L’integrazione città-porto come volano per la crescita portuale e lo sviluppo urbano in Toscana: il caso di Livorno e Marina di Carrara

Per comprendere quanto la buona relazione fra città e porti sia rilevante nelle dinamiche di tipo urbano e portuale è necessario riconoscere che una delle specificità dei porti italiani sta nel loro posizionarsi all’interno dei contesti urbani; peculiarità che incide in maniera significativa, sia sui processi pianificatori, aumentando i fattori di complessità legati alla difficile integrazione fra spazi portuali e urbani, sia sulle dinamiche di sviluppo connesse con la gestione, da parte dei porti, di questioni di carattere economico, sociale e ambientale rilevanti per le città.

Economia circolare, resilienza, urbanizzazione, digitalizzazione e innovazione sono fronti aperti della portualità del presente e del prossimo futuro che investono i contesti urbani di riferimento in modo sinergico e strategico [1].

Sul piano della pianificazione urbana e portuale, il lavoro sui waterfront portuali assume un valore determinante nello sviluppo delle città di porto, insieme alla valorizzazione del patrimonio storico e culturale sito in ambito portuale o in zona di cintura città-porto che ne costituisce parte integrante. La rigenerazione dei waterfront urbani e portuali costituisce elemento chiave del rafforzamento della relazione città-porto.

I waterfront sono elementi ibridi di connessione tra città e porto, luoghi di cerniera che uniscono identità urbana e marittima. L’implicazione più importante della rigenerazione dei waterfront è “considerarli come elementi strutturali e strategici della città nel suo insieme e per rafforzare la liquidità come caratteristica della contemporaneità” [2].

In questo articolo, approfondiremo la collaborazione città-porto nell’ambito della pianificazione urbana e portuale e delle azioni connesse di valorizzazione del loro patrimonio storico e culturale, prendendo ad esempio due esperienze presenti sul territorio toscano caratterizzato dalla presenza di due diverse Autorità di Sistema Portuale: l’AdSP del Mar Tirreno settentrionale che comprende i porti di Livorno e Piombino (Regione Toscana) e l’AdSP del Mar Ligure Orientale che contiene i porti di La Spezia (Regione Liguria) e Marina di Carrara (Regione Toscana). In particolare, per Marina di Carrara, si fa riferimento al progetto di miglioramento funzionale ed

ambientale dell'interfaccia porto-città (waterfront) dell'area di ponente del porto di Marina di Carrara, e per Livorno, al progetto di valorizzazione della Fortezza Vecchia come esempio di collaborazione città-porto nella rigenerazione del waterfront e nel recupero e valorizzazione delle architetture cittadine legate all'acqua.

Verso una condivisione delle scelte strategiche: il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)

Per quanto attiene alla pianificazione urbana e portuale, la recente riforma portuale italiana (D.lgs. n. 169/2016 e successivo D.lgs. n. 232/2017) che ha costituito un primo momento di ridiscussione della Legge n. 84/1994, ha introdotto delle innovazioni in ambito pianificatorio, fra le quali assume particolare rilevanza, il "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)" con cui si è inteso definire e avviare un percorso di condivisione delle scelte strategiche nella pianificazione di sistema, a partire dalla definizione delle aree strettamente funzionali all'operatività del porto e quelle di interazione porto-città.

La riforma del 2016 demanda la pianificazione portuale al Piano Regolatore di Sistema Portuale, uno strumento composito che comprende una eterogeneità di temi, concepito per favorire un adeguato assetto infrastrutturale dei porti a supporto dei traffici, in armonia con il territorio.

Il DPR 232/2017 ha introdotto il DPSS con la volontà di offrire nuove opportunità a porti e città ai fini di una pianificazione integrata. Il nuovo documento recepisce e dettaglia a livello sistemico il quadro programmatico di riferimento fornendo indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo. Il DPSS costituisce un documento "snodo" finalizzato a creare condizioni di condivisione della pianificazione fra livelli amministrativi differenti (AdSP, città e Regioni).

Al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema vengono affidate le seguenti funzioni:

- definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale;
- individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali (il sotto-ambito porto operativo);

- individuare le aree di interazione porto-città e territorio;
- individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

Per comprendere l'importanza dell'innovazione introdotta dal DPSS in termini di pianificazione integrata di sistema bisogna riconoscere come, le forme urbane delle città portuali sono state da sempre influenzate dal ruolo territoriale del porto, e lo sono ancora di più oggi, a seguito di fenomeni, quali la globalizzazione e l'innovazione tecnologica che hanno aumentato i livelli di complessità nella gestione dei processi legati alla portualità. Il sistema porto-città oggi va inteso come "ecosistema", in quanto espressione dell'eterogeneità delle comunità urbane e marittime e delle loro interrelazioni con il paesaggio e con i processi di innovazione in atto.

