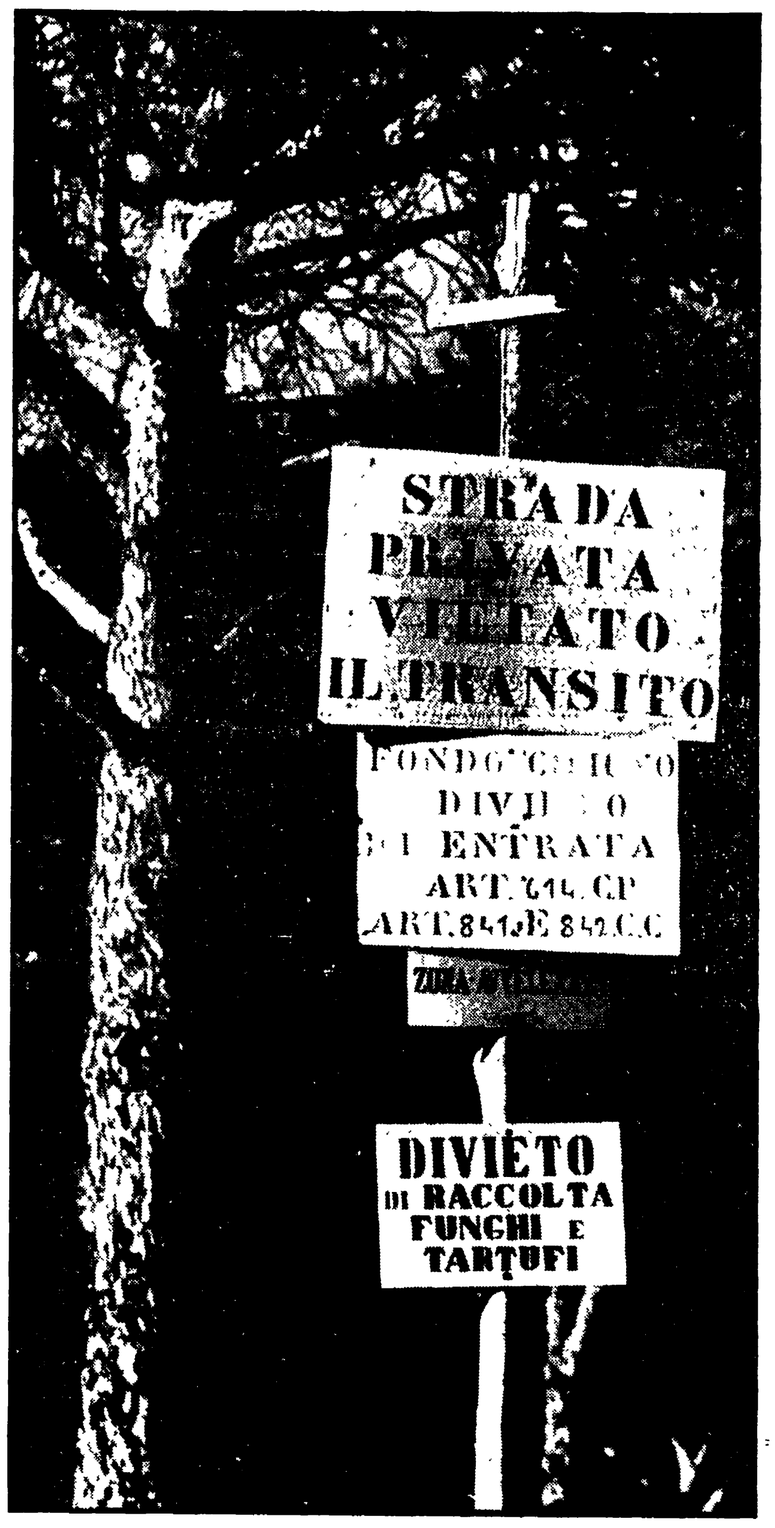

LIVORNO

Un nuovo piano regolatore per una città a sviluppo qualificato

Dalla « contrattazione » urbanistica alla mobilitazione popolare - Nonostante i condizionamenti, un bilancio sostanzialmente positivo dal passato Le carenze dei servizi - Iniziato lo studio anche nel piano comprensoriale Livorno - Pisa - Pontedera

Nei prossimi dieci anni, la Amministrazione Comunale e la cittadinanza tutta saranno impegnate in una vigorosa opera di qualificazione urbanistica della città.

