

Indice generale

Premessa	2
1. Metodologia affrontata (Analisi del contesto attuale e futuro)	4
2. Patrimonio culturale e strumentazione urbanistica sovraordinata	4
PIT Regione Toscana	4
PTC della Provincia di Livorno	7
PSC del Comune di Livorno:	7
RU del Comune di Livorno:.....	8
3. Tutela e Vincoli	9
La tutela dei beni culturali.....	9
La tutela del paesaggistico	10
4. Analisi dello stato attuale.....	11
Livorno e il Porto: evoluzione storica.....	12
La Stratigrafica del Paesaggio.....	26
Il patrimonio storico architettonico ed ambientale del porto di Livorno	33
Elenco dei beni e relativi ambiti:	35
5. Valorizzazione dei Beni Culturali	37
Il settore crocieristico, motore della valorizzazione del patrimonio culturale	37
Percorsi di valorizzazione del patrimonio culturale di Livorno.	40
6. Giudizi di valore in fase di analisi	41
7. Norme per la tutela e valorizzazione del patrimonio storico culturale	Errore. Il segnalibro non è definito.
BIBLIOGRAFIA	44

PREMESSA

Così come definito dal D.Lgs n.42/2004 art. 2:

- “1. Il patrimonio culturale, è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici.*
- 2. Sono beni culturali le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.*
- 3. Sono beni paesaggistici gli immobili e le aree indicati all'articolo 134, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.*
- 4. I beni del patrimonio culturale di appartenenza pubblica sono destinati alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela.”*

Per quanto riguarda il patrimonio dei beni storico-paesaggistici di Livorno, le particolari ed alle volte drammatiche vicende storiche della città, hanno fatto sì che nel porto, oggi giorno, si concentrino alcuni dei manufatti di maggior valore, primi fra tutti la Torre del Marzocco e la Fortezza Vecchia.

Le stesse infrastrutture portuali più antiche, ovvero i moli e le banchine della Darsena Vecchia, della Darsena Nuova e del Porto Mediceo, hanno un'importante valenza storico-paesaggistica.

A queste si aggiungono il sistema dei Fossi ed una porzione del Canale dei Navicelli, la Fortezza Nuova, il quartiere della Venezia Nuova, le mura ed i bastioni dell'antico sistema difensivo e, successivamente, doganale della città, che rappresentano una consistente parte del patrimonio storico livornese non fisicamente ricadente nell'ambito del porto ma comunque ad esso fortemente ed indissolubilmente legato.

E' evidente, quindi, che i beni culturali del porto costituiscono un patrimonio incommensurabile dal punto di vista sociologico, artistico, storico e paesaggistico e sono fondamentali per qualsiasi suo sviluppo futuro e della città.

La normativa sovraordinata, a partire da quella regionale, con il P.I.T., a quella provinciale con il PTC, a quella comunale con il PSC e RU, sottolineano l'importanza della salvaguardia e valorizzazione di tale patrimonio quale elemento essenziale per uno sviluppo sostenibile.

Obiettivo del presente documento a corredo del Piano Regolatore Portuale, dedicato al **Patrimonio Culturale in Porto**, è quello di individuare, catalogare e fornire delle indicazioni per la tutela e valorizzazione della cospicua ricchezza costituita dai beni storico-culturali presenti all'interno del porto, elementi chiave per il raggiungimento di obiettivi primari quali: conseguire il livello di sostenibilità auspicato dalla normativa vigente, oltre che l'applicazione del D.Lgs n.42/2004, il

ricongiungimento degli spazi portuali alla città ed infine l'implementazione del settore crocieristico-turistico.

A questo scopo sono state condotte analisi e rilevazioni con l'obiettivo di individuare tutti i manufatti, anche quelli di minore consistenza ed importanza, che rientrano appunto nella categoria di beni, così come definite dal testo unico D.Lgs 42/2004.

La dettagliata conoscenza di questo patrimonio è l'indispensabile premessa e presupposto ai futuri interventi di salvaguardia, restauro e riuso.

Gli interventi dovranno avere due direttive primarie quanto paritarie:

- recupero e salvaguardia dei singoli manufatti tramite opportuni interventi di restauro e risanamento conservativo;
- valorizzazione e “riuso”, a seconda dei singoli casi, che interessi non solo il singolo bene ma anche il suo contesto. Solo stabilendo idonee relazioni prima tra manufatto storico e suo contesto e poi fra manufatto e manufatto, è possibile avviare un processo di valorizzazione e conseguentemente la riappropriazione della cittadinanza.

A tal proposito si intende sottolineare l'importanza del contesto in cui si colloca il singolo manufatto, sia perché crea con quest'ultimo delle vere e proprie “unità di paesaggio”, sia perché influisce direttamente sulla percezione della “qualità” del manufatto stesso.

Le linee d'intervento saranno quindi volte a ripristinare il contesto storico originario del singolo manufatto, qualora lo specifico caso lo consenta, oppure creare un contesto “compatibile” che abbia comunque il fine di valorizzare e rendere maggiormente visibile e fruibile il singolo bene.

Al contempo, il principio che si vuole affermare è quello dell'unione e messa a sistema dell'intero patrimonio storico paesaggistico, in contrapposizione agli “individualismi” e “singolarismi” del singolo manufatto.

Questo con l'obiettivo di generare valore e mettere a frutto tali risorse, attraverso sia l'arricchimento dell'offerta culturale e delle dotazioni di servizi e spazi pubblici alla cittadinanza sia con il rilancio del settore economico turistico della città, cogliendo l'opportunità derivante dal settore crocieristico.

In riferimento a questo è allegato un studio preliminare con percorsi tematici di valorizzazione del patrimonio storico culturale e paesaggistico del porto in stretta relazione a quello dell'intera città.

Gli interventi sul patrimonio che si andranno ad elencare sono particolarmente urgenti anche a causa del degrado ed abbandono in cui versano gran parte dei manufatti, come è stato messo altresì ampiamente in evidenza da studi precedenti come quello svolto per il Piano Attuativo del nuovo approdo turistico del Porto Mediceo, già in fase di esecuzione.

1. METODOLOGIA AFFRONTATA (ANALISI DEL CONTESTO ATTUALE E FUTURO)

L'obiettivo del presente documento è quello di fornire una base conoscitiva e dei chiari indirizzi per i futuri piani attuativi o di intervento in merito ai beni stessi.

La metodologia applicata, è stata la seguente:

- Analisi degli strumenti urbanistici sovraordinati (PIT, PTC, PSC, RU) e relative prescrizioni in riferimento al Patrimonio Culturale in Porto.
- Analisi storica: da fonti bibliografiche e studi specialistici di settore, analisi e confronto delle cartografie storiche (archivio storico), dei rilievi diretti e tramite la strumentazione informatica (Sistema informativo della Provincia di Livorno).
- Analisi paesaggistica: con metodologia indicata dalla Soprintendenza di Pisa.

I contenuti dello studio si articolano in:

1. Trattazione descrittiva suddivisa in cenni storici dell'evoluzione del porto e della città di Livorno e descrizione dello stato di fatto, organizzati in paragrafi descrittivi nel presente documento.
2. Elaborati grafici di analisi e sintesi:
 - Inquadramento generale
 - Carta stratigrafia del Paesaggio (Tavola n°041).
 - Patrimonio Culturale in Porto (Tavola n°042).
 - Valorizzazione del patrimonio culturale e dei percorsi tematici (Tavola n°043).
 - Visuali delle previsioni di progetto; (Tavola n°044)

2. PATRIMONIO CULTURALE E STRUMENTAZIONE URBANISTICA SOVRAORDINATA

PIT Regione Toscana

Il PIT, in sintesi, è lo strumento urbanistico strategico a scala regionale che fissa “*Lo Statuto del Territorio*” individuando e definendo:

1. i sistemi territoriali e funzionali che definiscono la struttura del territorio;
2. le invarianti strutturali di cui all'art.4 della L.R. 1/2005;
3. i principi per l'utilizzazione delle risorse essenziali nonché le prescrizioni inerenti ai relativi livelli minimi prestazionali e di qualità;
4. le aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 32, comma 2 L.R. 1/2005.

Tale Statuto dei Luoghi, avendo anche valore di Piano Paesaggistico, così come previsto dall'art. 33 della L.R. 1/2005 e dall'art. 113 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, individua i beni paesaggistici e la relativa disciplina.

È inoltre importante sottolineare che l'integrazione Paesaggistica al PIT vigente è attualmente in corso di adozione.

Nella pianificazione regionale, secondo l'art. 26 della Disciplina del Piano, Allegato A - elaborato 2 del Piano di Indirizzo territoriale della Toscana (P.I.T.), *ai fini e nel rispetto di quanto sancito nel paragrafo 3 e 6.3.3 (sottoparagrafo 2, recante il “2° obiettivo conseguente”) del Documento di Piano, il “patrimonio costiero, insulare e marino” è un fattore essenziale della qualità del territorio toscano e del suo paesaggio ambientale e sociale, dove il lemma “patrimonio costiero insulare e marino” designa il valore paesaggistico e funzionale del territorio urbano che dipende dal mare e dalle relazioni organiche che con esso intrattengono le comunità e le attività umane insediate sul litorale toscano nelle sue città, insieme alle testimonianze storico-culturali e alle specifiche funzioni portuali, ricettive e infrastrutturali che quelle comunità e quelle attività identificano e qualificano nell’insieme del territorio regionale sia per il passato sia per il futuro.*

All'art 27 del P.I.T. le Direttive ai fini della conservazione attiva del valore patrimonio “costiero insulare e marino” della Toscana impongono che:

- *la soddisfazione delle esigenze di sviluppo economico e infrastrutturale correlate all'utilizzo delle risorse e delle opportunità del mare e della costa toscana, sia finalizzata alla **conservazione attiva** del valore ambientale, funzionale e culturale dei beni che ne compongono la conformazione territoriale e lo specifico paesaggio.*
- *gli strumenti della pianificazione territoriale adottino, come criterio selettivo per le rispettive determinazioni, la funzionalità degli interventi alla razionalizzazione e al potenziamento organizzativo e tecnologico delle filiere produttive e manutentive dell'industria nautico-diportistica toscana, insieme alla qualificazione dell'offerta ricettiva e di ormeggio, e di spazi per il charter nautico, che in esse si integri funzionalmente mediante una congruente fornitura di servizi correlati.*

Proprio al Sistema dei Porti commerciali toscani (Livorno, Marina di Carrara e Piombino) il PIT dedica un articolo specifico (art. 36).

All'interno di tale articolo nell'elenco degli interventi programmati per il porto di Livorno, sono presenti anche quelli relativi alla tutela del patrimonio culturale, ovvero:

- *la valorizzazione degli edifici e manufatti storici presenti all'interno del sottosistema (Torre del Marzocco, fortificazioni del Porto Mediceo);*
- *la valorizzazione della Fortezza Vecchia, subordinatamente alla verifica delle conseguenze idrauliche e marittime.*

Analisi, giudizi e indirizzi relativi al territorio provinciale e comunale di Livorno sono espressi nell'allegato A e sintetizzati con la scheda del “Ambito n.12 area Livornese” suddivisa in:

- Quadro conoscitivo;

- Funzionamenti, dinamiche, obiettivi di qualità, azioni prioritarie

In tali schede sono riportati i giudizi e valutazioni paesaggistiche sul porto di Livorno.

In riferimento al patrimonio culturale, in questa sede si ritiene importante evidenziare i seguenti passaggi:

- quadro conoscitivo: *“Il porto di Livorno rappresenta una forma significativa del paesaggio costiero contemporaneo, nel suo ambito si trovano notevoli testimonianze storiche”*
- quadro conoscitivo: *“.....Le zone di stoccaggio e deposito merci, gli svincoli stradali per gli accessi alla viabilità di scorrimento veloce, i depositi e gli stabilimenti per la raffinazione di idrocarburi, si estendono dall’area doganale del porto di Livorno verso l’interno, creando un paesaggio industriale con articolazione spaziale caotica e diffusione di spazi marginali e di risulta.”*
- quadro conoscitivo: *“Il Canale dei Navicelli e i suoi bacini rivestono valore storico identitario”*
- quadro conoscitivo: *“I porti turistici sono componenti caratterizzanti il paesaggio costiero percepito dal mare ed offrono spazi privilegiati di fruizione pubblica da cui sono percepite visuali aperte sul mare e verso l’interno”*
- funzionamenti, dinamiche: *“L’assenza di efficaci interventi di inserimento paesaggistico dell’area portuale di Livorno concorre alla determinazione di condizioni di degrado del paesaggio di margine urbano.”*
- funzionamenti, dinamiche: *“Gli edifici artigianali ed industriali sono spesso in rapporto dissonante col paesaggio.....Il paesaggio della costa alta registra severe alterazioni dei caratteri strutturali naturali e culturali storici dovute alle reti infrastrutturali viarie e alle linee elettriche che solcano il versante.”*
- obiettivi di qualità: *“Riqualifica funzionale e fisica delle aree e delle strutture di interfaccia e di relazione fra la città e il porto. Mantenimento del valore storico identitario associato ai luoghi e alle attrezzature portuali.”*
- azioni: *“La pianificazione comunale ed il Piano Regolatore Portuale:*
 - *attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;*
 - *ai fini della valorizzazione , riqualificazione delle aree portuali in relazione e progettazione di elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront ed al controllo delle relazioni visuali, applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti....”*
- obiettivi di qualità: *“Riqualifica, qualificazione e valorizzazione del sistema dei porti turistici per i valori estetico percettivi da essi offerti e goduto”*
- azioni: *“La Pianificazione Comunale ed il Piano Regolatore Portuale:*
 - *attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;*
 - *applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti, che sono fatti propri dalla presente disciplina*

paesaggistica, ai fini della valorizzazione, riqualificazione delle aree portuali in relazione alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e al controllo delle relazioni visuali.”

- obiettivi di qualità: *“Salvaguardia dell'integrità funzionale e valorizzazione economica e sociale del sistema delle vie d'acqua del Canale dei Navicelli e dei suoi bacini”*
- azioni: *“ La pianificazione provinciale di settore, d'intesa con la Regione, promuove attività di valorizzazione economica e sociale del Canale dei Navicelli”.*

PTC della Provincia di Livorno

Il PTC definisce lo Statuto dei Luoghi relativo al proprio territorio provinciale seguendo le indicazioni del PIT; inoltre contiene la definizione degli obiettivi, degli indirizzi e delle azioni progettuali strategiche.

Il PTC della provincia di Livorno, per quanto concerne la tutela dei beni culturali e paesaggistici, fissa dei precisi criteri generali d'intervento al Titolo II, Capo III - “Indirizzi per gli strumenti Urbanistici Comunali”, articolo 25, nel quale ai primi commi si stabilisce:

- “1. Per i beni di cui al precedente articolo 18, comma 2 (“Beni architettonici”), è opportuno che venga predisposto, nell’ambito degli S.U. comunali, uno schema tipologico in modo da classificare i beni censiti nei loro aspetti formali di serie.*
- 2. A tal fine, pertanto, viene suggerita la formazione di un abaco tipologico dell’edificato tipico del territorio considerato, dal quale attingere per attuare gli interventi ammissibili per come definiti dall’allegato alla L.R. n. 59/80:
ordinaria manutenzione;
straordinaria manutenzione;
restauro e risanamento conservativo;
ristrutturazione edilizia categorie D1 e D2.*
- 3. Il bene architettonico non può essere scisso dal contesto ambientale nel quale è inserito. L’attenzione, quindi, è estesa dal singolo bene alle caratteristiche storiche ed ambientali dell’area circostante; viene favorito un recupero più ampio del semplice restauro edilizio con il recupero di aree, percorsi di accesso, visuali, ecc., al fine di tutelare e valorizzare i caratteri culturali, espressivi ambientali e di testimonianza storica degli edifici, nonché delle aree di particolare valore paesistico.....”*

PSC del Comune di Livorno:

Il porto è inquadrato nel *Sottosistema n.5A Portuale*, comprendente anche l’area storica e di interfaccia con la città, che è articolata in U.T.O.E. (Unità Territoriali Organiche Elementari) e segnatamente l’*UTOE n. 5 A1 - Porto Mediceo*, facente parte dello stesso sottosistema e le *UTOE 4B-4 – Cantiere* e *4C-19 – Stazione Marittima* facenti parte rispettivamente del *sottosistema 4B delle Centralità* e *4C Insediativo di pianura*.

In questo strumento pianificatorio il patrimonio storico culturale è considerato per definizione “*Invariante*” dello Statuto del Territorio comunale e normato dal seguente articolo:

Art. 8 : “Invarianti e Luoghi a Statuto Speciale”

I beni storici collocati nei vari “sistemi” sono tutti classificati come Luoghi a Statuto Speciale, per i quali sono previsti solo le categorie d'intervento: Conservazione (art.3.a), Recupero (art.3 b), e solo in alcuni casi riqualificazione (art. 3 c).

Il PSC specifica che : “ Gli interventi sono finalizzati alla riqualificazione dello spazio pubblico e della qualità urbana, al recupero dell'immagine storica consolidata ...”.

Il PSC precisa che sono considerati Luoghi a Statuto speciale tutti gli edifici e manufatti di valore storico ed in particolare: Torre del Marzocco, le fortificazioni del Porto Mediceo, la Fortezza Vecchia.

