



Livorno between preserving port identity and future challenges

Simona Corradini¹, Francesca Morucci²

¹ DUPT Dipartimento Urbanistica e Pianificazione
Territorio, Università di Firenze

² Autorità Portuale di Livorno

simona.corradini@libero.it, morucci@porto.livorno.it

As a paradigm of city-port, Livorno, is facing profound changes, that will influence its port and maritime characterization, both from the spatial to the social and economic point of view.

As many other mediterranean port cities, Livorno has questioned his port image in the last thirty decades, with the transition to post-industrial and globalization.

The aim of the contribution is on one hand, to provide a framework for the ongoing changes, and at the other, to identify some key points to manage port and maritime *waterfront* transformations, for the new image of the city.

Livorno harbor city an opportunity to continue the story started with its founding and for renewal from within, in light of the drafting of the new Structure Plan and plan of the Port.

Keywords

Culture; Heritage; Historic port; City-port integration, Identity; Port center

Livorno tra tutela dell'identità portuale e sfide future

Introduzione

Il tema della relazione città –porto è centrale nel caso studio di Livorno, poichè da essa dipenderà, sia il futuro ruolo del porto commerciale, che la configurazione della città e del *waterfront* portuale, in particolare del porto mediceo e del centro storico.

Negli ultimi trent'anni si è assistito a trasformazioni tecnologiche ed economiche che hanno modificato il rapporto tra porto e sistema economico territoriale di riferimento: il porto è divenuto un nodo intermedio della catena logistica, l'efficacia, la rapidità e la qualità dei servizi offerti sono divenute più importanti della posizione geografica o della dotazione tecnologica.

Tali cambiamenti hanno modificato profondamente i legami tra città e porto a vari livelli : dal punto di vista degli assetti spaziali (lo spostamento del porto all'esterno e lontano dal quotidiano degli abitanti) ; sul piano sociale (la riduzione dei posti di lavoro) e su quello culturale (la perdita di vocazione marittima e portuaria) e, infine, nel campo ambientale (l'impatto negativo dell'attività portuale sulla città e i problemi connessi alla sicurezza) (Chaline, 1994, Rodrigues-Malta, 1997).

A partire dagli anni duemila è stato necessario affrontare il tema della valorizzazione del ruolo e dell'immagine del porto, nonché sensibilizzare gli abitanti di fronte alle sfide future, bilanciando tra impatti locali e pressioni esterne.

L'obiettivo è riuscire a progettare uno sviluppo portuale sostenibile, in cui le infrastrutture non siano più destinate esclusivamente ad aumentare la prestazione economica ma permettano di salvaguardare l'identità della città e l'innalzamento della qualità urbana.

In sostanza, per arrivare ad integrarsi con la città, il porto deve riportare l'attenzione sulla dimensione sociale e culturale.

Il « Codice delle buone pratiche d'integrazione sociale dei porti » pubblicato dall'associazione europea dei porti (ESPO) nel maggio 2010 costituisce un importante riferimento affermando che : « *L'integrazione sociale (e culturale) dei porti è una parte essenziale della governace portuale che concerne le azioni condotte dalle autorità portuali per migliorare le relazioni tra porto e territorio con attenzione particolare ai fattori umani, ad esempio all'occupazione futura, alle persone che abitano a contatto con il porto e al pubblico in generale* ».

Livorno e il suo porto nel passato: un rapporto coerente

La città di Livorno è ben posizionata geograficamente, poichè si trova al centro dell'Italia e del Mediterraneo. E' un caso particolare tra le città italiane poichè è stata fondata alla fine del Rinascimento a servizio del porto, per volere della famiglia dei Medici del Granducato di Toscana con grande lungimiranza politica ed economica. Da piccolo borgo di pescatori a città portuale con scopo difensivo, sviluppatasi a partire dal 1421, Livorno è divenuta uno scalo commerciale internazionale che ha avuto il suo massimo nella metà del XVIII secolo grazie anche alla presenza di comunità straniere. A partire dalla sua fondazione, su progetto di Buontalenti (1577), che ingloba il borgo preesistente, emerge il carattere fondativo di città-porto, in cui il porto non è « un fenomeno casuale, un'appendice secondaria della città, ma si presenta sin dalla sua fondazione, con un disegno ben definito, nel rispetto di alcune regole compositive e della funzione che la città-porto deve svolgere » (A. Farina, 1994).

