

LIVORNO

Piano Strutturale 2

Idee e proposte progettuali

17 giugno 2015
Auditorium "Pamela Ognissanti"

Indirizzi e prospettive per il Piano Strutturale 2

Augusto Cagnardi
Milano, giugno 2015

Indice

1. La redazione del Piano Strutturale 2 **p. 04**

Presentazione **p. 06**
a. La Gorgona e la Meloria **p. 08**
b. Il porto **p. 10**
c. La costa **p. 16**
d. La città antica **p. 21**
e. Sopra i tetti delle case **p. 24**
f. Lungo le strade, seguendo i movimenti dei cittadini **p. 29**
g. Lo sguardo spazia sulla città intera **p. 32**
h. Oltre la città **p. 35**

2. Gli studi di dettaglio **p. 36**
a. Due velocità **p. 37**

1. La redazione del PS2





Livorno e l’acqua

Presentazione

Il secondo quaderno della serie "Livorno - Piano Strutturale 2" contiene le note introduttive al nuovo piano che seguono il primo quaderno.
Dopo i risultati del processo partecipativo, avviato nel 2012, furono esposti in modo sintetico gli esiti delle indagini di settore elaborate dai diversi consulenti incaricati di apportare contributi su alcune questioni di fondo.
La crisi economico-sociale impose di analizzare e mettere a fuoco in quale modo si potessero formulare ipotesi sul futuro in un tempo in cui le prospettive risultavano nebulose.
Un nuovo modo di esprimere giudizi emerse sia nella lettura della città, sia nel delineare traiettorie di sviluppo in una società che cambia e le linee guida capaci di esprimere alternative. Altre relazioni riguardano l'evoluzione e lo stato di depressione dell'agricoltura, così come gli aspetti ambientali e gli elementi di pericolosità ambientale.
Tutto questo materiale è stato consegnato in corpose relazioni, che costituiscono il quadro conoscitivo del PS/2, nel marzo 2013 e, successivamente, all'attuale Amministrazione nel novembre 2014. Questo insieme di documenti, depositati in Comune, è a disposizione per consultazioni.
Nel frattempo la legislazione di riferimento per la redazione del Piano trova origine da tre leggi regionali successive.
Il piano vigente è stato approvato in accordo con la legge urbanistica regionale n. 5 del 1995. Successivamente è stata approvata, nel 2005, la legge regionale n. 1 ed ora la legge urbanistica regionale vigente è la n. 65 del 2014, approvata nel novembre scorso assieme al nuovo Piano paesaggistico regionale.
Questo avvicendamento legislativo ha imposto un processo molto complesso, ancora in corso di perfezionamento.

Nel presente quaderno, sono segnalati gli indirizzi relativi ad alcuni, i principali , contenuti di un piano che indica le direzioni di marcia per costruire la prospettiva futura della città e del territorio di Livorno.
Si tratta di linee di indirizzo per alcuni argomenti principali, accompagnate da schizzi di studio che rivelano i modi con i quali si intende arrivare alle proposte dopo i confronti necessari con l'Amministrazione.

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

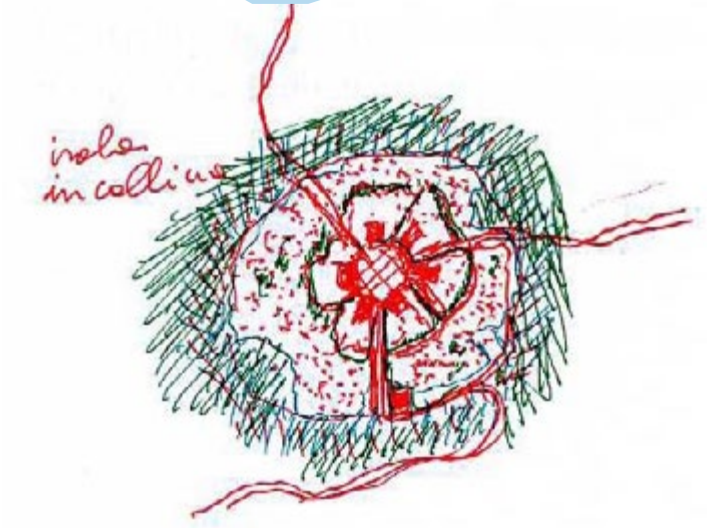
a. La Gorgona e la Meloria

E' l'angolo inaccessibile e inabbordabile, quasi dimenticato, del territorio di Livorno.
Il penitenziario non ne ha consentito lo sfruttamento turistico. Eppure è ricca di reperti storici e di ville romane. È anche vissuta e coltivata dagli attuali ospiti.
L'insediamento è modesto e misurato, non mostra violenza rispetto all'ambiente. E' un santuario della natura. L'isolamento dalla terraferma, il modesto numero di utenti, l'assenza di traffico ne attribuiscono qualità uniche rispetto al corrugato mondo dei colli livornesi. Qualora non fosse abitato da residenti privi di alternative potrebbe essere considerato un prototipo di insediamento.
Il modello isola a confronto e a contrasto con il modello città.

È bene chiarire in modo netto che non viene proposto l'allontanamento del carcere per sostituirlo con un nuovo insediamento turistico. No.
Lo sguardo verso la Gorgona è contemplativo, verso un luogo dove la natura non combatte contro l'uomo, ne accetta anche le modifiche introdotte per ragioni di colture attraverso alberi, vigneti, utilizzazione dei corsi d'acqua etc. Semplicemente la natura è. Ma lo sguardo può essere anche educativo.
In Livorno esistono altri luoghi nei quali il prototipo Gorgona può suggerire modelli di vita altrettanto liberi nella natura. Non si tratta di altre isole, ma di insediamenti minuscoli in luoghi quasi totalmente abbandonati talvolta ricchi di testimonianze romane e medioevali, un tempo villaggi o micro insediamenti dove è legittimo pensare grazie al loro isolamento, al fatto che non il mare ma il bosco ne definisca il contorno così da suggerire un modello di vita in contrasto con il modello urbano.
Vita di comunità dove l'insediamento modesto è aggregato intorno ad una piccola terra comune e lo spazio aperto è il bosco invece delle ville con giardino.

La Meloria è un'isola che non c'è. Si nasconde sotto l'acqua.
Eppure è un luogo in mezzo al mare carico di memorie indelebili e stimolatore di rinnovate tradizioni.
E' un punto di incontro. La torre è il luogo identitario, un luogo simbolico da raccogliere e rafforzare.
La visita e la sosta nei pressi della Meloria può essere un punto forte della piccola navigazione turistica.



