

# Livorno 1996

## Nuovo Prg: il Piano Strutturale



*L'Amministrazione comunale, nell'ambito del percorso intrapreso per dare alla città - mediante il nuovo Piano Regolatore Generale - un assetto urbanistico più moderno e funzionale - ma al tempo stesso rispettoso della sua storia, delle sue vocazioni, della sua cultura, ha licenziato e sottopone alla attenzione di tutti i cittadini il Piano Strutturale, strumento indispensabile per un più snello processo di pianificazione urbanistica, previsto da una recente e innovativa Legge Regionale, con lo scopo di definire gli indirizzi strategici necessari al governo del territorio comunale.*

*Il Piano Strutturale è quindi uno strumento nuovo, del tutto inedito nel panorama delle procedure urbanistiche. Attraverso di esso l'Amministrazione Comunale può rapportarsi più rapidamente ed efficacemente con le proposte e le esigenze della comunità cittadina, mediante scelte ed indirizzi destinati a caratterizzare fortemente la città nei prossimi anni.*

*Le opportunità di un ampio confronto - a tutto campo - offerte da questo nuovo strumento, costituiscono da una parte una ulteriore forma di garanzia per tutti i cittadini e dall'altra una importante occasione di riflessione e di dibattito che viene offerta alla città, nelle forme opportunamente fissate e garantite dalla*

*stessa Legge Regionale.*

*L'Amministrazione Comunale, nell'adozione del Piano Strutturale, proprio perché è cosciente della necessità del più ampio coinvolgimento possibile di tutte le forze politiche, economiche, culturali e sociali cittadine nell'esame e nel dibattito sulle scelte e sugli indirizzi adottati nel Piano, ha deciso di garantire la più ampia diffusione mediante opportuni strumenti di conoscenza, proprio nella fase in cui la Legge Regionale consente a tutti i cittadini interessati di presentare osservazioni critiche ed eventuali opposizioni motivate. La sintesi tecnica del Piano Strutturale, che qui di seguito viene presentata - elaborata dallo Studio tecnico incaricato della redazione del Piano Regolatore Generale - costituisce una opportuna integrazione della possibilità di consultazione del Piano nella sua interezza presso le sedi indicate all'interno di questa stessa pubblicazione.*

*Inoltre, la nomina di un Garante per l'informazione sul Piano Strutturale è chiara testimonianza del fermo intento della Amministrazione Comunale di garantire il pieno rispetto degli interessi legittimi delle diverse componenti della comunità livornese in un passaggio istituzionale importante come la adozione di un atto di indirizzo fondamentale per lo*

*sviluppo futuro della città.*

*Le pagine che seguono riportano in forma schematica, ma in un linguaggio comprensibile anche ai non addetti ai lavori, l'iter sin qui seguito dalla prima stanza dei Lineamenti di Piano, fino alla pubblicazione del Piano Strutturale sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana, il 23 ottobre 1996.*

*A partire da quella data il piano è depositato per la consultazione per trenta giorni; nei trenta giorni successivi è possibile a tutti i cittadini interessati presentare le proprie osservazioni.*

*La città viene analizzata nelle sue varie componenti ambientali, storiche, urbanistiche ed economiche per giungere - solo dopo questa attenta analisi - a porre le basi per la sua futura fisionomia, in un'operazione complessa di indirizzo e di salvaguardia che costituisce al tempo stesso un'impresa di ampio respiro culturale, oltre che di progettazione territoriale di alto livello.*

*Valorizzare le risorse ambientali senza snaturarle, ricostruire ed evidenziare nel tessuto urbano presenze e memorie storiche, superare le emergenze abitative attraverso un attento esame socio-economico che permetta di rendere vivibile la città in ogni sua parte, pretendersi al futuro mettendo in campo anche*

*potenzialità economiche ed imprenditoriali sin qui non tentate: tutto questo costituisce l'obiettivo di un Piano Strutturale delineato per una Livorno non circoscritta entro i propri confini territoriali, bensì protesa verso le nuove realtà, le nuove opportunità che si stanno prefigurando in un'area sempre più vasta, quale quella dell'Unione Europea.*

*Il ruolo che Livorno sta acquisendo, come porta di ingresso privilegiata, della Toscana e dell'Europa verso il Mediterraneo, sarà rafforzato da una programmazione urbanistica che si proietta in modo esemplare ben oltre gli stessi confini municipali.*

Gianfranco Lamberti  
Sindaco di Livorno

## Il percorso amministrativo

- **Consiglio Comunale del 4 marzo 1992 delib. n. 72** approvazione del documento programmatico per l'affidamento del Piano Regolatore Generale e di alcune varianti antiepatrici, dando mandato alla Giunta Comunale di affidare l'incarico per la loro redazione allo Studio Gregoriti Associati di Milano e di approvare il relativo disciplinare;
- **Giunta Comunale del 13 novembre 1992 delib. n. 3674** approvazione del disciplinare di incarico, cui ha fatto seguito la stipula della relativa convenzione (rep. n. 50512 del 22/12/92, successivamente modificata con delib. G.C. n. 3337 del 16/12/93 e atto rep. n. 51226 del 26/12/94);
- **in attuazione della convenzione di incarico** sono state svolte indagini per la redazione dell'Atlante Urbano - analisi sulla città costruita ed approvate dalla Giunta Comunale del 13 dicembre 1994 delib. n. 2761; sono state affidate consulenze specialistiche per la predisposizione degli approfondimenti del lineamenti del P.R.G.;
- **5 novembre 1994** accordo di programma relativo a "Lineamenti per le proposte di adeguamento degli strumenti urbanistici" sottoscritto dai Sindaci dei Comuni di Livorno e Collesalvetti e dal Presidente della Provincia di Livorno;
- **16 gennaio 1995 Legge Regionale n. 5 "Norme per il governo del Territorio"** vengono modificate le procedure per la redazione del P.R.G. prevedendosi:
  - Piano Strutturale
  - Regolamento Urbanistico
- **Programma Integrato di intervento:**
- **Consiglio Comunale del 15 maggio 1995 atto n. 91** approvazione del documento programmatico del Sindaco;
- **Consiglio Comunale del 21 ottobre 1995 documento n. 193** sul Piano operativo triennale, proposto dal Comitato Portuale e approvato dal medesimo 16/11/95;
- **Consiglio Comunale del 30 ottobre 1995** presentazione da parte della Giunta Comunale della relazione con la quale sono stati indicati gli indirizzi per la formazione del Piano Strutturale;
- **Consiglio Comunale del 19 dicembre 1995** esame dei contenuti del Piano Strutturale;
- **20 dicembre 1995** sottoscrizione di un documento di accordo da parte del Sindaco di Livorno e del Sindaco di Collesalvetti, che aggiornati precedenti documenti del 1993;
- **Giunta Comunale del 30 dicembre 1995 delib. n. 1564** avvio del procedimento per la formazione del Piano Strutturale; i cui contenuti sono stati sottoposti all'esame del Consiglio Comunale nelle sedute del 18/1/96, 16/1/96 e 17/1/96;
- **disposizione del Sindaco n. 21018 del 30 maggio 1996** nomina della dot.ssa Graziella Launaro a Garante dell'Informazione;
- **12 luglio 1996** documento di intesa tra la Regione Toscana, Provincia e Comune di Livorno;
- **30 settembre 1996** sottoscrizione dell' Accordo di Pianificazione per la formazione del Piano Strutturale da parte del Presidente della Giunta Regionale Toscana, del Presidente della Provincia di Livorno e del Sindaco del Comune di Livorno;
- **23 ottobre 1996** deposito del Piano Strutturale presso le sedi del Comune e della Provincia di Livorno e della Regione Toscana (avviso pubblicato sul BURT, sull' Albo Pretorio, sui manifesti e quotidiani vari).

## L'informazione sul piano

Garante dell'Informazione  
Graziella Launaro, Dirigente Area 1  
Affari Generali, Comune di Livorno

### Informazioni presso:

- Ufficio Informazioni del Comune di Livorno  
Piazza del Municipio 1, 57123 Livorno,  
Tel. 0586/820.204-820.205-820.280 (per non udenti)
- Unità Progetto Speciale Nuovo P.R.G.  
del Comune di Livorno  
Piazza del Municipio, 1, 57123 Livorno, Tel. 0586/820.363
- Circoscrizione 1  
Via delle Sorgenti 178, 57121 Livorno, Tel. 0586/421.462
- Circoscrizione 2  
Scali Finocchietti 6, 57123 Livorno, Tel. 0586/895.206
- Circoscrizione 3  
Via Corsica 27, 57127 Livorno, Tel. 0586/802.020
- Circoscrizione 4  
Via Menasci 2/4, 57124 Livorno, Tel. 0586/408.177
- Circoscrizione 5  
Via Machiavelli 21, 57128 Livorno, Tel. 0586/813.337
- Orario: tutti i giorni, feriali**  
*martina, ore 9-13*  
*pomeriggio, ore 16-19*
- Ufficio Informazioni (chiuso il Sabato)**  
*Lunedì - Circoscrizione 1*  
*Martedì - Circoscrizione 5*  
*Mercoledì - Circoscrizione 3*  
*Giovedì - Circoscrizione 2*  
*Venerdì - Circoscrizione 4*

## Il piano strutturale 1996

### La nuova legge regionale

Nel corso della redazione del Piano regolatore per la città di Livorno, l'approvazione della nuova legge urbanistica della Regione Toscana ha mutato il contesto normativo entro il quale si stava lavorando.

La novità sostanziale della nuova legge regionale n. 5/95 sta nel fatto che, al tradizionale Piano regolatore generale, così come concepito dalla Legge 1150/42, vengono sostituiti tre atti di pianificazione con procedure di formazione ed approvazione separate:

1. Il Piano Strutturale
2. Il Regolamento Urbanistico
3. Il Programma Integrato di Intervento

### Il Piano Strutturale

Il Piano Strutturale definisce le indicazioni strategiche per il governo del territorio comunale e contiene: il quadro delle conoscenze; gli obiettivi da perseguire; l'articolazione del territorio comunale in sistemi e sottosistemi ambientali, insediativi, infrastrutturali e funzionali; i criteri per la definizione dei piani e programmi di settore; le salvaguardie, ovvero le misure da adottare per impedire interventi in contrasto con le prescrizioni del piano sino all'approvazione del Regolamento Urbanistico.

Tutte le prescrizioni ed i precetti contenuti nel Piano Strutturale sono vincolanti ai fini della redazione del Regolamento Urbanistico e del Programma Integrato di Intervento, che sono gli strumenti attuativi delle previsioni del Piano Strutturale.

Quindi il mutato contesto normativo ha di fatto trasformato sia il processo di elaborazione del Piano che la sua stessa natura formale e giuridica.

Non è cambiato tuttavia l'oggetto del processo di pianificazione: la città ed il suo territorio, e non è cambiato neanche il pensiero progettuale posto alla base della loro futura trasformazione.

Il Piano Strutturale diventa dunque il primo atto di pianificazione attraverso il quale la comunità livornese si confronta con il futuro della propria città e ne decide le sorti. Esso configura i principali contenuti del progetto urbano e territoriale che sarà oggetto di ulteriori approfondimenti e specificazioni da parte del Regolamento Urbanistico. Proprio per questa ragione non si è voluto ridurre il Piano Strutturale ad un documento di solo indirizzo, ma si è voluto predisporre un insieme di materiali che rendano subito visibile e comprensibili per i cittadini le scelte progettuali che sono alla base della costruzione della Livorno futura.

L'idea di città che emerge dal Piano non è sostanzialmente cambiata rispetto a quella contenuta nel documento "Lineamenti" consegnato alla città nel 1993. Il filo conduttore che attraversava i temi affrontati era la costruzione di un nuovo ruolo per Livorno, prevedendo per la città possibilità di sviluppo ulteriori rispetto alle attività, come il porto e la grande industria, che ne avevano caratterizzato lo sviluppo negli ultimi cinquant'anni.

Le indagini successive hanno confermato la necessità di ampliare gli orizzonti di sviluppo della città integrandola funzionalmente in una area vasta (Livorno-Pisa-Pontedera) ed intervenendo su settori, come il turismo, che in seguito al processo di industrializzazione erano stati relegati a ruoli del tutto marginali nella vita della città. Occorre riaffermare e valorizzare il ruolo di Livorno nell'economia marittima della costa toscana e renderla punto di riferimento non solo per le aree collinari ma anche per la Maremma settentrionale e per l'Arcipelago.

Viene riconosciuta a Livorno una propria identità forte, ma nello stesso tempo si cerca di ampliarne gli orizzonti.

Così il Piano Strutturale formula per alcuni temi, ambiente, porto, industria, servizi, ipotesi che discendono da una visione che supera i confini comunali ed al tempo stesso propone una serie di trasformazioni che avranno ripercussioni a scala territoriale.

La trasformazione del Porto Mediceo in porto turistico, la realizzazione della nuova Stazione Maritti-

### Piano Regolatore Generale di Livorno

Progetto: Gregoriti Associati Studio

Augusto Cagnardi

Pierluigi Cerrri

Vittorio Gregoriti

con F. Ancillotti, P. Bertelli, D. Buccella,

D. Cornago, L. Cuzzolin, G. Della Giusta,

G. Depero, C. Donati, C. Giannangeli, S. Icardi,

F. Marchetti, A. Mazzaroli, L. Montalbano,

C. Parodi, S. Pascolo, M. Pirella, E. Pugliesi,

S. Slossel, M. Tortorelli, M. Trovarelli

ma integrata al tessuto urbano storico, la riqualificazione delle mura, delle fortzze e delle aree ad esse adiacenti, la ristrutturazione dell'Acquario, la riqualificazione di tutta la costa urbana, la creazione del Parco dei Monti livornesi e di altri quattro parchi con carattere più urbano, acquisteranno particolare importanza nella strategia di promozione turistica della città.

I progetti per Porta a Terra e per il Nuovo Centro, oltre ad offrire spazi adeguati alle esigenze del terziario, della ricerca, delle attività commerciali caratterizzati da un'alta qualità ambientale, porteranno anche alla creazione di due nuove centralità che accresceranno gli interessi della città, storicamente affacciata sul mare, per proiettarla verso l'entroterra e l'area metropolitana.

Il Piano strutturale è quindi il primo passo verso la modernizzazione della città intesa non solo come modernizzazione funzionale ma come riforma dei rapporti con il territorio, come costruzione di una nuova visione della città attraverso la rivalutazione del paesaggio e delle testimonianze storiche, come operazione di riqualificazione dei quartieri degradati, di migliore utilizzo del suolo all'interno delle aree insediate, con particolare riferimento agli insediamenti produttivi, di risanamento delle aree compromesse, con la ricerca di soluzioni concilianti e salvaguardia ambientale.

### Le componenti del Piano Strutturale

Il Piano Strutturale si articola in due parti.

La prima parte corrisponde a tutta una serie di analisi e di ricerche svolte dai consulenti nominati dall'Amministrazione comunale, dall'Ufficio di Piano, costituito da un gruppo di ricercatori coordinati dalla Gregoriti Associati e da una serie di consulenti esterni che si sono occupati di settori disciplinari, di competenze specifiche. I ricercatori dell'Ufficio del Piano hanno curato i diversi aspetti dell'analisi urbana: la ricognizione degli strumenti di pianificazione nell'area vasta, l'analisi del sistema insediativo (la matrice storica, i luoghi dell'abitare, i luoghi del lavoro, i servizi esistenti ed il bilancio degli standard), l'analisi del sistema infrastrutturale, l'analisi del sistema ambientale, la determinazione del fabbisogno abitativo, l'indagine sulle proprietà pubbliche, l'indagine sui vincoli sopraindiani ed, infine, l'individuazione delle unità con caratteri omogenei presenti sul territorio comunale. I consulenti esterni hanno studiato in modo più specifico, l'economia della città e del porto, le tendenze ed i problemi della mobilità, i servizi e la politica dei tempi, la storia urbana della città, il sistema ambientale. Un altro gruppo di ricercatori ha inoltre redatto l'indagine sulla città costruita (Atlante Urbano). Queste analisi costituiscono il "Quadro conoscitivo" di riferimento, che a sua volta si declina in quattro volumi:

1. Le risorse territoriali ed economiche
  2. La matrice storica
  3. Sistemi insediativi ed infrastrutturali
  4. Sistema ambientale
- ed in tutta una serie di tavole ed allegati.
- La seconda parte, che contiene le proposte del Piano Strutturale, si articola in tre volumi:
5. Obiettivi da perseguire
  6. I contenuti del Piano
  7. Norme di attuazione ed in quattro tavole riassuntive:
1. Sistemi territoriali e funzionali, invarianti, luoghi con statuto speciale, luoghi centrali
  2. Sottosistemi ed unità territoriali organiche elementari
  3. Sistema funzionale infrastrutturale
  4. Aree normative-Individuazione ai fini della redazione del Regolamento Urbanistico

In un documento allegato sono riportate le modalità di ristrutturazione dei quartieri nord.

Il Piano Strutturale individua sul territorio sistemi e sottosistemi territoriali e sistemi funzionali. La loro definizione non è casuale ma deriva da indagini approfondite su struttura, morfologia e caratteri della città e del territorio.

L'individuazione di sistemi e sottosistemi deriva

sia dal riconoscimento della situazione esistente, sia dal carattere prevalente che il Piano Strutturale intende loro attribuire. All'interno dei sistemi le "unità territoriali organiche elementari" sono aree entro le quali sono previsti interventi di modifica dell'assetto attuale, mentre i "luoghi con statuto speciale" sono quei luoghi particolarmente rappresentativi della memoria storica e delle specificità culturali della città.