Tra i contenuti di importanza strategica introdotti dal nuovo documento, nell'ambito delle relazioni istituzionali tra le Autorità di Sistema Portuale ed i Comuni, vi è l'individuazione e perimetrazione delle c.d. "aree di interazione porto-città", determinanti per il ridisegno degli ambiti urbano-portuali, per la riconquista degli spazi marittimi da parte della città.

Se la riforma ha introdotto uno strumento di così tale rilevanza per la pianificazione strategica e integrata di aree urbane e portuali, il buon esito della sua applicazione dipenderà in gran parte dalla capacità di città e porti di percepirsi e definirsi come un'unica comunità caratterizzata da progetti di sviluppo fondati su valori, obiettivi e progetti condivisi. Le "aree di interazione porto-città" descritte, implicano la ricerca di un possibile dialogo attraverso lo strumento della pianificazione e del progetto e rappresentano una sfida alla quale le AdSP ed i Comuni devono far fronte.

Il Porto di Marina di Carrara e il territorio: un rapporto controverso e complesso

Il rapporto fra il porto di Marina di Carrara ed il territorio circostante è stato da sempre, o almeno da quando la riviera Apuana e Versiliese ha sviluppato una forte vocazione turistica, un rapporto difficile e conflittuale. Al porto si fa risalire soprattutto il fenomeno dell'erosione costiera che, ormai da anni flagella quella porzione di costa riducendo gli spazi utili per l'attività balneare. Altro elemento negativo è l'impatto del traffico pesante sulla strada costiera dove, specie nel

periodo estivo, si manifesta una difficile convivenza fra i TIR ed il traffico turistico. Questa ostilità storica, che prende le forme dell'attivismo di svariate Associazioni e Comitati, così come il peso oggettivo, economico, politico e sociale dei "balneari" che ha fortemente pesato sulle scelte degli Enti Locali e dei diversi Enti Territoriali, hanno prodotto nel tempo una lunga, estenuante ed incancrenita fase di stallo.

Il Piano Regolatore del Porto è rimasto quello del 1981; non contiene alcuna adeguata previsione di gestione e regolazione degli spazi di interfaccia "porto-città" e neppure una chiara definizione degli spazi destinati alle diverse attività portuali. Tutti i tentativi di approvare un nuovo Piano si sono infranti sulle resistenze che abbiamo citato. Tutto ciò, con il paradosso che, il PRP del 1981, attualmente in vigore, potrebbe rendere possibile un nuovo ampliamento verso mare e quindi conserverebbe la destinazione portuale di un'ampia area sul lungomare di levante, oggi alquanto degradata, che non verrebbe né restituita alla città né risulterebbe effettivamente utile alla crescita del porto.

Nel frattempo è profondamente cambiata la vocazione commerciale del porto ed è mutato il tessuto industriale del territorio. Resta molto forte la vocazione industriale nel settore lapideo, sia dal punto di vista estrattivo che delle lavorazioni connesse, ma, accanto ad essa, si è sviluppata una rilevante attività di "logistica" del marmo e del granito che, proprio facendo tesoro del "know how" presente sul territorio, e grazie anche alla presenza del porto e dei collegamenti ferroviari, rende Marina di Carrara essenziale anche per la gestione dei servizi connessi all'import dei materiali lapidei. Sul territorio si è sviluppato inoltre, in modo tumultuoso, un diffuso distretto della nautica che certamente ha il suo fulcro nella gestione degli ex Nuovi Cantieri Apuania, da parte di Italian Sea Group, ma vede anche presenti praticamente tutti i principali "brand" del settore a partire da San Lorenzo. Si tratta di un distretto produttivo di eccellenza che, partendo da La Spezia – Muggiano, passando per Carrara e Massa fino a Viareggio, vede la presenza di una miriade di grandi e piccoli cantieri che vanno a costituire la principale catena produttiva della costruzione e del refitting della nautica di lusso a livello mondiale. Il porto di Marina di Carrara deve essere dunque adeguato a questa trasformazione del tessuto produttivo del territorio. Ma il porto non è solo questo.