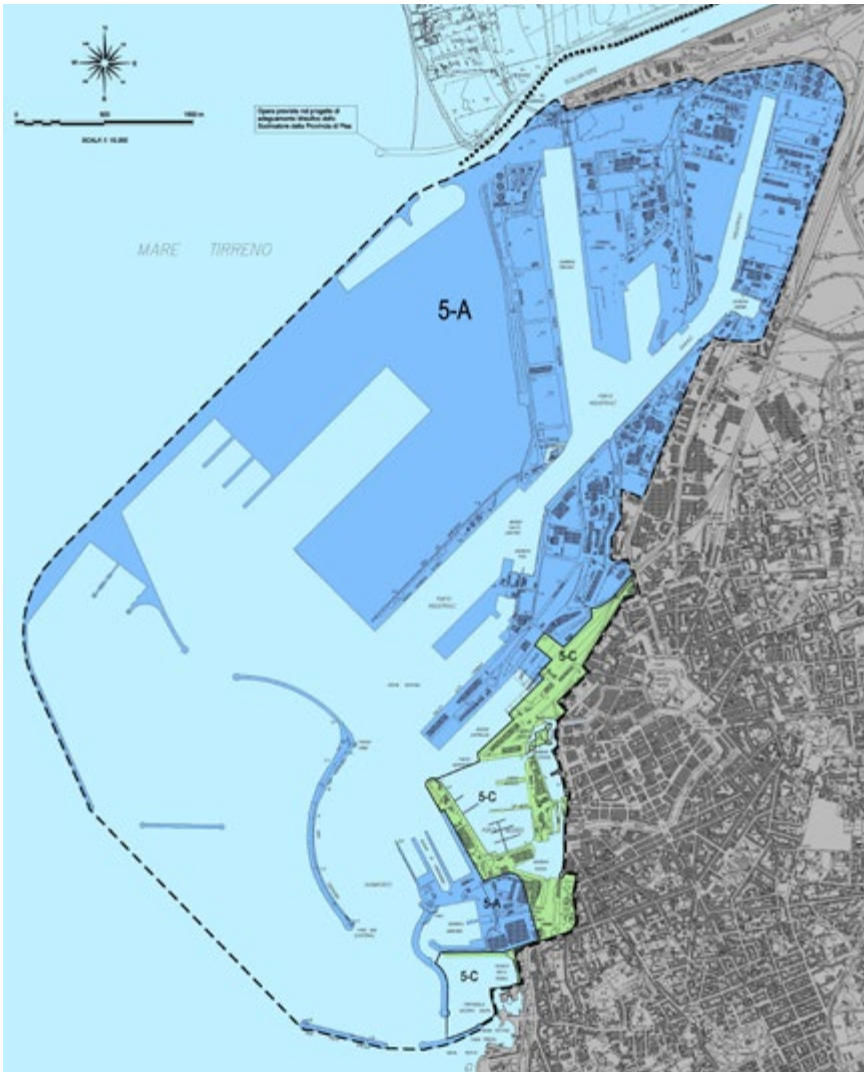


Isole di mare e isole di terra

b. Il porto

Non c'è riflessione di tipo geografico, economico, sociale, urbanistico sulla città di Livorno nè domanda di cittadino che non veda il porto al vertice delle considerazioni.
In molte città del Mediterraneo il ruolo del porto è centrale rispetto all'aggregato urbano, ma nessuna città costiera è stata progettata e poi costruita in funzione del porto. Solo in Livorno porto e città hanno avuto vite parallele ed ancora oggi il porto è il motore economico e sociale.
Livorno è una città nuova di epoca rinascimentale.
Fu fondata per il porto e con il porto.
Le ben note motivazioni economiche e sociali generarono una conformazione urbana a pentagono con un lato verso il mare dove si trova il porto, un altro a Nord aperto sul mare e murato e gli altri tre lati rivolti verso il retroterra. Nell'incontro tra i primi due lati si trova il cardine dell'insieme, la Fortezza. Fossi, canali, mura e un nuovo Forte proteggevano verso terra.
Per circa tre secoli il rapporto tra città e mare è stato filtrato attraverso il porto la cui capacità veniva estesa con l'aggiunta del molo mediceo.
La prima rivoluzione si realizza intorno alla metà dell'Ottocento con l'arrivo della ferrovia da Pisa che occlude il lato aperto della città sul mare verso nord.
Nello stesso periodo l'area fortificata a sud viene trasformata ed utilizzata dai grandi cantieri Orlando. La nascente epoca industriale abbraccia e delimita il porto mediceo e trasforma il porto con nuove protezioni a mare ed estensioni lungo la costa settentrionale.
Nella prima metà del Novecento nello stesso settore viene progettato un grande porto industriale e commerciale che ingloba anche grandi aree dell'entroterra.
Nel settore meridionale del porto la cantieristica privata viene man mano sostituita dalla cantieristica di Stato la cui attività declina rapidamente.

In tutto questo periodo si è infittita l'edificazione delle aree portuali, seppure con alterne fortune, così come si è espansa la città verso terra oltre le mura, poi oltre la prima cinta daziaria, fino alle più recenti infrastrutture (FS, Aurelia) con nuove espansioni residenziali verso i colli.
La separazione tra l'insediamento urbano e quello portuale è rimasta quasi inalterata nei 460 anni di storia. Le due espansioni, verso terra e verso il mare hanno percorso direttrici opposte. La Fortezza è rimasta il punto di riferimento, ma sembra, se si guarda la città dal mare, sommersa dalla attività del porto e dalle sue infrastrutture.



Variante anticipatrice PRP



Il porto oggi



Il porto: ampliamento e potenziamento previsto dal PRP

La città dei Medici non ha subito rilevanti modificazioni nell'impianto planimetrico sebbene ampiamente ricostruita dopo l'ultima guerra. Il porto invece è ingigantito.
Oggi il porto di Livorno è in grande trasformazione. Necessita di ulteriori spazi ma sta anche cambiando l'uso.
Così come si evolve il porto cambia anche il rapporto tra porto e città.
Attualmente è in una grande riforma. Si propone una grande espansione dell'area portuale mercantile con grandi, nuove opere a mare per rispondere alle domande future del bacino Mediterraneo.
Si propone anche una nuova utilizzazione delle aree affacciate sui moli.

Il porto è mobile e va cambiando
Nel settore aderente alla città storica le modificazioni sono numerose. Il porto mediceo cambia fisionomia.
Il piano approvato prevede che nella parte a sud (Porto Mediceo) si estenda la città verso il mare con residenze lungo un nuovo canale, commercio, attrezzature per la nautica e il nuovo cantiere verso il mare (Morosini).
Al centro il porto mediceo viene liberato perché i cittadini possano usarlo come piazza medicea nel bacino interno e come una terrazza medicea rivolta verso il mare, affacciata sul lavoro dei bacini di carenaggio.
Anche i moli compresi tra la Calata Sgarallino e la Calata Alto fondale vengono sgombrati e riattrezzati per gli attracchi delle navi da crociera. Rimane il Silo come memoria di un'epoca passata.
Intorno alla Fortezza si completa il giro d'acqua. Sulle banchine che nascondevano la Fortezza scompaiono gli edifici del vecchio porto mercantile, lungo le banchine si alternano le navi da crociera, i nuovi grandi "edifici mobili". Sui piazzali si muovono gli uomini durante le soste a terra, non più le merci.
A nord, in aree prossime al Luogo Pio, entrano nel porto i nuovi edifici, la nuova stazione marittima, le attrezzature commerciali e direzionali di supporto alle nuove attività (non quelle commerciali industriali) e le attrezzature per i turisti.
Anche in questo caso si tratta di una proiezione della città nel porto al di fuori delle mura antiche senza ingombrare la vista della parte storica del porto mediceo.
La modifica del porto è già in atto con il nuovo piano regolatore portuale, ma entra una chiara linea di recupero urbano.
L'estensione del porto mercantile a nord e l'esplosione del fenomeno cro-

