



COMUNE
DI LIVORNO



LIVORNO

LA CITTÀ
DEL FUTURO

CAMPAGNA
DI ASCOLTO
VERSO
IL PIANO
OPERATIVO

CAIRE
CONSORZIO

SOMMARIO

<u>0. PREMESSA</u>	<u>7</u>
<u>1. IL CONTESTO</u>	<u>11</u>
1.1 Ascoltare per parlare autorevolezza: argomenti e ragioni delle pratiche di Ascolto Sociale	11
1.2 La disciplina normativa dell'ascolto e della partecipazione	12
1.3 I precedenti di una pratica livornese consolidata	13
1.4 Le nuove ragioni di una campagna d'ascolto. Continuità e innovazioni nel percorso di pianificazione della città di Livorno	14
1.5 Le nuove ragioni di una campagna d'ascolto. Livorno nella Pandemia: incertezze e orizzonti delle politiche urbane	16
<u>2. GLI INTERLOCUTORI E I MODI DEL CONFRONTO</u>	<u>19</u>
2.1 Un palinsesto articolato di iniziative	19
2.2 I tavoli tematici per incontrare gli interessi organizzati	20
2.3 Gli interessi diffusi incontrati nelle assemblee cittadine	23
<u>3. IN PRIMO PIANO: LE QUESTIONI CHE URGONO IN AGENDA</u>	<u>27</u>
3.1 Il nuovo Ospedale	27
3.2 I Quartieri in cerca d'Autore	29
3.3 Le nuove sfide della sostenibilità urbana (e rurale)	31
<u>4. I TEMI E I LUOGHI DELLA CITTÀ NELL'IMMAGINE DEI SUOI PROTAGONISTI</u>	<u>35</u>
4.1 La città e il mare.	35
4.2 Livorno città regionale ruoli economici e specializzazioni funzionali	36
4.3 Capitale umano, giovani, attrattività la prospettiva della Economia della Conoscenza	38
4.4 Le infrastrutture sociali di fronte alla sfida della longevità	42
4.5 Lo spazio rurale. Un mondo oltre l'Aurelia	43
4.6 Lo spazio della vita quotidiana tra attrezzatura dei luoghi e azioni di animazione: commercio, fragilità sociali, vicinato e "reti corte"	45
4.7 La mobilità sarà (più) sostenibile: il contributo delle tecnologie e dei comportamenti	47
4.8 Sport, benessere, qualità della vita: rendita di posizione di una città baciata dal sole o leva di una nuova attrattività?	48
4.9 Una antropologia visionaria dell'essere livornesi.	50
<u>5. QUEL CHE RESTA DEL GIORNO</u>	<u>51</u>
5.1 Razionalità ed empatia dell'Ascolto	51
5.2 Protagonisti attesi e attori imprevisti	52
5.3 Continuità e faglie nel tessuto di relazioni urbane	54
5.4 What's next?	55

0. PREMESSA

Silvia Viviani, Assessore Urbanistica, Lavori Pubblici, Edilizia

Essere immersi nella storia con la nostra vita quotidiana e soffrire la privazione della libertà con la consapevolezza del rischio, l'aumento delle povertà con il senso dell'incertezza sono aspetti della contemporaneità rispetto alla quale stiamo elaborando teorie e interventi in chiave di transizione ecologica e solidale. A essa appartiene anche l'urbanistica, che va portata fuori dall'ambito più tradizionale della regolamentazione e spronata a dare la propria risposta alle istanze ambientali e sociali e il proprio contributo, tramite la riqualificazione fisica della città, alle azioni finalizzate a promuovere l'istruzione, lo sviluppo economico, l'inclusione sociale, la protezione ambientale e non ultima la salute umana.

L'era pandemica ha riacceso l'attenzione sulle relazioni di prossimità, le reti di comunità, la funzionalità dei quartieri in città e dei borghi nelle aree interne.

I grandi drivers dello sviluppo economico, l'industria manifatturiera, l'edilizia vi si pongono con ineludibili necessità di riorganizzazione per imprimere il cambiamento auspicato a partire dalla bonifica dei suoli e dall'attrazione di nuove capacità d'impresa.

È emersa l'importanza di poter disporre di una rete capillare e diffusa di commercio al dettaglio, capace di rispondere alle esigenze di chi abita in una determinata porzione di territorio, rafforzando peraltro l'antico rapporto fiduciario tra esercente e consumatore. I piccoli esercizi potranno riorganizzarsi, modificare gli orari di apertura o prolungarli attraverso modalità inedite a partire dai sistemi di delivery di prossimità e punti di raccolta (click&collect, drive&collect, gestione di ordini online in store) e procedere verso l'integrazione tra online e offline. Questo potrà cambiare l'organizzazione degli spazi urbani.

La città cambia per una nuova concezione d'uso dei mezzi di spostamento individuali e sostenibili (monopattini, biciclette, piedi, tpl, auto su richiesta) che impongono cambiamenti strutturali e spaziali, ma anche per un nuovo modo di vivere la mobilità privata su gomma. È la rivoluzione della MAAS (acronimo di mobility-as-a-service), per la quale si guarda ai bisogni del cliente (spostarsi) e non al mezzo (proprietà di una automobile) con cui questi vengono soddisfatti.

Piazze, giardini, parchi sono diventate il patrimonio più ambito non solo per la socialità diffusa e spontanea ma anche per il sostegno alla ripresa economica e lo svolgimento di attività varie e diverse, individuali e collettive, per ogni genere e per ogni età.

Nonostante le ombre sulla città gettate dalla pandemia sostenute da visioni idilliache della campagna, peraltro da sempre rifugio nei periodi storici sferzati dalla peste, la città mantiene un potere narrativo insostituibile, oltre a confermarsi, come la definisce Oriol Bohigas, architetto e urbanista spagnolo che a essa si dedica da quasi un secolo, luogo con molte informazioni, con accessibilità e, pertanto, con conflitti che si creano tra i differenti usi sovrapposti, definito dallo spazio pubblico che produce la realtà cittadina fatta di convivenza, casualità e incontro. Termini da declinare nel distanziamento sociale e nelle pratiche d'igiene individuali e collettive che diverranno nuova urbanità

quando sarà possibile, come stiamo vedendo in questi giorni, sperimentare la convivenza con il rischio invisibile, oltre -come necessario - esser vaccinati tutti.

Sarà possibile, così speriamo, superare quell'Italia della pandemia come un Paese di confini e di territori regionali segnati da diseguaglianze e fragilità, e dare stabilità a diritti come la sanità, il lavoro, l'istruzione, la mobilità, la casa, che sono tornati al centro delle relazioni fra cittadinanza e istituzioni.

Le quattro funzioni della città razionale della prima metà del Novecento -l'abitazione, il lavoro, lo svago, il movimento - ricorrono oggi nei dibattiti, si rintracciano nei provvedimenti per la convivenza e la riattivazione delle attività, nelle misure economiche e in quelle sanitarie. Si pongono come particolarmente significativi i temi della mobilità, dello spazio pubblico, dell'accessibilità universale, delle forme dell'abitare. Oggi è richiesto di ripensare un po' tutto: l'alloggio privato, l'ambiente delle comunità, lo spazio urbano, i luoghi della produzione, del commercio e dei servizi.

Non si possono eludere le grandi questioni urbane che attengono alla qualità estetica, all'accessibilità, alla sicurezza, al benessere psicofisico, alla memoria e alla partecipazione.

La partecipazione, appunto, che è oggetto del Rapporto che presentiamo alla conclusione della Campagna d'ascolto verso il nuovo Piano Operativo della Città di Livorno. La Campagna è stata la prima tappa di un percorso che non si fermerà lungo tutta la formazione del Piano. Una tappa sostanziale e sostanziosa i cui contenuti saranno parte integrante dell'avvio formale del Piano, un atto che spetterà al Consiglio Comunale discutere e votare.

La Campagna d'Ascolto ha permesso di raccogliere sogni e bisogni e di far dialogare attori diversi, che svolgono ruoli e attività differenti in città e che pertanto ne vedono opportunità e criticità generali ma anche e soprattutto specifiche e specificamente correlate alle loro attività.

La partecipazione è stata intesa e continuerà a essere considerata occasione per costruire scenari di cittadinanza, nel quale imprimere connotati dialogici e comunitari, con vantaggi non conflittuali fra le diverse soggettività che vi si muovono.

Vi assumono un significato rilevante le modalità d'uso degli spazi urbani in relazione alle condizioni fisiche, d'età, di genere, all'offerta e alla domanda di servizi individuali e collettivi, e anche gli aspetti legati al tempo, un fattore da rivalutare nel riassetto urbano per l'abitabilità variabile degli spazi.

Sono spazi da riprogettare in una città ecologica, tecnologica, equa, multiculturale, disegnata dagli usi e dalle aspettative con mappe continuamente diverse. Per essa è fondamentale l'investimento nella cura e nell'efficienza dei servizi urbani, una voce di costo che le Amministrazioni non riescono a coprire, che si trova confinata nel comparto settoriale dei lavori pubblici al quale corrisponde l'ambito delimitato troppo spesso sulla carta degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

A tal fine, potermi occupare anche di lavori pubblici oltre che di urbanistica nel mio ruolo attuale di amministratore è un'occasione preziosa per la ricerca dell'equilibrio fra le politiche pubbliche al fine di declinare fisicamente l'urbanità in urbanizzazione. Utilizzo il termine "urbanizzazione" nel suo significato migliore, lontano dall'ombra degli effetti nocivi di un errato consumo di suolo o della mancata limitazione degli

inquinamenti, intendendolo invece come manutenzione, incremento e gestione della città pubblica, materiale e visibile (piazze, giardini, attrezzature), materiale e meno visibile (rete dei sotto servizi), ma anche immateriale in riferimento ai comportamenti e agli stili di vita, ai diritti e ai servizi propri della vita urbana, all'interazione interpersonale e intersoggettiva.

Ecco, da qui, da una rinnovata urbanità per la quale occorre un investimento pubblico ingente e sapiente, può muovere il futuro della città al quale guardiamo accingendoci a redigere il nuovo strumento urbanistico.

Un compito per il quale ringrazio la Dirigente del Settore Urbanistica Camilla Cerrina Feroni e tutti coloro che fanno parte dell'Ufficio di Piano che siamo riusciti a costituire per un'esperienza che auspico utile e coinvolgente per tutta la città, ben al di là degli adempimenti di legge.

A Giampiero Lupatelli che ha coordinato i lavori della Campagna e restituito sapientemente gli esiti nel Rapporto va il mio sincero ringraziamento e per comprenderne il portato vi invito a leggere le pagine che seguono. Vi emergono temi strutturali per il Piano di Livorno ma anche indicazioni per interventi che si possono compiere mentre il Piano va formandosi. Ci saranno successivi momenti per darne conto e rappresentare la considerazione data a questa Campagna d'Ascolto.

1. IL CONTESTO

1.1 *Ascoltare per parlare autorevolezza: argomenti e ragioni delle pratiche di Ascolto Sociale*

Le pratiche di ascolto sociale hanno conosciuto una rapidissima e ormai inarrestabile diffusione a partire dagli anni '90 del secolo scorso. Sono pratiche sorte come esplorazione pionieristica di nuove frontiere del processo cognitivo all'interno del dibattito pubblico: non si chiamava forse "Avventure Urbane" il gruppo di ricercatori e attivisti guidato da Marianella Sclavi che ha contribuito in modo decisivo alla introduzione e poi al consolidamento di questa attività nel panorama delle pratiche professionali e del processo amministrativo italiano?

Nel loro rapido sviluppo le pratiche di ascolto sociale divenute ben presto pratiche inclusive rivolte anche alla progettazione partecipata di interventi urbani di maggiore o minore complessità, hanno finito per diventare un tratto permanente del paesaggio amministrativo italiano trovando facile accoglienza e poi saldandosi, indissolubilmente ai percorsi della pianificazione urbanistica e territoriale. Si potrebbe anche argomentare che, proprio in questa sua capacità di assumere questo nuovissimo fronte di esercizio della propria antica professione, l'Urbanistica contemporanea ha esercitato uno dei suoi ultimi tentativi di assorbire e interpretare in una chiave riformata lo spirito dei tempi.

Cercando di rifondare la propria autorevolezza e il proprio desiderio di utilità sociale su un nuovo paradigma, certo più fragile e meno assertivo di quelli che avevano conferito, in un recente passato, potere e autorevolezza alle culture e alle pratiche urbanistiche.

Nella sua stagione d'oro l'Urbanistica ha interpretato nel modo più appassionato e convincente, almeno alla scala del locale, le ragioni di una razionalità sinottica con la quale si potevano guardare – e cercare di guidare, con sensibilità e approccio riformista – i processi di trasformazione segnati dall'irrompere della modernità industriale nel panorama di una società – quella italiana della seconda metà del XX secolo - nella quale permanevano ancora tratti profondi di una organizzazione pre-capitalistica. Più difficile interpretare con altrettanta autorevolezza un panorama di trasformazioni urbane più incerte e frammentate per le quali occorre dilatare competenze e profili cognitivi e adottare nuovi paradigmi di razionalità. E qui l'approccio incrementale della democrazia deliberativa viene, non poco, in soccorso.

Una avvertenza in apertura del Rapporto: In modo contro-intuivo questo documento esprime un messaggio che la Città rivolge alla Amministrazione, diversamente dal consueto flusso - dalla Amministrazione alla Città - che ci si aspetterebbe da un documento edito coi tipi del Comune. Una intenzione di cui tenere conto.

1.2 *La disciplina normativa dell'ascolto e della partecipazione*

La attenzione ai processi partecipativi ha trovato puntuale riscontro nella evoluzione della disciplina legislativa, incontrando nella Regione Toscana un interprete sollecito e innovativo delle indicazioni emerse dalla pratica e dal dibattito disciplinare. È con la L.R. 69 del 2007, esito essa stessa di un estesissimo e approfondito percorso partecipativo che ha avuto il suo culmine nel *town meeting* del 18 novembre 2006, che gli istituti partecipativi entrano a pieno titolo nella norma e nella sua prassi applicativa. È ancora con la Legge Regionale 46 del 2013 *“Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali”* che la disciplina regionale conosce una innovazione che raccoglie esperienze maturate in ambito internazionale.

In questo la Regione Toscana si proporrà come antesignana di un più generale riconoscimento dell'istituto del Dibattito Pubblico da parte del legislatore nazionale, riconoscimento che sarà operato con il Codice dei contratti pubblici adottato con d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50

Naturalmente il successo delle pratiche di ascolto non è soltanto una questione di evoluzione dei costumi culturali e della disciplina legislativa.

C'è anche una profonda ragione economica in questo successo che si misura nella ingentissima quantità di informazioni (per quanto) che una campagna di ascolto è capace di estrarre e catalogare con costi decisamente contenuti per quantità di risorse umane e organizzative impegnate. Per quanto si tratti di informazioni soggettive, assistematiche e non sorrette da un processo di accertamento scientifico. Un valore che risalta nel confronto con l'attività di scavo che la tradizione urbanistica italiana, sull'onda della lezione astenghiana, ha generato come prassi consolidata nella costruzione di informazioni analitiche, queste invece oggettive e validate da processi tecnici formalizzati, ma di straordinaria onerosità per lo stuolo di figure interessate dalla loro produzione.