Livorno ha potuto beneficiare, fin dall'immediato dopoguerra, di strumenti amministrativi che ne hanno consentito prima una rapida ricostruzione e quindi un'espansione ordinata. Grazie alla previdente iniziativa del Comune infatti, con il Piano Roccatelli del 1947 si è potuto rimodellare il centro urbano sul vecchio disegno del Buontalenti, mentre con il piano regolatore generale del 1958 si è disciplinata la crescita della città, specificando le configurazioni dell'insediamento abitativo e produttivo attraverso una gerarchia di valori e di rapporti tra le molteplici componenti della struttura sociale ed economica.

Nel 1963 con il programma per l'edilizia popolare (la legge « 167 ») e nel 1965-'68 con i piani particolareggiati di attuazione, si è completato l'arco della strumentazione urbanistica, con la quale il Comune ha potuto svolgere — se non una vera e propria pianificazione degli interventi — quanto meno una contrattazione programmata dello sviluppo edilizio.

La mancanza di una legislazione urbanistica moderna e democratica ha prodotto tuttavia, anche a Livorno, effetti negativi. Così la città ha potuto risolvere complessivamente il problema quantitativo dell'insediamento residenziale, ma gli aspetti architettonici dell'aggregato urbano e soprattutto la dotazione di attrezzature pubbliche e collettive a livello di quartiere sono state carenti, determinando un crescente squilibrio fra struttura fisica della città ed esigenze dei cittadini.

E' in questo ordine di problemi che l'Amministrazione Comunale uscita dalle elezioni del giugno '70 si è posta — fra gli obiettivi primari e qualificanti del suo mandato — la redazione di un nuovo piano regolatore generale.

I criteri fondamentali di impostazione di questo nuovo strumento sono già delineati: provocare un largo dibattito popolare sui grandi temi dello sviluppo socioeconomico e funzionale della città, quali l'ampliamento ed il potenziamento del porto, gli insediamenti industriali, l'organizzazione della rete distributiva al consumo, la dotazione di attrezzature civili nei quartieri, le grandi infrastrutture viarie e ferroviarie, la qualificazione del rapporto duale fra città e comprensorio.

A riguardo di questo ultimo aspetto, va ricordata la iniziativa assunta dalle amministrazioni dei sei comuni del Comprensorio (Livorno, Pisa, Collesalvetti, San Giuliano, Cascina e Pontedera) di affidare, all'Istituto di Urbanistica della Università di Firenze, l'incarico di redigere un piano di assetto intercomunale, nel quale collocare tutta la problematica sollecitata dal rapporto fra la città ed il suo hinterland socioeconomico più immediato.

Consigli di Quartiere e di Borgata, sindacati dei lavoratori, movimento cooperativo, associazioni ed enti dovranno essere mobilitati per completare l'analisi morfologica della città e del sistema spaziale in cui orbita.

Il nuovo piano regolatore — ed il conseguente nuovo programma per l'edilizia economica e popolare di cui alla legge « 167 » — dovranno pertanto essere innanzi tutto un fatto democratico e quindi uno strumento operativo per conseguire un modello di organizzazione della città

Occorrerà superare molti fattori di condizionamento, anche soggettivi. Ma è certo che tutto sarà più facile e molto più presto conseguibile se il movimento popolare e di lotta in atto per la riforma urbanistica e per la risoluzione del problema della casa, riuscirà a vincere la sua battaglia. Una battaglia nella quale sono ormai impegnate, con i partiti operai ed i sindacati dei lavoratori, anche le forze politiche di larga rappresentatività popolare e tutte le stratificazioni sociali della città.

Renzo Cecchini

Come nasce Livorno-Marina

Un porto turistico a fianco di quello commerciale - Non è una delle tante proposte di « porticciolo » ma una parte del programma di adeguamento di uno scalo che ha attrezzature inferiori ai suoi compiti

LIVORNO, marzo

E' appena il caso di chiarire che l'idea di una « Marina » a Livorno non ha niente di originale, ma è semplicemente la conseguenza di un più adeguato adattamento delle opere di protezione alla necessità di rendere sempre più sicura la navigazione all'interno del porto.

E' risaputo infatti che l'aumentata mole della parte emersa e il ridotto pescaggio, specie nelle navi traghetto, rendono particolarmente difficoltosa la manovra negli specchi d'acqua portuali, data anche l'impossibilità per alcune di esse di governare con mezzi propri.

La situazione appare ancor più disagiata, allorché il movimento deve svolgersi in coincidenza con le forti mareggiate, non infrequenti sulla costa tirrenica. D'altra parte non è da pensare che, nelle moderne epoche, debba attendersi il miglioramento delle condizioni meteorologiche per lasciare o prendere gli ormeggi alle banchine operative del porto, quando l'economia dei trasporti marittimi impone la continua riduzione delle soste delle navi, comprese quelle dovute a ragioni che, in apparenza, potrebbero anche essere giustificate nei maggiori tempi richiesti perché d'ordine ovvio (sbarco, imbarco, carenaggi, ecc...).