RU del Comune di Livorno:

Il Regolamento Urbanistico di Livorno recepisce le indicazioni del PSC riguardanti le “Aree di Impianto Storico” e all'Art.11 delle sue Norme Tecniche specifica che:

“ Sono definite Aree d'Impianto Storico le parti di territorio caratterizzate da insediamenti storici e da spazi che qualificano il tessuto urbano, e precisamente:

.....

2 - Venezia, Pentagono, aree comprese tra il Porto Mediceo e Via della Cinta esterna, Via Galilei, Via P.A. Del Corona, Corso Amedeo, Corso Mazzini, Piazza della Vittoria, Palazzate a mare, edificazione sorta lungo parte delle strade storiche extraurbane (via Garibaldi, via Provinciale Pisana, via Gramsci, via di Salviano, via Roma, Borgo San Jacopo, Borgo dei Cappuccini) ;

.....

Nell'area normativa di impianto storico sono riconoscibili:

- edifici tutelati non modificabili (monumenti ed edifici di pregio architettonico, corrispondenti ai Gruppi 1 e 2)*
- edifici tutelati modificabili (per esigenze di abitabilità Gruppi 3 e 4)*
- edifici non tutelati (Gruppo 5)*
- ville storiche e non con giardino*
- edifici per servizi pubblici e privati*
- aree per servizi e parchi pubblici*
- aree private con varie destinazioni d'uso*
- aree ed edifici per attività produttive ed artigianali.”*

Inoltre tutto il patrimonio edilizio architettonico è classificato in “gruppi di edifici” (Art.7) per i quali, a seconda della loro rilevanza storico-ambientale, sono elencate le tipologie di intervento a cui sono sottoposti.

Il patrimonio architettonico - paesaggistico di Livorno si trova inserito e raggruppato all'interno dei primi gruppi ovvero:

1. Gruppo 1 - monumenti, mura e fossi
2. Gruppo 2 - edifici di pregio architettonico
3. Gruppo 3 - edifici con valore d'immagine storico – ambientale
4. Gruppo 4 - edifici recenti con valore documentale e d'immagine ambientale

Gli ultimi due gruppi, vale a dire il Gruppo 5 ed il Gruppo 6, sono rispettivamente: “edifici recenti” ed “edifici recenti in contrasto col contesto” e quindi in questo caso non risulterebbero rilevanti ai fini del presente studio.

Vi è poi l'Art. 22 - “Aree per le attività portuali” - nel quale il RU recepisce gli indirizzi prescrittivi del PSC tra cui quello per “*Luoghi a statuto speciale*” presenti in porto, e precisamente: “*Torre del Marzocco e Fortificazioni del Porto Mediceo*”.

In esso sono normati tutti gli interventi del *Sistema 5A* con indici e standard uguali per tutta la sua superficie salvo la fascia di rispetto per la Torre del Marzocco.

In fine l'Allegato C al RU contiene le schede d'intervento per le “*Aree di Trasformazione*” corrispondenti alle UTOE 5-A1 “Porto Mediceo” (scheda 12) e 4-C19 “Stazione Marittima” (scheda 5), che forniscono: descrizione, obiettivi, tipologia degli interventi, parametri urbanistico-edilizi, destinazioni d'uso e modalità di attuazione.

Il Regolamento Urbanistico, con la tavola dei “Gruppi di Edifici”, procede alla sistematica classificazione di tutti gli immobili presenti all'interno dei confini comunali. Esaminando l'elaborato, il Sottosistema Portuale 5-A, con eccezione dell'UTOE del Porto Mediceo, si caratterizza per “un'omogeneità” pressoché totale degli edifici in esso ricompresi. Fatta eccezione per la Torre del Marzocco, che naturalmente è classificata come “monumento, gruppo 1”, tutti i manufatti sono indistintamente classificati come “edifici recenti, gruppo 5”.

Dall'analisi dello strumento urbanistico comunale non emergono, quindi, tutta una serie di manufatti identificabili come *archeologia industriale* presenti nel porto. È proprio in virtù del loro valore storico documentale, riferito all'importante periodo industriale della città, che non appare idonea la loro classificazione in genere nel gruppo 5, che non fornisce sufficienti margini di tutela.

Unici edifici di archeologia industriale che vengono classificati dal RU diversamente sono il Vecchio Silos Granari (Gruppo 4 - edificio recente con valore documentale) ed il portale d'ingresso dell'ex Cantiere Orlando (Gruppo 3 - edificio con valore di immagine storica ambientale) che sono peraltro ricompresi nel Sistema n.4 Insediativo Pedecollinare (rispettivamente Sottosistemi 4-B, UTOE 4-B4 Cantiere e 4-C, UTOE 4-C19 Stazione Marittima).

Questa “lacuna” dello strumento urbanistico comunale, forse motivata all'epoca dalla previsione di un imminente nuovo PRP, rende urgente oggi una classificazione del patrimonio storico risalente al periodo industriale ante 1940 del porto di Livorno.

3. TUTELA E VINCOLI

La tutela dei beni culturali

Fondamentale è ricordare in questa sede che sono tutelati tutti i beni immobili di proprietà dello Stato aventi più di settant'anni, come previsto dall'art.4, dall'art.10 comma 1 e 5 e dall'art.12 comma 1 del D.Lgs. 42/2004, se non espressamente dichiarati, dopo verifica da parte del Ministero, privi di interesse secondo il comma 4 e 5 dello stesso articolo.

I manufatti decretati, ovvero dichiarati di interesse culturale, presenti nell'ambito del Sistema A-5 Portuale e Sottosistemi A-51 e 4-C19, così come individuato dal PSC vigente sono:

1. Fortezza Vecchia, vincolata ai sensi della D.Lgs 42/2004
2. Torre del Marzocco e suo fortilizio, vincolata ai sensi della D.Lgs 42/2004
3. Sistema dei Fossi, Canale dei navicelli, Darsena Vecchia e Darsena Nuova, D.Lgs 42/2004
4. Resti Torre Maltarchiata, ai sensi dell'art. 822 del C.C “demanio Pubblico”.
5. Resti dell'Opera di Porta Murata. D.Lgs 42/2004

A seguito, inoltre, della presentazione della SIA relativa alla variante al P.R.P. per la realizzazione del porto turistico nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova, con il Decreto V.I.A. n.430 del 07/05/2009 sono stati prescritti obiettivi di tutela e valorizzazione sui seguenti beni:

1. Il Forte della Punta del Molo Mediceo
2. Il Bastione della Regina
3. Il Bastione della Vittoria e resti di Porta Murata in radice del Molo Mediceo;
4. I Torrini Lorenese ai lati del ponte girevole sul collegamento tra la darsena nuova e il porto Mediceo;
5. Le Gradinate Semicircolari di approdo sull'Andana Elba e l'antica Dogana;
6. I tratti delle Mura Medicee a coronamento di gran parte del Porto Mediceo;
7. Il Vecchio Bacino di carenaggio nella Darsena Nuova.

Infine, pur se non decretati, sono comunque schedati dal MIBAC e inseriti negli elenchi congiunti con la Regione Toscana e pubblicati in rete dal Lamma:

1. Il Faro
2. La Lanterna Nord della Diga Curvilinea
3. La Lanterna Sud della Diga Curvilinea
4. Faro delle secche della Meloria
5. Caserma Tullio Santini.

Visto quanto sopra e la necessità, peraltro, di colmare le carenze della classificazione del patrimonio culturale presente nel porto, come riscontrato precedentemente anche nel RU vigente, ci hanno condotto a realizzare una sua analisi attraverso la rilevazione diretta e la verifica sulle varie documentazioni storiche.

La tutela del paesaggio

Per ciò che concerne la tutela del paesaggio in riferimento all'ambito portuale di Livorno, oltre a quanto illustrato precedentemente nella strumentazione urbanistica, sono premessa indispensabile a questo capitolo i seguenti punti:

- mentre la normativa Regionale Toscana tutela il territorio in termini di patrimonio costiero, insulare e marino, comprendendo quindi gli spazi acquei, la normativa urbanistica locale così come quella riferita al D.lgs 42/2004 tutelano e vincolano la sola parte a terra del paesaggio costiero, non includendone la componente acquatica;

- è esclusa la stessa fascia costiera all'interno del porto, ai sensi del comma 2, art.142 D.Lgs 42/2004.

Ai sensi della D.L.gs 42/2004 (ex L.1497/39), il PIT e di conseguenza gli S.U. Comunali riportano all'interno del territorio comunale livornese le seguenti perimetrazioni di vincoli paesaggistici:

- D.M. 28/01/1949 – G.U. 29 del 1949 - Zona comprensiva delle frazioni di Antignano, Montenero e Quercianella. La zona predetta presenta cospicui caratteri di bellezza naturale
- D.M. 03/12/1948 – G.U. 294 del 1948 - Zona litoranea, nel tratto del cantiere navale O.T.O. Rio di Ardenza. La predetta fascia costiera presenta cospicui caratteri di bellezza naturale.

L'ambito portuale non è quindi interessato da alcun vincolo paesaggistico, soltanto una fascia di rispetto è istituita e normata dagli SU comunali, relativa al cono visivo della Torre del Marzocco per salvaguardarne la percezione di chi viene dal mare.

4. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Le vicende storiche di Livorno, che verranno riassunte nel paragrafo successivo, danno un'idea chiara dell'ampiezza e del valore storico che questa città ha avuto per la Toscana, prima dell'unità di Italia, e per l'Italia dopo.

La sua storia, caratterizzata da note drammatiche e stravolgimenti notevoli, soprattutto nel secolo scorso, ha portato il capoluogo labronico alla conformazione attuale, peculiare sotto molti aspetti.

Livorno, infatti, pur essendo una città dall'importante trascorso storico, ha visto ridursi di molto l'entità del suo patrimonio culturale a seguito delle devastazioni dovute prima agli eventi bellici e successivamente ad un invasivo piano di ricostruzione, spesso mosso dalla speculazione edilizia, più che dalla cura verso il recupero e la preservazione di ciò che era rimasto.

Ecco che però il porto torna, in un certo qual modo, in “aiuto” alla sua città.

Il caso ha voluto, di fatto, che i manufatti di più alto valore storico che si sono salvati dalle distruzioni dei conflitti mondiali, si concentrino proprio nel porto, primi fra tutti la Fortezza Vecchia e la Torre del Marzocco, o comunque siano ad esso strettamente legati, come il sistema dei “fossi”, la Fortezza Medicea ed il quartiere della “Venezia Nuova”.

A parte questi, il patrimonio storico livornese in prossimità del suo porto si compone principalmente di una porzione dei borghi e degli ampliamenti settecenteschi ed ottocenteschi, di una parte dall'ultima cinta daziaria e della promenade del lungomare sempre risalente al XIX sec.

Va inoltre sottolineato che le stesse strutture portuali, in particolare quelle della Darsena Vecchia, della Darsena Nuova e del Porto Mediceo, come del resto quelle del porto ottocentesco, ovvero la parte che attualmente racchiude la stazione marittima ed il terminal crociere, hanno una notevole valenza storica al pari di quei manufatti precedentemente citati.

Da queste considerazioni preliminari il quadro complessivo che si compone appare chiaro, vale a dire la necessità di far rivivere il complesso sistema costiero portuale che ha caratterizzato la città di Livorno negli ultimi cinque secoli soprattutto come traccia urbana, oggi facilmente leggibile e riconoscibile sia nelle piante attuali come in quelle storiche.

Il valore di tale sistema nel suo complesso e dei suoi singoli manufatti, non è solamente storico identitario per la città di Livorno, ma ha anche un'indubbia valenza estetica oggettiva che può essere messa a profitto, se opportunamente valorizzata, per rilanciare il settore turistico livornese, cogliendo anche l'opportunità derivante dall'emergente settore crocieristico.

In particolare è di grande rilevanza il sistema delle vie d'acqua storiche: i "fossi" e il "canale dei navicelli" che, non solo danno vita ad un apprezzato "effetto Venezia", ma che costituiscono per il capoluogo labronico una testimonianza del suo importante retaggio storico, del forte legame della città con l'elemento d'acqua ed infine una sopravvivenza dell'originario impianto urbano buontalentino, tutt'ora leggibile nelle foto aeree.

A questo importante sistema di emergenze storiche vanno aggiunti una serie di manufatti che per caratteristiche e retaggio ricadono nell'ambito *dell'archeologia industriale*, di cui il vecchio silos granari, situato in corrispondenza della banchina Porto Franco, è sicuramente uno degli esempi più interessanti.

Quest'ultimi edifici dovranno necessariamente essere inseriti nei piani di recupero e valorizzazione, quali testimonianza del più "recente" passato industriale di Livorno.

Livorno e il Porto: evoluzione storica.

"Le città sono luoghi di scambio, " dice Calvino nel volume "Le città invisibili"; se tale affermazione è inconfutabilmente vera, lo è ancora di più per le "città d'acqua" che, come Livorno, nascono dall'interazione tra la città e il suo porto. Pur essendo legati indissolubilmente, questi due ambiti urbani, hanno conosciuto momenti autonomi di crescita e processi di separazione.

Il piccolo borgo ed il suo molo, datati tra XIV e XV secolo, nascono come del sistema difensivo e di controllo della costa Pisana. Sono di quest'epoca importanti elementi che tutt'oggi caratterizzano la città, ovvero la Fortezza Vecchia e la Torre del Marzocco.

Nella seconda metà del XVI secolo Cosimo I°, Granduca di Toscana, si pone come obiettivo lo sfruttamento delle rinnovate possibilità offerte dal nuovo assetto dei traffici marittimi del Mediterraneo, dopo la sconfitta dei musulmani. L'obiettivo è quello di creare un unico complesso militare, navale ed economico-commerciale, strutturato nel sistema tripolare composto da Pisa, Livorno e Portoferraio. Questi propositi si concretizzano nel 1577 con la posa della prima pietra della "città nuova", progettata dal Buontalenti, affiancata da una serie di provvedimenti legislativi ed amministrativi, come lo Statuto della Dogana Livornese¹(1566), e l'ampliamento delle strutture commerciali. Il progetto riprende efficacemente quelle tipiche caratteristiche delle città neofondate del '500, imperniate sui principi della "città ideale" rinascimentale, nella quale simmetria, proporzioni, orientamento, simbolismo geometrico, concorrono al perseguimento della perfezione e quindi alla trascendenza e al divino.

Il progetto del Buontalenti ripropone infatti, elementi classici come lo schema chiuso e fortificato, l'impianto urbano a scacchiera, la centralità dei luoghi, attraverso elementi significativi: il porto, la

1 Grazie a questo Statuto il porto di Livorno divenne per la prima volta nella sua storia porto franco, facendo la fortuna dello scalo labronico.

Porta a Terra verso Pisa e la Grande Piazza. Sono presenti tuttavia elementi originali e per certi versi innovativi, quali, ad esempio, l'irregolarità della figura geometrica di riferimento, il pentagono avente a nord-ovest un lato più lungo, indice di un adattamento al sito, ma anche un segno in grado di sottolineare il vitale rapporto col mare. Grazie a questa scelta, evidentemente, non solo formale, la città si estende su una porzione di costa più ampia e si protende ancora di più verso l'altro importantissimo elemento orografico: la foce dell'Arno.

