



*STS-
Strategie dello Sviluppo Sostenibile*

**Relazione
CONTENUTI DEL PIANO**

ATI:
Gregotti Associati International s.r.l.
Milano

Progettista Augusto Cagnardi

Sintesis s.r.l.
Livorno

Modimar s.r.l.
Roma

Milano-Livorno, aprile 2018

Comune di Livorno

PIANO STRUTTURALE 2



Sindaco

Filippo Nogarin

Assessore all'Urbanistica

Alessandro Aurigi

Responsabile del procedimento

Arch. Paolo Danti

Progettisti

A.T.I. composta da:

Gregotti Associati International s.r.l.- Milano (mandataria)- Arch. Augusto Cagnardi
con Pietro Bertelli, Martina Rossini, Sergio Butti, Barbara Colombo, Mattia Rudini.

Sintesis s.r.l.- Livorno, Italia- Ing. Renato Butta

Modimar s.r.l.- Roma, Italia- Ing. Marco Tartaglini

Consulenti: Prof. Giorgio Bonsanti	Prof. Giampaolo Nuvolati
Dott.Agron. Roberto Branchetti	Avv. Fortunato Pagano
Ing. Pietro Chiavaccini	Prof. Tomaso G. Pompili
Dott.Geologo Luca Mazzei	Prof.Ing. Antonio Pratelli

Comune di Livorno- Ufficio del Piano

Gigliola D'Alesio	Valutazione Ambientale Strategica: Claudia Bigongiali
Vladimiro Demi	Bonifiche ambientali : Michele Danzi
Maria Rosaria Guerrini	Idraulica e rischio idraulico geologia e sismica : Alessio Tanda
Andrea Corsaro	Risorsa idrica : Luca Barsotti (ingegnere)
Michele Bastiani	Agricoltura : Alberto Ughi
Carlo Masi	Parchi e Verde: Alessandro: Ursi e Mirko Branchetti
Carla Bruni	Rischio industriale: Riccardo Stefanini
Alberto Ughi	Inquinamento da agenti fisici e Energia : Lorenzo Lazzerini
Stefano Del Seppia	Infrastrutture, trasporti e mobilità :Claudio Visciano e Cesare Vallini
Segreteria: Sonia Stillittano	Commercio : Stefano Ciampi
	Turismo : Paolo Demi
	Sociali, sociologiche e demografiche: Giovanni De Bonis e Federico Giuntoli

SOMMARIO

IL PIANO STRUTTURALE	3
LE PREVISIONI FUTURE	3
A - LA STRUTTURA DEL PIANO STRUTTURALE 2	5
B - LA COSTRUZIONE DEL PIANO STRUTTURALE 2	9
A) LE ANALISI.....	11
B) LE RICERCHE SPECIALISTICHE.....	11
C) SINTESI DELLE RELAZIONI DEI CONSULENTI	12
C - LA REDAZIONE DEL PIANO STRUTTURALE 2	28
A) IDEE E STIMOLI PROGETTUALI.....	31
B) GLI STUDI DI DETTAGLIO	51
D - GLI INDIRIZZI DELLA NUOVA E ATTUALE AMMINISTRAZIONE DI LIVORNO	54
E – I CONTENUTI DEL PIANO STRUTTURALE 2	58
A) LETTURE SINTETICHE.....	59
B) L’ARTICOLAZIONE DELLE STRATEGIE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE	63

IL PIANO STRUTTURALE

La redazione del Piano Strutturale di Livorno ha richiesto una elaborazione assai complessa per più ragioni. Per la prima volta in Toscana si passa dal primo Piano Strutturale al successivo, al PS2, cioè si opera una revisione dopo quasi vent'anni. Nello stesso tempo però si passa dalla legge urbanistica toscana vigente al tempo del primo piano (1997) alla legge urbanistica del novembre 2014, la terza successiva.

Inoltre durante l'attuale elaborazione si è verificato un avvicendamento politico importante.

Le elezioni amministrative hanno portato al governo una nuova compagine politica che ha riformato l'apparato tecnico del Comune.

Tutti questi accadimenti hanno richiesto al gruppo progettista una grande elasticità di mente ed operativa oltre a una grande esperienza e capacità selettiva nel distinguere di volta in volta le richieste e le esigenze immediate da quelle collocabili in una prospettiva peraltro in evoluzione, quale quella in cui viviamo.

Inoltre la nuova legislazione introduce nuovi termini come "Statuto del territorio" ed "invarianti" per i quali non esiste ancora una casistica di applicazioni che consenta una valutazione comparativa delle interpretazioni. Né il significato letterario è tale da indirizzare in modo esaustivo.

L'atteggiamento assunto dal gruppo progettista, peraltro, è quello di non dimenticare mai la realtà del Paese, della città e dei cittadini, dell'ambiente e della storia ovviamente nella misura delle capacità interpretative disponibili. Inoltre di redigere il Piano predisposto dal Governo per promuovere le proprie

soluzioni dei problemi attento nei confronti di tutti i cittadini e non di una sola parte.

Poiché la città vive più a lungo dei suoi abitanti il suo progresso sarà connotato da continuità e modificazione, permanenze ed innovazioni. Così giorno per giorno si costruisce ciò che in seguito verrà letto come passato e si avanza nel prevedibile futuro.

LE PREVISIONI FUTURE

La prospettiva per ogni parte di città e gli indirizzi per le principali aree di riqualificazione, rigenerazione, trasformazione e di nuovo intervento, cioè le aree di modificazione sono frutto, in primo luogo, di proiezioni ricavate dall'esame puntuale della città esistente. Ad esse sono affiancate le proiezioni che la città suggerisce o pretende nei casi di aggiunte che si mostrano complementari e necessarie nel rispetto degli indirizzi espressi dall'Amministrazione. Su questa base si costruisce la nuova prospettiva.

La prospettiva di non impegnare con nuove edificazioni residenziali terreni non ancora impegnati nella realizzazione della città corrisponde ad un imperativo categorico che trova la prima motivazione nell'arrestare l'espansione urbana e nel dirigere l'attenzione sulla parte già edificata per rigenerarla, per riqualificarla e per trasformarla, anche con parziali demolizioni. Nello stesso tempo è un obiettivo che limita ogni evoluzione espansiva.

Tutto ciò corrisponde a precisi orientamenti politico amministrativi dell'Amministrazione. Per il piano strutturale non sono previsti superamenti degli attuali confini costruiti.

Per contro dentro gli stessi confini la città è densamente costruita in modo non omogeneo.

Il rio Ardenza separa nettamente il territorio.

A nord si trova la parte “urbana”, a sud la parte “collinare”.

Sono due realtà completamente diverse.

Non è una separazione tra centro e periferia, sono due ambienti distinti, due paesaggi con caratteri morfologici antitetici.

Su di una geografia così variegata e complessa si alternano i tessuti urbani e quelli ancora naturali.

Le proiezioni verso il futuro che il Piano Strutturale intende promuovere sono state studiate dal punto di vista scientifico dai consulenti ed espresse nelle loro relazioni (vedi Quadro Conoscitivo).

Parlare di futuro nella attuale storia economica sociale del nostro paese è un'operazione che richiede coraggio e nello stesso tempo prudenza.

Non a caso nella relazione dell'economista Pompili quando egli accenna ai modi della promozione economica segnala più linee strategiche, quella attendista, quella competitiva e quella cooperativa. Sono diversi percorsi, cui corrispondono diverse linee guida strategiche, che l'Amministrazione può intraprendere. Dipenderà dalle opportunità esogene che si presenteranno, da promozioni della stessa Amministrazione, da operazioni di maggior respiro frutto di intese tra diversi enti.

Tutto ciò scardina le facili previsioni, quelle di una società in piena fase di sviluppo come accadeva al tempo del Piano Strutturale 1 in cui era corretta consuetudine prolungare in avanti i diagrammi dei dati statistici, le linee di tendenza, per riconoscere il profilo

dell'economia, i fabbisogni abitativi e per conseguenza le esigenze di servizi (gli standard fissati per legge) con i quali dare corpo e costruire un attendibile immagine dello sviluppo

futuro. Lo sviluppo della città poteva essere misurato e da questo discendeva la futura economia, l'ampliamento delle aree urbane ed insieme ad esso il miglioramento dell'assetto della città.

In una fase di crisi profonda e nello stesso tempo di diminuite esigenze urbane, un percorso così misurato e deduttivo non è possibile.

Un piano definito là dove i problemi sono noti e aperto là dove è assai difficile prevedere.

**A - LA STRUTTURA DEL PIANO
STRUTTURALE 2**

Il territorio, afferma la Legge Regionale Toscana 12.11.2014 n. 65, viene governato da un insieme ampio di attività che concorrono ad indirizzare, pianificare e programmare i diversi usi.

L'intero territorio comunale (insieme a quello regionale) costituisce il patrimonio territoriale e si divide in territorio urbanizzato e territorio rurale, separati da un perimetro. Ciascuno con proprie condizioni per la tutela e la trasformazione.

Lo statuto del territorio costituisce il quadro di riferimento prescrittivo per le previsioni di trasformazione e le invarianti strutturali, cioè i principi e le regole che assicurano la tutela e le componenti identitarie che qualificano il patrimonio territoriale. I soggetti del governo sono, oltre al Comune che redige il presente Piano Strutturale, la Regione e la Provincia, che con i loro piani di indirizzo e di coordinamento avocano a sé la decisione sulla struttura territoriale di riferimento e quella di indirizzo relativa ai problemi paesaggistici.

Questa estrema schematizzazione della struttura della Legge Toscana che sintetizza le norme per il governo del territorio rende immediatamente comprensibile come si sia spostato il baricentro del controllo e della promozione del territorio verso i valori identitari conosciuti ed apprezzati e verso la loro riproducibilità.

Nei luoghi invarianti si stabilizza l'evoluzione della città e del paesaggio.

Il sistema dei problemi economico sociali, dei servizi alla popolazione etc. vengono riassorbiti dentro il territorio urbanizzato con particolare riguardo per gli effetti paesaggistici. Al di fuori del suo perimetro possono essere previsti, ma con una procedura approvativa non solo comunale.

Nelle interpretazioni degli indirizzi

regionali, degli intenti delle Amministrazioni comunali e della necessaria continuità con i coerenti indirizzi del Piano vigente si configura la proposta del nuovo PS.

**B - LA COSTRUZIONE DEL PIANO
STRUTTURALE 2**

Il Piano Strutturale si compone di:

- 1. Quadro Conoscitivo**
- 2. Statuto del Territorio**
- 3. Strategia dello Sviluppo Sostenibile**

Questa articolazione è ordinata dalla legge regionale 65/2014 e dal PIT (Piano di Indirizzo Territoriale approvato il 27.03.2015) e configura l'insieme legislativo del governo del territorio.

Lo Statuto del Territorio a sua volta comprende il patrimonio territoriale e le relative invarianti strutturali.

In estrema sintesi il Piano Strutturale rappresenta una delle fasi del processo di definizione e di regolazione delle attività di governo del territorio e si compone di:

1. Il Quadro Conoscitivo, di cui si allega l'elenco dei documenti che lo compongono, accorpa le analisi necessarie per riconoscere e qualificare lo statuto della città e del territorio;

2. Lo Statuto del Territorio contiene il patrimonio territoriale e le relative invarianti strutturali, nonché la perimetrazione del territorio urbanizzato e dei centri e nuclei storici, le prescrizioni dei piani di livello superiore, le regole di tutela e disciplina del patrimonio territoriale e di adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT, i riferimenti statutari per l'individuazione delle Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE) e relative strategie.

3. La Strategia dello Sviluppo Sostenibile definisce l'individuazione delle Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE) e tutti gli elementi di indirizzo, di prescrizione, quantitativi, di recupero e per azioni di rigenerazione

urbana degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado. Definisce altresì i percorsi fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche e le misure di salvaguardia.

Questa sintesi sommaria delle prescrizioni legislative viene riportata per inquadrare e ordinare il vasto contenuto del Piano Strutturale, rinviando alla legge citata i contenuti di maggior dettaglio.

Il Piano Strutturale riguarda il territorio reale, quello costruito, dal mare, anzi dalle isole, alla cima dei colli Livornesi. Infine è ciò che compare nelle cartografie: tutti i segni, arricchiti dalle ragioni della loro genesi, dai valori attribuiti attraverso l'interpretazione della storia, dai significati che la cultura contemporanea ad essi attribuisce.

La traduzione dai concetti ai segni avviene nell'apparato grafico e negli impegni che verso di essi l'Amministrazione assume con l'approvazione del Piano e delle sue norme.



Fotografia aerea di Livorno con il nuovo porto e le infrastrutture primarie

A) LE ANALISI

Comprende l'insieme delle analisi redatte sui molti e diversi momenti attraversati dalla città.

Le analisi di settore sono raccolte in un corposo documento consegnato all'Amministrazione Comunale in due distinte riprese, prima e dopo le elezioni.

Le ultime consegnate compaiono sul sito del Comune. E' troppo lungo anche solo riassumere i testi che occupano più di trecento pagine. Perché se ne conosca l'ampio spettro è sufficiente riportarne l'indice.

Indice del Quadro Conoscitivo:

1. Relazione Quadro Conoscitivo;
2. Relazioni dei consulenti
- 2.1 Indagini marittimo- portuali;

Allegato A Elenco delle aree di interesse archeologico e delle aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio;

Allegato B Elenco degli edifici, dei palazzi e delle ville di interesse storico;

Allegato C Elaborato tecnico RIR (Rischio di Incidente Rilevante).

Le singole relazioni sono corredate di disegni, bibliografie e cartografia, quando necessaria.

B) LE RICERCHE SPECIALISTICHE

Per avventurarsi nell'articolato ventaglio delle prospettive future è necessario indagare in profondità su alcuni argomenti, in particolare quelli intorno ai quali si snodano le prospettive economiche e si articolano le possibili evoluzioni demografiche e sociali della città e del territorio circostante. Così pure è parso necessario conoscere la storia, gli usi e le tutele già espresse sul territorio della collina, parte rilevante dell'evoluzione del paesaggio livornese.

Essendo già ampiamente indagato e rilevato il patrimonio storico nel piano vigente, è parso necessario indagare sulla sua rilevanza, non solo sotto il profilo storico nel confronto tra le città toscane e la città di fondazione di epoca rinascimentale, nata con la finalità di estendere il ruolo di Firenze oltre i mari anche su altri continenti, ma anche sotto il profilo del confronto tra le città antiche per il ruolo che svolgono nel mondo contemporaneo.

Facendo un balzo nel mondo odierno è apparso indispensabile fare un approfondito raffronto tra le previsioni del traffico del piano vigente di 20 anni orsono.

Le prospettive allora tracciate e quelle, sia previsioni sia prospettive, che si possono tracciare ora. Le limitazioni del traffico allora considerate quasi eresie, oggi sono condizioni necessarie e già in atto nella gestione della città.

Le innovazioni, le nuove definizioni e lo spostamento dell'asse di attenzione nel governo del territorio hanno richiesto un attento esame della nuova normativa nonché un ausilio specialistico altamente qualificato per affrontare un caso con molti attributi sperimentali.

Delle relazioni presentate dai consulenti si riporta una sintesi già presentata pubblicamente al teatro La Goldonetta

nell'aprile 2015. Le relazioni complete sono riportate nel volume "Relazioni Consulenti", di cui di seguito si forniscono le sintesi.