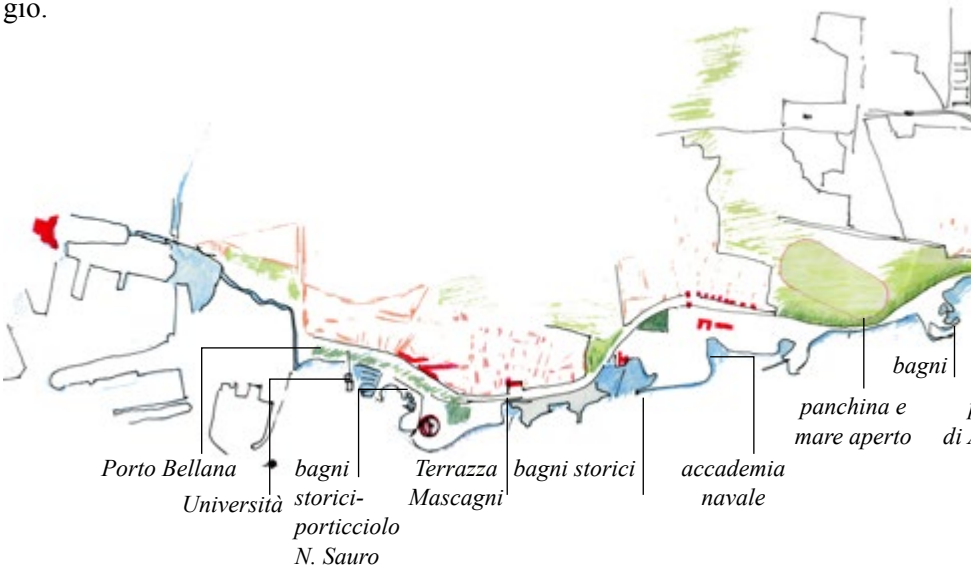
ciere richiedono un salto di qualità del porto di Livorno. La natura del lavoro nell'area del porto mediceo cambierà radicalmente.
Il rapporto della città con il mare si espande.
I frequentatori urbani ed i nuovi frequentatori turistici si incrociano e sfilano di fronte al rosso mattone del porto fortificato.
L'ingresso alla città dal mare si qualifica per l'incontro con il porto storico.
Nel contempo la città storica si proietta sul mare nell'area, un tempo porto mercantile ed in prospettiva porto turistico, con promenades sul mare fino alla punta del molo mediceo da un lato e con un'agorà di fronte alla fortezza Vecchia, luogo di sosta e passeggio per i croceristi che entrano in città e per gli abitanti che così possono completare il giro sul lungo mare.
Questa prospettiva andrà approfondita con studi di dettaglio per qualificare l'estensione della città sul mare, consolidare la saldatura e caratterizzare il paesaggio dal porto alla città.
Questa prospettiva va studiata insieme al Masterplan della città storica, di cui è proiezione nel mare.



Il centro del porto e la Fortezza

c. La costa

La linea di separazione tra terra e mare mostra una grande varietà di utilizzazioni sul lato terra.
Lungo una decina di chilometri si trovano i tempi della storia, il ruolo determinante dell'economia marinara e poi scendendo da Nord a Sud le prime testimonianze del turismo tra 800 e 900, l'insediamento dell'Accademia della Marina Militare, Caprilli che allunga gli anelli e ne ricava piste per le gare a cavalli e Ardenza il primo insediamento turistico. Sono tutte testimonianze vive intessute dalla prima passeggiata a mare sul cui lato a mare si alternano i bagni storici, le baracchine, la terrazza Mascagni, l'acquario.
Una grande immagine della "belle epoque" con l'architettura di villette inizio 900 qui a Livorno come le contemporanee ville italiane a Tianjin.
Nelle foto d'epoca si colgono gli atteggiamenti dei flaneurs livornesi aperti alle nuove abitudini del turismo estivo
Sono testimonianze di una storia qui avviata da Ferdinando I dei Medici per ragioni di navigazione e commercio, successivamente arricchitasi con il turismo degli albori.
Nella seconda parte del secolo scorso l'occupazione della costa si è prolungata verso Sud lasciando vive testimonianze della qualità della costa e del mare già tramandateci da Giovanni Fattori nei suoi ritratti di paesaggio.



Intorno al forte di Antignano un altro modello di turismo ha realizzato edifici con "i piedi nell'acqua" interrompendo la promenade lungo il mare.
Dopo il Maroccone, si incontra un grande promontorio roccioso dominato dal Romito, che ne ha impedito il prosieguo riproponendo un percorso alto dal quale si può contemplare tutto il litorale fino al porto ed ai più lontani e coinvolgenti tramonti.
Più oltre, a Quercianella, inizia un'altra costa, la costa toscana, un modello di insediamento lungo il mare più recente, destinata al turismo residenziale.

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

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

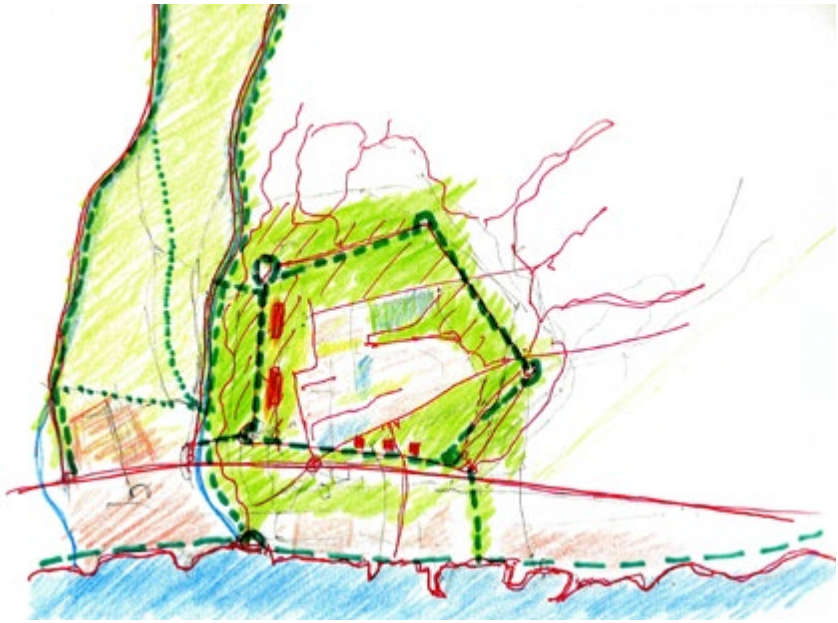
Mentre gli indirizzi generali convergono tutti verso la tutela dei valori oggi riscontrabili e verso le micro correzioni dei singoli luoghi. Un esame di dettaglio dei singoli tratti caratteristici, che occorre promuovere con un piano più puntuale, un Masterplan, potrà suggerire due ordini di implementazioni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



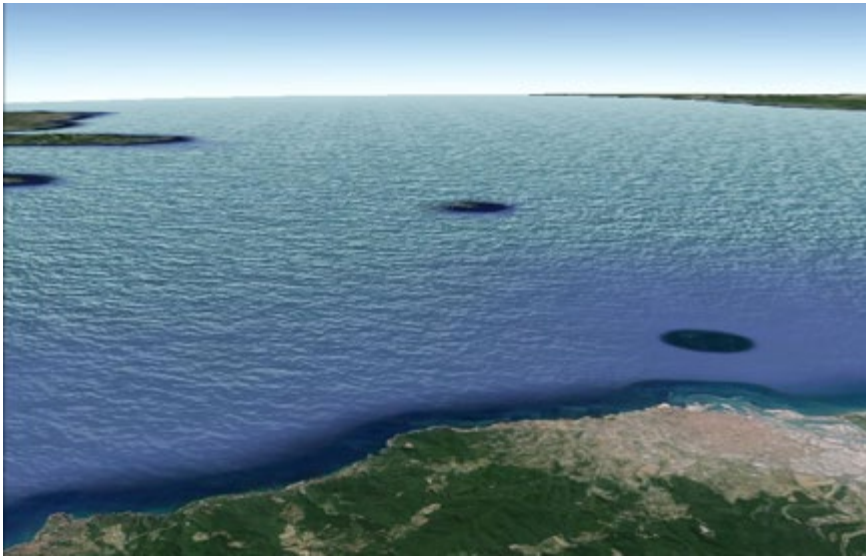
La costa livornese

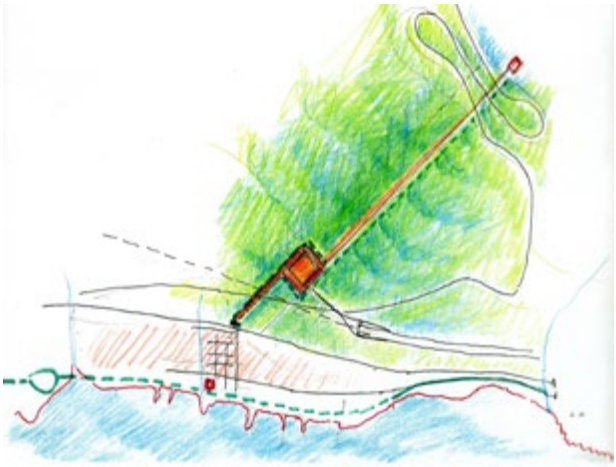
La Promenade lungo la costa può essere meglio attrezzata e diventare più attrattiva di quanto oggi non sia fino al Maroccone, l'unico sito in cui si potrebbe insediare una attrezzatura turistica nuova, caposaldo meridionale del turismo di Livorno.

