sicurezza alla navigabilità dei fossi medicei attraverso una razionalizzazione degli spazi che a nuova domanda gia esistente ed inevasa;
- Le attività di riparazioni navali industriali segmento importante di servizio al traffico marittimo del nostro porto trovano nella proposta programmatica di PRGP una loro definita collocazione indicata nell'area denominata darsena 1. Il periodo di transizione deve vedere nell'attuale collocazione interventi di ambientalizzazione delle strutture al fine di renderle compatibili con quanto definito nel piano particolareggiato di porta a mare;
- Ferma la scelta di non consumo del territorio, l'individuazione, lungo i grandi assi di penetrazione della città, di nuove aree per insediamenti industriali di qualità. In tale ottica e contesto, dovrà essere verificata l'opportunità di rifunzionalizzare quelle aree produttive che non risultino più compatibili con

tale destinazione ed individuare siti per l'insediamento di attività di logistica legata al settore manifatturiero;

- La razionalizzazione dell'uso e la rifunzionalizzazione delle aree produttive con ulteriori obiettivi di ricerca di nuove aree da destinare ad insediamenti produttivi;

Innovazione tecnologica

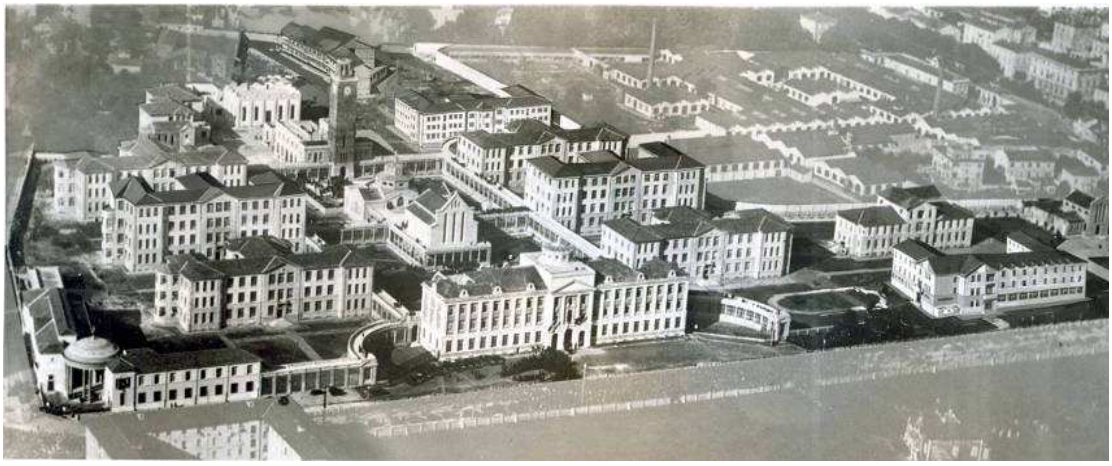
- La messa in rete telematica dei servizi con l'estensione delle reti ad alta velocità (infastrutture innovative ad alta tecnologia);

Turismo

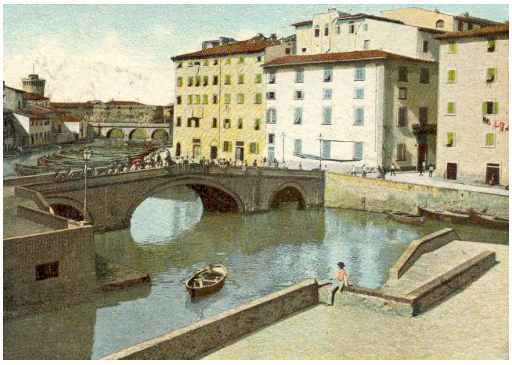
- Sviluppo e messa a sistema delle infrastrutture a servizio dell'accoglienza turistica;
- Valorizzazione delle zone costiere e collinari anche per un uso sociale, culturale e turistico nella prospettiva fondante di salvaguardia e conservazione dei valori ambientali e della loro fruibilità pubblica.

