



Autorità Portuale di Livorno  
Piano Regolatore del Porto

**Relazione d'inserimento paesaggistico dell'area Bellana**

**Allegato C al RAPPORTO AMBIENTALE**



---

Marzo 2013

**RELAZIONE INTEGRATIVA ALL'IMPATTO PAESAGGISTICO  
PER LA DESTINAZIONE FUNZIONALE DELL'AREA PROSPICIENTE LA  
BELLANA INSERITA NELLA VARIANTE AL P.S. E NEL NUOVO P.R.P.**



# **INDICE**

## **1. DOCUMENTAZIONE TECNICA**

### **A. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE**

PREMESSA

#### A.1. DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI

#### A.2. INDICAZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA

Inquadramento della previsione rispetto agli strumenti urbanistici regionali e territoriali

Inquadramento della previsione rispetto al vincolo paesaggistico

Descrizione dell'area di previsione

Descrizione del vincolo e sue motivazioni

Giudizi di valore in fase di analisi

#### A.3. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA

Contesto paesaggistico

Stato attuale dell'area

### **B. ELABORATI DI INDIRIZZO PER LA PIANIFICAZIONE**

#### B.1. INQUADRAMENTO ATTUALE DELLA PREVISIONE URBANISTICA

#### B.2. AREA DI PREVISIONE URBANISTICA

Planimetria dell'intera area

Aspetti vegetazionali e morfologici

#### B.3. INDIRIZZI E CRITERI DI MASSIMA DELLA PREVISIONE URBANISTICA

Planimetria e vedute di inquadramento

Planimetria

Ipotesi di sezioni

Motivazioni delle scelte relative alla previsione urbanistica

## **2. ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

### **A. SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI**

### **B. PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI**

### **C. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

Giudizi di valore post previsione urbanistica

Valutazione schematizzata di Compatibilità Paesaggistica

## **1. DOCUMENTAZIONE TECNICA**

## **A. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE**

### **PREMESSA**

I porti mercantili rappresentano una forma significativa del paesaggio costiero contemporaneo, che convive con le testimonianze storiche, per cui è d'obbligo una particolare attenzione a tutti quegli aspetti di conservazione, recupero e trasformazione che intervengono in questo ambito in funzione della loro tutela e valorizzazione.

La presente relazione, quindi, è redatta ad integrazione dell'allegato B del Rapporto Ambientale a corredo dell'avvio del procedimento per la Variante al Piano Strutturale del Comune di Livorno, giustificato dall'esigenza di procedere all'adozione di un nuovo Piano Regolatore Portuale a cura dell'Autorità Portuale, con l'intento di meglio valutarne le ricadute sul territorio e sarà parte integrante del Rapporto Ambientale allegato al nuovo P.R.P. dell'Autorità Portuale di Livorno.

In dettaglio è indagato l'impatto paesaggistico sulla costa urbana livornese davanti alla Bellana delle opere foranee necessarie per la difesa e la sicurezza sia dell'ingresso alla Darsena Morosini che del canale di prossima realizzazione del Piano Attuativo di Porta a Mare e della destinazione funzionale del relativo specchio acqueo ad ormeggio nautico, finalizzato a delocalizzare i circoli nautici sociali presenti nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova del porto di Livorno. Tale obiettivo è raggiunto attraverso una valutazione che, partendo dallo studio degli aspetti paesaggistici ed urbanistici previsionali regionali e territoriali e dei vincoli, passa a quello dei caratteri attuali ed a quello delle previsioni, elencando e descrivendo per ciascuno di essi gli impatti relativi agli ambiti più significativi, individuati e sintetizzati in: insediamenti storici, gli insediamenti moderni, la viabilità storica, la vegetazione, le visuali panoramiche.

A tali ambiti, desunti dallo studio approfondito dalle linee guida della normativa regionale/territoriale e considerati fondamentali per una corretta valutazione di compatibilità paesaggistica, sono assegnati dei giudizi di valore motivati che, partendo da un valore insufficiente o nullo pari a 0, arrivano fino al loro valore massimo pari a 3; il documento si conclude quindi con una schematizzazione dei giudizi formulati nei precedenti capitoli.

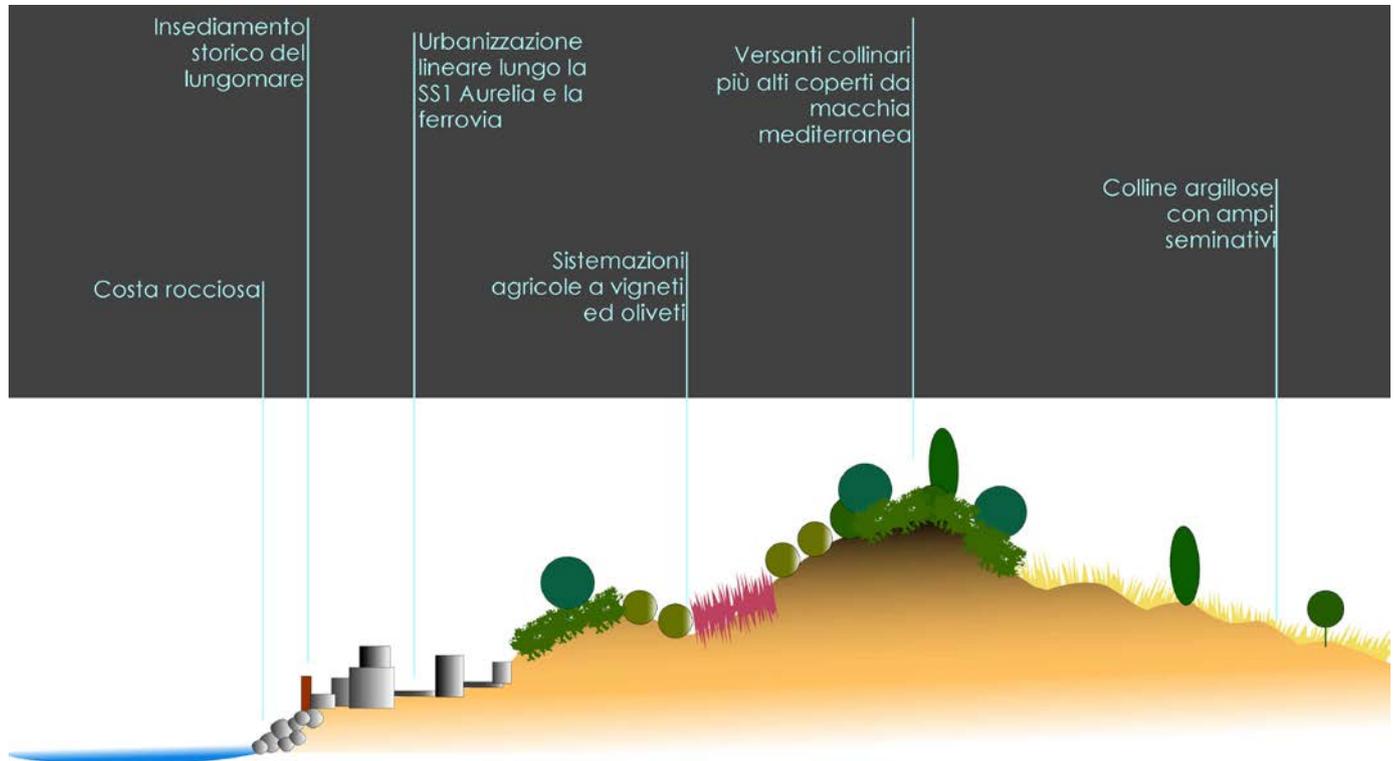
### **A.1. DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI**

Il tratto di costa, compreso il relativo specchio acqueo, denominato *La Bellana* è situato alla radice di Viale Italia, in prossimità di Piazza Luigi Orlando, a cavallo fra la Darsena Morosini e lo Scoglio della Regina.

Inserito nel *sistema insediativo* denominato *costa urbana*, in quanto, pur compreso nelle *aree costiere tra il Cantiere Orlando, il Rio Maroccone e la costa di Quercianella* ha una connotazione *urbana*, il suo intorno è contraddistinto *dalla presenza di funzioni destinate*

prevalentemente al tempo libero (stabilimenti balneari, porti e approdi turistici, aree verdi), come definito dal Piano Strutturale di Livorno.

La sezione tipo che caratterizza il paesaggio dell'area livornese, contenuta nell'Atlante dei paesaggi Toscani all'interno dell'Allegato documentale 4 per la disciplina paesaggistica del P.I.T., evidenzia come l'area della Bellana, *insediamento storico del lungomare*, sia il limite fra la costa rocciosa e l'urbanizzazione lineare lungo l'Aurelia.



Il suo contesto, che presenta una conformazione morfologica pianeggiante urbana, è diviso paesaggisticamente in quattro zone principali, ognuna coincidente con un punto cardinale e con caratteristiche proprie.

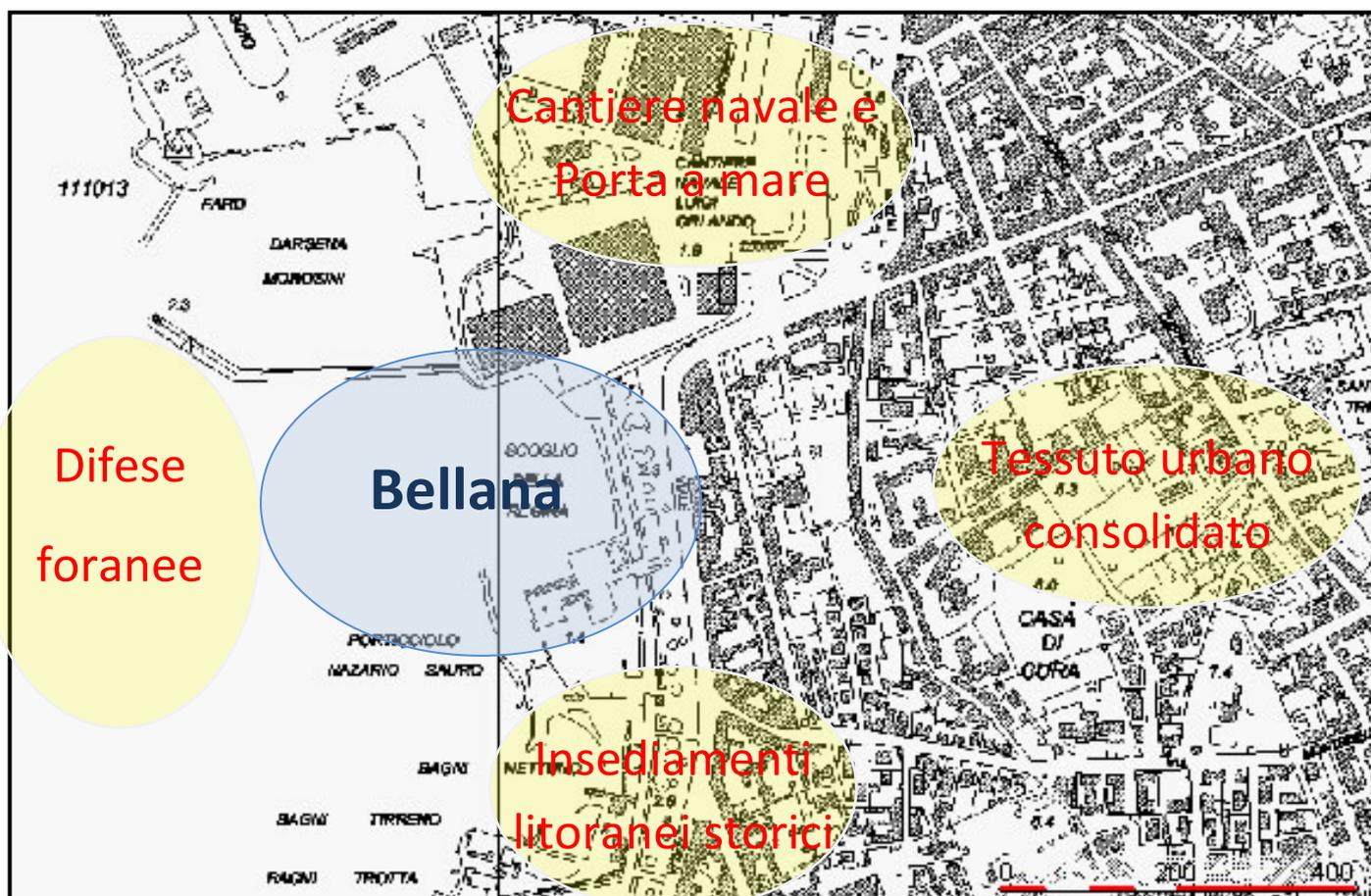
Ad est si distingue il tessuto urbano consolidato, con i suoi principali elementi costitutivi: la viabilità storica di Viale Italia, oggetto proprio in prossimità della Bellana di recenti interventi di risistemazione, l'edificato storico, con la sua importante valenza architettonica testimoniale, e quello moderno, con edifici impropri per tipologia e dimensionamento, che spesso mal si inseriscono nel contesto circostante.