I sistemi funzionali invece, spesso interessanti più sistemi territoriali, individuano aree che il Piano Strutturale ritiene di valore strategico nell'organizzazione del territorio ed alle quali spesso è attribuita una valenza sovracomunale. Sia per i sistemi territoriali che per quelli funzionali, il Piano stabilisce gli obiettivi e le finalità che il Regolamento Urbanistico dovrà provvedere a normare puntualmente.

Quello che è importante chiarire è che il Piano Strutturale non è uno strumento attuativo ma di indirizzo, tuttavia le prescrizioni e le salvaguardie contenute nelle Norme sono assolutamente vincolanti nei confronti di qualsiasi intervento si voglia operare sul territorio prima dell'approvazione del Regolamento Urbanistico.

### Il "news"

Descrive il Piano Strutturale in modo che possa essere facilmente comprensibile anche a chi non ha mai trattato temi di urbanistica. Si è deciso infatti di redigere il "news" proprio per promuovere la divulgazione del Piano a tutti i cittadini, per informarli delle decisioni che si stanno prendendo in merito all'assetto della loro città, per evitare insomma che un avvenimento così importante per la vita di una città, come la redazione di un nuovo Piano Regolatore, rimanga tra Amministrazione e progettisti.

Il Piano Strutturale viene descritto attraverso testi ed immagini. Le immagini grandi rappresentano le quattro tavole di sintesi del Piano Strutturale. Le tavole descrittive sintetizzano invece sia il percorso delle indagini compiute, sia le proposte del Piano per la soluzione di alcuni temi particolari.

Alla redazione del Piano Strutturale hanno inoltre partecipato:

Funzionari dell'Amministrazione Comunale  
*L. Barnotti, G. Belli, L. Borgbesan, R. Butta,*  
*S. Casagrande, R. Ceccarini, G. Chetoni,*  
*G. D'Alezio, V. Demì, G. Di Pietrantonio,*  
*P. Domenici, C. Fantozzi, S. Filippi, M. Falbi,*  
*L. Gonnelli, O. Irsena, C. Marì, A. Meschini,*  
*A. Menacci, V. Pellegri, L. Pinelli, A. Polenzana*  
*C. Rini, F. Rossi, D. Santucci, M. Talini,*  
*T. Tocchini, A. Tripodi*

Consulenti  
ambientale: *F. Villa*  
economia: *R. Varaldo*  
legislazione: *S. Amoroso*  
politica dei tempi: *M. Marchetta*  
porto: *G. Legitimo*  
trasporti: *M.R. Vitadini*  
geologia: *L. Michelucci, A. Rafanelli*  
storia: *M.L. Conforto, L. Frattarelli-Fischer,*  
*A. Gabrillini, L. Giuliano*

Coordinatori Atlante urbano  
*R. De Pascali, G. Malizia*

Ricercatori dell'Ufficio di Piano

*I. Arrighi, D. Berrugi, S. Biasci, M. Borsacchi,*  
*R. Caralli, E. Cini, A. D'Auria, G. Dell'Amico,*  
*M. Felischi, F. Giancola, A.M. Maggione,*  
*S. Mantovani, G. Matteucci, P. Merini,*  
*C. Monti, S. Nakos, C. Prosperti, S. Sanperi,*  
*R. Simi, R. Tartarico, C. Talini, S. Volpato.*

- Legenda
- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | 1. Sistema territoriale di ambientale             |  | 7. Sistema funzionale dei parchi urbani      |
|  | 2. Sistema territoriale Arcipelago                |  | 8. Sistema funzionale Santuario di Montenero |
|  | 3. Sistema territoriale pedecollinare             |  | Invarianti: ambiti dei corsi d'acqua         |
|  | 4. Sistema territoriale insediativo               |  | Invarianti: tratti di costa                  |
|  | 5. Sistema territoriale portuale e delle attività |  | Luoghi con statuto speciale                  |
|  | 6. Sistema funzionale delle centralità            |  | Luoghi centrali                              |

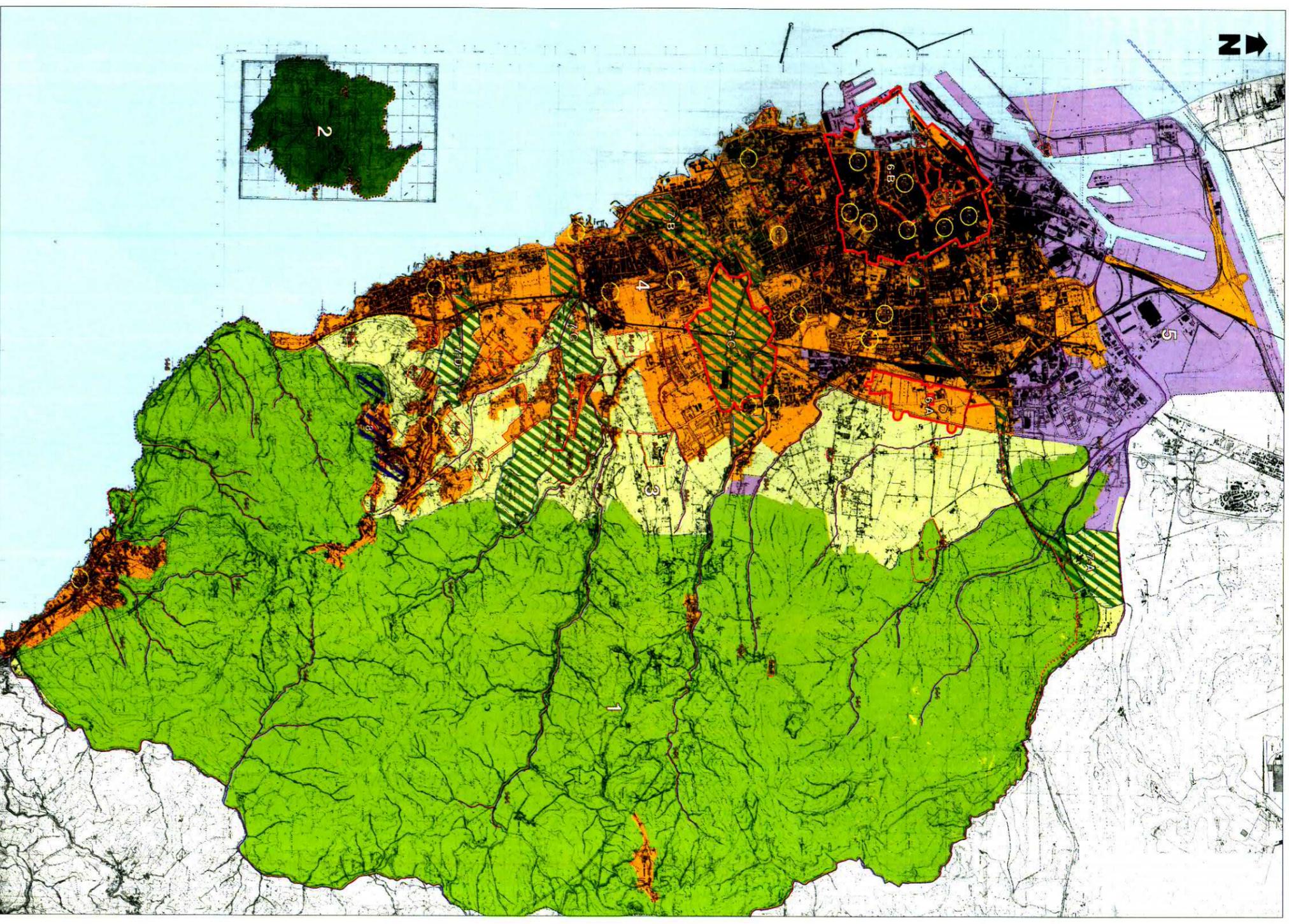


Tavola 1  
Sistemi territoriali e funzionali, invarianti,  
luoghi con statuto speciale, luoghi centrali

La tavola illustra la suddivisione del territorio comunale in cinque grandi sistemi territoriali (evidenziati dalle diverse campiture). Ogni sistema è stato definito in base a specifiche caratteristiche relative alla storia, alla cultura, ai caratteri insediativi delle attività presenti o previste sul territorio, che lo rendono coerente al suo interno ma diverso dagli altri sistemi.

Il sistema territoriale di tutela ambientale, con il complesso dei Monti Ivoresi, i bei tratti di costa incontaminata, i boschi e la macchia mediterranea, costituisce, insieme al sistema arcipelago, una risorsa di alto valore paesistico.

Il sistema territoriale pedecollinare comprende la fascia di basse colline localizzate tra il territorio urbanizzato e i Monti Ivoresi e coniga elementi paesaggistici di pregio (podere, ville storiche, aree boschive) a situazioni di degrado ambientale anche rilevanti (microlocalizzazioni agricole).

Il sistema insediativo include tutto il territorio urbanizzato a prevalente funzione residenziale, con i nuclei di impianto storico, la città contemporanea, gli insediamenti collinari, la costa urbana, mentre il sistema portuale e delle attività comprende le aree portuali, anche quelle libere che il Piano destina ad ampliamento, completamento e servizio del porto e le aree in cui sono insediate le attività produttive e di servizio alle imprese.

Per ognuno di questi sistemi sono stati normati gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio, le prescrizioni preceptrive e quelle vincolanti, gli indirizzi, i parametri e le salvaguardie da rispettare sino all'approvazione del Regolamento urbanistico.

La tavola mette in evidenza anche i tre sistemi funzionali: le centralità (aree con il perimetro in rosso), all'interno del quale il Piano localizza nuove funzioni strategiche per lo sviluppo futuro della città; i parchi urbani (aree campite con rigato in verde); Parco Poccianti, Parco delle centralità, Parco Valle dell'Ardenza, Parco Anignano-Montenero; ed infine il Santuario di Montenero (area campita con rigato in blu) con il complesso del Santuario e le rovine del mausoleo della famiglia Ciano.

Vengono inoltre evidenziati: le "invarianti" cioè quelle parti di territorio che, per particolari caratteristiche paesistico-ambientali, non possono essere modificate (ambiti dei corsi d'acqua, tratto di costa tra Calafuria e Romito, costa dell'Isola Gorgona), i "luoghi con statuto speciale" cioè quelle aree e manufatti che hanno assunto un posto importante nella memoria collettiva dei cittadini e le cui specificità il Piano intende tramandare attraverso una particolare disciplina delle trasformazioni (Venezia, mura, torri, fossi, fortezze, acquedotto, ville storiche, via Garibaldi, Rotonda di Ardenza, etc.) ed infine i "luoghi centrali" cioè i luoghi di identificazione collettiva all'interno del sistema territoriale insediativo caratterizzati dalla presenza di funzioni aggregative (commercio, servizi, *loisirs*). Sono i centri dei borghi antichi sopravvissuti o dei quartieri recenti, spontaneamente definiti dalle abitudini e tradizioni dei cittadini.



*Le quattro tavole rappresentano in modo sintetico ma significativo i principali volti della città, venuti sovrapponendosi gli uni agli altri nel corso dei secoli. Ogni fase ha lasciato sul territorio tracce permanenti, che hanno continuato a convivere con le tracce successive e sono visibili ancora oggi: dalla città di fondazione di Bernardo Buontalenti della seconda metà del Cinquecento, allo sviluppo successivo fino alla fine dell'Ottocento, legato alla nascita del ruolo commerciale e turistico della città, al deciso sviluppo industriale legato al porto degli anni '50, che ha "colonizzato" ed infrastrutturato le ampie aree a nord del centro storico, ponendo le basi per la crescita demografica e quindi insediativa della città, alla città attuale, quella di cui il nuovo Prg deve decidere il futuro.*

### 1. La città del Buontalenti

Livorno nasce, riflesso del consolidamento del ruolo di Firenze in Toscana, come città di fondazione accanto al primitivo villaggio posto in corrispondenza di uno degli accessi al *Sinus Pisanus*, intorno al 1575, anno in cui Bernardo Buontalenti riceve l'incarico da Francesco I di disegnare la nuova città. Di qualche anno precedente è la realizzazione del canale dei Navicelli (che collega Livorno con Pisa) e della Fortezza Vecchia: la nuova città non è quindi altro che la conferma ed il rafforzamento del ruolo del porto rispetto all'entroterra toscano. L'impianto della città-fortezza, ancora oggi chiaramente leggibile, è arricchito, negli anni seguenti, dalla realizzazione della Fortezza Nuova e del fossato stellare esterno al perimetro bastionato, che perfezionano la struttura difensiva della città. Fuori dalla città murata vi sono solo piccoli insediamenti, i primi nuclei di quelli che diverranno nel corso del tempo gli attuali quartieri.

Tale configurazione rimarrà sostanzialmente immutata, salvo lo sviluppo del porto, fino alla seconda metà del Settecento, quando la città murata, ormai congestionata, si estende esternamente ai bastioni lungo le principali strade di comunicazione. La pianificazione di tale processo espansivo avverrà solo nei primi decenni del Ottocento con la retifica del Fosso Reale ed il piano urbanistico delle aree adiacenti redatto da Cambray-Digny. Inoltre la città vede accrescere la dotazione di servizi necessari allo svolgimento della vita urbana: l'Acquedotto di Colognole, nuove piazze, chiese, teatri; vengono infine promosse iniziative legate al turismo: la lottizzazione di Ardenza-mare con la realizzazione di strutture complementari al turismo balneare, le Terme, l'Ippodromo, la passeggiata a mare.

### 3. La città degli anni '50

La città degli anni '50 è la somma delle grandi opere di infrastrutturazione realizzate tra gli anni dieci e la seconda guerra mondiale (ferrovìa, porto industriale), degli interventi urbanistici iniziati nel decennio precedente la guerra e dell'opera di ricostruzione post-bellica.

Gli interventi di edilizia residenziale (in arancione) degli anni trenta evidenziano una chiara volontà di separazione delle classi sociali: a nord, sulle aree semipaludose vicino al porto, vengono realizzati gli insediamenti per i ceti più svantaggiati come il quartiere Shanghai, mentre a Fabbroicorti sorge il quartiere borghese.

Vengono realizzate numerose opere pubbliche, tra cui il nuovo ospedale, lo stadio, la Terrazza Mascagni.

Le distruzioni della seconda guerra mondiale incidono pesantemente su Livorno. I bombardamenti si concentrano sulle aree centrali, sulla Venezia e sul porto, risparmiando la fascia dei borghi. La città buontalentiniana è in grande parte ricostruita negli anni del dopoguerra, creando quella curiosa sensazione di scollamento tra la permanenza dell'impianto urbanistico (ancora sostanzialmente integro) e l'effettiva connotazione dei nuovi edifici e dello spazio pubblico, più vicina a quella di una città del dopoguerra, che ai caratteri di una città storica.

Nella zona nord viene realizzato un altro quartiere popolare, il quartiere Corca, mentre a sud sorgono i quartieri di edilizia residenziale pubblica Salvini e Coreto.

Ma il dato più evidente, anche solo osservando la mappa della città, è lo sviluppo e l'estensione delle aree produttive (in viola) legate allo sviluppo portuale (cantiere, aree di deposito, stoccaggio) e la conseguente pesante trasformazione nella configurazione della parte settentrionale della costa (realizzazione dei canali, darsene).

### 2. La città agli inizi del Novecento

L'abbandinamento dei bastioni verso terra, lo sviluppo dell'area portuale e quello della città segnano la seconda tappa di crescita di Livorno.

Ai primi del Novecento la città si è estesa oltre il perimetro dei bastioni fino alla cinta doganale della mura lorenese. Dal 1911 passa per Livorno, all'esterno della cinta daziaria, la ferrovia tirrenica, il più importante collegamento tra le regioni nord-occidentali ed il centro-sud dell'epoca, con la conseguente nascita dei quartieri per ferrovieri e dei primi insediamenti industriali legati al porto ed alla ferrovia.

I nuclei esterni alla città rimangono ancora di dimensioni limitate.

Lo sviluppo turistico-balneare iniziato nel secolo precedente raggiunge il suo apice agli inizi del Novecento: la lottizzazione di Ardenza è ormai quasi completata e vengono realizzati anche l'Accademia Navale e l'Hotel Corallo.

Tale sviluppo porterà, negli anni successivi, alla nascita dei primi quartieri pianificati esterni alla cinta doganale, prevalentemente pubblici. A partire dai primi progetti di inizio secolo, le aree che vedranno i maggiori interventi edificatori, pubblici e privati, sono quindi quelle comprese tra la cinta doganale e la nuova linea ferroviaria e quelle a sud del centro, in estensione alla seconda cinta doganale livornese.