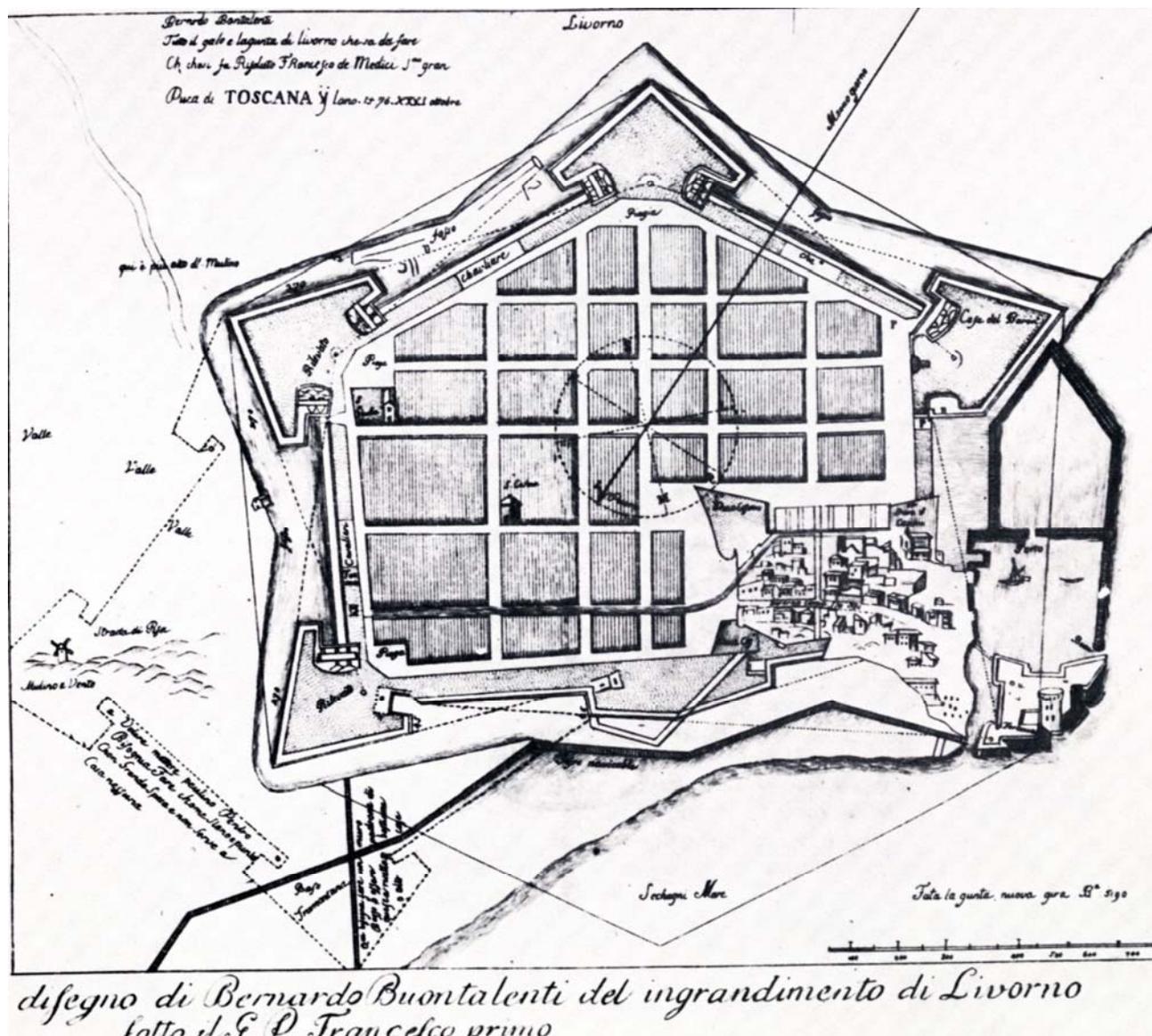


Fig. 1: Progetto di Bernardo Buontalenti

Altro elemento rilevante è l'interpretazione della tipica piazza centrale, che qui evidenzia un accentuato sviluppo sulla direttrice del porto, presentando anche un sintomatico allineamento verso la foce dell'Arno, che quindi si carica di significati simbolici e sottolinea decisi caratteri funzionali della nuova Livorno. Infine, c'è da sottolineare l'importante e riuscito inserimento del vecchio borgo nella struttura urbana complessiva e il completamento della rete dei canali che da quel momento, andranno a formare la più importante viabilità urbana al servizio del trasporto e smistamento delle merci, grazie all'utilizzo di piccole imbarcazioni, dette *navicelli*. Tale sistema

resisterà nei secoli alle trasformazioni, se pure con qualche “menomazione”, anche dopo l'inglobamento del centro storico nelle più recenti espansioni, che pur trasformando profondamente l'assetto insediativo complessivo identificano, ancora oggi, nel sistema città-porto uno degli elementi caratterizzanti della città. La realizzazione del progetto è, tuttavia, lenta a causa della difficoltà di realizzazione del progetto complessivo.

E' solo con la prima metà del XVII sec., che si concretizzano i progetti Medicei del secolo precedente, per cui sono poste le basi di nuovi interventi di miglioria delle attrezzature portuali, rese necessarie dalle mutate necessità di sviluppo. Prendono così corpo una serie di interventi con l'ampliamento del porto, con l'addizione di varie nuove attrezzature a servizio, ed il progetto di ampliamento della città denominato “Venezia Nuova, che mira al rafforzamento delle attività di deposito e stoccaggio merci e delle strutture militari e difensive della città.

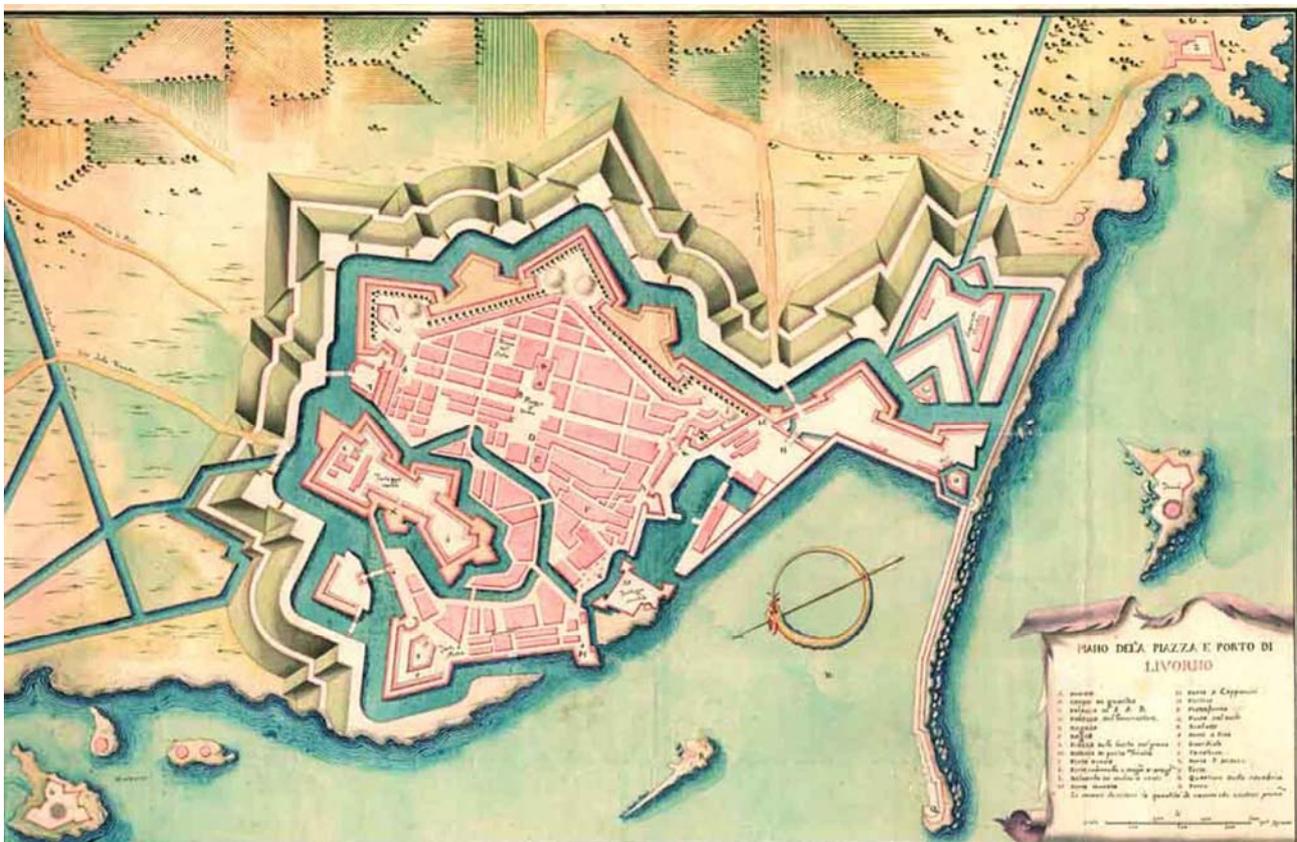


Fig. 2:

Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento del porto, si realizzano in questi anni i progetti di una nuova diga ad occidente della Fortezza Vecchia e di un nuovo molo parallelo alla costa, che delimita un ampio bacino aperto verso nord e corrisponde all'attuale Porto Mediceo. Tale ampliamento, risolve i problemi di attracco e di sosta che prima di allora avevano penalizzato Livorno, a favore del porto di Pisa. Tra i progetti realizzati, “Venezia Nuova”, come si intuisce del nome, è ispirato al modello veneziano e propone un ampliamento della città direttamente sulla porzione di mare racchiusa tra la Fortezza Vecchia e la Fortezza Nuova dove si estendeva una piccola striscia di terra parallela all'ultima parte del Canale dei Navicelli. A conferma dell'influenza

veneziana vi è il fatto che per la realizzazione della nuova “isola” sono state assoldate anche maestranze veneziane.

La motivazione di una scelta tanto ardita, risiede nella volontà granducale di affermare con forza il nuovo ruolo che va assumendo Livorno nello scenario Mediterraneo e, di conseguenza, il fortissimo ed indiscusso legame col mare che, come a Venezia, diventa elemento urbano inscindibile e caratterizzante. Per rafforzare ancor più l'importanza del nuovo settore urbano della Venezia Nuova, si collocano al suo interno due importanti centralità : l'Ufficio della Dogana e la Loggia dei Mercanti.

Mentre nella prima metà del '600 il progetto della Venezia Nuova prende forma, è con il successivo cinquantennio che il quartiere ha un ulteriore impulso dovuto ad una fase di crescita demografica, conseguente alle strategie di sviluppo complessivo messe in atto nella città. Tra queste le più importanti riguardano una serie di provvedimenti che di fatto trasformarono Livorno in un “porto franco”. Le merci transitanti in città sono esentate dai dazi, con il risultato di stimolare la fruizione del porto e crescita della città, che diviene residenza privilegiata per molti mercanti, ovvero la nuova ricca e forte elit sociale ed economica livornese.

Le principali opere che caratterizzeranno lo sviluppo di Livorno nella seconda metà del XVII sec. sono, per quanto riguarda il porto:

1. lo scavo del “Porto Pidocchio”, cioè una piccola insenatura posta tra le fortificazioni del Porto Mediceo ed il Lazzaretto di S.Rocco, che si aggiunge ed implementa il sistema di canali che circondano la città e fungono da via d'acqua per le merci;
2. la costruzione due baluardi a sud in aggiunta a quelli già realizzati in difesa del nuovo porto e l'implementazione delle dotazioni sanitarie con la realizzazione del Lazzaretto di S. Jacopo.

La politica di sviluppo prosegue nel secolo successivo, il XVIII, che registra importanti eventi politici, prima fra tutti il passaggio nel 1737 alla dominazione dei Lorena, quindi sotto il controllo della corona austriaca. Questa nuova reggenza, che inizia con la figura di Francesco Stefano, prosegue con lo sviluppo di una importante politica marittima cui corrisponde un significativo sviluppo edilizio della città che nel 1750 arriva a contare 31.000 abitanti, diventando il secondo maggiore centro della Toscana. Gli scambi commerciali e l'afflusso di merci sono incentivate dalle politiche lorenese, che riescono a fare di Livorno un nodo privilegiato per gli scambi col Maghreb, grazie ad una serie di accordi commerciali con i paesi mussulmani consorziati. Il generale aumento degli scambi è confermato dal numero di comunità straniere che in questo periodo si insediano in città: inglese, svizzera, alemanna e greca.

A livello urbano, l'espansione dell'abitato rompe per la prima volta i limiti fisici della città seicentesca, urbanizzando aree esterne alla cinta muraria; sono, inoltre, fortemente incrementate le infrastrutture viarie, per far fronte alle rinnovate esigenze di collegamento con il nord Italia e l'Austria.

Anche il XIX secolo si apre con l'ennesimo drastico mutamento politico. Infatti a seguito del trattato di Fontainebleau del 1807, la Toscana viene annessa alla Francia e successivamente, nel 1809 elevata a Granducato. Proprio sotto la dominazione francese, Livorno raggiungerà un ruolo

amministrativo ed una dimensione territoriale che mai più avrà nel resto della sua storia, quale Capoluogo del Dipartimento del Mediterraneo. Viene così esaltata la sua vocazione europea e marittima. Per quanto riguarda gli interventi del governo francese sulla città, essi riguardarono essenzialmente la riorganizzazione del sistema di comunicazione ed alcuni ampliamenti della zona residenziale tramite delle nuove lottizzazioni, l'ampliamento della città murata, a nord sull'area di Rivellino S. Marco, ovvero di quella parte che gode dei diritti di extra-territorialità.

Nessun intervento rilevante interessa, tuttavia, il porto, nonostante l'accresciuta importanza del suo ruolo nello scacchiere mediterraneo. Il governo francese è comunque di breve durata, causa le catastrofiche sconfitte di Napoleone, così, a partire dal 1814, Livorno torna sotto il dominio austriaco e deve affrontare due grandi eventi forieri di profondi mutamenti. Il primo è il declino del commercio di deposito, che segna un inesorabile arretramento nelle gerarchie portuali del Mediterraneo ed un conseguente periodo di crisi. La città vede rapidamente svanire quel sistema economico sul quale aveva fatto la sua fortuna negli ultimi secoli. Il XIX secolo segna anche l'avvio dello sviluppo industriale, che porta un drastico cambiamento in tutta Europa, modificando profondamente il rapporto del porto con la città e quello di quest'ultima con il territorio circostante. Lo sviluppo industriale stimolerà un nuovo e rapido processo di crescita urbana, fattore che, così come in altre città industriali in Italia ed in Europa, costituirà una delle problematiche principali dei secoli futuri.



Fig. 3: Livorno 1846

Nella prima metà del XIX sec., il nuovo governo dei Lorena si impegnerà in una serie di importanti opere volte, in gran parte, a fronteggiare i grandi mutamenti cui Livorno stava andando incontro. Fra queste le più significative sono:

1. l'ampliamento della città con la realizzazione della così detta: “ città Leopolda”;
2. la demolizione di buona parte degli antichi bastioni; La realizzazione della nuova cinta daziaria che definiva il nuovo confine della città includendo i sobborghi che avevano ecceduto l'antico perimetro murario;
3. il miglioramento delle dotazioni portuali tra cui la più importante è la costruzione della stazione marittima.

Per quanto riguarda i primi due punti, relativi all'espansione della città, è da sottolineare la validità della progettazione del nuovo quartiere Leopoldo, ad opera di Luigi De Cambri Digny, che grazie alla sua ubicazione, configurazione e dotazione di edifici pubblici, contribuisce a delineare e definire la “nuova città”, che assume forma fisica grazie alla nuova cinta daziaria. Quest'ultimo intervento è legato alle attività portuali, infatti, è fortemente voluta dalla vecchia classe dominante della città, che spera, con quest'opera, di ridare vigore alla tradizionale attività livornese, cioè il commercio di deposito. I tempi però sono irrimediabilmente mutati e di lì a poco la città dovrà dire definitivamente addio a questo suo ruolo, nello scacchiere portuale Mediterraneo.

Il nuovo perimetro cittadino definito dalla cinta daziaria, causa, comunque, delle rilevanti conseguenze nel futuro sviluppo della città o meglio del suo porto. Infatti i nuovi confini, segnano lo sviluppo urbano dei prossimi decenni verso la direttrice sud ed est, lasciando al di fuori molti dei terreni a nord ritenuti “malsani” che nel futuro, proprio per questo, diventeranno luogo privilegiato per la localizzazione della nuova zona industriale e di espansione del porto.

Per le opere di miglioramento dell'area portuale furono realizzate:

- la costruzione di due dighe, la Rettilinea, a protezione del lato nord-ovest del vecchio porto mediceo e la Curvilinea che crea un vasto avamposto nel quale si svolgono le opere di smistamento delle merci tra bastimenti e navicelli;
- la riorganizzazione del traffico nel Canale dei Navicelli, con l'aggiunta della nuova Dogana d'acqua ed il suo ampio bacino situato d'avanti al Rivellino S. Marco;
- la realizzazione della nuova Stazione Marittima all'esterno della città daziaria in corrispondenza del bastione S. Pietro.

E' chiaro che le prime stazioni marittime, sono in realtà stazioni ferroviarie – marittime, realizzano ante litteram una intermodalità tra differenti sistemi di trasporto. Si ha notizia della prima stazione di questo tipo nel 1844, a seguito dell'apertura della tratta Firenze- Pisa-Livorno, ubicata nei pressi della Porta San Marco a nord della città, sicuramente per la presenza della Dogana d'acqua (proprio alle spalle della porta). La prima vera stazione marittima ferroviaria viene però realizzata nella decade successiva all'interno delle opere di ammodernamento del porto, rese sempre più indispensabili dalle nuove necessità di scambio che si affermano nel settore. La stazione viene realizzata tra il 1856-58, all'esterno della cinta daziaria in corrispondenza del bastione San Pietro

L'Unità d'Italia porta drastici mutamenti, primo fra tutti l'abolizione del porto franco, conseguente all'istituzione di un sistema doganale unificato. Livorno si trova forzosamente nella condizione di adeguare l'intera struttura economica e commerciale, che si era sviluppata in funzione di questo privilegio. Tale drastico mutamento, indiscutibilmente porta grosse ripercussioni sull'intero indotto del sistema portuale livornese e sul ruolo stesso della città nei traffici del Mediterraneo, suscitando non poche polemiche ed opposizioni a livello locale da parte di quella classe imprenditoriale che ha basato tutte le sue fortune sui privilegi storicamente consolidati. In risposta all'obiettiva situazione d'emergenza ed alle critiche avanzate da molti settori della società viene varata una serie di provvedimenti che si pongono, prioritariamente, due distinti obiettivi:

1. rilanciare il porto di Livorno nei traffici nazionali ed internazionali, attraverso un potenziamento delle strutture portuali e ferroviarie;
2. istituire commissioni per le industrie che promuovano e facilitano un ulteriore sviluppo del settore industriale.