A nord il braccio minore della Darsena Morosini funge da demarcazione fisica e funzionale di quella parte di porto che un tempo era destinata alla costruzione navale ed oggi è oggetto di profondi cambiamenti. Il progetto di Porta a Mare e la spinta imprenditoriale data dalla venuta dei Cantieri Azimut-Benetti in sostituzione del Cantiere Orlando hanno, infatti, portato alla rivalutazione e rivitalizzazione dell'intera area.

Ad ovest elemento predominante ed unificatore è il mare, con le difese foranee della Darsena Morosini, della Vegliaia e della Diga Curvilinea quali elementi emergenti.

Da ultimo a sud, superato l'intorno dello Scoglio della Regina, attualmente in fase di recupero urbano, si sviluppano gli insediamenti litoranei storici costituiti dal Porticciolo Nazario Sauro, dai Bagni Nettuno, Tirreno e Trotta e dalla prosecuzione del Viale Italia con la rinnovata passeggiata lungomare ed il fronte costruito dei caratteristici palazzi ottocenteschi.

In ultima analisi, la zona nel suo complesso si presenta *indiscutibilmente* urbanizzata, con una connotazione positiva del termine, considerando lo spirito di rinnovamento che negli ultimi anni sta animando le Amministrazioni livornesi volte alla riqualificazione e trasformazione del territorio.



1. Carta CTR scala 1:10.000

## A.2. INDICAZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA

Nell'analisi dei livelli di tutela che interessano lo specchio acqueo adiacente la Darsena Morosini e la prospiciente spiaggia della Bellana è necessario specificare come quelli paesaggistici, affrontati in funzione dei differenti ambiti di competenza amministrativa, che peraltro, li diversificano anche nella stessa delimitazione fisica, si debbano suddividere in:

- tutela rispetto agli strumenti urbanistici regionali
- tutela rispetto agli strumenti urbanistici territoriali;

- tutela rispetto alla normativa nazionale, ovvero al D.lgs. 42/2004.

Mentre, infatti, 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 includendo la componente acquatica, ovvero in questo caso la striscia di mare interessata dall'intervento.

Inoltre, con il Decreto 6 aprile 1994 e la Legge 84/'94, lo specchio acqueo di cui sopra, il braccio della Darsena Morosini ed il lembo di costa al di sotto della spalletta della rotonda della Bellana sono di competenza dell'Autorità Portuale, come graficamente rappresentato nell'allegato 3 – Quadro di unione dei fogli di mappa 15-16-26-96 del N.C.T. del Comune di Livorno.

#### INQUADRAMENTO DELLA PREVISIONE RISPETTO AGLI STRUMENTI URBANISTICI REGIONALI E TERRITORIALI

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*

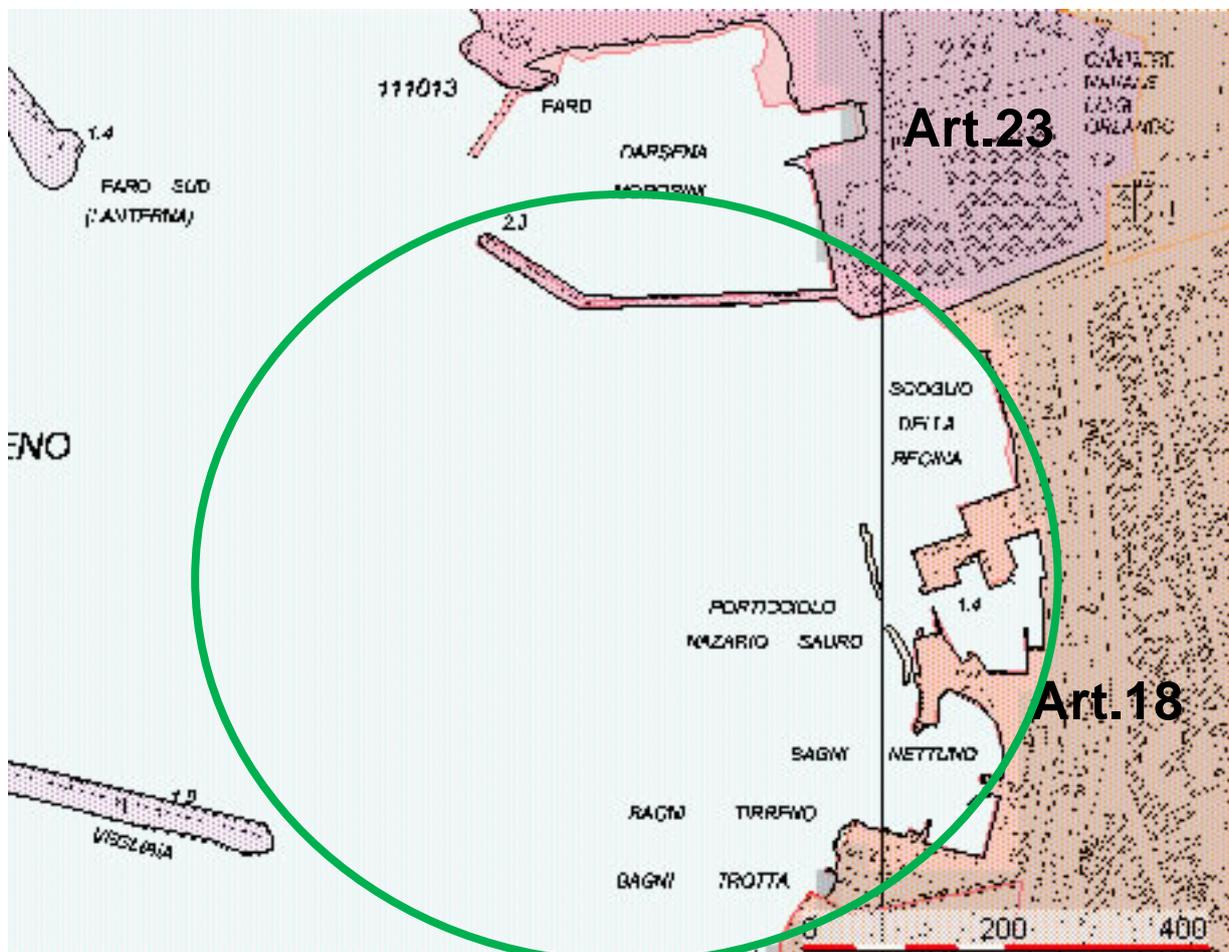
*dell'industria nautico-diportistica toscana, insieme alla qualificazione dell'offerta ricettiva e di ormeggio, e di spazi per il charter nautico, che in esse si integri funzionalmente mediante una congruente fornitura di servizi correlati.*



- *Il criterio selettivo debba contemplare tipologie progettuali recanti le più avanzate ed affidabili tecnologie realizzative, impiantistiche e gestionali a difesa della qualità*

*del suolo, della salubrità dell'aria e della salute umana, dell'integrità dell'ambiente marino e litoraneo.*

Ai sensi della L. R. 3 Gennaio 2005, n.1 Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) di Livorno è composto dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico. Nel Piano Strutturale, atto di pianificazione urbanistica che definisce le indicazioni strategiche per il governo del territorio comunale, l'area oggetto della presente valutazione paesaggistica, come già specificato, si trova stretta fra il lembo di terra della Bellana e dello Scoglio della Regina, classificati all'interno del sistema territoriale definito dall'art. 18, ovvero nel sistema comprendente il territorio urbanizzato a prevalente funzione residenziale, che include i nuclei d'impianto storico, la città contemporanea, gli insediamenti collinari, *la fascia costiera prospiciente* e il braccio maggiore della Darsena Morosini, *che appartiene al sistema territoriale n°5 portuale e delle attività* (art .23), ovvero *alle aree portuali ed a quelle libere che il Piano Strutturale destina ad ampliamento, completamento e servizio del porto* (fig. 3).

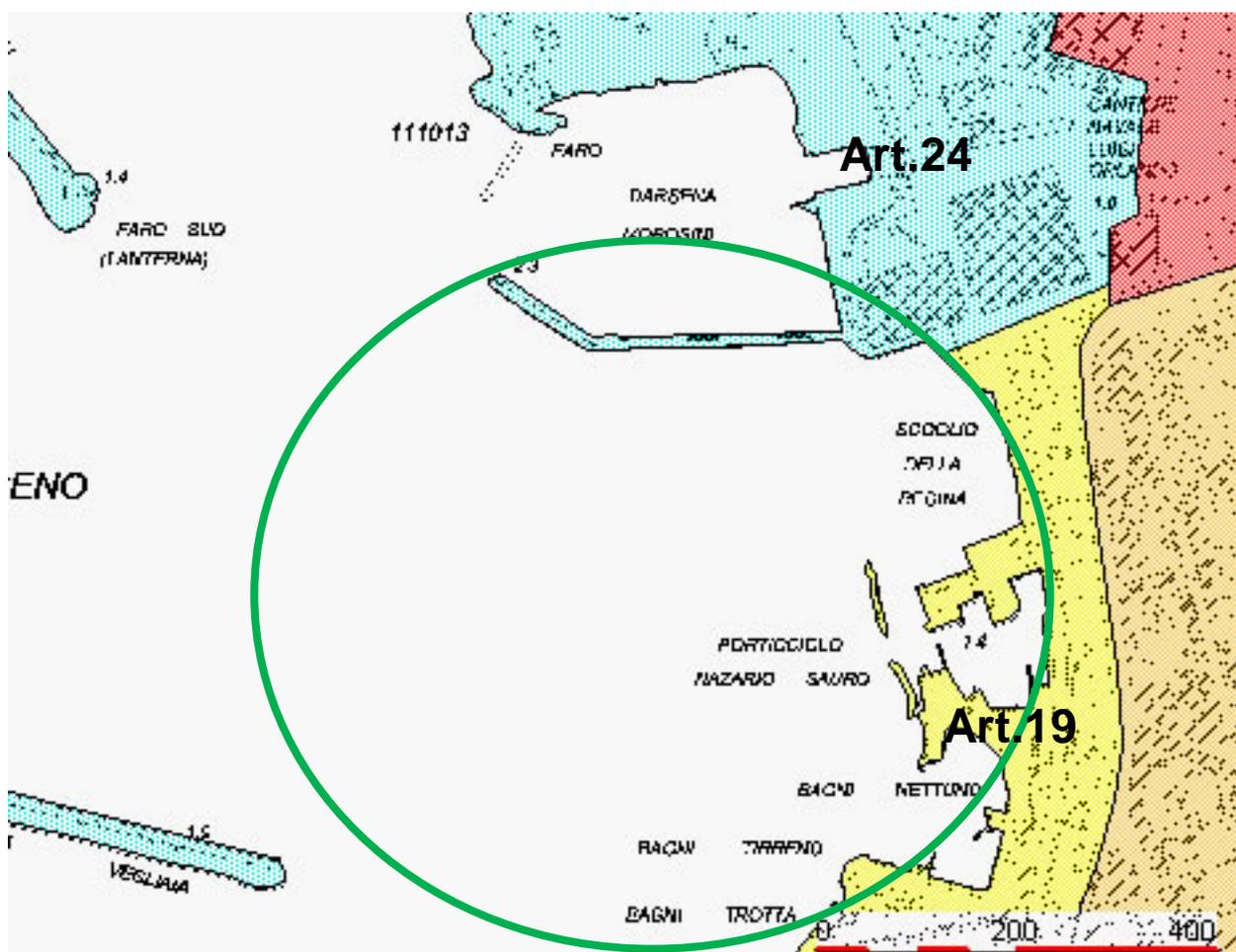


3 – Stralcio del P.S. Sistemi territoriali n° 4 Insediativo (art. 18) e n°5 portuale (art. 23) - scala 1:10.000