C) SINTESI DELLE RELAZIONI DEI CONSULENTI

LE TRAIETTORIE DELLO SVILUPPO IN UNA SOCIETÀ CHE CAMBIA

(dalla relazione di G. Nuvolati)

La storia di Livorno mostra caratteri assai differenti da quelli di altre città toscane. Essa infatti - in quanto città di nuova fondazione sorta intorno al 1575 in prossimità del primitivo villaggio posto in corrispondenza del Sinus Pisanus - non presenta la stratificazione storico-architettonica e la rilevanza monumentale che mostrano altre realtà urbane. Non ci sono palazzi storici di particolare rilievo e la sua architettura, anche quella comunque pregevole, non si mostra sfacciatamente. Le tracce minime della sua origine romana si confondono con i boschi della prima collina, la città era ed è città di porto, di rapido passaggio di merci e schiavi, oggi di turisti; le grandi ville dei ricchi commercianti del rinascimento erano fuori dalla città e non facevano bella mostra di sé nel centro storico; è una città inoltre particolarmente composita sotto il profilo delle fedi religiose, ne sono testimonianza i cimiteri di religione diversa che costellano la città; infine Livorno è città profondamente distrutta dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, e presenta molteplici infrastrutture militari.

Se prendiamo tutti questi diversi elementi e li poniamo in un unico caleidoscopio di immagini, ci rendiamo conto quanto Livorno sia una città speciale, non facilmente paragonabile ad altre. Un giovane scrittore livornese ha recentemente offerto un interessante profilo sociale della città, lasciando trapelare nelle sue parole un atto di amore

per una città che non offre molto ma è difficile abbandonare. Una «Toscana dunque in tono minore» come diceva Henry James che narra di una Livorno stralunata e felliniana e che pertanto richiama una specificità della città non facilmente riconducibile a letture codificate, come avviene per altre città che rispondono a canoni più precisi ed oleografici.

Paradossalmente però Livorno risulta essere più aggredibile dalla globalizzazione proprio perché meno capace di proporre paesaggi urbani di oggettiva rilevanza e bellezza assoluta.

La sua materia si presta più facilmente ad essere modellata da forze esogene che si trovano dinnanzi una realtà urbana di striatura inferiore rispetto all'offerta architettonica di altre città toscane. Ciononostante, la strenua resistenza sociale e culturale della città è ancora ravvisabile e stride rispetto al rapido mutare dei tempi.

In un ribaltamento dei termini pensiamo allora che proprio la specificità di Livorno possa essere motivo di riconoscimento e senso di appartenenza da parte dei livornesi ma anche di attrazione per l'esterno attraverso operazioni di intervento e di rilancio della città che presentino un taglio particolarmente mirato (microchirurgico), capace di valorizzare proprio gli aspetti che a prima vista non rispondono a canoni consolidati di bellezza ma piuttosto richiamano quelli della diversità.

Se una conseguenza di questa diversità è stata finora una chiusura della città verso l'esterno, un ripiegarsi su sé stessa, è ora difficile per la città stessa difendere questa posizione, o quantomeno oggi è necessaria una riflessione più ampia su tale questione. Ad esempio, lasciarsi solo sfiorare dai croceristi di passaggio in città, vivere il

mare in un rapporto di tipo domestico (pochi alberghi, vecchi stabilimenti balneari un poco retrò, frequentazione del mare nella pausa di lavoro) rappresenta una abitudine consolidata e che ha inciso profondamente e in senso positivo sulla qualità della vita della città, ma che ora necessita di un ripensamento e di una discussione. Stesso discorso vale per l'uso e riuso degli spazi pubblici più frequentati o per le aree dimenticate o interstiziali della città, così come per i collegamenti trasportistici e le suture urbanistiche tra le parti. Se, come mostra il documento Comune di Livorno, Piano Strutturale comunale, Ascoltare Livorno, Paesaggi sociali e qualità urbana, è infatti possibile riconoscere in Livorno 6 tipi di città:

1. la città della produzione e dei servizi
2. la città moderna
3. la città storica
4. la città di pregio
5. la città del mare
6. la città dell'obsolescenza

Resta evidente che tali parti non possono essere considerate distintamente, ma piuttosto presuppongono uno sforzo di lettura olistica della realtà urbana livornese, e da qui la verifica della tenuta dei modelli più tradizionali di vita e organizzazione della città.

Ovviamente questa prospettiva non comporta necessariamente pensare ad una trasformazione della città. Al contrario, solo anticipando i mutamenti possibili del tessuto urbano, delle culture e dei modelli di sviluppo anche alla luce dei processi di globalizzazione, una comunità può collettivamente riflettere sulla opportunità in chiave olistica di difesa delle tradizioni o sulla completa propensione al mutamento.

Parallelamente a questo continuum si collocano anche il Piano Strutturale e il Piano Operativo come occasioni per

tracciare la scala e l'orizzonte degli interventi: da quelli che abbiamo sopra definito microchirurgici tesi a salvaguardare e nello stesso tempo valorizzare verso l'esterno la diversità di Livorno a quelli di più ampia portata e ambizione pronti a rimettere in discussione l'impianto complessivo della città stessa, sia nelle sue componenti materiali e urbanistiche che in quelle immateriali: sociali e culturali. Tra le due opzioni segnalate quella riguardante interventi microchirurgici ma capaci di aprire Livorno soprattutto ad un turismo di nicchia, intellettualizzato (non solo di mare ma anche urbano e di collina), sembra costituire l'opzione migliore. La città necessita di interventi quasi invisibili ma significativi in risposta alle grandi ed eclatanti trasformazioni che la società globale pretende, interventi capaci di garantire la qualità della vita senza stravolgere il paesaggio, interventi capaci di non svendere l'immagine della città (con i suoi difetti) con una più appetibile per i gusti internazionali.

Già da precedenti rapporti di ricerca condotti in occasione del Piano del 1996 (si veda la relazione di Stefano Allievi: "La città plurale") era emerso come «in Livorno vi sia una singolare coesistenza tra una ricca tradizione multiculturale (importata, anche se con notevoli ricadute sulla città, e di fatto "endogenizzata") e una realtà oggi sostanzialmente provinciale e chiusa, molto meno aperta che in altre fasi della sua storia, proprio perché privata dei soggetti (tra cui la borghesia cosmopolita) che di questa apertura erano attori e protagonisti». Oggi a distanza di 17 anni possiamo dire che la situazione non sembra particolarmente cambiata. Ancora una volta si evidenzia la mancata valorizzazione del patrimonio culturale e sociale che la città offre e la necessità di pensare a strategie in grado di

far uscire la città dallo stallo in cui si trova.

Citiamo ancora Allievi: «una decisiva scommessa per l'amministrazione potrebbe perciò essere quella di guidare, o più modestamente di aiutare a porre le basi, di un processo che sappia unire la valorizzazione delle pluralità (storiche, attuali, e a venire, si pensi al turismo) con un decisivo svecchiamento della mentalità autoctona».

Seppur ampiamente condivisibile questo assunto resta contraddittorio: valorizzare una identità e nello stesso tempo renderla appetibile all'esterno è un processo di per sé irto di ostacoli.

Nel presente rapporto riguardante il nuovo Piano Strutturale e il Piano Operativo pensiamo perciò che tale processo debba essere sviluppato per piccoli passi e tentativi, attraverso strategie che non stravolgano la città con grandi eventi o trasformazioni repentine, ma che ne facciano emergere gradualmente alcuni aspetti. E' la quotidianità che deve trovare interpretazione, quotidianità fatta di luoghi minuti, di angoli nascosti, di interstizi fisici e culturali come espressione di una comunità; è lo svelamento lieve e fatto ancora di ombre e chiaroscuri cui si deve puntare. In questa direzione, cioè verso la valorizzazione «dei luoghi della città pubblica intesi prioritariamente come luoghi della vita quotidiana» vanno anche i commenti rilevati in occasione del Geoblog (Comune di Livorno, Piano Strutturale Comunale, "Ascoltare Livorno, Vivolivorno: il geoblog", p. 6) oppure la citazione jacobiana sul ridisegno dei marciapiedi come luogo di incontro che si ritrova nel documento: Comune di Livorno, Piano Strutturale Comunale, "Ascoltare Livorno, Analisi ascolto e coinvolgimento dei principali attori locali", p. 24.

Una valorizzazione, dunque, che guarda agli spazi pubblici in primis per restituirli ai cittadini nella loro naturalezza. Il rischio altrimenti è quello di vetrinizzare la città, consegnarla ai codici standardizzati del turismo di massa. La specificità sopra riferita del caso livornese, di città di nuova fondazione, città di porto e arsenali, di importanti vicende politiche, costituisce un patrimonio tanto prezioso quanto fragile e pertanto richiede una cura del territorio e dei suoi significati molto attenta e minuta affinché tale specificità possa venire conservata. Livorno non è città che può mettersi in mostra spudoratamente, non ne ha, a ben vedere, neppure i mezzi e le risorse. E' piuttosto città da scoprire, città in cui perdersi e ritrovarsi, città di serendipity.

Ovviamente accanto a queste considerazioni vanno esaminate anche le questioni più squisitamente legate allo sviluppo economico della città, al mantenimento della qualità della vita, alla integrazione dei gruppi più deboli della popolazione e anche di questo si darà conto nelle pagine che seguono sapendo perfettamente tra l'altro che tutti questi elementi si tengono fortemente tra di loro.

I MODI DELLA PROMOZIONE ECONOMICA

(dalla relazione di T.G. Pompili)

La redazione di un Piano Strutturale impone sempre una riflessione sul ruolo della città nel medio lungo periodo nel proprio contesto territoriale. Non solo, infatti, le decisioni urbanistiche si attueranno in un ambiente mutato rispetto a quello attuale, o a maggior ragione a quello che ci restituiscono le informazioni statistiche, ma nei prossimi decenni continueremo a vivere mutamenti economico - istituzionali globali e i connessi cambiamenti nei modi di funzionamento delle città e dei sistemi di città. Ruolo essenziale delle città è sempre più l'essere centro di comunicazioni interpersonali, organizzatore territoriale di rapporti intersettoriali, nodo di informazione strategica. Peraltro, le tendenze evolutive delle città sono ormai ascrivibili più a uno sviluppo qualitativo che a una espansione quantitativa, stante l'esigenza di contenere i costi associati alla dimensione e alla crescita urbana per consentire l'aumento del benessere individuale e collettivo. Alle sfide globali occorre pertanto dare risposte locali, che passano anche per le scelte urbanistiche. L'analisi economica definisce l'orizzonte entro cui si muove questo rapporto in base a uno sguardo sulla città nel suo complesso e in base all'ipotesi che gli obiettivi di crescita della occupazione e dei redditi medi sono le premesse della qualità della vita e del lavoro dei residenti. Il rapporto elaborato si compone di una prima parte (Passato e presente), volta a ricostruire e interpretare la situazione attuale della città di Livorno come frutto della sua evoluzione, e di una seconda parte (Direzioni e scelte future), volta a delineare un possibile sviluppo di Livorno nei limiti posti dal contesto globale e dalla

locale cultura di governo. Stante la quasi totale assenza nel Quadro Conoscitivo e in altre fonti locali (CCIAA) di dati comparativi su realtà territoriali simili (non necessariamente toscane).

Le conoscenze disponibili, anche non formalizzate, già consentono alcune interpretazioni e l'individuazione di punti di forza e di debolezza della città di Livorno.

I risultati ottenuti, combinati con la trattazione di scenari economici alternativi per il futuro, consentono la formulazione, pur soggetta a verifica, di linee guida strategiche e programmatiche per la costruzione del futuro di Livorno.

In queste analisi, abbiamo considerato la città di Livorno come costituita da persone, imprese, istituzioni e territorio. Di conseguenza, le azioni delineate per lo sviluppo della città non sono necessariamente compito e responsabilità esclusiva del Comune, bensì di tutti i soggetti che a Livorno vivono ed operano, ciascuno secondo le proprie opportunità. Infatti, lo sviluppo di una città è azione corale, che non può avvenire per la sola spinta delle istituzioni pubbliche.

Di conseguenza, compito di un Piano Strutturale non è solo formalizzare una visione e degli obiettivi condivisi, ma anche consentire al maggior numero di soggetti spazi di intervento specifico non sempre determinabili a priori. Anche in questo senso, la gestione urbanistica successiva alla conclusione dell'iter del Piano Strutturale e l'integrazione con altre politiche saranno temi decisivi. [...]

Linee guida strategiche

a. Linee guida in una strategia attendista

A seconda della strategia locale che l'amministrazione adotterà, differenti saranno le linee guida ottimali per lo sviluppo della città. Anzi, esse saranno meramente conservative o del tutto assenti in una strategia attendista, che non essendo dotata di una propria visione del futuro, se non come difesa e continuità del presente, si fonderebbe su risposte ad hoc ad eventuali iniziative di soggetti esterni.

b. Linee guida in una strategia competitiva

Le linee guida coerenti con una strategia competitiva potrebbero essere le seguenti:

1. Portualità' come principale base competitiva

Livorno potrà continuare a dare priorità alla portualità, sia merci sia passeggeri, e alle attività ad essa connesse come propria principale base di esportazione e quindi fonte di occupazione e di redditi locali, rimuovendo le strozzature e gli ostacoli al suo sviluppo e al tempo stesso minimizzandone gli impatti negativi sulla popolazione residente (varie forme di inquinamento e di congestione). A questo scopo, il Piano Strutturale e il PRG del Porto saranno coerenti fra loro non solo nel disegno, ma anche e soprattutto nell'attuazione, volta ad assicurare a Livorno la presenza nelle nicchie di mercato in cui può contare su un vantaggio comparato rispetto ai concorrenti nazionali e del Mediterraneo occidentale e di conseguenza un più solido ruolo di hub.

2. Produzioni ad alto valore aggiunto come ulteriore base competitiva.

Allo scopo di evitare i rischi occupazionali

e reddituali della specializzazione in un solo settore, Livorno favorirà, a partire dalle realtà esistenti e dalla storica vocazione locale alle varie forme di mobilità e logistica, il consolidamento e lo sviluppo di attività produttive globali ad alto contenuto tecnologico e ad alta qualificazione dei lavoratori, anche mediante lo sviluppo delle connesse attività di servizio al fine di accrescerne il radicamento locale (inclusa la formazione specialistica a livello terziario e secondario). In prospettiva, e se oggetto di costante attenzione da parte delle istituzioni pubbliche e private di Livorno, questo potrà costituire un distretto manifatturiero benefico per i livornesi, o più probabilmente per un territorio più ampio che comprenderà anche Livorno (vocata alle funzioni aziendali più pregiate).

3. Turismo come base competitiva alternativa.

Allo scopo di evitare i rischi della specializzazione solo in attività destinate alla domanda delle imprese, Livorno potrà favorire lo sviluppo di altre attività di servizio destinate a soggetti non locali, ossia al turismo, specie quello fondato sulla ricettività (alberghiera, ma anche complementare, come i B&B in ville storiche o gli agriturismi in collina), che genera maggiori ricadute locali in termini di spesa (un'altra forma di esportazione) e di occupazione locale. Da questo punto di vista, la principale attrazione turistica è costituita dalle testimonianze dello storico passato estroverso e pluralista della città (ivi compreso il lungomare storico), un potenziale finora in attesa di valorizzazione e che sarà sviluppato, anche recuperando l'immagine della città precedente le distruzioni belliche; anche il turismo degli eventi potrà essere sviluppato, con infrastrutture apposite con ottima accessibilità extraurbana e una

attenta programmazione del calendario. L'offerta turistica balneare vorrà individuare e potenziare un'immagine specifica rispetto al resto della città costiera toscana, anche valorizzando le relazioni con la collina. Il turismo nel paesaggio collinare si potrà sviluppare valorizzando il pregio ambientale. Lo sviluppo del turismo porterà con sé un maggiore sviluppo del commercio al dettaglio specializzato e di qualità. Come è facile notare, gran parte dello sviluppo dell'offerta turistica va a vantaggio anche delle opportunità di scelta e della qualità del tempo libero dei residenti. In questo comparto Livorno potrà indirizzare la capacità di investimento locale, anche favorendo lo sviluppo della capacità creditizia e finanziaria locale.