Conosciamo la fatica della costruzione di quadri conoscitivi formati con approcci disciplinari articolati e con defatiganti campagne di scavo, di palinsesti delle conoscenze la cui estensione e completezza è però contrappesata da tempi operativi molto dilatati. Tempi che hanno concorso non poco – assieme ad altre e non meno importanti questioni, come quelle che attengono a una visione troppo formalistica dei processi decisionali – a costruire l'immagine della Urbanistica come un mastodonte dai lenti movimenti, immerso in un ambiente sociale e amministrativo nel quale la velocità del cambiamento si incrementa invece esponenzialmente.

1.3 *I precedenti di una pratica livornese consolidata*

La Città di Livorno ha attraversata questa stagione di larga diffusione di pratiche inclusive di ascolto sociale e partecipazione con un coinvolgimento ed un impegno diretto della Amministrazione Comunale sicuramente di grande estensione e responsabilità.

Un percorso che si è già misurato con la formazione degli strumenti di pianificazione urbanistica in un percorso che ha visto l'Amministrazione Comunale, ancora in chiusura della prima decade del nuovo secolo, avviare un complesso e articolato processo di revisione dei propri strumenti di pianificazione urbanistica comunale.

Percorso che ha portato, nell'aprile del 2019 alla approvazione del Piano Strutturale con delibera del Consiglio Comunale n. 75, pubblicata sul BUR della Regione Toscana il 26 giugno 2019 e divenuto efficace trenta giorni dopo tale data.

Quel percorso è stato accompagnato da un percorso di ascolto e partecipazione che, all'insegna del motto "VivoLivorno si è articolato in un complesso di attività di intervista ad attori economici e sociali, momenti di incontro e dibattito pubblico, relazioni dirette con i cittadini mediate dalle tecnologie informatiche (un *geoblog*) che hanno accompagnato le diverse fasi di formazione del Piano Strutturale, dall'indirizzo strategico della sua revisione al perfezionamento del percorso amministrativo.

Non è forse del tutto fuori luogo ricordare come i protagonisti tecnici di quel percorso di Ascolto in accompagnamento del Piano Strutturale siano stati gli stessi che oggi accompagnano l'Amministrazione nella Campagna di Ascolto per il Piano Operativo.

Si opera in esecuzione di un articolato contratto di assistenza tecnica a suo tempo stipulato ed adattato nel suo percorso alla vicenda – altrettanto articolata e sicuramente ancora più complessa – che segna la formazione degli strumenti livornesi.

In questo quadro normativo ha preso vita e si è sviluppata la Campagna di Ascolto per il Piano Operativo di cui questo documento intende proporre un resoconto per il possibile espressivo e fedele.

Sarebbe tuttavia del tutto fuorviante circoscrivere l'esperienza di Ascolto condotta dalla città – e mai come in questo caso la città deve essere vista nella sua articolazione dialettica tra la dimensione formale delle istituzioni legittimate dall'ordinamento e quella espressione di una spirito civico che costruisce in permanenza le ragioni di una identità collettiva fondandole in pratiche più o meno formalizzate di partecipazione dei cittadini alla formazione degli orientamenti e delle scelte – al solo ambito dei processi urbanistici.

Le attività di ascolto e partecipazione che hanno interessato la scena urbana nel corso dell'ultimo decennio sono state numerose e si sono esercitate su un vasto complesso di temi e di luoghi mobilitando attenzioni, culture e sentimenti diversamente ma intensamente radicati nel corpo della città.

Questa nostra specifica Campagna di Ascolto per il Piano Operativo si è premurata di incontrare preventivamente i protagonisti e gli animatori tecnici di questi percorsi di ascolto così da poter fare tesoro di quanto già emerso e di rilievo per le politiche urbane – e non solo urbanistiche – di Livorno.

Meritano qui di essere più puntualmente richiamati alcuni processi partecipativi che hanno interessato questioni particolarmente rilevanti e sedimentato esiti significativi, per le conseguenze sui processi decisionali ma anche per la permanenza dei processi di attivazione di esperienze di cittadinanza attiva animati. Come pure non possono essere tenuti sullo sfondo processi che sono ancora in essere ed innervano il dibattito pubblico della città.

Appartengono alla prima classe i percorsi che hanno dato vita a diverse e diffuse iniziative di cittadinanza attiva che hanno assunto la dimensione dei quartieri come riferimento per la propria azione e il percorso relativo alla elaborazione di una *food strategy* urbana – esperienza pilota nella scena nazionale - che ha trovato compimento nell'istituzione di un "Consiglio del Cibo" nella forma di una vera e propria Consulta Comunale.

Temi cruciali sono stati affrontati dal Dibattito pubblico "*Dibattito in Porto*" sullo sviluppo strutturale del Porto di Livorno, promosso e gestito dall'Autorità Portuale, come dal percorso "*Il futuro è dietro la Porta! (a Mare)*" per la riqualificazione del quartiere di Porta a Mare o ancora dal processo partecipativo per lo studio del nuovo Polo tecnologico di Livorno, entrambi promossi dal Comune di Livorno.

Alla seconda classe, quella dei percorsi attivi e operanti con i quali la stessa Campagna di Ascolto per il Piano Operativo ha avuto modo di stabilire in corso d'opera gli opportuni raccordi, fa invece riferimento, oltre al percorso che accompagna la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", quello per la realizzazione del Nuovo Ospedale che accompagna la stesura dello Studio di fattibilità tecnico-economica partendo dal Documento di fattibilità delle alternative progettuali.

1.4 Le nuove ragioni di una campagna d'ascolto. Continuità e innovazioni nel percorso di pianificazione della città di Livorno

In questo contesto, dove la norma regionale enfatizza il rilievo dei processi inclusivi nella strutturazione delle decisioni pubbliche e dove una estesa e radica tradizione locale

determina legittime e penetranti aspettative di coinvolgimento, la formazione del nuovo Piano Operativo non poteva certo sottrarsi ad una attenta ricognizione dei sentimenti e dei pensieri della città.

Tanto meno poteva farlo una nuova Amministrazione, emersa dai risultati elettorali del 2019 in discontinuità con la precedente, per la quale la decisione responsabile e pragmatica di non sovvertire gli esiti di un percorso di pianificazione strutturale approvato ad un esito compiuto, anche se forse chiuso con qualche eccesso di accelerazione nell'immediato avvicinarsi della tornata elettorale, non poteva affidare al nuovo Piano Operativo meri compiti esecutivi di decisioni tutte mature e scolpite nella roccia.

Piuttosto al Piano Operativo la nuova Giunta comunale livornese affida il compito di una verifica, dal punto di vista della praticabilità e della efficacia delle decisioni operative da mettere in campo, di alcune almeno delle premesse di ordine superiore "certificate" dal Piano Strutturale. Ipotizzando, non a caso, già l'opportunità/esigenza di una parziale revisione dello stesso Piano Strutturale per allinearlo a nuove consapevolezze che lo sviluppo della pianificazione operativa potrà far emergere.

Se al Piano Operativo viene dunque affidato dalla Amministrazione un mandato e un orizzonte di ampio respiro, la scelta di far precedere dalla Campagna di Ascolto il concreto avvio della sua redazione, assume un significato davvero particolare.

L'invito che l'Amministrazione rivolge a se stessa – e alla città - è quello di alzare lo sguardo prima di rimboccarsi le maniche. Di assumere liberamente il sentire della città nelle voci dei suoi attori, prima che le affermazioni contenute in un Documento di Indirizzi possano diventare condizionamenti pregiudiziali a una comprensione di più ampio respiro e di maggiore profondità.

Discutere nel linguaggio naturale nel quale si esprimono i giudizi e i valori dei gruppi di interesse organizzati e delle esperienze di cittadinanza attiva prima di ri-codificarne intenzioni e significati nei linguaggi in qualche misura artificiali della disciplina urbanistica e della azione amministrativa.

Una aspirazione impegnativa alla quale speriamo sia riuscita a dare seguito, almeno in parte, la concreta conduzione della Campagna di Ascolto.

1.5 Le nuove ragioni di una campagna d'ascolto. Livorno nella Pandemia: incertezze e orizzonti delle politiche urbane

C'è però almeno una seconda ragione, oltre alla discontinuità amministrativa, che impone ai decisori pubblici di assumere oggi un orizzonte compiutamente strategico prima di scendere nella arena - impegnativa e insidiosa - della azione urbanistica.

Questa ragione è la pandemia da Covid 19 che da un anno imperversa nel mondo e, con intensità particolare in Europa e nel nostro Paese.

Un evento del tutto inaspettato per quanto non avrebbe dovuto essere impreveduto, nel contesto della complessità crescente del pianeta diventato ormai un gigantesco ecosistema urbano con tutte le sue fragilità.

Evento che si pone ad una scala davvero globale, così inconsueta e inafferrabile dalla percezione della vita quotidiana degli individui e dei gruppi sociali umani nella relazione con le grandi forze della natura che a governare la grande complessità dei cicli ecosistemici sono invece abituate.

Abbiamo avuto la percezione che "niente sarebbe stato come prima", dopo la pandemia, ma questo dopo è ancora un traguardo non immediato.

Sappiamo che la pandemia ha messo sotto scacco le due fondamentali categorie che connotano lo spazio urbano: la densità e la mobilità. O almeno, ci ha costretto a metterle sotto scacco per effetto delle misure con le quali abbiamo cercato di contrastarla, misure che sono ancora quelle della Atene di Pericle o della Milano di Renzo e Lucia, almeno fino a che la disponibilità dei vaccini non ci consentirà di giocare su un piano nel quale le armi della scienza e della tecnica ci potranno essere di maggiore aiuto.

Un profilo di grande incertezza, di grandissime preoccupazioni e di una mai così concreta prospettiva di impoverimento – a breve e, se non saremo davvero bravi, anche a medio e lungo termine – di vasti gruppi di popolazione.

Una prospettiva nella quale non basterà tornare a buone pratiche consolidate (che forse tutte tanto buone non erano) e ci si dovrà invece incamminare sulla rotta incerta e insidiosa di quella transizione ecologica e digitale che –assieme all'investimento sulle scienze e sulle economie della vita – ci si prospetta come il migliore dei futuri possibili, per quanto arduo e impegnativo sarà il praticarlo.

Nessuna città, neanche Livorno, naturalmente, potrà tornare a governare i suoi affari e le sue *routine* decisionali "*business as usual*".

Dovrà invece impegnarsi a trovare nella crisi (quella sanitaria ma soprattutto quella economica e sociale che la accompagna e la seguirà), anche le soluzioni per scardinare le tendenze, antecedenti il *virus*, che non segnavano – per la città come e forse anche più che per il Paese nel suo complesso – destini tranquilli e luminosi.

Dice il poeta che *“dove però è il rischio, anche ciò che salva cresce”*.

La pandemia ci costringe ad alzare lo sguardo e a esplorare un orizzonte meno appiattito sulla congiuntura, se vogliamo almeno sperare di trovare soluzioni che non si preoccupino solo di attenuare l’impatto, smorzarne il profilo di disuguaglianza crescente che è implicito ad ogni stagione di regresso e di declino.

Costringe anche la città a ripensare il suo funzionamento sui molti fronti investiti direttamente dalla crisi sanitaria e indirettamente sollecitati dalle sue conseguenze economiche.

Quelli delle infrastrutture sociali (sanità, scuola, comunicazioni) che l’urto lo hanno subito più direttamente.

Quelli di un ecosistema della innovazione e del capitale umano, nel quale cercare riposizionamenti e energie vitali per operare cambiamenti non più rinviabili.

Quello della relazione con la biosfera verso la quale ritrovare un equilibrio che ci rassicuri che la sostenibilità è una cosa seria (e non si potrebbe fare altrimenti) e non una parola d’ordine che ne segue altre nel teatrino della politica.

Rispetto a questa drammatica consapevolezza che la pandemia ci spinge ad abbracciare, l’occasione di una riflessione corale, scevra di pregiudizi e fiduciosa nella capacità della parola di fondare migliori relazioni umane ha informato di sé la campagna di ascolto che abbiamo condotto, che volutamente *“ha volato alto”*.

Preoccupandosi di fare il pieno di riflessioni e visioni di grande respiro, prima di iniziare il gioco con il quale, attraverso il Piano Operativo, disporremo in campo i mattoncini e le tessere la cui concreta combinazione determina la forma della città.

Non è certo che saremo all’altezza delle sfide che abbiamo di fronte ma, almeno, non le avremo ignorate.

2. GLI INTERLOCUTORI E I MODI DEL CONFRONTO

2.1 Un palinsesto articolato di iniziative

Ascoltare la città e le sue molte voci è una condizione necessaria per mettere mano alla programmazione del futuro e per costruire regole di comportamento e strategie di azione efficaci anche perché condivise.

La Campagna di ascolto per il Piano Operativo si è proposta con due diversi “registri”, differenziati nei modi in funzione della natura e dei caratteri degli attori sociali nei confronti dei quali la campagna si è proposta.

Differenze di registro necessarie per raccogliere con la necessaria attenzione le voci della città, per interpretarne le aspirazioni e le attese, per comporle in un palinsesto vivace ed espressivo con cui il piano urbanistico potrà e dovrà interloquire.

Il primo registro praticato nella Campagna di ascolto è stato quello del rapporto con gli interessi organizzati. Un rapporto da stabilire con il mondo della rappresentanza economica e sociale e delle cosiddette autonomie funzionali, attori tutti portatori non solo di interessi qualificati ma anche di competenze specialistiche.

È insomma il mondo dei corpi intermedi, la cui considerazione ha conosciuto alterne fortune nell'esercizio della decisione politica, tanto in sede centrale che nella dimensione più squisitamente locale.

Si può tuttavia affermare, pressoché con certezza che ogni tentativo della politica di sottrarsi ad un confronto stringente con il tessuto delle rappresentanze, ricercando una pretesa disintermediazione della azione politica, ha sortito esiti assai controversi che ne hanno sostanzialmente indebolito l'efficacia e minata la stabilità.

Tanto più per una materia, quale è quella urbanistica, nella quale i contenuti tecnici articolati propongono una costante esigenza di mediazione professionale tra le istanze – anche quelle singolari – dei cittadini e l'azione amministrativa con cui essi si confrontano nel perseguimento dei propri interessi e nell'esercizio delle proprie facoltà.

Una mediazione tanto più articolata e complessa quanto più complessi ed articolati diventano gli interessi e le istanze dei cittadini nella loro concreta configurazione istituzionale di famiglie consumatrici, famiglie produttrici (le piccole imprese), imprese e organismi del terzo settore, nelle diverse sfere operative e nei diversi mondi sociali in cui questi interessi si manifestano e si propongono.