Nel sistema dell'art.18 sono individuate le unità territoriali organiche elementari, fra cui la 4-A della costa urbana, art. 19, che comprende le aree costiere tra il Cantiere Orlando e il Rio Maroccone e la costa di Quercianella e quindi della fascia della Bellana (fig. 4).

*All'interno di tali aree sono presenti strutture destinate prevalentemente al tempo libero ovvero stabilimenti balneari, porti e approdi turistici, aree verdi.*

La Darsena Morosini, invece, è compresa nel sottosistema n°5 – A portuale, art. 24, delle *aree portuali comunque utilizzate, delle aree occupate da installazioni al servizio del porto, delle aree occupate da attività produttive con banchina, delle nuove aree libere che il Piano Strutturale destina ad ampliamento, completamento e a servizio del porto, delle aree per servizi di interesse generale.*



4 – Stralcio del P.S. Sottosistemi n.4-A Costa urbana e portuale- (art. 19 e 24) - scala 1:10.000

Le prescrizioni vincolanti sono di consentire l'attuazione del Piano Operativo Triennale del Porto e del Piano regionale dei porti e approdi turistici; con il completamento delle infrastrutture (art. 3.d) e la trasformazione (art. 3.f).

L'indirizzo di attuazione (art.4.c), inoltre, per gli ambiti portuali soggetti all'Autorità Portuale, è il Piano Regolatore Portuale da predisporre da parte dell'Autorità Portuale (art.3, c.3, l.84/1994) previa intesa con l'Amministrazione Comunale.

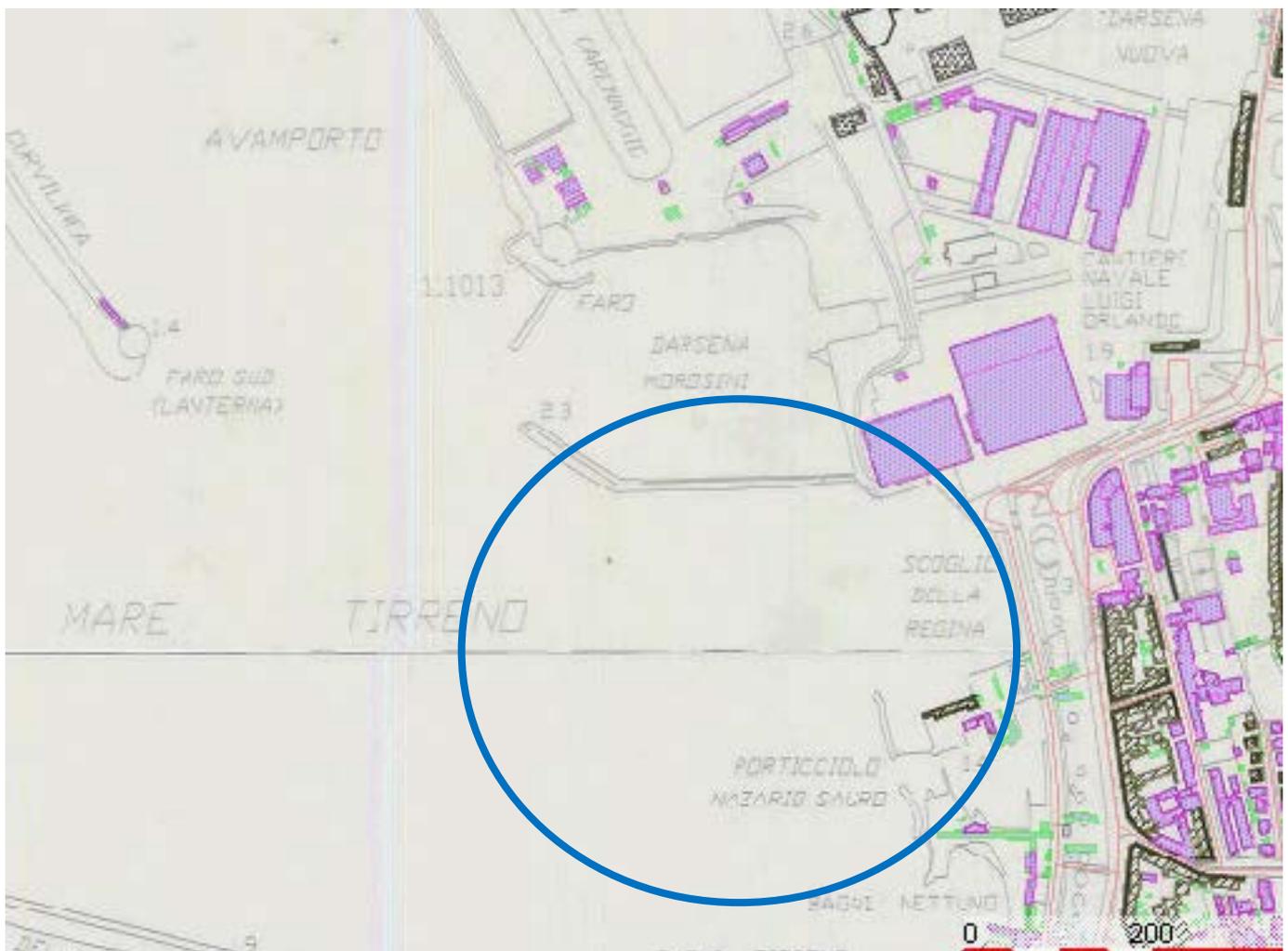
Infatti, il D.M. 6 aprile 1994 in merito all'*Individuazione dei limiti sulla circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Livorno* (G.U. n° 116 del 20.5.1994) stabilisce che la detta circoscrizione territoriale sia costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compreso il tratto di costa che va dalla foce del Calambrone fino al porticciolo Nazario Sauro escluso.

Le Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico, atto di pianificazione territoriale, che regolano la parte a terra prospiciente lo specchio acqueo con l'intorno della Bellana (fig. 5) a cui fare riferimento sono:



5 – Estratto cartografico del R.U. delle Aree Normative

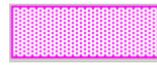
- art. 37 - Aree per i servizi esistenti e previsti - per la fascia della Bellana e lo Scoglio della Regina, in cui, citandone alcune parti, per quelle esistenti *sono consentite le destinazioni d'uso proprie del servizio insediato*, mentre *nuove destinazioni devono essere stabilite con Deliberazioni del Consiglio Comunale (C.C.)*, così come per le *aree per i servizi previsti le destinazioni sono stabilite con Deliberazione del CC in sede di approvazione del progetto di opera pubblica o all'interno di Piani di Settore*. Con la specifica che, nei tipi di intervento, per i *servizi ex art. 3 D.M. 2/4/68 n.1444* e per le *attrezzature di interesse generale ex art. 4 punto 5 D.M. 2/4/68 n.1444*, i *parametri edilizi sono definiti in sede di progetto di opera pubblica* e si applicano i *parametri urbanistici dell'area normativa in cui ricadono*.
- art. 22 – Aree per le attività portuali - che *comprende le aree portuali comunque utilizzate, le aree occupate da installazioni al servizio del porto, le aree occupate da attività produttive con banchina, le aree libere che il Piano destina ad ampliamento, completamento e servizio del porto*.



6 – Estratto cartografico del R.U. - Gruppi di edifici scala 1:10.000



*edifici del gruppo 3*



*edifici del gruppo 5*

Nella tavola di classificazione in gruppi di edifici del R.U. (fig. 6), infine, si nota come nell'intorno della Bellana solo lo Scoglio della Regina e il fronte di alcuni palazzi ottocenteschi su Viale Italia sono classificati come appartenenti agli edifici del gruppo 3, ovvero *con valore di immagine storico ambientale*, mentre i restanti appartengono a quello degli *edifici recenti*, gruppo 5, in quanto realizzati in epoche diverse e/o con caratteristiche tali da non essere ritenuti sufficientemente pregevoli dal punto di vista storico-architettonico.

#### INQUADRAMENTO DELLA PREVISIONE URBANISTICA RISPETTO AL VINCOLO

Come indicato nella seguente immagine (fig.7) l'area di previsione risulta essere lambita dal perimetro sancito con il Decreto Ministeriale del D.M. 03/12/1948 – G.U. 294 del 1948.

#### Tipologia della previsione

Per consentire l'attuazione del Piano Regolatore Portuale e del Piano regionale dei porti e approdi turistici è previsto il completamento delle infrastrutture (art. 3.d) e la trasformazione (art. 3.f), secondo i riferimenti al Piano Strutturale di Livorno, con la conseguente riqualificazione dell'area della Bellana, secondo le indicazioni del P.I.T. e degli strumenti urbanistici previsionali.



**7 – Stralcio della Cartografia delle aree soggette a vincolo paesaggistico, ai sensi della ex-legge 1497/39**

#### DESCRIZIONE DELL'AREA DI PREVISIONE URBANISTICA

Lo spazio acqueo prospiciente la Bellana su cui sorgeranno le opere foranee previste per mettere in sicurezza l'ingresso alla Darsena Morosini e al nuovo canale di Porta a Mare delle imbarcazioni da diporto, creando una sorta di separazione tra questo traffico e quello delle navi passeggeri, commerciali e da crociera, e la relativa previsione territoriale-urbanistica, con destinazione ad ormeggio per la nautica sociale finalizzato a delocalizzare i circoli nautici presenti nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova, è una porzione di mare antistante una parte di litorale che attualmente, lato terra, si presenta in stato di abbandono e degrado, in attesa di una riqualificazione che ormai da anni viene rimandata e che solo recentemente con i primi interventi allo Scoglio della Regina sembra essersi avviata verso un percorso di concreta realizzazione.

All'origine chiamata "spiaggia dei "Mulinacci", le prime notizie di questo tratto di costa immediatamente a sud della città, subito dopo il Lazzaretto di San Rocco, risalgono ai primi anni dell'ottocento a seguito dell'interesse della regina Maria Luisa d'Etruria, vedova di Ludovico I e reggente in nome del figlio Carlo Ludovico, che fece realizzare una piscinetta quadrata per poter fare bagni di mare in "magnifico isolamento", scavandola su uno scoglio prospiciente la "spiaggia".

