

PROGETTAZIONE DELLA CITTÀ PORTUALE E FRUIZIONE TEMPORALE DEI SERVIZI URBANI

MANLIO MARCHETTA

Distinguere le “città” con porto dalle altre appare operazione di complessa motivazione, specie per l’attuale incompletezza e genericità degli approfondimenti metodologici. Nello stesso tempo appare di comprensibile utilità scientifica e didattica.

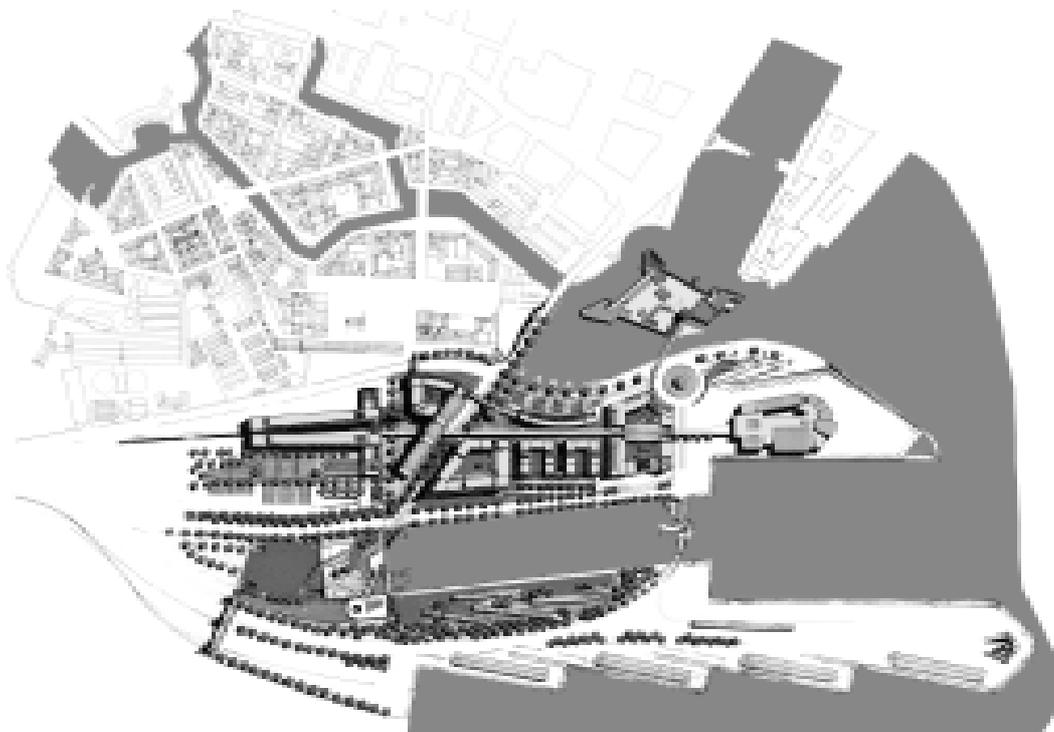
I ritmi, i colori, le luci, i riflessi delle città con porto esaltano il ruolo del “bordo” degli specchi d’acqua e dei fronti estesi sull’acqua come elementi generatori o quantomeno orientatori della vita urbana. Ciò avviene anche nei casi in cui i fronti urbani sull’acqua non sono dediti, o lo sono solo in parte, alla fruizione generalizzata degli utenti delle città.

I caratteri generali del paesaggio urbano, i requisiti delle attività commerciali e logistiche, la composizione dei volumi degli affari delle categorie economiche e sociali delle città con porto sono indiscutibilmente tipici e specifici.

Anche le caratteristiche urbanistiche e architettoniche godono di tali tipicità? Il bordo urbano sull’acqua, costituito, nei diversi casi, da fronti di fiumi, laghi o mare, cioè l’interfaccia fra acqua e città (oltre che fra territorio e acqua che costituisce la fascia costiera) appare poter costituire, sul piano dei requisiti preliminare, un campo di studio e di ricerca di spessore scientifico significativo.

Nonostante ciò i dubbi sulla validità di un settore disciplinare autonomo sono in gran parte da esaminare e valutare con la massima attenzione e con il massimo scrupoli.

Come sempre per esaminare e valutare occorre analizzare i casi concreti e confrontarsi con essi.