Un'altra implementazione riguarda l'entroterra.
Migliorando la qualità della costa gli spazi alle spalle possono acquistare un valore urbano più significativo per tutti i cittadini. Già oggi è previsto l'insediamento di un grande parco ma anche altre attività di servizio si possono insediare, per esempio uno spazio per accogliere eventi e spettacoli in fronte al mare, godendo dei tramonti.
In altre parole si tratta di "tirare l'elastico" dalla città fino al Maroccone. Un'impresa non difficile.



L'anello di Montenero





Il nuovo teatro all'aperto





Il nuovo porto turistico al Maroccone

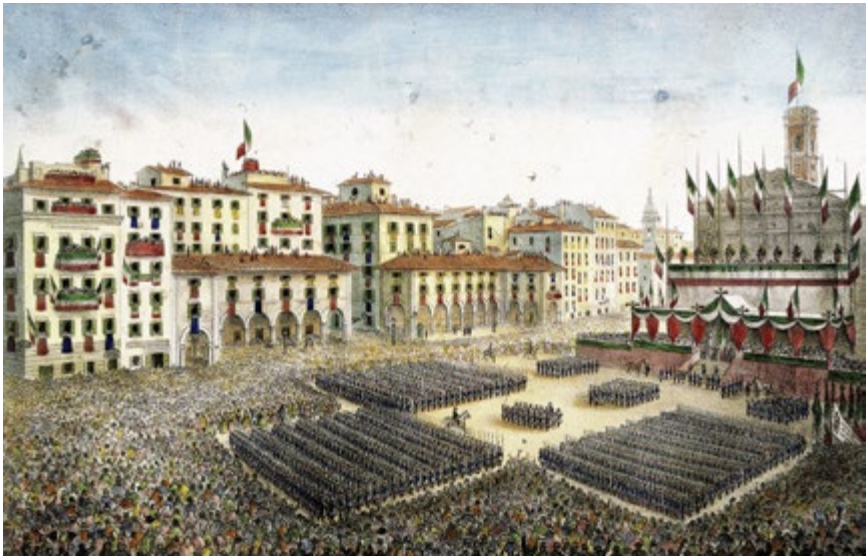
d. La città antica

Nel panorama delle città storiche toscane Livorno fa eccezione. Come ben si sa è stata fondata nel ‘500 con la finalità specifica di realizzare un nuovo porto e di ospitare una popolazione immigrata, forza lavoro per il porto. L’iniziativa è stata tutelata con una poderosa cinta muraria, due forti, verso mare e verso terra ed una cintura d’acqua, i fossi.
Questa genesi la fa riconoscere fino ad oggi diversa. Mancano nella sua storia i secoli precedenti e la loro testimonianza tanto ricca nelle altre città di più antica fondazione anche in Toscana.
Il secondo fattore di eccezione è la distruzione bellica.
Il commercio è fiorito, i cantieri insediati nel porto hanno promosso l’economia tanto che nell’ultima guerra i bombardamenti hanno distrutto porto e città storica di cui è sopravvissuto il tracciato ed il sedime stradale storico e parte delle mura.
Ora non è il caso in questa sede di riscrivere la storia della città ma è opportuno ricordare la sua genesi e la sua evoluzione per apprezzare la particolare vicenda urbana.

L’elaborazione del vigente piano regolatore (1997) è stata particolarmente attenta nell’indagare, riconoscere e tutelare le parti e gli edifici, testimonianze delle diverse età della città sia nella parte centrale come nei luoghi antichi esterni alle mura. Oggi la storia passata è interamente tutelata, con eccezione della ricostruzione post bellica, operazione di grande coraggio civile ma di modesto contenuto architettonico. La questione è come andare avanti.
I grandi esempi architettonici non ci sono, ma non sono mai esistiti. La Venezia con la navigazione ed i magazzini lungo i fossi, gli assi stradali, la grande piazza nonché i forti e in parte le mura sono sopravvissuti. Ma non solo. Alcuni palazzi di governo e altri di maggior prestigio, così come l’architettura minore procurano visioni uniformi e residuali di strade e di ambienti che non appartengono alla storia toscana celebrata, ma illustrano quella che si potrebbe, forse, definire come la città operaia “ante litteram”. Questo carattere si può riconoscere anche fuori dalla cinta muraria strade, ora stradine, che si irradiano verso il territorio esterno. Ma non solo.
Molti luoghi di culto sono distribuiti nella città e soprattutto i luoghi di sepoltura per le diverse fedi religiose. I cimiteri di Livorno sono una preziosa testimonianza della coesistenza di diverse culture e della internazio-

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

Questo modello di città storica in cui sono ben riconoscibili le mura difensive ed i successivi anelli dei dazi, in cui si ritrovano modeste architetture storiche in coerenza con la natura stessa della città, in cui è diffusa la ricostruzione del dopoguerra, non è comparabile con gli altri centri storici noti in Toscana, ma anche fuori.
La sua residua e modesta qualità, è ancora oggi sotto traccia, non esibito. Eppure se si guarda avanti, sotto la spinta dell'evoluzione del porto, non solo non andrà scomparendo ma troverà una sempre maggior attualità.
Come evolverlo per mantenerlo tale è il tema principale per lo sviluppo dell'intera città. Alcune modalità sono ben note: restauro dei pezzi speciali, riutilizzo degli edifici, funzioni aggiuntive o sostitutive nel panorama economico e sociale etc.
Forse occorre una riforma generale che investa l'insieme storico. Potrebbe essere la riforma dello spazio pubblico, l'unica "misura" urbana soprav-



Piazza Grande nell'Ottocento

vissuta nella quasi totale integrità.
Non semplicisticamente una riforma della circolazione, degli spazi per i parcheggi, ma dello spazio pubblico inteso come ambiente, come luogo in cui gli abitanti, ma anche gli abitanti esterni, i turisti, i croceristi possono convergere verso siti meno noti ora, ma più attrattivi domani e godere delle attrezzature sociali e culturali già esistenti nonché della continuità con il porto, esito delle trasformazioni in corso. L'estensione della città murata è ben proporzionata per questo modo d'uso antecedente all'invenzione dell'automobile.
Per formulare simili programmi non sono sufficienti linee di indirizzo, occorre studiare ed elaborare un Masterplan di dettaglio che esprima non solo le condizioni tecnico- urbanistiche ma anche l'immagine degli ambienti, dei materiali e della vegetazione che concorrono a costruire la qualità urbana. Potrebbe essere un modo non solo per restaurare la parte più antica della città, ma anche per promuovere un uso più rispondente alle sollecitazioni dei cittadini.