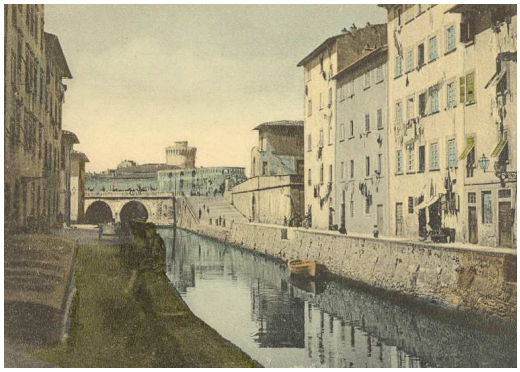
Riqualificazione di comparti urbani

- La riqualificazione delle aree ove è ubicato l'attuale Ospedale su cui insistono fabbricati non vincolati e la rifunzionalizzazione di quelle cui insistono immobili vincolati e che non siano destinati a servizi o a servizi socio sanitari; ciò in coerenza anche con l'assetto delle aree retrostanti il Cisternone;



- La riqualificazione delle aree del centro storico attraverso la valorizzazione delle peculiarità dei singoli comparti (anzitutto La Venezia ed il Pentagono del Buontalenti), finalizzata anche all'insediamento di nuove attività e servizi. Ulteriore elemento per la riqualificazione dell'importante patrimonio storico del Quartiere di Venezia potrà essere la riqualificazione del Forte San Pietro e i vecchi Macelli anche a supporto di una più articolata strategia a favore dei giovani. La scelta è finalizzata alla valorizzazione di attività turistiche e ricettive e di servizi. A questo proposito acquisisce un rilievo essenziale per la città del futuro la delocalizzazione dell'impianto del Rivellino;

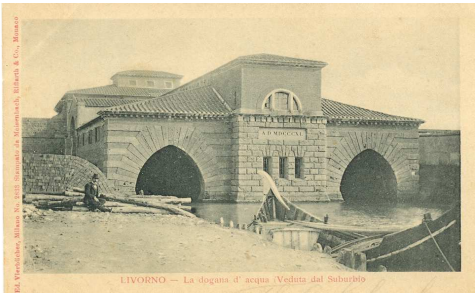




- La riqualificazione degli altri borghi storici che, partendo dal lavoro già svolto, li valorizzi attraverso strumenti innovativi che ne salvaguardino comunque le peculiarità;

Polo universitario

- Utilizzo programmato delle strutture e/o aree dell'ex Scoglio della Regina, Dogana d'Acqua e Villa Letizia finalizzato alla stabilizzazione di un unico Polo della Logistica e della Robotica Marina rafforzando il Polo Universitario mediante la realizzazione di un campus dedicato; e delle relative infrastrutture funzionali;
- Rafforzamento del legame tra lo sviluppo economico e le politiche di sostegno e di avvio con particolare riferimento al lavoro del mondo giovanile.



Cultura e politiche giovanili

- La cultura e le questioni antropogeniche devono indirizzare non solo l'aspetto delle politiche culturali, ma anche la scelta dell'identità di una città, riprendendo e approfondendo il tema e il titolo del precedente PRG "*La città ritrovata*", ma rilanciando l'idea della città a misura d'uomo e l'obiettivo strategico connesso alla tradizione multietnica, cercando di eliminare le tendenze alla disuguaglianza tra quartieri e puntando sull' integrazione con i movimenti di flussi migratori ormai attuali. Tutto questo riprendendo la tradizione culturale della *città delle livornine*, o la libera circolazione delle culture e del pensiero che rappresentava un modello di città priva di ghetto, unico esempio europeo.
- Valorizzazione della creatività culturale giovanile anche attraverso la realizzazione e/o rifunzionalizzazione di strutture propedeutiche a queste attività (ad es. l'Urban Center) collaterali ed in sintonia con le attività Scolastiche ed Universitarie perseguendo gli obiettivi già manifestati nei PIUSS che si sono già incentrati sui Poli culturali museali e bibliotecari e sulle attività di ricerca, recuperando immobili e "contenitori storici". Ciò, in sintonia con gli approfondimenti e gli studi sociologici e con gli apporti che arriveranno dalla partecipazione.