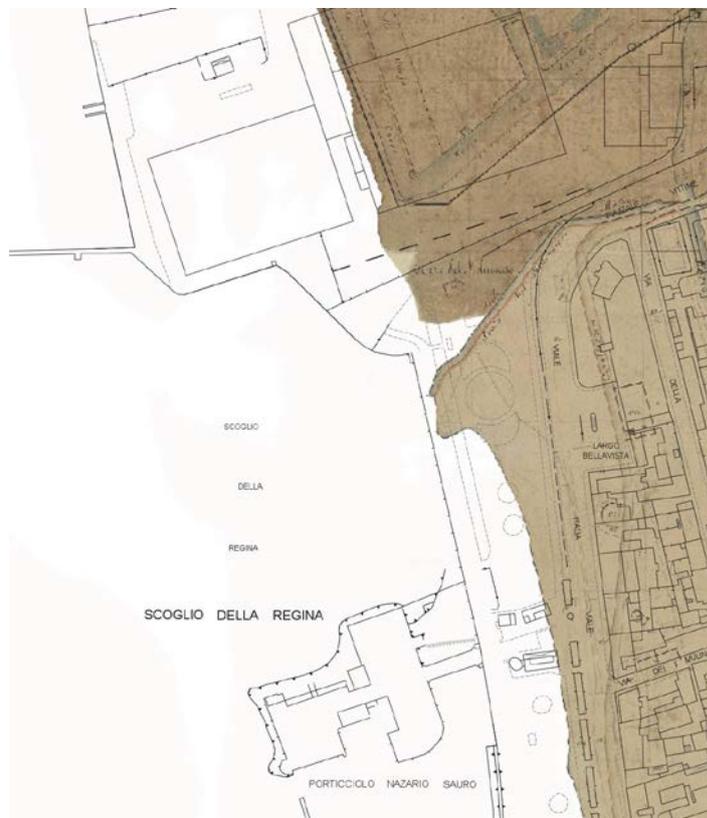
In realtà il termine spiaggia, nell'accezione più comune del termine, che la identifica ad un tratto di costa con una conformazione geologica costituita da depositi sabbiosi, in questo caso non sembra essere del tutto appropriato.

Come dimostra l'immagine a fianco, sovrapposizione fra il Catasto Leopoldino (1820-1825) e la cartografia attuale, ai primi dell'ottocento la linea di costa era ancora arretrata rispetto a quella attuale, presumibilmente costituita da rocce di panchina livornese affioranti, con il Porto e le sue attività ancora contenute in quello Mediceo .

È dunque certamente dopo il 1825 che questo luogo, denominato per una parte *Spiaggia della Bellana* e per l'altra *Scoglio della Regina*, divenne meta frequentata da numerosi personaggi di sangue blu.

Nel 1835 furono avviati i lavori per l'ampliamento della strada litoranea che correva fino all'allora borgo di Ardenza e quindi facendo avanzare verso il mare la linea di costa e così cambiandone definitivamente e completamente fisionomia. Nel contempo lungo la nuova strada, furono innalzati lato terra numerosi palazzi signorili, soprattutto nel primo tratto che conduceva dalla Porta a Mare sino alla chiesa di San Jacopo in Acquaviva, e lato mare creati lussureggianti giardini e una rinomata passeggiata a mare.

Nel 1846 lo Scoglio della Regina è convertito in stabilimento balneare pubblico ed affidato in concessione al medico elbano Cerbone Squarci; a partire da questa data e per tutto l'ottocento ed il novecento l'impianto subirà numerosi ampliamenti, fino a raggiungere la conformazione attuale (fig. 8), con la realizzazione successiva di due scogliere frangiflutti a protezione del lato esposto al mare aperto.





**8 – Bagni Lo Scoglio della Regina - primi 900**

Nel 1872 il comune allestisce sulle rocce all'inizio della passeggiata a mare, accanto alla rotonda del Piazzale Cappellini, i Bagni della Bellana (fig. 12), che all'epoca vengono considerati i bagni dei poveri.

Lo stabilimento funziona fino al 1939, come attestano l'ortofoto del 1930 (fig. 10) ed il catasto d'impianto del 1939 (fig.9), ma proprio in quest'anno viene dismesso, ortofoto datata 1939 (fig. 11); dei suoi vecchi pontili costruiti su palafitte in legno, con il trascorrere inesorabile del tempo e delle mareggiate, se ne perde la traccia.



**9 – Catasto di impianto Foglio XXVI (1939)**



**10 – Ortofoto 1930**



**11 – Ortofoto 1939**



**12 – Bagni della Bellana - primi 900**

A fianco del lembo originario di costa della Bellana, al lato dello stabilimento balneare, ai primi del novecento, viene realizzato un muro di contenimento per la colmata dello scalo d'alaggio del Cantiere Navale F.lli Orlando, chiamato in seguito Scalo Morosini, allo scopo di includere lo scalo e i capannoni per i servizi di supporto al cantiere.

Tale costruzione causa la modifica irreparabile dell'assetto delle correnti marine e di conseguenza di quello geomorfologico, ambientale e paesaggistico dell'area; il moto ondoso,

prodotto dai fenomeni meteo-marini provenienti da sud, riflettendo sul muro provoca nel tempo l'erosione della spiaggia originaria della Bellana con il successivo deposito di parte della sabbia erosa sullo Scoglio della Regina e l'insabbiamento del ponte di collegamento dello stabilimento con la terraferma.

Tutt'oggi non è stata data alcuna soluzione atta ad eliminare questo fenomeno e poter così ripristinare il primitivo stato dei luoghi, per cui anche un eventuale ripascimento della spiaggia sarebbe del tutto inutile.

Alla fine degli anni ottanta il peggioramento dello stato in cui versa l'area della Bellana è accentuato dalla dismissione dell'attività di balneazione, naturalmente avvenuta perché troppo vicina all'accesso principale ed ormai unico al porto: lo stabilimento dello Scoglio della Regina chiude definitivamente ed insieme al lembo di terra della Bellana, rimasto al suo fianco, subisce un successivo ulteriore e progressivo abbandono. Mentre lungo Viale Italia è ridisegnata a partire dai primi anni del duemila la passeggiata sul lungomare, così riqualficato, l'arredo urbano dell'area della Bellana continua ad essere inesistente o improprio e la mancata/errata manutenzione e gestione degli spazi verdi e le pavimentazioni esistenti la sviscerano e la degradano; il piazzale antistante il vecchio e malmesso muretto di sponda diventa un parcheggio selvaggio di veicoli (Allegato 2).

A nord, il braccio della Darsena Morosini, recentemente riconfigurato con una scogliera in massi, un muro a retta in c.a. e la nuova banchina, non accessibile alla cittadinanza, limita la visuale verso il porto.

Come si legge anche sugli indirizzi normativi e criteri per la disciplina e la gestione del territorio del Piano strutturale del Comune di Livorno negli ultimi decenni, *l'imponente attività antropica, (costruzione e ampliamento delle strutture portuali e sistemazione idraulica dell'entroterra) ha provocato ulteriore avanzamento artificiale della riva* ed in particolare la piccola baia della Bellana, formata in corrispondenza dello sbocco a mare alla foce del Botro Mulinacci *ridotto a fogna, è ormai distrutta.*

Pur avendo, quindi, un'ubicazione che potenzialmente gode di eccellenti caratteristiche storico-artistiche e paesaggistiche, con scorci da terra verso il mare sulle sue affascinanti ed importanti infrastrutture portuali e, dal mare verso terra, con un waterfront ricco di elementi caratterizzanti che si fondono con il verde della passeggiata lungomare, per cui l'area risulta possedere standard urbanistici e paesaggistici elevati, non sono più ormai rinviabili la sua valorizzazione e riqualficazione, come mostra la documentazione fotografica dello stato attuale (Allegato 1).

#### DESCRIZIONE DEL VINCOLO E SUE MOTIVAZIONI

L'intervento rientra nei limiti del vincolo paesaggistico, ai sensi della ex legge 1497/39, con la seguente dicitura:

Codice Archivio della Soprintendenza: 2

Codice Vincolo 294-1948

Identificativo univoco del vincolo: 9049203

Zona litoranea sita nel Comune di Livorno, nel tratto del cantiere navale O.T.O. Rio di Ardenza

In cui l'identificazione dell'area vincolata risulta essere:

*La fascia costiera situata in comune di Livorno nel tratto Cantiere navale O.T.O. – Rio di Ardenza e delimitata nell'entroterra delle seguenti strade: via della Bassata, via Montebello, via Goito, via Pensieri, via della Palazzina comunale, via Pacinotti; con esclusione della parte costiera occupata dall'Accademia navale.*

Secondo la seguente motivazione:

*[...] la predetta fascia costiera presenta cospicui caratteri di bellezza naturale.*

Per il Testo di provvedimento di rimanda all'Allegato 2.

#### GIUDIZI DI VALORE IN FASE DI ANALISI

Riassumendo quanto fino ad ora illustrato e riferendosi agli ambiti indicati in premessa, che risultano avere un maggior peso sulla formulazione di un giudizio più oggettivo possibile sui caratteri paesaggistici dell'area attuale, possiamo attribuire i seguenti valori:

##### - INSEDIAMENTI STORICI – 8 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	2	0	8

in fronti dei palazzi ottocenteschi che si affacciano su viale Italia e lo Scoglio della Regina, in fase di recupero, hanno un rilevante valore di immagine storico culturale, ambientale ed architettonico, così come quello socio economico, il valore estetico percettivo invece risulta solo discreto in funzione dello stato attuale dello Scoglio della Regina; naturalmente è assente il valore ecologico naturalistico;

##### - INSEDIAMENTI MODERNI - 4 (basso)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
1	2	1	0	4

gli edifici recenti, gruppo 5, realizzati in epoche diverse hanno in genere caratteristiche tali da non essere ritenuti sufficientemente pregevoli dal punto di vista storico-culturale ed estetico percettivo, il loro valore socio economico, data la loro posizione, è buono, mentre non è possibile assegnare un valore ecologico naturalistico, in quanto solo recentemente si sta

tenendo conto di un'architettura che dovrebbe basarsi sui principi di sostenibilità e biocompatibilità;

- VIABILITÀ STORICA - 6 (basso)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	0	0	6

la passeggiata a mare di Viale Italia ha un riconosciuto ed importante valore storico-culturale ed economico, ma proprio l'area della Bellana, in totale stato di abbandono sul fronte mare con gli elementi a rischio dei parcheggi e del percorso asfaltato, a cui l'A.C. sta cercando di dare soluzione, ha un valore estetico percettivo insufficiente, come del resto quello ecologico naturalistico, viste le profonde modifiche geomorfologiche di cui abbiamo parlato in precedenza;

- VEGETAZIONE - 6 (basso)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
2	1	1	2	6

gli elementi vegetali di arredo, composti dalla tipica vegetazione mediterranea, mostrano le conseguenze di un abbandono e di una mancata o errata gestione, a causa di questo il loro valore storico culturale ed ecologico naturalistico ne risultano parzialmente penalizzati con una valutazione discreta e non buona, come del resto i valori socio economico ed estetico percettivo appena sufficienti;

- VISUALI PANORAMICHE - 4 (basso)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
2	0	1	1	4

Dal viale Italia verso il mare e dal mare verso terra teoricamente il valore storico culturale delle visuali panoramiche dovrebbe essere alto, tuttavia l'arredo urbano e le pavimentazioni in asfalto, l'architettura ancora da finire di recuperare, non lo qualificano e valorizzano appieno abbassando il suo giudizio a discreto, declassando quello estetico percettivo, come quello ecologico naturalistico ad appena sufficiente ed infine il loro valore socio economico pari a 0, perché assolutamente svilito e non goduto da parte della cittadinanza, prova ne è che nonostante la posizione strategica, alcune delle nuove baracchine costruite dall'A.C. di Livorno in prossimità sono inutilizzate.