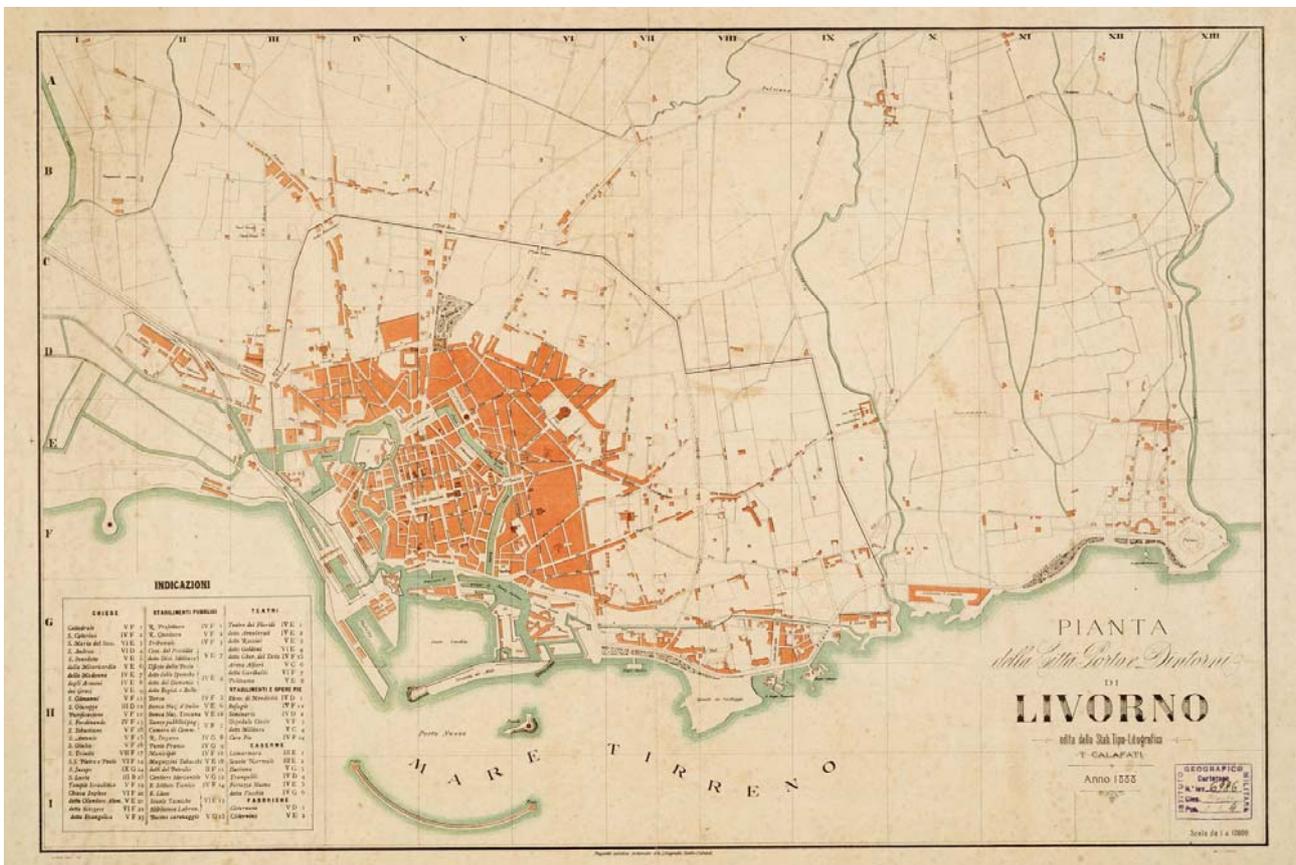


Fig. 4: Carta IGM del 1888 "Pianta della città e porto di Livorno"

Tra la fine del XIX sec. ed il primo decennio del XX sec. i principali provvedimenti volti a realizzare i citati obiettivi sono: l'ammodernamento delle strutture portuali al fine di riaffermare e consolidare Livorno come il principale porto regionale, con la realizzazione di nuovi ed importanti collegamenti ferroviari, come quello della Roma-Genova e la conseguente realizzazione della tratta Livorno-Cecina e la realizzazione della nuova Stazione Centrale, che assumerà un' importante ruolo nella direttrice di sviluppo urbano futuro. Il progressivo sviluppo industriale, concentrato a Nord

della città, con la conseguente nascita del primo sobborgo industriale porta l'adeguamento delle attrezzature pubbliche, al fine di mantenere l'importanza e il rango della città, nel contesto regionale

A queste primarie strategie urbane si affiancano gli interventi volti ad affrontare i problemi del degrado fisico ed igienico sanitario del centro cittadino, che hanno come esito l'approvazione dei piani di risanamento del ventennio e la crescita della città al di fuori della cinta muraria del 1835, caratterizzata da interventi "episodici", senza una vera logica pianificatoria. Per quanto riguarda l'ammodernamento portuale, oltre alla costruzione nel 1878 di un punto franco su un terreno sottratto al bacino portuale mediante colmata in prossimità della Fortezza Vecchia, si avvia l'allargamento della diga rettilinea, creando una nuova banchina, al fine di ottenere la nuova darsena del "dock" o Mandraccio.

Nonostante le opere sopra citate, per tutta la fine del XIX sec, la città attraversa un periodo di depressione e solo alla fine della prima decade del XX sec., il porto, raggiungerà nuovamente il tonnellaggio di un milione e mezzo di merci imbarcate e sbarcate. Livorno, tra XIX e XX secolo, riesce così progressivamente a riaffermarsi come porto regionale. Parallelamente, dal 1885, il settore industriale viene implementato e stimolato, segnando una progressiva crescita, grazie alla localizzazione di alcune attività produttive integrate nell'economia nazionale. Tra queste spicca l'industria cantieristica, sicuramente una delle più importanti e trainanti, ma anche quella metallurgica, vetraia e della ceramica.

Il peso dei nuovi settori dell'economia livornese, già nel 1910, fanno registrare un netto sorpasso del settore industriale manifatturiero rispetto il commerciale, con un numero di addetti doppio rispetto quest'ultimo e con significative ripercussioni sul tessuto sociale e conseguentemente sullo sviluppo urbano della città. Dagli inizi del XX sec., in seguito al Piano di riorganizzazione dei porti italiani, prendono il via importanti iniziative come quella del 1905 relativa all'inizio dei lavori di escavazione del canale industriale, seguito dall'approvazione del primo Piano Regolatore Portuale; atti che testimoniano il dinamismo e la volontà di cercare nuove direttrici di sviluppo e riorganizzazione degli spazi esistenti.



Fig. 5: Piano regolatore del Porto di Livorno del 1910

Il nuovo Piano Portuale prevede un considerevole ampliamento con:

1. la realizzazione di nuove dighe, una detta della Meloria, quale “prolungamento” della diga Curvilinea verso sud-ovest e quella detta del Marzocco;
2. la formazione di un nuovo bacino, corrispondente all'attuale S.Stefano ed il riempimento della zona retrostante, per la realizzazione della Darsena Pisa ad usi industriali.

Nel 1919 il porto si distacca amministrativamente dalla città, grazie all'istituzione di un ente autonomo per le opere di sistemazione portuale. Nel 1924 vengono realizzati i silos granari sulla Calata Deposito Franco, che grazie alla loro collocazione, all'imboccatura del porto, ed alla loro “imponenza”, sono destinati a diventare un “segno” di notevole importanza visiva nell'ambito urbano. Ancora oggi, pur necessitando di urgenti ed importanti interventi di recupero e restauro, questi continuano a rivestire questo ruolo, quali elementi significativi sopravvissuti alle ingiurie del tempo ed ai violenti bombardamenti che durante la seconda guerra hanno devastato gran parte della città di Livorno ed il suo porto.

Il periodo del ventennio fascista, costituisce un importantissima fase per la città di Livorno, che vede sia il definitivo passaggio da città commerciale a città industriale; sia una serie di importanti interventi urbanistici, concentrati soprattutto nel centro storico che, in definitiva, ne muteranno l'aspetto complessivo. I primi interventi del ventennio si concentrarono soprattutto nel progetto di rilancio dell' area portuale-industriale, con un conseguente sviluppo della città verso nord e la crescita dei nuovi quartieri operai. L'ampliamento dell'area portuale prevede la realizzazione di un ampio porto industriale, sempre sulla direttrice nord verso il vecchio Canale dei Navicelli che si collegava alla foce dell'Arno ed a Pisa. Esso si sviluppa all'interno della linea costiera grazie ed ampi canali, sui quali grandi moli avrebbero consentito, alle nuove industrie, di avere accesso diretto a banchine proprie.

In gran parte il porto industriale attuale deriva direttamente da questi primi progetti, di cui prende le caratteristiche salienti. Proprio al fine di favorire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, nel 1929 viene approvata una legge che concede, alla nuova area portuale livornese, importanti benefici fiscali per tutte quelle industrie che vi avessero trovato collocazione. Tale provvedimento fu simile a quello adottato in quegli stessi anni per altre importanti aree portuali italiane come Napoli, Trieste, Palermo e Venezia. Fu così che importanti stabilimenti industriali si insediarono nella nuova area portuale: chimici, metallurgici, vetrari, una centrale termoelettrica, tubifici, altri silos granari, un deposito petrolifero Apir, una raffineria petrolifera dell'Anic. Nel 1934 le esigenze di ulteriore implementazione delle risorse portuali hanno dato vita al progetto per una nuova stazione marittima; timido tentativo di architettura moderna, con ispirazioni derivate del trasporto marittimo. Il progetto era costituito da un lungo edificio scandito da elementi verticali e caratterizzato dalla presenza di una torre-faro richiamante l'idea dell'albero maestro di una grande nave. A questo corpo principale, parallelo alla banchina, se ne innestano perpendicolarmente altri due, tra loro paralleli, aventi lunghezza inferiore². Il progetto però rimarrà tale, forse anche a seguito dei successivi eventi bellici, non venendo mai realizzato.

2 Pica A., “Stazione marittima di Livorno”, in *Casabella* n. 84 dic.1934

I provvedimenti presi dalla politica fascista investono anche il settore amministrativo, è di questo periodo, infatti, l'importante ampliamento del territorio provinciale, concludendo di fatto un processo che si era avviato nei periodi precedente: ovvero il rapporto di Livorno col suo territorio. Come afferma Bortolotti: “Era questa una tappa di un processo secolare di superamento della primitiva condizione di *isola* in un ambiente estraneo, nell'allacciamento di legami sempre più stretti col proprio retroterra immediato”³. Parallelamente agli interventi sopra citati, nel ventennio vennero messe in atto radicali politiche urbane che, tra necessari interventi di risanamento del centro storico, diradamenti, sventramenti e monumentalismo delle opere di regime, significheranno una profonda trasformazione della città di Livorno.

“Sembra in realtà che Mussolini avesse deciso di fare qualcosa di clamoroso, per Livorno...”⁴ dandole “un'immagine all'altezza di quella centralità economica e mercantile che la supremazia italiana nel Mediterraneo le ha conferito”. In questo quadro si inseriscono le importanti opere del Palazzo del Governo, la Terrazza Ciano (oggi Mascagni), il nuovo ospedale, lo stadio, la stazione marittima, che saranno i cardini su cui si svilupperà la politica di trasformazione urbana sotto il regime.

Il perseguimento di tali obiettivi è messo in atto, con solerte determinazione con:

- provvedimenti legislativi quali la n.1141 del 1935 “*Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzione edilizia di Livorno*”;
- l'inizio di un'importante fase di pianificazione attraverso una serie di strumenti urbanistici quali: il Piano Regolatore Generale del 1927 di “risanamento”, il Piano Generale di Massima di risanamento del centro città del '35-36; ed infine nel 1937 un nuovo Piano Regolatore Generale redatto da Piacentini, uno strumento che contiene tutti i principi urbanistici ed edilizi di regime, attraverso il diradamento edilizio, la ricerca di un “nuovo” monumentalismo dell'impianto urbano, la speculazione fondiaria e commerciale.

Tali strumenti, risulteranno determinanti nella determinazione dell'assetto contemporaneo della città, in quanto, anche se non completamente attuati durante il regime, continueranno ad essere presi come riferimento nell'importante fase della ricostruzione post bellica.

Il giudizio su quanto prodotto dal ventennio fascista, è stato spesso eccessivamente negativo, se visto nella fase attuale di ripensamento critico di tutto l'operato del periodo; sicuramente influenzato dai risultati di importanti studi quali, ad esempio, quello di Lando Bortolotti, che si fa portavoce del generale rifiuto delle metodologie di intervento nei centri storici operato dal regime fascista. Quest'ultimo, se pur gravato dalla “colpa” di aver messo mano all'importante tessuto storico originario, non può essere sbrigativamente cancellato, se non si tiene conto degli avvenimenti storici ed economici che interessarono la città in quel periodo. La sostenuta industrializzazione, infatti, spinge verso l'opera di adeguamento urbanistico ed edilizio di Livorno che, come in altre città europee, è avvenuto a scapito del tessuto urbano originario.

3 Bortolotti L., *Livorno dal 1748 al 1958 profilo storico urbanistico*, Leo S. Olchki Editore, Firenze (1977).

4 Bortolotti L (1977) op. cit.

Oggi, malgrado tutto, siamo più propensi a ritenere il periodo fascista come l'ultimo, prima dell'avvento del razionalismo, a porsi l'obiettivo di creare nuovi tessuti urbani che, se pur contrassegnati da una latente retorica, ancora oggi risultano funzionali e riconoscibili nell'ambito delle nuove espansioni della città contemporanea, che si caratterizza con l'assenza di qualsivoglia disegno urbano. Siamo, in definitiva più propensi a valutare la valenza storica, quale vero e proprio "lascito", a testimonianza di questo importantissimo e travagliato periodo storico che così profondamente ha segnato la città di Livorno. Per quanto riguarda strettamente l'area portuale si deve osservare che, nonostante l'allontanamento del porto nuovo, il nucleo storico appare ancora nettamente legato ai quartieri del centro, della Venezia Nuova, dei Borghi, accomunati dalla continuità di tessuti, percorsi e funzioni, come testimoniano i documenti e le foto aeree dell'epoca.

La situazione di Livorno nell'immediato dopo guerra appare veramente difficile, i dati parlano chiaro: le stime fatte dall'ufficio tecnico comunale sui danni subiti a seguito delle azioni belliche, sono eloquenti, solo l'8,38% degli edifici è rimasto illeso, il 33,38% risulta completamente distrutto e la rimanente percentuale si divide equamente tra gravemente danneggiato e danneggiato.

La medesima devastazione, se possibile anche con percentuali maggiori, ha interessato tutta l'area portuale, che rientrava tra i bersagli prioritari delle incursioni aeree. Questi dati ci danno la misura dell'entità dell'opera di ricostruzione post bellica e ci aiutano a comprendere le importanti ricadute che questa fase ha avuto sull'attuale assetto urbano funzionale di Livorno. La ricostruzione quindi, è mossa principalmente dall'obiettivo della "riattivazione funzionale"⁵ sia per il porto che per la città, ma, se l'opera di rifunzionalizzazione appare logica e condivisibile per il primo ambito, è quanto meno opinabile, per le modalità con cui si è attuata, per la seconda, dove tra edificazione delle aree libere e densificazione di quelle in parte edificate sembra prevalere la logica speculativa, poco o per niente sensibile al recupero di ciò che era sopravvissuto alla guerra.

A tale proposito appare calzante il giudizio espresso da Insolera: "Se il piano di ricostruzione non aveva riconosciuto il valore della città distrutta ed aveva proposto, non di ricostruirla, ma di costruire un'altra cosa; il piano regolatore del '61 non si poneva il problema del valore della città non distrutta, non si poneva il problema di come essa fosse comunque insostituibile ed imperdibile"⁶. Il giudizio critico, pertanto, non si ferma al solo periodo fascista, ma si propaga per tutto il periodo della ricostruzione e del boom edilizio degli anni '60 e '70 del novecento.

La ricostruzione del porto livornese si inserisce all'interno della più complessa strategia infrastrutturale nazionale dei porti che, attraverso finanziamenti specifici, a Genova, Napoli, Venezia e altri, si pone l'obiettivo di acquisire un livello sufficiente di efficienza, tale da reggere la concorrenza e non perdere competitività, nel panorama nazionale e internazionale. Naturalmente molte furono le cause del ritardo: la poco equa ripartizione dei finanziamenti e l'occupazione degli alleati che stanziarono a Livorno più a lungo che altrove. Analizzando gli strumenti urbanistici dell'epoca, essi ci appaiono autonomi ma coerenti, anche se non sempre si affronta il rapporto tra

5 Massa M., *Città portuale e territorio in Toscana*, Edizioni ETS, Pisa 2004

6 Insolera I., *Progetto di una città, il Piano Regolatore Generale di Livorno*, comune di Livorno 1981

ricostruzione portuale ed urbana. Tra quelli coinvolti nella prima fase, convenzionalmente denominata della “ricostruzione”, vi sono i Piani di Ricostruzione, a partire da quello approvato nel 1946, il Piano Regolatore Portuale del 1953, ed il Piano Regolatore Generale del 1961.