4. Città compatta, accessibile e stabile.

Livorno potrà rinunciare a perseguire l'incremento del numero di residenti e tanto meno il consumo di suolo (specie nelle aree collinari) ma in un quadro di città compatta e accessibile potrà favorire l'adeguamento spontaneo del patrimonio immobiliare residenziale alle nuove esigenze economiche e sociali espresse dalle famiglie, sia riguardo alle caratteristiche delle abitazioni sia riguardo ai servizi offerti nei quartieri.

Questo adeguamento potrà anche prendere la forma di sostituzione del patrimonio edilizio postbellico, oltre che di recupero e valorizzazione del superstite patrimonio edilizio più antico. Inoltre, considerato che la popolazione resterà probabilmente stabile ma che ci si può attendere un incremento nel numero delle famiglie, eventuali nuovi fabbisogni residenziali potrebbero essere soddisfatti senza ulteriore consumo di suolo, prima favorendo ristrutturazione e riutilizzo di edifici residenziali vuoti e poi localizzandoli in aree oggi a destinazione produttiva nella parte meridionale della

città (Coteto).

5. Indifferenza localizzativa.

Livorno potrà garantire l'accesso interurbano alle diverse centralità cittadine, operando scelte infrastrutturali e insediative che minimizzino i conflitti con la mobilità intraurbana. Nella misura in cui queste scelte avranno successo, si determinerà una situazione di sostanziale indifferenza localizzativa, che renderà le scelte localizzative individuali delle persone e imprese residenti e di quelle in arrivo più facilmente compatibili con gli interessi generali individuati dal Piano Strutturale, rendendo meno conflittuale la sua attuazione.

6. Micro-decisioni guidate dal benessere dei residenti.

Livorno potrà deliberare le scelte urbanistiche relative alle singole parti del territorio comunale, specie quelle oggi più delicate (centro storico, cerniera fra città e porto, nuove centralità, linea di costa, collina), in un'ottica unitaria e coerente con le linee strategiche valide per l'intera città, finalizzate al benessere dei residenti (ivi compresa la loro libertà di scelta) e perciò stesso attrattive per soggetti oggi esterni.

c. Linee guida di una strategia cooperativa

Infine, le linee guida coerenti con una strategia cooperativa potrebbero includere, in aggiunta a quelle valide anche in una strategia competitiva e appena illustrate, anche quelle che seguono:

1. Rete pubblico-privata locale per l'imprenditorialità.

Livorno vorrà operare per sviluppare e rendere dinamico il distretto portuale, collaborare con istituzioni esterne ma prossime per sviluppare un distretto dell'alta tecnologia, e integrarsi con il distretto turistico pisano. In particolare, le istituzioni pubbliche e private di Livorno potranno favorire la creazione di nuove imprese locali, dal punto di vista delle procedure, della qualità delle opere di urbanizzazione, della disponibilità di spazi immobiliari, della offerta di attività di servizio alle imprese, della formazione imprenditoriale e internazionale (già dalle scuole superiori), ma anche della creazione di contatti fra finanziatori locali privati (anche piccoli) e aspiranti imprenditori.

2. Gemellaggio con Pisa.

Livorno vorrà cooperare con Pisa, rafforzando e traendo reciproco vantaggio dai rispettivi ruoli di porta d'accesso marittima e aerea alla Toscana. La mobilità passeggeri e merci tra Livorno e Pisa su ogni mezzo sarà di tipo urbano; secondo tale logica saranno riorganizzate le infrastrutture e i servizi di trasporto e comunicazione. In prospettiva, Livorno e Pisa (e i comuni contermini, maggiormente dotati di aree di sviluppo, anche fino a Pontedera) potranno costituire un'unica area metropolitana di dimensioni e rilievo nazionale, secondo il modello Twin Cities. La divisione territoriale del lavoro fra Livorno e Pisa permetterà di

raggiungere maggiori vantaggi da agglomerazione e quindi soglie dimensionali adeguate ad un ruolo nazionale ed europeo più remunerativo in termini di occupazione e di redditi dei residenti. In questo quadro, in prospettiva le istituzioni pubbliche e private di Livorno e di Pisa vorranno cooperare nelle scelte strategiche, facendo fronte comune di fronte a istituzioni e soggetti esterni.

3. Rete con i comuni sull'Arno.

Livorno vorrà intrattenere relazioni costruttive con i comuni a monte sull'Arno (fino a Pontedera), consentendo il trasferimento in essi delle attività a maggiore consumo di suolo in modo da poter impiegare i propri limitati spazi per lo sviluppo delle attività connesse al distretto portuale e al turismo e in generale di attività più bisognose di una localizzazione urbana o metropolitana, che sono in genere quelle a maggiore produttività e quindi generatrici di maggiori redditi. Livorno potrà realizzare le rilocalizzazioni in parallelo alla crescente domanda di suoli urbani da parte di nuove attività e assieme al soddisfacimento delle conseguenti mutate esigenze di accessibilità intercomunale da parte delle famiglie e delle imprese; i trasferimenti avranno perciò luogo con la necessaria gradualità.

DALLE COLTURE AGRICOLE ALLE NECESSITÀ DI SALVAGUARDIE

(dalla relazione di R. Branchetti)

A torto o a ragione Livorno è stata per molto tempo considerata da alcuni storici una città senza territorio (e di conseguenza - viene da pensare - senza agricoltura?), vediamo le ragioni.

Alla fine del secolo XV il castello ed il villaggio di Livorno erano ancora racchiusi dentro le mura del Gambacorti (1392) ed al suo interno vivevano un migliaio di persone fra soldati, marinai, artigiani e contadini. Il contado livornese, all'epoca, era individuato dal Capitanato Vecchio di antica istituzione pisana, i cui confini corrispondevano grosso modo all'odierno perimetro comunale.

A partire dal secolo XVI, quando si formò la grande tenuta medicea nel Piano di Livorno, questa fu vista come un serbatoio di terreno pienamente a disposizione della città portuale che si voleva costruire. Con la fondazione della città (1577) la popolazione iniziò a crescere in maniera esponenziale, sia per effetto delle leggi livornine (1591-1593), che favorirono l'afflusso di molti rifugiati, sia per l'istituzione del porto franco - unico nell'area mediterranea fino alla fine del XVII secolo - che determinò l'arrivo di mercanti provenienti dalle più svariate nazioni, sia mediterranee che nord europee. Livorno era un porto di deposito e di transito che operava in regime extradoganale (fino al 1867, quando le franchigie vennero abolite), tanto da permettere alla città di non produrre nulla ma di abbondare in tutto. Uno status, questo, che per lungo tempo limitò, o comunque non favorì, l'instaurazione di un rapporto di complementarietà economica col territorio circostante. Il caso del grano forse ne rappresentò

l'esempio più evidente: Livorno, centro di smistamento del cereale verso lontane aree del Mediterraneo e del nord Europa, non aveva bisogno del suo circondario per procurarsi il pane. Lo stesso doveva dirsi per il mercato dei vini "troppo deboli e poco spiritosi delle vicine campagne", dato che erano preferiti "...i grossi ed i forti di Francia...", il cui commercio era stato facilitato dentro le mura cittadine con sgravi sulle gabelle fin dal 1621. Fu anche per queste ragioni che l'agricoltura intorno alla città, già penalizzata dall'alto costo della manodopera, mantenne sempre un ruolo marginale.

Se scorriamo le fonti del passato sull'agricoltura livornese ci appare una campagna con delle potenzialità (Targioni Tozzetti nel 1742: "...vi si coltivano, oltre alle Biade, e Legumi, gli Ortaggi e Frutti vi vengono saporitissimi, più che in qualunque altro luogo della Toscana... Gli agrumi vengono grossi, e non patiscono l'Inverno, ma non hanno tutto l'odore...I vini hanno un poco di salmastro"), ma nel complesso poco sfruttata a motivo della carenza di forza lavoro, attratta da ben più lucrosi mestieri che la vicina città poteva offrire (Pietro Cuppari nel 1856: "È notevole come quivi (a Livorno) affluiscano molti prodotti ortivi ed il latte da luoghi lontani, sin dal territorio lucchese, mentre i coltivatori dell'adiacente campagna seguono il sistema di gran coltura dei cereali, quasi come fanno i maremmani"). Ancora oggi, forse a causa della mancanza di antiche tradizioni e vocazioni, è opinione diffusa che l'agricoltura nel Comune di Livorno abbia un ruolo marginale. Se dal un punto di vista economico ed occupazionale ciò può esser vero (il contributo fornito dall'agricoltura al PIL livornese è trascurabile e solo l'1,08% degli occupati nel Comune di Livorno lavora nel settore), di certo non lo è se si considerano le varie funzioni di cui il territorio rurale è

portatore in termini di qualità paesistica e di memoria collettiva, di potenzialità economica e attrattiva turistica, di benessere e d'identità.

I dati statistici dell'ultimo trentennio ci dicono che l'agricoltura professionale nel Comune di Livorno è in preoccupante flessione, quasi tutti gli indicatori analizzati evidenziano un trend di decrescita più o meno accentuato. Le cause sono da ricercarsi:

a) Nella bassa redditività del settore che ha spinto le aziende prossime alla città ad attivare processi di riconversione delle aree rurali verso funzioni sostitutive più remunerative

(residenziali/artigianali/commerciali/industriali) con perdita delle funzioni agricole ed aumento dei livelli di antropizzazione e consumo di suolo.

b) Nella continua espansione della città nell'unica direzione possibile: verso la collina, dove un vasto patrimonio forestale, giustamente protetto, costituisce un limite alle trasformazioni e allo sviluppo edilizio. Nel mezzo c'è la campagna ed è lì che si è andati a reperire spazi - soprattutto in pianura - per destinazioni d'uso spesso in antitesi con la funzione agraria.

c) Nello sviluppo abnorme di micro-lottizzazioni, fenomeno che in vaste aree periurbane ha portato alla nascita di una miriade di appezzamenti per il tempo libero, con grave danno al paesaggio rurale, all'agricoltura professionale e, in alcuni casi, alla regimazione delle acque superficiali. L'acquisto di terreno in piccoli lotti ha infatti innalzato a dismisura i valori fondiari, impedendo alle vere aziende agricole la possibilità di accrescere le proprie superfici (si ricorda che proprio le piccole dimensioni aziendali costituiscono uno dei maggiori limiti allo sviluppo del settore). Inoltre, la polverizzazione fondiaria ha in molti casi compromesso (o reso vana) la funzionalità

delle sistemazioni idraulico-agrarie, progettate e realizzate in passato su ampie superfici della fattoria mezzadrile. L'allevamento del bestiame è quasi scomparso dal territorio comunale, il numero delle aziende agricole è in forte contrazione così come il numero delle giornate lavorative in esse effettuate. Gli agricoltori livornesi che vendono (al dettaglio) al mercato ortofrutticolo sono in costante diminuzione, manca una viticoltura di qualità, quasi tutte le coltivazioni sono in calo fatta eccezione per l'olivicoltura, a favore della quale si auspica la realizzazione di un frantoio (l'ultimo, presso la fattoria S. Alò, ha cessato di funzionare una ventina di anni fa) che eviti costosi spostamenti verso impianti di trasformazione extra-comunali. L'ultima testimonianza di un'agricoltura tradizionale, dove si riscontra l'efficienza del binomio coltivazioni/allevamenti, sopravvive oggi, in forza al regime carcerario vigente, lontano dalla città: nell'Isola di Gorgona. Una presenza significativa dell'agricoltura livornese è rappresentata dalle coltivazioni in serra (orticoltura e florovivaismo di piante ornamentali), diffuse nella campagna a margine della città e in quelle aree della stessa non edificate per la presenza di vincoli (es. vincolo cimiteriale).

Rivolte prevalentemente ad un mercato locale, tali aziende risentono anch'esse dell'attuale crisi economica e del costo crescente degli approvvigionamenti energetici. Fra gli obiettivi di sostegno al settore, il P.S. dovrebbe prevedere il ricorso a fonti energetiche rinnovabili (pannelli solari, pompe di calore, ecc.) finanziabili attraverso i Piani di Sviluppo Rurale.

Dove il paesaggio rurale si è preservato abbastanza integro (zone distanti dalla città), si segnala la nascita di alcune attività agrituristiche ed esperienze di

fattorie didattiche. Questa può essere letta come una conferma di come una buona qualità paesistica sia portatrice di servizi compatibili e di supporto all'attività agricola, in grado di generare offerta turistica, ricreativa e didattica. Anche il vasto patrimonio forestale, con i suoi valori ambientali e con la ricchezza dei percorsi escursionistici che lo attraversano, contribuisce ad arricchire tale tipo di offerta.

Da quanto sopra esposto si evince che, a livello comunale, la funzione economico-produttiva dall'agricoltura sta progressivamente perdendo peso e ciò può compromettere altre importanti funzioni (sociale, paesaggistica, ecosistemica e di presidio del territorio) che il comparto da sempre svolge.

Occorre pertanto un'inversione di rotta che restituisca al settore la dignità che gli compete, andando ad individuare i tipi di agricoltura presenti nel Comune e, successivamente, a normare le diverse tipologie di aree agricole su cui detti tipi insistono. In particolare, per la realtà della campagna livornese, diviene importante l'individuazione delle residue aree agricole che ancora conservano spiccati connotati di ruralità, con valori estetico percettivi e storico-culturali (Tenuta di Popogna, resti delle fattorie di Limone e Uliveto, ANPIL Valle del Chioma). Essendo le ultime rimaste nel territorio comunale sono da preservare e valorizzare, anche per l'importante funzione di perequazione paesaggistica che svolgono nei confronti della città e dei centri urbani minori. Vi sono poi aree agricole che per il loro basso indice di edificabilità ed una buona integrità territoriale rappresentano utili varchi di collegamento fra le frange della periferia cittadina ed il sistema delle aree protette presenti in ambito comunale (Parco Provinciale dei Monti Livornesi, ANPIL,

SIR Calafuria, Riserva Statale Calafuria). Alcune di esse sono attraversate da percorsi funzionali alla fruizione del Parco Provinciale dei Monti Livornesi (v. Piano del Parco - Tav. n. 11: Sentieristica), mentre altre, non riportate nella suddetta cartografia, presentano analoghe potenzialità. Anche a tale scopo emerge l'importanza di conservare nella sua integrità storica e visuale il paesaggio rurale, compresi i manufatti architettonici "minori" che esso conserva.

In ultima analisi la strategia di governo per la componente agricola dovrebbe prevedere i seguenti obiettivi generali:

- in relazione alla produzione agricola: sostenere le produzioni tipiche locali (es. olio, ortaggi, florovivaismo), l'agricoltura guidata e biologica, promuovere l'industria di trasformazione legata alla filiera dell'olio (frantoi) articolandone soglie dimensionali e localizzazioni, integrare la produzione agricola con l'offerta turistica;

- in relazione alla difesa del paesaggio, del territorio e del patrimonio edilizio: proteggere il paesaggio agrario come risorsa ambientale, recupero di nuclei e delle case sparse, favorire la conservazione ed il recupero dei beni storico-culturali e dei documenti della cultura contadina, ridurre gli impatti insediativi e sostegno a politiche ecologiche, contrastare il fenomeno delle microlottizzazioni, disincentivare la frammentazione aziendale e, di contro, favorire i processi di accorpamento fondiario, limitare l'incremento di forme residenziali in aree rurali:

- in relazione alla valorizzazione socio-economica: favorire la complementarietà tra zone urbane e rurali, sostenere e promuovere forme di turismo legate alle risorse paesaggistiche, naturalistiche, storiche, rurali, favorire interventi di collegamento e fruizione del sistema dei parchi, dei beni storico-culturali, delle

emergenze paesaggistiche.