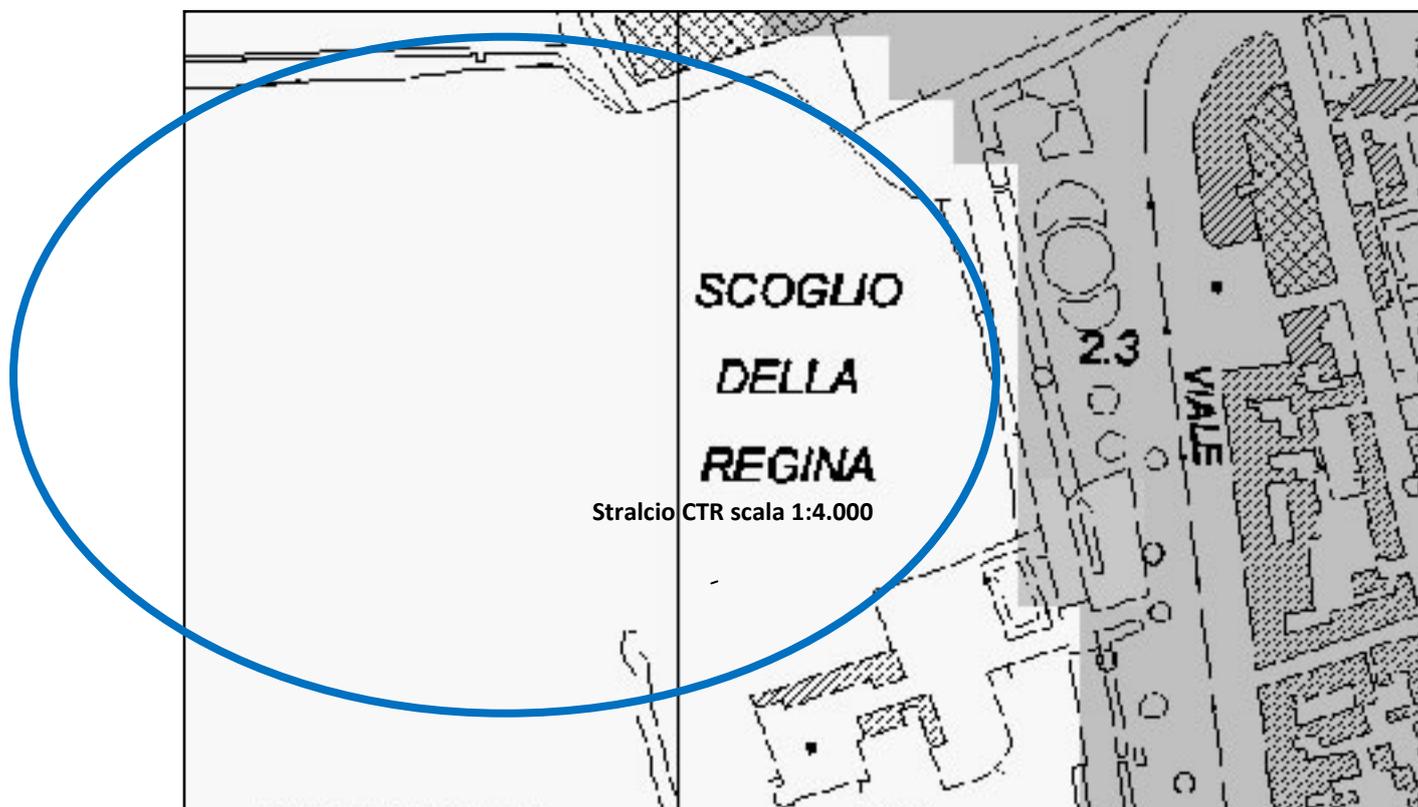
**A.3. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA (VEDI ALLEGATO 1)**

CONTESTO PAESAGGISTICO

STATO ATTUALE DELL'AREA

## B. ELABORATI DI INDIRIZZO PER LA PIANIFICAZIONE

### B.1. INQUADRAMENTO ATTUALE DELLA PREVISIONE URBANISTICA



### B.2. AREA DI PREVISIONE URBANISTICA (VEDI ALLEGATO 3)

PLANIMETRIA DELL'AREA

ASSETTI VEGETAZIONALI E MORFOLOGICI

### B.3. INDIRIZZI E CRITERI DI MASSIMA DELLA PREVISIONE URBANISTICA

PLANIMETRIE E VEDUTE DI INQUADRAMENTO (ALLEGATO 4)

PLANIMETRIA DELLA PREVISIONE (ALLEGATO 5)

IPOTESI DI SEZIONI (ALLEGATO 6)

MOTIVAZIONI DELLE SCELTE RELATIVE ALLA PREVISIONE URBANISTICA

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.*

Inoltre al comma 5 dello stesso articolo è specificato che *gli strumenti della pianificazione territoriale adottano, come criterio selettivo per le rispettive determinazioni, la funzionalità degli interventi alla razionalizzazione e al potenziamento organizzativo e tecnologico delle filiere produttive e manutentive della industria nautico-diportistica toscana e delle attività manifatturiere e commerciali da questa indotte, insieme alla qualificazione della 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.*

La destinazione ad ormeggio nautico dello specchio acqueo della Bellana, rispettando le direttive del PIT, dunque, sarà finalizzata alla valorizzazione economica e infrastrutturale del “patrimonio costiero e marino” dell’area Livornese e subordinata a limiti e a modalità progettuali e realizzative congruenti al valore ambientale ed estetico e al significato identitario e funzionale del territorio costiero e marino e della sua policentrica articolazione urbana, nel rispetto e in applicazione delle prescrizioni e delle direttive del masterplan dei porti che è parte integrante del Piano stesso.

Oltre quindi le motivazioni illustrate nella “*Analisi delle alternative di assetto e definizione della configurazione delle opere di difesa della zona sud del porto*” a cura del gruppo di professionisti incaricati della redazione del nuovo P.R.P., delle quali è stato ampiamente trattato, analizzando lo stato attuale e la normativa di riferimento della zona, scaturiscono ulteriori fondamentali obiettivi quali:

- migliorare le attrezzature destinate al tempo libero (strutture di servizio alla nautica e alla balneazione, verde pubblico),
- limitare gli interventi relativi all’edilizia residenziale esistente alla riqualificazione,
- riqualificare la radice dell’asse stradale di Viale Italia,
- salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche delle aree inedificate,
- attuare il Piano regionale per i porti e gli approdi turistici (unità territoriale organica elementare 4-A-1 Porti e approdi turistici),
- riqualificare le strutture ricettive,
- realizzare nuovi servizi,

che rispettano le prescrizioni vincolanti delle categorie d’intervento, ovvero la conservazione, la riqualificazione, la trasformazione limitatamente all’unità territoriale organica elementare 4-A-1- Porti e approdi turistici- per attuare il Piano regionale dei porti e degli approdi turistici e la realizzazione di nuovi servizi.

Mentre negli allegati 4 e 5 è indicata graficamente la previsione attualmente più significativa ed idonea, le potenzialità sinteticamente si possono riassumere in:

### SPAZI E FUNZIONI DELL'AREA

Attualmente, come sottolineato nella descrizione dell'area di previsione, gli spazi prospicienti la Bellana, perduta la funzione originaria e con le trasformazioni limitrofe avvenute in ambito portuale nel tempo, sono carenti di caratterizzazioni ed una buona parte del loro intorno versa in totale abbandono. Il lembo di terra della Bellana è un parcheggio "spontaneo" sterrato, privo di valore estetico-paesaggistico ed ambientale, come del resto anche per il relativo spazio costiero e marino, rispetto alla configurazione originaria è stato corroso e trasformato nel tempo dal moto ondoso. Facendo riferimento al D.M. 249/1948, i cospicui caratteri di bellezza naturale che avevano contraddistinto e portato ad includere il tratto di costa urbana della Bellana all'interno del perimetro vincolato sono di fatto venuti a mancare.

Rispetto all'odierno assetto, la previsione degli spazi della zona costituirà un recupero di talune funzioni, quali quella del ripristino, grazie alle nuove opere foranee previste, di parte della spiaggia della Bellana e dell'aspetto originale dello Scoglio della Regina, oltre alla valorizzazione non solo in termini turistici, ma anche sociali dell'insieme, grazie alla previsione urbanistica dell'ormeggio nautico e della conseguente riconfigurazione funzionale parziale dello stesso.

Verrà, così, data soluzione, solo parzialmente soddisfatta, alla impellente necessità di spostare almeno una parte delle imbarcazioni presenti all'interno della Darsena Nuova e del Porto Mediceo, che secondo il censimento ufficiale del 17 ottobre 2006 risultano essere 668, composte per tipologia da barche a vela, motoscafi e pilotine, per la gran parte di proprietà di residenti e con dimensioni inferiori ai 10 mt. La nuova collocazione renderà possibile il compimento del porto turistico di Porta a Mare, progetto ormai in avanzato stato di realizzazione, che rischia di entrare in crisi se non si darà seguito a quanto sopra definito.

Già come accennato in precedenza, inoltre, sul fronte del recupero e valorizzazione urbana del waterfront è stato avviato il processo di riqualificazione da parte dell'amministrazione comunale delle aree limitrofe, ovvero dello Scoglio della Regina, che con il Progetto PIUSS prevede la creazione di un centro di Ricerca a livello internazionale finalizzata allo studio di tecnologie innovative applicate al settore marino con particolare riferimento alla robotica marina attraverso il restauro, la ristrutturazione e l'ampliamento dell'edificio esistente, il recupero dei suoi ampi piazzali esistenti, con il rifacimento della pavimentazione, dell'illuminazione e dei sottoservizi nonché della banchina nella sua parte perimetrale.

Ulteriore qualificazione funzionale, infine, è quella prevista dal Comune degli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinati ad uso pubblico per le attività di relazione, per i quali sarà garantita l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale, oggi assente. Il parcheggio selvaggio in quello che resta dello scomparso Piazzale Cappellini, secondo le previsioni verrà spostato in aree all'interno *dell'ambito città-porto* in modo da reperire i necessari standard urbanistici richiesti.

La finalità comune dunque è recuperare l'architettura di un luogo importante del lungomare di Livorno, offrire gli spazi necessari a servizio d'interesse pubblico, riportarla a nuova vita.

#### SPAZI E RIQUALIFICAZIONE-VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Premesso che le difese portuali previste, così come le attrezzature di servizio tengono conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri, la realizzazione di tali opere e la previsione urbanistica della Bellana, sono mirate alla riqualificazione e gestione unitaria degli spazi di uso pubblico e delle aree della costa e verdi facenti parte del lungomare, con strategie per il controllo delle trasformazioni volte anche alla progettazione urbana con attenzione agli elementi di arredo in dettaglio, che porteranno alla qualificazione paesaggistica d'insieme e quindi alla valorizzazione delle visuali panoramiche esistenti e della globalità prospettica dello stesso Viale Italia.