L'insediamento dello stabilimento industriale della Baker & Hughes (ex Nuovo Pignone), trova la ragione del suo radicamento e sviluppo sul territorio proprio nella presenza del porto. Le gigantesche turbine che vengono movimentate e trasportate

verso ogni destinazione nel mondo, costituiscono una straordinaria opera di ingegno; la specializzazione delle maestranze e la capacità tecnica del porto nella movimentazione, rappresenta un patrimonio non facilmente replicabile altrove. Si può dunque certamente dire che una fetta significativa del PIL della Toscana si deve proprio all'esistenza del porto di Marina di Carrara ed alla efficienza delle sue maestranze e dei suoi tecnici. Ma non basta ancora, perché il porto di Marina di Carrara, nel corso di questi anni ha ulteriormente arricchito la sua configurazione diventando un'importate hub mediterraneo con le sue linee regolari con la Sardegna ed il Maghreb (Algeria e Tunisia) che la porteranno, nel 2021, a sfiorare i 100.000 TEUs movimentati.

È possibile dunque una convivenza fra una funzione del porto quale essenziale servizio per lo sviluppo del tessuto produttivo e la funzione turistico-balneare? Ed è possibile non solo convivere da "separati in casa" con un senso di reciproca sopportazione, ma pensare invece ad un'alleanza, ad reciproca convenienza nello sviluppo?

Sotto il profilo della pianificazione, l'Autorità di Sistema Portuale è riuscita a concludere, già nel 2019, il percorso di approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) che ha individuato le aree di interfaccia porto-città e fornito alcuni indirizzi sulle funzioni portuali. Tale documento, tuttavia, pur approvato dalla Regione e dai Comuni interessati, data la complessa articolazione della legge Regionale in materia di pianificazione portuale, non è riuscito ad incidere sul procedimento per l'approvazione del nuovo PRP, che è rimasto ancora al palo dell'accordo di pianificazione che, secondo la legge regionale, deve essere promosso dal Comune di Carrara.

L'adozione di un nuovo Piano Regolatore del porto risulta quindi sempre più urgente.



Il Porto di Marina di Carrara, il più importante scalo mondiale di movimentazione dei prodotti lapidei e sbocco naturale di molte produzioni provenienti e dirette da diversi paesi. (Fonte: AdSP Mar Ligure Orientale).

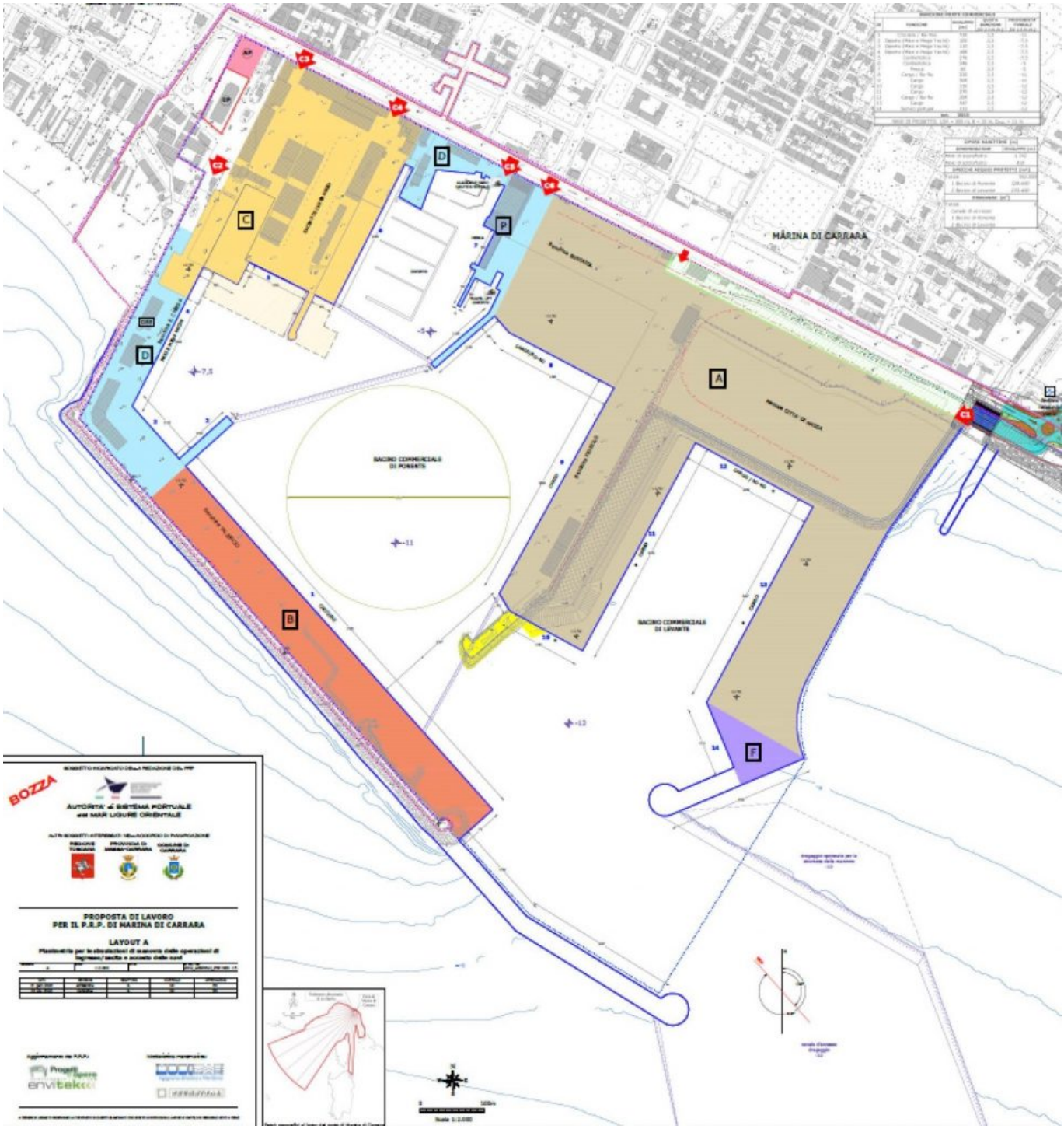
La proposta di Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara come occasione per rispondere alle esigenze del territorio