Città e porto hanno mantenuto una coerenza, sia sul piano dell'assetto spaziale, che dal punto di vista socio-economico, durante le varie evoluzioni storico-urbanistiche, fino a tutto il XIX secolo.

Alcune tappe fondamentali nel passato sono testimonianza di un'embricatura tra porto e città, caratterizzata da un ruolo cosmopolita basato sull'attività portuale, quale costante della fisionomia economica. Ne sono esempi il porto mediceo e il pentagono buontalentino (XVI sec.), la Torre del Marzocco (XV sec.), il quartiere della Venezia con i suoi canali (XVII sec), il canale dei Navicelli (1563-1575), che connetteva Pisa con il porto Livorno.

In passato Livorno veniva spesso raffigurata come un'immensa piazza sul mare sul quale la città si affacciava. Tale immagine unitaria ha caratterizzato a lungo la città, al pari di molte altre città, le cui iconografie per tutto il periodo preindustriale, le cui iconografie corrispondevano quasi sempre al loro *waterfront*.

Figura 1. Veduta della città di Livorno nel 1850



Porto di Livorno: porta della Toscana

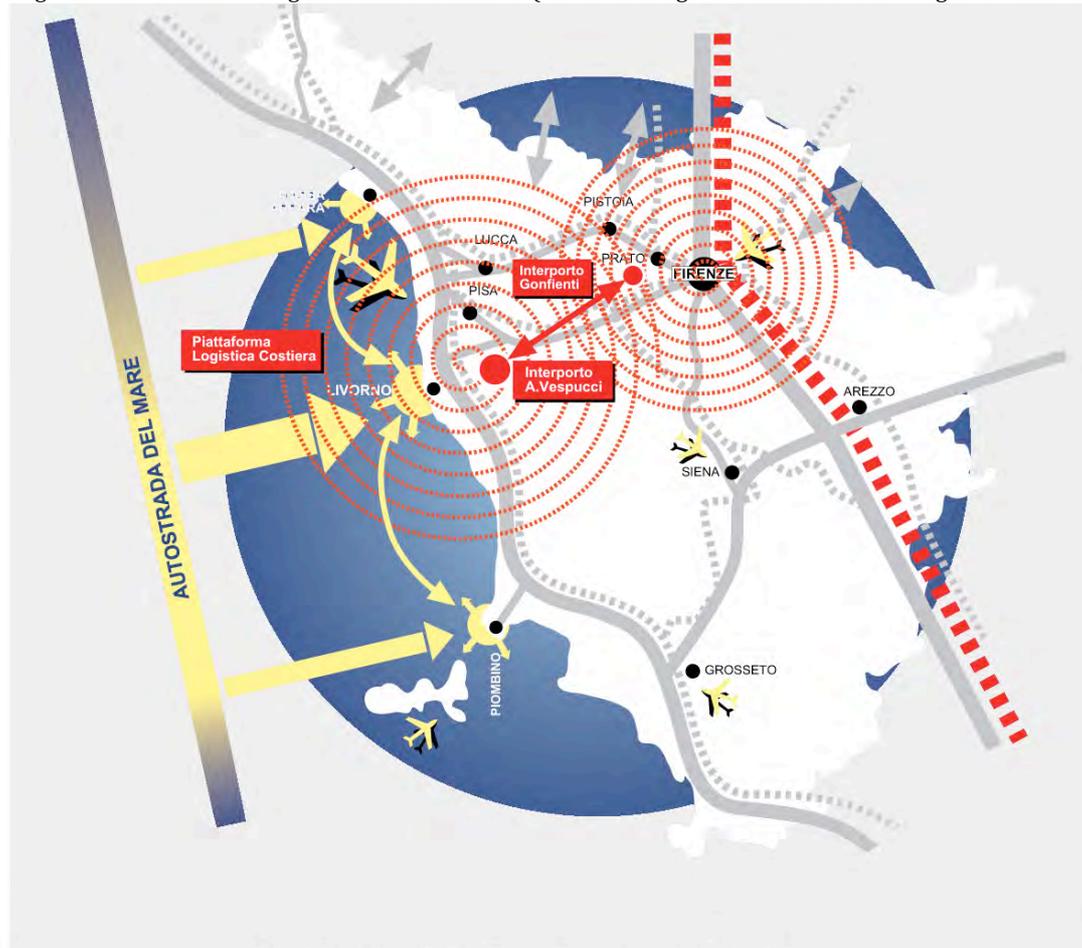
Al contrario di altre città portuali, dove l'espansione commerciale ha creato impatti negativi a scapito dei quartieri limitrofi, a partire dalla seconda metà del ventesimo secolo, le infrastrutture portuali e le funzioni connesse al porto si sono localizzate nella zona a nord della città che si è estesa verso sud lungo il «*waterfront* marittimo».