Per la componente forestale valgono le disposizioni della L.R. 39/2000, come modificata dalla L.R. 1/2003 e dello specifico regolamento. Fatti salvi i principi di salvaguardia della componente forestale, la strategia di governo dovrebbe tener conto, nel prevedere gli obiettivi generali, che circa metà del territorio comunale è occupato da boschi. Il loro ulteriore incremento a scapito di terreni agricoli che vengono abbandonati rappresenta una perdita economico-produttiva e un danno al mosaico paesaggistico. Come le radure, le garighe e le praterie naturali o seminaturali, devono mantenere la caratteristica degli spazi aperti, anche i campi che si insinuano nelle boscaglie devono essere mantenuti come tali, ricorrendo a pratiche di modesta entità quali sfalci annuali (...), favorendo attività di allevamento e pastorizia (...), controllo dei margini delle aree boschive e degli arbusteti con pratiche selvicolturali annuali per limitare la progressiva ricolonizzazione e favorire il mantenimento di un elevato grado di biodiversità (PTC, Risorsa del paesaggio, p. 43, Art. 34).

Identità della matrice paesaggistica e permanenza degli elementi di differenziazione). Per favorire attività agricole di qualità in ambiti determinati, si legge ancora nel PTC (Disciplina, Statuto, Luoghi e spazi della collettività, p. 102), possono essere predisposti specifici piani delle funzioni con la previsione di recupero alle attività agricole di aree abbandonate al ciclo naturale e, quindi, classificabili come boschi di ritorno, previa dimostrazione della qualità agropedologica dei suoli, della preesistenza di sistemazioni agrarie, della compensazione con nuovi impianti boschivi anche in sistemi territoriali diversi. Può rientrare pertanto fra gli obiettivi generali la predisposizione di un

progetto e programma strategico di equipaggiamento vegetale a livello comunale (piantare alberi secondo quantità e qualità paesaggisticamente rilevanti e significative) finalizzato al miglioramento paesaggistico sia del sistema insediativo sia della campagna. In considerazione del particolare valore ecologico dei corsi d'acqua e delle aree umide minori (laghetti collinari, piccoli stagni, pozze di abbeverata, casse di espansione), tali piantumazioni potrebbero essere rivolte all'implementazione/ nuova costituzione di fasce boschive ripariali.

LE SICUREZZE TERRITORIALI

Era abitudine nel tempo passato attribuire tutti gli eventi dannosi per gli uomini e per l'umanità a forze sconosciute o sovranaturali.

Frane, terremoti, inondazioni non erano prevedibili. Venivano conosciute solo dopo essere accadute. E non rimaneva che misurarne i danni. Le colture, le abitazioni, le strade erano soggette a distruzioni e necessitavano rifacimenti.

I morti misuravano la gravità degli eventi. Le scienze della terra fortunatamente hanno fatto passi da gigante. Oggi meglio si conoscono gli eventi naturali, si possono in buona misura prevedere e prevenire. Per gli effetti sul territorio si è configurato il concetto di "pericolosità" sia di tipo geologico che idraulico e sismico con le molte combinazioni possibili. Nella legislazione più recente l'introduzione del tema dell'ambiente e della sua necessaria tutela fa perno sulla eliminazione o quantomeno attenuazione della pericolosità.

Non solo legislazioni specifiche al riguardo ma anche valutazioni di controllo fanno parte della elaborazione dei piani. Una serie di cartografie tematiche vengono elaborate come guida per il Piano Strutturale in funzione dello stato di pericolosità e verranno dettagliate in termini prescrittivi nel futuro Piano Operativo. Sia gli aspetti geologici e geomorfologici, come quelli idraulici e sismici, dovranno garantire un livello di sicurezza rilevante per le scelte ubicative del Piano.

Anche questa ricercata garanzia non si tradurrà in regole matematiche a valere per sempre, ma dovrà essere costantemente monitorata e ove necessario evoluta.

Gli studi sulla geologia (vedi relazione Mazzei), consentono attraverso la carta

geomorfologica e le altre carte tematiche di individuare le aree nelle quali escludere previsioni insediative che possano ridurre il grado di sicurezza degli utenti e degli abitanti.

È un argomento sul quale il PS2 intende agire con estremo rigore.

ASPETTI AMBIENTALI

(dalla relazione di R. Butta)

In questo inizio di millennio che vede un continuo, costante e complesso processo di urbanizzazione per il quale già oggi oltre i tre quarti della popolazione europea è concentrata nelle aree urbane, il tema del come conciliare lo sviluppo delle nostre città con il rispetto e la tutela dell'ambiente diventa fondamentale.

Nel persistere della situazione di crisi che grava sul nostro Paese e su buona parte del mondo occidentale, si inizia ad intravedere un'inversione di tendenza che le Città dovranno saper cogliere per mettere in atto politiche di sviluppo orientate verso una maggior sostenibilità, quale premessa indispensabile per la crescita.

Cittadini e imprese ritengono ormai centrale il miglioramento qualitativo dei processi di sviluppo urbano, nell'ottica di un utilizzo consapevole delle risorse esauribili: qualità dell'ambiente, energia e territorio.

In questo contesto la prima domanda che ci si pone è come può essere considerata la qualità dell'ambiente della città di Livorno; la risposta non può essere ovviamente univoca, in quanto le componenti ambientali sono tante, così come spesso è diversa la rilevazione quantitativa ed interpretava dell'inquinamento, rispetto alla sensibilità e alla percezione dei fenomeni da parte della popolazione interessata.

Da anni studi, rilevamenti statistici, indagini, cercano di rappresentare la qualità della vita e lo stato dell'ambiente delle nostre città, attraverso confronti e indicatori sintetici; le città possono essere così confrontate rispetto a scale relative ragionevolmente omogenee, stilando delle

vere e proprie "graduatorie". E' possibile inoltre monitorare nel tempo i trend e valutare se le politiche locali di prevenzione e tutela dell'ambiente e della salute dimostrano la loro efficacia ed incisività.

Il Rapporto sulla qualità dell'ambiente urbano è diventato negli anni un importante strumento e riconosciuto documento di consultazione per i decisori impegnati sul territorio, predisposto dal Sistema Nazionale per la protezione Ambientale (ISPRA/ARPA/APPA), con la collaborazione di soggetti quali l'ANCI, l'ISTAT, le Regioni e gli Istituti Regionali, il Corpo Forestale dello Stato, l'ACI, le Province e i Comuni.

Nel Rapporto 2013 è stato possibile confrontare 60 città capoluogo, tra cui Livorno, e da esso proponiamo in commento di alcuni indicatori attraverso un confronto con tre città del nord (Bergamo, Treviso e Reggio Emilia), del centro (oltre Livorno Prato ed Ancona) e del sud (Salerno, Lecce, Cagliari), che riteniamo in qualche maniera, o per popolazione o per vocazioni, ragionevolmente confrontabili.

E' stato preso in considerazione, per essenzialità dell'esposizione, il consumo di suolo e le emissioni in atmosfera.

Per quanto riguarda il consumo di suolo (le percentuali di suolo consumate rispetto alla dimensione territoriale amministrativa e la superficie espressa in ettari, delle città) risulta che Livorno dal momento di elaborazione del piano vigente (1996) ad oggi ha "consumato" l'1,4% del suo territorio, pari a 151 ha, valore che risulta, per i periodi analoghi delle altre città comparate, generalmente inferiore.

Sul consumo di suolo è necessario aprire una breve parentesi, per l'attenzione che vi

ha posto in questi anni la Regione Toscana, a cui sta particolarmente a cuore la tutela e la conservazione degli elementi essenziali del territorio che hanno contribuito a dare un'immagine conosciuta in tutto il mondo. Il dibattito di questi anni si è tradotto con l'approvazione della L.R. 65/2014, legge urbanistica sul governo del territorio.

La tutela del patrimonio territoriale porta all'affermazione che "Le azioni di trasformazione del territorio devono essere considerate in base ad un bilancio complessivo degli effetti su tutte le componenti"... "Le trasformazioni che comportano impegno di suolo non edificato ai fini insediativi o infrastrutturali sono consentite esclusivamente nell'ambito del territorio urbanizzato... Non sono comunque consentite nuove edificazioni residenziali fuori dal territorio urbanizzato".

In particolare le trasformazioni non residenziali al di fuori del territorio urbanizzato "sono consentite esclusivamente con procedimento ..., al fine di verificare la sostenibilità per ambiti di area vasta".

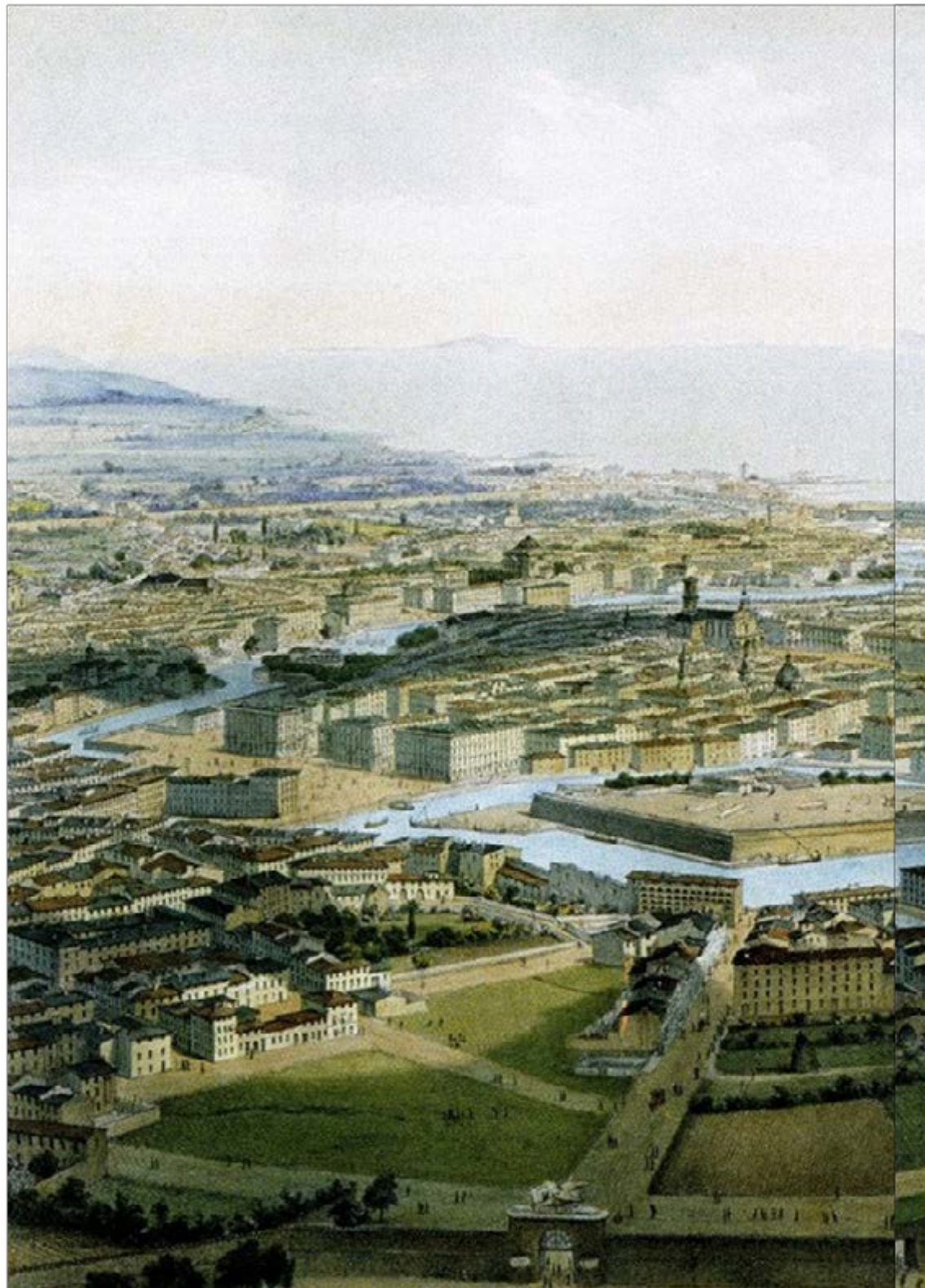
Trattasi indubbiamente di vincoli forti con i quali i nuovi strumenti di governo del territorio dovranno confrontarsi nel prossimo futuro.

La comparazione di diversi inquinanti atmosferici, confrontando l'anno 2000 con il 2010, mostra quanto mai significativa e porta ai seguenti commenti: si registra, per la città di Livorno, un notevole abbattimento di tutti gli inquinanti atmosferici, ed in particolare la drastica riduzione di polveri ed anidride solforosa; Gli attuali dati risultano in linea con le altre realtà comparate, per quanto riguarda le polveri, i composti organici volatili, il

metano, l'ammoniaca; Rimane significativo il valore delle emissioni di monossido di carbonio, seppur dimezzato nel decennio.

Il quadro complessivo è dunque sicuramente confortante, ma suggerisce di proseguire con le politiche di contenimento delle emissioni in atmosfera. Le relazioni riguardanti i temi ambientali sono incluse, con i testi integrali, nel Rapporto Ambientale.

**C - LA REDAZIONE DEL PIANO
STRUTTURALE 2**





A) IDEE E STIMOLI PROGETTUALI

La lettura e quindi la conoscenza di un territorio da pianificare suggeriscono idee e stimolano indagini.

I valori ambientali, le suggestioni paesaggistiche e soprattutto la vitalità delle utilizzazioni esistenti propongono essi stessi suggestioni circa una possibile evoluzione futura.

Questi pensieri e suggestioni, ancor prima che il Piano prenda forma, stabiliscono relazioni tra i luoghi, la natura e possibili trasformazioni umane. Servono ad esercitare l'attenzione sui temi noti ma anche su quelli svelati e che mai potrebbero essere conosciuti se l'attenzione fosse oscurata dai vincoli esistenti.

1. 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 proto-tipo 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

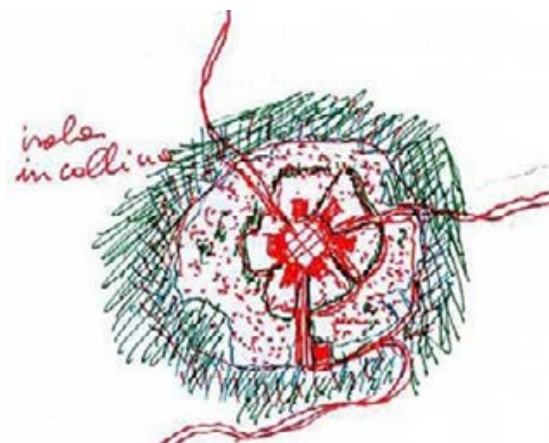
con il modello urbano.

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.

