

Obiettivi per lo sviluppo della Città¹

di Gianfranco Chetoni e Pietro Marini

La Darsena Europa “ Un primario obiettivo strategico per la città”

Il nuovo porto del Granducato fu localizzato in un punto ben preciso della costa toscana : quello di transizione tra la costa bassa e sabbiosa (da Bocca di Magra al Calambrone) e la costa a tratti alta e rocciosa (dalla terrazza Mascagni alla foce del Fine). Era ed è zona di particolare giacitura perché solo in questo tratto poteva essere ubicato un grande porto con fondali adeguati ed ampi spazi retrostanti. E' proprio in conseguenza di quella felice localizzazione portuale che venne progettata e poi si è sviluppata la città medicea e poi lorenese. Per un lungo tempo dal '500 al '800 Livorno è cresciuta come città mercantile in stretta simbiosi con il suo porto. Ma anche lo sviluppo industriale del '900 ebbe connotati marittimi e lo stesso ampliamento della provincia fu determinato dall'ottimizzazione del ciclo : ferro (Elba) - Siderurgia (Piombino) - cantieristica (Livorno) determinante per una economia industriale in rapida trasformazione.

La prevista, auspicata e fortemente voluta Darsena Europa, o meglio Piattaforma Europa (/darsena, piazzali, accessi stradali e ferroviari) rappresenta, oggi, l'infrastruttura trainante che potrà assicurare lo sviluppo portuale e la crescita dell'economia cittadina da troppo tempo stagnante. Quindi opera indispensabile all'evoluzione del trasporto marittimo : per fondali e nuovi accessi portuali. Le infrastrutture stradali e ferroviarie, l'interfaccia porto-città, l'intera città necessiteranno di un rapporto evolutivo con il porto. Il rapporto dimensionale, finora esistito tra il porto e la città, andrà a modificarsi in un nuovo rapporto funzionale ed economico tra il nuovo porto ed i mercati nazionali ed europei.

Lungimirante fu l'intuizione degli ultimi venti anni del '900 che prefigurò la città nella dimensione dell'area vasta, prima limitata al triangolo Pi-Li-Pontedera, poi alla intera fascia costiera. Erano gli anni in cui lo studio conosciuto come “Piano Bonifica” faceva percepire, a tutte le forze produttive della città, la nuova scala del rapporto porto-territorio. Le prime concrete risposte, a scala territoriale, sono state quelle della realizzazione del Centro Intermodale e dell'Autoporto del Faldo interamente ubicati al di fuori del territorio comunale, ma strettamente legati al lavoro ed all'economia della città. Occorrono oggi altre concrete scelte di carattere territoriale.

E' questa una delle principali ragioni per le quali le osservazioni al P.S.2 dell' Ass.ne “Per la rinascita di Livorno” pongono al 1° punto il tema del *rapporto con l'area vasta costiera* che, peraltro era ben definito nel “quadro conoscitivo” del piano. Infatti Livorno non può essere città auto referente come già notò il Bortolotti definendo Livorno : “città senza contado”.

L'orizzonte temporale di un piano regolatore è analogo a quella di progettazione e realizzazione di una grande opera come la darsena Europa. Ebbene, in questo periodo, la città dovrà adeguarsi ad una realtà nuova, complessa ed a diversa scala di rapporti economici; per questo dovrà superare, con ampia condivisione tra le forze sociali ed economiche, la sua “autoreferenzialità” e costruire una nuova cultura del lavoro ed un “sistema” di competenze e di servizi alle persone ed alle imprese adeguati ad esigenze in progressiva evoluzione.

Questa evoluzione di rapporti, di metodo e di scala richiederà l'adeguata formazione culturale e professionale di una intera generazione di giovani livornesi. Si ritiene che la realizzazione della Piattaforma Europa, sostenuta da questa “necessaria complessità”, debba costituire un unico e primario obiettivo della prossima legislatura. Tutte le considerazioni di carattere territoriale che nel seguito verranno proposte per la rinascita della città sono permeate da questa convinzione.

Politiche per il territorio e per il lavoro

¹ Da: Pubblicazione “Livorno 2019. Idee e proposte per la rinascita possibile”. Aprile 2019

Altro primario obiettivo strategico per la città è quello di perseguire azioni sul territorio capaci di creare opportunità di lavoro.