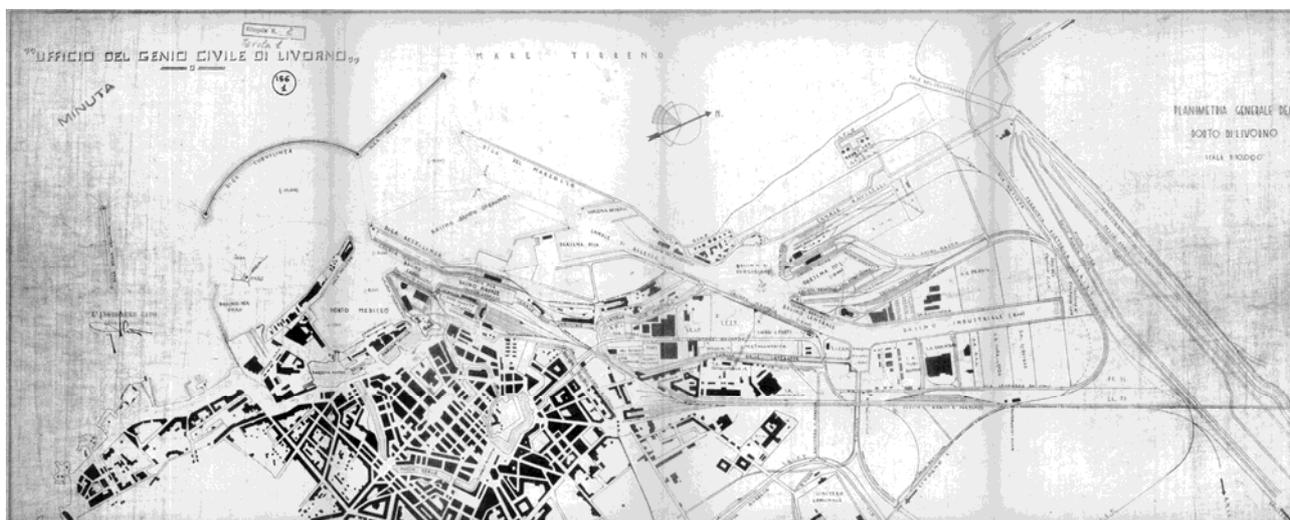


Fig. 6: Progetto di ampliamento del Porto di Livorno 1954, Genio Civile

Il P.R.P. del '53 condivide col P.R.G. del '61 una serie di opere infrastrutturali finalizzate a potenziare i collegamenti e l'accessibilità del porto. Tra le proposte vi è la strada di grande comunicazione per Firenze, che successivamente diviene super strada, la realizzazione dell'attuale via Enriquez (implementazione dell'accesso al porto) e altre opere. Per quanto riguarda invece gli interventi di potenziamento delle opere portuali, possono essere essenzialmente sintetizzati nella costruzione di: una nuova darsena petroli, che non ha prodotto gli auspicati incrementi nel settore; la banchina Alto Fondale, che è realizzata nel 1963; nonché la costruzione di un altro molo, posto al centro fra i due, realizzato solo parzialmente con la costruzione dell'attuale molo Italia. Fra le altre opere previste, vi è la realizzazione di una nuova stazione marittima e di un ulteriore ponte a est della Fortezza, di collegamento con il porto vecchio.

Gli sforzi messi in atto si concretizzano con una crescente ripresa dell'attività, che ritorna ad essere sostenuta a partire dal 1960. Progressivamente Livorno diventa uno dei porti più dinamici non solo della Toscana, intercettando il movimento merci sia dell'asse del Valdarno che buona parte del movimento merci dell'Emilia Romagna, di cui torna ad essere il porto tirrenico. A conferma di questo sviluppo, negli anni '70 la città s'impone come primo porto container del Mediterraneo superando persino Genova, grazie anche ad una lungimirante politica volta al contenimento dei prezzi (politica che ebbe efficacia fino agli inizi degli anni ottanta⁷).

Lo sviluppo nel settore dei container riporta, in un certo qual modo, il porto livornese alle sue origini mercantili. Molte aree cambiano destinazione d'uso: da industriale a commerciale. Le nuove e crescenti esigenze però sono tali da causare presto una saturazione degli spazi portuali, spesso male attrezzati, con il conseguente risultato dell'occupazione indiscriminata di suolo urbano che

7 Bettini M., Storia del Porto di Livorno 1949 – 1994, edizioni Erasmo, Livorno 2004

viene così sottratto alla città. Se da un certo punto di vista, gli interventi più consistenti si concentrano sul porto nuovo, in realtà quello vecchio non è affatto esente da trasformazioni, anzi, come messo in evidenza dall'accurato studio di D'Aniello, subisce pesanti manomissioni tra il 1960 ed il '70. Anche il sistema di canali interni, elemento caratterizzante della città ed importantissimo retaggio storico, in quegli anni, è oggetto di interventi negativi volti all'interramento di alcuni tratti al fine di favorire il potenziamento della viabilità carrabile, in particolare nei pressi della Vecchia Dogana d'Acqua.

Analizzando l'evoluzione dei vari strumenti operativi, appare chiaro come mentre gli interventi e la pianificazione del 1930 è stata decisiva e determinante ai fini della conformazione attuale dello scalo livornese e del ruolo industriale e commerciale assunto nel corso dei decenni, lo strumento urbanistico più importante per il porto è stato sicuramente il P.R.P. del '53 che, tramite una serie di varianti, è rimasto vigente sino ad oggi.

Nel 1971 viene proposto un nuovo Piano Regolatore Portuale, elaborato dal Genio Civile, tuttavia questo non viene approvato. Sono comunque recepite e realizzate alcune sue proposte progettuali: la nuova darsena Toscana, la costruzione della nuova vasca di colmata, il completamento della viabilità territoriale, l'arrivo della superstrada per Firenze. Sempre degli anni '70 è la crescita del settore passeggeri, con i traghetti, e turistico, con le crociere, che ha creato nuove prospettive di sviluppo allo scalo livornese.

Tutte queste scelte e strategie comportano, per il porto di Livorno, trasformazioni volte a rispondere maggiormente alle esigenze del mercato che spinge verso la formazione di una struttura multipurpose, dove i residui delle attività industriali convivono con il settore mercantile, caratterizzato da quello containers, con il settore passeggeri e con il nuovo settore croceristico.

Nel 1977 viene approvato un nuovo Piano Regolatore Generale, redatto da Insolera, considerato strumento che conclude il ciclo della ricostruzione, che si prefigge di aprire una nuova fase di pianificazione urbanistica per la città di Livorno, volta al recupero delle aree estensive, con l'esplicito intento di mitigare gli effetti negativi della pianificazione precedente. I benefici di questa nuova linea di indirizzo progettuale però sono decisamente ridimensionati da una serie di modifiche frutto di varianti successive, che di fatto permisero il protrarsi di molti "mali", a cui il piano avrebbe voluto porre rimedio.

Per quanto riguarda le previsioni del Piano Insolera sull'area portuale saranno essenzialmente concentrate nella risoluzione dei casi di interferenza – conflitto, emersi negli ultimi anni a seguito della sua nuova fase di trasformazione funzionale. I principali interventi interessarono:

- la soluzione dei conflitti tra viabilità urbana e viabilità portuale prevalentemente concentrate nella parte meridionale del porto. A questo fine verrà quindi proposta una nuova arteria attrezzata per il traffico pesante, passante a fianco del porto Mediceo, a servizio dei cantieri marittimi ubicati più a sud;
- la soluzione delle problematiche relative alle nuove necessità di aree deposito merci. È in quest'occasione che per la prima volta si propone di trasferire tale crescente problematica, all'esterno della città, tramite la costruzione di un centro intermodale. L'obiettivo è quello di liberare le aree che, sino ad allora, sono state sottratte al tessuto urbano, come ad esempio

quelle limitrofe alla stazione San Marco, da riutilizzare per nuove destinazioni più coerenti con le necessità cittadine;

- lo spostamento della stazione marittima;
- la trasformazione del porto Mediceo in porto turistico;
- la prescrizione di pianificazione, tramite un Piano Attuativo Unitario, per tutta l'area industriale- portuale.

La più grossa debolezza del piano, per quanto concerne le previsioni sull'area portuale, è l'assoluta mancanza di interventi relativi al recupero del fronte a mare del centro storico, che, in un certo qual modo, indebolisce la scelta di trasformare il porto Mediceo in porto turistico. Ad aggravare la situazione vi è poi la scelta della creazione del nuovo asse viario costiero, che, se da un lato risponde alle esigenze produttive del cantiere marittimo, dall'altra rappresenta un'ulteriore cesura tra la città e il suo porto, i cui effetti negativi persistono ancora oggi. Altro elemento negativo, anche se in questo caso più indiretto, è la norma relativa al Piano Attuativo unitario a causa della successiva interpretazione che ne stravolgerà gli obiettivi, consentendo interventi parziali e disordinati, che causeranno il proliferare del fenomeno d'occupazione di aree urbane ad uso deposito (in attesa della realizzazione del centro intermodale)⁸.

Soltanto nel 1978 il progetto del centro intermodale prende corpo, con la localizzazione dell'area di Guasticce, nel comune di Collesalveti, a 10 km da Livorno. Nel 1985 la Società Bonifica redige un importante progetto di assetto per lo scalo livornese che, anche se non approvato, influenzerà positivamente le fasi di progettazione future. Nel 1990 si arriva alla presentazione del progetto definitivo con la valutazione di impatto ambientale, anche se si dovrà aspettare fino al 1999 per la messa in attività dell'area. I benefici, però, non sono quelli auspicati in quanto non si arriverà alla costituzione di una vera e propria “piattaforma logistica costiera” a causa della mancanza di una gestione unitaria con il porto, oltre a problemi meramente realizzativi. Prova ne è il fatto che la Compagnia Portuale ha dovuto acquisire un altro sito denominato “Distripark” presso la zona del Faldo, esterno quindi al centro intermodale, per soddisfare le proprie esigenze di deposito a lungo termine.

Intanto nel 1999 viene approvato, dopo un lungo percorso, il nuovo piano della città di Livorno, redatto da Gregotti, secondo la prima legge urbanistica regionale d'Italia: la L.R. Toscana 5 del 1995.

La nuova strumentazione urbanistica comunale, secondo quanto stabilito dalla normativa regionale, è composta da due piani fra loro subordinati: il Piano Strutturale Comunale ed il Regolamento Urbanistico. Il Piano Gregotti, basato su un'accurata analisi, è promotore di una serie di politiche urbane volte sia al recupero del “residuo” patrimonio storico, quanto anche alla soluzione di una serie di problematiche emergenti derivanti dai capovolgimenti economici e sociali in cui il capoluogo labronico si trovava alla metà degli anni novanta⁹.

8 M.Massa, *Città portuale e territorio in toscana*, Edizione ETS Pisa 2005

9 La crisi del settore industriale italiano che già dagli anni ottanta vedeva progressivamente avanzare il fenomeno della delocalizzazione degli impianti.

Il suo obiettivo finale è quello di ottenere una città più moderna ed efficiente.

Molte sono le previsioni di importanza strategica che vengono introdotte, alle quali corrisponderanno altrettanti progetti.

Fra i più importanti: la Porta a Terra, la Porta a Mare, il Nuovo Centro (la Città Multicentrica), Salviano 2, i piani di riqualificazione dei Quartieri Nord (Shangay e Corea).

Il PSC di Gregotti classifica tutte le parti allora aventi destinazione commerciale o industriale nel “Sistema A-5 Portuale”. Il porto mediceo è classificato come Sottosistema 5 -A1, mentre la parte del porto ad uso del porto passeggeri è classificata come Sottosistema Stazione Marittima 4-C19 del Sistema Insediativo 4C. Il Regolamento Urbanistico, per i due Sottosistemi sopra citati presenta un dettaglio di analisi e di previsioni uniforme al restante territorio comunale, mentre per il rimanente Sistema Portuale A – 5 non ritroviamo tale dettaglio. Gli edifici non sono classificati nei rispettivi sottogruppi (vedi Tavola dei “Gruppi edifici” del RU vigente), e le previsioni si riducono ad un unico indice di fabbricabilità. Tale situazione non è frutto però di leggerezza, giacché era sicuramente nelle intenzioni sia dell'amministrazione comunale che del progettista, lasciare al futuro PRP il dettaglio della loro pianificazione. Il ritardo d'altra parte, nella redazione del PRP rispetto gli strumenti comunali approvati nel 1999, unitamente a questa incertezza pianificatoria, ha contribuito alla situazione di disordine e degrado che caratterizza oggi il porto commerciale-industriale.

Di contro, il Piano Gregotti include previsioni che interessano i Sottosistemi del Porto Mediceo, della Stazione Marittima, ed dell'importantissimo *Waterfront* ottocentesco a sud della città, nei quali sono stati realizzati, o sono in corso d'opera, i seguenti interventi: Piano Attuativo della “Porta a Mare”, Piano Attuativo della nuova Stazione Marittima, Piano Attuativo del Porto Turistico all'interno del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, riqualifica della Terrazza Mascagni e della Passeggiata a Mare, il PIUSS per il recupero dello “Scoglio della Regina”.

La Stratigrafica del Paesaggio

Il primo elaborato d'analisi del patrimonio culturale in porto è la Tavola 041, che segue una metodologia d'analisi indicata dalla Soprintendenza di Pisa: concordato con quest'ultima quale allegato alla VAS del nuovo PRP di Livorno.

Secondo gli intenti della Soprintendenza, tale metodologia dovrebbe diventare “standard” per le valutazioni di loro competenza.

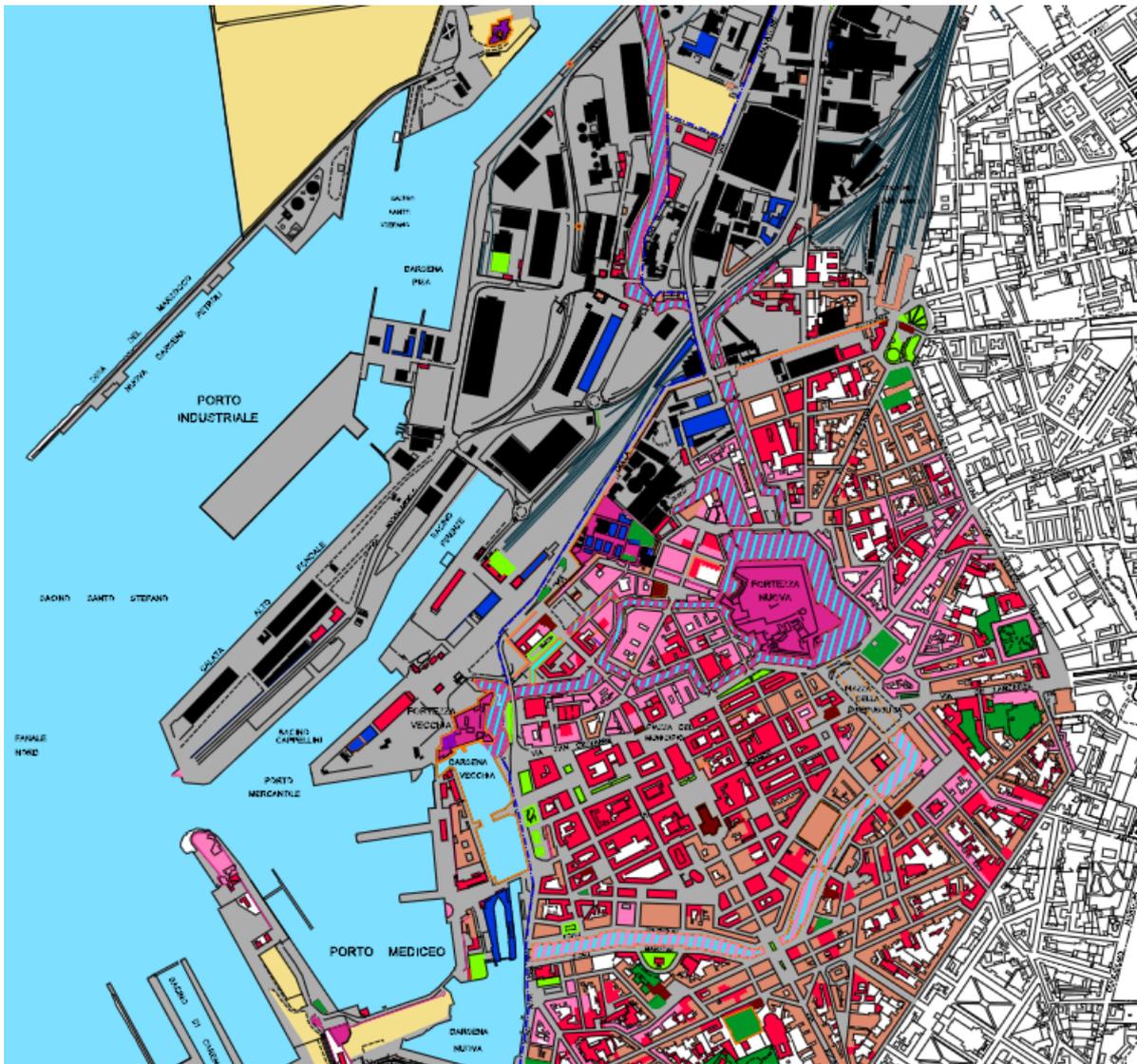


Fig. 7: Stralcio della tavola 041 " Carta della stratigrafia del paesaggio"

L'approccio è fortemente legato alla periodizzazione storica ed analizza unitamente sia i “volumi”, quindi le zone costruite, che i vuoti, ovvero le superfici non edificate, evidenziando specifici “caratteri del suolo”.

Nel modello d'analisi iniziale gli edifici ed i manufatti erano classificati secondo fasce temporali precise, a cui corrispondevano altrettanti precisi colori, così suddivise:

1. architettura antica (fino al 1000 dc) a cui corrispondeva il colore viola;
2. architettura medievale rinascimentale (dal 1000 al 1400) a cui corrispondeva il magenta;
3. architettura post rinascimentale a cui corrisponde il colore rosa (dal 1500 al 1700);
4. architettura dei catasti storici a cui deve corrispondere color mattone(dal 1800 al 1945);
5. architettura del dopoguerra e contemporanea a cui deve corrispondere il rosso (successiva al 1945)
6. edifici industriali antecedenti al 1945, a cui deve corrispondere il blu;
7. edifici industriali moderni, a cui deve corrispondere il nero (successivi al 1945).