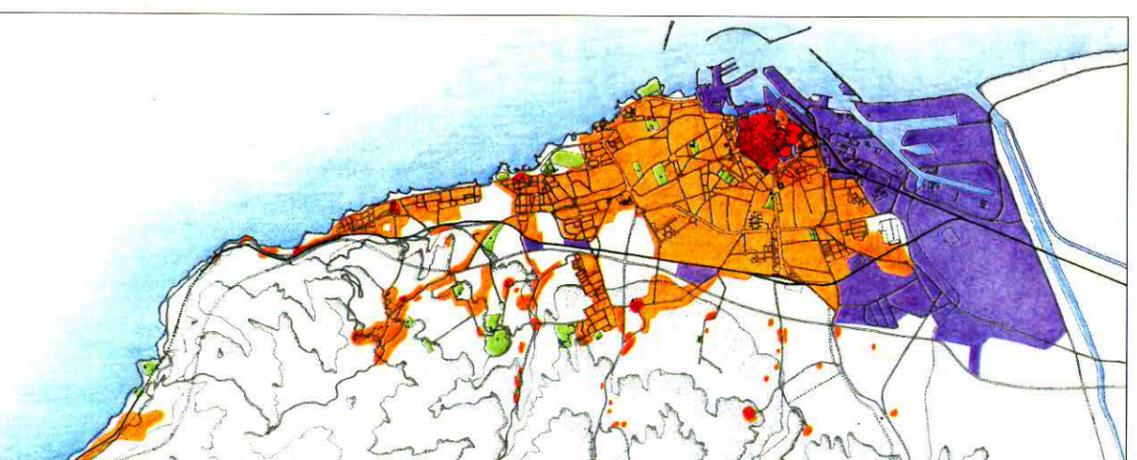
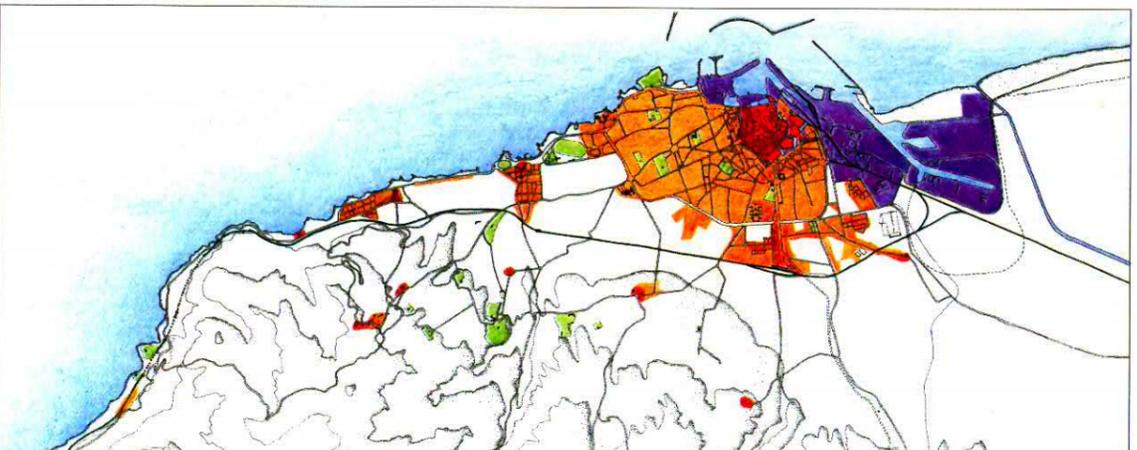
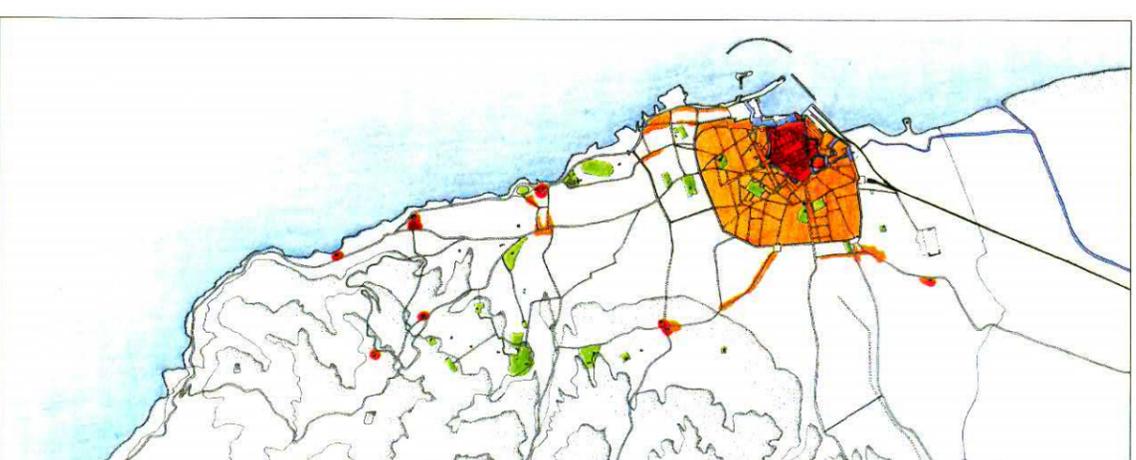
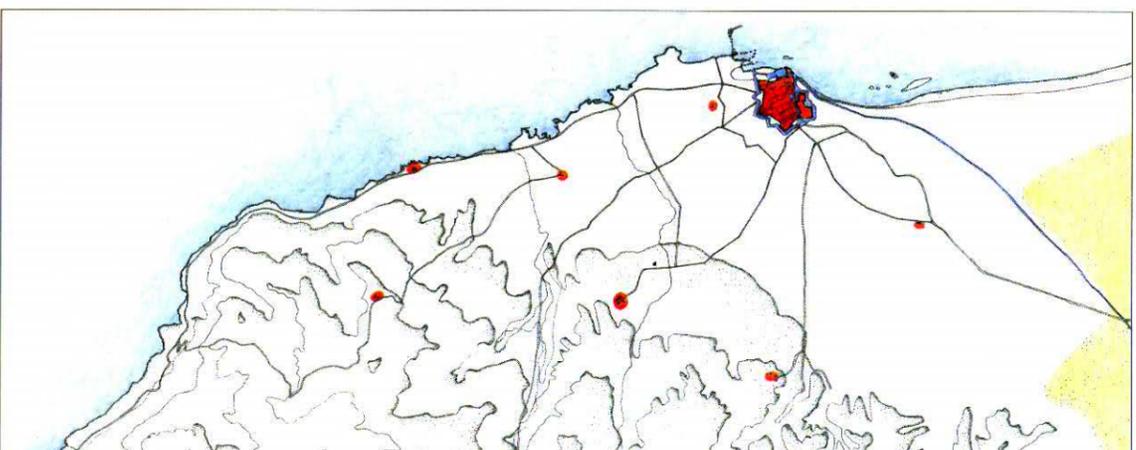
### 4. La città attuale

Gli ultimi quarant'anni di vita della città hanno confermato la tendenza espansiva, sia per quanto riguarda insediamenti residenziali, che aree produttive e portuali.

A partire dal dopoguerra si assiste al superamento della barriera costituita dalla ferrovia tirrenica. Ciò avviene sia con l'espansione delle aree industriali, con la realizzazione dei grandi complessi petrolchimici prima e l'insediamento di attività minori poi, sia per le aree residenziali caratterizzate dall'intervento pubblico su larga scala. Questo in particolare rappresenta una peculiarità preminente dello sviluppo residenziale livornese, soprattutto grazie al diffuso ricorso alle agevolazioni per la realizzazione di edilizia economica e anticaipa gli interventi privati di dimensioni più ridotte degli ultimi decenni. Questi ultimi si sono concentrati nelle aree di maggior pregio paesistico, tra Ardenza e Montenero, testimoniando la tendenza a Livorno come, più in generale, nella provincia italiana, verso la casa mono-bifamiliare.

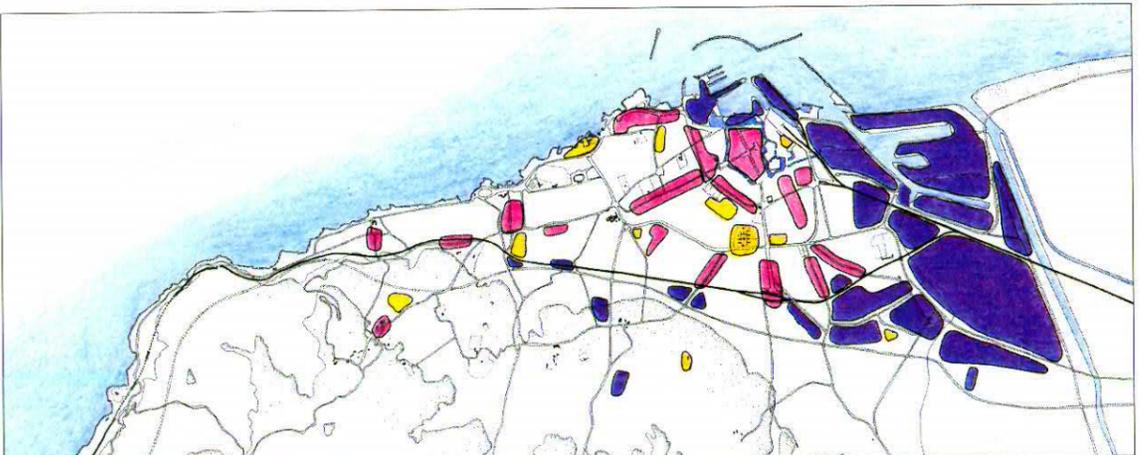
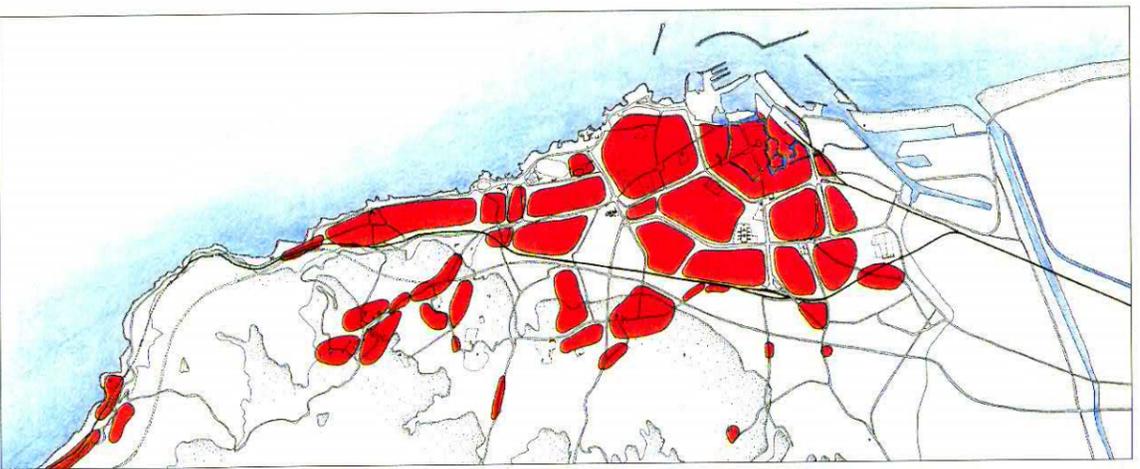
Oggi il rilevante processo di espansione del dopoguerra si è rallentato e anche le aree produttive e portuali cominciano a perdere la centralità economica e territoriale dei decenni precedenti.

Nella fase attuale è quindi necessario cominciare a guardare "dentro" la città, ridefinirne equilibri e confini, immaginare usi diversi di alcune sue parti, selezionarne gli elementi da tutelare e valorizzare, promuovere azioni di recupero, arrestando il consumo di suolo in aree pregiate dal punto di vista ambientale e paesaggistico.



*Abitare e lavorare sono le attività e le funzioni che occupano grande parte dell'area costruita della città, che generano flussi di traffico, concentrazione di persone. La ricognizione effettuata rispetto alla dislocazione sul territorio di tali funzioni offre un'immagine della città di Livorno in parte diversa da quella tradizionale.*

*All'interno della città, così come oggi si è venuta a costituire, si possono individuare delle aree che, per caratteristiche di impianto urbanistico, forma, radice storica, funzioni, possiedono una omogeneità che consente di immaginare la predisposizione di regole comuni per ognuna di esse, e dei luoghi che, per la loro funzione di attrattori rispetto ad un intorno più vasto, e per il posto che occupano nella memoria storica dei cittadini, possono essere considerati dei veri "villaggi" dentro la città.*



### 1. Luoghi dell'abitare

Da questo schema semplificato, che evidenzia le aree all'interno della città dove si trova la maggiore concentrazione di residenza, emerge chiaramente come l'abitare sia territorialmente diffuso su tutta l'area urbanizzata. L'estensione della residenza lungo la costa e verso le colline ha proiettato la città verso l'entroterra e verso sud, con una limitazione a nord dovuta alla presenza delle arce portuali. Il centro, situato nel Pentagono, ormai è l'estremità a nord della città residenziale.

Urtavaia molto diverse sono le condizioni e le caratteristiche tra le diverse zone.

All'interno della città storica, cresciuta per addizioni successive, sono concentrate la maggior parte delle funzioni oltre a quella residenziale; poi troviamo i quartieri più recenti, pubblici e privati, spesso meno integrati con la forma della città storica, ed infine dei luoghi speciali: i borghi ed i "villaggi", centralità storiche minori che hanno mantenuto specificità ed autonomie proprie anche quando inglobati dal nuovo tessuto urbano.

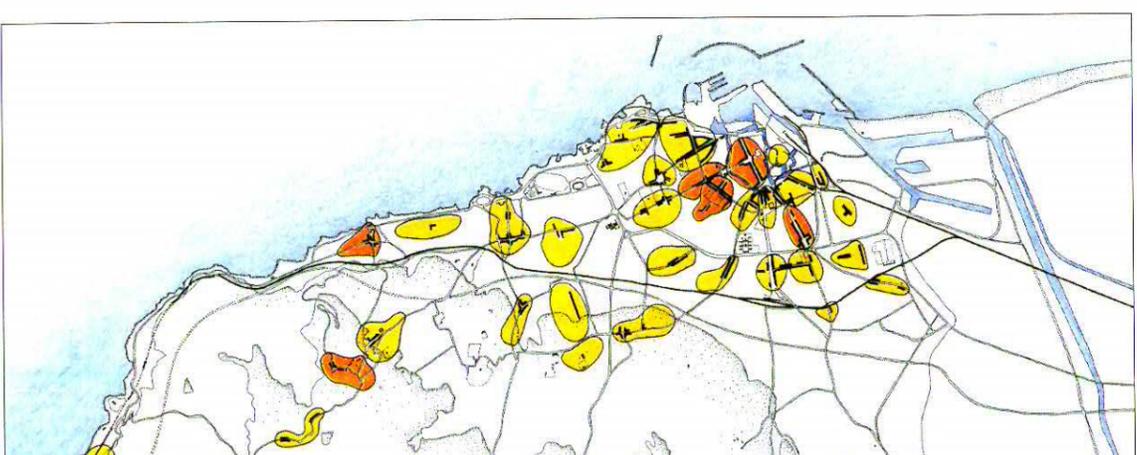
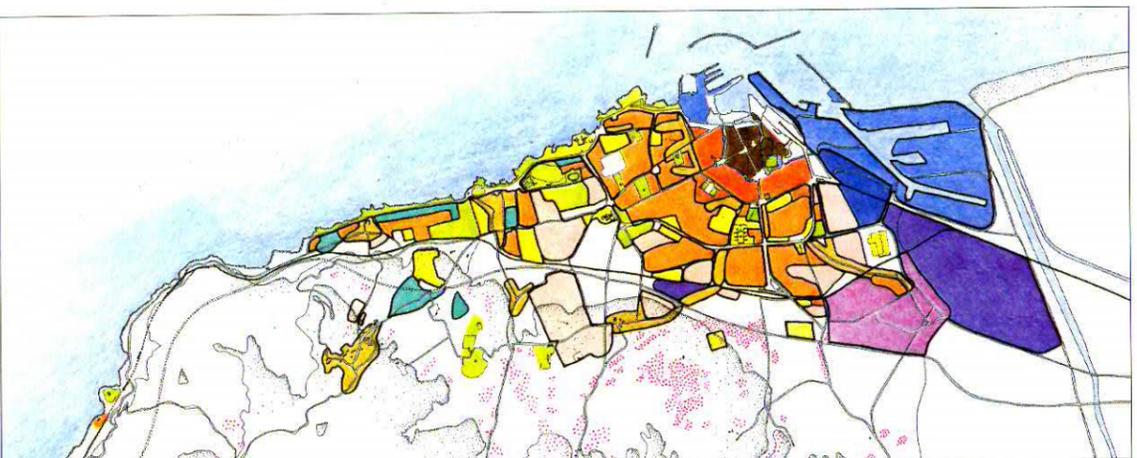
### 2. Luoghi del lavoro

Per la definizione dei luoghi del lavoro sono state considerate tutte le attività in cui viene prodotto o scambiato reddito. Oltre alle attività produttive e portuali (in viola scuro), al commercio ed agli uffici (in violetto), rientrano in questa categoria tutte le attività, anche a carattere pubblico, che forniscono servizi (in giallo).

Le aree per le attività sono ora quasi totalmente concentrate intorno alle arce portuali. Gli insediamenti industriali distribuiti sul territorio sono infatti quasi interamente scomparsi.

La distribuzione territoriale del lavoro risulta invece molto più diffusa rispetto alle sole arce industriali e ad esse si sommano quelle terziarie del centro storico, poiché quest'ultimo continua a rivestire un ruolo predominante per quanto riguarda le sedi degli uffici e delle attività direzionali.

L'estesa diffusione territoriale del lavoro così come anche dell'abitare e la presenza di centralità minori non riescono quindi a spostare il peso preponderante dalle arce centrali del Pentagono e delle Spianate, come luogo di gravitazione e riferimento per tutta la città. Mancano cioè centri alternativi in grado di bilanciarne l'attuale forza gravitazionale. Dalla geografia alternativa tra luoghi dell'abitare e del lavoro deriva una forte unidirezionalità dei traffici da lavoro verso il centro e verso nord. Si spiegano in questo modo i fenomeni di congestione dell'area centrale.