Scuola

- La riqualificazione e la valorizzazione del patrimonio scolastico con particolare attenzione rivolta all'innovazione e alla riqualificazione degli immobili. Ad esempio ipotizzando un polo didattico-ambientale capace di far dialogare il mondo scolastico con l'importante patrimonio naturalistico presente nel Comune di Livorno: Conca di Montenero -Parco Colline Livornesi nel suo rapporto con il Romito e la Riserva biogenetica di Calafuria, il sistema dei Parchi e la Riserva della Meloria.

Servizi socio-sanitari

- Ulteriore sviluppo delle politiche socio-sanitarie in relazione all'Accordo di Programma sottoscritto il 24 maggio 2010 con la Regione Toscana, l'AUSL6, la Provincia di Livorno e le Soprintendenze di Pisa e Firenze per la realizzazione del Nuovo Presidio Ospedaliero di Livorno e delle opere infrastrutturali connesse, già consegnato ai Consiglieri Comunali, nel quale è stato definito il contesto urbanistico teso a sviluppare il futuro sistema unitario di governo della salute. Ciò, con la finalità di garantire sin da ora una programmazione di servizi socio-sanitari territoriali nell'ottica della massima integrazione tra il nuovo Ospedale (con le conseguenti modalità strutturali, tecnologiche ed organizzative) ed un sistema di servizi socio sanitari orientati alla migliore integrazione tra continuità di cure ed attività più propriamente sociali; attività, queste, da attivare attraverso risposte unitarie all'interno di percorsi integrati che coinvolgano e valorizzino competenze, risorse – istituzionali e non – presenti sul territorio

Sport

- La valorizzazione dello Sport come patrimonio culturale e strutturale della città con particolare riferimento alla grande area sportiva di Ardenza-La Rosa patrimonio storico di questa città che vanta insieme al Trentino Alto Adige il più vasto patrimonio sportivo. Tutto questo sviluppando un progetto complessivo di *Cittadella dello Sport*, già in corso di realizzazione con una iniziativa concreta e tempestiva per una complessiva riqualificazione di aree e strutture dell'intero comparto interessato, compreso lo Stadio A.Picchi, in un indispensabile rapporto proficuo e trasparente, tra interessi pubblici e privati per dotare questo comparto che può vivere con continuità temporale nell'arco dell'anno in connessione con il clima favorevole della città di Livorno, anche di strutture di servizio alle persone e alle imprese. Nel contesto delle attività sportive potranno essere valutate ulteriori necessità specifiche nell'ambito della elaborazione del nuovo Strumento Urbanistico.

Mobilità

- La mobilità di uomini e cose integrata con l'ambiente e funzionale alla riduzione del tasso di inquinamento; al risparmio energetico; al decongestionamento del centro storico ed al miglioramento della sicurezza stradale e fluidificazione del traffico cittadino. Per il raggiungimento di tale

obiettivo, sarà necessario elaborare una compiuta proposta di mobilità urbana che consideri il trasporto pubblico locale lo strumento per coniugare le esigenze derivanti dalla ormai nuova conformazione della città, fatta di nuovi quartieri, con una nuova prospettiva del centro, e con il rapporto tra i primi ed il centro città. Sarà necessario fornire risposte alla necessità di disporre di nuove ed adeguate infrastrutture di sostegno e complementari alle politiche della mobilità, proponendo la realizzazione di parcheggi, sia pertinenziali che pubblici di scambio e di prossimità, questi ultimi ritenuti indispensabili alla presenza di funzioni di servizio urbano

- In tale ottica dovrà essere valutata anche la possibilità di "rivitalizzare" i nodi ferroviari che attraversano la citta quale forma alternativa di mobilità ed anche al fine di migliorare il sistema di viabilità porto – città, nonché la possibilità di un utilizzo di ulteriore vettori integrati al sistema di rete, quali tranvie e metropolitane di superficie, in grado di svolgere un ruolo distributivo di merci e persone alternativo.