Prog. 1 – Luca Barsotti – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno

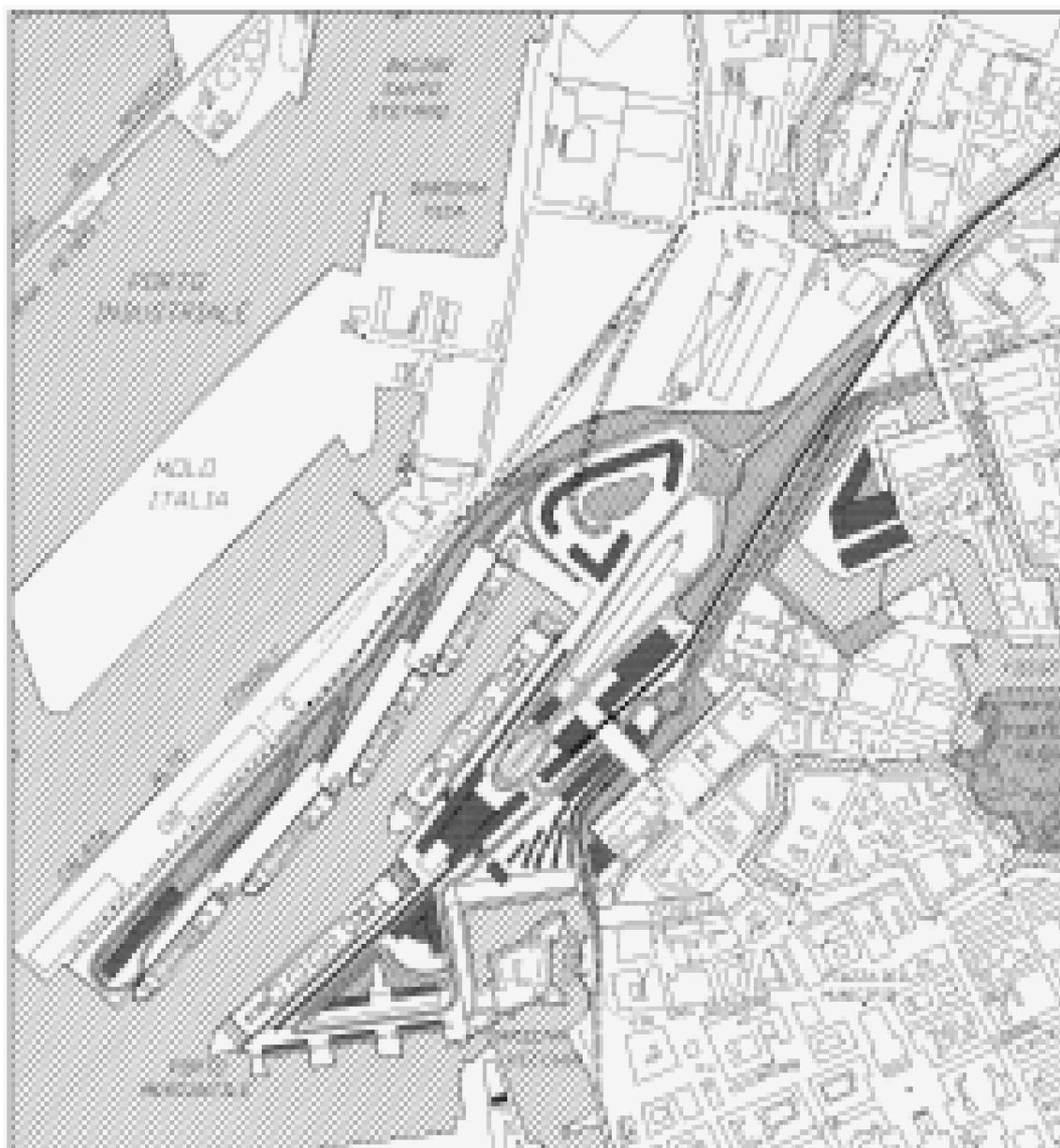
Le esperienze di studio e di applicazione didattica sulla città di Livorno ne costituiscono alcuni dei molti possibili. Da anni è in corso lo studio della città portuale principale della Toscana e, con Savona, Genova, La Spezia e Bastia, dell'intero Alto Tirreno. Lo scopo è comprendere le caratteristiche della Livorno di oggi, così come ci è pervenuta a seguito della deformazione operata in sede di ricostruzione e di costruirne un'interpretazione urbanistica contemporanea, non condizionata da elementi contingenti, che fornisca elementi per il futuro di una città fondamentale per la Toscana e il Mediterraneo occidentale.

La nuova Livorno potrà trovare elementi portanti in alcune delle direttrici ordinatrici del "pentagono" e degli assi stradali che la collegavano e la collegano con il territorio. Essendo già avvenuta, dal dopoguerra, una consistente e non sempre apprezzabile distensione esterna della città, è sembrato opportuno sperimentare l'introduzione di una ipotesi urbanistica riformulata sulla prioritaria esigenza di riqualificare la parte settentrionale del fronte sul mare e la evanescente ma estesa area portuale. Una esperienza sperimentale che ha utilizzato anche la formula didattica del "modulo professionalizzante", che fornisce orientamenti solidi alle eventuali trasformazioni urbane ed ai nuovi innesti funzionali, mediante la massima sapienza possibile e mediante parametri e criteri scaturiti da metodiche rigorose, una disciplina che sappia orientare l'economia urbana sulla base di un quadro di conoscenze e di previsioni. In questo contesto appare fondamentale il rilancio della città labronica sul piano delle relazioni internazionali, nazionali, interregionali e regionali. Ne consegue la necessità e l'urgenza di affidare, in particolare alle linee marittime e ferroviarie un nuovo ruolo regionale ed interregionale con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza, tramite parziali interventi infrastrutturali. Ne consegue il ruolo decisivo di una nuova stazione marittima che interscambi i trasporti marittimi con quelli ferroviari e terrestri e con quelli urbani.



Prog. 2 – Elio Bedarida – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Marina di Pisa

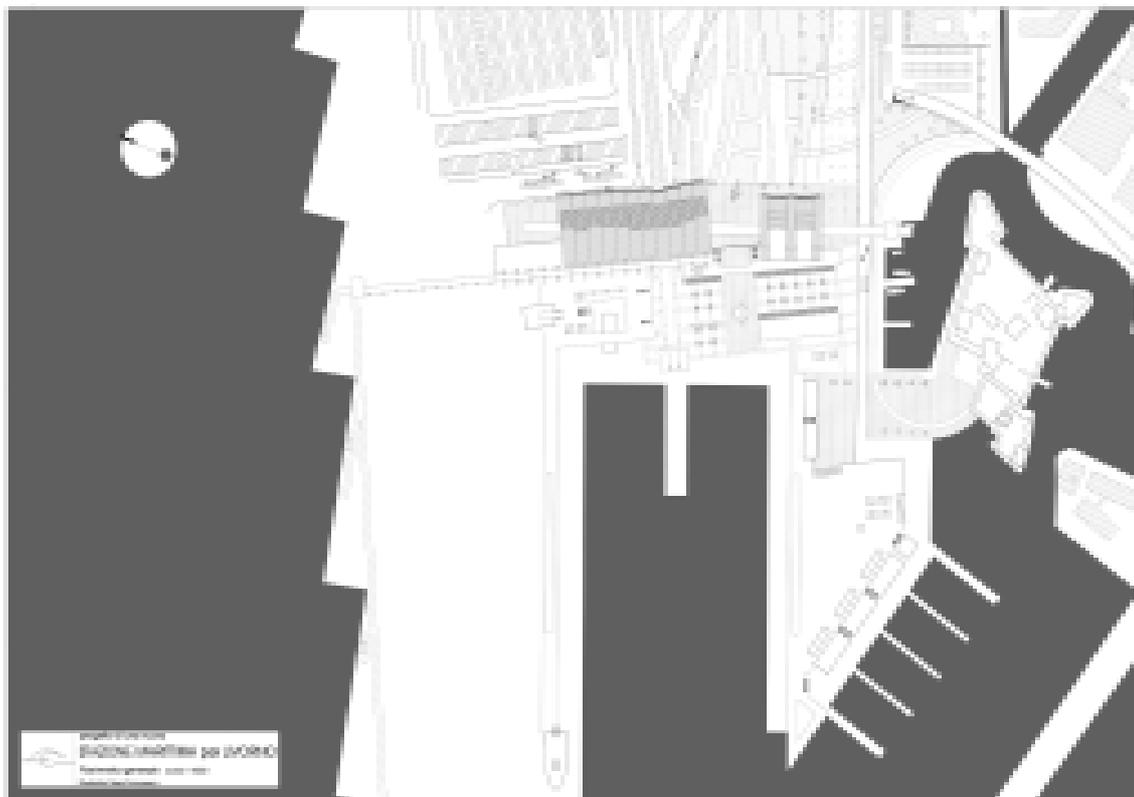
La trattazione della tematica della progettazione della città portuale e del caso della nuova Livorno nord è accompagnata dalla sintesi delle principali afferenze e dei principali riferimenti culturali e tecnici necessari ad affrontare compiutamente casi simili di progettazione integrata dei fronti portuali. Mediante l'esperienza pluriennale maturata è stata verificata positivamente la possibilità di costruire una urbanistica parzialmente specifica e autonoma connessa ai concetti di fronte urbano sull'acqua e di lungomare (o lungofiume o lungolago) in quanto porzione di tessuto urbano ove potenzialmente possono svilupparsi consistenti e innovative centralità funzionali e di flusso.