### 3. Zone omogenee

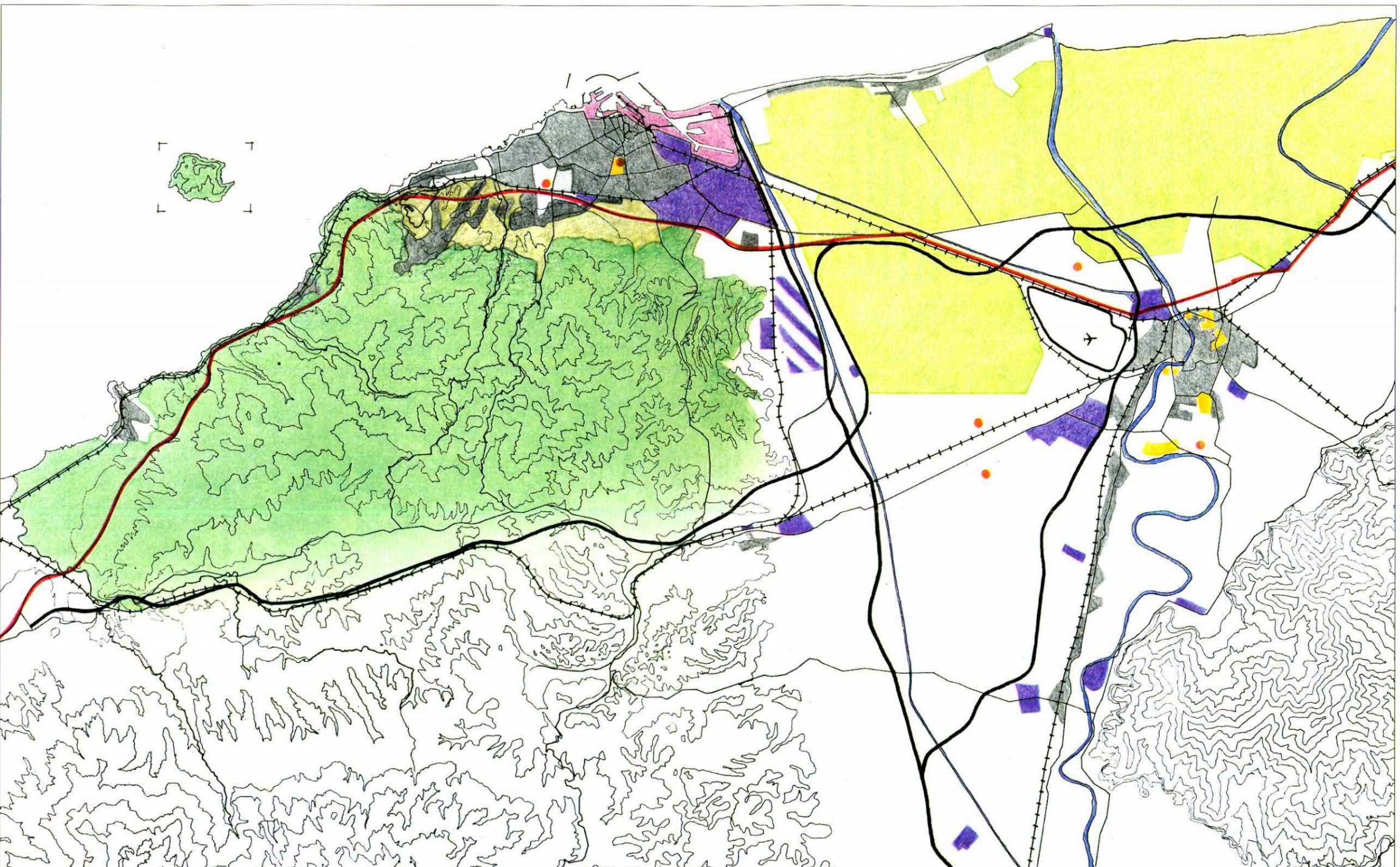
La lenta sovrapposizione storica di tracce territoriali ha contribuito a costruire una città complessa, fatta di parti incastrate le une nelle altre, ognuna con caratteri propri, con una propria storia, una propria identità. Determinare le regole che dovranno sovrintendere alla trasformazione della città comporta la conoscenza di ciascuna di tali componenti, delle sue regole costitutive, della maggiore o minore suscettibilità ad essere trasformate. La tavola delle "Zone omogenee" documenta questo sforzo conoscitivo. Essa individua le aree che per caratteristiche di impianto urbanistico, forma, radice storica, specializzazione funzionale hanno una omogeneità che consente di immaginare la predisposizione di regole comuni a ciascuna zona. È quindi una approfondita lettura della città esistente tesa a svelare i principali temi che la città stessa solleva, la principale questione a cui il Prg deve dare risposte. Si individuano chiaramente la zona storica della città (Pentagono, Venezia, Fossi, Fortezze in marrone scuro), la città sette-ottocentesca (Spianate, in colore rosso), lo sviluppo della città recente (in rosso matone), le zone produttive e portuali (gamma del viola), le aree a servizio (giallo e verde), le aree recenti a villini (azzurro), i quartieri di edilizia residenziale pubblica (rosa). Le aree esterne all'abitato che hanno subito intensi processi di microlotizzazione agricola (puntinato rosso). Tale suddivisione del territorio ha permesso di valutare con estremo dettaglio le caratteristiche di ogni singola parte di città e di predisporre, in attesa del Regolamento Urbanistico, obiettivi e salvaguardie puntuali e fortemente aderenti alla realtà fisica della città.

### 4. "Villaggi"

Accanto alla lettura morfologica e insediativa effettuata sulla città attraverso la definizione delle zone omogenee, si sono indagati gli aspetti relativi alle gerarchie interne al tessuto esistente, mettendo in evidenza il ruolo centrale che alcune aree hanno rispetto ad altre. Livorno contiene infatti al suo interno numerosi "villaggi", intendendo con tale termine luoghi di riferimento riconosciuti dalla popolazione, che hanno, in qualche misura, una certa autonomia per quanto riguarda i servizi pubblici, le attività commerciali, i luoghi di ritrovo. Oltre ai "villaggi" storici (Pentagono, Montenero, Antignano, Ardenza, ecc., evidenziati in rosso), che sono punti di riferimento per l'intera città, vi sono numerosi "villaggi minori" (in giallo), centralità diffuse, anche lontane dal centro propriamente detto, che tuttavia costituiscono un patrimonio importante nel processo di identificazione tra città e cittadini. Alcuni di essi richiedono interventi che aiutino a migliorare le condizioni fisiche dei luoghi e che rafforzino tale autonomia (Shangai e Corea, ad esempio), in altri possono essere sufficienti interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e la tutela di alcune caratteristiche che ne definiscono l'identità.

Il riconoscimento di tali gerarchie consente di valutare con attenzione anche pesi e caratteri degli interventi previsti dal Piano, che si inseriscono come nuove variabili entro un equilibrio consolidato. Il Piano Strutturale individua tali centralità come "luoghi centrali".

Livorno esercita la sua influenza all'interno di un territorio che travalica i confini comunali.  
Insieme a Pisa e Pontedera costituisce la seconda area "metropolitana" della Toscana, caratterizzata da una fitta rete di relazioni tra i poli che la compongono e dalla complementarietà di funzioni che si svolgono nell'area.  
In quest'ottica dunque, non circoscritta ma di area vasta, il Piano Strutturale intende promuovere lo sviluppo industriale, il porto, il sistema delle infrastrutture, la ricerca scientifica, il turismo.



#### *Il ruolo di Livorno nell'area vasta*

Quest'immagine evidenzia la posizione di Livorno all'interno di un contesto territoriale più esteso di quello comunale. Vi sono rappresentati: la rete idrografica principale, l'orografia, le aree urbanizzate di Livorno, Pisa e dei centri minori, la ricca dotazione infrastrutturale dell'area (porto, aeroporto, ferrovie, strade di grande comunicazione, autostrade), le risorse ambientali, le aree portuali ed industriali, i grandi servizi (sedi universitarie, ospedali, centri di ricerca).

Livorno, Pisa e Pontedera, costituiscono la seconda area "metropolitana" della Toscana, caratterizzata, più che da un *continuum* insediativo, da una fitta rete di relazioni tra i poli che la compongono e dalla complementarietà di funzioni che si svolgono nell'area.

Il Piano Strutturale ha considerato con particolare attenzione i rapporti tra Livorno e le città vicine presentando proposte inerenti la creazione di nuove attrezzature destinate a soddisfare esigenze che travalicano i confini comunali.

Con l'obiettivo di inserire Livorno in un contesto territoriale più ampio, lo sviluppo industriale, il porto, il sistema infrastrutturale, l'aeroporto, il sistema ambientale, il turismo, la ricerca scientifica, trovano nel Piano Strutturale particolare considerazione in un'ottica non circoscritta ma di area vasta.

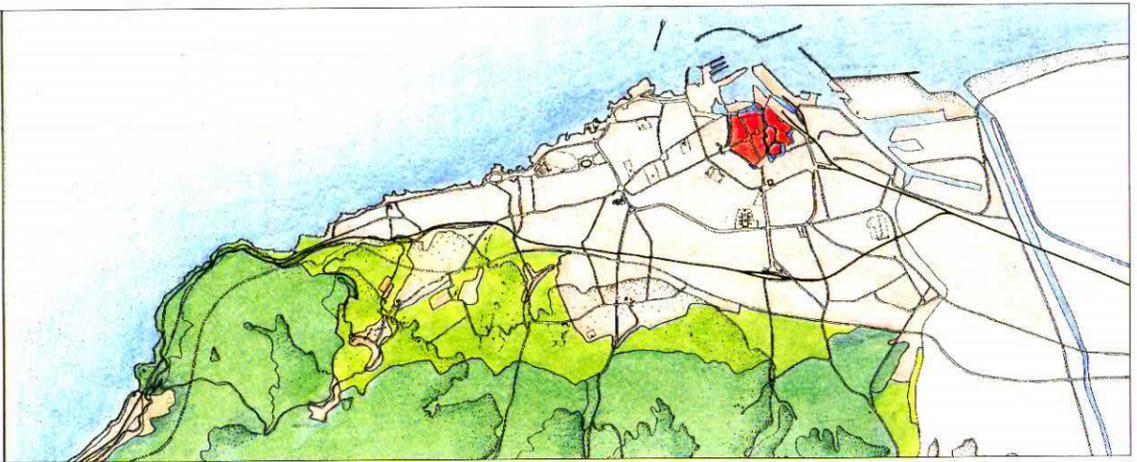
Per quanto riguarda lo sviluppo industriale (aree campite in viola) il Piano riconosce, all'interno del sistema logistico e produttivo livornese, l'importanza del territorio di Collesalveti, individuando nel Centro Intermodale di Guasalveti (area campita con rigato in viola) la sede privilegiata non solo per le attività connesse al trasporto ed alle attività manifatturiere, ma anche per la delocalizzazione di strutture attualmente site in aree cittadine che dovranno essere riqualificate. Il Piano Strutturale conferma inoltre la definizione dei grandi sistemi di aree protette nell'area vasta affermando il ruolo dell'area protetta naturale dei Monti livornesi (area campita in verde scuro) per la quale gli obiettivi di tutela e valorizzazione potranno essere perseguiti con gli strumenti urbanistici in accordo con la pianificazione provinciale e regionale, e le pinete di Tombolo e Migliarino (area campita in verde chiaro).

Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture, le scelte del piano Strutturale puntano principalmente a favorire l'intermodalità tra porto di Livorno, interporto di Collesalveti ed aeroporto di Pisa: scelte che si concretizzano nel completamento della variante Aurelia, nella proposta per la realizzazione della Stazione Marittima, e nella realizzazione di una tramvia veloce, integrata con le ferrovie tra Pisa e Livorno.

Gli interventi previsti nel porto (area campita in rosa) non riguardano soltanto il traffico merci ma prevedono interventi specifici rivolti al traffico passeggeri (traghetti e crociere) operazione che, insieme alla trasformazione del Porto Mediceo in porto turistico dovrebbero rilanciare il ruolo di Livorno come città non solo di passaggio verso le isole ma anche di sosta turistica e di visita.

Infine la realizzazione del centro direzionale commerciale-espositivo di Porta a Terra, l'insediamento di un parco scientifico all'interno dell'area del Nuovo Centro, il miglioramento delle infrastrutture di servizio per la fruizione del sistema ambientale, renderanno Livorno ed il suo territorio parte integrata di un sistema metropolitano.

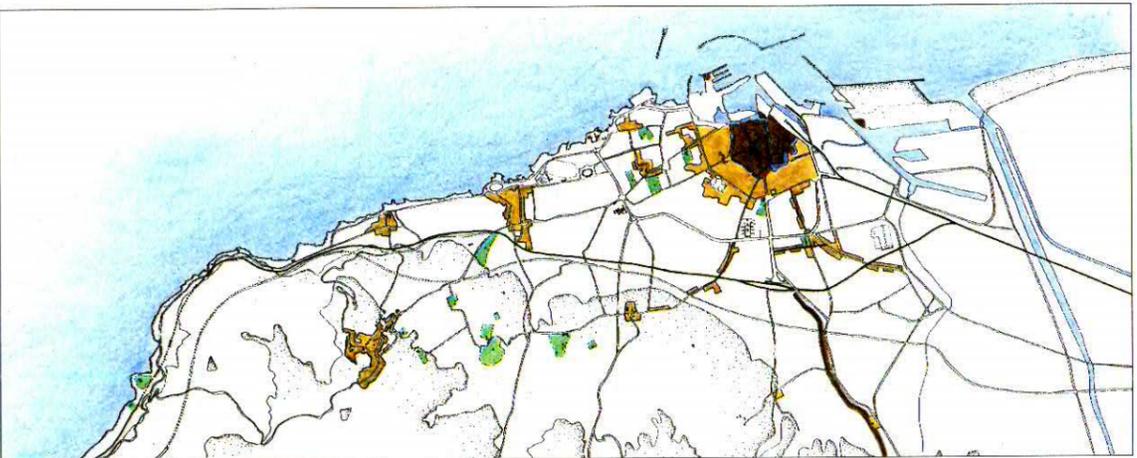
*Il progetto sulla città può essere riassunto, nelle sue linee generali, come l'individuazione di obiettivi e regole per i quattro strati di cui essa si compone o, per meglio dire, per le quattro città in cui Livorno, ma in fondo ogni città, può essere scomposta. L'individuazione di quattro città distinte ha motivazioni diverse: da un lato aiuta a chiarire meglio le scelte del Piano, dall'altro dà ragione delle principali condizioni di cui la città attuale è formata e di quali azioni sono possibili per la gestione delle sue trasformazioni.*



1. La città da non costruire

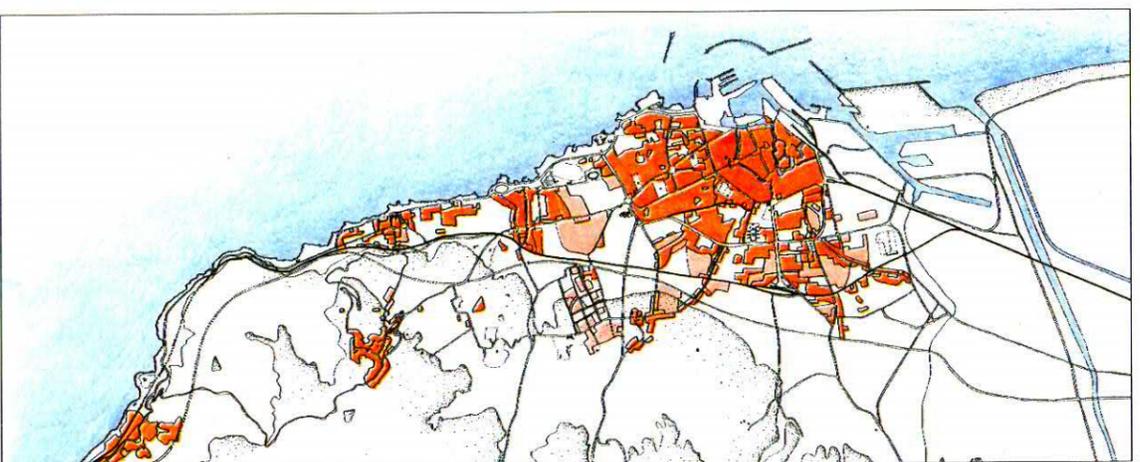
Esiste innanzitutto una "Città da non costruire". Si tratta di tutta l'area dei Monti livornesi, della costa naturale, ma anche della fascia compresa tra i colli e l'area edificata, in cui è necessario contenere drasticamente i nuovi insediamenti e porre le basi per la riqualificazione di quelli esistenti. In questa parte di città sono preponderanti le condizioni ambientali, paesaggistiche, e prioritario è l'obiettivo della loro tutela anche ai fini della valorizzazione del patrimonio naturale come risorsa turistica.

È come definire una nuova soglia limite per la città. Un confine, forse da rivedere nei prossimi decenni o secoli, da ristabilire oggi, essendosi esaurite le grandi tensioni all'espansione degli anni passati, assumendo come limite non più una ragione militare (le mura) o economica (i dazi) ma una ragione ambientale.