Ambiente

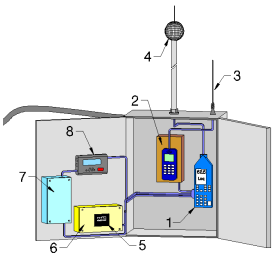
Per la tematica ambientale, fermo restando che gli strumenti della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione Integrata divengono elemento cardine per la partecipazione attiva alla pianificazione territoriale, in relazione ai principali target europei vengono individuati i seguenti obiettivi:

Valorizzazione del paesaggio

- In connessione con le tematiche culturali allineando obiettivi di ambiente e cultura, nello spirito della Convenzione Europea del Paesaggio e dalla Carta di Atene dovrà essere valutato in tutti i contesti il paesaggio urbano, in particolare nelle visuali della città dal mare, cercando di incidere nel paesaggio non sono nelle classiche aree poste a Sud, ma anche verso Nord riequilibrando il paesaggio delle aree portuali, valorizzando le emergenze storiche e offrendo indirizzi sulle nuove costruzioni sulle quali sperimentare le innovazioni tecnologiche.

Cambiamenti climatici

- Riduzione delle emissioni di gas serra in accordo con il Protocollo di Kyoto
- Razionalizzazione e riduzione dei consumi soprattutto attraverso lo sviluppo e l'utilizzo dei principi e delle tecniche di bioedilizia
- Aumento della percentuale di energia proveniente da fonti rinnovabili



Natura, biodiversità e difesa del suolo

- Aumento della percentuale delle aree protette, miglioramento della gestione e conservazione della biodiversità terrestre e marina con particolare riferimento all'Isola di Gorgona;
- Riduzione della dinamica delle aree artificiali
- Mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico (protezione degli abitati mediante la realizzazione di casse d'espansione) e riduzione dell'erosione costiera
- Prevenzione del rischio sismico e riduzione degli effetti (anche in riferimento agli Strumenti di Pianificazione di Protezione Civile)

Ambiente e Salute

- Riduzione della percentuale di popolazione esposta all'inquinamento atmosferico
- Riduzione della percentuale di popolazione esposta all'inquinamento acustico, all'inquinamento elettromagnetico e alle radiazioni ionizzanti
- Riduzione del grado di rischio di accadimento di incidente rilevante nel settore industriale

Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti

- Nell'ambito dell'obiettivo di riduzione dei rifiuti, tenuto conto della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Livorno, aggiornamento del Piano Strutturale ai fini dell'individuazione di siti ed impianti idonei

per dare attuazione allo smaltimento ed al riciclaggio dei rifiuti, nell'ottica della progressiva riduzione dei conferimenti in discarica e negli inceneritori.

- Bonifica dei siti inquinati (con particolare riferimento al Sito di Interesse Nazionale di Livorno) e ripristino delle aree estrattive dismesse.
- Tutela della qualità delle acque interne e costiere e promozione di un uso sostenibile della risorsa idrica. In questo senso acquisisce valore strategico la delocalizzazione dell'impianto del Rivellino.

Piano energetico comunale

- Individuazione degli strumenti finalizzati a candidare Livorno quale riferimento industriale di una politica eco-ambientale, valutando la collocazione in tali scelte delle prospettive industriali della raffineria ENI, nonché delle politiche industriali dello smaltimento dei rifiuti. Tale obiettivo dovrà essere perseguito anche mettendo a disposizione il nostro territorio per l'insediamento di attività produttive che operano in settori impegnati nel rispetto eco- energetico, così da accogliere proposte nelle filiere per energie alternative e rinnovabili. Dovranno altresì essere recepiti tutti quegli strumenti che facilitino, sia sul piano dell'utilizzo del territorio sia nelle trasformazioni/ristrutturazioni/nuove costruzioni, la ormai irrinunciabile pratica del risparmio energetico, della bio-architettura e della bioedilizia. E' in ordine a tali obiettivi che dovranno trovare risposte anche i relativi regolamenti che governano il territorio ed il suo utilizzo, nonché l'approvazione del Piano energetico comunale. In questo contesto, dovrà procedersi anche all'individuazione e localizzazione di sedi per la produzione di energia da fonti rinnovabili quali campi fotovoltaici e parchi eolici privilegiando le localizzazioni di proprietà pubblica al fine di consentire agli Enti introiti o risparmi per la gestione dei medesimi.

---

luglio 2011
(aggiornato a seguito dell'approvazione della Delibera C.C. n. 64 del 25/05/2011)