La città deve puntare su uno sviluppo sostenibile con l'obiettivo di limitare ulteriori consumi di territorio privilegiando il recupero e la riqualificazione delle aree urbanizzate tramite interventi di rigenerazione urbana, occorre però cogliere tutte le opportunità presenti per creare nuovi posti di lavoro e dare sbocchi occupazionali alle nuove generazioni.

Il turismo, la cultura, i servizi, interventi sulle energie alternative, la cosiddetta economia circolare, costituiscono aree innovative per creare lavoro ma Livorno deve puntare con decisione a recuperare occupazione nelle attività tradizionali del porto e della logistica e nella manifattura industriale.

Come operare sul territorio? Occorre collegare strettamente la programmazione economica con la pianificazione territoriale urbanistica con interventi coordinati tra di loro. La pianificazione urbanistica deve essere collegata in modo inscindibile ai bilanci finanziari ed economici, operando con efficacia per intercettare a tutti i livelli le risorse finanziarie da quelle comunitarie, nazionali, regionali, locali fino ai soggetti privati.

Lo strumento è quello di utilizzare master plan per aree omogenee costituiti da singole U.T.O.E. lavorando a livello di macro aree perseguendo obiettivi ed azioni che si esplicano poi in progetti operativi creando nuova partecipazione nei molti soggetti che costituiscono una comunità.

In questo contesto si individuano per Livorno i seguenti master plan:

- Aree industriali portuali in sinergia strategica con l'area vasta Pisa-Collesalvetti-Cascina
- Aree di waterfront portuale e quartieri popolari area nord di Livorno
- Area ospedale ex Pirelli, Parterre, Cisternone
- Fascia residenziale tra ferrovia ed Aurelia e quartieri di edilizia economica e popolare
- Borghi e nuclei storici periferici
- Costa e collina

Aree industriali portuali in sinergia strategica con l'area vasta Pisa-Collesalvetti-Cascina.

Il territorio del comune di Livorno per la sua configurazione offre oggettivamente scarse possibilità per un reale sviluppo di aree destinate a attività produttive specie per destinazioni portuali logistiche e manifatturiere. Tramite accordi istituzionali con i comuni limitrofi ed in particolare Pisa e Collesalvetti occorre perseguire una pianificazione territoriale in grado di consentire lo sviluppo di tali attività. La normativa nazionale e regionale lo consente formalmente redigendo piani regolatori coordinati tra di loro. Occorre interessare e dare un ruolo attivo alle organizzazioni di rappresentanza delle associazioni di categoria, industriali, artigiani, confcommercio etc. Sul territorio comunale occorre utilizzare le aree disponibili per operazioni connesse al riuso ed alla rigenerazione urbana (vedi quartieri nord) per la riallocazione di attività produttive utilizzando criteri di perequazione e compensazione urbanistica.

Aree di water-front portuale e quartieri popolari area nord di Livorno.

L'ambito è caratterizzato da una pluralità di funzioni, anche tra loro antitetiche, che maggiormente hanno risentito delle conseguenze della nuova realtà portuale e che maggiormente richiedono un processo di adeguamento reso visibile, nel tempo, dalla realizzazione di obiettivi intermedi. Ciò in termini di:

- relazioni con il quartiere storico e molto connotato della Venezia
- presenza residenziale avente due diverse tipologie: edilizia ottocentesca dei borghi urbani ed edilizia popolare nelle fasce esterne
- mobilità, sosta e trasporto di persone e merci
- attività produttive e magazzinaggio

Le aree vanno dalla Fortezza Vecchia fino ai quartieri storici popolari di Shangay, Corea e Fiorentina. Sono caratterizzate dalla presenza di significative emergenze storiche quali

Fortezza Vecchia, Forte San Pietro, Forte del Rivellino, Dogana d'Acqua, Fortezza Nuova, percorso Mura Medicee, percorso Mura Lorenesi, Porta San Marco, ex Stazione ferroviaria San Marco ed ex Porta Fiorentina.