La dinamica di insabbiamento che negli anni ha portato alla occlusione delle arcate del ponte che collega lo Scoglio della Regina alla terra ferma e alla trasformazione della linea di costa sarà finalmente interrotta;

Il recupero della sua acquaticità totale attorno al ponte e la rimozione delle prospicienti scogliere, poste a difesa dei piazzali stessi, non più necessarie dopo la realizzazione delle opere foranee previste, restituiranno alla banchina l'immagine netta che lo Scoglio della Regina dovrebbe avere e che nel tempo si è persa per ragioni sostanziali. Parimenti la realizzazione dell'ormeggio nautico sociale lungo il braccio del molo sottoflutto sulla Darsena Morosini, con accesso pubblico, creerà nuovi e suggestivi scorci sulla costa dal mare: in direzione sud verso lo Scoglio della Regina e fin oltre la terrazza Mascagni, in quella nord sul porto, offrendo inedite vedute sulle attività cantieristiche e, cosa fondamentale, sul faro di Livorno, ormai del tutto inaccessibile.

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELLA PREVISIONE URBANISTICA

Nell'area della Bellana, con la previsione di nuove opere foranee e la destinazione ad ormeggio nautico sociale del relativo specchio acqueo, saranno realizzate contestualmente le opere funzionali di accessibilità e dei collegamenti alla viabilità principale, con i servizi, la qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero, elementi fondamentali e necessari alla valorizzazione territoriale, ambientale e paesaggistica, che contribuiranno ad aumentare l'attrattività del sistema costiero odierno.

## **2. ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

### **A. SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI (VEDI ALLEGATO 7)**

### **B. PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI**

Come per le prescrizioni dell'Articolo 28 del P.I.T. applicate in fase di analisi all'area della Bellana, anche per la sua previsione urbanistica è stato prodotto uno studio dei fenomeni di evoluzione della linea di costa, di alterazione del sistema dunale, di degradazione della risorsa idrica locale e altresì di alterazione del paesaggio marittimo, a cura del gruppo di professionisti incaricati della redazione del nuovo P.R.P. di Livorno, che dimostrano quali e quanti siano i benefici prodotti sia in termini di tutela che di valorizzazione del suo contesto paesaggistico.

Verificando le previsioni fissate dall'Allegato A - elaborato 5 del Master Plan della Rete Dei Porti Toscani, gli effetti delle trasformazioni che si produrranno con la previsione urbanistica analizzata concorreranno:

- a) al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;
- b) alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront;
- c) al miglioramento ed alla sicurezza dell'accessibilità al porto delle imbarcazioni e dei collegamenti con la viabilità principale.

Infine, ai fini della tutela e valorizzazione del paesaggio costiero e marino e delle visuali panoramiche "da" e "verso", oggi danneggiate dall'abbandono e dalla desolazione in cui versa l'area, la pianificazione prevista, tenuto conto di tutti i fattori concorrenti, è valutata come migliorativa rispetto alla sua incidenza sulla visibilità della linea di costa e dal mare verso la città e verso i rilievi dell'interno, armonizzandosi con le infrastrutture portuali esistenti, quali le opere foranee, con gli elementi costitutivi antropici, quali il tessuto urbano e la viabilità e con quelli naturali, quali la geomorfologia, idrografia naturale e la vegetazione.

### **C. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

Anche se compresa all'interno del vincolo 294 del 1948, che individua una ...*fascia costiera che presenta cospicui caratteri di bellezza naturale*..... l'area della Bellana oggi difficilmente può essere assimilata a questa definizione.

La presente previsione urbanistica si configura come strumento necessario di pianificazione volto fra i suoi plurimi obiettivi a consentire la difesa della costa e coerente con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.

Essa è finalizzata alla valorizzazione di quelle capacità territoriali e funzionali della società

toscana, ovvero economica e infrastrutturale del patrimonio costiero con una modalità progettuale e realizzativa congruente al valore ambientale ed estetico e al significato identitario e funzionale del territorio costiero e della sua policentrica articolazione urbana, nel rispetto e in applicazione delle prescrizioni e delle direttive del masterplan dei porti, integrante del P.I.T. Il singolo bene della Bellana e l'ambito urbano, portuale e litoraneo che la compongono conferiranno alla sua riconoscibilità e alla sua attrattività l'immagine di un paesaggio integrato, molteplice e armonioso nella qualità delle forme e delle funzioni che lo legano al mare.

L'ipotesi proposta, non solo non modifica la percezione paesaggistica ed estetica-ambientale del territorio, ma al contrario è:

- parte integrante al processo di riqualificazione di recupero e valorizzazione delle aree portuali in relazione alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e al controllo delle relazioni visuali.
- processo di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;

A questo si aggiunge che la riqualificazione funzionale e fisica dell'area della Bellana, zona di interfaccia e di relazione fra la città e il porto e il mantenimento del valore storico identitario associato ai luoghi e alle attrezzature portuali avverrà attraverso: la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambito urbano e area portuale, anche in riferimento al sistema delle urbanizzazioni e della mobilità.

In conclusione si ritiene che l'inserimento delle opere di difesa marittima e la previsione di un ormeggio nautico sociale nel suo specchio acqueo non alterino la percezione visiva delle preesistenze, rispettino appieno la presenza dei valori ambientali, storici e architettonici presenti sull'area e sui suoi intorni.

#### GIUDIZI DI VALORE POST PREVISIONE URBANISTICA

Una volta attuata la previsione urbanistica, gli ambiti dei caratteri paesaggistici dell'area avranno i seguenti valori:

- INSEDIAMENTI STORICI – 10 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	3	1	10

Gli insediamenti storici manterranno invariato il rilevante valore di immagine storico culturale e socio economico; mentre invece grazie alla realizzazione delle opere foranee che da un lato renderanno possibile l'eliminazione dei scogliere prospicienti lo Scoglio della Regina, dall'altro permetteranno di ripristinarne l'acquaticità, aumenteranno i valori estetico percettivo

ed il valore ecologico naturalistico dell'area;

- INSEDIAMENTI MODERNI - 10 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	3	1	10

L'alta qualità urbanistica-architettonica-tecnologica, che ne ricercherà la sostenibilità ambientale e la valorizzazione, sarà uno fra gli obiettivi da perseguire per le nuove realizzazioni. Le funzioni che verranno ad avere sia lo specchio acqueo prospiciente il braccio del Morosini, destinato ad ormeggio nautico sociale, che il vicino Scoglio della Regina, centro universitario di ricerca, e la radice della Bellana della passeggiata lungomare porteranno ad un incremento di tutti e cinque i valori esaminati, maggiore per quanto riguarda il valore storico culturale ed estetico percettivo, buono per quello socio economico ed ecologico naturalistico;

- VIABILITÀ STORICA - 10 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	3	1	10

la passeggiata a mare di Viale Italia conserverà l'importante valore storico-culturale ed economico, mentre il recupero dell'area Bellana permetterà di recuperare la passeggiata storica, eliminando i parcheggi fronte mare, con un incremento esponenziale per il valore estetico percettivo e quanto meno sufficiente per quello ecologico naturalistico;

- VEGETAZIONE - 10 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	2	3	2	10

Il recupero e la ritrovata gestione degli elementi vegetali di arredo, composti dalla tipica vegetazione mediterranea, porteranno al conseguente aumento del valore storico culturale, socio economico ed estetico percettivo, invariato risulterà il valore ecologico naturalistico;

- VISUALI PANORAMICHE - 10 (alto)

VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO
3	3	2	2	10

Grazie all'arredo urbano e alle nuove pavimentazioni, ad una architettura biocompatibile, alla riqualificazione e valorizzazione dell'area, alle nuove viste rese possibili con l'eliminazione

delle barriere prospicienti lo Scoglio della Regina ed alla recuperata acquaticità di questo, alla fruizione pubblica lungo il braccio della Darsena Morosini, che permetterà peraltro di avvicinarsi maggiormente al faro della città, le vecchie e nuove visuali panoramiche che si avranno dell'area vedranno aumentati tutti i loro valori.

Lungo i percorsi verranno dislocati punti panoramici allestiti, aree di sosta e creato un sistema di cartellonistica per facilitarne ed esaltarne lo fruizione. La possibilità di un migliore utilizzo del tutto sia in periodo invernale che estivo vanno o configurare un aumento dell'afflusso pubblico e dunque un incremento dell' apporto economico creato da tale utilizzo.

Livorno, 12 giugno 2012

## *Allegato B1 – Tabella sintetica dei giudizi di valore paesaggistico in merito alla previsione urbanistica dell'area Bellana*

A seguito dell'ipotesi di previsione urbanistica e dopo descritti i relativi impatti, nella seguente tabella sono revisionati i giudizi di valore ottenuti dalla fase di analisi.

*Giudizi di valore in fase di analisi*

	VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO	GIUDIZIO DI VALORE
INSEDIAMENTI STORICI	3	3	2	0	8	<i>Valore alto</i>
INSEDIAMENTI MODERNI	1	2	1	0	4	<i>Valore basso</i>
VIABILITA' STORICA	3	3	0	0	6	<i>Valore basso</i>
VEGETAZIONE	2	1	1	2	6	<i>Valore basso</i>
VISUALI PANORAMICHE	2	0	1	1	4	<i>Valore basso</i>
<b>TOTALE</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	

*Giudizi di Valore post previsione urbanistica*

	VALORE STORICO CULTURALE	VALORE SOCIO ECONOMICO	VALORE ESTETICO PERCETTIVO	VALORE ECOLOGICO NATURALISTICO	TOTALE VALORE PER AMBITO	GIUDIZIO DI VALORE
INSEDIAMENTI STORICI	3	3	3	1	10	<i>Valore medio</i>
INSEDIAMENTI MODERNI	3	3	3	1	10	<i>Valore medio</i>
VIABILITA' STORICA	3	3	3	1	10	<i>Valore Alto</i>
VEGETAZIONE	3	2	3	2	10	<i>Valore Alto</i>
VISUALI PANORAMICHE	3	3	2	2	10	<i>Valore Alto</i>
<b>TOTALE</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	

In questa tabella dei valori post previsione urbanistica si notano in verde i cambiamenti in positivo, in rosso quelli in negativo, mentre in nero i valori che sono rimasti immutati, rispetto alla condizione di analisi effettuata all'inizio.