Attualmente il porto di Livorno e le aree industriali e retroportuali connesse, rappresentano il polo logistico e infrastrutturale perno del corridoio tirrenico, a sua volta territorio di snodo per la Piattaforma Ti.Bre. secondo il Quadro Strategico Nazionale.

Dal punto di vista strategico il porto di Livorno fa parte della piattaforma logistica costiera insieme all'aeroporto di Pisa e all'interporto di Guasticce, e dalla connessione stabile con l'interporto di Gonfienti di Prato e l'aeroporto di Firenze Peretola, nonché con la restante portualità dell'Alto tirreno. Essa è parte integrante della Piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco-emiliana-romagnola", proposta dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna.

La piattaforma logistica costiera Livorno/Pisa/Guasticce, rappresenta un'interconnessione laterale al Corridoio I (Berlino-Verona/Milano- Bologna-Roma-Palermo) , via Firenze, Bologna e da qui verso Parma/Verona per il Brennero, e verso Padova/Trieste per l'Est europeo, in grado di connettere stabilmente il Tirreno con l'Europa dell'Est e con l'area dei Balcani.

Figura 2. La Piattaforma logistica costiera toscana (Fonte: Catalogo "la Toscana che va" Regione Toscana)



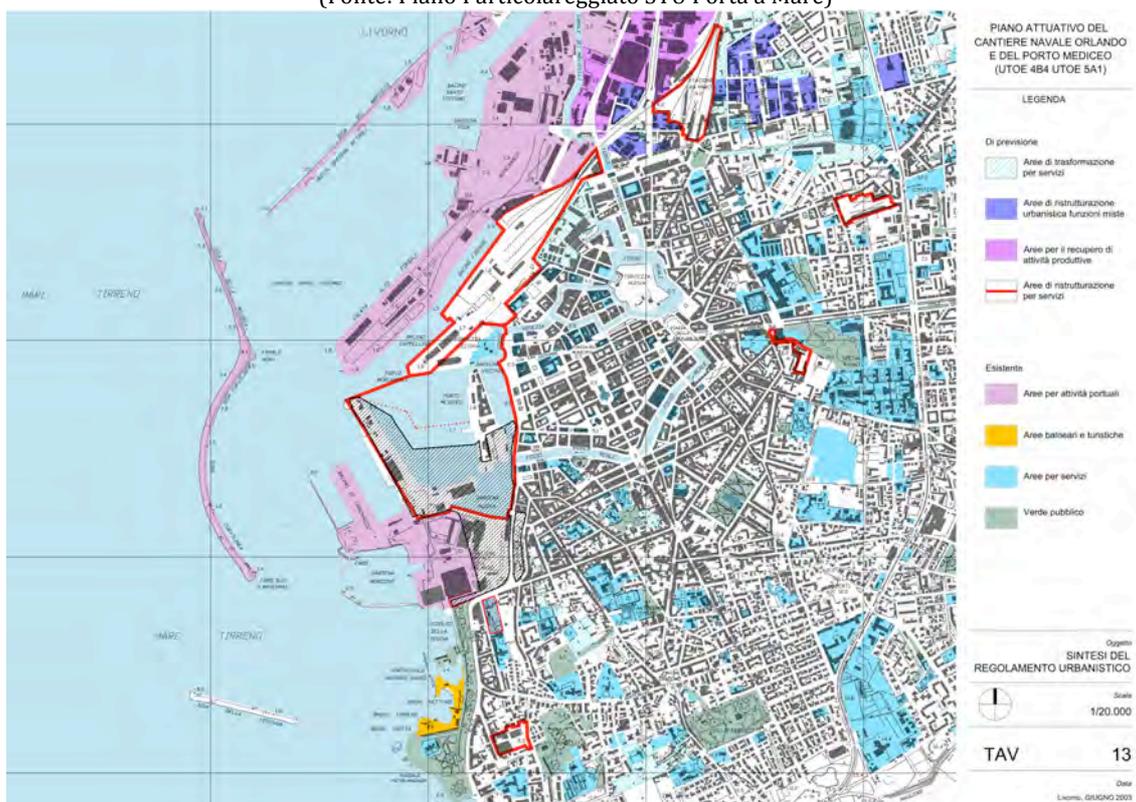
L'area della Porta a Mare: trasformazione e riconversione portuale verso un'integrazione città-porto

Nel 1997 il Piano Strutturale ha definito l'ambito della « Porta a mare », della quale fanno parte tre aree strategiche di trasformazione urbana-portuale : il Porto Mediceo, il Cantiere Orlando, la Stazione Marittima.

Dopo il fallimento del Cantiere Orlando, nel 2002, è cominciata una grande operazione di trasformazione tra riconversione delle attività industriali, trasformazione urbana e sviluppo turistico di questa parte di porto storico attraverso tre grandi poli : cantiere Benetti, porto turistico e porto passeggeri.