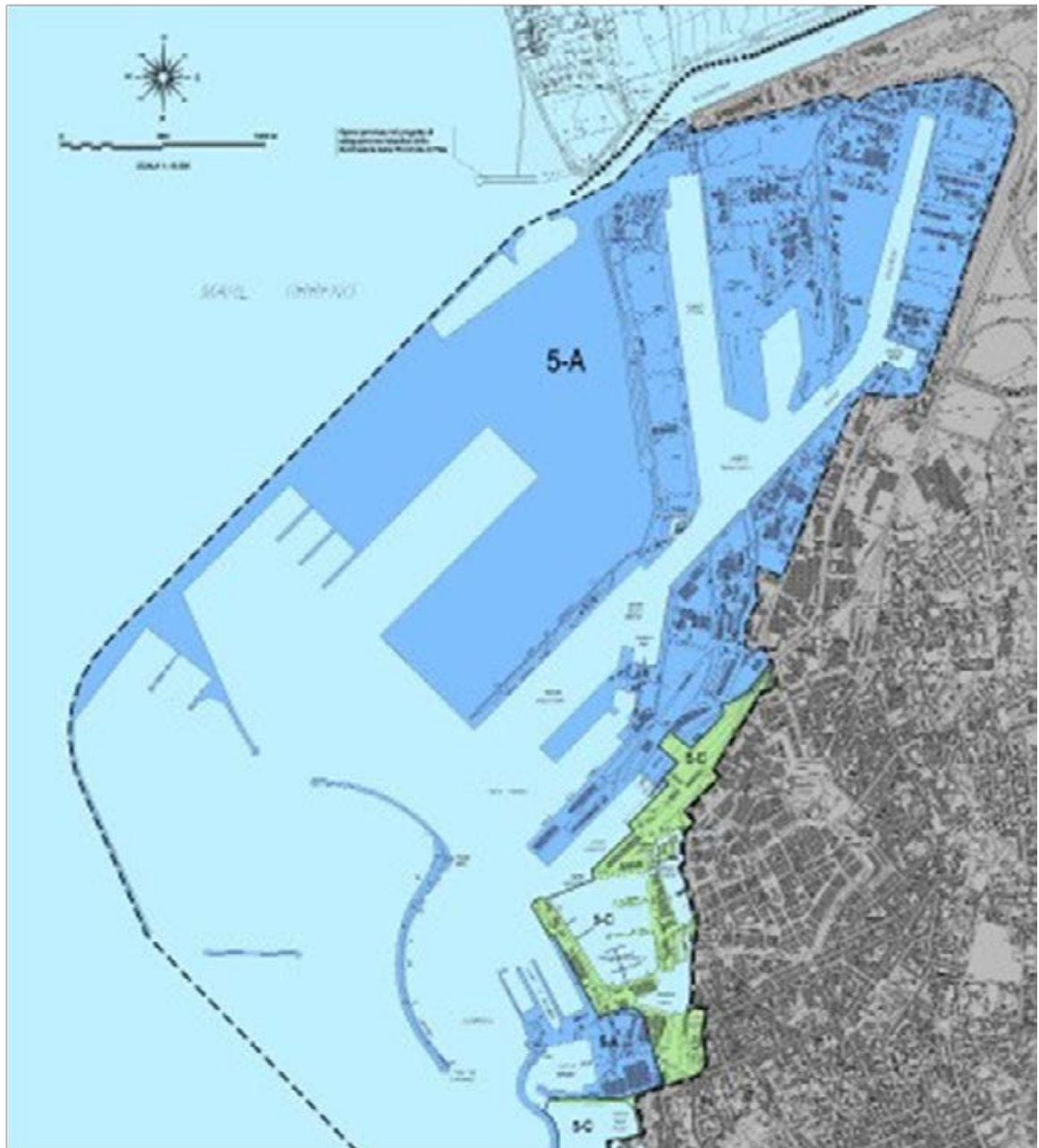
La Meloria è un'isola che non c'è. Si nasconde sotto l'acqua.

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



Variante anticipatrice PRP

2. IL PORTO

Non c'è riflessione di tipo geografico, economico, sociale, urbanistico sulla città di Livorno né 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 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 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, infrastrutture.

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 crociera 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 porto oggi



Il porto: ampliamento e potenziamento previsto dal PRP



Il centro del porto e la Fortezza

3. LA COSTA

La linea di separazione tra terra e mare mostra una grande varietà di utilizzazioni sul lato terra.

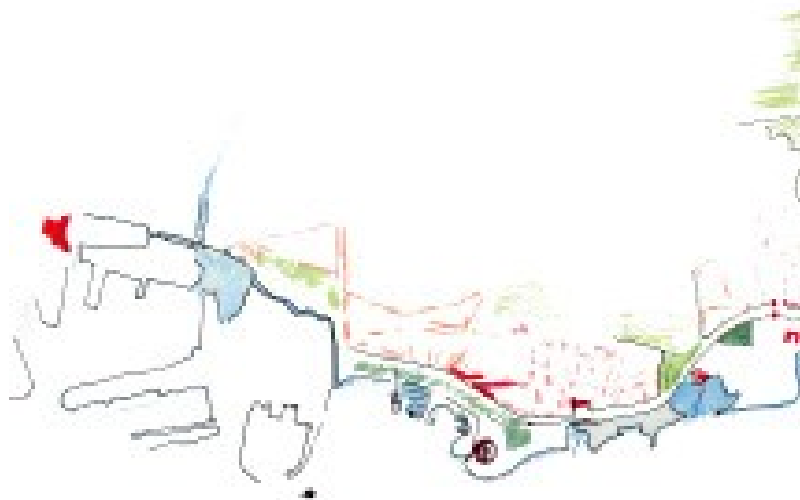
Lungo una decina di chilometri si trovano i tempi della storia, il ruolo determinante dell'economia marinara e poi scendendo da Nord a Sud le prime testimonianze del turismo tra 800 e 900, l'insediamento dell'Accademia della Marina Militare, Caprilli che allunga gli anelli e ne ricava piste per le gare 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 époque" 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 Promenade lungo la costa può essere meglio attrezzata e diventare più attrattiva di quanto oggi non sia fino al Maroccone, 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.



La costa livornese

4. 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 internazionalità. Livorno è dalla fondazione una città multi-etnica. 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 esibita. 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 sopravvissuta nella quasi totale integrità.

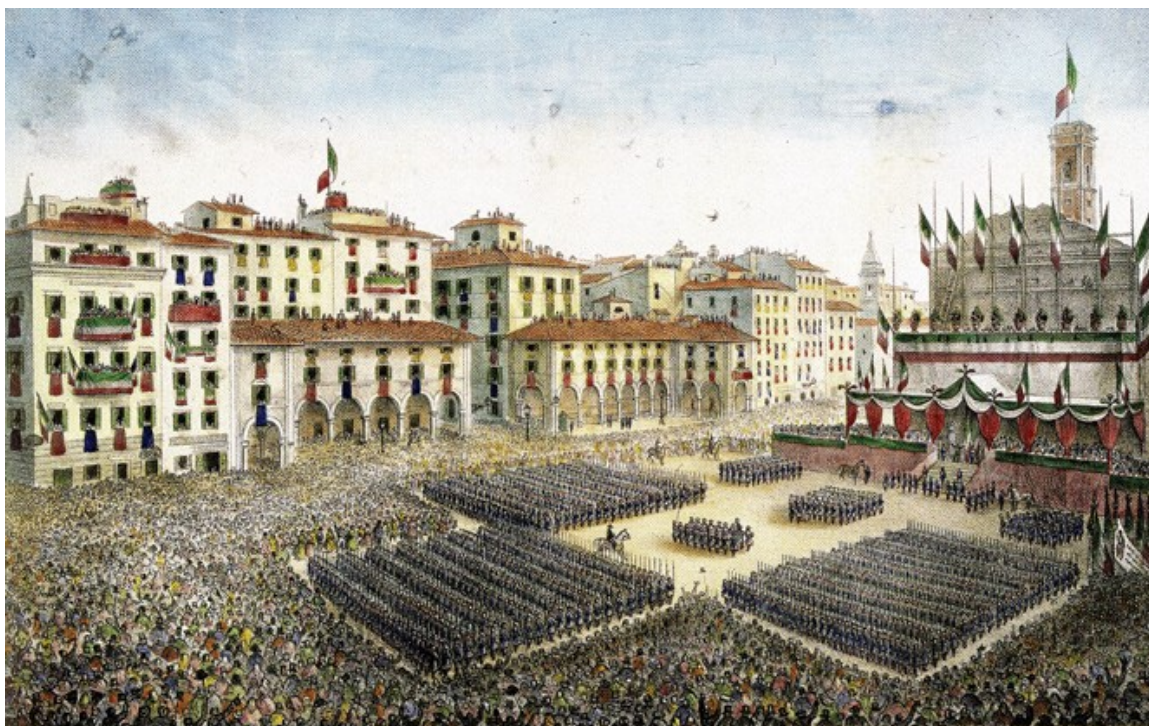
Non semplicisticamente una riforma della circolazione, degli spazi per i parcheggi, ma dello spazio pubblico inteso come ambiente, come luogo in cui gli abitanti, ma anche gli abitanti esterni, i turisti, i croceristi possono convergere verso siti meno noti ora, ma più attrattivi domani e godere delle 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.



L'anello di Montenero



Il nuovo teatro all'aperto



Piazza Grande nell'Ottocento



Abitazioni e cantine lungo il fosso Reale

5. 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 solo recentemente sono stati elaborati i piani di recupero di iniziativa pubblica.

È una pendenza sanata. 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 aggiorna 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 sì 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

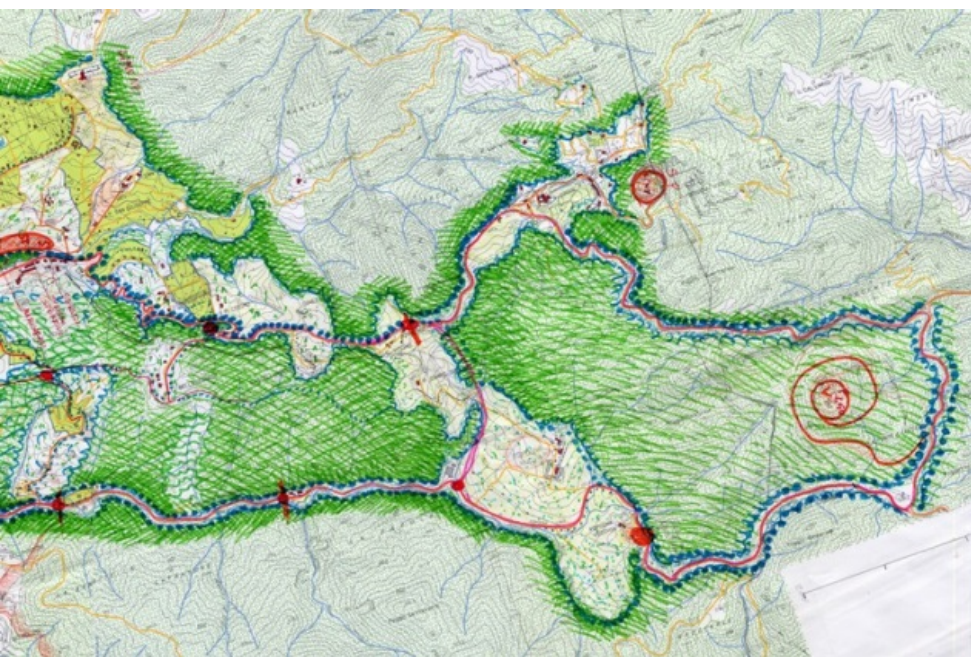


distanza tra di loro. Sono percorsi lungo i fiumi, attraversano i boschi ed in alcuni punti lambiscono punti panoramici aperti verso il mare (la SP7 è un tracciato romano che dalla strada parallela alla costa risaliva verso i colli per scendere poi verso il mare).

Non è fuori luogo immaginare che le due strade, e in alcuni punti le loro prossimità, definiscano una stretta area turistica collinare nella quale localizzare 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 inopportunaemente dovranno essere risanate ne è tollerabile ammettere che ambienti da periferia urbana intacchino un patrimonio come il paesaggio collinare.



6. 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 preauto consentono solo modesti e disagiati 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'autocontenimento 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.

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.

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 tramvia ma certamente guardando avanti una corsia riservata a sede preferenziale per il trasporto pubblico 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.



7. LO SGUARDO SPAZIA SULLA CITTÀ INTERA

Due colori si impongono, il rosso dei tetti, il verde dei boschi.

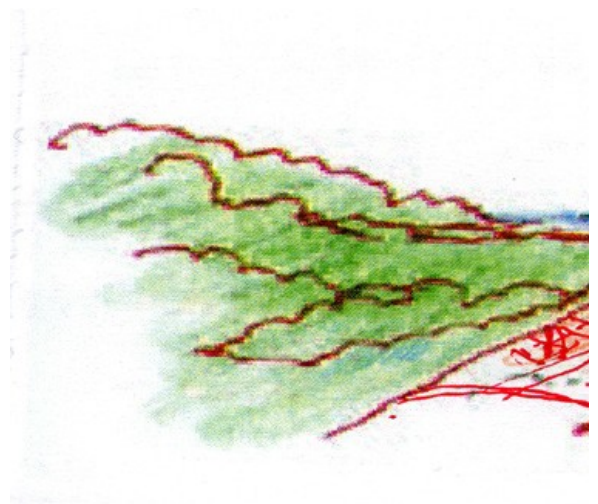
Il terzo colore, il blu del mare, è sempre più solcato dalle strutture tecniche del porto. È l'espansione più consistente.

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.

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



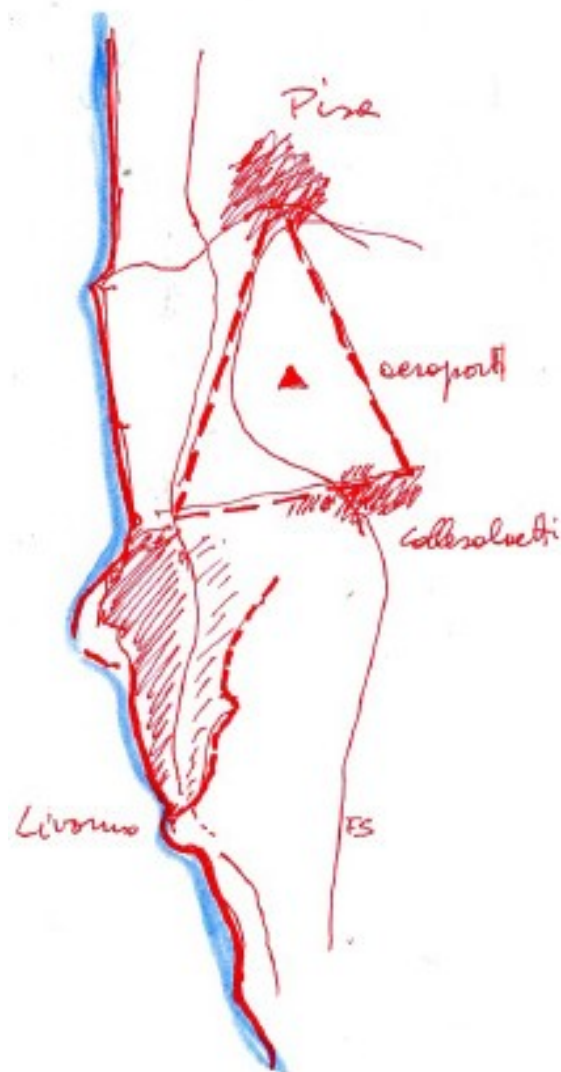
Struttura del panorama dai colli verso il mare

8. OLTRE LA CITTÀ

L'area urbanizzata nord della città è attraversata dalla linea di confine con Collesalveti 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 Collesalveti 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- Collesalveti

B) GLI STUDI DI DETTAGLIO

Dagli spunti precedentemente segnalati si intuisce quante siano 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 quattro.

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.