Sono state oggetto nel recente passato di importanti interventi di riuso e recupero utilizzando lo strumento del master plan redatto nell'ambito del Piano Strutturale del 1997 che ha consentito di reperire ingenti finanziamenti pubblici con interventi di riqualificazione sia sui beni storico- culturali che nell'ambito dell'edilizia residenziale pubblica attivando notevoli interventi dei privati. Il master plan va aggiornato ed adeguato alla realtà odierna utilizzando l'ampio patrimonio pubblico presente e facendo diventare una risorsa i beni storico-culturali. Due esempi: gli immobili della ex Porta Fiorentina potrebbero essere recuperati creando un piccolo centro commerciale di quartiere; lo spostamento del Rivellino libererà ingenti aree che offrono concrete possibilità di utilizzo a livello pubblico e privato eliminando l'attuale cesura tra le emergenze storiche lungo le fortificazioni medicee e lorenese.

La Costa e la Collina

Le frazioni di: Ardenza, Antignano, Montenero, Quercianella sono comprese nelle aree del Comune aventi rilevanti e significativi valori ambientali e paesistici; sono quindi le frazioni che richiedono maggior tutela, ma anche più suscettibili di potenziale sviluppo turistico. A fronte di queste potenzialità l'attenzione e l'interesse delle Amm.ni che si sono succedute nel tempo sono stati episodici e marginali. E' mancato, finora, un piano organico per lo sviluppo del settore turistico e ciò non ha certo favorito l'attrazione di capitali d' investimento mentre i Soggetti locali sono apparsi inadeguati e/o sotto-capitalizzati. Si può affermare che le potenzialità turistiche della costa e delle colline livornesi, già ben delineate a fine '800 ed inizio '900, sono rimaste poi inesprese fino ad oggi.

Così la connotazione turistica, nel tempo, si è fortemente ridimensionata. Possiamo inoltre osservare che le frazioni sud di Livorno, da tempo, soffrono di immobilismo dove è assente ogni innovazione. Ciò con inevitabile e ormai percepito arretramento della qualità urbana nella crescente competizione tra le aree territoriali della costa toscana.

Ad oggi, a fronte del processo di adozione/approvazione/attuazione del nuovo Piano Strutturale, può essere opportuna una profonda riflessione: si tratta di riconsiderare il ruolo del lungomare, degli impianti sportivi, delle vaste aree verdi, degli immobili di interesse

storico artistico in una prospettiva di:

- di compatibilità e sostenibilità ambientale,

-di valorizzazione, delle risorse naturali e costruite, capace di attrarre che oggi sono limitate, nel solo periodo estivo, alla scogliera del Romito

Per questo occorre corredare il PS2 di Piani Operativi e/o Master Plan dotati di chiari obiettivi ed omogeneità progettuale estesa alle vaste aree interessate. La questione della mobilità interessa e condiziona fortemente la fascia costiera ed è sviluppata in altro specifico paragrafo.

Per avviare una possibile discussione **si propongono alcuni temi, ma altri possono essere considerati e proposti:**

-la vicinanza dell'**Accademia Navale**, scuola superiore di formazione militare, per sua natura aperta al mondo ed all'innovazione tecnologica e Soggetto di prestigio nazionale, deve indurre la Comunità locale a trarne ben maggiori ricadute formative e culturali per la Città;

-L'Ippodromo Caprilli è unico in Italia ad essere posto sul mare, è stato inaugurato nel 1894 ed è intitolato al livornese Federico Caprilli : innovatore dell'arte della moderna equitazione. La gestione di questo vasto complesso di impianti ed aree verdi, alla luce delle riscontrate difficoltà e all'attuale situazione nazionale dell'ippica, dovrà essere affidata a *Soggetti di riconosciuta imprenditorialità* e capaci di attivare investimenti. E' pertanto decisiva la permanenza ed il consolidamento dell'attività ippica alla quale affiancare attività turistico-

ricettive, ludiche, di spettacolo, di intrattenimento, di ristorazione che potranno beneficiare della vasta dimensione delle aree e della loro pregevole localizzazione. La gestione unitaria del grande complesso potrà produrre i redditi necessari alla stabilità ed alla crescita di un polo avente attrattiva nazionale ed internazionale.