I colori in questo caso dovevano giocare un ruolo fondamentale; ponendo il rosso ed il nero per le categorie di edifici moderni, si sarebbe dovuto ottenere il risultato di evidenziare quelle che sono state identificate come categorie critiche ai fini della valutazione della qualità del paesaggio.

Inoltre, gli edifici di particolare valore storico o ambientale all'interno delle singole categorie sono evidenziati con una spessa bordatura arancione.

Premesso che la facilità di visualizzazione delle criticità ha lo scopo di favorire la lettura e l'interpretazione del territorio analizzato, agevolando il processo progettuale volto alla soluzione dei problemi, data l'importanza dell'immediatezza della lettura della carta, suo obiettivo principale, la tavolozza dei colori proposta doveva essere obbligatoriamente mantenuta.

Il modello d'analisi, tuttavia, in accordo con la Soprintendenza di Pisa, è stato leggermente riparametrato allo specifico caso del porto di Livorno.

La variazione concordata alla metodologia d'analisi ha interessato le sopra citate “fasce cronologiche” che sono state modificate con la finalità di meglio adattare alla storia di Livorno, città fondata a fine ‘500, in:

1. in viola edifici fino al 1500;
2. in magenta edifici dal 1501 al 1650;
3. in rosa edifici dal 1826 al 1945.

Le categorie per gli edifici del dopoguerra ed industriali sono rimaste invariate.

Per quanto concerne invece i “vuoti” si sono adottate le indicazioni della Soprintendenza senza variazioni. Abbiamo una classificazione in quattro grandi categorie:

- in verde gli spazi a verde, suddivisi in verde storicizzato (verde scuro) e verde recente (verde chiaro);
- in grigio le superfici cementate o asfaltate;
- in beige le superfici in terra battuta, ghiaia, o sabbia;
- in azzurro le superfici relative alle zone d'acqua.

Pur contenendo lo schema d'analisi originaria altre categorie relative ad aree boscate, storiche o recenti ed alle coltivazioni legnose storiche o recenti, si è ritenuto opportuno ometterle, trattandosi di un'area “urbana” che non ha nessun riscontro in merito ad esse.

Per quanto riguarda l'analisi storica, si è proceduto a livello di singolo edificio.

L'area d'analisi, su richiesta della Soprintendenza, è stata allargata oltre l'ambito prettamente portuale, includendo una buona porzione della città storica, per cui si è scelto, come limite simbolico, il confine segnato dalla prima espansione ottocentesca dei Borghi. Questo per evidenziare lo stretto legame del porto con la città ed in particolare con la sua parte storica.

Per la datazione degli edifici, oltre la rilevazione diretta, si è proceduto con la verifica sulle più significative carte storiche tra cui: la pianta del 1609 del Poccetti, la carta del 1695 (Parigi, Bibliothèque Nationale); la carta del 1749 del Warren, la carta del 1790 di A. Piemontesi; la Carta del 1802 di G.Mori; la pianta del 1844 (Archivio di Stato Firenze); la carta del 1849 M. Chietti. Cartografia IGM 1881e 1950.

Sono state utilizzate, inoltre, le aereofotogrammetrie dei voli storici degli anni 1930, 1938, 1944, 1954, 1965, 1982: al fine di effettuare le verifiche relative agli isolati sviluppatisi o modificati durante il secolo scorso.

Infine, sono state utilizzate le mappe digitalizzate sia del Catasto Leopoldino 1825, consultabili tramite il WebGis della Provincia di Livorno, sia del Catasto d'Impianto (1939). La tavola così realizzata ha evidenziato quello che si era affermato nel precedente paragrafo sulla storia di Livorno, ovvero che nel porto si conservano gli edifici più antichi della città. Vale a dire, il castello medievale, denominato “Quadratura dei pisani” e il Mastio di Matilde, inglobati nella Fortezza Vecchia; la Torre del Marzocco, i resti delle fondamenta della Torre Maltarchiata ed un troncone di un'altra torre medievale, che costituivano con la prima ed altre, oggi scomparse, le difese puntuali della costa a nord della città, verso i canali che portavano alla foce dell'Arno.

Tali manufatti sono gli unici a ricadere nella prima “fascia” e quindi ad essere contrassegnati con il colore viola.

Altra osservazione scaturita fin dalla prima lettura di questa carta è come il centro storico, quello interno al pentagono buontalentiano, sia in gran parte di colore rosso; quindi composto da edifici realizzati a partire dal dopoguerra. Queste sono infatti le conseguenze visibili dovute ai danni, sia della seconda guerra mondiale, sia dei piani “dissennati” della ricostruzione, nei quali hanno evidentemente prevalso le ragioni della speculazione edilizia.

Viene confermata inoltre l'importanza del sistema dei Fossi e dei resti del sistema di mura e fortificazioni Medicee che costituiscono la gran parte dei manufatti ricadenti della seconda fascia (dal 1501 al 1650) a cui corrisponde il color magenta.

Tale dato è perfettamente in linea con quanto precedentemente citato della normativa nazionale e degli strumenti urbanistici sovraordinati che vincolano e tutelano questi manufatti.

Altra informazione immediata, che fornisce la lettura dell'elaborato, è il valore del quartiere della Venezia, come nucleo storico più antico conservatosi nella città.

Viene così confermato, anche da quest'analisi, il primato di questo quartiere, quale sopravvivenza dell'illustre passato di Livorno.

Il valore storico di primo piano della Venezia, coniugato alle relative caratteristiche paesaggistiche ed ambientali peculiari, in conseguenza dello stretto rapporto con l'elemento acqua ed alla sua posizione di “confine” con il porto, la candidano, finanche per il futuro, a giocare nuovamente un ruolo fondamentale nel dualismo porto-città.

Il quartiere, del resto, in previsione anche degli interventi previsti al suo interno, come il PIUSS del Luogo Pio e dei Bottini dell'Olio, il Piano di Recupero del Forte San Pietro, o limitrofi, come il PIUSS della limitrofa Dogana d'Acqua, rivestirà un ruolo strategico cardine per raggiungere l'importante obiettivo della riappropriazione degli spazi portuali, riportando il capoluogo labronico a quell'unità che gli manca da più di un secolo e mezzo.

Tornando a quanto emerso dall'analisi dell'ambito portuale, oltre agli importanti beni storici prima citati e già vincolati dal Ministero dei Beni Culturali e Paesaggistici, sono stati individuati quei manufatti ed edifici che, per caratteristiche proprie, si possono definire come *archeologia industriale*. Fra questi, oltre al più rilevante vecchio Silos Granari, si ricordano altri importanti resti

quali la Banchina del bacino, oggi tombato, che una volta si trovava di fronte all'antica Stazione marittima; o come il muro della vecchia diga attualmente inglobata dal molo Alto Fondale.

Come già sottolineato nel capitolo precedente dalle fonti storiche, quanto sopravvissuto agli eventi bellici dell'originario porto industriale di fine ottocento inizi novecento, è relativamente poco; ma ciò ne rende forse ancora più importante il recupero, al fine di preservare la “memoria” di un importante periodo storico della città.

Questa classificazione del patrimonio culturale all'interno del Sistema n.5 della “Portualità” nel PSC vigente, concorre a colmare quel “vuoto” conoscitivo lasciato dal RU vigente.

Oltre all'individuazione dei manufatti di interesse storico e di archeologia industriale, la tavola mette in risalto le problematiche relative alla bassa qualità del paesaggio di tutto il contesto portuale.

Il grigio delle superfici asfaltate o cementate la fa da padrone, essendo di fatto assenti spazi a verde. e la qualità degli edifici, in gran parte realizzati negli ultimi cinquant'anni è generalmente molto bassa.

Ciò svislisce il “contesto” di importanti beni storici quali la Torre del Marzocco e la Fortezza Vecchia. Questa problematica è stata messa ampiamente in evidenza già da diversi studi precedenti e quindi, non può ritenersi un contributo originale; resta il fatto che anche quest'approccio d'analisi, ha confermato la negatività dello stato attuale, sottolineando l'urgenza di una soluzione.

Gli studi sugli aspetti paesaggistici, confermano quindi in gran parte quanto affermato dal PIT, nell'allegato A relativo all'ambito 12 “Area Livornese”, ovvero che nel il porto di Livorno a prevalere è il “ *paesaggio di porto mercantile caratterizzato dai viadotti della viabilità a scorrimento veloce, dalle aree della raffineria e zone di deposito e stoccaggio*”.

D'altra parte nella medesima scheda del PIT , nella sezione “Funzionamenti e Dinamiche”, si afferma che: “*L'assenza di efficaci interventi di inserimento paesaggistico dell'area portuale di Livorno concorre alla determinazione di condizioni di degrado del paesaggio di margine urbano.*

Gli edifici artigianali ed industriali sono spesso in rapporto dissonante col paesaggio.

Il paesaggio della costa alta registra severe alterazioni dei caratteri strutturali naturali e culturali storici dovute alle reti infrastrutturali viarie e alle linee elettriche che solcano il versante.”

Questa situazione rilevata in via preliminare qualche anno fa dal PIT permane tutt'oggi: il paesaggio del sotto ambito del “porto operativo”, come individuato dal nuovo PRP, ha quali elementi di spicco i viadotti e gli svincoli della viabilità ad alta percorrenza, gli edifici ed impianti per lo stoccaggio e raffinazione degli idrocarburi; esso è caratterizzato da un generale disordine dei suoi manufatti, che in alcuni casi sono degradati.

Altro elemento fortemente caratterizzante, evidenziato dalla tavola “Carta Stratigrafica del Paesaggio”, è la presenza di numerose aree adibite allo stoccaggio e movimentazione di container ed autoveicoli.

Dall'elaborato emerge chiaramente come, in generale, la cementificazione delle superfici non edificate del sotto ambito del “porto operativo”, sia pressoché totale. Questo, unitamente alla situazione generalizzata di disordine degli edifici, citata precedentemente, e di abbandono in cui versano alcune aree, da vita ad un paesaggio caotico e degradato.

È opportuno peraltro sottolineare che gran parte dei manufatti e delle scelte progettuali dell'attuale porto di Livorno si collocano cronologicamente nella seconda metà del secolo scorso e di conseguenza, sono frutto delle vecchie “consuetudini” di pianificare i porti in stretta aderenza a criteri funzionali ed economici, con bassa cura per gli elementi estetici-percettivi o paesaggistici.

All'interno di tale sub ambito, un discorso a parte va fatto per il Canale dei Navicelli che, con i suoi bacini, riveste un notevole valore paesaggistico ed ambientale (tutti i corsi d'acqua sono considerati corridoi ecologici primari), oltre che un valore storico identitario in stretta relazione con la creazione e lo sviluppo del sistema dei Fossi della città, con il quale forma “*l'intero sistema delle comunicazioni per via d'acqua*” (così come definito dal Sistema Informativo Territoriale dei beni culturali e paesaggistici della Regione Toscana).

Il canale oggi risulta in alcune parti irrimediabilmente compromesso e perduto, in quelle ancora esistenti alterato e degradato assieme al suo contesto e necessita di urgenti interventi di recupero.

Situazione differente si evidenzia nella parte più antica del porto, individuata nel RU dall'Area di Trasformazione 5-A1 di cui alla scheda n.12 “Porto Mediceo” e definita dal PRP quale “area cerniera di transizione allo spazio urbano”, dove tutt'ora dominano elementi percettivi di qualità, residui del retaggio storico Livornese; come la Fortezza Vecchia e i resti delle fortificazioni medicee, come Forte di Porta Murata, Forte della Bocca, Bastione della Regina, ecc.

Il carattere dell'area è determinato dall'uso attuale di molti suoi specchi d'acqua, quali punti di ormeggio, come nella Darsena Vecchia, nella Darsena Nuova ed in alcune parti del Porto Mediceo. Barche a vela, imbarcazioni da diporto e pescherecci sono elementi che caratterizzano fortemente questi spazi portuali, dando vita ad un paesaggio marcatamente “storicizzato” per caratteristiche paesaggistiche ed ambientali.

Il paesaggio è valutato come di qualità, sia per le ragioni sopra elencate, sia per il fatto che può essere “paragonato” a quello prodotto da un porto turistico, definito dal PIT nell'allegato 1 del Master Plan dei Porti come “*di valore estetico percettivo significativo*”.

Attualmente sono in corso d'opera i Piani sia per la trasformazione del Porto Mediceo in Porto Turistico, sia di Porta a Mare, approvati con l'ultima variante del PRP vigente approvata nell'ottobre del 2010, per cui non è possibile valutarne effetti in disaccordo con quelli previsti, che mantengono pertanto la loro validità. Si rimanda quindi al relativo decreto VIA ed al SIA allegati a tale variante. Altra situazione si rileva per l'area corrispondente alla scheda n.5 del RU relativa all'Area di Trasformazione 4-C19 “Stazione Marittima” e definita dal PRP quale “area cerniera di transizione allo spazio urbano”, attualmente ospitante buona parte del porto passeggeri, per la quale è stata già avviata la pianificazione attuativa.

Oggi tale area si connota per i grandi spazi destinati alla sosta e movimentazione degli autoveicoli connessi al servizio traghetti – crociere, e per la presenza di importanti manufatti, retaggio del periodo industriale livornese (fine 800' primi 900') e quindi classificati come *archeologia industriale* (si rimanda alla tavola 042 “Patrimonio culturale in porto” allegata a questo studio per i dettagli), tra cui spicca il Vecchio Silos Granario.

Quest'ultimo, oltre ad avere un significativo valore storico identitario, fin dalla sua realizzazione ha avuto un importante ruolo paesaggistico percettivo, prova ne è la sua collocazione proprio

all'ingresso del porto livornese in una posizione avanzata anche rispetto alla Fortezza, frutto evidente di precise scelte progettuali.

Il Vecchio Silos, come il resto degli altri manufatti presenti nell'area, è classificato come archeologia industriale ed attualmente risulta degradato e bisognoso di interventi di restauro e rifunzionalizzazione.

Altra peculiarità di quest'area sono le visuali percettive di qualità sugli importanti monumenti storici ricadenti nei vicini Sottosistemi 5-A1 del Porto Mediceo, come la Fortezza Vecchia, e 4-B3 della Venezia, Mura della cinta doganale Lorenese, Bastione S. Pietro. Tale caratteristica positiva è però attualmente fortemente limitata dall'intorno contraddistinto, come si è visto, da ampie distese asfaltate e da edifici degradati.

Ultima considerazione rilevante che si ritiene opportuno fare è quella relativa al sistema del verde: che, in tutta l'area analizzata, comprendente anche buona porzione del centro storico di Livorno, appare esiguo, puntiforme ed isolato.

Per quanto riguarda l'area, definita nella tavola della Stratigrafia del paesaggio “ambito del porto”, si rileva un'assenza quasi totale di verde, causata evidentemente da precise scelte progettuali passate che alle interpretazioni riduttive del comma 1, dell'art. 5 del D.M. 1444/68 prevedendo che per il rispetto dello standard del 10% si realizzassero solo parcheggi, considerati più “compatibili” con le esigenze logistiche produttive portuali.

A tale proposito si sottolinea che il RU vigente classifica l'intero Sottosistema Portuale 5-A l'UTOE 5-A1 come Zone B-D e le UTOE 4-C19 Stazione Marittima e 4-B-4 Cantiere Orlando, definite dallo strumento comunale quali “aree di trasformazione” e classificate come Zone B ai sensi del DM 1444/68.

Si auspica quindi un generale aumento del verde urbano e la costituzione di una “rete urbana”, in accordo col comune di Livorno, che colleghi e metta a sistema i nuovi elementi aggiunti con il patrimonio esistente in particolare quello rappresentato dai giardini e ville collocati a sud e ovest del centro buontalentiano.

Partendo da queste considerazioni e procedendo metodologicamente come suggerisce il PIT, il paesaggio del waterfront di Livorno è stato scomposto in quattro Unità Di Paesaggio (U.D.P.), distinte per omogeneità di caratteri morfologici percettivi correlati a specifiche destinazioni funzionali:

1. Paesaggio portuale industriale e retroportuale;
2. Paesaggio periurbano (area cerniera di transizione allo spazio urbano – stazione marittima);
3. Paesaggio portuale storico (area cerniera di transizione allo spazio urbano – Porto Mediceo);
4. Paesaggio della costa urbana (passeggiata a mare fino Accademia navale).

A questo si aggiunge il paesaggio costituito dal Parco di San Rossore, con un alto valore naturalistico ambientale, e dai Lidi di Calambrone e Tirrenia, di tipo turistico costiero storico delle colonie marine, situato nel territorio comunale di PISA (U.D.P. 5).