Per questi motivi, da oltre quindici anni, la parte degli operatori più impegnata nella difesa del luogo di lavoro e per lo sviluppo dell'intero settore portuale — i lavoratori — chiede ai componenti organi statali anche il rafforzamento di tutto il sistema foraneo, quale componente essenziale dell'ammodernamento del porto, indicando, tra l'altro, nel prolungamento sino a terra della diga frangiflutti della Vegliaia, lo sbarramento più sicuro al mare impetuoso della maggior traversia.

La terrazza Mascagni

Questa indicazione tecnica riveste un notevole valore attuale, in quanto rappresenta una tra le principali condizioni da soddisfare nel consolidamento dei collegamenti transoceanici, specie se svolti con le navi-lash, quelle cioè che, in breve volger di tempo, sostituiranno il grosso delle altre di tipo tradizionale.

Ma il radicamento a terra della Vegliaia, in un punto qualsiasi della terrazza Mascagni, mentre offre una gradevole passeggiata di oltre un chilometro verso il mare aperto, pone a riparo, con gli altri, anche un ampio specchio d'acqua, che, senza nuocere minimamente a nulla, si presta bene ad essere utilizzato a scopi portuali, per almeno il 50 % dell'intera superficie. Ebbene, questa parte, compresa tra il congiungimento progettato, la terra ferma e il braccio del Fanale, viene indicata come la più adatta per accogliere i moletti d'ormeggio di un moderno approdo turistico, con tutte le garanzie di sicurezza e di funzionalità, che sono richieste ad una siffatta struttura portuale.

Il vantaggio che con essa viene subito conseguito consiste nel separare nettamente il settore riservato all'attività marittima commerciale da quello turistico e da diporto in genere, evitando una pericolosa commistione, con la decisa tendenza ad aggravarsi, in seguito all'aumento della circolazione dei natanti del turismo nautico. E questo è facilmente intuibile, quando si pensi che Livorno, come porto, è conosciuto da secoli in tutto il bacino del Mediterraneo, dai paesi che con esso comunicano per la via d'acqua compresi quelli del Nord Europa per cui, i turisti che dirigono o provengono dalle isole dello arcipelago toscano o dalle varie zone dell'ampio arco di costa dell'alto Tirreno, considerano lo scalo marittimo labronico, come un punto di sosta obbligata per i rifornimenti e per rinfrancarsi a terra della lunga navigazione, quando non vi sono addirittura sospinti dalle dure condizioni del mare.

I porti turistici

A questo traffico fluttuante, che sempre più consistentemente scala Livorno sino all'autunno inoltrato, si aggiunge quello stanziale, pur esso in progressivo aumento. Entrambi giustificano senza ombra di dubbio la costruzione di un approdo specializzato il quale, venendo totalmente sottratto alla speculazione privata, rimane integro nella sua funzione economica promozionale.

La città di Livorno si attende molto da questa struttura turistica la quale, per nessun verso, può essere ritenuta lesiva agli interessi degli attuali porti turistici, il più vicino dei quali è distante 40 chilometri mentre la pratica francese e slava suggerisce di costruirli alla distanza di 15 km. uno dallo altro.

IL VOSTRO FEGATO VI COSTERÀ QUASI UN TERZO DI MENO

In Aprile Maggio Giugno e Ottobre gli alberghi praticano tariffe ridotte

UNA VACANZA PIÙ SERENA

Il minor affollamento consente un miglior servizio una vacanza più serena e più riposante che si ripercuoterà positivamente sulla rapidità e l'efficacia della cura.

A CASA E POI A

Chianciano

... FEGATO SANO

Fate sempre precedere la permanenza a Chianciano con una cura a domicilio: la cura a Chianciano sarà più efficace.

Terme di Chianciano
Stagione di cura
16 Aprile - 31 Ottobre

CO.NA.D.
ORGANIZZAZIONE NAZIONALE
CHE RAGGRUPPA OLTRE 4.000 DETTAGLIANTI
ASSOCIATI IN 52 CENTRI DI DISTRIBUZIONE

40 negozi moderni a Piombino al servizio dei consumatori garantiscono
Qualità Risparmio ....
e un buon consiglio in più
Sotto l'insegna CO.NA.D.

UNA SCELTA IN DIFESA DEL POTERE D'ACQUISTO DEI SALARI

SEMAFORO ROSSO
MAGAZZINI
CONFEZIONI
ABBIGLIAMENTO
PREZZI D'INGROSSO

PIOMBINO
VENTURINA
DONORATICO
PORTOFERRAIO