Il riconoscimento di questa articolata e multiforme infrastruttura della rappresentanza sociale non esclude, tuttavia, che l'azione di governo locale, tanto più nei suoi contenuti

della regolazione urbanistica ed edilizia che – a tutte le latitudini – incardina un cuore essenziale del potere municipale, debba attrezzarsi per incontrare direttamente la voce dei cittadini.

Tanto più quando questa voce diventa la espressione di processi di auto-organizzazione e di percorsi spontanei di partecipazione diretta dei cittadini alla vita della comunità.

Di qui la necessità di stabilire un secondo registro della campagna di ascolto, che è stato appunto quello del rapporto con il mondo delle *attese diffuse*, espressione della auto-organizzazione civica attorno a specifici temi e luoghi.

In altre parole il rapporto con il mondo della cittadinanza attiva.

2.2 I tavoli tematici per incontrare gli interessi organizzati

Nei confronti del primo gruppo di interlocutori, quelli che sempre più frequentemente designamo con l'appellativo di *stake-holders* (letteralmente *portatori di interessi*), il percorso di ascolto si è articolato tematicamente, cercando di rappresentare - in modo originale ma espressivo delle peculiarità del contesto livornese – il vasto campo dei settori economici e sociali, consapevole comunque del livello di arbitrio inevitabile che è presente in ogni tassonomia.

La forma utilizzata per esercitare l'azione di ascolto è stata dei *focus groups*; *tavoli tematici* cui gli attori partecipano a seguito di un invito diretto della Amministrazione che ha naturalmente ricercato il più ampio coinvolgimento del tessuto delle organizzazioni di vario genere e natura presenti in città, compatibilmente con l'unica esigenza che il numero dei partecipanti fosse compatibile con le esigenze tecniche di funzionalità degli incontri.

I *focus groups* hanno infatti una propria ritualità e richiedono regole di funzionamento che facilitino una partecipazione ordinata di tutti gli attori coinvolti come l'emergere dal confronto di valutazioni e giudizi strutturati, per quanto non necessariamente convergenti verso un unico approdo. La scelta operata è stata quella di mantenere il numero dei partecipanti entro le 10-12 unità.

Sono stati programmati otto tavoli tematici identificati con l'intento di favorire l'incontro tra soggetti di diversa provenienza e natura istituzionale, per esplorare punti di vista differenziati sullo stesso argomento e sollecitare così l'emergere di visioni non scontate dei tratti che caratterizzano ciascun tema e sollecitare una dialettica vivace e capace di scavare più a fondo nella interpretazione dei fenomeni.

Nella selezione degli inviti si è ricercato il miglior compromesso tra un criterio di rappresentatività istituzionale, segnata dalla prassi operativa e *naturalmente* riconosciuta da tutti i partecipanti, e la sollecitazione a far emergere, pur nella asistematicità e soggettività delle informazioni disponibili a priori, le esperienze più significative, originali e vivaci di cui il corpo tecnico e amministrativo del Comune di Livorno fosse a conoscenza.

Attraverso i canali istituzionali dell'Amministrazione si è comunque provveduto a segnalare il percorso alla opinione pubblica esplicitando la facoltà di avanzare autocandidature alla partecipazione.

Degli invitati e dei partecipanti si dà conto in un apposita appendice al presente Rapporto.

I temi individuati per caratterizzare i diversi tavoli sono stati proposti dalla consulenza e discussi con le istanze tecniche e politiche della Amministrazione con l'unica preoccupazione di proporre chiavi interpretative di una certa originalità che consentissero tuttavia ai partecipanti di non dover soffrire di nessuno piazzamento rispetto a categorizzazione troppo astratte o comunque difficilmente riconducibili alla pratica dalla vita associativa e delle relazioni istituzionali.

Il palinsesto tematico proposto sembrerebbe aver retto il test del confronto con gli interlocutori se si devono assumere come indicatori di questo risultato tanto il livello della partecipazione che l'intensità del dibattito registrato.

Questi i temi affrontati dagli otto tavoli:

1. Il Mare, economia e vita;
2. Livorno città regionale: ruoli logistici economici e specializzazioni funzionali;
3. le grandi infrastrutture sociali, economia e *welfare*;
4. il capitale umano: giovani, formazione, attrattività, economia della conoscenza;
5. Lo spazio rurale: agricoltura, natura, reti ecologiche e parchi;
6. La prossimità: spazi pubblici, vicinato, servizi, luoghi dell'abitare;
7. la mobilità urbana sostenibile;
8. la città degli stili di vita salutari: benessere, *sport*, parchi urbani.

Per ciascuno dei tavoli proposti si sono previste e concretamente realizzate due serie di incontri.

La prima serie si è tenuta tra il 12 e il 23 ottobre 2020 e, dopo una iniziale sperimentazione della modalità di incontri in presenza tenuti al Cisternino di Città presso

l'Urban Center, ha poi dovuto ripiegare, nel rispetto della disciplina normativa intervenuta, sulla modalità dell'incontro in tele-conferenza organizzata sulla piattaforma *zoom.us*.

Nonostante il carattere ancora un po' sperimentale di questa pratica, una certa consuetudine maturata dalla gran parte degli attori nel corso del lockdown della primavera, ha comunque consentito di realizzare una interazione di buona efficacia, superando con una certa facilità il limite della distanza che non si è tradotto nel rischio di impersonalità e freddezza degli interventi.

Questo primo ciclo di incontri è stato essenzialmente dedicato alla ricostruzione del quadro delle criticità (e delle opportunità) presenti nello scenario urbano livornese con riferimento alla specifica focalizzazione tematica dell'incontro e, naturalmente, alla sensibilità degli attori intervenuti.

Un secondo ciclo di incontri si è invece tenuto tra il 12 e il 24 novembre 2020, interamente svolto nella modalità di tele-conferenza sulla piattaforma *zoom.us*, replicando identicamente gli inviti ed ottenendo una amplissima percentuale di conferma delle adesioni.

In questo secondo ciclo di incontri, anticipato dall'invio ai partecipanti (ma anche a tutti gli invitati) di un sintetico resoconto dell'incontro precedente, la focalizzazione del confronto è stata prevalentemente rivolta alla individuazione di possibili linee di azione e proposte che i partecipanti intendevano sottoporre al reciproco confronto e alla attenzione della Amministrazione.

I lavori dei tavoli, moderati dalla presenza di un facilitatore che ne ha assicurato la regia e coordinato l'ordinato svolgimento si sono svolti secondo un *format* uniforme, replicato in entrambe le serie.

Questo *format* ha previsto una iniziale presentazione della iniziativa e delle "regole di ingaggio" per gli interventi, corredato, nel secondo ciclo, da un breve resoconto – sempre da parte del moderatore - di quanto emerso nel primo incontro.

Tutti i partecipanti sono stati poi sollecitati ad intervenire sistematicamente in un primo giro di tavolo presentando criticità e opportunità percepite (primo ciclo di incontri) ovvero suggerendo indicazioni e proposte da sviluppare (secondo ciclo di incontri).

A conclusione del primo giro di tavolo il moderatore ha proposto una sintesi di quanto è stato affermato per restituire su questo la parola agli intervenuti

Un secondo giro di tavolo – questa volta non necessariamente sistematico ma con interventi anche in replica e con garbate interruzioni tra diverse voci – ha poi cercato di

mettere a fuoco più precisamente ipotesi e suggestioni da affidare allo sviluppo operativo del percorso di pianificazione comunale attraverso questo Rapporto sull'Ascolto.

Una notazione di qualche rilievo, sotto il profilo del metodo, deve essere riferita alle modalità di partecipazione agli incontri dei tavoli da parte della Amministrazione Comunale nelle sue diverse componenti.

Per quel che riguarda la dimensione tecnica, i funzionari della Amministrazione coinvolti nella attività urbanistica hanno assicurato un costante ed esteso presidio del processo, limitando tuttavia la propria partecipazione al ruolo "notarile" del Dirigente del settore, arch. Camilla Cerrina Feroni di benvenuto e introduzione dei lavori e di ringraziamento e commiato ai partecipanti, affidando al moderatore – che espressamente ha assunto un profilo di totale terzietà rispetto alla Amministrazione – il compito di intervenire nella gestione del processo di elaborazione e confronto, per garantirne il metodo e anche per sollecitarne lo sviluppo con interventi nel merito, sostenuti dalla propria esperienza professionale ma comunque estranei ad ogni ruolo di anche indiretta tutela del punto di vista della Amministrazione.

Per garantire pienamente la libertà di espressione di tutti i partecipanti, il "potere esecutivo" rappresentato dalla Giunta e dalla competente Assessora Silvia Viviani, non ha partecipato ai lavori dei tavoli, anche ad evitare l'instaurarsi di possibili corto-circuiti rivendicativi che avrebbero potuto impoverire in carattere di più generale esplorazione a largo spettro che la Campagna di Ascolto ha voluto assumere. Ha invece partecipato sistematicamente ai lavori dei tavoli la Presidente della IV Commissione Consiliare, Irene Sassetti a testimonianza della attenzione istituzionale al processo di Ascolto.

2.3 Gli interessi diffusi incontrati nelle assemblee cittadine

Nei confronti della più vasta platea dei processi di auto-organizzazione che attraversano la vita urbana e concorrono a scandirne l'agenda, la scelta operata dalla Campagna di Ascolto per il Piano Operativo è stata quella di organizzare due momenti di incontro generalmente rivolti alla intera cittadinanza e dunque aperti alla partecipazione di tutti gli interessati.

Vere e proprie *conferenze cittadine* organizzate e svolte con l'unico vincolo di una organizzazione dei lavori particolarmente attenta alla gestione dei tempi per consentire ad ogni voce urbana di avere una tribuna e un pubblico concentrato a cui rivolgere il proprio messaggio e chiarire le istanze rivolte alla Amministrazione Comunale.

Sono state organizzate a questo fine due sessioni, tenute rispettivamente il 10 e l'11 dicembre 2020.

Anche nel caso delle assemblee cittadine le condizioni sanitarie e la conseguente esigenza di evitare ogni rischio di contagio determinato dalla convergenza di pubblici estesi, hanno imposto il ricorso alla modalità della teleconferenza, per la quale si è utilizzata la medesima piattaforma informatica utilizzata per i *focus groups*, con un invito naturalmente rivolto ad un pubblico più esteso. Una limitazione non trascurabile al concreto esercizio dei diritti di partecipazione per la discriminazione imposta in ordine alle diverse competenze digitali dei partecipanti alle quali non era tuttavia possibile prestare alcun rimedio.

Quanto ai contenuti le due Assemblee cittadine sono state rispettivamente dedicate ai temi:

- dello spazio pubblico: focalizzando l'attenzione su manutenzione, gestione, valorizzazione dei *luoghi* al servizio delle relazioni di prossimità;
- della l'animazione urbana: focalizzando l'attenzione sulle *attività* connesse a commercio di vicinato, spazi di lavoro (*co-working*), eventi, mobilità sostenibile.

La distanza tra i fuochi tematici delle due iniziative, pur chiaramente percepibile, non era tale naturalmente da impedire di stabilire legami e connessioni tra i due ordini di argomentazioni e di proposte, come si è vista da una certa partecipazione "incrociata" di soggetti alle due iniziative. Si è tuttavia riusciti ad evitare senza troppe difficoltà il rischio di una banale ripetizione dei temi e degli argomenti, facilitati in questo dalla stretta contiguità delle assemblee cittadine tenute in due giorni immediatamente successivi l'uno all'altro.

Contiguità delle date che è riuscita a rendere evidente la natura sistematica della esplorazione sollecitata dalle assemblee cittadine che proponevano alla attenzione dei cittadini "auto-organizzati" (ma talvolta anche a cittadini che hanno potuto e voluto prendere la parola a rappresentazione di una propria personale convinzione) la complementarità e la convergenza dei discorsi sulla città promossi a partire da due distinti punti di vista.

A garanzia di un buon andamento delle assemblee l'Amministrazione ha organizzato preliminarmente un incontro su invito rivolto alle associazioni di cittadinanza attiva presenti sulla scena urbana, selezionate con l'unico riferimento del rilievo (per diffusione e intensità) della attività svolta. Questo preliminare incontro che non ha affrontato nessuna considerazione di merito ha avuto l'unica funzione di accertare garantire la

preventiva disponibilità di un congruo numero di interventi che potessero così assicurare un rapido ed efficace avvio dei lavori.

Per ciascuno dei due incontri sono state raccolte una decina di prenotazioni, la metà delle quali programmate in apertura dei lavori, mentre la seconda metà è stata programmata intramezzandone lo svolgimento con le nuove prenotazioni raccolte da altri partecipanti nel corso dell'incontro stesso attraverso la *chat* della piattaforma telematica utilizzata.

Si può ben arguire che nel caso delle assemblee le funzioni di moderazione/facilitazione hanno svolto un ruolo più contenuto limitandosi, sostanzialmente all'esercizio di una regia tecnica della successione degli eventi unitamente al supporto nell'ingaggio preliminare di un primo *plafond* di partecipazioni assicurate, attraverso l'incontro organizzativo preliminare di cui si è avuto modo di dire in precedenza.

Anche per le Assemblee cittadine l'Amministrazione Comunale nei suoi organi politici è volutamente rimasta sullo sfondo dell'iniziativa ritenendosi tuttavia doveroso tributare nel caso delle Assemblee un esplicito riconoscimento/ ringraziamento ai cittadini partecipanti attraverso il saluto iniziale che a loro è stato rivolto dal Sindaco di Livorno Luca Salvetti mentre in conclusione dei lavori il breve intervento dell'Assessora Silvia Viviani ha dato conto delle modalità attraverso le quali gli esiti della Campagna di Ascolto per il Piano Operativo entreranno nel processo e nei contenuti dello strumento urbanistico in formazione.

3. IN PRIMO PIANO: LE QUESTIONI CHE URGONO IN AGENDA

Cercheremo di restituire in modo ordinato e sistematico l'ampio panorama di questioni – e anche di interessanti suggestioni e indicazioni – che la Campagna di Ascolto per il Piano Operativo propone a quanti nella Amministrazione saranno impegnati nella elaborazione tecnica e nella decisione politico amministrativa sull'aggiornamento e l'adeguamento della regolazione urbanistica delle trasformazioni.

Rimandiamo per questo ai paragrafi del prossimo capitolo che ripercorrono l'articolazione tematica della campagna.

Ad anticipare questa restituzione - ordinata ma un po' compilativa - del dibattito che abbiamo registrato, ci sia però consentito di portare in primo piano, alcuni temi emersi con grande evidenza, dedicando loro una attenzione particolare per il rilievo centrale che paiono assumere nell'Agenda Urbana della città di Livorno.

3.1 *Il nuovo Ospedale*

Il primo di questi riguarda la realizzazione del nuovo Ospedale. È un tema al tempo stesso "antichissimo" e "attualissimo" nel dibattito cittadino.

Antichissimo perché data da molti lustri la necessità di realizzare un nuovo polo ospedaliero per ospitare in modo adeguato una funzione a un tempo tra le più iconiche e rappresentative della identità cittadina e anche tra le più rilevanti per il suo peso nel profilo occupazionale ed economico della città capoluogo.