Su di una porzione dell'area su cui insistevano gli antichi cantieri navali « F.lli Orlando » sono stati realizzati i cantieri navali Azimuth Benetti, leader mondiali nella costruzione di yachts da 40m a 70m, che comprendono la darsena Morosini e l'area del bacino di carenaggio. Sulla restante parte dell'area dell'ex cantiere navale e su altre aree portuali che si affacciano sulla darsena nuova e sul porto mediceo saranno realizzati, secondo un piano attuativo, approvato nel 2003, una serie di interventi a carattere residenziale (ad opera della società « Porta Medicea »), commerciale, terziario e turistico. Tutta l'operazione è stata portata avanti in accordo con tra amministrazione comunale, autorità portuale, regione Toscana e provincia di Livorno, e finanziata in parte con fondi statali, tramite l'autorità portuale per quel che concerne i lavori di riconfigurazione delle parti a mare, compreso l'escavo di un nuovo canale di connessione con il porto turistico.

Figura 3. L'area della Porta a Mare nelle previsioni del Piano Strutturale del 1997
(Fonte: Piano Particolareggiato STU Porta a Mare)



Il Piano particolareggiato comprende un'area di circa 70.000 m², di cui il 18,6% sono destinati alla residenza, per un totale di 170 appartamenti, l'8,5% per le attività commerciali, il 34,7% per i servizi connessi al turismo, tra cui un albergo a 4 stelle, e il 38,2% di terziario legato alle attività nautiche.

Il piano prevede una compresenza di immobili residenziali, spazi verdi, porto e attività nautiche di cantieristica, implementate dalle riparazioni di navi da crociera e in genere. Queste ultime sono in fase di sviluppo sugli antichi bacini di riparazione del cantiere Orlando, opportunamente modernizzati tramite interventi tecnologici per mitigare gli effetti dovuti alle attività inquinanti.