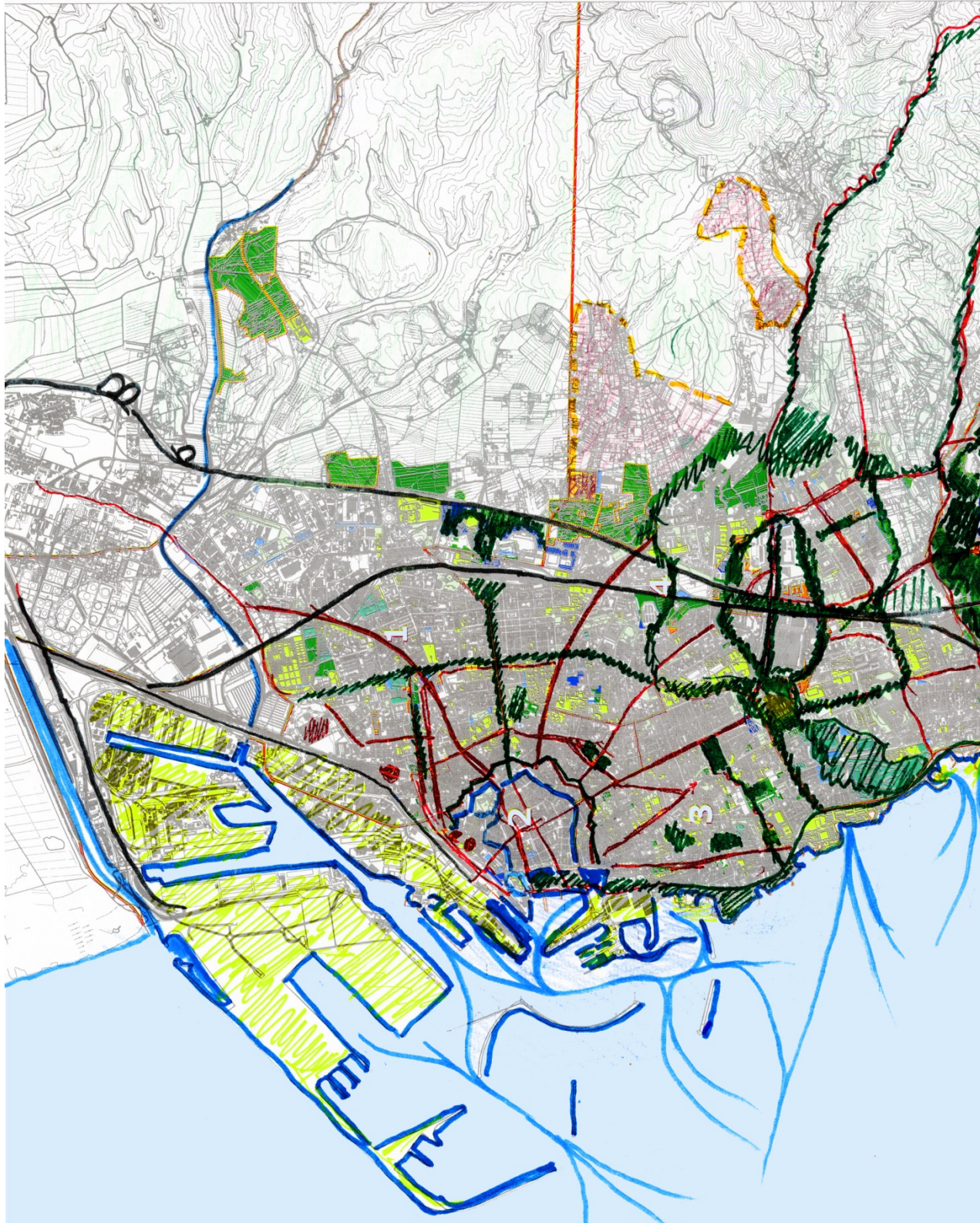
a. Due velocità

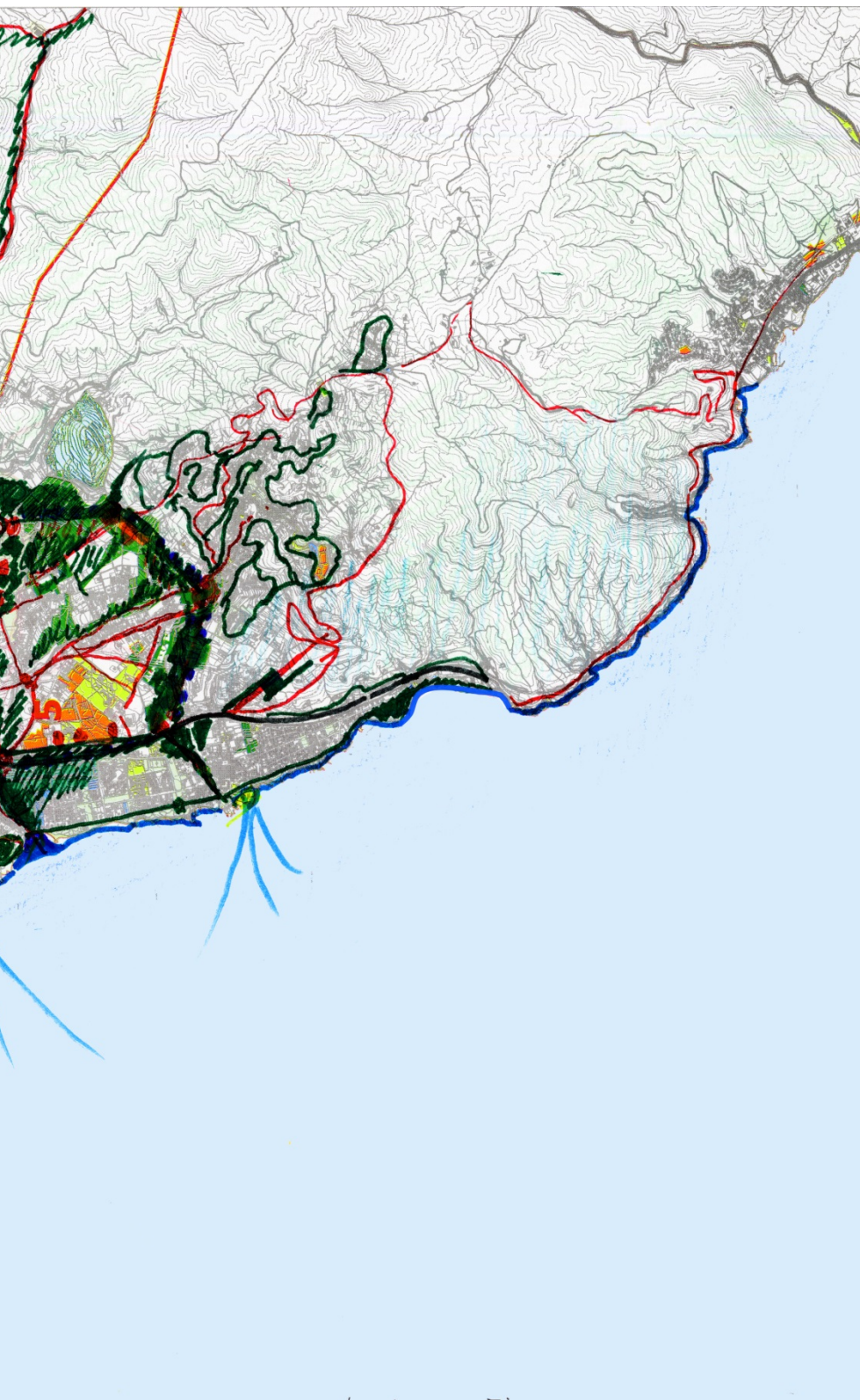
Guardando avanti si scoprono molte visioni generali di insieme ma parziali per argomenti, per temi. Sono sollecitazioni per spunti, per approfondimenti rispetto a quanto già previsto nel PS1. Non sono i soli. L'elenco presentato non è esauriente. Altri si aggiungeranno durante l'elaborazione, altri prenderanno 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 sono stati apportati adeguamenti all'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.





**D - GLI INDIRIZZI DELLA NUOVA E
ATTUALE AMMINISTRAZIONE DI
LIVORNO**

Con una delibera datata 9 settembre 2014 il Consiglio Comunale approva le linee programmatiche del Sindaco relative alle azioni e ai progetti da realizzare nel corso del mandato.

Il documento è molto dettagliato.

Per quanto riguarda il territorio viene affermato il concetto di “ consumo zero del territorio”.

Si riporta il paragrafo che esplicita l'obiettivo della sostenibilità e riqualificazione.

Sostenibilità e Riqualificazione

La sostenibilità dell'insediamento urbanistico si verifica con il mantenimento dell'integrità dell'ambiente naturale, con il corretto funzionamento delle reti tecnologiche e con la qualità delle soluzioni spaziali.

Un approccio urbanistico sostenibile deve perseguire l'obiettivo dell'autosufficienza energetica del sistema edificatorio, sfruttando il concetto di bio- climatica, il massimo sfruttamento delle fonti energetiche rinnovabili, l' utilizzo di materiale ecocompatibili. Per conseguire tali obiettivi è necessario adeguare gli strumenti urbanistici affinché considerino il consumo di risorse (energia, materiali, acqua) e la riduzione dell'inquinamento (aria, acqua, rifiuti) concetti base imprescindibili per realizzare spazi di vita confortevoli e salubri. La revisione degli strumenti urbanistici deve focalizzarsi sul concetto di “consumo zero del territorio”, incentivando la possibilità di recuperare volumi edificati esistenti e riqualificare aree compromesse, soprattutto attraverso processi di ristrutturazione e di riuso del patrimonio, di salvaguardia della permeabilità dei terreni e di riduzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico.

La nuova Legge Regionale Toscana n.65 del 12.11.2014 approvata negli stessi giorni riporta lo stesso concetto di fondo.

Per quanto riguarda l'Urbanistica, la delibera comunale elenca 11 indirizzi operativi, assieme ad iniziative relative ai quartieri nord e al verde pubblico.

Si riportano i paragrafi relativi.

URBANISTICA

PIANIFICAZIONE

1. Elaborazione di un programma di riqualificazione funzionale del complesso ospedaliero di Viale Alfieri e delle infrastrutture connesse.

2. Revisione dei piani di insediamento industriale nell'ottica del recupero e della riqualificazione dell'esistente, con particolare attenzione al mantenimento delle condizioni ambientali di pregio e al miglioramento delle aree compromesse.

3. Riapertura del programma per la realizzazione del “Lotto O” della Variante Aurelia, puntando al decongestionamento del traffico lungo la costa per agevolare lo sviluppo di progetti turistici e naturalistici lungo la costa sud tra il Maroccone e Quercianella.

4. Predisporre il Piano del Centro: definizione di nuove aree pedonali, regolamentazione dell'arredo urbano, delle insegne, redazione del piano del colore, redazione di un Piano di valorizzazione e sviluppo delle fontane ornamentali (PFO).

5. Predisporre un “Piano di riqualificazione delle aree verdi extraurbane e delle colline” per la promozione della godibilità turistica, la valorizzazione dei percorsi naturalistici esistenti, la creazione di aree ludico-educative, sviluppato attraverso la valorizzazione dei suoli agricoli ed ortivi, per prevenire il rischio idrogeologico, per

risolvere con specifica normativa i problemi di abusivismo diffuso, incentivando lo sviluppo dell'agricoltura amatoriale e dell'escursionismo ciclo-pedonale.

6. *Individuare nuove aree urbane destinate agli "orti urbani": sviluppo dell'orticoltura sociale, sostegno all'autoproduzione di prodotti alimentari, diffusione della cultura della filiera corta. Livorno ha sperimentato da tempo i così detti "orti per anziani" e più recentemente in alcune scuole il progetto "orto in condotta".*

Oggi l'autoproduzione alimentare va estesa anche alle persone più giovani, sempre più sensibili al cibo sano, a km zero, ma pure con un occhio al risparmio, visto il perdurare della crisi.

La promozione e la nascita di nuovi "orti urbani" rappresenta un mezzo efficace per salvaguardare aree verdi minacciate dal cemento e da possibili speculazioni edilizie, prevenendo così il degrado.

7. *Valorizzazione del Sistema dei Fossi e delle Cantine adottando strumenti urbanistici che consentano ai privati di utilizzare le strutture di interesse storico ed artistico per la loro fruibilità economica e turistica, nonché l'uso delle vie d'acqua come sistema integrato di trasporto pubblico cittadino.*

8. *Incentivare piani di recupero e di riqualificazione che favoriscano la nascita di piccoli mercati rionali integrati con lo sviluppo di sistemi di verde pubblico.*

9. *Studio di fattibilità per la definizione di un piano di riqualificazione e valorizzazione del Sistema Costiero dei Monti Livornesi tra la frazioni di Antignano, Montenero e Quercianella, con particolare attenzione alla fruizione ciclo-pedonale dell'ambito.*

10. *Aggiornare il Piano Strutturale destinando un'ideale area fuori città per lo sviluppo di sport motoristici in generale,*

con particolare riferimento agli impianti per gare di motocross e trial. Il. Avviare uno studio di fattibilità per individuare un'area extraurbana idonea allo sviluppo di un centro per la pesca sportiva con canna.

QUARTIERI NORD

Dai risultati del Progetto di studio presentato al Consiglio comunale di Livorno nel 2012 dal Dott. Annibale Biggeri, finanziato dall'Istituto Tumori Toscano e realizzato dall'ISPO (Istituto Superiore Prevenzione Oncologica) di Firenze, è emerso che nei territori di Livorno e Collesalveti si registra un eccesso di mortalità tumorale rispetto alla media toscana.

La promiscuità forzata tra aziende a forte impatto ambientale e residenti nell'area Cigna, Picchianti e Corea non è più sostenibile. Lo dimostrano le numerose segnalazioni all'ARPAT e i dati sanitari esistenti.

E' fondamentale che ARPAT, Provincia e Comune realizzino un censimento di tali aziende per verificarne, nel transitorio, il livello di emissioni e predi- spongano piani di monitoraggio e controllo la cui valutazione deve considerare la somma complessiva di tutte le attività industriali (non come fatto fino oggi che venga- no analizzate singolarmente senza tenere conto della sommatoria degli inquinanti).

Il Piano Regolatore del Comune di Livorno deve prevedere nel nuovo assetto urbanistico, in fase di realizzazione, la delocalizzazione delle aziende ad alto impatto ambientale responsabili di maleodoranze e inquinamento, molte delle quali sono state insediate, successivamente, a 50 metri di distanza dalle case esistenti.

Siamo contrari alla Variante del “Puntone del Vallino” che prevede l'utilizzo della vasta area situata a nord-est del territorio comunale, compresa tra il torrente Ugione e la Via Pian di Rota, per la collocazione di attività industriali, attività nocive e servizi. Tale area confina con la zona del Cisternino che avrebbe bisogno di essere valorizzata e non definitivamente compromessa con l'installazione, nelle sue immediate vicinanze, di attività insalubri.

successivo Piano Operativo. Questa separazione già anticipata con la Legge del 2005, non può essere disattesa nel Piano Strutturale.

VERDE PUBBLICO

1. Inserimento negli atti di pianificazione e gestione del territorio dei principi della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge n.14 del 09/01/2006).

2. Incremento e salvaguardia delle aree con vegetazione, ovvero le zone non ancora edificate all'interno del tessuto urbano che presentano valenze ecologiche e naturalistiche. Queste aree possono essere utilizzate per lo sviluppo dell'agricoltura di qualità e degli orti urbani, per zone a verde pubblico o per usi sportivi, per oasi ecologiche di protezione ambientale e conservazione della biodiversità.

3. Redazione di un “Piano del Verde”, integrato negli strumenti di pianificazione urbanistica, che introduca una visione strategica del sistema del verde urbano e periurbano.

4. Ampliamento e revisione delle norme contenute nel Regolamento del Verde Urbano Pubblico e Privato, approvato dal Comune nel febbraio 2003.