Prog. 3 – Claudio Bernardoni - estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno

Fra gli elementi che possono caratterizzare una struttura urbana assai spesso non si considera sufficientemente il tempo e alla sua 'gestione'. Pensando alle città e a cosa contraddistingue il nostro *modus vivendi* in esse, pensiamo che la qualità della nostra vita sia determinata solo dalla

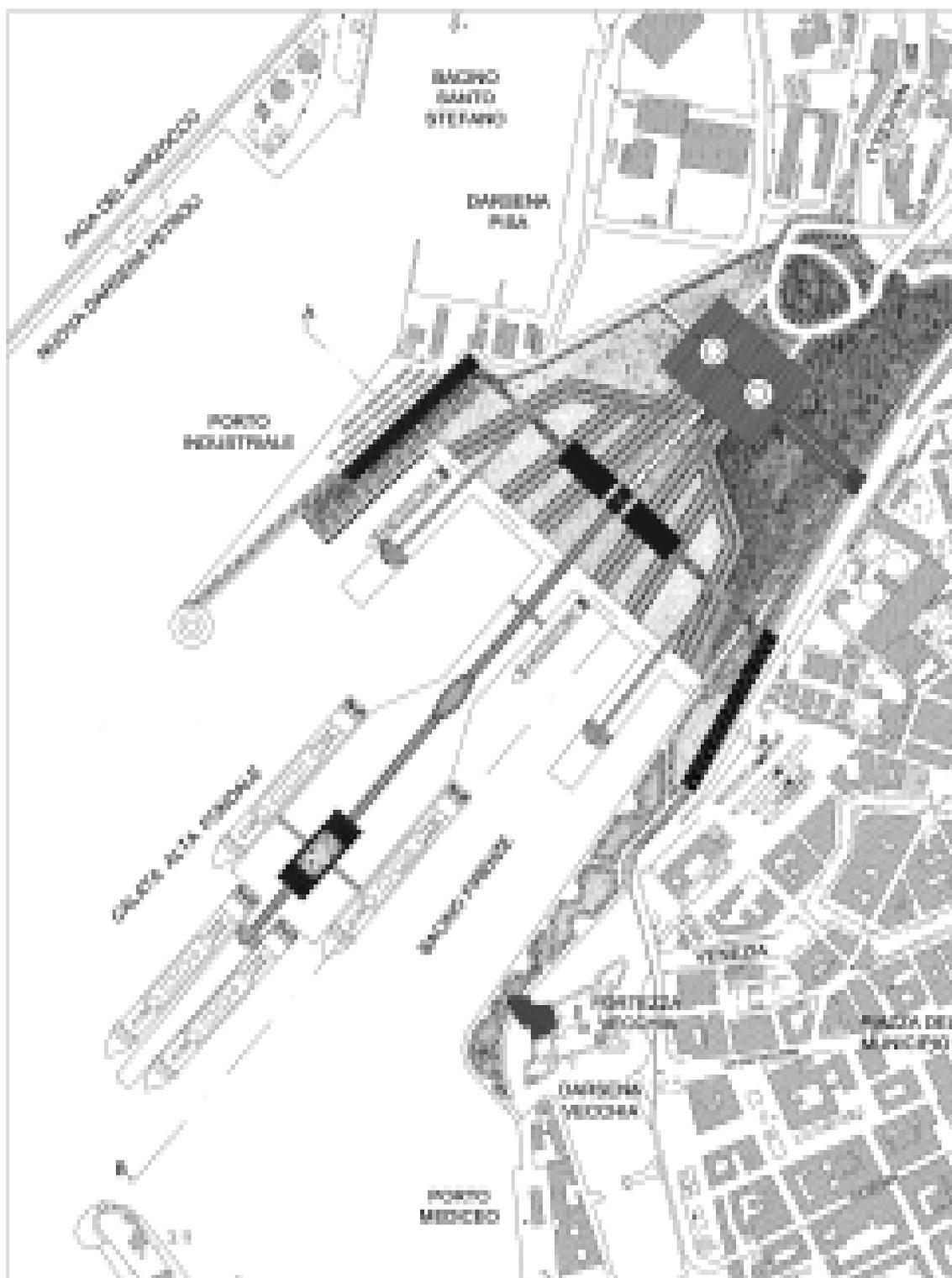
presenza o meno, nonché dalla quantità, di attrezzature, strutture tecnologiche e quanto altro immaginiamo possa rendere migliore e 'moderna' la nostra esistenza. Senza alcun dubbio, il fatto che (in qualunque centro urbano e di qualunque dimensione esso sia), ci siano o meno talune attrezzature, intese in senso ampio, può determinare o non determinare migliori condizioni di vita: pensiamo ai più elementari servizi che possono essere offerti al cittadino, come i negozi, gli uffici, le infrastrutture viarie, le scuole, le attrezzature collettive, gli impianti sportivi ed altro. L'elenco potrebbe continuare all'infinito e risulta evidente che, maggiori sono i servizi offerti, maggiore è la possibilità di vivere al meglio. Tale considerazione però, per essere totalmente vera, necessita che, a tutte le attrezzature presenti in un territorio urbano, vi sia la possibilità da parte di chiunque, di accedervi senza limiti sostanziali. Dunque un importante concetto legato ai servizi presenti nella città è l'accessibilità.