Tale intervento complesso condurrà alla trasformazione dell'area portuale in un luogo con caratteristiche funzionali di natura più urbana, in relazione alla città che vi si affaccia, offrendo un'occasione di relazione con l'acqua e nello stesso tempo ha consentito la reinstallazione di un'attività portuale che continua a permanere nel porto storico.

Figura 4. Foto aerea dell'area della Porta a Mare e della Stazione Marittima (Fonte: Bing maps)



Il secondo grande intervento che dovrà realizzarsi nei prossimi due anni, prevede la trasformazione di gran parte del « porto mediceo » in porto turistico, in grado di accogliere dalle 600 alle 700 imbarcazioni di grandezza variabile, negozi specializzati per la nautica da diporto, ristoranti, caffè e un centro congressi.

Il nuovo porto turistico consentirà di trasformare una parte del porto operativo tramite il nuovo approdo e la connessione tramite un nuovo canale con la zona commerciale e residenziale della Porta a Mare.

Infine il futuro Piano Particolareggiato della « Stazione Marittima » dovrà prevedere la trasformazione dell'attuale porto passeggeri e delle stazioni marittima e crociere.

La riqualificazione permetterà l'integrazione del futuro polo turistico e culturale della città con l'area del porto passeggeri, attraverso alcune azioni strategiche: legare l'area operativa portuale al *waterfront* al contesto della Porta a Mare, trovare soluzioni urbanistiche per accogliere il traffico passeggeri sempre più importante, specie quello crocieristico (+293% in rapporto al 1999, con un passaggio da 250.000 a 983.000 passeggeri), dar vita ad una convivenza tra turismo e attività portuali.

L'intervento della Porta a Mare è destinato a reinterpretare la relazione città-porto attraverso la re-installazione dell'attività cantieristica, la nascita di un nuovo quartiere affacciato sull'insieme dei bacini storici portuali, da un lato, e a contatto con il tessuto urbano esistente, dall'altro, la valorizzazione turistica del porto vecchio tramite il diporto, la nuova viabilità di accesso, il mix funzionale lungo le banchine.

Il futuro progetto urbano della "Stazione Marittima" farà sì che essa si configuri come porta di entrata della Toscana per passeggeri e crocieristi, con il mantenimento della

funzione del porto passeggeri e il miglioramento della sua integrazione con la città e con il sistema di accessibilità per chi viene dall'esterno, configurandosi come elemento multiscala, sia locale che sovra locale.

Messa in valore del patrimonio portuale e integrazione sociale per il riequilibrio porto-città

Emerge per Livorno una duplice tendenza, da un lato la trasformazione a scala territoriale del porto in piattaforma logistica, in connessione con il sistema di reti europee e con i processi di mondializzazione del trasporto delle merci, dall'altro la modifica a scala urbana del rapporto città-porto, con i progetti urbanistici in corso di attuazione e realizzazione con il coinvolgimento di imprese private e di ingenti investimenti statali per le infrastrutture.

In tale quadro appare interessante riflettere sulla valenza che il tema della valorizzazione dell'identità storico portuale e degli ambiti urbani interessati dalla presenza delle attività portuali, può assumere per comprendere al meglio la relazione città-porto attuale e futura.

La promozione sociale e culturale fondata sulla valorizzazione del porto e della sua relazione con la città diviene un elemento di sviluppo economico, al pari della pianificazione urbanistica, che si fonda sul rapporto con l'acqua e sulla ricomposizione della relazione città-porto dal punto di vista spaziale sul *waterfront*, consentendo l'inserimento di nuove funzioni, legate all'ambiente marittimo ma anche completamente distaccate dall'attività portuale.

La gestione urbanistica degli interventi deve prevedere anche un'azione nel campo culturale dell'attività portuale che è ancora poco considerata come strumento economico. Se da un lato si tratta di definire nuove linee di sviluppo che riguardano attività portuali sempre più efficienti e aperte a nuove possibilità, dall'altro si tratta dare maggiore peso anche economico al recupero della identità e della memoria passate del porto in rapporto alla città attuale.