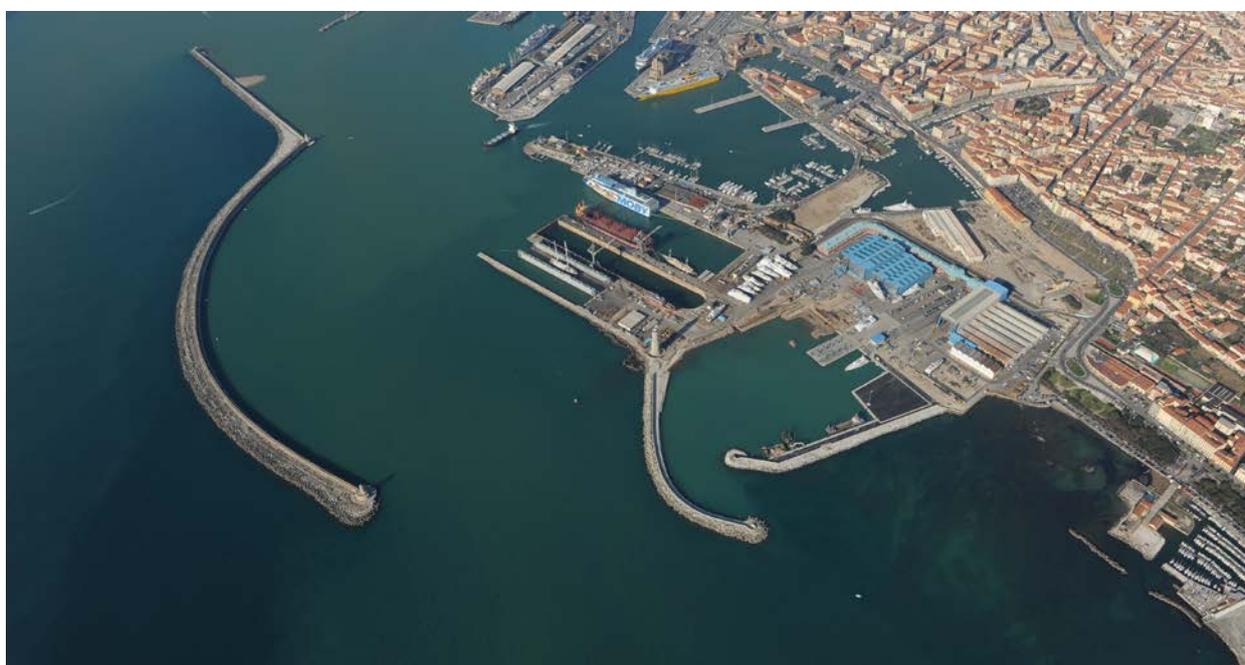
	<b>MODIFICAZIONI MORFOLOGICHE</b>	<b>OPERE A VERDE</b>	<b>OPERE RISTRUTTURAZIONE</b>	<b>OPERENZE DI MANUTENZIONE E CONFIGURAZIONE</b>	<b>ATIREZZATURE</b>	<b>CARICO ANTROPICO</b>
<b>INSEDIAMENTI STORICI</b>	X	-	X	X	X	X
<b>INSEDIAMENTI MODERNI</b>	X	X	X	X	X	X
<b>VIABILITA' STORICA</b>	X	X	X	X	X	X
<b>VEGETAZIONE</b>	X	X	X	X	X	X
<b>VISUALI PANORAMICHE</b>	X	x	x	X	x	

Per definire gli impatti che la previsione avrebbe sull'area in esame, sono stati ipotizzati degli ambiti, su di essi ripartiti gli effetti, diretti e indiretti, della previsione su ciascuno di essi. Nella tabella quindi sono indicate le macroaree di intervento, in base alla previsione urbanistica, che insisteranno su ciascun ambito.

**ALLEGATO 1 – RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA – CONTESTO PAESAGGISTICO**  
**LA COSTA URBANA: DAL CANTIERE ORLANDO ALLA TERRAZZA MASCAGNI – TAV. I**



**VEDUTA PANORAMICA DEL PORTO PASSEGGERI,  
DEL PORTO DELLA CANTIERISTICA E DEL DIPORTO – TAV. II**



**LA COSTA URBANA DA NORD-OVEST – TAV. III**



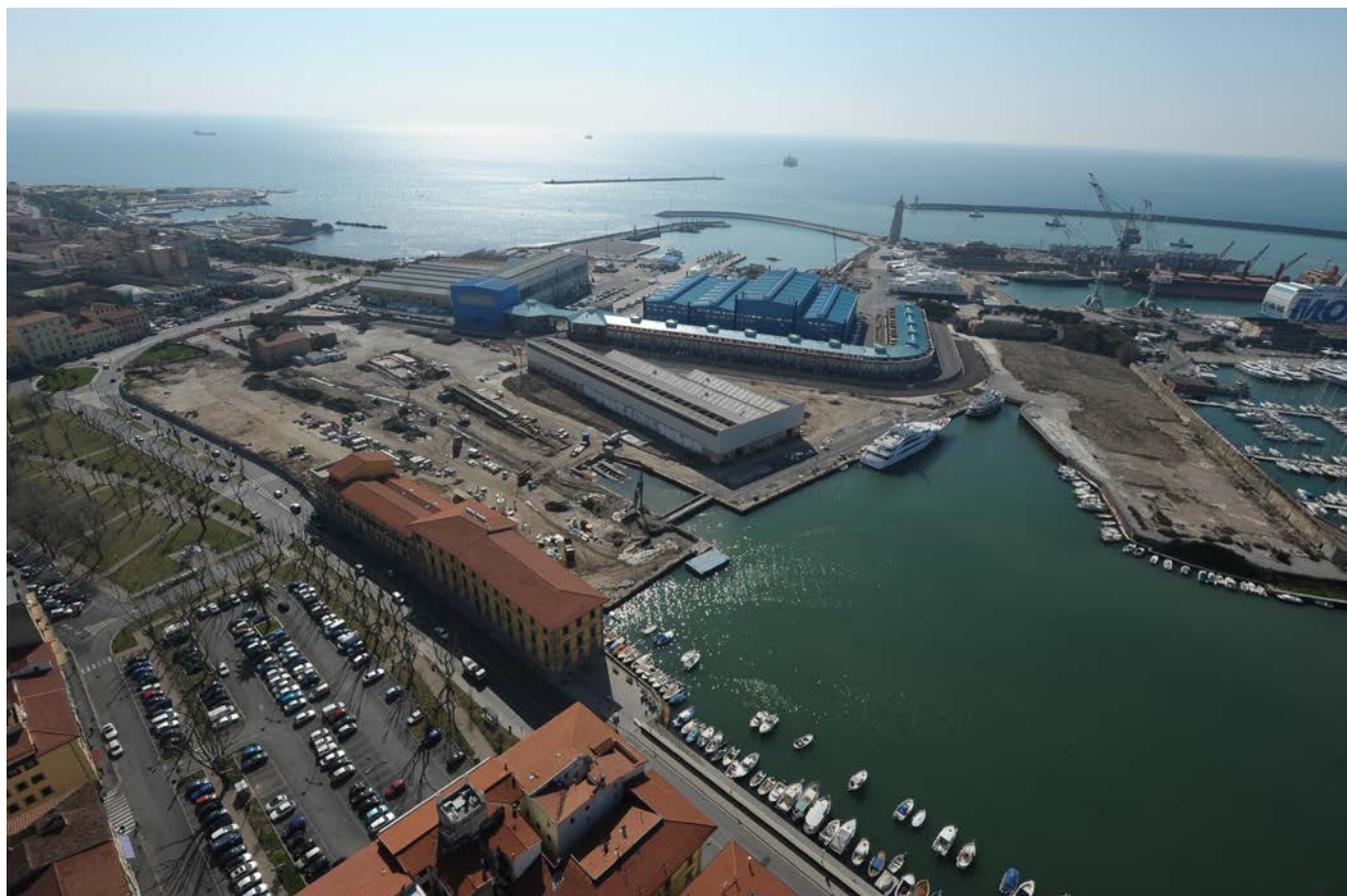
**VEDUTA D'INSIEME DA SUD/EST: IL TESSUTO URBANO E IL PORTO – TAV. IV**



**LA BELLANA, PORTA A MARE, IL CANTIERE ORLANDO E IL PORTO MEDICEO DA EST –TAV. V**



**LA BELLANA, PORTA A MARE, IL CANTIERE ORLANDO E LA DARSENA NUOVA – TAV. VI**



## ALLEGATO 2 – Vincolo 294/1948 Identificativo univoco del vincolo: 9049203



### Testo dell'estratto del verbale della Commissione provinciale pubblicato su G.U.

#### COMMISSIONE PROVINCIALE PER LA TUTELA DELLE BELLEZZE NATURALI DELLA PROVINCIA DI LIVORNO

*Deliberazione n. 4 del giorno 28 maggio 1948.*

Oggetto: Fascia costiera in comune di Livorno tratto Cantiere navale O.T.O. - Rio di Ardenza, Inclusione nell'elenco delle bellezze naturali.

Presiede il dott. Franco Crovetti, presidente.

Presenti: Sanpaolesi prof. Piero, vice presidente; Farneti ing. Tullio, rag. Fernandez Africano Paolo, Gorelli rag. Bruno.

Segretario: dott. Plinio Cannizzaro.

Assenti: Gianfranceschi Giorgio, sindaco del comune di Livorno.

Su conforme proposta dell'Ill. mo sig. presidente la Commissione:

Vista che la zona litoranea situata in comune di Livorno nel tratto Cantiere navale O.T.O. - Rio di Ardenza, presenta carattere di notevole bellezza naturale;

Visto che la zona citata offre dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si godono spettacoli di non comune bellezza;

Considerato che la zona predetta nel complesso può essere considerata un quadro naturale;

Visto l'art. 1 e seguenti della legge 29 giugno 1939, n. 1497;

A voti unanimi resi secondo le norme di legge;

Delibera:

1) di includere nell'elenco delle bellezze naturali di questa Provincia, la fascia costiera situata in comune di Livorno nel tratto Cantiere navale O.T.O. - Rio di Ardenza e delimitata nell'entroterra dalle seguenti strade:

via della Bassata, via Montebello, via Goito, via Pensieri, via della Palazzina comunale, via Pacinotti; con esclusione della parte costiera occupata dall'Accademia navale.

Il presidente: dott. FRANCO CROVETTI

Il segretario: dott. CANNIZZARO

(5507)



## Testo del provvedimento

DECRETO MINISTERIALE 3 DICEMBRE 1948

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona litoranea sita nel comune di Livorno, nel tratto Cantiere navale O.T.O.- Rio di Ardenza.

Il Ministro per la Pubblica Istruzione vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta; considerato che la commissione provinciale di Livorno per la tutela delle bellezze naturali, nell'adunanza del 26 maggio 1948, includeva nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la fascia costiera situata in comune di Livorno nel tratto Cantiere navale O.T.O. – Rio di Ardenza, con esclusione della parte costiera occupata dall'Accademia navale; Riconosciuto che la predetta fascia costiera presenta cospicui caratteri di bellezza naturale; Considerato, infine, che l'elenco di tale immobile è stato pubblicato, ai sensi del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi nell'albo del comune di Livorno, senza che sia stata prodotta alcuna opposizione da parte di chicchessia;

Decreta:

La zona litoranea situata in comune di Livorno, nel tratto del Cantiere navale O.T.O. – Rio di Ardenza e delimitata dalle strade pubbliche di cui all'unito elenco compilato dalla Commissione provinciale di Livorno per la tutela delle bellezze naturali, ha notevole interesse pubblico, ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi, sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella gazzetta ufficiale, insieme con l'elenco della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Livorno. Una copia della gazzetta ufficiale contenente il presente decreto verrà trasmessa a mezzo della soprintendenza ai monumenti e gallerie di Pisa, entro un mese dalla data della sua pubblicazione, al comune di Livorno.

Altra copia con la planimetria sarà contemporaneamente depositata presso il competente ufficio del comune, ove gli interessati avranno facoltà di prenderne visione.

La predetta soprintendenza è incaricata di comunicare al ministero la data dell'effettiva affissione del numero della gazzetta ufficiale nell'albo del comune interessato.