La proposta di PRP che l'Autorità Portuale ha elaborato, avrà l'obiettivo di rendere l'infrastruttura portuale adeguata alle necessità produttive, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità.

A tale proposito, il nuovo piano dovrà consentire l'ordinato e sicuro svolgimento di tutte le attività previste in ambito portuale (commerciale, cantieristica e diportistica), separando le aree ad esse rispettivamente dedicate ed assicurando un accesso al mare adeguato per i cantieri che svolgono le lavorazioni in ambito retroportuale. Tale pianificazione dovrà armonizzarsi con i già previsti interventi di

riqualificazione del “waterfront”, accessi e viabilità, assicurando una mitigazione delle esternalità negative del porto sulla città. Nell’ambito delle attività correlate ed accessorie alla pianificazione portuale, l’AdSP Mar Ligure Orientale stringerà rapporti di collaborazione con massimi esponenti della ricerca e della scienza, allo scopo di esaminare tutti i problemi connessi al tema dell’erosione delle spiagge del litorale apuano-versiliese.

È proprio sul tema dell’erosione che si potrebbe realizzare un’inedita alleanza fra le istanze dei “balneari”, in merito al ripascimento del litorale e la necessità di non portare ad un inevitabile declino una delle principali infrastrutture strategiche del territorio.



Proposta del nuovo Piano Regolatore di Marina di Carrara. (Fonte: AdSP Mar Ligure Orientale).

In particolare, d'intesa con tutti gli Enti competenti, l'Autorità di Sistema Portuale è pronta a finanziare e realizzare una strutturale campagna di ripascimento del litorale, utilizzando a tal fine il materiale dragato dal porto ed altro che fosse eventualmente indicato dagli enti competenti. L'Autorità di Sistema Portuale propone la costituzione di una struttura societaria e/o consortile fra la stessa AdSP Mar Ligure Orientale, i comuni costieri interessati, l'Autorità Portuale regionale, sotto la regia della Regione Toscana. Tale nuovo soggetto avrebbe il compito di esercitare con continuità la funzione di monitoraggio e ripascimento del litorale, utilizzando risorse e promuovendo studi specifici. Allo scopo di ottenere un costante equilibrio della linea costiera, potrebbero essere utilizzati anche i sedimenti che potranno essere periodicamente messi a disposizione dalle attività di dragaggio effettuate dal porto di Marina di Carrara ed in altri siti indicati dalla Regione.