Prog. 4 – Francesco Biasci – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno

Per accessibilità occorre intendere non solo la mera possibilità di 'accedere' e dunque varcare fisicamente una 'soglia', ma occorre pensare alla modalità di fruizione del tale bene da parte di qualunque utente. Dobbiamo pensare a come è costituita la totalità della società, che non è rappresentata solo dalla categoria dei ragazzi o dei giovani, in grado di adattarsi velocemente alla fruizione delle città, ai cambiamenti e, molto spesso, al caos delle stesse.

Esistono al contrario, categorie di utenti che a vario titolo necessitano di una fruizione più lenta o, almeno, diversa dagli altri per cui il fronte urbano sull'acqua e, ancora di più, il fronte portuale può costituire una consistente alternativa di qualità di vita a ritmo lento. In tali categorie rientrano per antonomasia anziani e bambini, ma non vanno dimenticate tutte quelle persone che per motivi contingenti o per motivi connaturati (gestanti, lavoratori pendolari o saltuari, ipovedenti, motulesi ...) hanno bisogno di una fruizione delle attrezzature che si confaccia al loro modo di muoversi nello spazio.

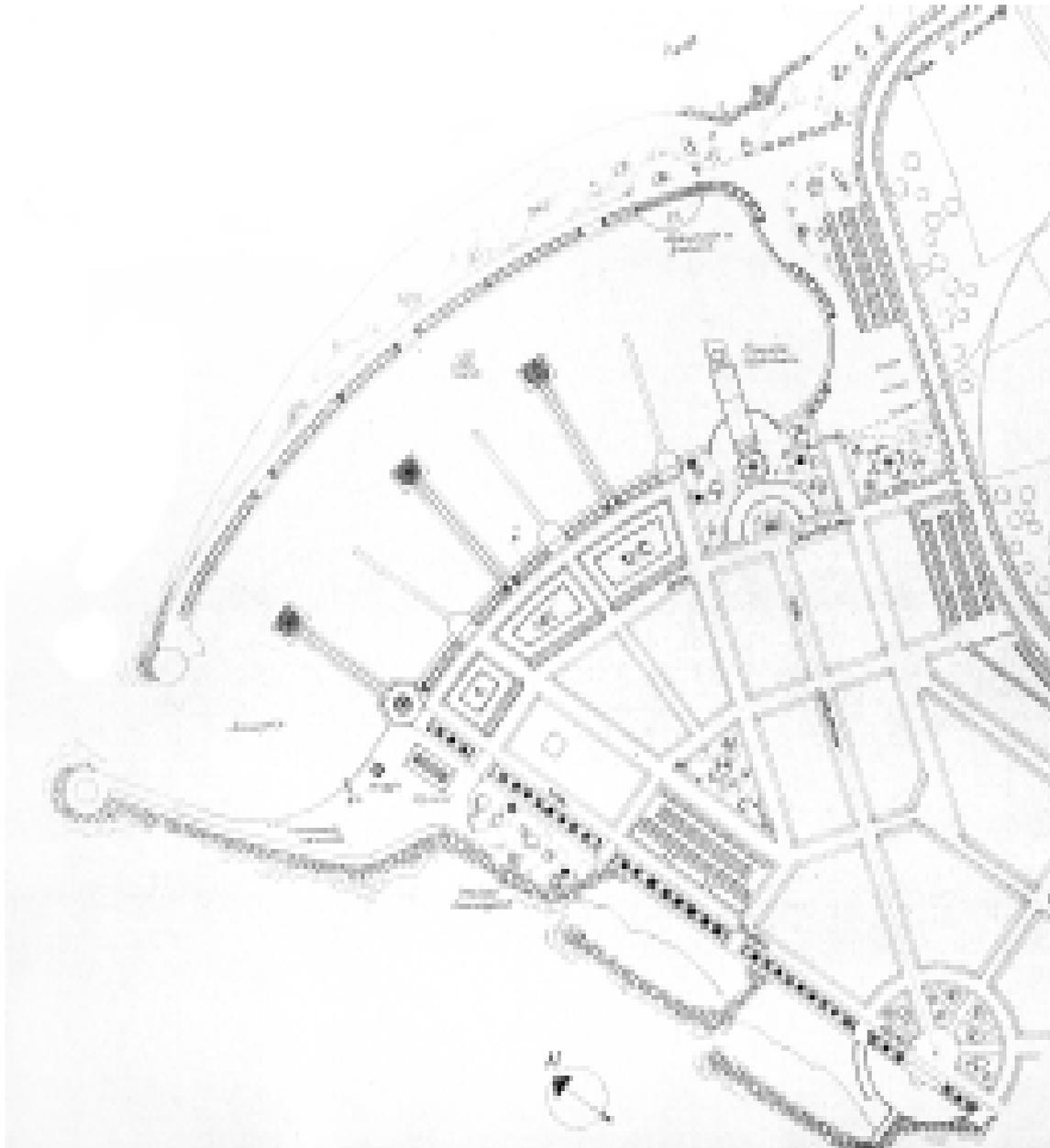


Prog. 5 – Gabriele Fiorentini – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno

Le politiche urbane molto spesso dimenticano che il bene maggiore per la società è quello di poter usufruire e, dunque, vivere la città secondo tempi che siano non solo 'utili', cioè senza sprechi, ma anche 'legittimi' per tutte le condizioni ed età della vita.