2. La città da tutelare

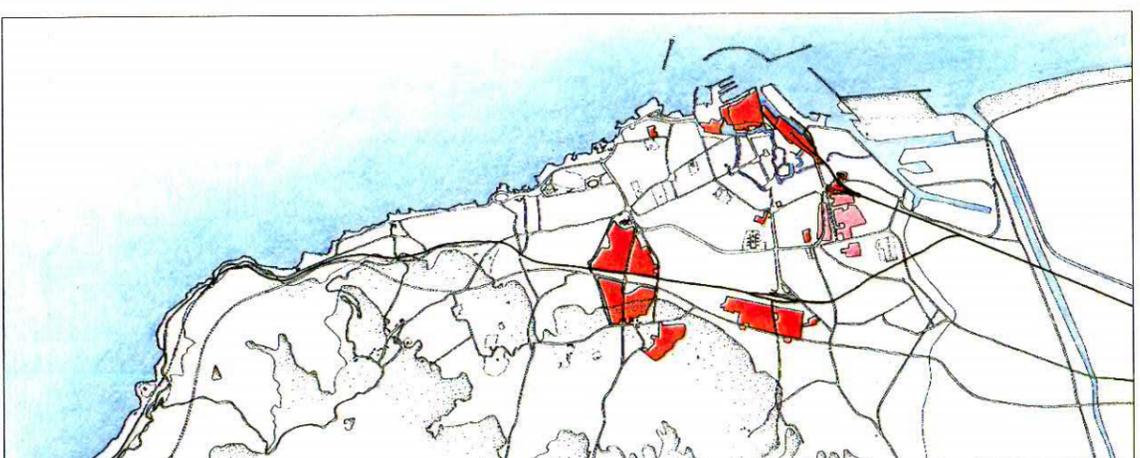
Vi è poi una "Città da tutelare". Si tratta di assumere responsabilmente il patrimonio che la cultura, la civiltà, la storia di Livorno hanno tramandato fino a noi e farlo diventare oggetto di tutela, non certo per ricavarne nuovi idoli, ma per introdurlo nella cultura odierna e proteggerne i valori nel tempo, affinché le nuove generazioni non siano cieche ed orfane di un patrimonio antico di cui non devono essere private. La città da tutelare è rappresentata da tutte le tracce e testimonianze storiche che, in modo più o meno riconoscibile, caratterizzano il territorio livornese. Si tratta ovviamente della città storica (Pentagono, Venezia, Forzeze, Fossi, Spianate), dei borghi (Antignano, Montecero, Ardenza, e quelli sorti lungo le principali arterie di traffico in prossimità del centro), delle mura medicee e lorenese, ma anche dei tracciati di manufatti diversi (Acquedotto di Colognole), delle ville storiche, dei loro parchi e viali d'accesso, e di tutti gli edifici ed i manufatti, anche isolati, in cui le ricerche svolte hanno riconosciuto un valore di testimonianza storica o culturale (cimiteri storici, le "Palazzate" del lungomare etc.). La tutela deve riguardare gli edifici, ma anche il carattere dei luoghi, i tracciati delle strade (strade come via dell'Ambrogiana conservano ancora una fisionomia evocativa di una Livorno quasi scomparsa), la conservazione di un filare alberato. È la città che proviene dal passato e che si decide debba ancora esistere nel futuro. Il Piano Strutturale individua misure di tutela per ciascuno di tali ambiti; sarà il Regolamento Urbanistico a dettagliare le specifiche forme di tutela per ciascun edificio.



3. La città da migliorare

Ma c'è anche una "Città da migliorare", che può in parte sovrapporsi alla precedente, ma nella quale l'obiettivo può anche essere diverso, possono essere consentite operazioni di miglioramento consistenti. È la città più recente, la città in cui vive gran parte dei cittadini, quella in cui sono spesso necessari interventi di riqualificazione sia sullo spazio pubblico (strade, servizi, quartieri residenziali pubblici), che in quello privato. Il Piano dovrà quindi consentire (e sarà ancora compito del Regolamento Urbanistico definirli nel dettaglio) interventi che consentano di migliorare, adeguare e trasformare gli edifici esistenti.

Se il miglioramento edilizio è opportunità e compito del privato, una migliore qualificazione dello spazio pubblico è in gran parte compito dell'amministrazione pubblica. Riguarda sia la manutenzione sia il recupero di spazi (come la Dogana d'Acqua), così come il miglioramento dell'uso da parte dei cittadini. Tale attenzione tesa al miglioramento dello spazio urbano deve essere riservata anche alla città storica, dove possono convivere esigenze di tutela delle testimonianze storiche a misure tese alla trasformazione e riqualificazione degli insediamenti più recenti, nel rispetto delle caratteristiche di impianto.



4. La città da trasformare

Vi è infine la "Città da trasformare", quella in cui maggiori sono le opportunità di cambiamento radicale della condizione esistente. Essa comprende aree già edificate o occupate da infrastrutture di cui è possibile la dismissione (Cantiere Orlando, Stazione marittima, Stazione San Marco, la sede dell'AITL di via Meyer, i mercati ortofruticoli, l'area dei depositi comunali presso il Cisternone), aree ancora libere in cui realizzare nuovi insediamenti e nuovi servizi che acquisiscono un ruolo centrale rispetto a tutta la città (l'area del Nuovo Centro a cavallo della variante Aurelia, l'area della Porta a terra tra questa e la ferrovia) e aree ove realizzare i nuovi insediamenti residenziali del Piano (area di Salviano 2, in prossimità dell'omonimo borgo e l'area di Via degli Acquedotti). A fianco di tali aree (in rosso), la città da trasformare comprende inoltre le aree residenziali di Corea, Shangai e quelle prossime alle mura lorenese (in rosa), in cui è invece necessario procedere ad interventi di riqualificazione del tessuto edilizio esistente (anche attraverso la sua sostituzione) e valorizzare il tracciato delle mura, ora oppresso da edifici e manufatti che ne occultano la visibilità.

Attraverso le trasformazioni la città si arricchisce di nuove funzioni, di nuovi spazi pubblici, di grandi servizi culturali, di una diversa funzionalità infrastrutturale, recuperando alla vita urbana aree strategiche ora degradate o sottoutilizzate.

*Il territorio del Comune di Livorno è dotato di grandi potenzialità legate al sistema ambientale. Le colline, con le aree boscate e la macchia mediterranea, la costa, frastagliata ed a tratti ancora incontaminata, dovranno essere riqualificate nelle zone compromesse da incendi, microlottizzazioni e cave dismesse per diventare fruibili da parte di tutti i cittadini, anche attraverso operazioni di potenziamento delle strutture di supporto al turismo.*

*Il Piano prevede inoltre che il sistema del verde si insinui anche all'interno del territorio edificato attraverso la creazione di quattro parchi urbani che dai Monti digradano fino al mare.*

### 1. La vulnerabilità del territorio

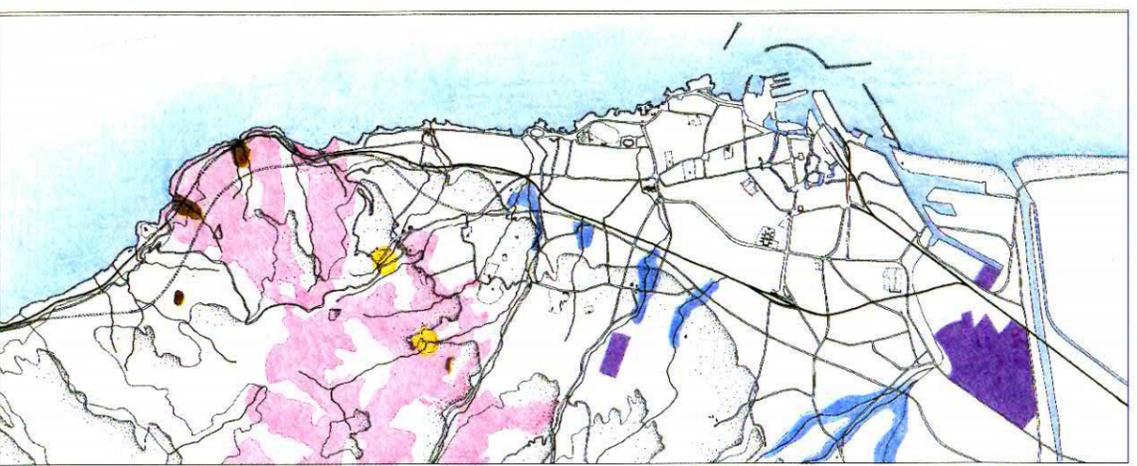
Livorno presenta, rispetto al resto della regione, peculiarità proprie sia per quanto attiene alla tutela dell'ambiente sia per le tematiche inerenti le attività industriali a rischio.

L'immagine mette in evidenza le aree del territorio comunale che risultano essere particolarmente a rischio dal punto di vista ambientale.

Sono evidenziate le aree percorse da incendi (campite in rosa), le fasce dei fiumi (campite in azzurro), le zone industriali con attività a rischio (campite in viola), le aree di dissesto (campite in giallo), le cave dismesse (campite in marrone), le discariche (campite in grigio).

Il Piano Strutturale prevede la messa in sicurezza del territorio con azioni preventive e correttive; il rimboscimento delle aree percorse dal fuoco; l'adozione di interventi volti alla prevenzione di eventi catastrofici; l'adozione di interventi idraulico-forestali e di salvaguardia idraulica per gli ambienti dei corsi d'acqua; la riqualificazione delle aree interessate da microlottizzazioni agricole e contemporaneamente l'individuazione di aree su cui, per rispondere in maniera organica ad una domanda diffusa, realizzare nuovi orti; il ripristino ed il recupero ambientale delle cave dismesse; l'utilizzo delle cave dismesse come strutture di fruibilità della costa; la messa in sicurezza delle zone ad alta concentrazione industriale. Relativamente ai problemi causati dalla presenza di industrie chimiche e di trasformazione di materie prime a rischio ed a quelli dello smaltimento rifiuti, Livorno potrebbe diventare città pilota nella ricerca sulla riduzione del rischio ambientale, attraverso la creazione di un "polo ecologico" per il trattamento dei rifiuti urbani, industriali e derivanti dai traffici marittimi.

Questa struttura ospiterà inoltre il nuovo depuratore delle acque reflue citradine rendendo attuabili i previsti interventi di restauro delle mura medievali



9

e lorenesi.

La costituzione di un polo ecologico, basato sullo sviluppo di esperienze di ricerca su temi ambientali acquisite in ambito livornese, può costituire la base di un rapporto con l'Università di Pisa che non sarà più limitato al solo decentramento di alcune attività di quest'ultima (Livorno è comunque attualmente sede di iniziative di ricerca interuniversitaria inerenti gli studi di biologia marina). Attualmente il sistema di smaltimento dei rifiuti è incentrato sull'attività dell'impianto di termocombustione sito nella zona Picchianti e sulla discarica pubblica di Vallin dell'Aquila.

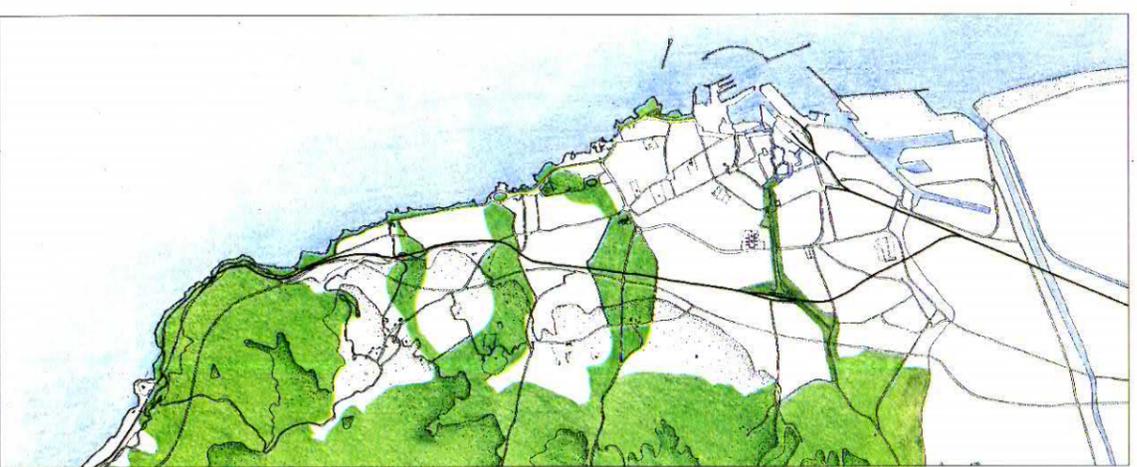
L'impianto del Picchianti è stato di recente reso conforme alle normative di settore vigenti e per esso si pongono ora le condizioni di un potenziamento delle attività di termodistruzione con localizzazione adeguata, marale da consolidare il ruolo di Livorno nel sistema di Bacino.

Diversa è invece la situazione della discarica di Vallin dell'Aquila: ormai prossima all'esaurimento, non essendo nel territorio comunale siti per la realizzazione di un nuovo impianto, questo dovrà essere individuato nell'ambito degli accordi da stipulare con i Comuni compresi nel Bacino per le attività di smaltimento.

Infine il Comune e la Provincia di Livorno si sono recentemente dotati di piani integrati idrici ed energetici. In particolare il Piano Energetico Comunale, strumento orientato alla razionalizzazione ed all'uso delle risorse energetiche e quindi indirettamente ad un'azione di tutela ambientale, contiene indirizzi che verranno recepiti ed esplicitati dal Regolamento Urbanistico.

### 2. Il Parco dei Monti livornesi, i parchi urbani e la costa

Il sistema del verde della città di Livorno previsto dal Piano Strutturale si articola nel grande Parco



2

dei Monti livornesi, in quattro parchi urbani e nei tratti di costa ancora incontaminati.

Considerando di alto valore paesistico sia l'area collinare che la costa, gli obiettivi prioritari che il Piano intende perseguire sono la tutela, la riqualificazione ambientale delle zone compromesse ed il miglioramento delle strutture di supporto al turismo.

Il vasto territorio collinare, all'interno del quale si trovano alcuni tra i principali complessi storici della città, diventerà un grande parco dotato di attrezzature di servizio in prossimità dei principali itinerari di accesso.

Altri quattro parchi, questi con un carattere più urbano, si dovrebbero sviluppare trasversalmente tra il Parco dei Monti livornesi e la costa (Parco Poccianti, Parco delle centralità, Parco Valle dell'Ardenza, Parco Antignano-Montenero).

Il Parco Poccianti riprende il percorso dell'Acquedotto di Colognole, dal Cistermino di Pian di Rota al Cistermino di città, includendo l'area destinata al nuovo cimitero e quella, da recuperare ad un uso pubblico, delle Terme della Salute.

All'interno del parco assume particolare rilievo la creazione di un percorso escursionistico lungo l'Acquedotto di Colognole, opera che il Poccianti aveva immaginato come un'autentica passeggiata architettonica dalle sorgenti al centro città.

Più a sud, all'altezza di Salviano, vi sono gli spazi per la realizzazione di un secondo "corridoio" verde verso il mare: il parco, insinuandosi tra i nuclei della Leccia e di Salviano, attraversando le aree del Nuovo Centro e quelle in cui sono localizzate le più importanti attrezzature sportive della città, giunge al mare tra l'Accademia Navale ed Ardenza.

Il Parco della Valle dell'Ardenza si caratterizza anch'esso come elemento di unione tra il mare ed i Monti livornesi. Si inquina tra gli insediamenti includendo parte del sistema delle ville pedecollinari che hanno strutturato la maglia viaria della zona. Villa Rodocanacchi, Villa Morazzana, Villa

Maurogordato sono già oggi aperte alla fruizione pubblica. Villa Morazzana in particolare ospita il nuovo ostello della gioventù.

Il Parco di Antignano-Montenero lega l'area prospiciente il mare, presso il forte di Antignano, alle pendici di Montenero. Si tratta di un'area ad alto valore paesaggistico che il Piano Strutturale intende tutelare per la sua unicità.

La costa invece diventa oggetto di un'operazione di riqualificazione complessiva. Gli interventi previsti e le misure di tutela derivate dal Piano per la fascia costiera tendono a salvaguardare la straordinaria geografia di alcuni dei suoi tratti ed a regolare la fruibilità in modo da rendere compatibile l'uso delle risorse ambientali come risorse turistiche.

### 3. Rambientazione della costa naturale

Quest'immagine mette in evidenza il tratto di costa rocciosa compresa tra Calafuria e Romito con i terreni retrostanti prevalentemente coperti da boschi e macchia mediterranea.

Si tratta di una zona di grande rilievo paesistico ed ambientale che il Piano riconosce come sottosistema specifico del sistema di tutela ambientale e che intende conservare da un lato e riqualificare dall'altro.