La sfida quindi consiste nel recupero della matrice storica della città senza contrasto con il futuro e nell'integrazione dell'attività portuale e marittima nel processo di ricomposizione della città-porto, sull'esempio di alcune autorità portuali che hanno intrapreso una politica di riconversione degli antichi manufatti e delle aree portuali adattandoli ad utilizzi moderni.

In tale ottica si inseriscono tre aspetti che se opportunamente inquadrati e perseguiti potranno dare luogo ad uno sviluppo della relazione città-porto sostenibile e superare il ricorso a modelli precostituiti: la riqualificazione del sistema dei canali e delle fortezze, l'iniziativa "Porto aperto", il progetto di un "*port center*".

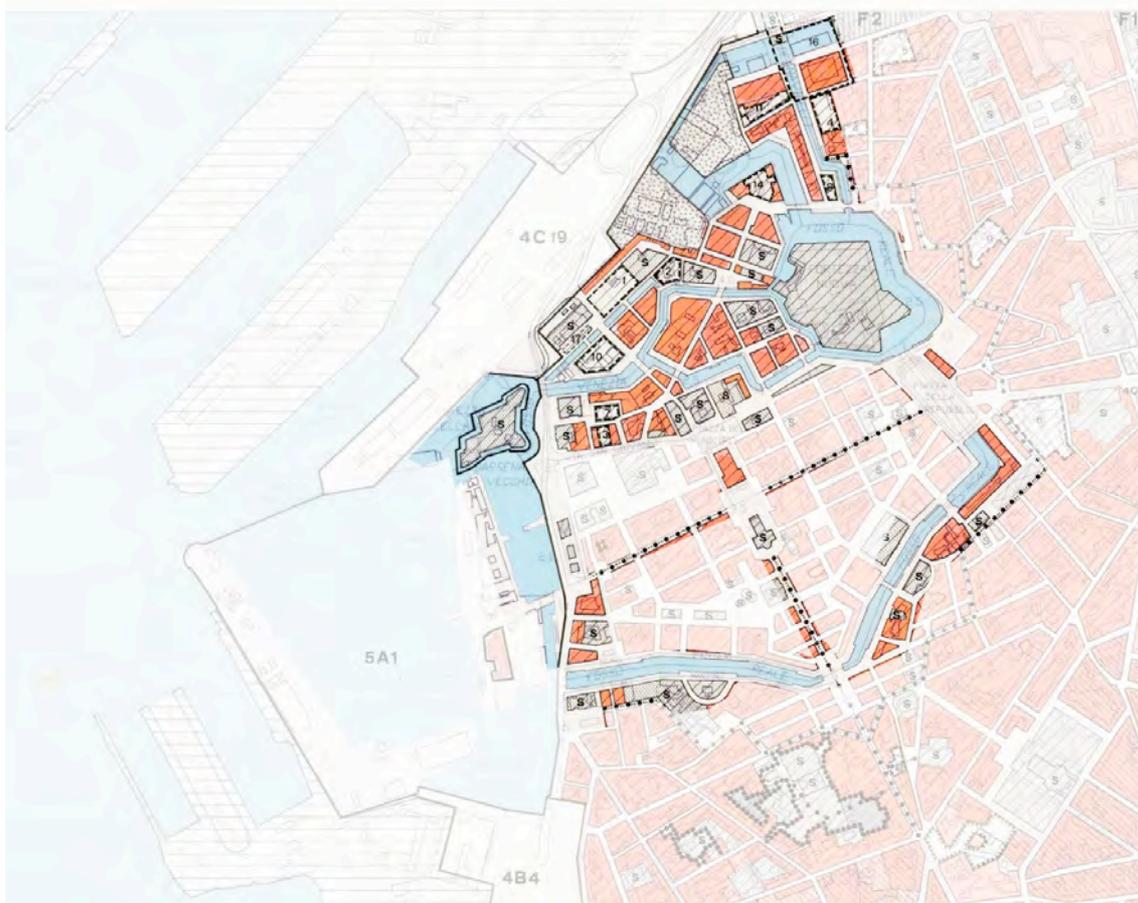
L'area dei Canali e delle Fortezze Medicee e la rivitalizzazione dell'identità storica