I Piani Regolatori più lungimiranti sono, forse ancora, strumenti di pianificazione urbana in grado di gestire le modalità di espansione delle città tenendo conto di molteplici fattori quali lo sviluppo insediativo, industriale, la salvaguardia dei centri storici o delle peculiarità di un certo territorio, ma rischiano di rimanere sempre e soltanto degli 'azzonamenti' meccanici che non tengono conto, se non sono affiancati da un Piano della fruizione temporale fondato sulle esigenze temporali e dei ritmi di vita degli utenti e dei cittadini. Ciò che può essere definito come il Piano Regolatore dei Tempi Urbani, con riferimento alla fruibilità spazio-temporale dei servizi, diviene dunque un programma a valenza spaziale di regolazione dei flussi di vita della città e, come tale, indispensabile alla riforma della fruibilità globale della stessa.

Sulla base di questi riferimenti teorici, la città di Livorno ha sperimentato, fra il 1992 e il 1998, l'approccio urbanistico-temporale e definito un progetto di riforma di fruibilità urbana.

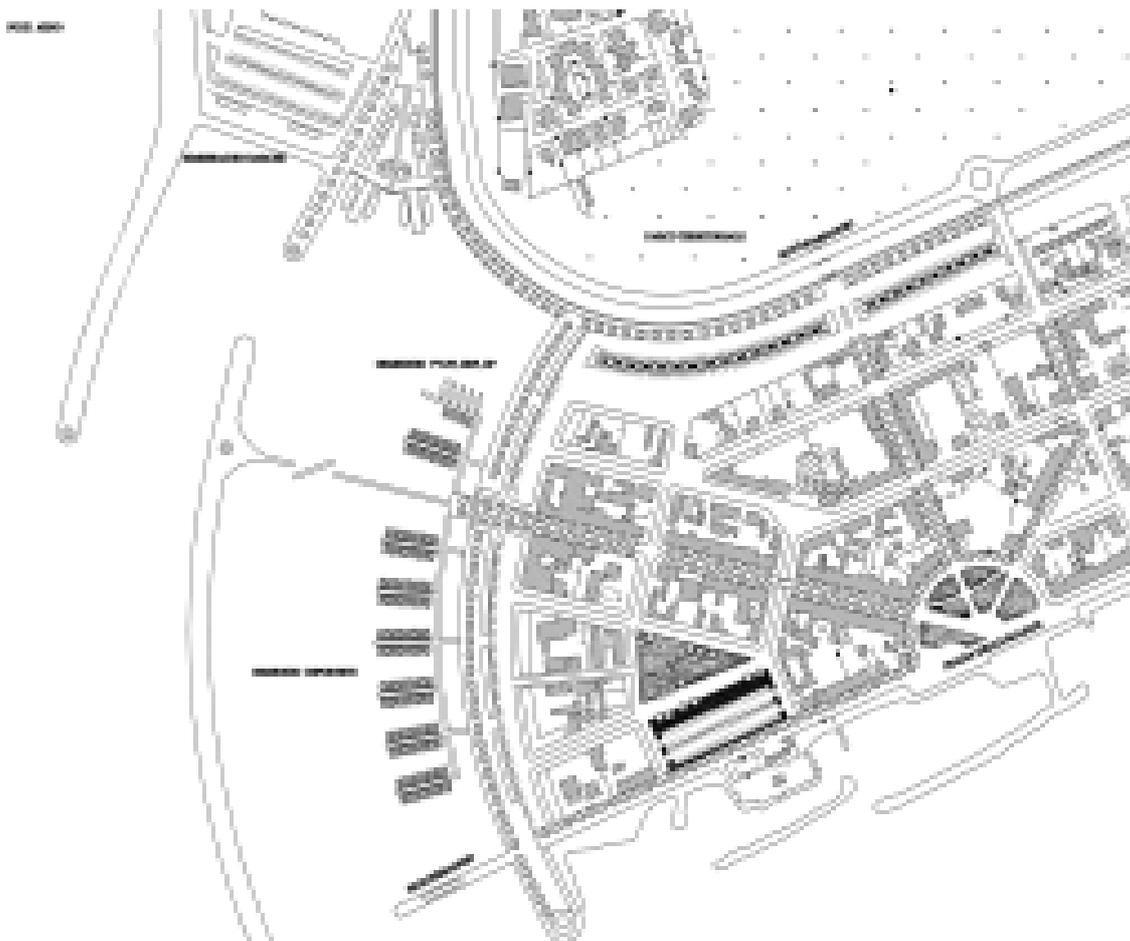


Prog. 6 – Letizia Frangioni – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Marina di Pisa

Dall'apparato conoscitivo informatizzato del complesso dei servizi pubblici e, in generale, di uso pubblico, costituito da oltre 10.000 unità, sono stati estrapolati i servizi indicatori dell'efficienza e della qualità della 'macchina urbana'. Fra questi, sono stati connotati i valori urbani localizzati, cioè valori fruibili prevalentemente rivolti ad utenza individuale, o di piccoli gruppi, di tipo ordinario e quotidiano, che rappresentano oltre il 50% delle unità complessive: tali valori sono stati oggetto di accertamenti diretti in loco e, grazie ad una griglia interpretativa di riferimento, predisposta per l'aggregazione dei dati di base, sono stati valutati quantitativamente e qualitativamente.

La 'qualità' è stata evidenziata da tabulati di dettaglio analitici e sintetici, nonché da rappresentazioni espressive dello stato dei fenomeni in atto che ha permesso di realizzare una 'radiografia' dei fenomeni di malessere e sofferenza nella città, mentre la valutazione quantitativa si è ottenuta da una griglia informativa in cui sono stati codificati elementi di tipo localizzativo-quantitativo. Suddividendo Livorno in 10 comparti urbani significativi, e, grazie alla griglia di riferimento, si è ottenuto una visione dei comparti raffrontabili in base alle valutazioni quantitative e qualitative sullo stato della fruibilità dei valori urbani.