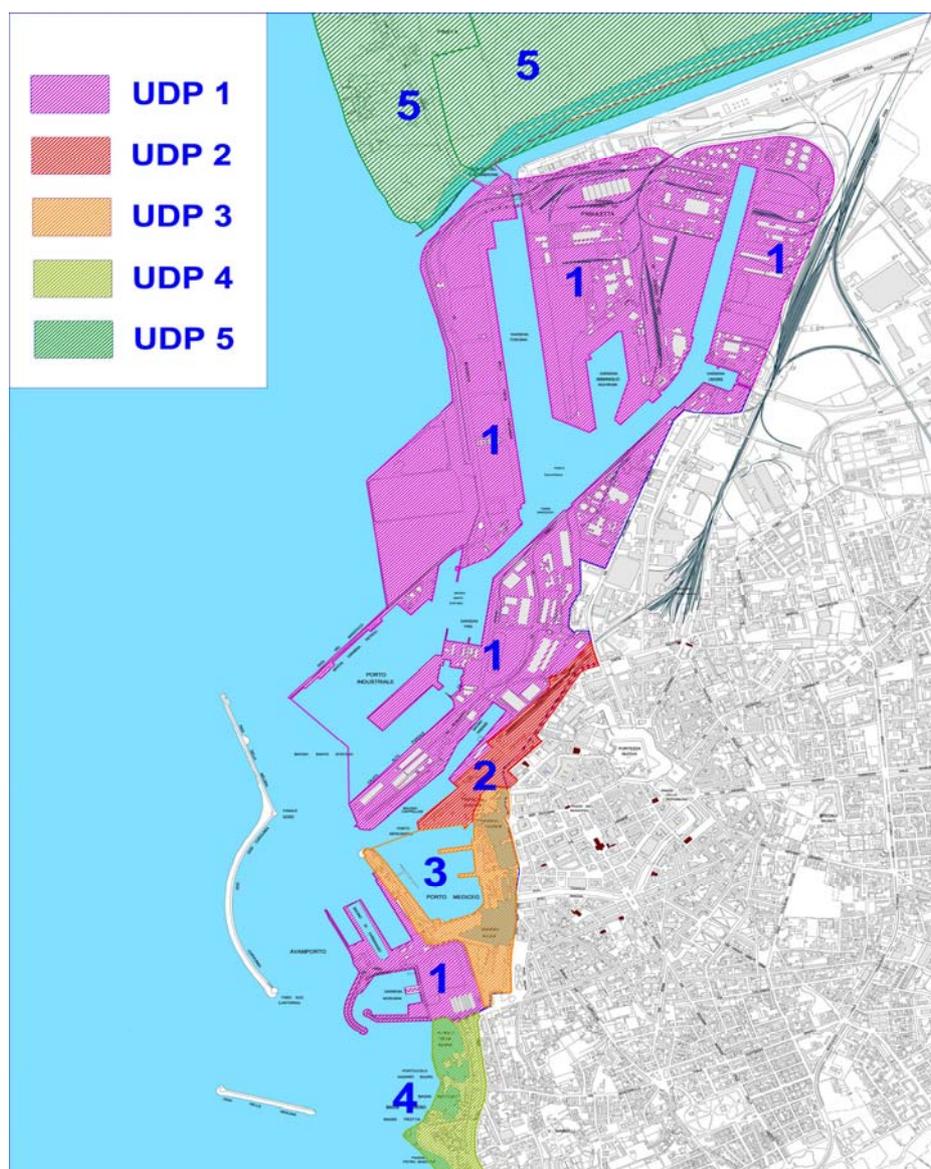


Fig. 8: Tavola tematica della Unità di Paesaggio

Il patrimonio storico architettonico ed ambientale del porto di Livorno

Ulteriore elaborato grafico prodotto per l'analisi dello stato di fatto, allegato al presente studio, è la Tavola 042 "Patrimonio culturale in porto".

La tavola è stata redatta mantenendo il criterio introdotto da quella precedente, ovvero la relazione tra porto e città, per cui l'area d'analisi è la medesima della precedente.

Per quanto concerne la porzione di città non ricompresa nell'ambito del porto si è riportata la classificazione del RU vigente dei "Gruppi di edifici", avendo cura di evidenziare solo i manufatti di "valore" e lasciando senza campitura tutti gli altri.

Sono stati così riportati in cartografia i seguenti gruppi:

1. Gruppo 1 - monumenti
2. Gruppo 2 - edifici di pregio architettonico

3. Gruppo 3 - edifici di immagine storico ambientale
4. Gruppo 4 - edifici di valore documentale ed ambientale.

Si è poi proceduto alla classificazione dei beni presenti nell'ambito portuale individuando le seguenti categorie:

1. Manufatti di valore storico ambientale con colore rosso
2. Sezioni di Mura Medicee e Lorenese con segmenti rosso ed arancione
3. Fossi e canale dei Navicelli
4. Edifici Archeologia industriale con il colore viola
5. Muri e Banchine, Archeologia industriale con segmenti viola.

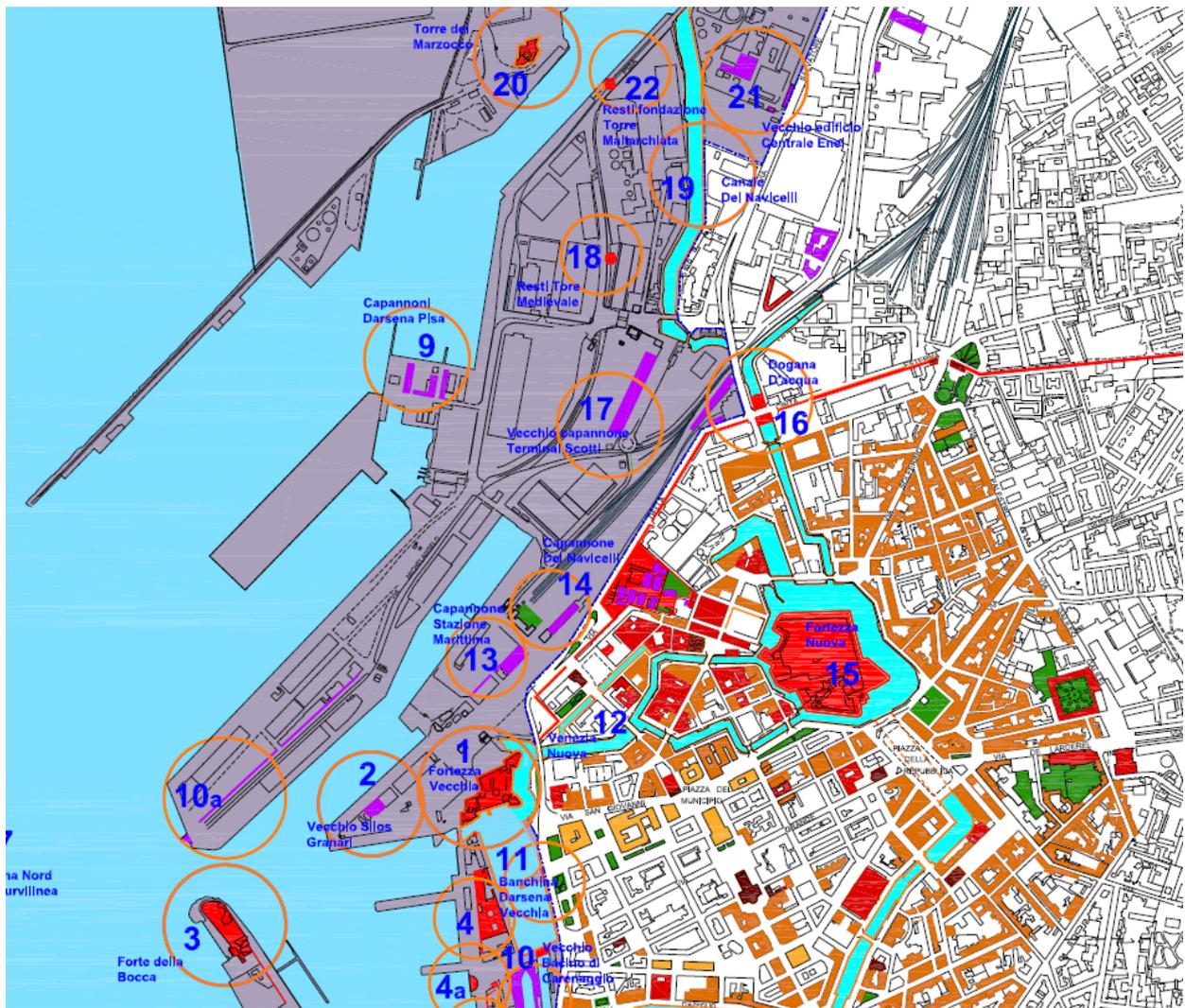


Fig. 9: Stralcio della tavola 042 " Patrimonio Culturale In Porto "

Mentre le prime tre categorie racchiudono i beni che sono già tutelati in vario modo dalla normativa vigente, come si è definito precedentemente, la quarta e quinta categoria comprendono quella parte di patrimonio storico industriale del porto di Livorno, in gran parte attualmente non vincolato direttamente.

I beni individuati all'interno dell'ambito del porto, sono stati numerati e poi evidenziati da un cerchio arancione, che serve a rafforzarne l'importanza in relazione al contesto in cui si colloca.

Per conseguenza ogni singolo manufatto forma, col proprio contesto, un "ambito" inteso quale elemento elementare di unità ambientali e di paesaggio.

Per la definizione spaziale di tali ambiti si rimanda ad una scala progettuale più di dettaglio (Piani Attuativi), nella quale dovrà essere evidenziato e valorizzato il rapporto tra ambito ed ambito.

È necessario inoltre sottolineare che nella tavola sono stati inseriti per le categorie 4 e 5 alcuni ambiti che, pur non ricadenti nel perimetro del porto, sono stati considerati in strettissima relazione con quest'ultimo, come la Dogana D'acqua, Forte San Pietro, la Fortezza Nuova, il quartiere della Venezia Nuova (Luogo Pio e Bottini dell'Olio), anche in riferimento ad interventi già avviati.

A questi si aggiungono quelli collocati nell'area periportuale ed est del Canale dei Navicelli, come ad esempio l'edificio denominato Stringi Stringi o i fumaioli dell'ex Borma, ecc (si rimanda alla tavola in questione).

Questo a conferma e per rafforzare il concetto secondo cui il patrimonio culturale del porto, costituito dai beni culturali e dal paesaggio, non può essere considerato disgiunto rispetto all'unitarietà dell'intero patrimonio cittadino

Elenco dei beni e relativi ambiti:

PORTO OPERATIVO (Sistema 5-A , PSC)

- Resti e muro della vecchia diga Alto Fondale (rif.10a Tavola 042)
- Vecchio capannone Terminal Scotti (rif.17 Tavola 042)
- Capannoni Darsena Pisa (rif.9 Tavola 042)
- Resti Torre Medievale (rif.18 Tavola 042)
- Canale dei Navicelli (rif.19 Tavola 042)
- Resti fondazione Torre Maltarchiata (rif.22 Tavola 042)
- Torre del Marzocco (rif.20 Tavola 042);
- Edifici vecchia Centrale Enel (rif.21 Tavola 042)
- Edificio razionalista prospiciente al Canale Industriale (rif.23 Tavola 042)

PORTO DI INTERAZIONE CITTÀ-PORTO

STAZIONE MARITTIMA (Sottosistema 4-C-19, PSC)

- Vecchio Silos Granai (rif.2 Tavola 042)
- Resti del molo e della vecchia darsena della Stazione Marittima (rif.13 Tavola 042)
- Capannone ad est dell'ex Stazione Marittima (rif.13 Tavola 042)
- Capannone attualmente confinante con il mercatino americano (rif.14 Tavola 042)
- Magazzini ad est della Dogana D'acqua (rif.16 Tavola 042)

MOLO MEDICEO (Sottosistema 5-A-1, PSC)

- Forte della Bocca (Decr. 2009/430), (rif.3 Tavola 042);
- Molo Mediceo (Decr. 2009/430), (rif.16 Tavola 042);
- Fortino della Sassaia detto anche della Regina (Decr. 2009/430), (rif. 5 Tavola 042);
- Bastione del Forte di Porta Murata (Decr. 2009/430), (rif.5 Tavola 042);

- Resti Mura Medicee a coronamento di gran parte del Porto Mediceo (Decr. 2009/430);
- Torrini Lorenese (Decr. 2009/430) (rif.4 e 5 Tavola 042);
- Resti dell'accesso originale al Forte di Porta Murata dall'Arsenale attraverso il fossato (Decr. 2009/430), (rif.4 Tavola 042);
- Barriera Doganale ed Emiciclo (Decr. 2009/430), (rif.4a Tavola 042);
- Resti lazzeretto di San Rocco (Darsena Nuova Bellana), (Decr. 2009/430), (rif.8 Tavola 3);
- Fortezza Vecchia (D.Lgs 42/2004), (rif.1 Tavola 042)
- Andana degli Anelli (rif.1 Tavola 042)
- Ponte dei Francesi

Tabella elenco dei beni vincolati da decreto:

	DENOMINAZIONE	ID UNIVOCO BENE	ID ARCHIVIO SOPRINTENDENZA
1	IL BALLATOIO E CAMMINO INTERNO DI RONDA DEL BALUARDO DELLA DARSEN	999	LI0059
2	RESTI DELL'OPERA DI PORTA MURATA	90490090043	LI0165
3	AREA DI RISPETTO ALLA FORTEZZA VECCHIA	90490090064	LI0034
4	FORTEZZA VECCHIA	90490090065	LI0035
5	DOGANA D'ACQUA	90490090086	LI0066
6	INTERO SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI PER VIA D'ACQUA	90490090089	LI0068
7	MURO DI CINTA DEL QUARTIERE DELLA VENEZIA NUOVA	90490090093	LI0071
8	TORRE DEL MARZOCCO	90490090109	LI0009
9	BASTIONI MEDICEI	90490090174	LI0064
10	TORRE MALTARCHIATA	90490090200	LI0011
11	PALAZZO ROSCIANO	90490090077	LI0055

5. VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI

Il settore crocieristico, motore della valorizzazione del patrimonio culturale

Il settore crocieristico, come è noto, si è messo in luce nell'ultimo decennio, per l'eccezionale trend di crescita e per le alte ricadute economiche del suo indotto.

L'attuale periodo di crisi economica ed il disastroso incidente della Costa Concordia hanno provocato solo una momentanea battuta d'arresto, senza particolari conseguenze sull'andamento generale del settore, comunque in crescita sia nella media dell'ultimo decennio che in quella del quinquennio.

Recenti studi hanno dimostrato come l'indotto del settore crocieristico, considerando le ricadute economiche dirette ed indirette, rappresenti uno dei maggiori settori per il recupero dell'economia europea. Basti pensare che, nel 2010, le stime ufficiali parlano di 14,5 bilioni di euro¹⁰.

Il porto di Livorno, in questo mercato delle crociere, occupa un posto di rilievo:

Esso, per passeggeri movimentati, è quarto fra i porti italiani ed ottavo fra quelli del Mediterraneo, con un mercato che nell'ultimo decennio ha avuto le percentuali di crescita più elevate. Si sottolinea inoltre che i principali studi di settore candidano proprio il Mediterraneo ad ulteriori margini di crescita.

Analisi specifiche, portate avanti da società di settore come la Porto di Livorno 2000, ma anche da alcune università, come ad esempio le facoltà d'economia di Venezia e Napoli, hanno dimostrato che il turista delle crociere ha un comportamento economico non dissimile da quello del turista tradizionale, con le conseguenti ricadute sul territorio, su:

- Dotazione servizi ricettivi, relativi alle soste pernottamenti, ristorazione.
- Attività commerciali
- Dotazioni turistico-culturali e museali.
- Mezzi di trasporto pubblico urbano.
- Dotazione di verde attrezzato
- Strutture per il tempo libero e della multimedialità

Il porto di Livorno deve il suo attuale primato di quarto porto italiano ad una sua “rendita di posizione”, che è peraltro una sua caratteristica storica: essere la ***Porta a Mare della Toscana***.

Questa sua connotazione storica, ampiamente riconosciuta ed inserita nelle strategie economiche e territoriali dagli strumenti di pianificazione Regionale e Provinciale, si conferma altresì per questo particolare settore turistico.

Del resto la Toscana, grazie al suo famoso quanto cospicuo, patrimonio di monumenti, città storiche e produzioni enogastronomiche tipiche, esercita un'attrattiva notevole per il settore turistico delle crociere.

Il dato statistico per cui il flusso turistico dei crocieristi a Livorno è costituito per oltre il 94% dai cosiddetti “passeggeri di transito” ovvero passeggeri che fanno scalo perché hanno acquistato un pacchetto crociere comprendente una o più escursioni nelle città d'arte della toscana (per oltre 80% a Firenze, Pisa e Lucca).

10 Cruise Industry Report 2011 – ECC (European Cruise Council)

Di questi passeggeri solo una percentuale di circa il 30%, che non ha acquistato tour guidati, sbarca per visitare Livorno.

L'obiettivo del nuovo PRP non è solo quello di favorire la crescita di questo settore, ma quello di aumentare sia i passeggeri in “imbarco sbarco” che quelli di “transito” in visita a Livorno; questo perché, incrementando queste due tipologie di passeggeri, è possibile accrescere le ricadute economiche sulla città con i conseguenti benefici sulla comunità locale.

Il porto di Livorno, fino ad oggi, dal punto di vista tecnico logistico, ha fatto fronte alla crescente richiesta del settore crocieristico “adattando” le proprie infrastrutture portuali a quest'uso, essendo ormai insufficienti quelle originariamente dedicate dell'attuale porto passeggeri.

Ciò è causato, in buona parte, dalla crescita delle dimensioni delle navi da crociera che, negli ultimi anni, sono quasi raddoppiate, costringendo lo scalo labronico ad utilizzare per accoglierle banchine aventi idonee caratteristiche tecniche di lunghezza e profondità. La diversa utilizzazione di questi accosti, destinati ad altre funzioni commerciali del porto operativo, provocano una sovrapposizione funzionale causa di diversi conflitti, concorrendo alla promiscuità funzionale del terminal labronico. Obiettivo del nuovo Piano Regolatore Portuale è quello di realizzare un terminal crociere-passeggeri moderno ed efficiente, che possa soddisfare le esigenze attuali e risolvere tali problematiche, fornendo un idoneo servizio ai passeggeri ed alle compagnie di crociera, in linea con gli standard internazionali.