Si intende tutelare e valorizzare il complesso demaniale di Calafuria; mettere in sicurezza la struttura fisica del territorio soprattutto in quelle aree dove c'è rischio di incendi; ripristinare e riqualificare le cave dismesse; utilizzare le cave dismesse come strutture per la realizzazione di servizi per la fruibilità della costa; favorire gli interventi finalizzati alla riqualificazione ambientale del tratto costiero della vecchia Aurelia (linea continua in azzurro) promuovendo anche un servizio di trasporto pubblico stagionale (linea tratteggiata in blu); recuperare l'edilizia esistente verso usi turistici e ricettivi; far percorrere al tratto della variante Aurelia (doppia linea continua



3

*Livorno, da sempre città monocentrica, si articolerà invece, nelle previsioni del Piano Strutturale, in tre centri distinti: il centro storicamente costituitosi all'interno delle mura e sul mare, il Nuovo Centro e la Porta a terra.*  
*Il centro storico, forte attrattore per le numerose attività e funzioni localizzate al suo interno, sarà sgravato grazie alla creazione di due nuove centralità: all'interno del Nuovo Centro il Piano prevede la localizzazione di funzioni di rilevanza sovcomunale legate alla ricerca, all'innovazione, all'Università, mentre all'interno di Porta a Terra prevede lo sviluppo di attività terziarie e direzionali, commerciali e sportive.*

*In questo modo Livorno, che ha sempre lavorato solo sul mare e che continua a rafforzare il suo ruolo nel Mediterraneo, inaugurerà nuovi luoghi di lavoro che guarderanno anche verso l'interno, verso il territorio più esteso dell'area vasta.*

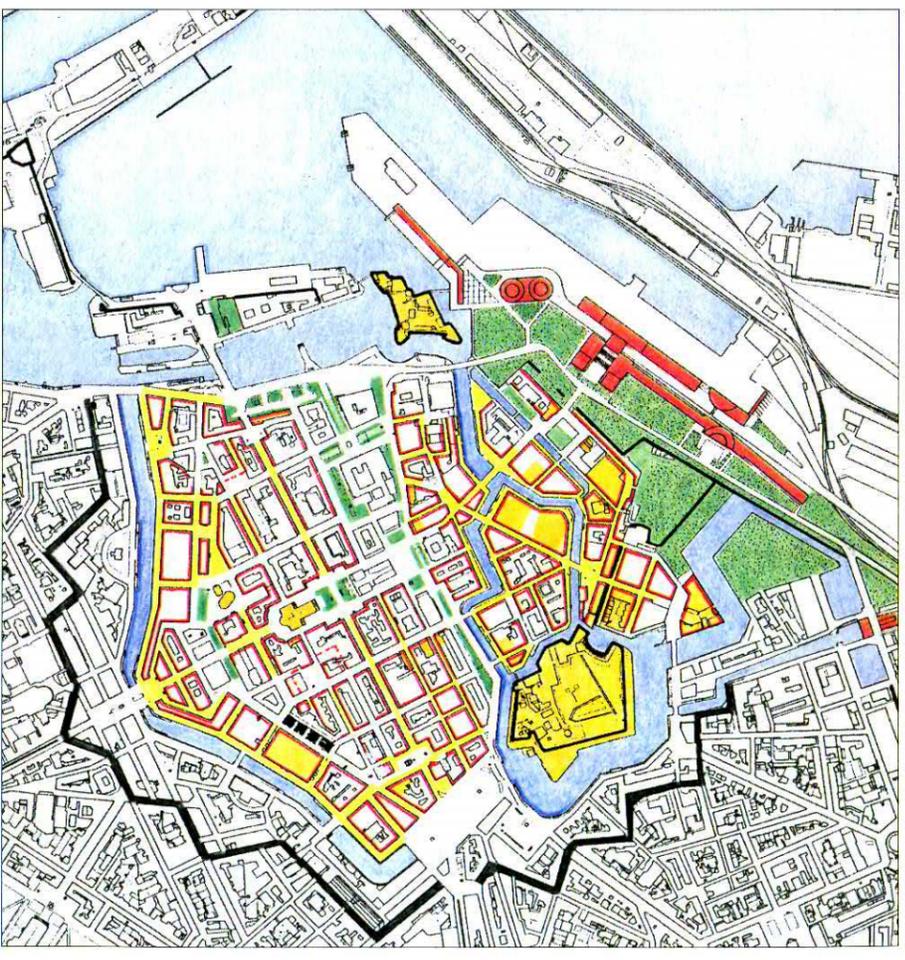
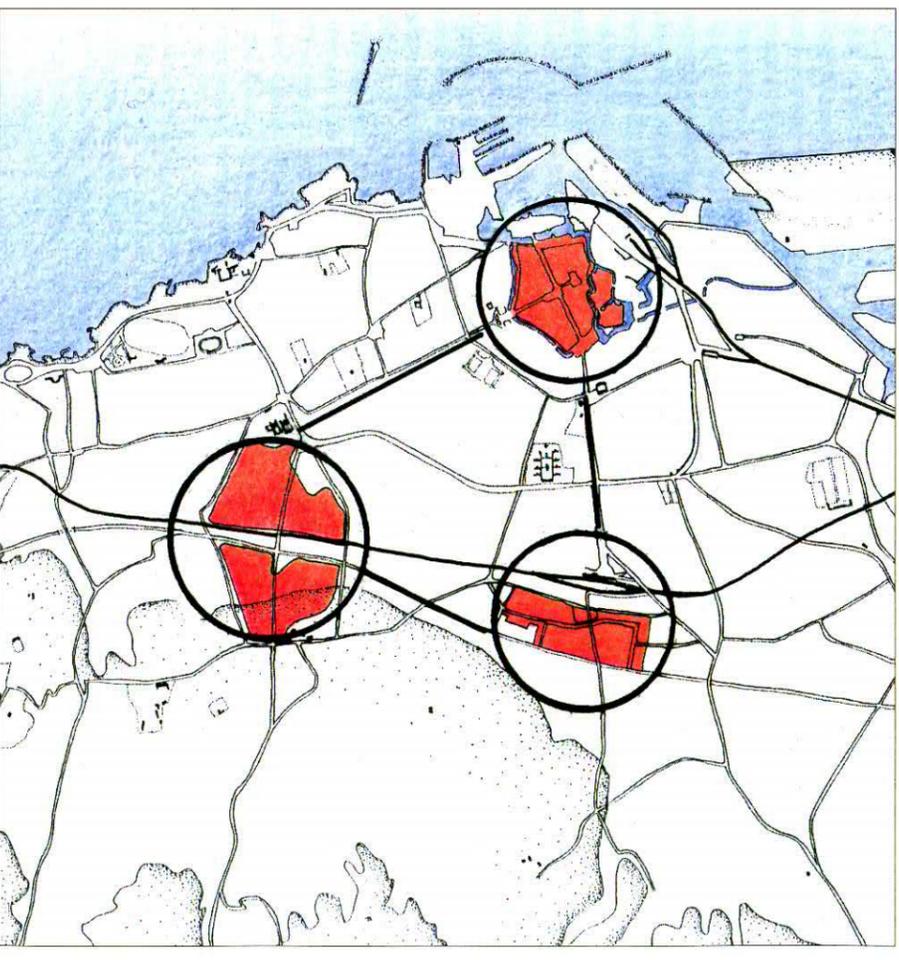
in rosso con le uscite a cerchi in rosso) una serie di gallerie in modo da non compromettere il paesaggio naturale. L'Aurelia costiera invece tornerà ad assumere un aspetto vicino a quello dell'antica strada dei Cavalleggeri, caratterizzandosi per l'andamento planovalimetrico più aderente alla conformazione del territorio attraversato: sarà servita da una navetta di collegamento tra i suoi punti estremi, dove è prevista la realizzazione di parcheggi di scambio ed altri servizi, mentre sarà consentito il passaggio di veicoli privati solo per accedere ai parcheggi da realizzare nelle vecchie cave. Tra il territorio collinare e la costa di Calafuria-Romito il Piano Strutturale prevede la creazione di percorsi escursionistici che collegano luoghi d'interesse panoramico alla costa. Lungo tutta la costa, urbana e non, vengono salvaguardate le aree ancora libere e potenziate i servizi di supporto; il valore paesaggistico della costa viene tutelato, ma ne viene contemporaneamente incentivata la funzione turistico-balneare.

### 1. La città tripolare

Alcune delle trasformazioni previste dal Piano rivestono un'importanza per l'intera struttura urbana. Le aree del Nuovo Centro e della Porta a Terra costituiscono infatti nuove importanti centralità sia per le funzioni insediate che per la loro localizzazione. Gli interventi previsti tendono infatti a decongestionare il centro storico, dove oggi si concentrano la grande parte delle attività direzionali presenti a Livorno, offrendo nuove opportunità localizzative per uffici e commercio, e per funzioni rare come il Parco scientifico, previsto all'interno del Nuovo Centro. I nuovi interventi consentono inoltre di rafforzare il ruolo urbano della variante Aurelia, il nuovo terzo asse delle centralità dopo viale Carducci-via Grande e viale della Libertà. Si costituisce così una struttura di centralità tripolare, che riesce a connettere la città storicamente affacciata sul mare a quella, più recente, appoggiata sulle grandi vie di comunicazione stradale e ferroviaria, potenzialmente centrale, ma ancora un "retro" rispetto alla città storica. Livorno non gira le spalle al mare, ma rinsalda i suoi legami con l'entroterra, riequilibrando i rapporti tra estensione territoriale dell'edificato e localizzazione delle centralità urbane.

### 2. Il centro storico

Il centro storico di Livorno, intendendo con tale accezione la città del Buonatenti, l'area della Venezia, le fortificazioni e le tracce storiche delle mura e dei bastioni difensivi, ha mantenuto, nel tempo, una forte riconoscibilità dell'impianto urbano originario. Non così si può dire della sua immagine fisica. Le consistenti distruzioni belliche hanno infatti sfigurato il carattere storico dell'ambiente urbano e gli edifici della ricostruzione hanno mutato profondamente la natura delle relazioni tra spazio costruito e spazio pubblico. Gran parte degli edifici nella città del Buonatenti sono infatti successivi alla seconda guerra mondiale e, anche se spesso edificati rispettando la precedente giacitura e disegno degli isolati, sono profondamente estranei al carattere storico del luogo per altezza e caratteri stilistici. Nella tavola qui presentata sono evidenziati con perimetro rosso gli isolati già esistenti prima della seconda guerra mondiale o ricostruiti nel rispetto dell'originario impianto. Essi caratterizzano la città storica, indipendentemente dal valore individuale degli edifici che li compongono e come tali vanno tutelati. Con la campitura gialla sono invece segnalati gli isolati, gli edifici o i luoghi (ad esempio le fortificazioni e i bastioni) a cui viene riconosciuta la permanenza di un valore storico, architettonico ed ambientale che va tutelato. Gli spazi pubblici dell'area centrale sono anch'essi oggetto di un'attenzione particolare: sono le strade e le piazze evidenziate in giallo nella tavola, che rivestono un interesse specifico dal punto di vista storico, ambientale, funzionale. Obiettivo del Piano è la riqualificazione di tali spazi anche attraverso specifici interventi sullo spazio pubblico da parte dell'Amministrazione. Il sistema dei fossi urbani è un ulteriore elemento su cui puntare per la riqualificazione del centro. Oltre alla manutenzione dei fossi esistenti ed alla valorizzazione degli antichi depositi e cantine su di essi affacciati – in modo da realizzare percorsi attrezzati con funzioni sportive, culturali e commerciali al livello dell'acqua, più basso rispetto al livello città – il Piano propone la riapertura di alcuni tratti ora interrati in modo da ricostituire la continuità acquosa intorno ai luoghi urbani più significativi. Il Regolamento Urbanistico definirà le specifiche modalità di intervento sugli edifici, sugli spazi pubblici, sui principali manufatti con valore storico-monumentale.



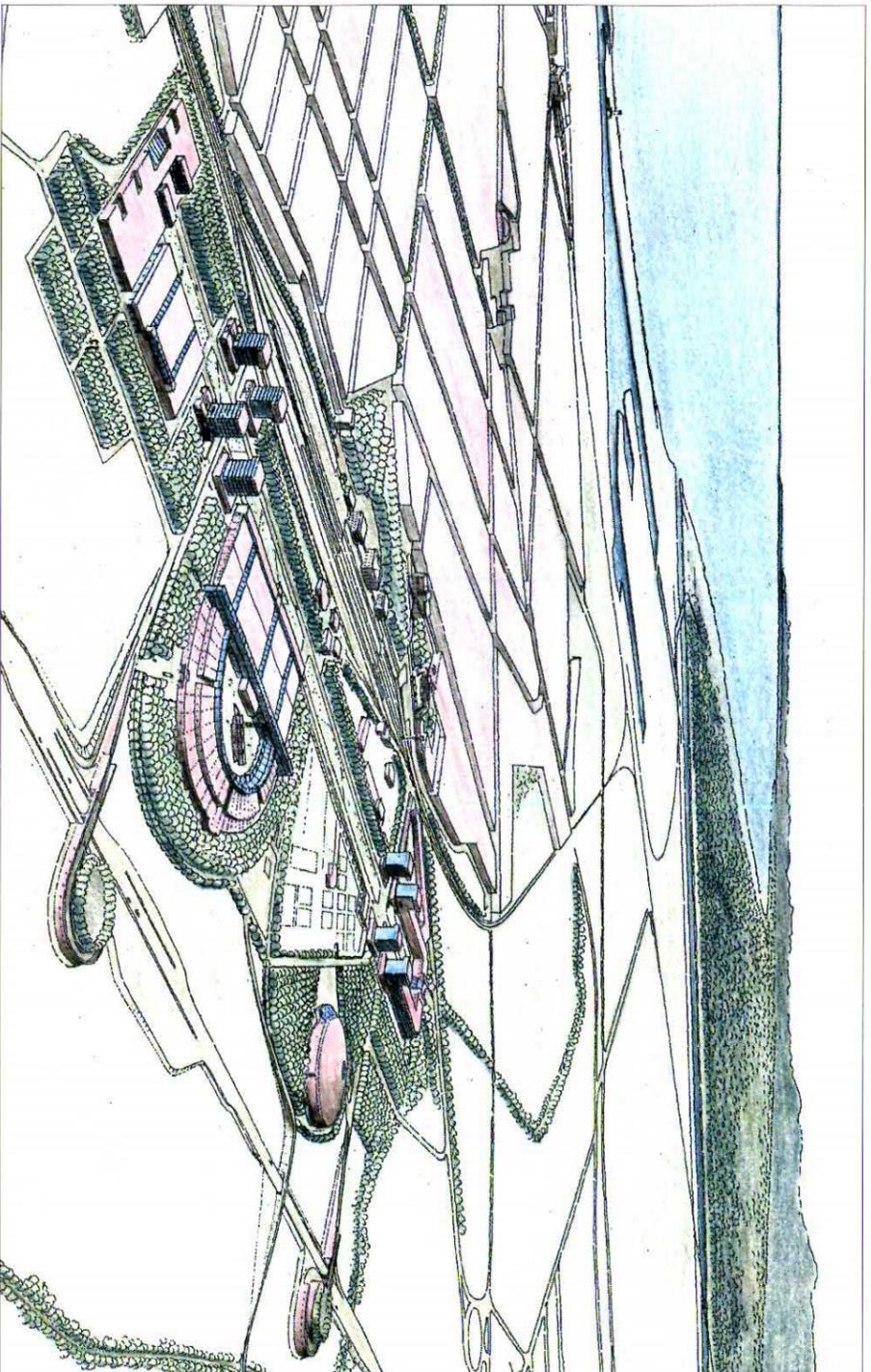


3. Nuovo Centro

L'area del Nuovo Centro, di cui viene presentata un'ipotesi indicativa di organizzazione, costituisce uno degli interventi più rilevanti del Piano. La trasformazione dell'area, oggi fortemente compromessa dalla rete delle infrastrutture, già parzialmente di proprietà pubblica, vero e proprio "territorio abbandonato" entro la città, costituisce infatti una grande occasione di ricucitura della cesura urbana costituita dalla ferrovia e dalla variante Aurelia, in quel punto tanto vicine da formare quasi una barriera unica. La trasformazione proposta è inoltre un'occasione di riqualificazione dell'intero urbano: i quartieri di edilizia residenziale pubblica di Coreto, La Leccia, La Scopata e La Rosa, nonché della vecchia circonvallazione, destinata ad assumere il ruolo di asse urbano dei servizi.

La proposta del Piano prevede la localizzazione di funzioni di rilevanza sovracomunale legate alla ricerca, all'innovazione, all'Università, che, inserite in una condizione prevalentemente attrezzata a verde costituiscono il nuovo Parco scientifico livornese. Non mancheranno tuttavia insediamenti residenziali e di piccolo commercio. Lo schema qui presentato illustra in modo evidente il principio insediativo proposto: pochi edifici concentrati in alcune aree e grande disponibilità di aree libere attrezzate con percorsi pedonali in grado di superare la frattura delle grandi infrastrutture. Il nuovo parco si trova così connesso al sistema di verde che dai colli livornesi, attraverso i prati della Leccia, insinuandosi tra i nuclei della Leccia e Salviano, conduce fino al mare tra l'Accademia e l'Ardenza, attraverso aree a servizi esistenti e di nuova previsione.

3



4

4. Porta a Terra

Il progetto di Variante Direzionale "Porta a Terra" offre alla città di Livorno un'apertura verso l'area interna, verso l'area vasta.

Livorno ha sempre guardato al mare e lavorato sul mare. È questo mondo di appartenenza al mare che ha fatto la sua storia. Fino ad oggi la struttura territoriale di Livorno evidenzia questa condizione.

L'obiettivo nuovo è far sì che le condizioni di vita economica della città siano più ampie e non solo rivolte verso il mare. Fare questa operazione vuol dire aprire a Livorno i rapporti con le funzioni nuove dell'area "metropolitana", creando un luogo nuovo di lavoro e contemporaneamente un luogo in cui la città rappresenta se stessa, si mostra.

Aprire verso terra vuol dire localizzare in zone più interne centri espositivi, uffici, commercio, tutte quelle attività quindi che non dipendono direttamente dal mare ma che guardano ad un mondo economico che sta alle spalle, per ora, ma che dovrebbe diventare l'altra faccia di Livorno.

L'occasione per completare questa operazione è offerta dal completamento della variante Aurelia che oltre a migliorare notevolmente l'accessibilità di Livorno ne consente anche un'apertura verso il retroterra.

Nella porzione di territorio compresa tra la variante Aurelia e la ferrovia si localizza un'area di trasformazione: la vicinanza con la città e contemporaneamente l'accessibilità extraurbana ne fanno un luogo di importanza strategica.

L'intervento progettuale di "Porta a Terra" propone l'insediamento di attività e funzioni a servizio della città di Livorno e di una più ampia area che interessa l'intero territorio regionale.

Si prevede la localizzazione di un centro sportivo a completamento delle strutture del palazzetto dello sport, un grande centro commerciale, un centro fieristico ed espositivo, attività terziarie e direzionali ed un centro alberghiero. L'area è facilmente accessibile dalla variante Aurelia attraverso due svincoli circolari ed dalla rete viaria urbana, a nord attraverso un accesso lungo via dei Condoti Vecchi e a sud lungo la strada vicinale La Padula, mentre un sistema di distribuzione interno collega le diverse attività insediate. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un collegamento sotterraneo con piazza Dante, dalla quale partirà anche la tramvia, ai fini di agevolare il flusso di traffico tra la nuova area di intervento e la città e di decongestionare la circolazione nella piazza della stazione. La soppressione del cavalcavia ferroviario del Corallo permetterà inoltre il restagno del complesso *art nouveau* delle Terme della Salute.

È preciso intento del progetto conferire ai due svincoli sull'Aurelia l'aspetto di manufatti architettonici, non strutture tecniche ma torri in mattoni che richiamano i baluardi della città storica, elementi che segnalano l'architettura della nuova città.