La scomposizione delle attività urbane ha seguito il criterio della massima articolazione, permettendo di suddividere i valori localizzati, già codificati, in raggruppamenti pensati in base alla possibile riforma circa la loro fruibilità; si arriva a definire 21 settori funzionali degli elementi che si possono considerare gli indicatori dell'efficienza e della qualità urbana da sottoporre a 'riforma'. A loro volta i settori sono stati accorpati in 3 gruppi a seconda della periodicità della fruizione: quotidiana, settimanale o mensile, per permettere una lettura temporale della frequenza d'uso.



Prog. 7 – Filiberto Gualandi – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Marina di Pisa

L'utenza è stata distinta in: territoriale, urbana o di comparto, in modo da apprezzare le provenienze e le dimensioni territoriali delle gravitazioni.

Il livello qualitativo spazio-temporale viene espresso dal rapporto tra attività e contesto spaziale, dalla definizione del tipo di ambiente (periferico o centrale, indipendentemente dalla localizzazione) e dalla confortevolezza potenziale degli scambi.

Formulando dei giudizi su ogni parametro, si perviene ad un giudizio complessivo sulla qualità localizzativa dei valori considerati, dato che, nella gestione del Piano, potrà essere soggetta solo ad incrementi.

Nella visione organica dei dati, vengono considerati e sottoposti a classificazione altri parametri come i tempi di attesa, la cura dei luoghi, le possibilità di accesso con mezzi pubblici, privati, ecc. per consentire, all'interno del Piano, la loro riduzione o potenziamento.

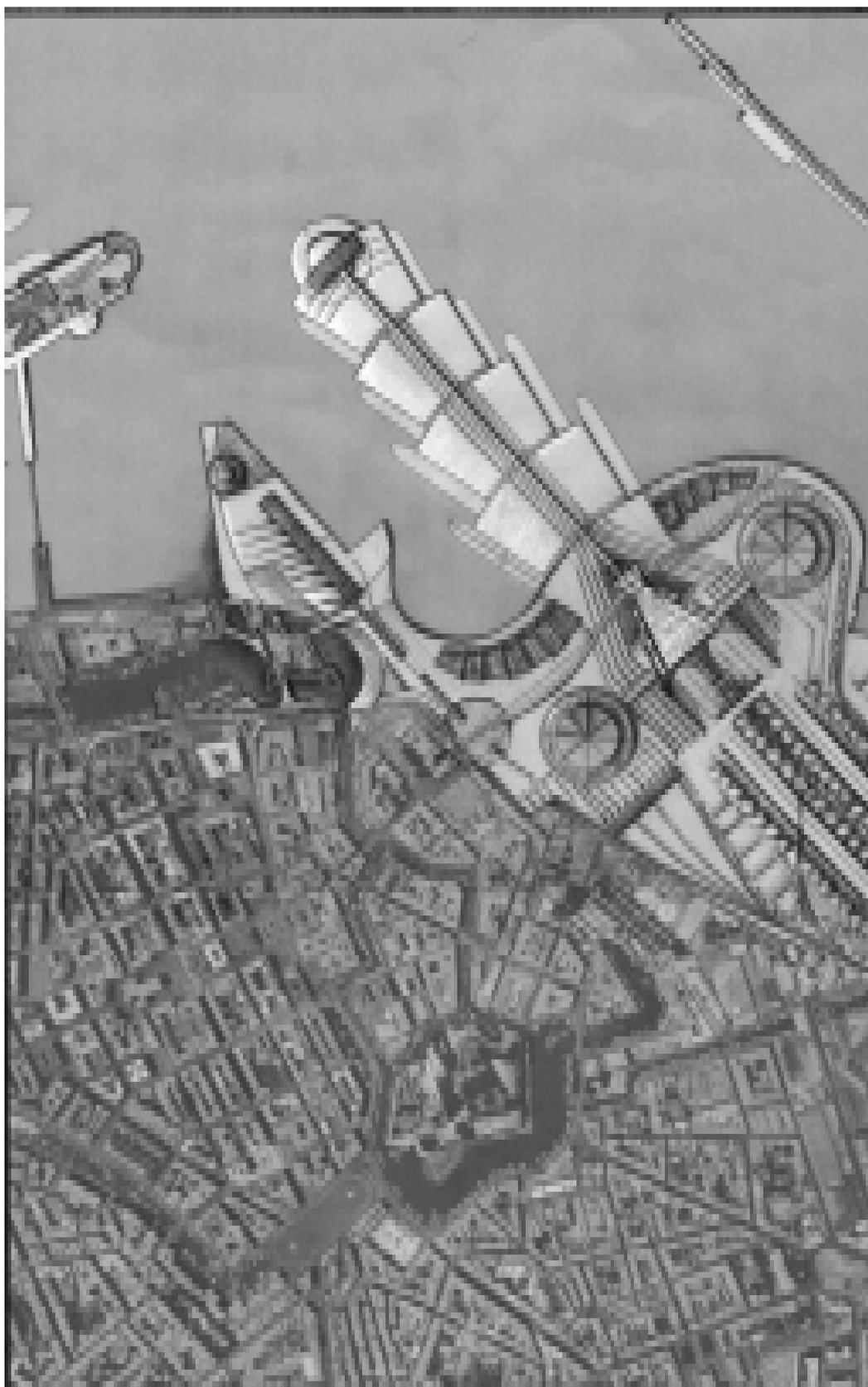
Nel complesso quadro che si ottiene, a seguito di tutte le analisi scientifiche sommariamente riferite, risulta evidente come nell'intero tessuto urbano ci siano forti squilibri 'qualitativi' e 'quantitativi', essendoci aree (quelle centrali) sovraccariche e congestionate ed altre, all'opposto, mal utilizzate.

La diagnosi, articolata in componenti, dei 'gradi di sofferenza' della vivibilità urbana, doveva essere seguita da atti di governo e concertazioni delle amministrazioni tesi a riformare in positivo gli attuali livelli di fruizione della città.