L'area della Porta a Mare e della Stazione marittima sono adiaceni rispettivamente al centro storico e al quartiere denominato della Venezia, ed hanno come elementi di connessione appartenenti all'identità portuale e marittima: il sistema dei canali medicei, il quartiere della "Venezia" con i suoi ponti, canali e ex magazzini, il bacino del porto vecchio con i resti delle fortificazioni portuali medicee e le fortezze medicee.

Si tratta di elementi che hanno caratterizzato la città-porto dalla sua fondazione fino a tutto il settecento, che manifestano un intimo legame con l'acqua. I successivi interventi di rettifica dei fossi medicei, di parziale tombamento, di occupazione di parte dei bastioni per l'espansione urbana, e la modifica del loro utilizzo dal punto di vista funzionale ha di fatto compromesso la loro centralità, proprio in relazione alla città ed il porto.

L'obiettivo principale dell'Autorità Portuale all'interno del master Plan del Porto, che sarà portato a termine nel 2013, in relazione alle aree dei canali e delle Fortezze è la costituzione di una rete a fruizione turistica, al fine di valorizzare le vie d'acqua e le risorse storico-culturali, favorendo una collaborazione istituzionale degli enti preposti alla gestione e dei privati localizzati lungo i canali, le imprese economiche che vi operano. Emerge quindi il ruolo che il sistema degli spazi pubblici sull'acqua e dei manufatti di valore storico e ambientale può assumere per rileggere in chiave dinamica l'evoluzione della relazione città-porto, reinterpretandone il rapporto di coerenza dal punto di vista sociale, economico ed ambientale.

Figura 5. Il sistema dei canali e delle Fortezze (Fonte: Piano Strutturale di Livorno, tavola aree normative)



L'apertura della città al porto: il progetto "Porto Aperto"

L'altro aspetto altrettanto fondamentale, al pari del recupero fisico del patrimonio urbano-portuale riguarda il coinvolgimento dei cittadini, ma anche dei turisti e in aggiunta degli investitori nei confronti del porto nonché il rilancio della relazione città-porto attraverso l'integrazione con la comunità urbana.

La previsione della futura piattaforma logistica e l'ampliamento del porto commerciale verso nord, in linea con quanto già accaduto per altri porti europei, si inserisce nel processo di progressivo distacco tra cultura degli abitanti e percezione del ruolo economico dell'industria portuaria e marittima.

Il porto rappresenta per la città, non soltanto un insieme di attività commerciali ed industriali, ma una prospettiva di sviluppo economico e sociale.

La politica che l'AP di Livorno sta sviluppando ha l'obiettivo di far riprendere possesso ai cittadini della zona portuale attraverso la conoscenza e la riaffermazione della cultura portuaria.

Figura 6. Iniziativa “Porto Aperto”: visita al cantiere Azimuth Benetti (Fonte: Autorità Portuale Livorno)



A partire dal 2007 l'AP ha attuato il progetto “PORTO APERTO”, che apre le porte al territorio durante tutto l'anno, con intensificazione delle visite nel periodo scolastico. L'obiettivo dell'iniziativa è sensibilizzare la popolazione, in particolare gli studenti delle scuole dell'obbligo, verso il porto, attraverso iniziative gratuite (visite guidate, trasmissioni tv, stands sulle banchine del porto passeggeri in occasione della manifestazione velica, concerti, esposizioni e altri eventi quali la giornata europea del mare).

Ciò contribuisce a modificare l'immagine negativa del porto, attraverso la conoscenza quale presupposto fondamentale per lo sviluppo, sia in rapporto al patrimonio fisico che alla salvaguardia del carattere identitario della città.