L'intervento di miglioramento funzionale e ambientale dell'interfaccia porto-città (waterfront) del porto di Marina di Carrara

Accanto alle esigenze di adeguamento dell'infrastruttura portuale alle esigenze economiche e sociali del territorio, già nel 2018, con un Accordo di Programma fra la Regione Toscana, l'Autorità di Sistema Portuale ed il Comune di Carrara sono stati definiti alcuni interventi "cruciali" per dare una nuova configurazione al rapporto "fisico" fra il porto e la città nelle zone di interfaccia, come definite nel citato DPSS. Gli interventi definiti sono di seguito dettagliati:

AMBITO 1: *"Porta di Levante – intersezione tra Via Da Verrazzano, Via Zaccagna e Via delle Pinete"*

Il primo ambito progettuale individuato si sviluppa all'intersezione tra viale da Verrazzano, viale Zaccagna e via delle Pinete.
In tale ambito le previsioni progettuali interessano principalmente la riqualificazione geometrica e funzionale della viabilità, al fine di migliorare la capacità trasportistica, anche in ragione dei futuri carichi veicolari generati dal potenziamento e dalla razionalizzazione dell'offerta del Porto. In questo ambito verranno realizzate le nuove rotatorie, il nuovo ponte di accesso al porto, lo spostamento della linea ferroviaria, la realizzazione del pennello parallelo al piazzale Città di Massa per migliorare il deflusso del torrente Carrione.

AMBITO 2: *"Sistema degli assi stradali specializzati e sistema degli accessi*

protetti"

Il secondo ambito progettuale interessa la riqualificazione dell'asse viario composto dai Viali Giovanni da Verrazzano e Cristoforo Colombo, nel tratto compreso tra la spalla di ponente del ponte sul Torrente Carrione e l'intersezione con via Rinchiosa. Tra gli obiettivi principali sono indicati la riorganizzazione del sistema di viabilità esistente, con la razionalizzazione del nodo viario viale D. Zaccagna/viale G. da Verrazzano /via delle Pinete con la separazione del flusso veicolare rispetto a quello dei pedoni e ciclisti; la razionalizzazione degli accessi al porto e creazione di accessi distinti per le varie aree funzionali; la fluidificazione della mobilità e dell'aumento delle velocità commerciali; l'avvicinamento del varco principale per l'area commerciale del porto allo snodo con viale D. Zaccagna; la realizzazione di una viabilità idonea per i trasporti eccezionali del Nuovo Pignone.

Il progetto definitivo è stato già approvato e si procederà quindi alla progettazione esecutiva e successivamente al bando di gara per l'esecuzione dei lavori, predisponendo un quadro economico di € 27.800.000,00. Le fonti di finanziamento sono:

- Regione Toscana per un importo di € 7.443.447,00
- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per un importo di € 8.200.000,00
- Comunità Europea per un importo di € 2.262.553,00
- Fondo complementare PNRR per un importo di € 1.594.000,00
- AdSP Mar Ligure Orientale per un importo di € 8.300.000,00

AMBITO 4: *"Interventi per la fruibilità protetta della passeggiata sul mare in corrispondenza del Molo di Ponente"*

Il progetto dell'ambito 4 prevede la riqualificazione della fascia costiera e portuale comprendente la passeggiata a mare "Sandro Pertini" e il molo foraneo di ponente (molo sopraflutto) fino alla testata dello stesso, al fine di implementare la fruibilità protetta e garantire l'importante rapporto visivo diretto con il mare, oggi compromesso dalla presenza dell'alta barriera costituita dal muro paraonde della diga portuale.

Tale intervento produrrà, nel breve tempo, un effetto immediato di maggiore

accessibilità e contatto con il mare da parte della cittadinanza, dando un contributo significativo ed attrattivo alla stessa identità cittadina.

È in corso la gara per l'affidamento dei lavori mediante appalto integrato. L'importo complessivo del quadro economico è di € 13.870.000,00:

- Regione Toscana per un importo di € 5.294.000,00
- Fondo complementare PNRR per un importo di € 8.576.000,00



Rendering della nuova passeggiata a mare (Ambito 4), che consentirà la fruibilità protetta del molo e la visibilità diretta del mare. (Fonte: AdSP Mar Ligure Orientale).