Un grande asse viario albercato, che si sviluppa parallelamente al corso del fosso della Cigna ed all'Aurelia, è la principale arteria distributiva dell'impianto. Lungo questa si affacciano: il centro commerciale, che si articola in quattro corpi di fabbrica con un corpo semicircolare sul retro, le aree a parcheggio albercate, il centro sportivo ed il Palazzo con i parcheggi, una serie di torri per attività terziarie che, elementi verticali dell'impianto, confermano due piazze all'estremità dell'asse ed infine, l'edificio che ospita attività fieristico-espositiva e l'albergo.

Il progetto di trasformazione "Porta a Terra" propone quindi non solo la riorganizzazione dell'accesso in città, ma anche la definizione del bordo tra città periferica, eterogenea e frastagliata e paesaggio naturale.

*Il ruolo di Livorno nel settore legato al turismo è notevolmente inferiore alle potenzialità della città e del suo territorio. Il Piano Strutturale intende rilanciare il turismo attraverso una serie di interventi mirati, quali la trasformazione del Porto Mediceo in porto turistico, con la realizzazione di numerosi posti barca e la valorizzazione delle mura, dei fossi e della Fortezza Vecchia, la riorganizzazione dell'area della Stazione marittima, la riqualificazione della Terrazza Mascagni, con la ristrutturazione e l'ampliamento dell'Acquario Comunale "Diacinto Cestoni", il miglioramento della ricettività turistica e delle attrezzature per la balneazione. Inoltre, le operazioni connesse alla riqualificazione ambientale della collina, della costa, del patrimonio storico, favoriranno la visita della città da parte dei flussi turistici che ogni anno passano dal porto per dirigersi verso le isole.*

#### Livorno turistica

Livorno potrebbe diventare una città di attrazione turistica se venisse risistemata e riqualificata tutta una serie di luoghi di pregio che al momento risultano molto trascurati. Il ruolo di Livorno nel contesto regionale in questo settore è notevolmente inferiore alle potenzialità della città e del territorio: questo avviene malgrado dal porto di Livorno transitino annualmente più di un milione di viaggiatori diretti verso altre mete turistiche e la città, nonostante le distruzioni subite, presenti aree di valore storico, singolari rispetto al contesto regionale, quali la Venezia, le fortificazioni medicee ed i fossi, le mura lorenzesi, l'Acquedotto di Colognole.

Tra gli elementi che differenziano Livorno da altre città di mare rientra la disponibilità di una costa che si è storicamente strutturata come luogo per la villeggiatura e la balneazione (Ardenza, Ippodromo, Bagni, Terrazza Mascagni). Livorno ha però cessato di essere città turistica da tempo e ciò ha portato ad una caratterizzazione più cittadina della costa urbana.

Il Piano Strutturale riconosce l'importanza della costa urbana e la necessità di procedere ad una sua riqualificazione complessiva.

In questa operazione è compresa l'attuazione del Piano Regionale per i porti ed approdi turistici che include, oltre al Porto Mediceo, i porticcioli di Ardenza, Antignano e Quercianella.

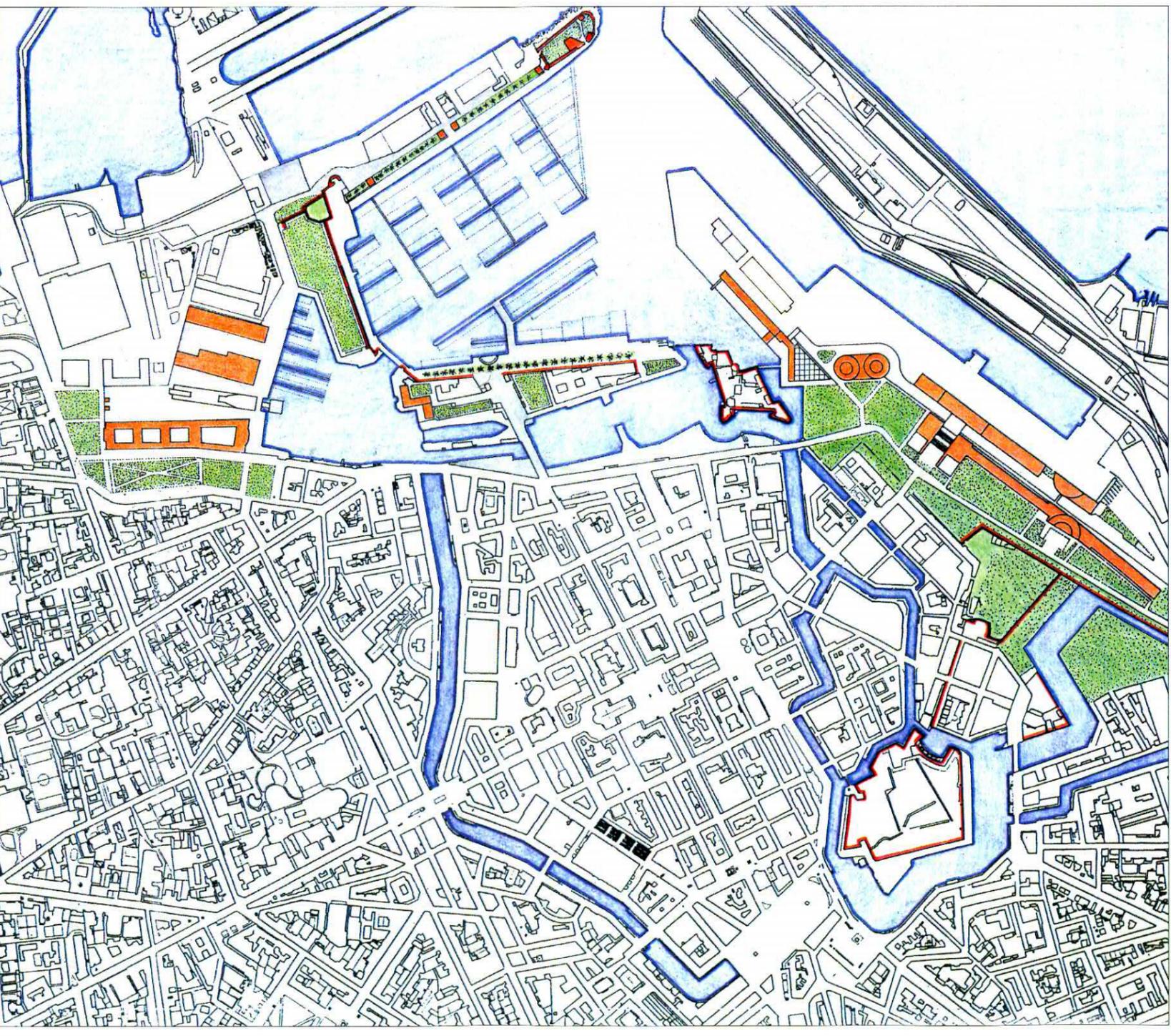
La trasformazione del Porto Mediceo in porto turistico e di parte del Cantiere Orlando in area per attrezzature di supporto (servizi alla nautica, attrezzature ricettive, terziario) acquista particolare importanza nella strategia di promozione turistica della città.

Sono previsti interventi di risanamento e restauro del sistema di fortificazioni, uno tra i più importanti complessi portuali storici del Mediterraneo, ed il trasferimento in altre aree di funzioni in contrasto con il nuovo carattere turistico del porto.

La ristrutturazione e l'ampliamento dell'Acquario Comunale "Diacinto Cestoni" renderanno la Terrazza Mascagni luogo di attrazione a livello regionale.

Il Santuario di Montenero è inoltre una delle mete di pellegrinaggio di maggior rilievo regionale e luogo di attrazione per numerosi fedeli. La forte caratterizzazione religiosa del luogo, ha suggerito di includere le aree comprese tra il Santuario e le rovine del Monumento a Ciano in uno specifico sistema funzionale. Si tratterà quindi di migliorare l'attrezzatura ricettiva in maniera da poter accogliere i pellegrini in transito.

L'inserimento di Livorno nel circuito dei porti turistici, le operazioni connesse alla riqualificazione ambientale della collina, della costa, del patrimonio storico collegato, come già avvenuto con la sede del Museo Civico "G. Fattori" a Villa Mimbelli, ad eventi e manifestazioni culturali legate alla specificità livornese, aumenteranno le possibilità di sosta per una visita da parte dei flussi turistici diretti verso le isole, per i quali la città non è in grado oggi di offrire attrattive per il soggiorno.



#### 1. Porta a mare

La riqualificazione dell'area portuale e dell'affaccio a mare della città costituisce uno dei principali interventi proposti dal nuovo Piano. La trasformazione del Porto Mediceo, del Cantiere Orlando, della Stazione marittima, consentono infatti di ripensare l'assetto dell'area di arricchirla, di ridisegnare lo spazio pubblico, di nuove funzioni e di porre le basi per la riqualificazione complessiva del sistema di relazioni tra la città costruita ed il mare.

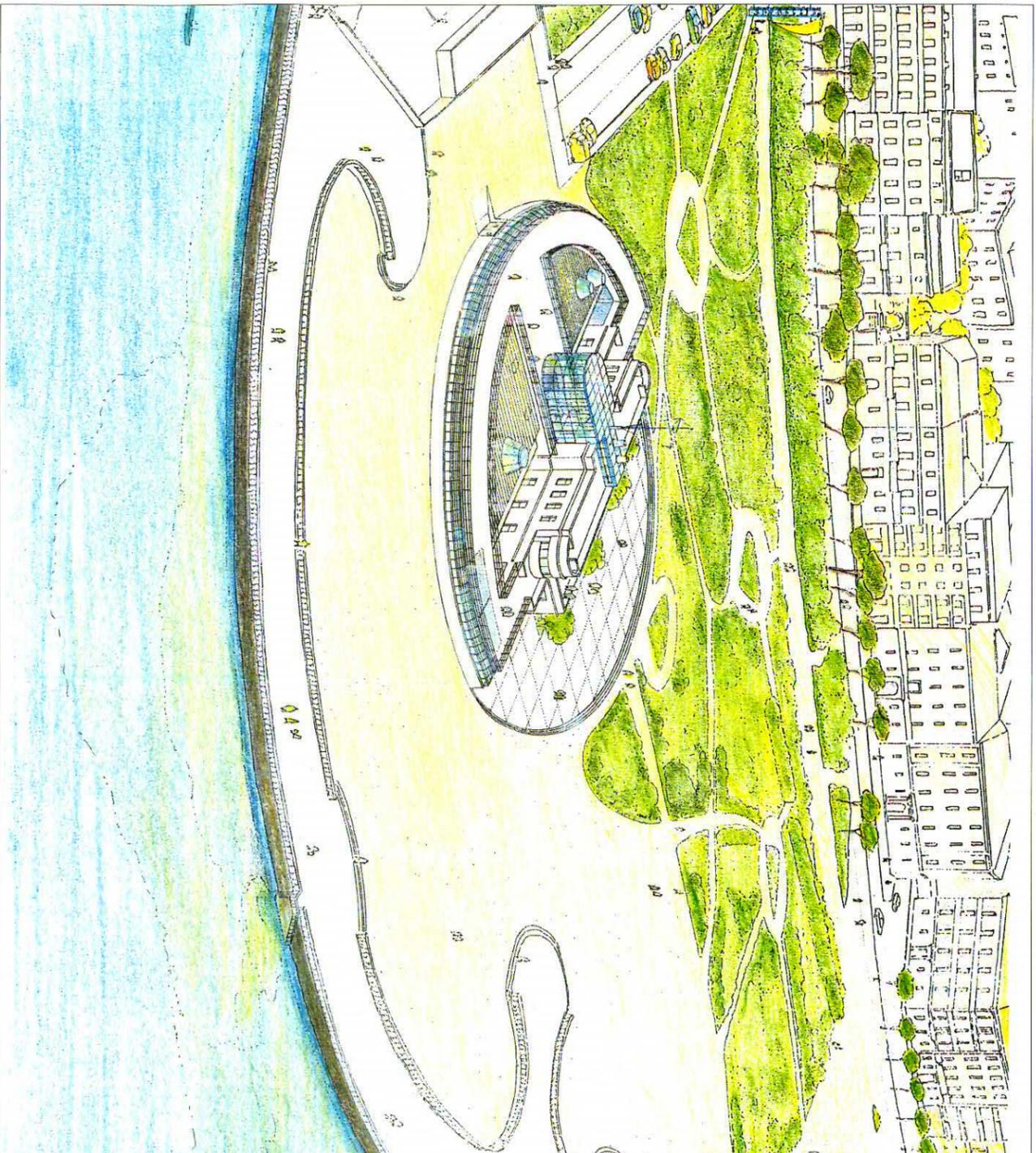
La trasformazione più rilevante riguarda il Porto Mediceo, di cui è prevista la conversione in Porto turistico. La proposta prevede la realizzazione di 650 posti barca, la risistemazione degli spazi delle banchine, l'insediamento di attività di servizio alla nautica, commerciali e ricettive, oltre che interventi tesi alla valorizzazione delle testimonianze storiche presenti nell'area: la trasformazione deve infatti procedere al restauro delle mura, ed al recupero della condizione di isolamento dalla terraterma

della Fortezza Vecchia, attraverso il parziale smantellamento della banchina portuale da P. le dei Marmi a Calata Sgarallino. La Fortezza recupera così la sua immagine originaria e torna ad essere elemento caratterizzante della città storica. A sud del Porto Mediceo la trasformazione della parte del Cantiere Orlando non più funzionale all'attività produttiva consente di offrire al nuovo porto turistico e più in generale alla città funzioni centrali di supporto (attività ricettive, terziarie, di servizio per la nautica, commerciali). La proposta prevede il mantenimento del capannone storico del cantiere in cui localizzare i servizi per la nautica, la realizzazione della nuova "piazza a mare" con la conservazione dello scalo per il varo delle navi, oltre che la risistemazione dello spazio pubblico di piazza Mazzini e piazza Orlando. Sul fronte nord dell'area portuale, l'area della nuova Stazione marittima completa il quadrante della riorganizzazione dell'affaccio a mare della città.

Strettamente legato all'insieme delle proposte sul-

le aree portuali è il progetto di riqualificazione e valorizzazione del Sistema dei fossi, della Venezia, dei Bastioni, della Fortezza Nuova e delle tracce delle Mura Medicee. Al pari delle aree direttamente affacciate sul mare tali elementi testimoniano il complesso sistema di relazioni che nel tempo la città ha costruito con il mare. Gli interventi devono quindi riguardare la tutela dei manufatti più rappresentativi (fortezze, bastioni, mura) e la conservazione dei fossi. In qualche caso è inoltre necessario ripristinare la presenza di fossi nel tempo interrati (è il caso del fosso interno alla Venezia in fregio a piazza del Luogo Pio o alla riapertura del tratto di Fosso Reale fino alla Dogana d'Acqua interrato a seguito della realizzazione del depuratore delle acque reflue e dei macelli, ora trasferibili). Il Piano Strutturale vuole fornire così un forte impulso verso la costruzione di una nuova immagine della città in un contesto delicato come quello della "frontiera" tra la città ed il mare, che da sempre condiziona e stimola le trasformazioni di Livorno.

*Il recupero ed ampliamento dell'Acquario Comunale "Diacinto Cestoni". L'intervento previsto per l'intero comparto della Terrazza Mascagni, la valorizzazione della Fortezza e delle Mura riqualificheranno l'affaccio della città sul mare costituendo il punto di partenza per una complessiva riqualificazione della fascia costiera urbana.*



### 2. Stazione marittima

La trasformazione delle aree della Stazione marittima riveste particolare importanza all'interno del più complessivo progetto di modificazione degli usi e dell'assetto delle attrezzature portuali, nonché in relazione ai previsti interventi di riqualificazione sulla Venezia e sul Sistema dei fossi, delle fortificazioni e della dogana. A seguito della trasformazione del Porto Mediceo e infatti possibile trasferire nell'area la Dogana e la Capitaneria di Porto. La riduzione dello scalo ferroviario consente la riorganizzazione dei collegamenti su ferro e della rete stradale, migliorando la connessione dell'area con l'area metropolitana. La nuova Stazione marittima, collegata agli altri poli urbani da una linea veloce di trasporto pubblico, contribuirà alla qualificazione dell'offerta per il traffico passeggeri del Porto di Livorno e allo stesso tempo favorirà l'integrazione dei flussi turistici di transito con la città. Il rifacimento della strada urbana interna all'area in una posizione più discosta dalle mura e la localizzazione di parcheggi di interscambio con il mezzo pubblico costituiscono inoltre un'importante opportunità per la valorizzazione della città murata, e, più in generale, per la riqualificazione della Venezia, alleggerita dalla pressione della sosta veicolare. Oltre alle funzioni legate alle attività portuali, il Piano Strutturale ammette inoltre l'insediamento di attività commerciali, terziarie e ricettive.

### 3. Terrazza Mascagni-Aquario

Il progetto di recupero ed ampliamento dell'Acquario Comunale "Diacinto Cestoni" diventa allo stesso tempo occasione per la riqualificazione della Terrazza Mascagni sulla quale è situato. Nell'ottica di una rivalutazione di tutta la costa urbana, la Terrazza Mascagni con il nuovo Acquario diventerebbe luogo di attrazione e di ritrovo non solo al livello cittadino. Il progetto di ristrutturazione dell'Acquario tende a ricostruire quel rapporto di unicità e di continuità con la Terrazza che caratterizzava l'edificio originario del 1937, perso in seguito alle trasformazioni successive.

L'Acquario conserverà anche dopo l'ampliamento il rapporto visivo e funzionale consolidato con la città mantenendo inalterata la facciata principale con l'ingresso.