Il contenuto della delibera non risente, per ragione della contemporaneità di approvazione della Legge Regionale, della netta separazione tra decisioni di indirizzo, esplicitamente non operative, e il

**E – I CONTENUTI DEL PIANO
STRUTTURALE 2**

Lo Statuto del Territorio del Piano Strutturale, mediante l'individuazione del patrimonio territoriale e delle invariante, costituisce il quadro di riferimento prescrittivo per le previsioni del Piano strutturale, delle sue trasformazioni e del Piano Operativo.

Il patrimonio territoriale è costituito dai seguenti elementi:

- A- La struttura idrogeomorfologica
- B- La struttura ecosistemica
- C- La struttura insediativa di valore storico-territoriale ed identitario
- D- La struttura agro-forestale

Oltre a questa lettura sistemica, già inclusa nel Quadro Conoscitivo nonché contenuta nel PIT con particolare riferimento alla Scheda d'ambito, è bene analizzare il patrimonio territoriale anche sotto letture sintetiche, quali il paesaggio, l'insieme dei colli livornesi, gli orti e la costa.

A) LETTURE SINTETICHE

1. Il paesaggio

Il paesaggio di Livorno, città di mare, ha due grandi valori.

A settentrione la città storica con il suo porto, nei secoli in espansione, e oggi, nelle previsioni del nuovo P.R.G. del porto, esteso nel mare e proiettato verso la Meloria. Al tempo stesso il valore economico, sociale, marittimo che caratterizza e quasi nasconde la città storica, ne tradisce il senso di città di mare che dal Seicento in avanti sembra si stia distaccando dal mare per l'occupazione portuale dell'orizzonte

Il secondo grande valore è la collina, quasi un'isola che si distacca dalla terraferma e ne porta la natura direttamente sul mare, come avviene in maniera evidentissima ed estremamente suggestiva sulla costa di Calafuria. Questi due grandi valori sono soggetti a una tipica contesa: il contraccolpo che il nuovo porto induce alla città tende a spingerla verso i colli per ragioni produttive, economiche e residenziali. Al contrario, la collina, che dalla sommità piuttosto modesta in termini altimetrici, ma di grande effetto paesaggistico per la conformazione del profilo della linea spartiacque, scende verso il mare e raccoglie rinnovati interessi naturalistici e paesaggistici che i cittadini vogliono difendere, proteggere e tutelare. E' un paesaggio di contrasti che impegna ad affrontare questo tema non solo da un punto di vista delle vedute di cui l'uomo può godere, ma anche dal punto di vista più grande dell'unione tra uomo e paesaggio che i due mondi ritrovano.

Il mare assume nel paesaggio un prepotente ruolo di unificazione. Non è più il paesaggio dell'Ottocento, non è più

il paesaggio dei Macchiaioli livornesi, se non per richiami sparsi qua e là, ma è un paesaggio in evoluzione il cui valore complessivo va tutelato con grande determinazione.

2. I colli livornesi

La collina è la parte bella, non solo suggestiva. E' ricca di testimonianze storiche (preistoriche, etrusche, romane, lorenese e ottocentesche), meta di turismo culturale e religioso, temi da compenetrare perché la percezione e l'utilizzazione raramente sono suddivise per funzioni. Non è solo boschi, coltivazioni, loisir anche la collina ha la sua storia nella costruzione del paesaggio:

- La geografia: è la parte isolata dei monti fino al mare.
 - La strada romana aggira i colli per toccare il porto ai Lupi ai margini della piana pisana.
 - Nel rinascimento con il porto si sviluppano le coltivazioni nei boschi che forniscono alimento alla città.
 - Nell'Ottocento iniziano le grandi urbanizzazioni (oggi ville e servizi con parchi urbani).
 - Nel Novecento la città si compatta a nord dell'Ardenza e si allarga verso Montenero che diventa un borgo collinare. Tutti argomenti ampiamente trattati nella letteratura e nelle ricerche svolte per il Piano (a cura del consulente Branchetti). Sempre ha avuto un ruolo importante il promontorio di Calafuria, che insieme al bosco costituisce il limite separatore tra la bassa costa, la palude pisana e la variegata costa della Toscana meridionale.
- Il grande spazio non occupato da insediamenti abitativi sulla collina viene confermato a tutela della condizione ambientale (tutela dei boschi, nessuna previsione di nuove aree urbane né di

infrastrutture) tutto a vantaggio di una nuova visione del turismo ambientale naturalistico.

Sono salite alla ribalta le sollecitazioni e gli interessi verso l'ambiente e il mondo naturale.

Questo non è più il mondo di pochi appassionati, l'ambiente attira, la città ha fame di spazi liberi aperti.

L'agricoltura aziendale è minima, l'agricoltura amatoriale cresce.

Un nuovo personaggio chiede di operare sulla collina: non è solo il tutore dei boschi che ne risparmia la distruzione, ma il cittadino che ama stabilire un rapporto operativo e produttivo con la terra per portare giovamento all'economia familiare e per ritrovare confidenza con il mondo naturale, le piccole colture, il tempo libero.

Non si tratta di aprire una competizione economica con le grandi colture agricole aziendali. Per le poche rimaste è da prevedere che possano continuare e creare in generale i presupposti e le condizioni perché possano aumentare nel tempo.

Si tratta piuttosto di ampliare le attività dei cittadini con l'"agricoltura amatoriale" (peraltro prevista dalle recenti Leggi Regionali).

Non la città, ma i cittadini risalgono nelle propaggini collinari rendendone una parte più rispondente alle richieste attuali.

Gli orti esistenti vengono rivisitati nell'ottica di un allargamento del rapporto tra cittadini e tempo libero anche attraverso il superamento della fruizione esclusivamente privata riscontrabile oggi.

Per conseguenza la collina può essere integrata con micro-attrezzature che riguardano la percorribilità pedonale e ciclabile delle due direttrici comprese tra le due strade che attraversano la collina (S.P. di Valle Benedetta e S.P. di

Popogna), così come da micro- spazi collettivi da luoghi di sosta per frequentazione della collina.

Anche le aree per orti già esistenti possono essere integrate con la città. Non si possono considerare riserve per alcuni cittadini privilegiati.

Il piano di riqualificazione redatto da parte degli uffici comunali (previsto nel Regolamento Urbanistico vigente) che definirà anche dal punto di vista formale i caratteri e le infrastrutture presenti, potrà essere integrato nel Piano Operativo con aree per servizi urbani (per esempio piazzette come mete di passeggiate, nei punti più panoramici, mercatini delle produzioni locali davvero a Km. Zero, etc.)

Le aree per orti e le aree per l'agricoltura amatoriale possono diventare siti della città apprezzabili e utili per tutti gli abitanti di Livorno. Naturalmente le piazzette dovranno essere collegate con i sentieri turistici che si potranno percorrere nei boschi. Il bosco non deve essere ridotto, abitazioni nuove non sono ammesse, solo ripari per attrezzi e ricoveri per i coltivatori come previsto dalle disposizioni vigenti, comprese quelle che riguardano il paesaggio.

Gli abusi non sono tollerati, come sempre. In questo modo la collina visitabile non rimane una periferia della città, ma diventa il territorio verde al servizio della città.

3. Gli orti in città

La presenza di orti in città, incastonati nel tessuto urbano, all'interno dei grandi isolati chiusi di impianto sette-ottocentesco oppure posti entro il pomeriggio, all'interno delle mura, o subito al di là della fila di case che fiancheggia le

strade di borgo, le radiali di collegamento con la campagna, era ancora diffusa a Livorno fino a non molti decenni orsono. Degli orti cittadini rimangono ancora oggi tracce nel tessuto urbano, che il Piano intende tutelare come tali e che contribuiscono a creare una rete connettiva tra la città e la campagna. E' possibile inoltre, in sede di Piano operativo e sulla base delle indicazioni del Piano Strutturale, individuare le condizioni e particolari aree per lo sviluppo di nuovi orti, facendo sì che la loro realizzazione possa costituire un elemento di miglioramento della qualità paesaggistica – ambientale e della qualità della vita urbana.

4. La costa

La costa ha una qualità preziosa nella sequenza degli insediamenti del mare toscano. Il turismo ottocentesco ha scoperto l'uso anche turistico dei bagni di mare. L'espansione urbana ha collegato sul mare Ardenza e Antignano ampliando le strutture turistiche e i servizi urbani.

La costa è interamente utilizzata con caratteri e ambienti molto diversi che ne costituiscono la qualità e, si può dire, la specificità, tutte caratteristiche che vanno tutelate.

La costa urbana incontra la struttura della collina che scende su tutto il tratto tra Maroccone e Quercianella, aggiungendo, con la costa alta e rocciosa, un'ulteriore tipologia e opportunità turistica, rara da incontrare sulla costa continentale del mare toscano.

Il tratto di costa sul quale si affaccia Quercianella introduce a una nuova tipologia insediativa e turistica che prosegue poi verso sud.

Alle spalle della costa il terrazzo livornese viene delimitato a est dal sistema dei boschi mentre a nord le parti estreme della

città confinano con i parchi della piana di Pisa e un'ulteriore tipologia di insediamento turistico (Calambrone), la grande spiaggia lungo il mare. Tra la costa e i boschi collinari una traccia continua è solcata dal rio Ardenza, che assume un rilevante significato quale elemento di qualità paesaggistica interno alla città.

Ulteriori elementi di compenetrazione tra gli elementi del paesaggio naturale e agrario rispetto al tessuto urbano sono dati: dalla relazione tra il mare e il tessuto urbano leggibile oltre che nei bacini portuali nel complesso della rete di canali artificiali costruiti per difendere la città, collegarla al porto e al retroterra (Pisa e la Toscana interna attraverso l'Arno) e nella passeggiata a mare tanti micro paesaggi si presentano entro e sui bordi della città, tra i Cantieri e la rotonda di Ardenza, tra le ville suburbane e i relativi viali di accesso e in alcuni casi anche dei collegamenti tra queste e i poderi di loro pertinenza; tra piccoli nuclei di origine rurale dove sono ancora percepibili gli elementi caratteristici di quel paesaggio (tracciati stradali, muri di cinta, ville suburbane, cappelline, etc.) testimoniati dalla pittura dei Macchiaioli.

B) L'ARTICOLAZIONE DELLE STRATEGIE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

L'articolazione delle Strategie dello Sviluppo Sostenibile riguardano:

- la definizione delle Unità territoriali organiche elementari (UTOE), gli obiettivi specifici nonché le dimensioni massime per i nuovi insediamenti e le funzioni previste e la relativa dotazione minima di servizi;
- le prescrizioni per migliorare la mobilità ed il grado di accessibilità ai luoghi della città policentrica;
- gli obiettivi specifici per interventi di recupero paesaggistico- ambientale e per azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana degli ambiti degradati;
- gli indirizzi e i criteri per gli interventi che possono essere oggetto di perequazione e di concertazione tra diversi livelli istituzionali.

Queste strategie dovranno guidare le indicazioni generali e di dettaglio che informeranno i piani operativi basati sui contenuti del complesso di elaborati del Piano Strutturale.

Il Piano Strutturale ha individuato, secondo criteri di continuità dei tessuti urbanizzati, il perimetro che distingue il territorio urbanizzato dal territorio rurale. La lettura e interpretazione, compiuta nel corso dell'elaborazione del Piano Strutturale, delle specificità delle diverse porzioni di territorio incluse nel territorio urbanizzato e nel territorio rurale hanno presieduto alla individuazione di ambiti territoriali sia all'interno del territorio urbanizzato, sia nel territorio rurale.

Le parti di città

Lo sviluppo storico della città di Livorno ha avuto, dopo la fase di ampliamento intorno al nucleo di fondazione, un andamento progressivo lungo la costa. Sono ben riconoscibili le successive fasi, ciascuna connotata da diversa morfologia urbana. Sono ben riconoscibili le parti di città che si confrontano e si integrano dentro i tracciati infrastrutturali.

Ciascuna parte ha un proprio connotato. Lo sviluppo storico, l'immagine architettonica, la evoluzione sociale finanche l'orditura morfologica ne rivelano distintamente la conformazione solo in parte determinata dalla struttura del porto o dalla geomorfologia dei colli. L'analisi attenta delle singole parti e dei loro intrecci che la storia della città ha nel tempo consolidato ha consentito di definire le Unità territoriali organiche elementari e i loro connotati normativi

La strategia per lo sviluppo sostenibile è quindi articolata secondo prescrizioni ed obiettivi maggiormente definiti, ed illustrati in apposite schede, in funzione delle specificità dei singoli ambiti ed UTOE. Per alcune aree ricomprese nel territorio urbanizzato, dove interventi di riqualificazione, trasformazione e rigenerazione urbana presentano particolare rilevanza strategica, il Piano Strutturale ha individuato specifiche aree di intervento, i cui obiettivi sono descritti in apposite schede, interne alle UTOE.



Individuazione delle parti di città

Il centro Storico



Borghi e Spianate



Città otto-
novecentesca



Tra la circonvallazione
e la ferrovia



Grandi Quartieri



Ardenza



Antignano e
Conca di Montenero



Insedimenti collinari



Area portuale



Elaborati grafici

STATUTO DEL TERRITORIO

Il materiale grafico del Piano contenente lo Statuto del Territorio e la Strategia dello Sviluppo Sostenibile si compone di dieci tavole, due allegati specifici per le UTOE e per le aree di intervento, oltre alla normativa generale di accompagnamento.

Elenco delle tavole facenti parte dello Statuto del Territorio:

- ST 01- Invarianti strutturali
01.A 01.B 01.C 01.D
(scala 1:15.000)
- ST 02- Patrimonio territoriale
comunale (scala 1:15.000)
- ST 03- Individuazione del perimetro
del territorio urbanizzato
(scala 1:15.000)
- ST 04- Territorio rurale, territorio
urbanizzato e ambiti
(scala 1:15.000)

Elenco delle tavole facenti parte della Strategia dello Sviluppo Sostenibile:

- STS 01- Parti di città- UTOE
(scala 1:15.000)
- STS 02- Aree di Intervento
(scala 1:15.000)
- STS 03- Schema strutturale e
funzionale
(scala 1:15.000)
- STS 04- Infrastrutture e mobilità
(scala 1:15.000)

Tavola ST 01 Invarianti strutturali

La tavola è costituita da quattro fogli corrispondenti a ciascuna delle invarianti strutturali individuate dal PIT per il territorio livornese.

La tavola 01.A riporta le invarianti strutturali individuate dal PIT relativamente ai “Caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici” di cui si dà conto, in riferimento a valori, criticità ed obiettivi del PIT descrizione, nel documento facente parte dello Statuto del territorio, “Ricognizione della pianificazione sovraordinata”.

L’elaborato evidenzia per il territorio comunale i seguenti morfotipi:

- il fondovalle (FON), esteso all’area portuale-industriale , al nucleo storico della città, alla fascia otto-novecentesca interna ai viali di circonvallazione. Ulteriori aree di fondovalle sono riconosciute lungo il medio corso del torrente Ugione e dei suoi affluenti secondari, nonché lungo la Valle dell’Ardenza, dalla foce del torrente omonimo fino al restringersi della valle in corrispondenza della maggiore acclività del rilievo collinare;
- il Margine inferiore (MARi) in corrispondenza delle aree pianeggianti poste tra i viali di circonvallazione e le prime elevazioni di quota a diretto contatto con la collina: nel margine inferiore è compreso il centro di Ardenza, la fascia delle urbanizzazioni avvenute nel corso del ‘900, le grandi tenute poste immediatamente ad est del tratto settentrionale della variante Aurelia; la scheda dell’ambito 8 del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) evidenzia l’importanza che assume il “margine

inferiore” per la protezione della falda acqui-fera;

- il Margine (MAR) , individuato in corrispondenza delle prime elevazioni di quota della pianura che precedono i rilievi pedecollinari, comprendente aree urbanizzate, agricole, alcuni dei più significativi parchi di pertinenza di ville storiche;

- il complesso della “collina a versanti dolci sulle unità liguri” in corrispondenza delle prime elevazioni collinari, tra la media valle dell’Ardenza e la zona della Puzzolente;

- il complesso della “collina a versanti ripidi sulle unità liguri”, corrispondente alle aree con versanti e rilievo maggiormente accentuato dei Monti livornesi , dove la scheda d’ambito del PIT pone in risalto la presenza di affioramenti di ofioliti e di altre rocce vulcaniche;

- la costa alta che caratterizza il litorale comunale e la discesa amare del complesso dei Monti livornesi tra Calafuria e Quercianella, di cui è riconosciuta l’alta specificità della morfologia;

- al confine nordorientale con Collesalveti sono riconosciute aree collinari del morfotipo “ Collina sui depositi neo-quadernari con livelli resistenti” a loro volta in diretta relazione con colline argillose (“collina dei bacini neo quadernari, argille dominati) e colline dei bacini neo-quadernari.