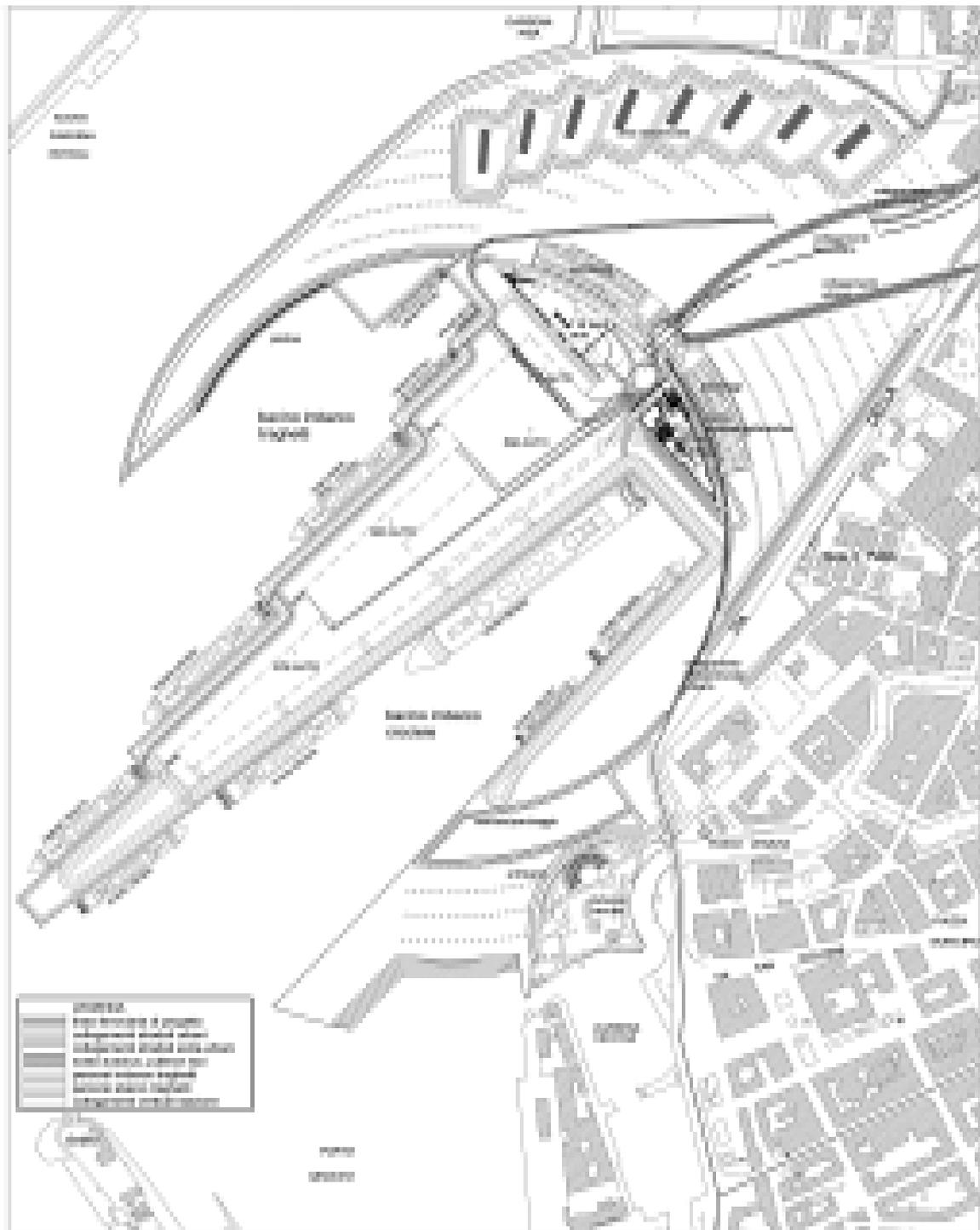
Le finalità da perseguire sarebbero state il miglioramento della fruibilità di ogni luogo delle nostre città, la riduzione del 'malessere' urbano derivante dalla sottoutilizzazione degli spazi, il recupero dello spreco spaziale e temporale, la riforma degli orari in atto in riferimento ai servizi di sportello e alla persona, l'incremento della 'circolarità' del trasporto pubblico in alternativa alla prevalente radialità e molti altri fattori, legati ad un miglior utilizzo del 'tempo di vita' in città.



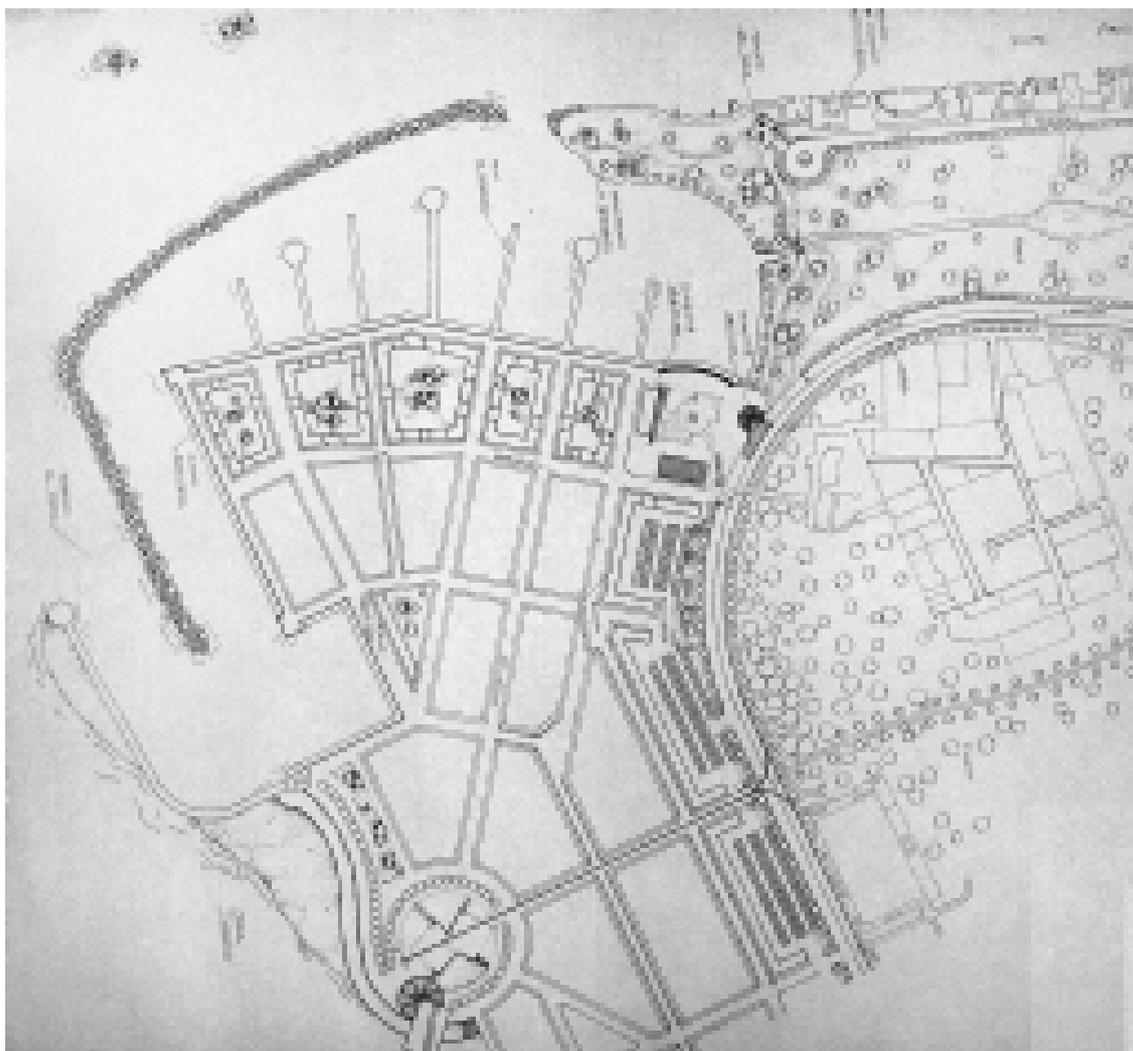
Prog. 8a – Chiara Masini – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno