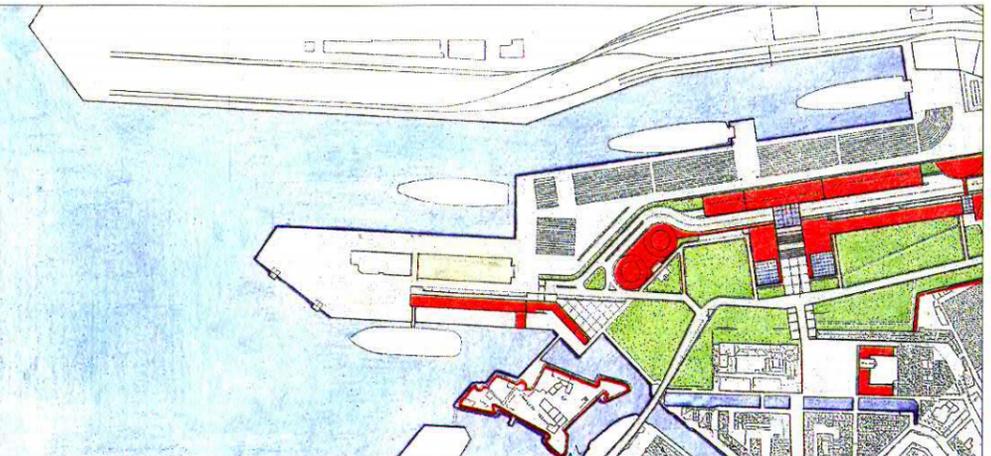
Imanzi tutto il progetto prevede la liberazione dell'edificio storico dalla recinzione e dal fabbricato edificato sul lato orientale verso la metà degli anni settanta. L'ampliamento sarà effettuato a partire dalle testate est ed ovest e si svilupperà a ridosso della facciata posteriore. Sarà costituito da un semicerchio largo e basso coronato da una finestra-tura continua sommontata dalla terrazza di copertura.

L'edificio originario non subirà grosse modifiche né funzionali né strutturali nel nuovo corpo di fab-

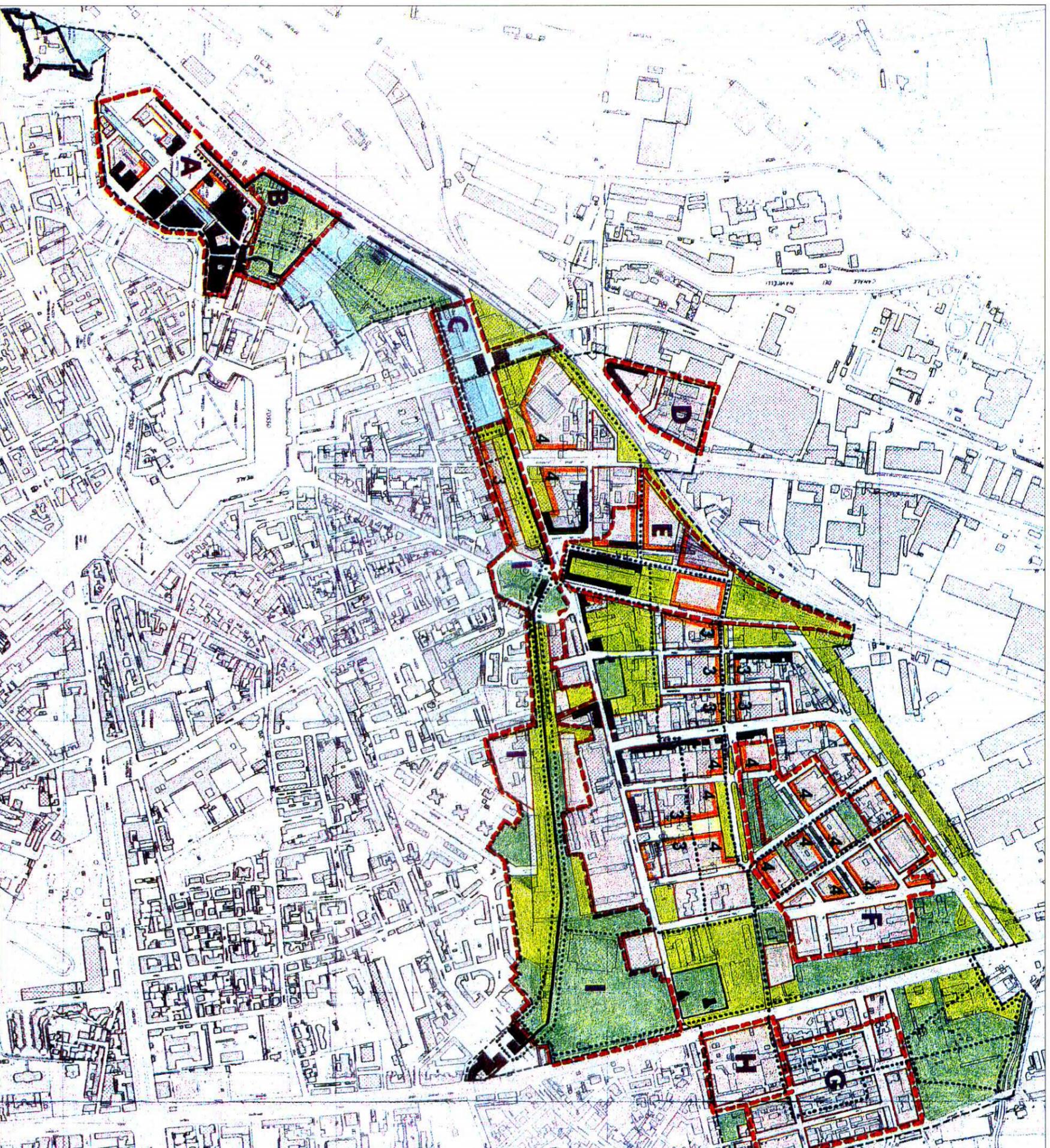
brica. In quest'ultimo saranno localizzate le nuove vasche ma anche i servizi, i laboratori dell'Istituto di ricerche bio-marine, le aree tecniche.

Davanti alla facciata principale, in luogo della recinzione e dell'attuale giardino, il progetto prevede la realizzazione di un'area semicircolare pavimentata di libero accesso. Il semicerchio antistante l'ingresso sarà simmetrico rispetto a quello della nuova costruzione ed insieme completteranno un'unica circonferenza nella cui mediana si verrà a trovare il vecchio edificio.

Una singolarità della Terrazza Mascagni è il rapporto metafisico tra la Passeggiata Belvedere, rialzata, con la pavimentazione in graniglia a scacchi bianchi e neri e la spianata ricoperta della ghiaia rossa dei Colli Pisani sulla quale discendono le scalinate curvilinee in pietra della Terrazza. Così il semicerchio di pavimento bianco, ulteriormente ribassato rispetto alla spianata, diventa l'elemento mediante il quale il progetto ripristina immediatamente il rapporto Acquario-Terrazza-mare.



*La riqualificazione dell'area nord, con i quartieri di Corea e Shangai, oggi fortemente degradati, e delle aree limitrofe, occupate da piccole attività produttive, commerciali ed artigianali, si accompagna anche a proposte per la sistemazione di tutta l'area circostante le mura lorennesi, e propone la reintegrazione dell'area nella città attraverso la ridefinizione dei tracciati viari, la ristrutturazione dell'edificio, la realizzazione di nuovi spazi e percorsi pubblici, il potenziamento delle funzioni.*



#### *Quartieri Nord*

Un importante momento di riqualificazione dello spazio urbano è la proposta di ristrutturazione dell'area cosiddetta dei "Quartieri Nord". Essa comprende i quartieri residenziali di Corea e Shangai realizzati tra gli anni trenta e cinquanta, oggi fortemente degradati e mai realmente integrati con il resto della città, ma anche le aree limitrofe oggi occupate da piccole attività produttive, commerciali e artigianali, la cui natura fisica contribuisce non poco a connotare il degrado dell'area. Gli interventi sui quartieri residenziali si accompagnano tuttavia anche a proposte per la riqualificazione di tutta l'area circostante le mura lorennesi, e di quella compresa tra Shangai e la Venezia, fino alla Sta-

zione San Marco. Gli interventi proposti tendono alla reintegrazione dell'area nella città attraverso la ridefinizione dei tracciati viari e dell'edificazione, la realizzazione di nuovi spazi e percorsi pubblici, l'arricchimento funzionale della zona (commercio, servizi urbani). L'intera area è inoltre stata oggetto di una particolare attenzione da parte dell'Amministrazione, che ha promosso per essa uno specifico programma di riqualificazione urbana. La tavola qui presentata contiene le prescrizioni che devono guidare gli interventi nell'area secondo il programma. Essa contiene indicazioni relativamente ai nuovi tracciati stradali, al filo di edificazione (in arancione), al numero dei piani, alle nuove aree pubbliche (verde), ai percorsi pedonali (pallinato nero), agli edifici da tutelare (nero). La riorganizza-

zione dell'area fa perno sul trasferimento del traffico ai margini, verso l'area industriale, liberando così via Mastacchi, lungo la quale si affacciano i Cimiteri Storici inglese, greco-ortodosso e germano, ed inoltre sulla introduzione dei servizi di livello urbano (Stazione San Marco e Corea), sulla realizzazione di una piazza intermedia sul fronte di Shangai, su una percorribilità pedonale interna e su un percorso storico lungo le mura, il Forte San Pietro, la Dogana d'Acqua, le Mura lorennesi fino a Porta Fiorentina.

Su questa trama di interesse pubblico è stato pubblicato un bando per sollecitare proposte concrete da parte degli operatori privati.



Legenda	
	Area di tutela ambientale
	Cave
	Discariche
	Aree di dissesto
	Edifici, manufatti e percorsi storici
	Aree di riqualificazione (orti)
	Aree di riqualif. (cave dismesse costiere)
	Fascia Collinare
	Colture specializzate
	Ori urbani
	Conca di Montenero - Collinaia
	Pentagono
	Spianate
	Borghi
	Villaggi
	Ville storiche residenziali
	Ville con giardino
	Quartieri residenziali pubblici
	Insediamenti privati e recenti
	Aree di trasformazione
	Cosa urbana
	Insediamenti consolidati da ristrutturare
	Aree di trasformazione per servizi
	Servizi
	Verde pubblico e Ville storiche a servizi
	Porto industriale
	Aree per attività industriali
	Aree per attività e servizi alle imprese

Tavola 4

*Aree normative-Individuazione ai fini della redazione del Regolamento Urbanistico*

Questa tavola individua le "aree normative" ovvero quelle parti di territorio caratterizzate da omogenea morfologia di impianto e di uso. L'individuazione è finalizzata alla disciplina dell'uso del territorio, del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente, degli interventi di trasformazione della città, ai fini della redazione del Regolamento Urbanistico.

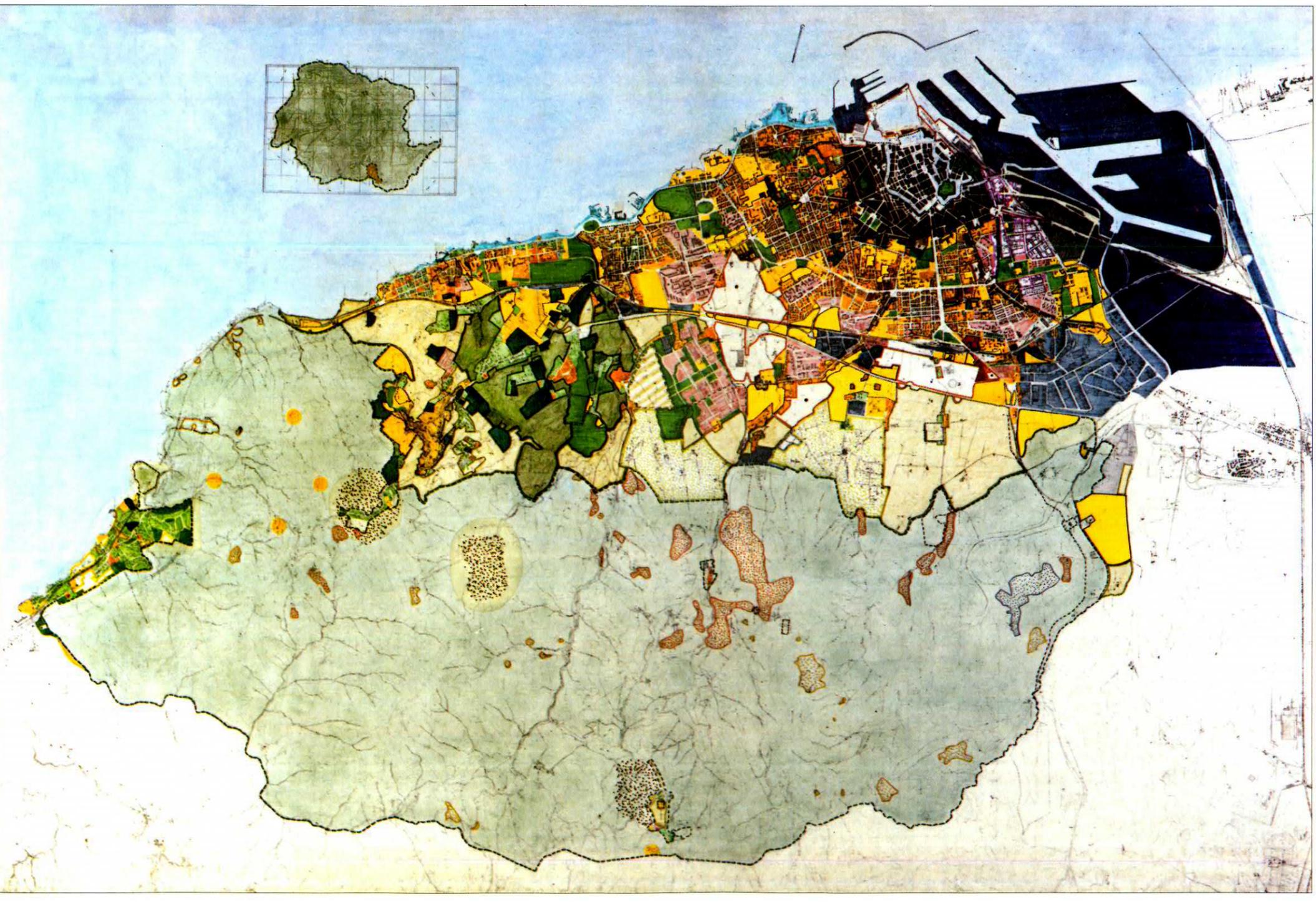
Le aree normative all'interno del sistema territoriale insediativo individuano: le parti di città in cui sono ancora riconoscibili caratteri storici ed ambientali degni di essere tutelati (Pentagono, Spianate, Borghi, Villaggi, Ville storiche, edifici, manufatti e percorsi storici); le parti costruite della città più recenti (insediamenti privati recenti e quartieri residenziali pubblici); le parti in cui è invece ancora possibile incrementare le quantità insediare attraverso interventi di miglioramento del patrimonio edilizio esistente, la costruzione di nuove case, la riorganizzazione dell'impianto insediativo (isolati di riqualificazione); le zone in cui, a partire da condizioni particolarmente degradate (è il caso dei quartieri Corca e Shangai, degli isolati ad est di questi ultimi fino alla ferrovia e delle aree adiacenti alle mura lorenensi) è necessario procedere ad interventi di ristrutturazione dell'impianto urbanistico esistente ed alla costruzione di un nuovo assetto (insediamenti consolidati da ristrutturare). Vengono inoltre individuare le aree all'interno delle quali realizzare gran parte degli interventi nuovi previsti dal Piano (aree di trasformazione ed aree di trasformazione per servizi).

Per quanto riguarda le attività vengono individuate aree normative specifiche localizzate non solo all'interno del sistema portuale e delle attività. I servizi sono individuati in aree normative che distinguono i grandi servizi urbani e territoriali dagli altri servizi di rilevanza urbana. I piccoli servizi di quartiere sono invece compresi e conteggiati all'interno dei sistemi e sottosistemi insediativi in cui si trovano.

La maggior parte del territorio compreso nel sistema di tutela ambientale è incluso in una specifica area normativa finalizzata alla tutela ambientale. All'interno del sistema sono individuate ulteriori aree normative finalizzate ad obiettivi specifici: cave; discariche; aree di dissesto; edifici, manufatti e percorsi storici; aree di riqualificazione ad orti e cave dismesse costiere, che rappresentano gli elementi più rilevanti all'interno del sistema e su cui il Piano intende concentrare le azioni di riqualificazione.

All'interno del sistema territoriale pedecollinare sono evidenziate sia le aree normative orti urbani che comprendono zone caratterizzate da una forte compromissione ambientale dovuta al proliferare di microriutilizzazioni agricole e zone destinate alla realizzazione di nuovi orti urbani, sia l'area normativa Conca di Montenero entro la quale è prevista la realizzazione di un grande parco territoriale pubblico che collegherà le aree collinari al mare.

È importante sottolineare che le indicazioni fornite da questa tavola sono indicazioni di massima che dovranno essere specificate e puntualizzate dal Regolamento Urbanistico.



Supplemento a "CN Comune Noitizie"  
n.18 n.s. Luglio-Settembre 1996  
Aut. Tribunale di Livorno  
n. 400 dell'1-3-1984  
Sped. in A.P. Comma 14 - Art. 2 - L.  
542/95 - P.I. 40%

**Coordinamento editoriale:**  
Lucia Borghesan  
*Cura editoriale e redazionale:*  
Michela Faticcioni, Olette Tampucci  
*Segreteria di redazione:*  
Mariangela Biondi, Rita Corti  
Unità Comunicazione Editoria, Attività editoriali, Comune di Livorno, Piazza del

Municipio, 1 - 57123 Livorno  
Tel. 0586/820568-205  
e-mail: redazione@comune.livorno.it  
Livorno in internet:  
<http://www.comune.livorno.it>

*Relazione:* Lucia Borghesan,  
Pietro Bertelli, Francesca Marchetti,  
Martino Pirella  
*Progetto grafico:* Gregotti Associati Studio  
*Impaginazione:* Carla Parodi  
Stampa: Pacini Editore, Pisa  
Novembre 1996