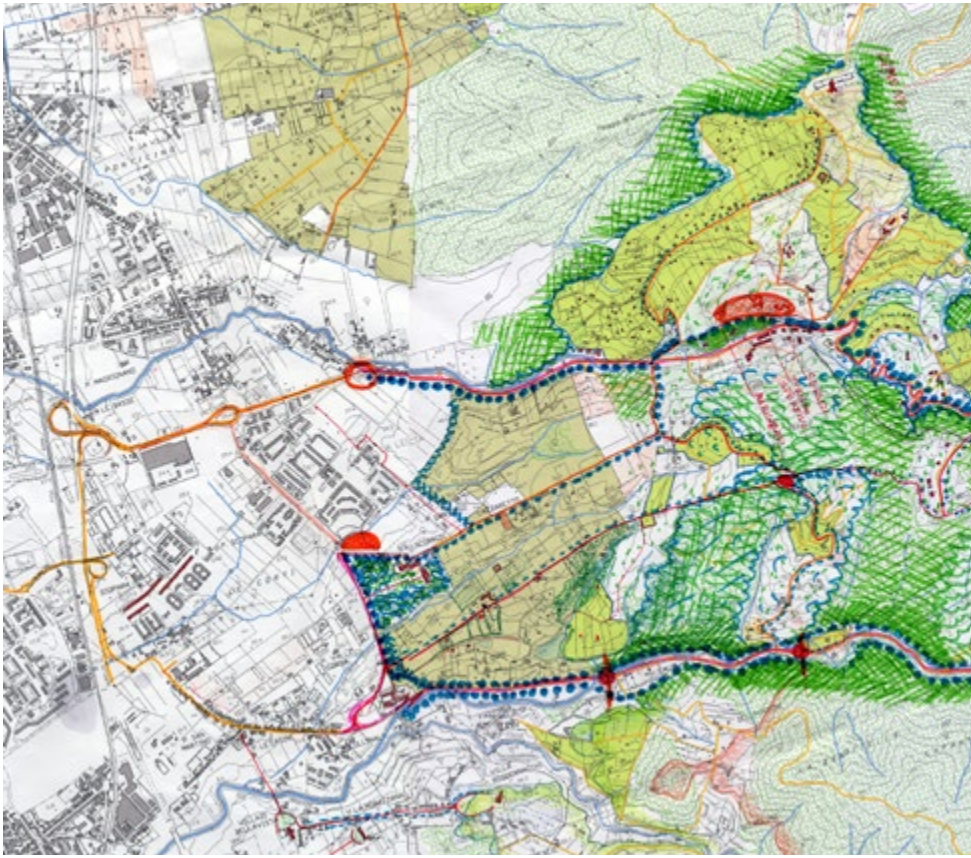
Abitazioni e cantine lungo il fosso Reale

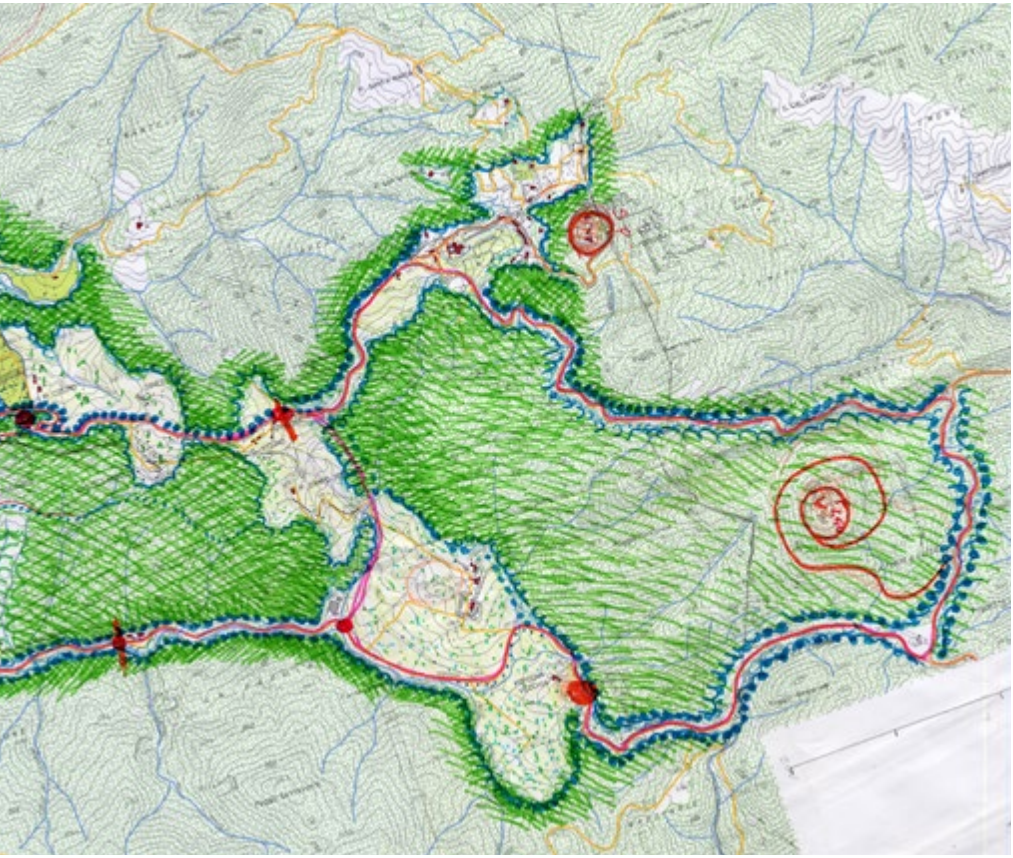
e. Sopra i tetti delle case

La collina, i boschi, l'acqua, la natura incorniciano la città e ritagliano lo spazio del cielo. È un ambiente complementare a quello urbano. È già stato tutelato con il PS1 e questa tutela deve valere anche per il PS2.
Gli orti urbani preesistevano al Piano Strutturale, ma non sono stati elaborati i piani di recupero di iniziativa pubblica, anzi sono stati moltiplicati.
È una pendenza da sanare. Leggi di tutela sono state approvate dalla regione così come altre leggi di settore per proteggere dai vari rischi di inquinamento e per tutelare visitatori (vedi allegati alluvioni, frane, terremoti etc). Il nuovo PS2 dovrà aggiornare il precedente. Grossi rischi comunque non si corrono.
L'area è attraversata da molti sentieri tracciati nei secoli per molte e diverse ragioni (coltura dei boschi, agricoltura, caccia, itinerari antichi etc) ed è ampiamente percorribile a piedi. Sorgenti d'acqua hanno alimentato acquedotti e terme, mulini a vento macinavano.
Oggi sono tracce suggestive per chi volesse ripercorrere lungo le vecchie strade anche le vecchie storie. Tutto ciò dovrà arricchire le normative naturalistiche dell'area.
È opinione comune che questo patrimonio debba rimanere intatto.

Vi è peraltro un altro tipo di opinione pubblica che esprime interesse per godere anche di questa straordinaria opportunità: mare e collina. In sé non è una aspirazione negativa. Il problema è far si che il piacere dell'uso della collina non ne sia lo strumento distruttore. È questione di luoghi, di supporto fra interesse pubblico e interesse privato, di qualità di paesaggio ed infine di necessità.
Escludendo ogni ipotesi di portare urbanizzazioni sui colli si può offrire alla città una migliore percorribilità della collina ed un migliore uso sportivo e turistico sfruttando una particolare orografia. Due strade pressoché parallele lungo il rio Maggiore ed il rio Ardenza (SP5 e SP7) risalgono, con un andamento ortogonale alla costa dalla quota 30 metri alla quota 450 a poca distanza tra di loro. Sono percorsi lungo i fiumi, attraversano i boschi ed in alcuni punti lambiscono punti panoramici aperti verso il mare (la SP7 è un tracciato romano che dalla strada parallela alla costa risaliva verso i colli per scendere poi verso il mare).
Non è fuori luogo immaginare che le due strade, e in alcuni punti le loro prossimità, definiscano una stretta area turistica collinare nella quale lo-

calizzare micro servizi per i cittadini che percorrono l'area (a piedi, in bicicletta, a cavallo) come aree di sosta, ristoro, per servizi, per agriturismo, per parcheggi dai quali proseguire a piedi sui percorsi ortogonali nei boschi. Quest'area, denominata nel gergo dei progettisti Mesopotamia (tra i due fiumi), è per ora solo un esempio di come si possa arricchire la città rendendo più praticabili i colli come spazi e percorsi alternativi a quelli urbani.
Simili percorsi si possono proporre in diverse località (ad esempio utilizzando le mappe leopoldine).
In questo modo la città verrebbe a beneficiare di aree attrezzate per il turismo locale: il paesaggio dei boschi, dei colli ed il mare apprezzato dall'alto sarebbero le nuove opportunità della città sul mare senza ricorrere a nuove urbanizzazioni. Va da sé che le aree occupate inopportunamente dovranno essere risanate ne è tollerabile ammettere che ambienti da periferia urbana intacchino un patrimonio come il paesaggio collinare.