La tavola 01.B “I caratteri ecosistemici del paesaggio” contiene la rappresentazione cartografica delle relative invarianti individuate dal PIT.

Dalla tavola emergono:

- la considerevole estensione delle aree classificate come “matrice agroecosistemica collinare”, in cui sono

ricomprese aree corrispondenti a grandi coltivi, così come aree caratterizzate da una notevole frammentazione degli appezzamenti, prevalentemente adibite ad orti;

- la significatività di altre aree a matrice agrosistemica, generalmente comprendenti importanti tenute riconosciute e descritte nel Quadro conoscitivo del Piano strutturale, e l’elevato grado di interazione paesaggistica ed ecologica tra tali aree e i boschi della collina;

- l’esiguità delle aree incluse nell’ “agrosistema intensivo” sul territorio continentale; il medesimo tipo di aree appare invece di dimensioni significative sull’isola di Gorgona, a causa della presenza della colonia agricola penale.

In merito al gruppo di invarianti individuate dal PIT si rinvia, per una più puntuale descrizione delle medesime, dei valori e criticità riscontrati e degli obiettivi del PIT, al documento, facente parte dello Statuto del territorio, “Ricognizione della pianificazione sovraordinata”.

La tavola 01.C “Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbano e infrastrutturali” del PIT contiene una rappresentazione delle successive fasi di urbanizzazione del territorio suddivisa in tra epoche: fino al 1830, fino al 1954, fino al 2012.

Come noto tale rappresentazione è derivata dal rapporto, registrato nei diversi strumenti di interpretazione rappresentazione del territorio tra superfici coperte da edifici e superfici territoriali, secondo i criteri illustrati nel documento del PIT “Abaco delle invarianti”: da ciò consegue che aree o suoli totalmente artificializzati, come i piazzali portuali, impianti sportivi, od urbanizzazioni

successiva al 2012, quali il Nuovo centro, risultino non ricompresi nel territorio urbanizzato. L'elaborato individua inoltre le principali infrastrutture viarie, le ferrovie (in esercizio e dismesse), le classi dei morfotipi urbani della città contemporanea, da individuare ulteriormente nell'ambito degli strumenti urbanistici comunali.

La tavola 1.D "I caratteri morfotipologici dei sistemi agroambientali e dei paesaggi rurali", di cui si fornisce la descrizione, criticità, valori ed obiettivi del PIT riferiti al territorio livornese nel documento dello Statuto del territorio "Ricognizione della pianificazione sovraordinata" è stato aggiornato con lo stralcio dalle aree ad oggi urbanizzate nonché di aree classificate nel morfotipo 9 "dei campi chiusi a seminativo e a prato di collina e montagna" in quanto pertinenza di aree boscate e l'inclusione, ancorché non strettamente pertinente ai temi rurali ma dal punto di vista paesaggistico ed ecosistemico in stretta relazione con le specificità delle grandi tenute presenti nel territorio comunale, sia nella pianura pedecollinare sia nel cuore delle aree collinari, dei boschi.

Osservando l'elaborato si nota la notevole estensione delle aree ricomprese nel morfotipo 20 "mosaico culturale complesso a maglia fitta di pianura e delle prime pendici collinari", concentrata tra il limite sudorientale delle aree urbanizzate e al fascia pedecollinare.

Tavola ST 02- Patrimonio territoriale comunale

Sulla base degli elementi individuati dal Piano di Indirizzo Territoriale, degli esiti delle indagini condotte nell'ambito del Quadro Conoscitivo del Piano Strutturale è stato possibile individuare gli elementi che costituiscono il "Patrimonio territoriale comunale" descritti al precedente paragrafo "Lo statuto del territorio e le invarianti".

La tavola, per ognuna delle categorie di invariante strutturale del PIT, rappresenta le specificità del patrimonio territoriale comunale.

Tavola ST 03- Individuazione del perimetro del territorio urbanizzato

Indica, con la separazione di una linea, il limite tra il territorio urbanizzato e il territorio non urbanizzato (vedi art.4, L.R. 65 del 12.11.2014).

Nel territorio non urbanizzato sono individuate le aree rurali compreso l'edificato sparso e alcune aree in cui sono collocate funzioni generali per la città (cave, discariche, etc.).

Nel territorio urbanizzato sono inoltre individuati i centri e nuclei storici, i morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee secondo le classificazioni compiute dal PIT la cui definizione territoriale potrà essere ulteriormente approfondita in sede di Piano operativo.

Tav. ST 04 - Territorio rurale, territorio urbanizzato e ambiti

Due sistemi territoriali coprono l'intera città: il territorio rurale e territorio urbanizzato.

Entrambi sono articolati in ambiti.

Nel territorio rurale sono comprese le aree utilizzate dagli agricoltori, le aree ad orti e

quelle predisposte per gli orti amatoriali. Tutto ciò che non è compreso nelle suddette aree è destinato alla tutela dell'ambiente collinare. In essa si trovano già istituiti il Parco Provinciale dei Monti Livornesi, l'Area naturale protetta di interesse locale, il sito di interesse regionale di Calafuria, l'isola di Gorgona nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, l'Area Naturale Marina Protetta Secche della Meloria.

Il territorio urbanizzato a sua volta è diviso in ambiti determinati dalle funzioni prevalenti o dalle localizzazioni geografiche, quali l'ambito Porto, individuato sulla base delle funzioni prevalenti e l'ambito Insediativo.

Queste suddivisioni sono attraversate da una valutazione che tutte pervade, quella del paesaggio.

STRATEGIA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Tav.01 STS - Parti di città-UTOE

La individuazione delle parti di città che consentano di riconoscere una chiara identità è il criterio su cui si è basata la separazione in parti del territorio comunale giacché consente di formulare ipotesi di governo con caratteri distinti e quindi di individuare indirizzi di piano omogenei.

Il Piano Strutturale ha una doppia finalità. In primo luogo deve esprimere e contenere gli indirizzi generali per raccogliere la struttura attuale della città e indirizzarla verso il futuro, in una prospettiva nuova che raccolga gli indirizzi già espressi nella sua storia e ne rilanci le finalità.

La seconda finalità, più concreta, sta invece nel fornire indicazioni e impegni per tradurre le stesse finalità in un quadro operativo al quale dovrà indirizzarsi il Piano Operativo da elaborare successivamente, e in grado di promuovere e di aggiornare le indicazioni contenute negli indirizzi generali, applicandoli ai diversi caratteri e morfologie di cui la città è ricca.

Il Piano Strutturale classifica la città in più parti denominate "Unità Territoriali Organiche Elementari" (UTOE). Gli indirizzi generali interessano tutte le parti in relazione ai singoli contenuti. Gli indirizzi relativi allo sviluppo operativo riguardano ogni singola parte. La suddivisione delle parti (UTOE) riguarda tutto il territorio comunale, sia quello urbanizzato, sia quello a prevalente carattere rurale, con la sola esclusione del territorio occupato dal sistema

infrastrutturale primario che per sua natura ha previsioni, funzioni e sviluppi autonomi dallo sviluppo urbano.

La individuazione delle singole parti, cioè il frazionamento dell'unità urbana, in UTOE, tiene conto in primo luogo dell'identità e della riconoscibilità dei luoghi.

Lo sviluppo lineare di Livorno lungo la costa testimonia chiaramente la costruzione per parti territorialmente definite. Lo sviluppo storico della città non è riconoscibile solamente nella sequenza cronologica, ma anche nel modo di costruire aree ed edifici, di tracciare i percorsi, le reti stradali, i canali, ecc., cioè quelle realizzazioni che insieme al non costruito danno luogo alla città. Più che la data di costruzione è la morfologia urbana che ne distingue le parti.

Per ciascuna delle parti di città, UTOE ed ambiti del territorio rurale, è allegata una scheda (contenute nell'allegato "UTOE – Unità Territoriali Organiche Elementari – e ambiti") che indica quali siano le prospettive e gli indirizzi generali che il piano operativo dovrà assumere oppure semplicemente prendere in considerazione secondo le disposizioni normative.

Nelle schede sono riportati anche le quantità massime relative ai nuovi interventi che possono essere realizzate ed il bilancio generale dei servizi.

Tav. STS 02 – Aree di intervento

La tavola rappresenta aree di particolare interesse, collocate nel territorio urbanizzato.

Caratteri e obiettivi del Piano strutturale per tali aree sono contenuti nel documento "Schede - Aree di intervento". Il documento descrive le aree di intervento individuate dal Piano Strutturale, illustrando, per ciascuna di esse, i caratteri e gli obiettivi specifici del Piano

Strutturale da sviluppare ulteriormente nel Piano Operativo.

Per ognuna di esse il Piano Strutturale specifica la categoria di intervento urbanistico prevalente, di cui di seguito si fornisce la definizione.

Gli interventi, già individuati, appartengono alle seguenti categorie:

- rigenerazione;
- riqualificazione urbana;
- riqualificazione ambientale.

Interventi di rigenerazione

Tale tipo di interventi comprende aree inserite nel contesto urbano dove si registrano condizioni di degrado del patrimonio edilizio ovvero di usi impropri del medesimo, ovvero attività in contrasto con gli usi residenziali delle aree limitrofe, ovvero aree dismesse, spesso caratterizzate da un assetto complesso delle proprietà dei suoli e degli edifici.

Gli interventi di rigenerazione urbana sono una combinazione di interventi edilizi, urbanistici, ambientali, infrastrutturali e funzionali diretti a migliorare la qualità urbana di parti della città che presentano condizioni di degrado, di inadeguatezza funzionale delle residenze, spazi pubblici insufficienti o degradati, attraverso un insieme sistematico di opere consistenti in :

- riorganizzazione del patrimonio edilizio esistente;
- riqualificazione delle aree degradate;
- riorganizzazione funzionale delle aree dismesse;
- recupero e riqualificazione degli edifici di grandi dimensioni o complessi edilizi dismessi;

- riqualificazione delle connessioni con il sistema urbano;
- favorire la diversità sociale, prevedendo differenti tipologie abitative ed incrementando la disponibilità di servizi pubblici e privati di prossimità;
- favorire la delocalizzazione di attività non compatibili con la residenza in aree idonee.

Interventi di riqualificazione urbana

Interventi interessanti ambiti comprendenti aree di notevole estensione. All'interno di tali ambiti sono compresi complessi od organismi edilizi da riqualificare funzionalmente per ospitare le funzioni originarie o nuove funzioni di interesse urbano e territoriale. Gli interventi di riqualificazione possono comprendere il potenziamento delle funzioni originarie o l'inserimento di nuove funzioni, il miglioramento della dotazione di servizi alle funzioni insediate, anche attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica.

Negli ambiti di riqualificazione è prestata particolare attenzione allo sviluppo delle connessioni tra essi e le aree contigue con particolare riferimento agli altri tipi di ambito di intervento.

Interventi di riqualificazione ambientale

Interventi interessanti ambiti di elevato valore paesaggistico e ambientale prossimi alle aree urbanizzate. Gli interventi sono diretti alla conservazione degli elementi di pregio paesaggistico e naturalistico, alla riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree compromesse, alla fruizione pubblica dei luoghi.

Tav. 03 STS Schema strutturale e funzionale

Non è una tavola normativa. Rappresenta la proposta per la città non più con un linguaggio normativo, ma rappresentativo della città esistente e dei principali inserti nuovi.

La tavola illustra su tutto il territorio comunale la distribuzione dei differenti tipi di servizi (secondo le categorie del D.M.1444 del 1968) e le aree, rappresentate alla tav. STS 03 "Aree di intervento" che il Piano Strutturale individua nelle UTOE come aree ove concentrare operazioni di rigenerazione urbana, di riqualificazione e di riqualificazione ambientale.

I dati già elaborati (cfr.: il documento "Schede UTOE") relativamente al numero di abitanti residenti, alla dotazione di servizi esistenti, al bilancio dei medesimi e alla verifica dell'attuale dotazione pro capite di tali aree rispetto allo standard minimo di legge, sono riportati sull'elaborato grafico. Oltre allo stato attuale delle UTOE la tavola illustra le dimensioni massime ammissibili per ognuna delle medesime, riferite alla capacità insediativa (abitanti teorici), alle diverse destinazioni d'uso e all'incremento di dotazione di servizi urbani.

Tav. STS 04 Infrastrutture e mobilità

I nuovi assetti della viabilità e del sistema infrastrutturale non saranno sottoposti a grandi stress per modifiche dell'assetto urbano.

L'indirizzo politico del Piano Strutturale che non ritiene siano estese le urbanizzazioni residenziali su terreni non già utilizzati e che sollecita le operazioni di revisione dell'esistente attraverso

ristrutturazioni e rigenerazioni dei tessuti urbani già esistenti, come si vede dalla Tav. STS 02, non induce modificazioni sostanziali della struttura urbana. L'unico intervento rilevante è quello riguardante il porto che viene ingrandito, attrezzato per accogliere il nuovo traffico e quello delle crociere.

È previsto l'incremento della dotazione, potenzialità e capacità delle connessioni sia stradali che ferroviarie a servizio del porto soprattutto verso gli assi di collegamento interregionale e nazionale, in maniera tale da interferire il meno possibile sul lato nord del porto con la rete urbana,.

Dalla stessa direzione sono previsti incrementi del traffico con la città, ma solo per il traffico operativo indotto.

Se non sono prevedibili incrementi intensi della circolazione per il nuovo assetto generato, sono però da prendere in attenta considerazione gli incrementi fisiologici nella compagine urbana dovuti al progressivo incremento delle ragioni di movimento.

La struttura della città è talmente compatta da non dare possibilità di incrementare le sezioni stradali realizzando nuovi assi stradali.

Il piano prevede di migliorare la rete esistente la dove è possibile con interventi sulle strade esistenti, negli incroci esistenti.

Vista la rigidità dell'impianto viario della città ciò che più conta sono le limitazioni al traffico da introdurre nell'uso della rete stradale, sia pur migliorata attraverso gli interventi citati. Le limitazioni hanno un significato ben più ampio di quelle da sempre applicate per far scorrere meglio il traffico. Sono limitazioni che regolano un modo diverso di circolare per i veicoli leggeri e quelli pesanti.

La circolazione a piedi, ciclabile e quella delle due ruote assumono un valore strutturale per la circolazione nella città e sulla collina. Nel loro insieme rispondono a principi di vita urbana differenti rispetto al passato.

I percorsi pedonali e le "promenades", gli spazi pubblici, il verde pubblico, il verde "archittonico" e di sutura nelle zone densamente abitate devono rappresentare una nuova struttura urbana.

Al tempo stesso la mobilità ciclistica e su due ruote può contribuire a ridurre il livello di congestione della rete stradale.