Prog. 8b – Chiara Masini – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno



Prog. 9 – Paola Mura – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno



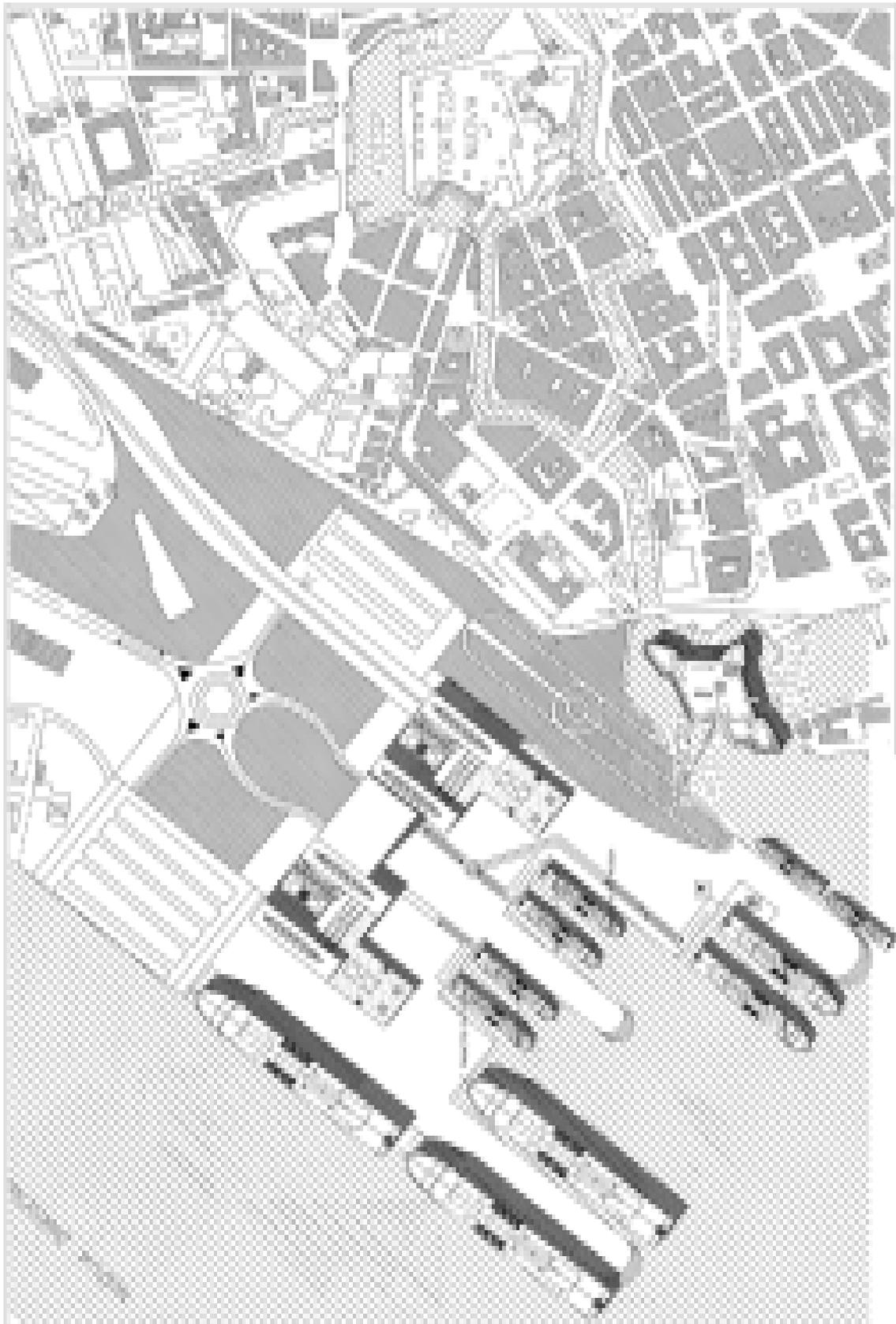
Prog. 10 – Lucia Pieri – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Marina di Pisa



Prog. 11 – Simone Prex – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno



Prog. 12 – Angelo Romoli – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno



Prog. 13 – Giovanni Vitelli – estratto dal Progetto per una Stazione marittima per Livorno