La “Mesopotamia”



Fruizione e salvaguardia della collina

f. Lungo le strade seguendo i movimenti dei cittadini

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

Gli assi principali (lungomare, vecchia e nuova Aurelia e ferrovia) si snodano parallelamente alla costa fino al Maroccone. Fanno difetto gli assi trasversali. Muoversi agevolmente nella città è molto difficile.
Dal Pentagono si dipartono strade che distribuiscono il traffico nell'entroterra. Tracciati antichi e servizi d'epoca pre- auto consentono solo modesti e disagevoli movimenti.
Gli itinerari degli automobilisti in città collegano origini a destinazioni con itinerari spesso tortuosi.
Le auto in sosta riempiono gli accosti ai marciapiedi e occupano ogni residuale spazio vuoto, eccezion fatta per gli insediamenti più recenti dove le aree per parcheggi sono state introdotte per legge.
Le difficoltà di movimento e di sosta hanno trovato una parziale risposta con l'auto- contenimento dell'uso dell'automobile ed un forte incremento dell'uso di veicoli a due ruote.
Con la redazione del nuovo piano per il porto si è fortunatamente sciolto un nodo importante. Tutto il traffico per il porto avrà sue vie d'accesso dalla direzione nord, verso le grandi vie di comunicazione.
La parte urbana della città non dovrebbe risentirne se non per le connessioni interne tra città e porto. La grande espansione delle attività portuali non dovrebbe turbare il traffico urbano nemmeno per gli imbarchi dei traghetti avranno accesso dagli assi a nord.
Lo sguardo sul sistema infrastrutturale mostra due altre questioni assai rilevanti. In primo luogo non si vedono realizzate previsioni del PS1 come il completamento della nuova Aurelia in galleria sotto Calafuria, e neppure il miglioramento dell'entrata da est in città conseguente all'ipotesi di eliminazione del cavalcavia presso la stazione ed altre soluzioni tuttora valide ed importanti. Andranno riconfermate.
In secondo luogo non si vedono i miglioramenti delle connessioni tra le varie parti o quartieri della città in un quadro generale nel quale sembra impossibile prevedere nuovi assi stradali importanti. Livorno è una città compatta che non lascia spazi per importanti innovazioni. Peraltro una prospettiva significativa non si può basare solamente sul periodo di crisi.
È un problema ormai affrontato da tutte le maggiori città.

Essendo passato il tempo in cui alla nuova domanda di traffico si poteva rispondere con una nuova offerta di strade, la soluzione da tutti intrapresa è il contenimento della domanda stessa.
Sono così nate le pedonalizzazioni, le zone a traffico limitato, le tasse di ingresso alla città, la sosta a pagamento e così via.
Simili prospettive necessitano un cambiamento di abitudini.
Anche il trasferimento urbano, nei momenti di punta, può richiedere l'uso di più mezzi, di interruzioni, di allungamenti di tratti pedonali.

Il ricorso al trasporto pubblico diventa sempre più necessario. La previsione del PS1 prevedeva di innervare i movimenti urbani con due linee di tramvia, una parallela alla costa ed una ortogonale, dalla stazione al porto. Non sono mai state attuate.
Non è questione di tranvia ma certamente guardando avanti una corsia riservata a sede preferenziale per il trasporto pubblico (tramvie, filovia oppure autobus) è da ritenersi essenziale e quindi da riproporre insieme ad una riorganizzazione del trasporto pubblico su strada e del sistema dei parcheggi.
Con l'ampliamento del porto è prevedibile si intensifichino anche le relazioni tra il porto e la città, in particolare laddove saranno localizzati nuovi e forti attrattori di traffico così come lungo l'asse costiero.



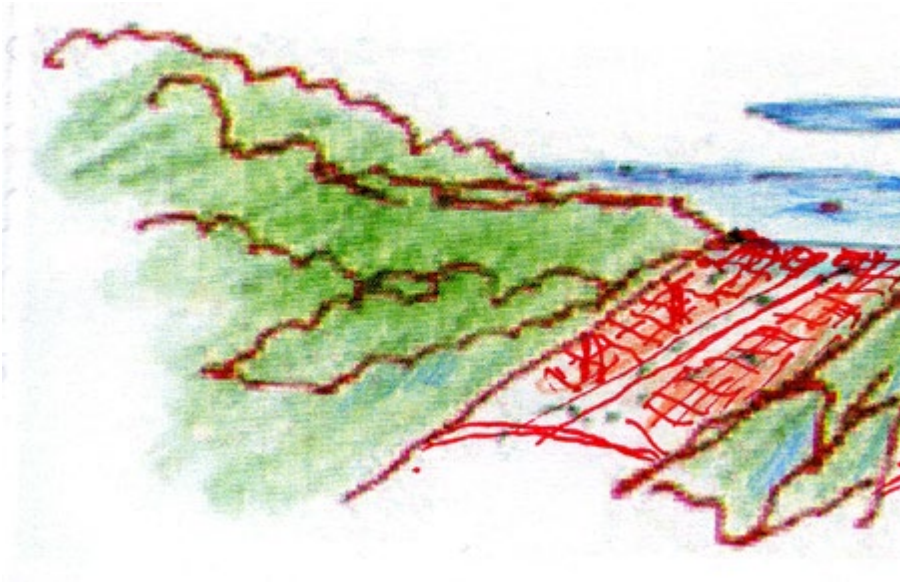
Studio per l'organizzazione del traffico tra il Porto Mediceo e la città

g. Lo sguardo spazia sulla città intera

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

La città è delimitata dal porto a nord, dal promontorio di Calafuria e Rosignano a sud e dai colli livornesi.
Sembra compatta ma in verità non è uniforme.
Soprattutto la città degli ultimi sessant'anni si è espansa per quartieri, in prevalenza pubblici, lasciando indeterminati spazi nei contorni. Se si guardasse con un caleidoscopio si vedrebbero i quartieri, ciascuno con un proprio confine e colore, con irregolari interstizi, come separazione dai più prossimi.

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



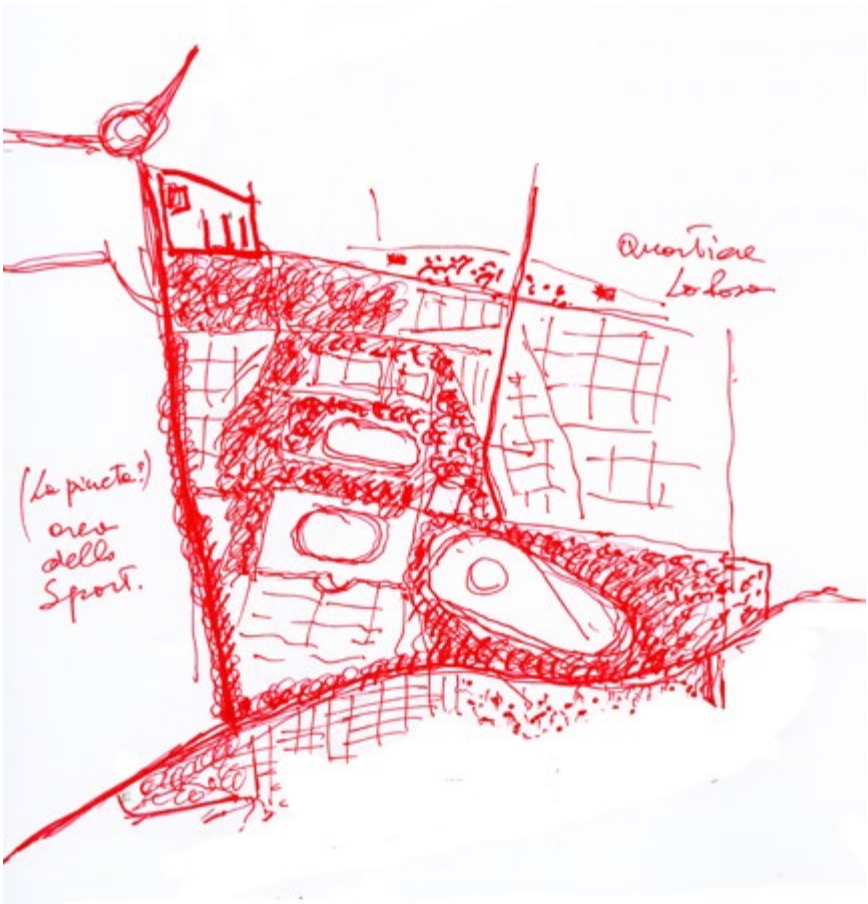
Con queste “suture” si possono realizzare nuovi spazi pubblici oppure aggiungere strutture per servizi. Certamente si può migliorare, per parti, lo spazio pubblico. Questo principio si può applicare in settori urbani anche dissimili e con obiettivi e finalità diverse. Nel centro storico, per esempio,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