-gli stabilimenti balneari Fiume, Pejani, Lido, sono da riconsiderare in funzione dell'auspicabile evoluzione del balneare a Livorno. Si tratta di immaginare e proporre un balneare meno stanziale e più dinamico, ugualmente rivolto al godimento del sole e del mare, ma capace di offrire pluralità e diversificazione di servizi alla persona. *Superare la mera stagionalità di queste grandi strutture*, consentire la loro radicale ristrutturazione urbanistica fino alla creazione di grandi **"terrazze a mare"** capaci di dilatare gli spazi della passeggiata e ampliare la quantità e qualità dei servizi offerti. Anche in questo caso si pone l'ineludibile questione della idoneità dei Soggetti gestori;

Il descritto contesto: Passeggiata a mare, Accademia, Ippodromo, Stabilimenti balneari, rappresenta, nel suo insieme, una grande risorsa da valorizzare per riposizionare la costa livornese tra le attrattive turistiche della costa toscana.

Il **Colle di Montenero** rientra nella grande e comune tradizione delle città portuali del Mediterraneo (Genova, Marsiglia, Barcellona) di avere un importante luogo di culto, sovrastante la città, a simbolo della protezione per gli "uomini di mare". La Madonna di Montenero dal 1947 assume anche a Patrona della Toscana e la galleria dei Comuni e delle Province attesta anche il riconoscimento da parte delle Istituzioni Civili del ruolo del Santuario in ambito regionale.

La realtà urbanistica ed edilizia che circonda il Santuario ha avuto il merito di preservare i suoi caratteri identitari (funicolare, forme edilizie del primo novecento ecc.) ma la scarsa capacità di investimento dei Soggetti presenti ha condannato queste attività alla stagnazione ed al progressivo degrado al quale non si sono sottratti neppure gli interventi più recenti attuati per l'anno del Giubileo. Si ritiene oggi necessario: -restituire al Colle di Montenero una capacità attrattiva che sappia coniugare, in termini moderni, il ruolo turistico/paesistico con quello specifico del turismo della fede, tra loro coerenti perché entrambi riferibili alla sostenibilità ambientale;

-prevedere una efficace organizzazione del trasporto pubblico, della accessibilità e della sosta;

-facilitare l'attrattività per gli investitori ed incentivare il recupero edilizio per le attività ricettive e commerciali;

Calafuria e Romito

Ogni considerazione, su questo tratto di costa, è possibile grazie alla scelta strategica compiuta negli anni '60. Infatti è in quegli anni che l'Amm.ne delibera **"la inedificabilità delle aree costiere del Romito e delle prospicienti colline"** un "unicuum" naturalistico della costa toscana, tra Bocca di Magra e Baratti, caratterizzata da ampi arenili. Quella scelta ha assicurato alla Città un inestimabile e durevole valore ambientale e paesistico.

Tale scelta, nel tempo, è stata considerata un valore dalle successive Amm.ni, ma non è stato possibile procedere con altre scelte di tutela e valorizzazione a causa del traffico leggero e pesante che interessa la S.S. n° 1 Aurelia in quel tratto.

La prevista realizzazione del "lotto zero" aveva aperto la possibilità di trasformare quel tratto di Aurelia in "strada parco" con traffico controllato, bus navetta a servizio della balneazione e del tempo libero dei livornesi e dei turisti. Su richiesta del Ministero dell'ambiente, nel progetto definitivo, erano state accantonate risorse specifiche per questa finalità e per la demolizione del ponte di Calignaia con riattivazione del vecchio percorso alternativo. Ogni ipotesi di valorizzazione, in questo contesto, potrà aver luogo nell'ambito della realizzazione della "strada parco" contestuale alla realizzazione del "lotto zero" di cui al paragrafo della mobilità.

Antignano e Quercianella

Lo sviluppo delle due frazioni ha origine nella seconda metà dell'ottocento. E' quindi recente ed è stato a carattere residenziale con prevalenza di case per "la villeggiatura". Rilevante la presenza di vasti complessi di Ordini Religiosi ed Assistenziali. Scarsa e di medio livello la dotazione alberghiera. L'assenza di una passeggiata mare costituisce una grave limitazione allo sviluppo delle due frazioni. Anche per

Antignano, per Quercianella, come per Montenero, la realtà urbanistica ed edilizia ha avuto il merito di preservare i loro caratteri identitari (forme edilizie del primo novecento ecc.) ma la scarsa capacità di investimento dei Soggetti presenti ha condannato le attività alla stagnazione. Comunque sono stati preservati molti valori ambientali e la frazione di Quercianella ha ricevuto nel 2007 la “bandiera blu”.