La risposta a questa esigenza ha subito i ritardi e le incertezze esito di una politica sanitaria nazionale che ha dovuto affrontare – da non poco tempo – importanti restrizioni di bilancio. Giustificate certo dalle condizioni preoccupanti della finanza pubblica del nostro Paese. Condizioni che la lunga congiuntura aperta dalla Grande Recessione del 2008-2011 e le fragilità di una incompiuta politica di bilancio nei Paesi dell'area Euro non hanno certo contribuito a migliorare, ma il cui esito è comunque quello di livelli di spesa sanitaria e di investimento nelle infrastrutture di cui il confronto internazionale evidenzia immediatamente la criticità.

È stata, anche, una scelta difficile da compiere nel contesto urbano, dove non era certo in discussione il *se*, ma lo era sicuramente il *come* e, nel *come*, in particolare, il *dove*.

La decisione contenuta nell'Accordo di Programma stipulato tra Regione Toscana, Città di Livorno e Azienda USL Toscana Nord-Ovest del Dicembre 2019, ha ribaltato la precedente previsione di una localizzazione sub-urbana del nuovo presidio ospedaliero e ne consolida invece la dimensione propriamente urbana inserendolo all'interno di una operazione di rigenerazione che coinvolge in primo luogo l'area ex Pirelli.

La novità del nuovo Ospedale – comunque di straordinario impatto sulla economia urbana e sugli assetti territoriali della città – viene a concretizzarsi in un orizzonte temporale quanto mai problematico come è l'attuale, segnato in modo oltremodo significativo dalla riflessione che la Pandemia impone sui modelli funzionali e gli assetti organizzativi delle infrastrutture sociali.

Per di più venendo ad incrociarsi in questo nuovo contesto con una nuova corrente di attenzioni che, precedendo e prescindendo dalla pandemia, le istituzioni europee cominciano da qualche anno a rivolgere alle infrastrutture sociali.

Infrastrutture sociali che le istituzioni europee promuovono oggi, a fianco delle più consolidate infrastrutture economiche della grande rete infrastrutturale per la mobilità delle persone, il trasporto delle merci e le comunicazioni, come possibile oggetto di politiche di livello continentale che ne riconoscono il ruolo non meno rilevante come esternalità positiva ai processi di sviluppo economico.

Si pensi al ruolo delle infrastrutture sociali per l'istruzione nel quadro di quella *Economia della Conoscenza* che è tutti gli effetti viene riconosciuta come pilastro centrale e *driving force* della nuova stagione economica, o a quello delle infrastrutture sociali per la salute nello sviluppo di una *Economia della Vita* che, con la pandemia, sembra affacciarsi prepotentemente all'orizzonte del XXI secolo.

Questa nuova considerazione deve tuttavia riconoscere la specificità delle infrastrutture sociali, rappresentata tanto da dimensioni di norma più contenute e circoscritte nel loro impatto territoriale quanto da una *governance* necessariamente più attenta al locale, e "aggiustare il tiro" delle pratiche europee di programmazione e finanziamento.

Certo, la pandemia fa anche registrare un necessario cambio di passo nella consapevolezza dei decisori sulla insufficienza di una politica selettiva rivolta prioritariamente alle eccellenze dei luoghi di cura ad alta intensità, quali sono gli ospedali, a favore di una maggiore attenzione da dedicare a una medicina territoriale necessariamente più distribuita di cui si colgono il rilievo e l'attuale inadeguatezza in una stagione in cui la prevenzione, il tracciamento ma anche l'attenzione alle fragilità estese e permanenti delle cronicità, balzano all'evidenza della agenda politica e si manifestano ormai anche nella sensibilità della opinione pubblica.

Lo ha registrato anche il dibattito che la Campagna di Ascolto per il Piano Operativo ha fatto emergere, anticipando la grande attenzione che la città ripone nei confronti dello sviluppo di uno specifico percorso di ascolto che dovrà accompagnare il perfezionamento della decisione relativa a un investimento così rilevante.

Due sono gli assi principali della attenzione al nuovo Ospedale che si è manifestata nell'intervento degli *stakeholder* cittadini.

Il primo è rivolto a cogliere e sottolineare la delicatezza dei *luoghi di contatto* che la nuova infrastruttura avrà nel contesto urbano, sicuramente resi più evidenti e critici da una scelta localizzativa che – come si è detto – abbandona opzioni sub-urbane, sicuramente meno condizionate da preesistenze insediative. Localizzazione sub-urbana che peraltro si sarebbe mostrata assai più povera negli effetti di contaminazione e sollecitazione che l’Ospedale stabilisce nelle relazioni di prossimità con le altre funzioni urbane.

Questa attenzione ai *luoghi di contatto* si rivolge innanzitutto alle condizioni della accessibilità e alla attrezzatura dei luoghi dello scambio, soprattutto per le componenti di mobilità dolce e sostenibile. Ma che considera anche le porte di accesso alla grande infrastruttura ospedaliera come luoghi vitali, la cui percezione e leggibilità deve essere evidente per qualificarli come spazi di relazione entro i quali funzioni di socializzazione primaria, non ultimi quelle del commercio e dei pubblici esercizi, devono accompagnare e umanizzare la soglia tra interno ed esterno, tra luogo della cura e spazio della salute.

Un secondo fronte, altrettanto intensamente rimarcato dal dibattito, è quello che riguarda la complementarietà necessaria tra l’investimento necessario per innalzare e qualificare i livelli della offerta specialistica e di alta intensità diagnostica e terapeutica dell’Ospedale con la rete della medicina territoriale e la sua diffusione nel corpo della città a partire dai quartieri urbani.

Una sensibilità che registra sicuramente una generale conversione che le culture della salute e del benessere esprimono oggi, anche per effetto della pandemia dilagante, ma che è anche espressione di attenzioni e preoccupazioni specificamente livornesi.

3.2 I Quartieri in cerca d’Autore

Questo generale afflato ad un *ritorno al territorio* che è emerso nei giorni della pandemia potrà ricordare ai più anziani le correnti di pensiero che negli anni sessanta del secolo scorso tematizzavano la dialettica tra *istituzioni* (quelle sanitarie, in particolare) e *territorio* come fondamentale manifestazione di una evoluzione della società verso modelli che ne mettevano in discussione le gerarchie sociali cristallizzate, fino a minarne alla fondamenta il riconoscimento dei principi di autorità.

Un pensiero anti-autoritario che si presenta oggi con tratti forse meno radicali ma non necessariamente più maturi, di cui non si possono certo trascurare le forti sollecitazioni rivolte ad un sistema di governo che nel frattempo si è indebolito nelle sue strutture istituzionali.

Questo indebolimento è avvenuto tanto per effetto del sovraccarico di sollecitazioni che le istituzioni hanno ricevuto dall'evoluzione della società (la consunzione delle vecchie istituzioni statuali di fronte alla globalizzazione e insieme la fragilità delle nuove istituzioni sopranazionali) quanto per il ritardo e la incertezza delle azioni di riforma, troppe volte intraprese senza trovare un approdo affidabile.

Nel suo volgersi al territorio, al locale e alla dimensione di prossimità, questa nuova attenzione sociale incontra il progressivo venir meno della rappresentazione istituzionale di una qualche aggregazione locale di dimensione inferiore al perimetro dell'intera città.

Dovendo intanto registrare la morte delle Circoscrizioni, scomparse nelle città di medie dimensioni per effetto di una politica di razionalizzazione amministrativa che, all'insegna di una riduzione dei costi della politica, ha ottenuto pochi successi in termini di efficienza ma assai più lacerazioni ha aperto sul fronte della rappresentanza.

Non che quella delle Circoscrizioni si fosse mostrata in precedenza una soluzione particolarmente efficace nel dare forma ed espressione alle istanze del locale, adeguata ad accogliere ed elaborare le esigenze di rappresentanza e partecipazione di una popolazione che una crescita delle dimensioni fisiche della città avvenuta in misura assai superiore alla crescita delle sue dimensioni demografiche sollecita a trovare nuovi luoghi e nuove forme di aggregazione che mantengano o meglio riproducano nella modernità una qualche impronta comunitaria.

Circoscrizioni che si sono manifestate come espressione incerta di una opzione di decentramento amministrativo che non ha trovato riscontro in un più radicale ripensamento della organizzazione civica; ridotte a luoghi minori di un esercizio parlamentare privo di decisionalità.

Così, le Circoscrizioni si sono mostrate come organismi troppo fragili per sostenere l'urto di una ventata di disintermediazione della politica che ha attraversato il volgere del nuovo secolo.

E, tuttavia, la sensazione di un vuoto da colmare nella organizzazione della *governance* locale, per aiutare le politiche ad essere più aderenti alla prossimità e alla articolazione dei luoghi urbani, è rimasta forte ed è emersa ben impressa nelle istanze dei partecipanti alla Campagna di Ascolto per il Piano Operativo della città di Livorno.

Istanze che ripropongono con una larga convergenza di vedute dei diversi partecipanti i *quartieri* come luogo centrale dei processi partecipativi e delle istanze per rappresentare la condizione civica oltre la contingenza del singolo conflitto che assuma la forma organizzativa del comitato per esercitare la propria azione.

Di questo vuoto, di questa *mancanza* è emersa una traccia intensa e profonda nelle diverse espressioni che le istanze della cittadinanza attiva hanno potuto e voluto assumere nello sviluppo del percorso di ascolto e nella articolazione delle sue modalità.

Con la diffusa percezione di questa *mancanza* i processi decisionali devono fare i conti; intervenendo con processi inclusivi come tipicamente sono quelli della partecipazione largamente consolidati nel bagaglio operativo della Amministrazione ma, almeno a giudizio di più di uno degli attori intervenuti nel dibattito, anche attraverso una opportuna ri-concettualizzazione di nuove centralità urbane.

Nuove centralità capaci di promuovere e catalizzare la vita associativa alla scala della prossimità. Nuove centralità da ricercare e produrre nella ri-configurazione – fisica ma ancor più organizzativa – di nuove e vecchie infrastrutture sociali, quelle scolastiche in primo luogo, che possono essere proposte e intese come veri e propri presidi della cittadinanza attiva, promovendone un loro funzionamento quotidiano che contempli un più esteso spettro tematico delle loro funzioni e attività ed anche un arco temporale prolungato della loro apertura e attività.

3.3 *Le nuove sfide della sostenibilità urbana (e rurale)*

Da ultimo, ma certo non ultimo per importanza, tra i temi in primo piano nell'agenda delle politiche urbane livornesi, per come la Campagna di Ascolto ha contribuito a mettere in evidenza, c'è il tema della sostenibilità.

Sostenibilità a tutto tondo, come ormai non ci si dimentica mai di ricordare: economica sociale ed ambientale. Con la sottolineatura però di una centralità della dimensione ambientale che questa più ampia e generale considerazione non può certo mettere in disparte.

Un tema, quello della sostenibilità, oggi presente come non mai nel corpo esteso della società e non più confinato solo in sue più circoscritte porzioni, connotate politicamente o anche solo in termini generazionali.

Quello generazionale rimane tuttavia un riferimento importante per gli argomenti della sostenibilità: *soggettivamente*, per la partecipazione attiva e diretta con cui le generazioni dei giovanissimi hanno raccolto la bandiera di Greta Thunberg e dei suoi *Friday for future*; forse ancora di più *oggettivamente*, per la consapevolezza che in tutte le generazioni è cresciuta sulla onerosità di una eredità che stiamo trasmettendo a nipoti e pronipoti che non può conoscere beneficio di inventario.

Un riferimento che l'azione straordinaria della iniziativa europea per Next Generation EU richiama con grandissima forza quando ricorda a stati e imprese con la sua stessa

denominazione (e con stringenti vincoli di mandato) che la ripresa e la resilienza dopo la pandemia devono assumere le ragioni e gli obiettivi di una generale *transizione ecologica*, ricollocando il trenino della crescita economica sui binari della *sostenibilità*.

Questa considerazione generale della sostenibilità come tratto essenziale delle sensibilità e delle politiche per il XXI secolo, si tinge di mille sfumature di colore e contemporaneamente acquista concretezza e forza quando, nella vita quotidiana e nei suoi luoghi, si misura con le molte e specifiche pressioni che l'organismo urbano trasmette alla biosfera, sino a rendere difficile – e poco desiderabile nei suoi esiti – il funzionamento dell'ecosistema urbano.

Due sono i temi principali nei quali si palesa la sensibilità degli attori urbani livornesi nel rapporto con i temi della sostenibilità: quello della *mobilità* e quello del *consumo di suolo*.

Il tema della *mobilità*, fortemente sollecitato dalla redazione in corso del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), si propone con nuovi accenti e non trascurabili incertezze nel panorama della pandemia. Vuoi per le restrizioni specificamente introdotte dal suo contrasto, vuoi per i nuovi comportamenti sociali che in questo contesto si sono determinati, a partire dalla diffusione delle esperienze di lavoro a distanza, non sempre riconducibili propriamente al modello di uno *smart working* di cui pure, con qualche eccessiva presunzione, prendono il nome.

Un trasporto pubblico locale - di cui forse occorrerebbe sollecitare qualche maggiore impulso alla innovazione - e una mobilità dolce verso cui si sono riversate molte attese e qualche significativo investimento infrastrutturale - ma che non presenta ancora il quadro di una rete organica e integrata - sono gli aspetti che raccolgono le attenzioni maggiori nella prospettiva di poter costituire una alternativa ed efficace ad un trasporto automobilistico privato ancora largamente maggioritario ma che alcuni ritengono espressione di una cultura della mobilità ormai non più all'altezza dei tempi,

Altri attori affidano invece le proprie speranze alla diffusione delle tecnologie dell'elettrico e -forse -in un orizzonte un poco più lontano ma non irraggiungibile – alla guida autonoma. Trovando in queste tecnologie e nella trasformazione dei comportamenti che esse possono incentivare, prospettive di sostenibilità precluse oggi al motore endotermico. Sostenibilità da leggere, attraverso la diffusione di modi di uso disallineati dalla proprietà, anche in una minore invasività nella vita urbana di una presenza automobilistica ridotta nel numero per una maggiore intensità dell'uso.

Sul fronte del *consumo di suolo*, pur in una stagione nella quale la pressione esercitata da una sostanziale stagnazione dei mercati immobiliari urbani che non si è ripresa dalla brusca caduta della Grande Recessione 2008-2011 e dalla conseguente disarticolazione

della filiera produttiva delle costruzioni, l'attenzione e le preoccupazioni degli attori sono comunque elevate, a conferma del fatto che questa specifica sensibilità è entrata nel sentire comune.

L'attenzione a contrastare il consumo di suolo non si rivolge solo al margine dell'urbano verso le aree di espansione che sempre più frequentemente ci si appresta a riconsegnare ad usi agricoli e naturali, ma è presente anche nelle preoccupazioni che riguardano interventi che, nella considerazione disciplinare, rientrerebbero a pieno titolo in quella strategia di rigenerazione urbana che del consumo di suolo è forse la principale alternativa.