La rete stradale è di fatto il primo sistema connettivo.
L’automobile si è impossessata degli spazi e con il suo crescere quantitativo ha evidenziato il problema del parcheggio e del conflitto tra auto in corsa e auto ferma.
Le limitazioni al traffico veicolare aprono il tema dei percorsi alternativi (bici, pedonali) come una rete nella città alternativa all’auto e non più solo puntuale ed occasionale.



Struttura del panorama dai colli verso il mare

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

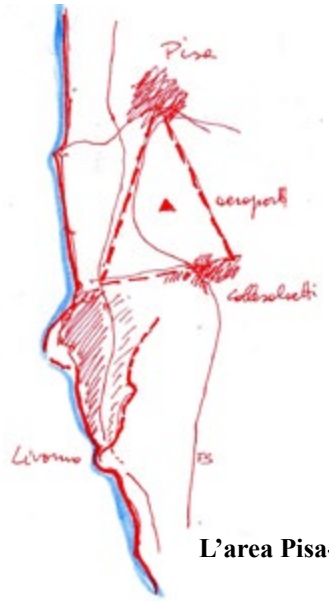


Suture della zona sportiva entro una pineta

h. Oltre la città

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

Le attività produttive lo attraversano, così come le strade, le abitazioni, le attività più recenti. Non solo si sta estendendo l'area urbanizzata verso est, ma si sta consolidando un triangolo importante per lo sviluppo futuro che comprende oltre a Livorno anche Collesalvetti e si estende fino all'aeroporto di Pisa e a Pontedera. Questo triangolo, come sostiene Pompili nella sua relazione, è la base per i pensieri e le iniziative future entro cui tessere le relazioni che necessitano di nuovi spazi.
La ricca dotazione infrastrutturale (porto, aeroporto, ferrovie , strade di grande comunicazione, autostrade) i grandi servizi (sedi universitarie, istituti di ricerca, ospedali) le risorse ambientali ed i patrimoni storici entro uno spazio misurabile in pochi chilometri costituiscono un'offerta territoriale di grande qualità per una integrazione entro un'area metropolitana aperta ai futuri sviluppi.