Il riassetto del porto Crociere – Passeggeri ha un altro importante obiettivo: il recupero e la ricontestualizzazione della porzione di waterfront urbano e degli importanti monumenti presenti nel porto, primi fra tutti la Fortezza Vecchia e la Torre del Marzocco.

A questi interventi si affiancano quelli altrettanto importanti relativi alla riconnessione porto – città, che interessano le aree che all'interno del nuovo PRP sono denominate “*di transizione porto – città*”, sulle quali sono già in corso di realizzazione interventi come il Piano Attuativo di “Porta a Mare” e la trasformazione in porto turistico del Porto Mediceo.

Nell'ottica dello sviluppo sostenibile, fine ultimo della L.R. Toscana 1/2005 sul Governo del Territorio, tali interventi, consideratene le caratteristiche, non possono che avere quei criteri e modalità che danno origine a processi di rigenerazione urbana.

Per quanto riguarda le città portuali è superfluo ricordare come negli ultimi decenni il fenomeno della rigenerazione urbana è strettamente legato al tema del recupero dei waterfront ed in quest'ottica la crocieristica si colloca come ulteriore funzione, che trova la sua idonea collocazione.

Deve essere quindi considerata come ulteriore ed importante fattore per il ripensamento non solo della linea di costa ma anche dei tessuti urbani retroportuali.

Importanti studi, tra cui uno dei più significativi è quello del progetto CTUR (Cruise Traffic and Urban Regeneration) all'interno del programma europeo URBACT II, hanno dimostrato la necessaria relazione tra settore crocieristico e rigenerazione urbana al fine di evitare gli effetti negativi di questo particolare settore.

Tali studi hanno fissato degli interessanti criteri generali, definiti come “buone pratiche”, che appare utile sintetizzare in questa sede:

- Alta accessibilità del terminal:
 1. potenziare il collegamento alle grandi infrastrutture aeroportuali e ferroviarie;
 2. favorire il collegamento con le reti viarie regionali e nazionali, evitando la sovrapposizione con altri importanti flussi urbani;

3. disporre di un trasporto pubblico efficiente.
- Miglioramento accessibilità e connessione porto, città e siti turistici:
 1. migliorare e diversificare l'offerta del servizio pubblico a seconda dei casi specifici : Bus, tram, bus acquatici, linee metrò, navette, servizio bike sharing ecc.;
 2. realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, con apposita segnaletica e cartellonistica con le informazioni turistiche.
 - Miglioramento dell'immagine delle infrastrutture crocieristiche:
 1. Terminal crociere nuovi o rinnovati
 2. Attenzione al riutilizzo e valorizzazione del patrimonio storico.
 3. Valorizzazione delle viste panoramiche
 - Integrazione e relazione efficace tra attrezzature per la crocieristica e necessità della comunità locale;
 - Non puntare su costosi terminal crociere a meno che non sia verificata e attentamente pianificata una loro collocazione su importanti “flussi urbani”. In generale è più conveniente puntare su sistemi di servizio ai passeggeri ed alle compagnie da crociera, ottimizzando al massimo le risorse impiegate (particolarmente indicato per i “porti di transito”).
 - Possibilità d'uso per diverse fasce d'utenza: crocieristi, turisti “classici”, residenti.
 - Integrazione funzionale interna con un appropriato mix di usi del suolo, che includa il riuso di edifici storici ove pertinente e possibile.
 - Qualità dell'offerta culturale, storica e paesaggistica delle zone funzionali e dei servizi puntuali nel tessuto urbano.
 - Qualità architettonica e compositiva in generale e degli spazi pubblici in particolare.
 - Riduzione di conflittualità tra usi dedicati al tempo libero e al turismo ed usi contigui.
 - Integrazione con le aree urbane adiacenti e con il centro cittadino.
 - Tutti gli interventi, per ottenere gli auspicati effetti di “rigenerazione urbana” devono dare risultati di qualità che portino significativi benefici economici e sociali alla collettività locale. A tal fine devono essere messe in atto le seguenti azioni:
 1. partecipazione economica, agli interventi, di partner privati, di cui una percentuale preferibilmente locali, che accettino e condividano gli obiettivi di rigenerazione;
 2. coinvolgimento nel progetto di soggetti singoli o associazioni locali dei settori economici: turistico, commerciale ed artigianale;
 3. largo coinvolgimento della collettività locale, nelle varie fasi decisionali e progettuali, con i meccanismi di consultazione e partecipazione;
 4. i progetti devono avere fra gli obiettivi primari significative ricadute sociali in termini di: posti di lavoro, miglioramento delle condizioni economiche , facilitazione della coesione sociale, incoraggiare i rapporti interpersonali e l'interazione con i luoghi, aumento quantitativo e qualitativo dei servizi al cittadino, valorizzazione degli elementi storico identitari e del patrimonio culturale locale.

Bisogna ricordare inoltre che, in generale, la qualità urbana del “sito” è di primaria importanza per attrarre le compagnie da crociera in quanto aumenta il gradimento del turista crocierista.

In particolare il mercato Europeo – Mediterraneo, si caratterizza per una maggiore attenzione per l'itinerario delle crociere, composto dai porti visitati e dai tour proposti, rispetto la sola qualità dell'alloggio, dei servizi offerti e del design delle navi, fattori invece maggiormente considerati negli altri mercati.

Dalle “buone pratiche”, sopra riportate, desunte dagli studi del CTUR, appare chiaro quanto la risorsa del patrimonio culturale sia importante e decisiva per il raggiungimento degli obiettivi di rigenerazione urbana, essendo chiamati in causa in diversi punti.

Con tale patrimonio interessato dagli importanti interventi previsti dagli SU Comunali e dal PRP, Livorno rivestirà un ruolo decisivo nel successo per il raggiungimento di obiettivi essenziali per il porto, la città e la Toscana.

In particolare questi saranno fondamentali per l'implementazione del settore crocieristico che, se opportunamente messa a frutto, può rivelarsi elemento propulsivo per la crescita di tutto il settore turistico livornese.

Si auspica così di poter raggiungere, oltre alla crescita del movimento passeggeri, anche il miglioramento della percentuale di passeggeri in imbarco-sbarco, attualmente di poco al di sopra del 5%, e di quelli che, pur essendo di “transito”, decidono di visitare Livorno.

Queste due tipologie di crocieristi, come sopra detto, sono appunto quelle che portano maggiori ricadute economiche sulla città e quindi quelle sulle quali bisogna decisamente puntare.

Percorsi di valorizzazione del patrimonio culturale di Livorno.

In questo paragrafo si introduce uno studio tematico allegato al PRP, quale ipotesi di valorizzazione del patrimonio culturale del porto e della città di Livorno in funzione dalla crescita dell'emergente settore Crocieristico.

L'*opportunità* offerta dalle crociere deve essere utilizzata quale trampolino di lancio per il settore turistico di Livorno con l'obbiettivo di produrre ricadute positive a lungo termine sulla città in termini economici e sociali – occupazionali.

Esso inoltre è anche una delle “*strategie di opportunità*” indicate nella VAS, che si propone come compensazione agli inevitabili effetti negativi di consumo di risorse non rinnovabili, conseguenti al progetto d'ampliamento del porto commerciale (Darsena Europa), per il soddisfacimento degli obbiettivi di sostenibilità.

È necessario tuttavia sottolineare come tale studio, illustrato nei dettagli dalla Tavola n° 043 “Valorizzazione del patrimonio culturale e dei percorsi tematici”, non presenta obblighi normativi, rimandandoli ad uno livello di pianificazione più di dettaglio.

Si propone in questo elaborato uno schema di percorsi aventi due finalità principali:

1. collegare e mettere a sistema tutto il patrimonio culturale della città, potenziando un'offerta turistica;
2. riconnettere gli spazi portuali alla città tramite questo sistema di spazi pubblici, servizi e percorsi.

Nell'elaborato gli otto percorsi individuati, divisi in tematismi, mutuati dallo studio e dalle analisi sviluppate nelle tavole precedenti, sono:

1. Percorso Medievale – Rinascimentale
2. Percorso Mediceo
3. Percorso dei Fossi e delle vie d'acqua
4. Percorso Lorenese
5. Percorso storia del porto ed archeologia industriale
6. Percorso “la Livorno del trentennio e dell'architettura razionalista”
7. Percorso della cultura e dei musei di Livorno
8. Percorso dei parchi e giardini di Livorno

Questi tematismi sono intesi quali potenziamento dell'offerta turistico culturale di Livorno, in relazione all'auspicato incremento del settore, spinto e motivato dal crescente flusso del traffico crocieristico.

Essi costituiranno una rete unitaria, di percorsi eterogenei, che avrà la finalità, non solo di unire formalmente i beni culturali del capoluogo labronico, ma anche quella di riconnettere il porto alla città, con una particolare attenzione degli spazi sul *waterfront*.

Ulteriore obiettivo dei percorsi sarà quello di potenziare la rete ecologica urbana ed in particolare del porto, nel quale è completamente assente, tramite l'implementazione degli spazi verdi o rinverditi.

Da un punto di vista progettuale i percorsi, dovranno formare una “rete” omogenea ed uniforme in grado di mettere a sistema spazi pubblici, servizi, patrimonio culturale ed attività commerciali, al fine di raggiungere le auspiccate ricadute positive a lungo termine, sull'economia e gli strati sociali della città.

Sarà compito di appositi studi di dettaglio entrare nel merito del tracciato più opportuno, come del resto offrire soluzioni progettuali idonee atte a raggiungere gli obiettivi precedentemente elencati.

Lo studio di tali percorsi scenderà a livello progettuale con un abaco degli “spazi”, “sistemazioni”, manufatti significativi, arredi urbani, materiali, ed essenze arboree ed una della progettazione che adotterà i principi della sostenibilità e dell'ecologia urbana.

L'ultima Tavola, la n°044 riguarda le valutazioni paesaggistiche relative all'impatto visivo delle opere previste per il nuovo PRP.

In questa tavola sono segnati punti di visuale “reali” dai quali sono visibili le previsioni di PRP con una restituzione di rendering ed inserimento fotografico, che aiuterà a valutare gli impatti futuri sul panorama della città.

Tra i punti di visuale vi sarà, quello dal mare verso terra è fra i più significativi, mostrando ciò che verrà percepito da chi arriva con le navi a Livorno.

6. GIUDIZI DI VALORE IN FASE DI ANALISI

Per questa trattazione si rimanda al capitolo 5 della VAS a corredo del presente PRP.

7. LINEE GUIDA ALLE NORME PER LA TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO CULTURALE

In riferimento alla Tavola 042 il patrimonio viene classificato in 2 categorie:

1. Classe 1 : Monumenti e manufatti di rilevante valore storico ambientale (campitura rossa).

Per questi edifici, coerentemente con le norme di tutela nazionale e degli SU Comunali vigenti gli interventi consentiti dovrebbero essere i seguenti:

- Interventi di :restauro conservativo e filologico con l'eliminazione degli elementi incongrui. Sono vietati gli interventi eseguiti con tecniche e materiali incoerenti rispetto le tecniche costruttive originarie coerenti alle moderne tecniche di recupero e restauro.
- La manutenzione ordinaria e straordinaria, purché eseguita con i criteri e le cautele del restauro. Il progetto di restauro dovrà contenere precise indicazioni e valutazioni relative la fruizione dei singoli monumenti ed eventualmente per il loro riutilizzo anche per le casistiche relative ai successivi commi 1c e 1d.
- La rifunzionalizzazione, fermo restando la rigida attinenza alla classe di intervento di cui al comma 1a, per la collocazione di servizi, attività culturali e turistiche.

Piccole attività commerciali potrebbero essere consentite, se legate all'artigianato, e produzioni enogastronomiche regionali. Tutte le attività devono essere attentamente valutate in sede progettuale, al fine di accertarne la compatibilità e ridurre a zero il possibile impatto sulle strutture e materiali.

- Dovrebbe essere anche prevista la possibilità di collocare di strutture provvisorie in occasione di particolari eventi, leggere e facilmente rimovibili, per la realizzazione di stand espositivi, purché non aventi alcun impatto sulle strutture, paramenti murari e pavimentazioni dei manufatti. Per questa tipologia di interventi saranno specificate le precise modalità negli studi di dettaglio allegati ai relativi Piani Attuativi.

Si ricorda che l'attuazione degli interventi è subordinata alla preventiva approvazione di un progetto approvato dall'Autorità Portuale di intesa con il Comune di Livorno e la Soprintendenza competente.

2. Classe 2 : Edifici e manufatti aventi valore di archeologia industriale (campitura viola)

Per questa classe di edifici, in linea generale, dovrebbero essere previsti tutte le tipologie d'intervento a partire dalla manutenzione ordinaria, restauro fino alla demolizione con o senza ricostruzione, questo per via della disomogeneità qualitativa di tali manufatti e degli importanti interventi di trasformazione che coinvolgeranno l'intero porto nei prossimi anni.

A stabilire caso per caso la tipologia d'intervento più opportuna, con l'obiettivo di preservare e valorizzare il più possibile di questa categoria di beni, si suggerisce la redazione, nelle successive fasi di progettazione, di specifiche "schede d'analisi".

Tali schede dovranno essere composte da una parte analitica, nella quale saranno evidenziate le parti di qualità, materiali, caratteristiche costruttive caratterizzanti i manufatti; ed una parte normativa nella quale sarà chiaramente indicata la tipologia d'intervento più idonea per ogni singolo manufatto e le indicazioni per il loro riutilizzo in caso di cambio di destinazione d'uso.

Si raccomanda, al fine di preservare gli elementi di qualità e le parti caratterizzanti il manufatto di eliminare le superfetazioni ed in generale le aggiunte incongrue.

Gli elementi strutturali portanti originali, in particolare quelli verticali ed orizzontali di copertura, devono essere mantenuti e recuperati.

La rifunzionalizzazione dovrebbe essere sempre consentita previa verifica del rispetto della destinazione d'uso portuale.

Allo scopo di agevolare il recupero e riutilizzo di tali manufatti dovrebbe anche essere prevista una deroga alle norme del Regolamento Edilizio relativamente alle altezze, agli standards igienico-sanitari e tecnologici, purché questi requisiti vengano garantiti con sistemi tecnologici alternativi e o compensativi.

Si ricorda che l'attuazione degli interventi è subordinata alla preventiva approvazione di un progetto approvato dall'Autorità Portuale di intesa con il Comune di Livorno e la Soprintendenza competente

Per finire, anche in questa sede appare idoneo sottolineare che: il bene architettonico non può essere scisso dal contesto ambientale nel quale è inserito. L'attenzione, quindi, è estesa dal singolo bene alle caratteristiche storiche ed ambientali dell'area circostante; dovrà essere favorito un recupero più ampio del semplice restauro edilizio con il recupero di aree, percorsi di accesso, visuali, ecc., al fine di tutelare e valorizzare i caratteri culturali, espressivi ambientali e di testimonianza storica degli edifici, nonché delle aree di particolare valore paesistico.

BIBLIOGRAFIA

1. Bortolotti L., *Livorno dal 1748 al 1958*, Leo S. Olsehki Editore, Firenze 1977.
2. Fallanca De Blasio C. a cura, *Luoghi dello scambio e città del mediterraneo, storie, culture, progetti*, Liriti editore, Reggio Calabria 2007.
3. Massa M. a cura, *Città portuali e territorio in Toscana*, Edizioni ETS, Pisa 2004.
4. Matteoni D., *Le città nella storia d'Italia. Livorno*, Laterza - Bari 1985.
5. Matteoni D., *Livorno. La costruzione di un'immagine. I palazzi di città*, Silvani Editore , Milano 1999.
6. Piombanti G., *Guida storica ed artistica della città e dei dintorni di Livorno*, G. Marini Editore, Livorno 1903.
7. Previti M., Largo cerchio di muro, e facili barriere: le Mura Lorenese a Livorno, 1835-1842, in "CN Comune Notizie", n. 38, aprile-giugno 2002.
8. Talà P., M. De Luca, *Le mura intorno: sulla traccia delle antiche fortificazioni di Livorno*, Pontedera 2000.
9. Regione Toscana, Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).
10. Provincia di Livorno, Piano di Coordinamento Provinciale (PTC).
11. Comune di Livorno, Piano Strutturale.
12. Comune di Livorno, Regolamento Urbanistico.

Documenti disponibili in formato digitale da siti internet:

1. "Carta AUDIS della rigenerazione urbana" da www.audis.it
2. Comune di Napoli CTUR Lead Partner, Unità di progetto URBACT a cura, Final Report and Good Practices Guide, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .
3. Edgardo Bussani coordinatore, *CTUR Local Action Plan: Trieste*, Edito Municipalità di Trieste 2011, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .
4. Gaetano Mollura coordinatore, *CTUR Local Action Plan: Napoli*, Edito dal Consiglio Comunale di Napoli 2011, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .
5. Metin Canci coordinatore, *CTUR Local Action Plan: Istanbul* Edito dalla municipalità di Istanbul 2011, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .
6. Jim Keogan coordinatore, *CTUR Local Action Plan: Dublino*, Edito da Dublin City Council 2011, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .
7. César Jiménez coordinatore, *CTUR Local Action Plan: Valencia*, Edito da Generalitat Valenciana 2011, da www.urbact.eu/en/projects/port-cities/ctur/homepage/ .