La preoccupazione, in questo caso, è quella che i processi di densificazione di aree dismesse o sottoutilizzate generino comunque pressioni ulteriori sull'ecosistema urbano sacrificandone i profili di possibile fruizione e comunque appesantendo – di nuovo con particolare riguardo alla mobilità – il costo ambientale del funzionamento della città.

Una sensibilità diffusa con cui debbono quindi fare i conti tutti i processi di trasformazione urbana, processi inevitabili ed anzi auspicabili per molti profili, non ultimi proprio quelli della sostenibilità, basti pensare alle esigenze prioritarie di miglioramento delle prestazioni ambientali degli edifici.

L'attenzione multiforme ai temi della sostenibilità e l'insorgere di possibili divergenze e conflitti tra le sensibilità e istanze diverse che si muovono attorno a questo tema, si esprime nel modo forse più evidente con riguardo allo spazio rurale che circonda la città.

Uno spazio che a Livorno si presenta poco presidiato da attività agricole o da altre forme di uso che ne garantiscano la manutenzione e che sono quindi interessati da processi di abbandono e inselvaticimento.

Processi che alcuni osservatori interpretano come un positivo aumento della biodiversità e che altri temono invece per i loro effetti sulla mancata regimazione del ciclo delle acque e per i conseguenti rischi di dissesto.

Una linea d'ombra della sensibilità ambientalista che richiederebbe, per essere superata, un contesto culturale più maturo, nel quale si palesi la prospettiva del riconoscimento dei Servizi Eco Sistemici e si affermi un quadro istituzionale che di questi servizi faccia concretamente emergere il valore, dando luogo a effettivi Pagamenti Ecosistemici ed Ambientali; subordinandoli, peraltro, all'esercizio di quella necessaria manutenzione che ne può conservare il valore nel tempo.

Ma questo scenario non si propone, ancora, come una novità incombente.

4. I TEMI E I LUOGHI DELLA CITTÀ NELL'IMMAGINE DEI SUOI PROTAGONISTI

4.1 *La città e il mare.*

Quello con il mare è per la città di Livorno un rapporto essenziale, letteralmente fondativo. Tuttavia è un rapporto seriamente messo alla prova nella sua capacità di orientare l'agenda urbana dalla lunga inerzia conosciuta nell'arco degli ultimi decenni dai processi di reinfrastrutturazione del sistema portuale e delle sue fondamentali connessioni a terra.

La lunga inerzia con la quale procedono nel loro *iter* amministrativo decisioni di investimento di grande portata che, nonostante un lungo intervallo di tempo trascorso dal momento in cui le decisioni sono state assunte, viene registrato nella percezione degli attori locali a partire dalla constatazione di come non si sia ancora addivenuti alla concreta attuazione delle opere. Nell'elenco compaiono il Porto Turistico, la Darsena Europa, la Stazione Marittima, la riqualificazione dei Fossi.

Questa situazione porta naturalmente in evidenza il tema della complessa *governance* istituzionale delle infrastrutture logistiche che servono lo scambio con il trasporto via Mare, tanto nel rapporto tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale, quanto nel rapporto con altre Autorità territoriali competenti che operano al di fuori dei confini comunali, a partire dal Comune di Collesalveti per la questione dell'interporto di Guasticce, quanto nella prospettiva di più stretto rapporto con la Regione, aperta dalla prossima istituzione delle Zone Logistiche Semplificate.

Il rapporto con il mare, nelle forme molteplici e articolate della sua presenza nella scena urbana, coinvolge su piani diversi ma con importanza non difforme, tanto strategie economiche decisive, quanto la organizzazione della vita quotidiana attorno alle quali si giocano interrogativi di grande portata per disegnare orizzonti di sviluppo della città di Livorno e della sua morfologia economica e sociale. In particolare sul fronte della attrattività urbana e della sua specifica declinazione sul fronte delle attività e delle risorse turistiche.

La questione si pone essenzialmente nei termini del rapporto con il principale flusso che ha interessato la città negli anni scorsi (messo però in discussione almeno nella contingenza attuale dalla pandemia) che è quello del traffico crocieristico e dei traghetti.

Un flusso ingente al quale la città ha guardato con attenzione ma anche con una certa difficoltà a tramutarlo in un sistema di servizi capace di garantire opportunità di occupazione e di reddito importanti, salvo che nella più immediata logistica per il trasferimento verso le destinazioni delle città d'arte vicine.

La città si interroga se deve invece puntare ad inventarsi un proprio turismo di elezione, ma la risposta su quale sia la sua specifica caratterizzazione è tutt'altro che banale e scontata.

Una importante novità (o comunque una nuova sottolineatura di accento assai significativa) è emersa sul fronte della considerazione del Mare come un riferimento tematico importante per attività che si collocano alla frontiera di quella che oggi individuiamo come "economia della conoscenza".

Nella città questa prospettiva può trovare riferimenti accademici e industriali di un qualche interesse che consentono di guardare con un interesse che supera la curiosità la prospettiva di esplorare le potenzialità di un campo di presenze e di attività che potrebbe concorrere a delineare un nuovo profilo evolutivo della economia urbana.

Da ultimo il tema della sostenibilità, sempre più centrale, comincia ad emergere e a rappresentarsi non più solo come limite esterno alle azioni infrastrutturali che segnano la vita di un importante *hub* del sistema nazionale dei trasporti quale il Porto e la città sicuramente sono, ma anche come una vera e propria risorsa nella già richiamata prospettiva della Economia della Conoscenza

Il possibile impatto urbano della presenza e della attività di ormai numerose istituzioni accademiche e di ricerca, disegna forse un terzo fronte della presenza del mare nella vita della città, che si aggiunge a quelli consolidati delle economie logistiche da un lato e delle consuetudini sociali dall'altro. Un terzo fronte che in una stagione europea di Green Deal potrebbe costruirsi e strutturarsi con una certa credibilità proprio attorno, appunto, ai temi della sostenibilità ambientale.

4.2 Livorno città regionale ruoli economici e specializzazioni funzionali

Collocata nello scenario delle relazioni di più vasta scala che segnano lo spazio regionale (uno spazio *regionale* che nella sua proiezione funzionale si spinge anche oltre la dimensione squisitamente politico amministrativa descritta dai confini toscani, in particolare lungo l'arco costiero del tirreno settentrionale) Livorno si misura ora, come sempre è accaduto nel suo passato, con l'esigenza di esprimere il proprio ruolo avendo riferimento ad economie e a sistemi funzionali necessariamente più estesi di quelli che la città e il comune possono contenere all'interno del proprio territorio.

La questione dell'attrattività viene dunque proposta con grande evidenza – e insistenza – nel discorso pubblico sui ruoli urbani pur restando un po' in ombra una questione che

sembrerebbe invece essere decisamente centrale in un contesto di globalizzazione avanzata.

La questione è quella che si interroga verso quale *target* dirigere la propria istanza di attrattività. Un *target* che andrebbe meglio definito perché la città possa rivolgersi ad esso mostrando un profilo di caratterizzazione e di interesse peculiare e competitivo. Anche per un evidente esigenza di economia visto che una azione mirata e quindi efficace deve poter identificare questo target nel campo sterminato di soggetti cui potenzialmente la città può rivolgere la *propria* offerta di accoglienza e di insediamento; un campo di soggetti teoricamente diffusi in ogni angolo del pianeta e che si misurano a miliardi.

Per rispondere a questa domanda il lavoro di introspezione e di scavo deve essere affrontato dalla Città e dai suoi attori economici con pazienza e con determinazione.

Nella considerazione degli attori sociali, ricorre per Livorno l'immagine di una *terza toscana*: un insediamento litoraneo segnato da processi di crisi industriale che la accomunano a Massa Carrara ed a Piombino e ne segnano le distanze dalle *altre* Toscane, di più certa identità e di maggiore successo.

Una "prima Toscana" delle grandi città d'arte e dei loro flussi turistici internazionali (per quanto ora colpiti dalla pandemia) e una "seconda Toscana", talvolta di minore spessore urbano, dove però le specializzazioni manifatturiere conservano un tessuto locale vitale e una atmosfera distrettuale apprezzabile.

Superare l'empasse di questa considerazione da zona di crisi è una esigenza forte e profondamente avvertita che porta la società cittadina a ricercare supporto e attenzioni anche al di fuori di sé.

Una conseguenza indiretta di questa difficoltà a trovare una bussola nella esplorazione della propria possibile collocazione è infatti leggibile nella straordinaria rilevanza che assume come interlocutore la Regione Toscana.

Proprio al profilo istituzionale della Regione la Città e gli attori locali rivolgono infatti le proprie attese con sistematicità ed insistenza, ricercandone il diretto coinvolgimento in tutte o quasi le decisioni di assetto locale.

Anche sul fronte dei ruoli economici, come per quelli logistici, tra le più interessanti novità da registrare è la presenza, ormai non più marginale, di un nuovo campo di attori sociali: agenzie e istituzioni dell'alta formazione e della ricerca che possono assurgere a ruoli di protagonismo nel discorso economico locale.

Attori che siedono ormai senza remore ai tavoli nei quali si discute e prende corpo il profilo di una necessaria nuova specializzazione intelligente della città, efficacemente inserita nella *smart specialization strategy* (S3) che la Regione sta formando come necessaria premessa della prossima programmazione europea 2021-2027.

Una nuova specializzazione intelligente di cui la sostenibilità e il digitale sembrano essere l'asse portante, in coerenza con le prospettive dei nuovi programmi europei per la *next generation*.

Quasi in antitesi a questa prospettiva più brillante rivolta al futuro, il confronto con le valutazioni degli attori economici sottolinea il permanere di una eccessiva centralità della dimensione procedurale e un eccessivo rilievo delle culture giuridico-amministrative nel concreto esercizio della decisione pubblica.

Ne derivano preoccupazioni di non poco conto riguardo ai profili di efficienza e tempestività della decisione ma anche riguardo alle stesse esigenze di efficacia e realismo della azione.

La riflessione sulla dimensione regionale dei problemi della Città nell'esplorare scenari più estesi e nel proiettare uno sguardo più alto sull'orizzonte spaziale e temporale delle trasformazioni, porta quasi naturalmente ad interrogarsi anche riguardo al profilo delle trasformazioni inattese prodotte dall'inedito scenario della pandemia Covid 19.

Scenario che nel giudizio degli attori sarà da interrogare ancora a lungo per cogliere la portata e la direzione del cambiamento, ancora oggi largamente incompresa, ma anche per cogliere le specifiche opportunità che questa vicenda potrà portare alla città di Livorno, incontrando suoi tratti idiosincratici che, caso mai, non hanno avuto sin qui particolare attenzione.

4.3 Capitale umano, giovani, attrattività la prospettiva della Economia della Conoscenza

Specifiche contingenze organizzative e di calendario scolastico hanno portato in una prima battuta al tavolo chiamato ad occuparsi di capitale sociale attenzioni ed esperienze maturate nel mondo delle imprese e in particolare delle Piccole e Media Imprese, più di quanto non sia avvenuto per le voci delle istituzioni del mondo scolastico che, opportunamente, sono state recuperate da una attenzione dedicata, collocata in chiusura del percorso di ascolto.

Lo sbilanciamento iniziale ha comunque consentito di misurare l'ampiezza delle criticità presenti nel mercato del lavoro cittadino di cui è espressione evidente il *mismatching* tra domanda e offerta.

È infatti emersa una rilevante difficoltà da parte delle agenzie formative variamente legate all'associazionismo d'impresa nel rispondere alle domande espresse dalle imprese del proprio corpo associativo.

Distanze che si segnalano anche in una certa diffidenza, diffusa nel substrato delle culture urbane, con cui si guardano con distanza e sospetto tanto le occasioni di ingaggio nel mondo del lavoro quanto la stessa prospettiva di dover affidare ad una istanza di attrattività esterna (nel turismo in particolare) i destini della propria carriera professionale.

A scavarci dentro anche le competenze digitali dei "nativi" vanno in crisi nel rapporto più strutturato con i programmi di supporto gestionali e con le esigenze di solide competenze linguistiche.

L'immagine che questa visione sul mondo dei giovani che viene da quello più ordinato e strutturato delle imprese registra elementi di forte spaesamento e disorientamento.

Fornisce anche un'immagine di percorsi formativi offerti dalle istituzioni scolastiche poco specifici e forse anche poco attenti alla destinazione nel mondo del lavoro cui consegnano – a distanza più o meno ravvicinata – gli esiti dei propri percorsi formativi ed educativi.

Ragion per cui poca attenzione e limitato successo hanno riscosso nella realtà locale innovazioni introdotte come quelle riguardo all'alternanza scuola-lavoro (ora peraltro ridefinita tanto nella denominazione che nel rilievo curricolare) o anche dell'apprendistato professionalizzante.

Il punto di vista, singolare e fortunato, rappresentato dalla presenza al tavolo di espressioni del mondo delle Industrie Culturali e Creative, ha consentito di verificare la portata di questo scollamento tra le funzioni dell'*otium* e quelle del *negotium* (anche quando queste si caricano in modo assolutamente fondamentale di attenzione ai temi della creatività e dell'esercizio di talenti).

Anche i mestieri delle industrie creative soffrono della lontananza e delle difficoltà di accesso al lavoro delle agenzie formative istituzionalizzate, sino a doversi porre il problema di proporre percorsi di apprendimento all'interno del perimetro aziendale.

Distanza e difficoltà che è riferita (per tutte le PMI) solo in parte all'incontro con le culture degli insegnanti in alcuni casi felice ed in altri invece quasi sordo e ostile. Ancor

di più si segnala la mediazione rappresentata da una dimensione burocratica, acefala ed immotivata, che è forse la difficoltà maggiore nel rapporto tra questi mondi.

A integrazione del confronto intervenuto nei tavoli tematici si è dedicato uno specifico incontro per raccogliere in modo più compiuto le voci del mondo della scuola.

L'incontro ha fatto emergere l'esistenza di un solido tessuto di relazioni istituzionali che coinvolge le scuole livornesi e le pone in relazione – giudicata in generale efficace ancorché non priva di contraddizioni - con le istituzioni locali, Comune e Provincia innanzitutto.

Anche se la pandemia ha proposto l'esigenza di un più stretto rapporto anche con le istituzioni sanitarie. Giudizio positivo affermato con ancor maggiore convinzione da dirigenti in provenienza da contesti territoriali diversi.

Gli elementi di criticità emersi dagli interventi hanno innanzitutto sottolineato, con la più estesa diffusione, gli *stati carenziali* relativi alle *infrastrutture* e in particolare agli edifici scolastici. In una situazione che naturalmente presenta al suo interno differenziazioni profonde, le prestazioni degli edifici in termini di sicurezza (antisismica), di efficienza nelle prestazioni energetiche ed ambientali e, in taluni casi, anche nella funzionalità e nella disponibilità di spazi adeguati per l'esercizio delle funzioni scolastiche, presentano limitazioni significative, essendo ancora presenti anche casi, pur limitati, di utilizzo di edifici estranei, nella loro concezione, ad una specifica destinazione scolastica.