Roma, addì 3 dicembre 1948

**ALLEGATO 3 – PLANIMETRIA DELL'INTERA AREA E ASSETTI VEGETAZIONALI E MORFOLOGICI**



**ORTOFOTO E PLANIMETRIA SCALA 1:10.000 CON AREA DELLA BELLANA**





**VEDUTA DA TERRA VERSO MARE DELLO SCGLIO DELLA REGINA E DEL PORTICCIOLO**



**LE OPERE DI DIFESA DEL PORTICCIOLO NAZARIO SAURO VERSO LA BELLANA**

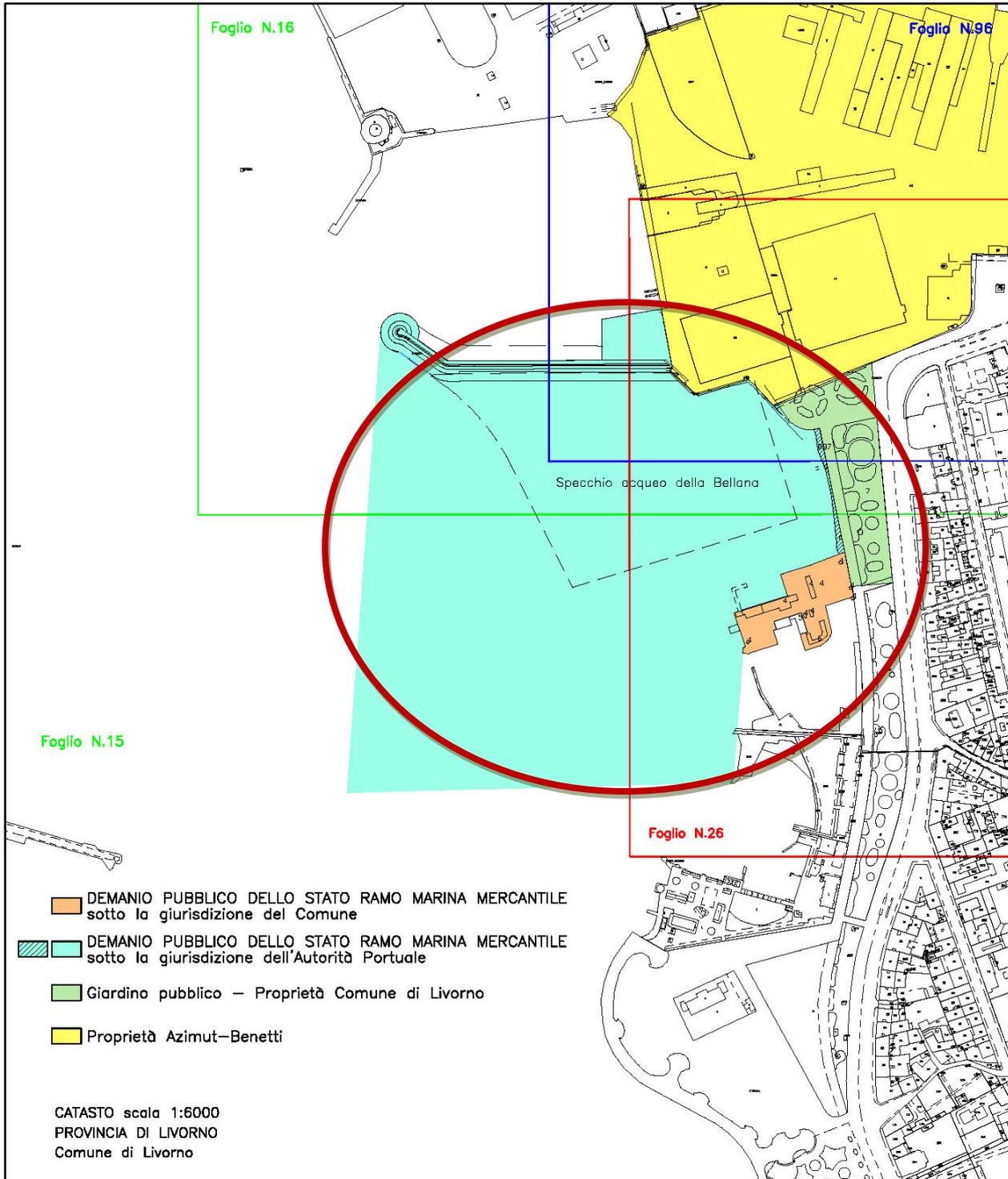


**VEDUTA DAL PORTICCIOLO NAZZARIO SAURO VERSO LA BELLANA**



**VEDUTA PANORAMICA DEL WATERFRONT DELL'AREA DELLA BELLANA**

## ALLEGATO 4 - PLANIMETRIA



**QUADRO DI UNIONE DEI FOGLI 15-16-26-96**

**CON EVIDENZIATO IL LIMITE DELL'AREA IPOTIZZATA**

**ALLEGATO 5 – VEDUTE DI INQUADRAMENTO**

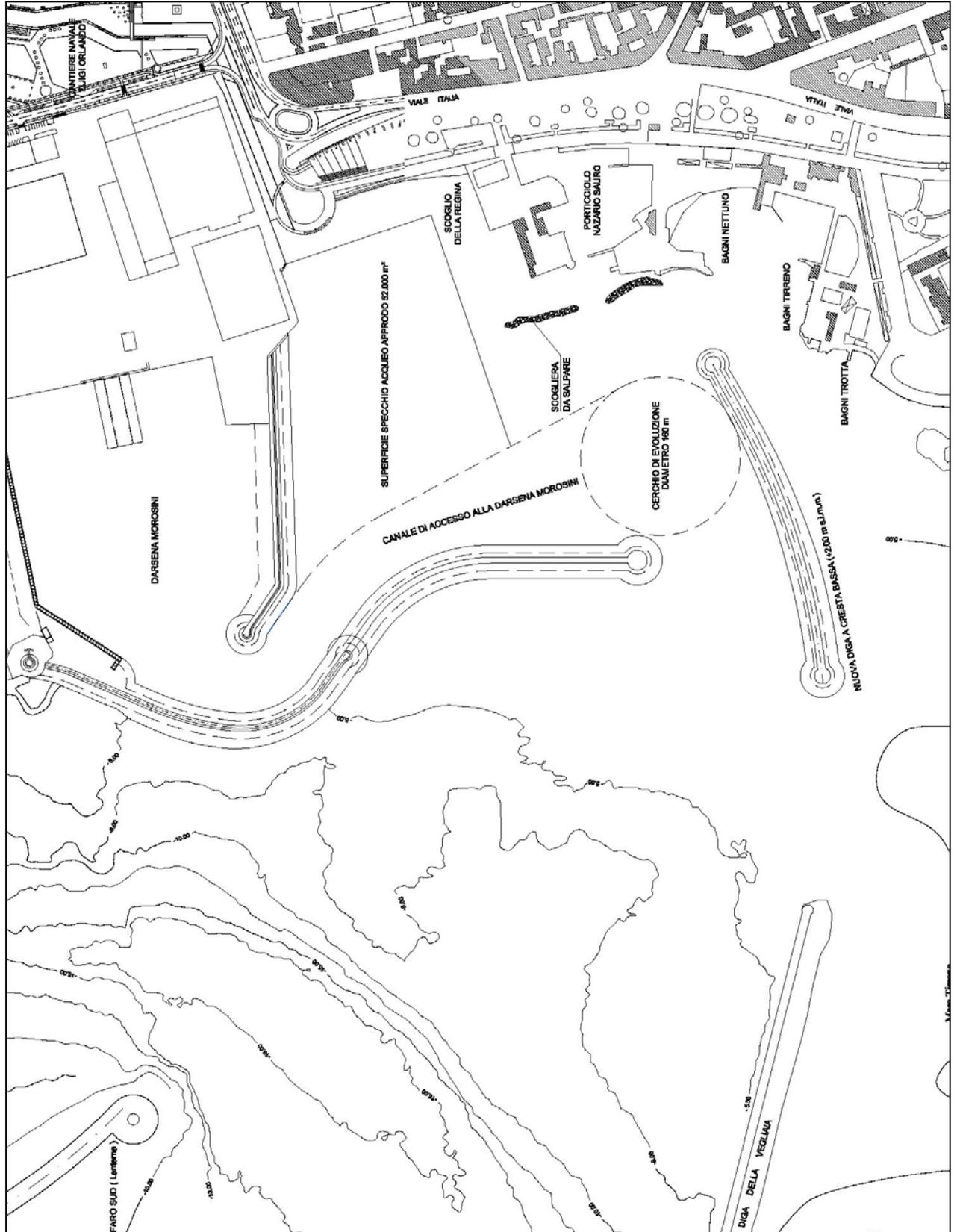


**VEDUTA PANORAMICA DELLO SPECCHIO ACQUEO DALLA COSTA VERSO IL MARE**

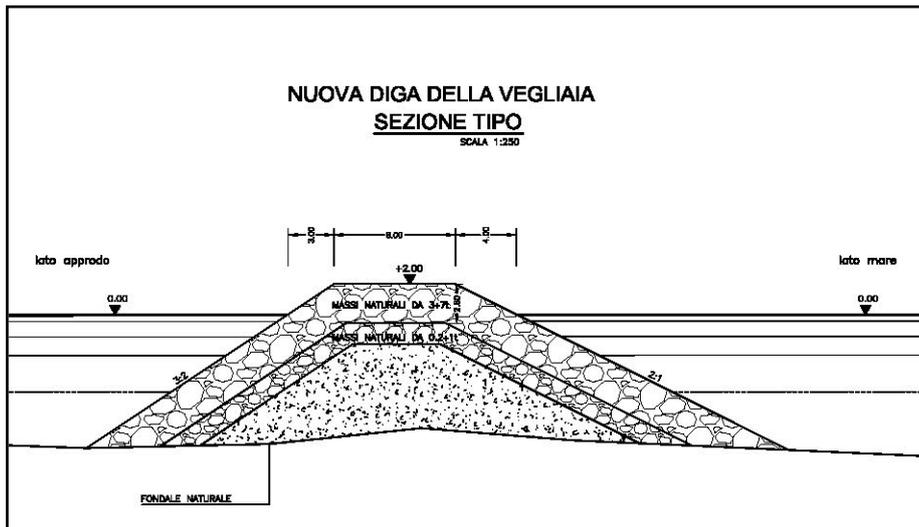
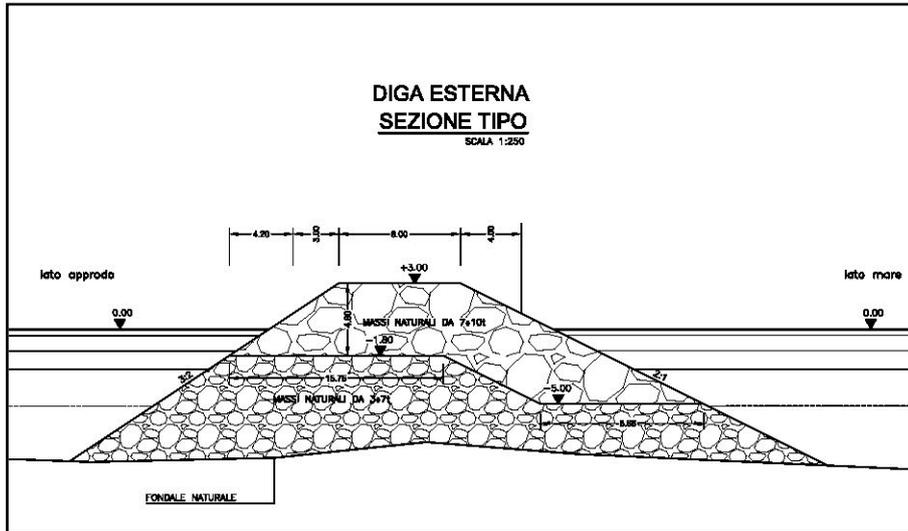


**VEDUTA PANORAMICA DALLA TERRAZZA MASCAGNI VERSO LO SPECCHIO ACQUEO DELLA BELLANO**

ALLEGATO 6 – PLANIMETRIA DELLA PREVISIONE



## ALLEGATO 7 – IPOTESI DI SEZIONI



**ALLEGATO 8 – SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI**



**VEDUTA PANORAMICA DALLA COSTA VERSO IL MARE CON L'INSERIMENTO DELLA PREVISIONE DELLA BELLANA**



**VEDUTA PANORAMICA DALLA TERRAZZA MASCAGNI CON L'INSERIMENTO DELLA PREVISIONE DELLA BELLANA**