L'area Pisa- Livorno- Collesalvetti

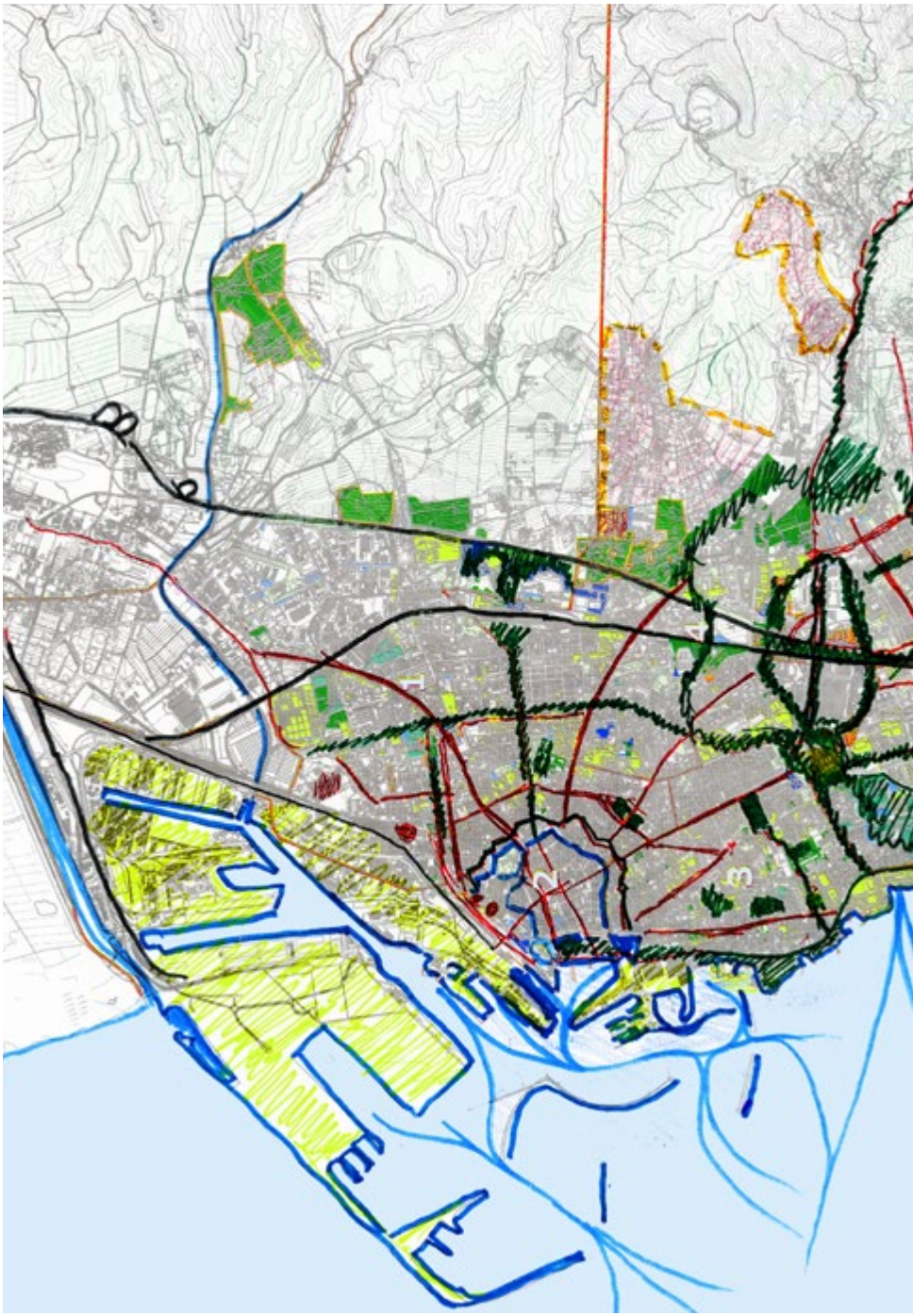
2. Gli studi di dettaglio

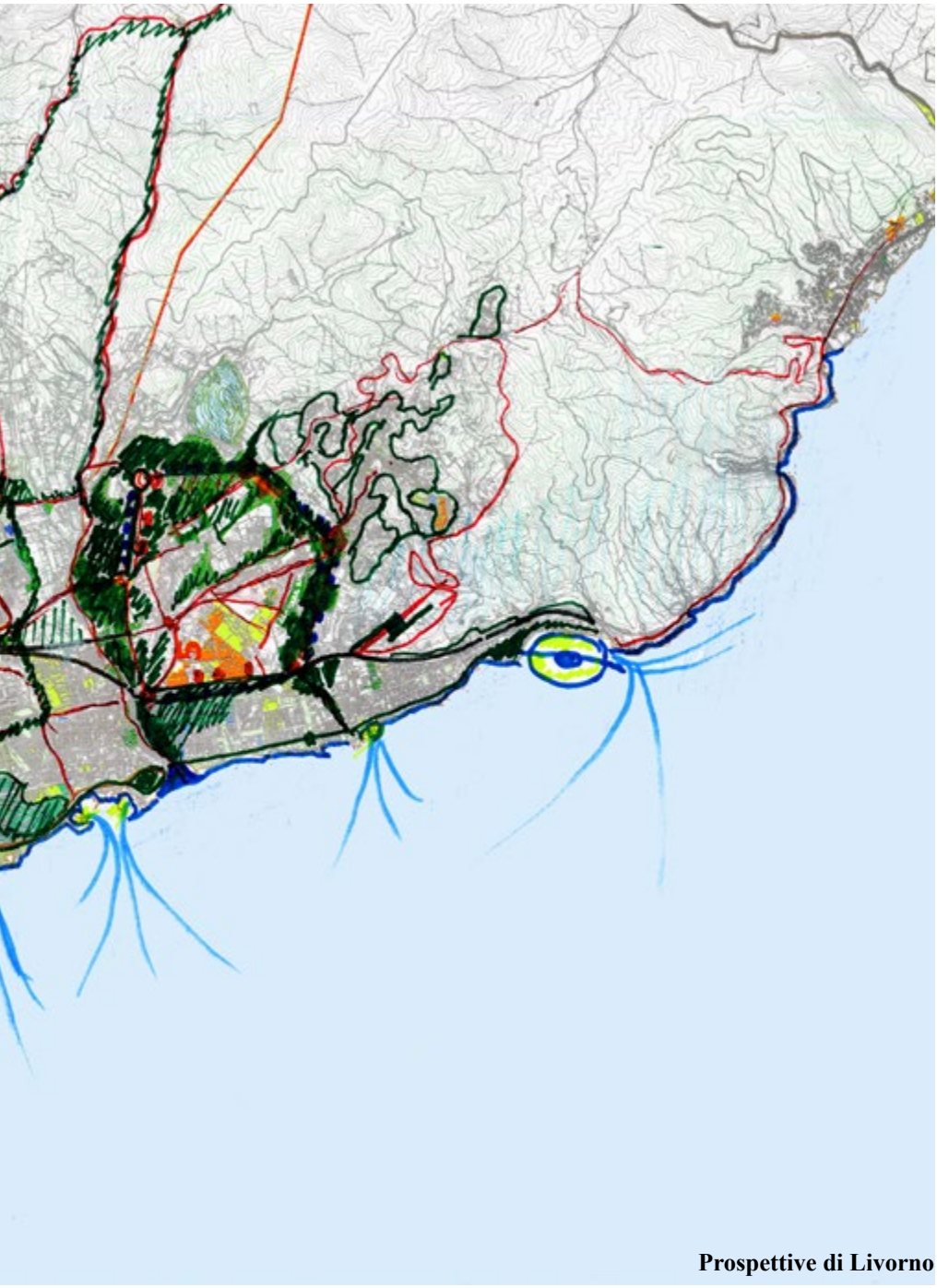
Dagli spunti precedentemente segnalati si intuisce quante saranno le parti componenti il nuovo Piano Strutturale.
a. le parti confermate ed adeguate che si prevede debbano costituire i punti fermi non modificabili in futuro (es. le testimonianze storiche, i capisaldi ambientali, la struttura morfologica, le grandi tutele, ecc.)
b. le parti evolute dove soprattutto la struttura sociale pretende aggiornamenti e le modifiche già attuate attendono ulteriori perfezionamenti e nuovi completamenti
c. Le parti modificate ancora aperte nello stabilire nuovi equilibri con il sistema urbano più ampio.
d. Le parti da innovare dove le nuove prospettive perseguite richiedono modifiche di indirizzo o di localizzazione (es. il centro ed il porto storico come Porta della Toscana sul mare, la costa ecc.)
Tutto ciò viene costruito nella enorme quantità di informazioni, ancora valide, alla base del Piano Strutturale vigente e dagli studi necessari di dettaglio che aggiungeranno ulteriori informazioni ed indirizzi.
Gli studi di indirizzo previsti sono cinque.
1- La collina per definire meglio le zone intermedie tra l'area urbana e quella collinare tutelata e per dare risposta alla richiesta di un uso "turistico collinare" per gli abitanti della città.
2- La costa per puntualizzare le tutele che ne garantiscono il permanere come testimonianza storica della civiltà livornese e per valorizzarne l'uso turistico e balneare.
3- Gli spazi pubblici dell'area centrale (centro storico, fossi, borghi fino ai Quartieri Nord) per valorizzare non solo le strutture, le architetture, i fossi ma l'insieme di una città storica anomala nella tradizione toscana e certamente unica nel panorama italiano.
4- Il sistema diffuso della cultura, evidenziando l'insieme degli attrattori culturali esistenti e futuri per esaltare il valore di insieme per la qualificazione della città e per l'attrazione turistica.

a. Due velocità

Guardando avanti si scoprono molte visioni generali di insieme ma parziali per argomenti, per temi. Sono sollecitazioni per spunti, per approfondimenti rispetto a quanto già previsto nel PS1. Non sono i soli.
L'elenco presentato non è esauriente. Altri si aggiungeranno durante l'elaborazione, altri prenderanno forma più concreta sviluppando spunti già presenti nel piano vigente. Il pensiero sulla città non prevede traguardi ultimi ma un continuo dialogo ed aggiornamento tra la struttura fisica e le esigenze espresse dalla società. Alcune soluzioni sono relativamente semplici: è sufficiente modificare le regole di governo. Altre invece sono complesse e pretendono il coinvolgimento di molti argomenti del fare città e articolati giudizi sulla loro qualità ed accettabilità.
Il lavoro futuro, una volta approvati gli indirizzi generali, si svolgerà seguendo la doppia velocità:
a. adeguamento delle regole del piano vigente;
b. introduzione delle novità e degli aggiornamenti.

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





Prospettive di Livorno

Il piano è una struttura di pensiero intrinsecamente contraddittoria: da un lato si presenta come controllo del futuro, riordino e riorganizzazione in funzione di uno sviluppo, sforzo di programmare la previsione, dall'altro come ipotesi, predizione, distacco dal presente, scelta ed interpretazione particolare dell'interesse collettivo.
In questi tempi attivi e disordinati, teoricamente aperti ad ogni iniziativa, modellati sui comportamenti del mercato e della comunicazione, al concetto di programmazione si oppone quello di flessibile opportunità; peraltro la scarsità di regole collettive e della loro morale, così come di grandi orizzonti ideali, rende precario anche l'aspetto predittivo del piano.
...
Che gli obiettivi siano divenuti più complessi ed articolati non significa che non debbano essere individuati; che la situazione specifica debba venir ascoltata con maggiore attenzione, come materiale di partenza di ogni modificazione (che ci si debba cioè mettere in relazione con le specificità contestuali) non significa appiattire ogni intervento ad un'empiria senza principi e senza dover essere.
Che le nozioni di standard e di norma siano divenute talvolta numeri il cui significato originario è andato perso, che esse vadano riesaminate a partire proprio dalla condizione specifica e non da astratti sistemi, non significa che tali nozioni non debbano ritrovare e potenziare, nell'elaborazione del piano, il loro originario ruolo civile e qualitativo.
Che i sistemi delle conoscenze analitiche abbiano spesso costituito un pesante ed astratto bagaglio separato dalle decisioni di piano significa solo che esse vadano condotte in modo più mirato ed approfondito, non che esse siano inutili.
Che sia necessario utilizzare insieme in modo nuovo forze economiche pubbliche e private di fronte a specifiche iniziative e quindi essere flessibili al presentarsi delle occasioni e delle congiunture, non significa arrendersi puramente agli interessi particolari. Che sia necessario ascoltare la voce del progetto specifico come contributo attivo al piano non autorizza né l'impero della pura estetica né l'idea che l'iniziativa sia comunque un valore da accettare senza confronti complessivi.

da: Proposte per il PRG di Torino, 1991