Significativo il fatto che queste carenze vengano ravvisate anche in relazione allo stato manutentivo ed alla qualità delle *aree esterne*, tanto per quelle di diretta pertinenza delle scuole quanto per quelle che fungono da transizione tra queste e la città nel suo funzionamento più esteso.

Deficit infrastrutturali sono segnalati anche in relazione alle *dotazioni tecnologiche* e alle connessioni telematiche, particolarmente avvertite nel corso della pandemia.

È emerso anche un profilo di criticità più squisitamente urbanistico, legato in particolare agli *addensamenti e alla congestione* determinato dalla forte polarizzazione nella dislocazione degli istituti secondari superiori, che non sono mediati dalla presenza di una organizzazione da "villaggio scolastico" o *campus* che possa gestire più efficacemente i problemi della mobilità con spazi dedicati.

Un giudizio largamente positivo è emerso riguardo al contributo che la realizzazione di importanti infrastrutture ciclabili sta recando nel ridurre i livelli di congestione (esasperati nella loro criticità dalla pandemia) mentre si segnano esigenze di completare e arricchire le dotazioni di supporto (Ciclostazione da realizzare).

Alla “congestione scolastica” la pianificazione livornese aveva proposto una alternativa in termini di decentramento e nuove polarità che sono però rimaste lontane dalla attuazione, al punto da doverne forse riconsiderare le ragioni riguardo alle esigenze non rinviabili di importanti interventi di ammodernamento e messa in efficienza degli edifici scolastici esistenti.

A fianco delle criticità connesse allo stato e alla dislocazione delle infrastrutture, diffuse preoccupazioni sono emerse in relazione alla *evoluzione dei caratteri e delle fragilità della utenza*. In questo campo si segnala una presenza crescente e ormai numericamente assai significativa di condizioni di *disabilità*, di *bisogni educativi speciali*, e di *criticità nelle competenze linguistiche* delle popolazioni immigrate.

I rischi che si segnalano in termini di abbandono scolastico non sono trascurabili e qualche segnale di disagio ancora più profondo è possibile leggerlo anche in comportamenti – furti e piccoli vandalismi – che ad esempio colpiscono i parcheggi di biciclette.

Criticità che richiedono attenzioni e sforzi speciali da parte delle istituzioni scolastiche e delle loro dotazioni organiche ma rimandano anche a più estese esigenze di coinvolgimento dell’intero corpo sociale urbano nel concorrere all’impegno educativo.

Tema questo che porta ad un ulteriore punto di focalizzazione del dibattito dedicato proprio ai temi del rapporto con il territorio, con i diversi contesti sociali e ambientali entro i quali la scuola vive. Qui si deve segnalare intento l’ampia gamma di situazioni e di contesti presenti, dalla dispersione nei contesti rurali – che ha nel piccolo plesso pluriclasse dell’isola di Capraia, la sua espressione più estrema, ai contesti più animati ma non privi di criticità dei quartieri popolari, investiti da processi di rigenerazione urbana ma anche dalla evoluzione della compagine sociale con l’insediamento di nuovi attori, portatori di nuovi bisogni, alle realtà delle scuole superiori meno (ma non poco) sollecitate in questa direzione.

All’esteso catalogo delle buone pratiche e delle ancora maggiori aspirazioni di aprire la scuola ad offrire servizi e riferimenti alla popolazione extrascolastica (biblioteche o strutture sportive) messo comunque un po’ in discussione dalle peculiari condizioni del contrasto alla pandemia che alza nuove barriere alla costruzione di relazioni più estese e frequenti tra scuola e territorio si registra anche una difficoltà istituzionale dovuta al venir meno delle tradizionali forme organizzative del decentramento amministrativo a seguito del “superamento” delle Circoscrizioni. Da segnalare anche l’esperienza, alle superiori di costituzione di forme associative originali che cercano di coinvolgere in una

prospettiva di responsabilità e di azione comune le diverse componenti del mondo scolastico.

4.4 *Le infrastrutture sociali di fronte alla sfida della longevità*

La novità che segna la scena urbana su questo fronte è sicuramente quella rappresentata dal processo avviato per la realizzazione del nuovo ospedale cittadino, cruciale tanto per la dimensione dell'investimento economico che rappresenta che per l'impatto sui profili di specializzazione funzionale di eccellenza che la sua realizzazione comporta. Di questo si è già trattato con più ampiezza in un precedente capitolo di questo Rapporto dedicato appunto ai temi emergenti nell'Agenda Urbana.

Anche le grandi infrastrutture sociali scoprono l'esigenza di misurarsi a fondo per la loro concreta realizzazione non solo con le ingegnerie finanziarie necessarie a sostenere il loro costo e con il campo delle competenze di eccellenza che ne determineranno profilo funzionale e reputazione sociale, ma anche con gli aspetti di microscala che riguardano il loro inserimento nello spazio pubblico (per i profili funzioni di accessibilità, connessione, leggibilità della propria presenza) ma anche per i valori identitari e simbolici che lo spazio pubblico, tanto più quello segnato dalle grandi infrastrutture sociali, realizza (o comunque dovrebbe realizzare) nella città contemporanea.

Nel confronto sulle infrastrutture sociali fortemente sollecitato e riproposto con grande enfasi dalla pandemia, l'ingombrante presenza del nuovo Ospedale si è rispecchiata in una estesa riflessione sulla del rapporto tra accentramento e specializzazione e, viceversa, decentramento e diffusione. Alternative o invece strategie di compatibilizzazione che riguardano non solo le funzioni ma anche le decisioni che ne governano la vita.

Ritorna anche a questo proposito la questione della organizzazione del decentramento e della partecipazione in una città che ha tradizioni significative al riguardo e si è trovata, improvvisamente, *ope legis*, orfana anche delle sue circoscrizioni. Tema anche questo affrontato nel precedente capitolo del Rapporto che tratta dei temi in evidenza.

La riflessione sulle infrastrutture sociali, il loro assetto e le scelte localizzative che le riguardano avviene in una società urbana attraversata con intensità eccezionale dai problemi della *longevità*, anche nei suoi immediati risvolti sociali e sanitari.

La situazione, evidente nella restituzione statistica, è non meno presente nella consapevolezza degli attori la quale registra non solo l'incremento esponenzialmente la quota dei grandi anziani, ma registra anche come le stesse dinamiche demografiche che

disegnano questo scenario di imminente invecchiamento propongano con altrettanta evidenza l'immagine di una progressiva rarefazione della consistenza dei *care givers* che con questa esplosione della longevità si troveranno a fare i conti.

Una situazione che propone, paradossalmente, il tema di una massiccia professionalizzazione del lavoro di cura, anche per i suoi aspetti di inclusione sociale e di mediazione culturale, di fronte alla crisi delle grandi agenzie tradizionali (le famiglie la Chiesa, diventata ormai le Chiese) e propone l'esigenza di inedite combinazioni di ruolo tra funzione pubblica, dinamiche di mercato e integrazione affidata alla dimensione sussidiaria e volontaria del terzo settore.

4.5 *Lo spazio rurale. Un mondo oltre l'Aurelia*

La assoluta singolarità della realtà rurale livornese si è resa immediatamente manifesta al tavolo del confronto tra gli attori sociali che operano in questo spazio rurale poco si sia sentita la voce della agricoltura professionale, non raccolta né dalle sue rappresentanze né espressa dai protagonisti.

I temi di questo comparto sono stati presentati esclusivamente dalla mediazione rappresentata dalle culture tecniche che peraltro hanno lamentato come l'assetto normativo che la disciplina urbanistica ha conferito allo spazio rurale livornese trattato come una zona F e non come una zona E, abbia praticamente escluso la presenza di imprese professionali i cui profili di investimento sarebbero risultati incompatibili con questa stessa disciplina.

Di qui, da un lato la motivazione dei processi di abbandono all'incoltito che caratterizzano – con giudizio unanime dei partecipanti ma con diversa valutazione degli effetti – lo spazio rurale livornese, dall'altro la richiesta alla Amministrazione di rendere esplicita con la disciplina del Piano Operativo una diversa interpretazione dello stesso spazio agricolo, aperta allo sviluppo di attività economiche primarie di adeguata consistenza economica che sembrerebbe essere indicata dal Piano Strutturale ma non ancora resa operativa in assenza appunto del Piano Operativo a cui ora si mette mano.

Una fondamentale concausa dell'abbandono della conduzione agricola del territorio rurale livornese è la straordinaria frammentazione proprietaria che lo caratterizza, essendo essa stessa a sua volta incentivata dalla assenza di processi di ricomposizione e accorpamento originati dalla iniziativa di aziende agricole economicamente valide che, si è detto, sono praticamente assenti.

Tra i diversi contributi proposti all'attenzione del tavolo, uno spazio e un ruolo decisamente importante è stato quello assunto dal percorso che ha portato la città di Livorno a dotarsi di una propria strategia urbana del cibo (*Food Strategy*, di straordinaria diffusione e grande impatto in contesti anglosassoni), tra le prime città italiane a farlo, rappresentando forse l'esperienza più avanzata nella sua implementazione. Percorso che ha sedimentato nella sua formazione, una estesa e matura esperienza.

L'obiettivo principale della Strategia è appunto quello di stabilire una filiera corta tra le produzioni agricole da sviluppare ampiamente nello spazio rurale (naturalmente all'insegna della piena sostenibilità ambientale delle produzioni) e la domanda di alimentazione della popolazione urbana, a partire da quella collettiva espressa dalle istituzioni sociali. Al riguardo si è anche richiamata l'importanza degli spazi verdi urbani per la realizzazione di orti presso i plessi scolastici da intendere come fondamentale riferimento per le politiche educative (alimentari e ambientali).

La valutazione che la Strategia urbana del cibo propone riguardo ai processi di abbandono li qualifica come una criticità rilevante nonostante l'abbandono proponga anche effetti positivi sulle condizioni di accentuata biodiversità che vengono viceversa portati in evidenza dalle associazioni ambientaliste come valore da non sacrificare.

In una posizione, per così dire, intermedia si colloca l'esperienza della apicoltura che ha significativa diffusione nel territorio rurale livornese, poco sensibile per sua stessa natura alla frammentazione dei corpi aziendali e che ha potuto consolidarsi relativamente al riparo dai vincoli imposti dalla disciplina urbanistica.

Una pratica che registra appunto come condizione importante per la sua presenza le condizioni di biodiversità in essere e il modesto impatto di pratiche di agricoltura intensiva, con i suoi processi di chimizzazione e di semplificazione culturale, rappresenterebbe una minaccia a questa attività che riveste anche un proprio significato economico.

Il che rafforza l'indicazione di come ogni sviluppo della presenza agricola nello spazio rurale non possa che realizzarsi all'insegna della sostenibilità.

Lo spazio rurale è naturalmente uno spazio molto tematizzato e apprezzato dal punto di vista della fruizione escursionistica e ambientale riguardo alla quale viene però sottolineata la grave frammentazione della rete, in particolare quella delle piste ciclabili, e la sua disconnessione dalla rete urbana.

Fragile a dir poco, anche la capacità di accoglienza in ambiente rurale, e in questo caso l'inconsistenza di aziende agricole che ne potrebbero rappresentare il più immediato supporto è certamente una penalizzazione rilevante.

4.6 *Lo spazio della vita quotidiana tra attrezzatura dei luoghi e azioni di animazione: commercio, fragilità sociali, vicinato e "reti corte"*

In primo piano nel confronto tra i diversi punti di vista presenti al tavolo dello spazio pubblicasi è proposto il tema del commercio di vicinato, nel suo essenziale ruolo di animazione e di vivibilità dello spazio urbano.

Sottolineate con grande forza le minacce che derivano alla permanenza delle attività economiche tradizionali di questo comparto dallo sviluppo della Grande Distribuzione Organizzata di cui si lamenta, per la specifica realtà livornese, una sovra-rappresentazione rispetto alle già importanti medie regionali e nazionali.

Una minaccia accentuata in modo ulteriore dalla pandemia (nonostante nella circostanza si sia rivelato come gli esercizi di vicinato rappresentino presidi fondamentali proprio nei confronti delle categorie più deboli e fragili) e dai comportamenti di acquisto che questa ha indotto.

Va peraltro rilevato come la questione dell' *e-commerce* sia vissuta come una tendenza ineluttabile con la quale occorre in qualche modo convivere ed adeguarsi mentre il contrasto allo sviluppo della Grande Distribuzione Organizzata è inteso come un tema attualissimo e caldo nei confronti del quale è possibile mettere in campo azioni efficaci, da affidare alla piena responsabilità della decisione politica locale.

Un luogo di particolare interesse per una conservazione e una valorizzazione commerciale delle aree urbane centrali – anche se si rileva che nella specifica realtà livornese non si configuri un'area pienamente assimilabile alla nozione di centro storico – con le conseguenti politiche di pedonalizzazione come sostegno ai ruoli commerciali- è invece rappresentata dall'ampia presenza di fondi (forma caratteristica dell'insediamento livornese in relazione alle vie d'acqua interne) abbandonati e da recuperare ad usi commerciali che possono rappresentare reali elementi di animazione.

Riguardo al sistema dei servizi sociali e della loro organizzazione territoriale alla dimensione dei quartieri, l'elemento di maggiore rilievo emerso è la estrema difficoltà di una loro integrazione in rete innanzitutto per l'assenza di una connettività nel/del tessuto urbano che garantisca condizioni di accessibilità e di fruibilità significative.

Vengono segnalati anche problemi specifici rappresentati dalla relativa carenza di spazi attrezzati di prossimità, alla dimensione del vicinato, mentre è sicuramente più importante la presenza di parchi urbani anche questi, tuttavia, insufficientemente connessi in una rete.

L'esperienza di azione sociale nei quartieri per contrastare condizioni di degrado e di disagio, vanta una storia importante nella tradizione livornese testimoniata in particolare dall'esperienza di Corea.

Una esperienza che oggi si misura con processi di rilevante sostituzione della tradizionale base demografica e con processi di dispersione scolastica importante.

Le esperienze di riqualificazione urbana sin qui condotte, avviate con i contratti di quartiere già negli anni novanta, hanno assunto un carattere prettamente urbanistico ed edilizio che non è diventato anche di riqualificazione sociale.

L'importanza della politica della casa, in presenza di un patrimonio abitativo pubblico, che è a Livorno di particolare consistenza, in relazione alla modesta media nazionale, è testimoniata dalla Agenzia deputata alla sua gestione (la cui visione non risulta peraltro significativamente difforme da quella proposte dalle rappresentanze di inquilini) che ne ha rappresentato le criticità di natura eminentemente finanziaria che non consentono di garantire livelli adeguati di manutenzione. Ciò avviene rispetto ad una pratica (locale e nazionale) che ha visto tradizionalmente il finanziamento di nuovi programmi costruttivi o manutentivi attraverso la alienazione sul mercato di quote di patrimonio, ora praticamente bloccata.