In tal modo si pone al centro il contatto diretto con i cittadini e con tutti i portatori d'interesse, e soprattutto si punta sulle specificità della città, la vocazione industriale e portuale storicamente presente nella città, il carattere marittimo come fattore di ulteriore differenziazione.

L'integrazione con la comunità urbana: il progetto “Port Center”

La necessità di perseguire l'integrazione tra il porto e la città ha spinto l'Autorità Portuale a progettare la creazione di un *port center*, in continuità con il progetto PORTO APERTO.

Se con il progetto PORTO APERTO si creano occasione di riappropriazione del porto, con il *Port Center* tali momenti potranno avere un luogo di riferimento per rafforzare il legame con il porto.

Si tratta di un punto di partenza per accogliere le iniziative di PORTO APERTO, con la possibilità di installazione entro un antico magazzino del Terminal Passeggeri, destinato a divenire punto d'incontro fisico e virtuale tra porto e città, in cui saranno offerti visite guidate, informazioni, documentazione, esposizioni permanenti, spazi d'incontro, così come avviene in altri *port center* esistenti (Genova, Anversa, Rotterdam).

Il *Port Center* ha l'obiettivo un luogo in cui far dialogare le istanze del porto e della città, un luogo d'informazione ma anche un catalizzatore d'idee, di competenze, di risorse territoriali, in grado di offrire supporto alle imprese del settore portuale per un loro rinnovamento.

Una strategia che mira a coinvolgere direttamente i cittadini e i portatori d'interesse in un processo “*bottom up*” che sia parte integrante della politica dell'Autorità Portuale.

Conclusioni

Si è aperta una nuova fase per la città portuale di Livorno in cui assume un ruolo fondamentale una nuova relazione tra porto e città, che passa, non soltanto dalla riqualificazione degli spazi portuali, ma anche attraverso uno sforzo di integrazione del porto nella società.

Il porto dovrà recuperare la sua dimensione urbana, favorendone maggiormente la creazione di relazioni più proficue tra i diversi soggetti pubblici e la collettività, per il rilancio della città e del suo intimo legame con il porto.

Emerge il ruolo chiave che alcuni temi possono assumere per la definizione di strategie di recupero della relazione città-porto e per la connotazione dei singoli progetti urbani.

Il recupero in chiave sistemica e pluridimensionale del patrimonio urbano-portuale e l'integrazione sociale del porto con la comunità locale consentiranno di evitare il ricorso a modelli precostituiti per affrontare la rivitalizzazione del *watefront* portuale.

Ciò potrà creare nuove opportunità di sviluppo e di fruibilità dell'ambiente portuale per la collettività.

Bibliografia

Autorità portuale di Livorno, L'impatto sociale ed economico del sistema portuale livornese sul territorio, Roma, S.E.A., 2003

Bologna, Sergio. Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale, Milano, EGEA, 2010

Boubacha, Davout, Gueguen, Ville et port, City and port, Ciudad y puerto, Dossier bibliographique, Centre de Documentation de l'urbanisme et Association Internationale Villes et ports, Paris, Editions Villes et territoires, 1997

Espo, Code of Practice on Societal Integration of Ports, Bruxelles, 2010.

Gras, Pierre. Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010), Paris, Tallandier,

Istituto Nazionale Urbanistica, commissione nazionale sulle politiche infrastrutturali, le piattaforme territoriali strategiche: esiti e prospettive, coord: prof. Sandro fabbro, resp. Rapporto: arch. Anna Meselella, luglio 2010

Piano particolareggiato STU Porta a Mare, Comune di Livorno, 2003

Port of Rotterdam, Rotterdam Port City, 2004

Rodrigues-Malta, R., Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au Sud de l'Europe, dans Les Annales de la recherche urbaine, n.97, avril 1997, p. 96-104.

Soriani, Porto, città e territorio costiero, ed. Il Mulino, 2002

Stadsheavens Rotterdam, Big and beautiful, comparino Stadsheavens in Euerope, Rotterda, 2005