Rileva al riguardo anche l'introito decisamente modesto (in media inferiore ai 100 euro mese per alloggio) restituito dal patrimonio assegnato in locazione. La soluzione è individuata in una nuova corrente di investimenti sostenuti dalla spesa pubblica.

Si è infine sottolineato il rilievo della dimensione immateriale della *prossimità* e della *cittadinanza*, ben rappresentate, entrambe, dalla presenza di modalità espressive dei processi di partecipazione e di *governance* locale.

Le prime significativamente presenti e consolidate nella esperienza, anche recente, del livornese, la seconda fortemente messa in crisi dalla soppressione delle circoscrizioni e ancora alla ricerca di un suo modo di essere.

4.7 *La mobilità sarà (più) sostenibile: il contributo delle tecnologie e dei comportamenti*

Come si è avuto modo di anticipare il percorso di ascolto del Piano Operativo affianca quello attivato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in corso di redazione e in avanzato stato di elaborazione che già coinvolge attori sociali impegnati - per non poche figure - su entrambi i tavoli.

Il riconoscimento di gravi criticità nella organizzazione della mobilità cittadina, tanto sul fronte della sostenibilità che su quello della vivibilità, uniforma la visione della città che molto sembra aspettarsi da un sensibile miglioramento delle condizioni della mobilità stessa.

Tuttavia meno uniforme è il giudizio sulla strada da percorrere per superare in tempi ragionevoli queste criticità. Molto si fa conto sulla ciclabilità per le stesse condizioni dimensionali e orografiche della città potrebbe interpretare più ampiamente anche le nuove attenzioni alla salute e al benessere che attraversano la civiltà contemporanea. Ma le piste ciclabili mancano, sono interrotte, non riescono a fuoriuscire dal perimetro della variante alla Aurelia e i ciclisti (la cui figura non è forse radicata tanto saldamente nella tradizione e nella cultura dei luoghi) devono contendere – pericolosamente – i propri spazi ad un traffico veicolare egemone e pressoché indifferente alle ragioni della mobilità dolce.

Il trasporto pubblico urbano, a detta dei partecipanti, non brilla per i suoi risultati e le sue *performance* e, anche a Livorno, è spesso relegato al ruolo di risorsa di ultima istanza per chi non ha titolo o mezzi per corrispondere alla figura dominante del guidatore automobilistico (o del suo passeggero trasportato). Non sono presenti sulla scena ipotesi significative di innovazione – anche sperimentale- del sistema.

C'è chi affida alla tecnologia elettrica il ruolo di innovazione radicale della arena urbana della mobilità e chiede per questo attenzione infrastrutturale e regolativa. Gli si risponde che se l'elettrico può risolvere i problemi della CO₂ e dei gas di scarico (ma tutto dipende dai modi in cui l'energia elettrica necessaria viene prodotta e stoccata), non certamente risponde ai problemi di invasione dello spazio urbano sottratto dalla circolazione e dalla sosta automobilistica alle pratiche della socializzazione oltre che al movimento di pedoni e ciclisti.

Questo almeno se all'elettrico non si associa l'innovazione riguardo alla condivisione dei mezzi (*car sharing*) cui l'elettrico stesso potrebbe facilmente essere associato ma che per una sua affermazione radicale guarda alla prospettiva – ancora ragionevolmente lontana della diffusione di un parco circolante a guida autonoma.

Fin qui il discorso sulla mobilità sostenibile di Livorno non è molto dissimile di quello di analoghe città di medie dimensioni, se si vuole con le maggiori limitazioni alla sviluppo infrastrutturale che vengono alla città per un verso dalla sua collocazione litoranea e per altro verso anche dallo sviluppo longitudinale degli insediamenti, stretti dalla corona collinare, lungo la direttrice costiera.

Un elemento di assoluta singolarità è invece proposto dalla presenza dell'acqua all'interno dello spazio urbana. Un fatto che segna la città, come marchio costitutivo, non solo nelle sue relazioni con l'esterno ma anche nella sua organizzazione interna.

Il recupero dei fossi, nella loro complessa articolazione delle tre dimensioni connettive rappresentate dalle vie d'acqua al fondo dei calali, delle rampe e banchine di accesso e della viabilità che li costeggia è un progetto di straordinario rilievo e di non minore complessità anche per le relazioni che questo sistema infrastrutturale si intreccia con il sistema immobiliare dei fondi, pertinenze multifunzionali dalle molteplici possibili utilizzazioni.

Il tema è da tempi non brevi all'attenzione della città in particolare per il suo intrecciarsi con il tema del nuovo porto per la nautica sociale della Bellana che ne dovrebbe liberare gli specchi d'acqua dalla attuale funzione prevalente di ricovero dei natanti.

Il percorso di ascolto ne ha fatto riemergere il potenziale, come possibile vettore di una diversa mobilità sostenibile e di una suggestiva fruibilità turistica che potrebbe proporre risvolti di grande interesse anche in relazione ai temi della valorizzazione commerciale e della animazione delle aree centrali urbane.

4.8 Sport, benessere, qualità della vita: rendita di posizione di una città baciata dal sole o leva di una nuova attrattività?

Portare il tema degli stili di vita al tavolo di confronto del percorso di ascolto sociale di un processo di pianificazione urbanistica ha rappresentato sicuramente un azzardo rispetto alle aspettative che tradizionalmente si rivolgono a questa disciplina.

Un azzardo riuscito, se si da fede alla quantità e qualità degli interventi che si sono susseguiti nel confronto, portando all'attenzione molteplici aspetti della organizzazione spaziale e funzionale della città di Livorno.

Aspetti anche molto diversi tra loro che sono però rilevanti, almeno a giudizio degli intervenuti, per promuovere comportamenti dei cittadini orientati alla salute e al benessere.

Piuttosto se ne sono dovuti rimarcare gli elementi di criticità determinati da una loro insufficiente dotazione o da una inadeguata organizzazione della loro funzionalità.

Tra le esigenze più presenti nel discorso pubblico suscitato dalla iniziativa c'è quella di incentivare la presenza di piccoli spazi a verde, di dimensioni più contenute di quelle dei Parchi, che comprendano anche attrezzature per l'esercizio di pratiche sportive o escursionistiche come l'*orientering*.

La mobilità (sostenibile) ritorna al centro della attenzione non solo per i suoi effetti sull'ambiente naturale ma anche per le condizioni della salute umana in particolare con l'esigenza di migliorare la rete di piste ciclabili e di percorsi ciclo--pedonali, garantendone la continuità e migliori condizioni di sicurezza preoccupandosi, in modo complementare di innovare la rete del trasporto pubblico con la previsione di nuove modalità (tranvia?) di esercizio e di abbattere le barriere architettoniche anche nei parchi e negli spazi pubblici.

La segnalazione più forte è forse quella che riguarda l'esigenza di valorizzare la pratica sportiva come fondamentale risorsa per la salute riconoscendone la natura di attività organizzata alla quale deve essere assicurata l'attenzione e una governance necessaria; sicuramente rileva al riguardo la grande tradizione sportiva che la città può vantare anche per la tradizione dei suoi successi olimpici. Sino a coinvolgere gli attuali olimpionici in un grande progetto di valorizzazione della pratica sportiva affidato ad una Fondazione di prossima realizzazione.

Lo stile di vita salutare, naturalmente, estende il proprio messaggio ben oltre lo stretto campo della pratica agonistica: investe il campo della educazione sottolineando l'importanza della esperienza degli orti scolastici come pratica educativa per il benessere nell'ambito di una più generale strategia urbana per il cibo e l'alimentazione; si esprime nell'esigenza di un maggiore coinvolgimento attivo della popolazione; nell'opportunità di una organizzazione degli spazi verdi che offra maggiori occasioni di fruizione climaticamente gradevole (alberature) e riduca i costi della manutenzione o ancora nell'esigenza di valorizzare un più ampio campo di luoghi ameni e spazi extraurbani come luogo della fruizione diffusa.

Non ultima per importanza è stato sottolineata l'esigenza di migliorare i profili della comunicazione per promuovere comportamenti più consapevoli e attivi da parte della cittadinanza che va chiamata a prendersi cura dei luoghi che sarà possibile condividere in quanto saranno resi riconoscibili.

4.9 *Una antropologia visionaria dell'essere livornesi.*

Il ritmo della discussione e del confronto dei tavoli è stato segnato da una rigorosa (e necessariamente un po' ristretta) scansione dei tempi e dalla organizzazione tematica del confronto proposta ai tavoli, pur con una esplicito favore espresso nei confronti delle incursioni che invadessero spazi disciplinari distinti guidate dai processi organizzativi della realtà che poco si curano della organizzazione settoriale delle burocrazie e delle tassonomie disciplinari delle accademie. I vincoli organizzativi e temporali hanno tuttavia finito per privilegiare, come forma ordinaria del discorso, la segnalazione di criticità e proposte argomentate anche con dovizia ma tuttavia sempre circoscritte a fuochi tematici molto ben definiti.

Non è mancata però l'occasione di ospitare – con una deroga largamente tollerata e anzi apprezzata dai partecipanti – l'incursione proposta da un suggestivo e articolato profilo antropologico della vita quotidiana livornese che sintetizza con indiscutibile efficacia comunicativa e letteraria molte delle considerazioni che l'intero percorso di ascolto sociale ha consentito di far emergere. Il disegno di questo profilo stilizzato ma quanto mai espressivo parte dalla considerazione che “a Livorno si vive benissimo” intanto per ragioni climatiche e ambientali. Naturalmente il fuoco di questo benessere urbano è il rapporto molto intenso della città di Livorno - e anche dei cittadini livornesi - con il mare.

Un rapporto complesso che accompagna la città nella sua evoluzione e si articola nell'essere originariamente la città coincidente con il suo porto, nel suo sviluppo moderno lungo l'insediamento del lungomare ma soprattutto nell'originalissimo rapporto che si ha attorno ai fossi della Venezia e nella organizzazione del fronte urbano su tre livelli che qui si realizza. Qui le considerazioni sui luoghi, la loro storia e il loro *spirito*. tornano ad intrecciarsi con quelle sulle politiche urbanistiche. Politiche che dovrebbero consentire il trasferimento delle imbarcazioni della nautica “sociale” al nuovo porto della Bellana e promuovere la ricucitura del rapporto della città con il mare superando la cesura della Aurelia.

Per questo la riflessione sull'antropologia dei livornesi, sulla originalità dei loro caratteri e del loro sentire non ripiega sulla nostalgia o su un qualche minimalismo che esprima il pudico rimpianto di una identità che potrebbe scomparire. Si propone invece con coraggio la ricerca appassionata di occasioni e risorse, importanti, da investire per produrre contesti ambientali significativamente rinnovati e riqualificati: in una immagine che di coraggio non ne ha certo poco quelle che servirebbero, delivellando le infrastrutture litoranee, a garantire una piena permeabilità in superficie della relazione tra città e mare.

5. QUEL CHE RESTA DEL GIORNO

5.1 Razionalità ed empatia dell'Ascolto

L'esito di un ogni percorso di ascolto è affidato a una complessa concatenazione di eventi che attengono tanto alla sfera della razionalità quanto a una dimensione più propriamente emotiva che si manifesta nelle relazioni tra i partecipanti.

Razionalità ed emotività da riconoscere nei diversi soggetti protagonisti del processo partecipativo, tanto sul lato della Amministrazione che, attraverso i suoi agenti, presta ascolto, quanto sul lato degli *stakeholder* che vogliono farsi ascoltare.

Sotto il profilo della razionalità gli elementi di maggior rilievo attengono la piena leggibilità del mandato che l'Amministrazione affida all'Ascolto e la sua condivisione da parte dei partecipanti e la convinzione degli *stakeholder* a ritenere significativa la posta in gioco affidata al processo partecipativo e ad essere per questo motivati ad intervenire in esso.

Una motivazione che ha dunque a che fare con la percezione della rilevanza della posta in gioco, alla considerazione della reale attenzione che l'Amministrazione affida al percorso, alla disponibilità a riconoscere all'Amministrazione una certa curiosità nel considerare quanto di già non noto e scontato potrà emergere dal confronto.

Non minore è il rilievo degli elementi più impalpabili ed eterei che condizionano il *clima* entro il quale il processo di ascolto sociale snoda il suo percorso piuttosto che i suoi contenuti di merito.

Clima che risulterà tanto più positivo ed efficace quanto gli riuscirà di esprimere il giusto equilibrio tra una rassicurante *ritualità* che il formato degli incontri garantisce ai partecipanti e la *duttilità* di questo formato ad accogliere le circostanze, mutevoli e impreviste, che ascoltatori e ascoltati incontreranno lungo il proprio cammino.

Equilibrio tra la varietà e la *casualità* dei caratteri che entrano in rapporto tra loro negli incontri e la *accoglienza* del supporto organizzativo che li ospita, proponendosi come una naturale rete di sicurezza che consente agli intervenuti di non sentirsi stranieri ma neppure li costringe ad aderire ad una maschera di ruolo preconfezionata.

Equilibrio tra l'affermazione della *autorevolezza* gentile (*nudge*) del soggetto collettivo che ascolta – che autorevole deve essere se a lui si vuole affidare un messaggio di un qualche rilievo - e la percezione in questo stesso ascoltatore di una sorta di *ingenuità*, disposta a prestare orecchio a pensieri e parole inaspettate e inconsuete.

Equilibrio tra la disponibilità a partecipare al confronto accettando la *leggerezza* – quasi in un gioco di società – che l'occasione propone, e la *responsabilità* che si avverte nell'esprimere parole che riguardano una intera collettività urbana.

Insomma, una chimica complessa di sentimenti e di umori che – in corso d'opera – si sovrappone alla trama essenziale del progetto di ascolto definita *ex ante* della scelta dei temi e della loro declinazione, dalla efficacia nella selezione dei soggetti invitati e nella adozione di un formato di incontro.

Come giudicare allora – con una valutazione che ha a che fare con l'*empatia* almeno tanto quanto ne ha con la *ragione*, la Campagna di Ascolto per il Piano Operativo della città di Livorno?

Il punto di osservazione di chi ha cercato di esercitare una azione di regia a questo percorso non è certo il più agevole (ne forse il più appropriati) per dare risposta a questa domanda. La risposta andrebbe (e andrà) più opportunamente rimessa alla sensibilità dei partecipanti e sarà dunque mutevole e diversa a seconda delle varie angolature dalle quali ogni attore, diversamente, si troverà ad esprimerla quando in qualche modo e in diversa circostanza si vorrà misurare con una sollecitazione di questa natura.

Sarà dunque lo sviluppo del percorso di pianificazione, nella qualità dei rapporti che si troverà a costruire con gli attori sociali della Città, a darci una informazione, indiretta ma eloquente, sulla bontà della iniziativa intrapresa.

L'impressione maturata nello sviluppo dell'intero percorso, nel confronto che ha immediatamente seguito la conclusione di ogni sezione e nei momenti nei quali, più lontani dall'immediatezza, si è cercato di operare un bilancio di quanto di veniva manifestando, è sicuramente positiva.

Ancor più che per l'adesione quantitativa alle sollecitazioni e agli inviti trasmessi – pure sicuramente confortanti – per l'intensità del coinvolgimento, la serenità del confronto, il riconoscimento pieno della legittimità e della opportunità della iniziativa intrapresa dalla Amministrazione.

5.2 *Protagonisti attesi e attori imprevisti*

Rinunciando per un attimo a misurarsi con l'esercizio di una sintesi improba - e ancor di più forse improbabile - dei risultati conseguiti della campagna di ascolto, meritano di essere richiamati, a commento del suo svolgimento, alcuni aspetti peculiari, talvolta addirittura dei dettagli, del suo svolgimento.

Dettagli che hanno intanto a che fare con il panorama degli attori. Inaspettatamente, almeno dal punto di vista degli organizzatori, tra le voci riconoscibili della società livornese, quelle espresse dal mondo della formazione superiore e della ricerca, hanno acquistato una certa consistenza e sistematicità.

Fatto per nulla scontato per una città nella quale questi ruoli sono stati per antico retaggio appannaggio della vicina e blasonata sede universitaria pisana, che ne ha fatto invece il suo tratto distintivo.

È il segno, forse, di tendenze e processi di carattere più generale che configurano l'orizzonte di una nuova Economia della Conoscenza, come il panorama ordinario entro il quale si collocano le dinamiche evolutive delle città.

A non volerlo troppo minimizzare, si può leggere in questa espressione di interesse anche il tentativo di una città ancora giovane (giovane ancora la città anche se non lo sono più i suoi cittadini) di esplorare con qualche coraggio e determinazione le più incerte frontiere di una economia e di una cultura globale. Di una città giovane per natura e per storia e dal suo sorgere immersa in un campo di relazioni aperto e di ampio spettro,.

Nuovi segnali di interesse sono anche quelli che vengono dal mondo delle Industrie Culturali e Creative, nei quali si può forse leggere una qualche vitalità nuova che racconta delle esplorazioni che la città è pronta a fare sulla propria natura e la propria indole.

Disponibilità di attori che, per così dire, vanno a nozze con le sollecitazioni dissacranti che gli stessi processi partecipativi inducono nel corpo di pratiche serie e responsabili come sono quelle dell'Urbanistica chiamandole a dare spazio a dinamiche esperienziali e a manifestazioni creative.

Meno entusiasmante, sotto questo profilo, il rapporto che il percorso di ascolto è riuscito ad intrecciare con il più frequentato (dalle pratiche urbanistiche) mondo delle professioni tecniche che ha assicurato – pur con lodevoli eccezioni – un livello di partecipazione, anche quantitativa, inferiore a quello che ci si sarebbe potuti aspettare.

Ha giocato forse a questo riguardo la natura un po' acerba (volutamente acerba) della esplorazione messa in campo dalla Amministrazione che, per così dire, non ha scoperto le carte delle proprie intenzioni, anticipando l'azione di ascolto a quella di formulazione di un proprio indirizzo.

Volendo anche così manifestare l'assenza di un proprio pregiudizio, di un ordine urbanistico già maturato altrove che il Piano si può limitare a calare a terra adattandolo alla morfologia dei luoghi prima ancora che ai desideri e alle aspirazioni degli attori.

Questo approccio necessariamente *preliminare* ha forse ridotto l'interesse a partecipare al gioco da parte degli addetti ai lavori, di quelle professioni tecniche strutturate nella consuetudine di un ruolo di intermediazione tra il sistema di regolazione espresso dalla Amministrazione e le istanze - di assai diversa consistenza e maturità - espresse dalla proprietà immobiliare a cui offrono i propri servizi.

Una sorta di attesa e di rinvio della propria attenzione ad una occasione successiva che, per fortuna, non mancherà.

5.3 *Continuità e faglie nel tessuto di relazioni urbane*

Per le modalità che ha voluto assumere, tracciando in modo non propriamente convenzionale i confini della propria applicazione tematica, la Campagna di Ascolto ha prodotto qualche interessante sollecitazione sul fronte delle relazioni tra gli attori sociali coinvolti. Che si sono trovati, talvolta in modo inatteso, non solo in relazione con la Amministrazione ma anche in relazione tra loro, stabilendo nuove geografie tematiche che potranno, forse, contribuire a far maturare approcci progettuali più integrati e maturi della città alla stesura degli strumenti urbanistici.

E sarebbe già questo un contributo che - da solo - sarebbe valso l'impegno non trascurabile che la Campagna di Ascolto per il Piano Operativo ha richiesto ai suoi organizzatori ma anche agli attori che vi hanno partecipato.

Rappresentata in questi termini, per così dire più strutturali, di una nuova geografia tematica, la Campagna di ascolto ha mostrato il suo profilo di maggior criticità nella capacità di coinvolgere – per le vie ordinarie – il mondo della educazione e della formazione nella riflessione sul futuro della città.

Le circostanze oggettive – l'impatto della pandemia e delle misure messe in campo per arginarla, in particolare – sono state sicuramente determinanti per l'intensità e la complessità dello sconvolgimento organizzativo che si è determinato in questo mondo, nel segnare queste difficoltà che è stato possibile peraltro arginare e recuperare con una azione suppletiva che la Campagna ha prontamente organizzato e che ha raccolto adesioni ampie e qualificate nel merito delle questioni affrontate.

Una azione che si è mostrata del tutto adeguata a restituire una panoramica oggettiva e soggettiva delle criticità che questo mondo avverte oggi con straordinaria intensità, per

la pesantezza del colpo subito nella pandemia ma anche per la sensazione di una certa trascuratezza subita in un passato recente ma che si è protratto troppo a lungo.

Non è bastata invece, a cancellare l'immagine di una certa separatezza che ancora permane tra questo mondo della formazione e della educazione e il complesso della società urbana in particolare nei confronti di quelle realtà produttive che a questo mondo guardano per ricercarvi le nuove leve in ingresso in un mercato del lavoro sicuramente più turbolento ed incerto del passato nelle sue evoluzioni.

È forse questo – ben al di là della contingente occasione del Piano Urbanistico – il messaggio più profondo che la Campagna di Ascolto restituisce alla attenzione della Amministrazione e di una più generale e più estesa *governance* urbana.

5.4 *What's next?*

Da ultimo, prima di chiudere l'uscio, resta da avanzare qualche considerazione per rispondere alla domanda: *what's next?* Cosa succederà ora che la Campagna di Ascolto si appresta ad essere conclusa con la restituzione alla città degli esiti della sua esecuzione?

Si può sicuramente affermare, intanto, che l'attività di ascolto della Amministrazione non si concluderà certo con questa esperienza, anche solo restando nell'alveo dello specifico percorso per la formazione del Piano Operativo.

La costruzione in progress delle valutazioni tecniche e delle determinazioni politico-amministrative verranno sicuramente riproposte alla attenzione della città, nelle diverse scansioni previste dalla Legge per segnare l'evoluzione del cammino del Piano Operativo.

Nelle forme più tradizionali e formali della pubblicità degli atti urbanistici sottoposti - in una loro forma compiuta - alla verifica delle osservazioni - e in quelle non meno importanti di un confronto – in corso d'opera - su contenuti che stanno prendendo forma.

A questo riguardo merita di essere segnalato come il patrimonio di relazioni che il lavoro dei tavoli tematici dell'ascolto ha consolidato in una sorta di ambiente operativo che le sessioni di lavoro ricorsive hanno contribuito a delineare, potrebbe rappresentare utilmente una sorta di infrastruttura immateriale a supporto del processo cognitivo e decisionale del piano urbanistico nelle sue prossime tappe.

I tavoli tematici che hanno registrato nel loro impianto uno spettro tematico sufficientemente ampio, articolato e plurale, che si sono mostrati capaci di accogliere punti di osservazione strutturalmente distinti, potrebbero rivelarsi ora utili per accompagnare il materiale formarsi dei contenuti deliberativi del piano e discuterne i contenuti, ancora prima che questi risultino una affermazione risoluta e quasi definitiva della amministrazione, destinata piuttosto ad essere difesa che ad essere implementata e migliorata.

Il Rapporto sull'Ascolto non può quindi concludersi che con la raccomandazione a fare tesoro del lavoro prodotto, non solo per il contenuto sostantivo, di merito, delle questioni che il suo svolgersi ha portato in evidenza, tanto sul fronte delle criticità e delle preoccupazioni che su quello delle opportunità e delle suggestioni, ma anche per il patrimonio immateriale, di pratica del confronto e di occasioni strutturate per il suo esercizio.

Un patrimonio che la Città di Livorno potrà utilizzare al meglio per far fronte, con i suoi strumenti urbanistici ma naturalmente non solo con questi, alle sfide pressanti che questo particolare momento storico propone con così grande intensità.

ANNESSO A – CALENDARIO DEI LAVORI DELLA CAMPAGNA DI ASCOLTO PER IL PIANO OPERATIVO

29 Settembre 2020 - Sala Consiliare

ore 11.00 Conferenza stampa di presentazione della Campagna di Ascolto

12 ottobre 2020 Urban Center - Cisternino di Città

ore 10,00 – 12,00 prima sessione tavolo Il mare Economia e Vita

ore 15,30 – 17,30 prima sessione tavolo Livorno città regionale: ruoli logistici economici e specializzazioni funzionali

13 ottobre 2020 Urban Center - Cisternino di Città

ore 10,00 – 12,00 prima sessione tavolo le grandi infrastrutture sociali, economia e welfare

ore 15,30 – 17,30 prima sessione tavolo il capitale umano: giovani, formazione, attrattività, economia della conoscenza

22 Ottobre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 prima sessione tavolo spazio rurale: agricoltura, natura, reti ecologiche e parchi

ore 15,30 – 17,30 prima sessione tavolo La prossimità: spazi pubblici, vicinato servizi, luoghi dell'abitare

23 ottobre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 prima sessione tavolo la mobilità urbana sostenibile

ore 15,30 – 17,30 prima sessione tavolo la città degli stili di vita salutari: benessere sport, parchi urbani

12 Novembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 seconda sessione tavolo Il mare Economia e Vita

ore 15,30 – 17,30 seconda sessione tavolo Livorno città regionale: ruoli logistici economici e specializzazioni funzionali

13 novembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 seconda sessione Tavolo le grandi infrastrutture sociali, economia e welfare

ore 15,30 – 17,30 seconda sessione il capitale umano: giovani, formazione, attrattività, economia della conoscenza

26 novembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 seconda sessione tavolo spazio rurale: agricoltura, natura, reti ecologiche e parchi

ore 15,30 – 17,30 seconda sessione tavolo La prossimità: spazi pubblici, vicinato servizi, luoghi dell'abitare

25 novembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 seconda sessione tavolo la mobilità urbana sostenibile

ore 15,30 – 17,30 seconda sessione tavolo la città degli stili di vita salutari: benessere sport, parchi urbani

4 Dicembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 Incontro preparatorio a inviti delle Assemblee Cittadine

10 dicembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 9,30 – 13,00 Assemblea Cittadina: I temi dello spazio pubblico: manutenzione, gestione, valorizzazione dei luoghi al servizio delle relazioni di prossimità

11 dicembre 2020 Piattaforma zoom.us

ore 9,30 – 13,00 I temi della l'animazione urbana: commercio di vicinato, spazi di lavoro (co-working), eventi, mobilità sostenibile

21 Gennaio 2021 Piattaforma zoom

ore 10,00 – 12,00 Tavolo sussidiario dei Dirigenti Scolastici; primo incontro.

11 Febbraio 2021 Piattaforma zoom.us

ore 10,00 – 12,00 Tavolo sussidiario dei Dirigenti Scolastici; secondo incontro.

ANNESSO B – ELENCO DEI PARTECIPANTI AI TAVOLI TEMATICI

Shanrazad Al Basha - CESDI
Roberto Alberghi- Azimut Benetti
Davide Aloini - Polo Universitario Sistemi Logistici
Elena Arrighini CISL
Paola Ascani - LIPU
Giaime Berti - Consulta del Cibo
Angela Bertolotto - CNA
Giulia Biagetti - SUNIA
Sandra Biasci - Autismo Livorno Onlus
Marida Bolognesi - SVS
Stefano Biagi - Confcommercio
Barbara Bottoni - ADSP
Fabrizio Brandi - Scenari di quartiere
Carlo Brandini - LAMMA
Isabella Buttino - ISPRA
Marcello Canovaro CASALP
Annalisa Cau - Agenzia delle Dogane
Daniele Capecchi - Confcommercio
Silvia Cecchetti Centro Commerciale naturale Colline
Andrea Cecconi - Ordine Ingegneri
Riccardo Ciabatti - Provincia Livorno
Alessandro Ciapini - Confesercenti
Catia Ciardi Confesercenti -
Annalisa Coli - CONFESERCENTI -
Antonio Corbianco - Ordine Ingegneri
Pier Giorgio Curti OAMI
Annamaria De Biasi - CIBM (Centro Interuniversitario Biologia Marina)
Andrea Del Corona - ADSP (Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)
Federico De Paola - TerraMaestra -
Luca Difonzo FIAB
Lorenza Di Martino - Sintagma
Marco Dinetti -LIPU
Carol Ferretti - FIAB
Fulvio Romeo Franchini - Confcommercio
Luca Franciosi Confcommercio
Matteo Gabba - Spedimar (associazione case spedizioni marittime)
Rosalia Gagliardo - CESDI
Gianni Giannone CONI

Mila Giommetti - Comune Collesalveti
Valeria Giuliani - Nuovo Teatro delle Commedie
Valentina Gucciardo - Slow food/Consulta del cibo
Francesco Lo Gerfo - Ordine Ingegneri
Alessandro Longobardi - CNA
Mainardi ADSP
Maurizio Malvaldi - Ordine Ingegneri
Annalisa Maritan Comandante VV.UU
Gabriele Martelli – Confindustria
Elena Mataresi - Disabilandia ONLUS
Barbara Moradei provincia Livorno
Ilaria Piccolini - CNA
Alessandro Pacciardi - Ordine Ingegneri
Massimiliano Palloni CTT Nord
Laura Pellegrino - CNR
Stefania Piazza - Ordine Agronomi
Fabiano Pilato - ISPRA (Istituto Superiore Protezione e Ricerca Ambientale)
Ivano Pozzi - Associazione Don Nesi Corea
Matteo Precerutti - Collegio Geometri
Diana Prince - WWW
Riccardo Prini -Ordine Ingeneri
Stefano Romboli - Associazione Don Nesi Corea
Alberto Ricci - Confindustria
Mattia Rizzo - Agenzia delle Dogane
Graziella Rossini - CNR
Elisabetta Salvatori - ANFFASS
Mirko Sbragi – Confagricoltura
Andrea Scartazza CNR
Alessio Schiano Confcommercio
Silvana Simoncini RFI -
Marcello Soldati - Ordine Ingegneri
Stefano Taddei - LAMMA
Vero Tampucci Apicoltura -
Valerio Vergili-- CUH
Patrizia Villa - SUNIA - CGIL -
Antonio Zanghi - Collegio Geometri
David Zanobetti – ADSP