AMBITI CORRELATI

"Infrastrutture di servizio al nuovo Varco di Levante presso il piazzale Città di Massa del porto, connesse al progetto di Waterfront del porto di Marina di Carrara"

L'intervento è complementare al progetto del waterfront ambiti 1 e 2 e consiste nella realizzazione del nuovo "gate" portuale di Levante all'interno del Piazzale Città di Massa esistente.
Il progetto comprende, oltre che un nuovo funzionale ingresso in porto, anche la

realizzazione di moduli ad uso uffici per la Polizia di Frontiera, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Security dell'Autorità di Sistema Portuale.
L'obiettivo atteso è quello di permettere l'accesso contemporaneo al porto via gomma e via ferro, nonché l'ingresso dei pezzi speciali della Baker & Hughes. Il progetto definitivo è stato regolarmente verificato dal soggetto incaricato e, perciò, nell'anno corrente si procederà alla progettazione esecutiva e alla relativa conferenza dei servizi per appaltare i lavori nel 2022.
L'importo di quadro economico attuale stimato è pari ad euro 1.760.000,00 e finanziato con fondi propri.

"Lavori di miglioramento funzionale ed ambientale dell'interfaccia porto-città (waterfront) dell'area di ponente del porto di Marina di Carrara"

L'intervento consiste nella sistemazione funzionale ed ambientale dell'area di waterfront di Ponente del porto di Marina di Carrara (via Rinchiosa – viale Vespucci lato porto), con lavori sostanzialmente di "restyling", di concerto con il Comune di Carrara, molto meno invasivi rispetto al vecchio progetto preliminare del waterfront ambito 3 ormai superato.
Gli obiettivi attesi dall'intervento sono una migliore razionalizzazione dell'interfaccia porto-città con particolare riferimento allo sviluppo e alla crescita del tessuto urbano di concerto con la realtà portuale adiacente. Pertanto, a partire dal 2022 si prevede di iniziare l'iter amministrativo approvativo per giungere all'affidamento dei lavori. L'importo ipotizzato presunto è pari a 10.800.000,00 e al momento è previsto il finanziamento con fondi propri.

"Lavori di sistemazione del secondo piazzale di Levante del porto di Marina di Carrara"

Tale intervento riguarda la messa in sicurezza del secondo piazzale di Levante, al fine di procedere, in un secondo momento, alla restituzione poi delle aree alla cittadinanza mediante la realizzazione, da parte del Comune di Carrara, di un parco urbano. Al momento è stato redatto uno studio di fattibilità ambientale collegato al progetto di waterfront ambito 1 e 2 che è stato appena approvato dalla Regione Toscana.
Pertanto si prevede di affidare, a partire dall'anno 2022, la progettazione integrata dell'intervento che prevede, oltre ai lavori ambientali, anche quelli marittimi a difesa del piazzale. L'importo stimato presunto dell'intervento è di 5.000.000,00

euro. Questa area, tuttavia è quella che, secondo l'attuale PRP mantiene una funzione portuale.



Veduta panoramica della città di Marina di Carrara, dell'area portuale e del waterfront. (Fonte: AdSP Mar Ligure Orientale).

Waterfront portuale e recupero del patrimonio storico e culturale: il progetto di valorizzazione della Fortezza Vecchia di Livorno

Uno degli aspetti chiave nella rigenerazione dei waterfront portuali e nei processi di integrazione sociale dei porti [3] è riconducibile alla valorizzazione del patrimonio storico e culturale in questi compreso e alla definizione di misure volte a migliorarne l'accessibilità e la fruizione, sia da parte dei cittadini, sia dei turisti.
A Livorno, le aree urbano-portuali di cintura che vanno dalla Fortezza Vecchia alla

Dogana D'acqua sono strettamente interessate all'integrazione di funzioni portuali e urbane, oltre a contenere siti di interesse storico e culturale. Non a caso queste aree sono state inserite nella proposta del Documento Strategico di Pianificazione di Sistema (DPSS) fra le aree di interazione città-porto.
In particolare, la Fortezza Vecchia, patrimonio storico inserito nel paesaggio portuale di Livorno, collocato in una posizione di cerniera fra porto e città, punto di accesso alla città dal mare, a soli pochi metri dall'attività commerciale e urbana, costituisce lo spazio pubblico emblema della rinascita dell'interfaccia fra porto e città [4].
Il monumento, il cui nucleo originario risale ad epoca medioevale, una torre quadrata posta ai margini del Porto Pisano è oggi accessibile via mare, mediante un'imbarcazione dal molo del Soccorso, lato sud, e via terra, sia dall'area portuale entrando dal Varco Fortezza, sia dall'area urbana, da un pontile galleggiante apribile sul Fosso reale, dal quale è stato da qualche anno ripristinato l'accesso originario al monumento, lato città. La Fortezza Vecchia e le aree ad essa adiacenti costituiscono uno spazio di intersezione armonica fra tessuto portuale e urbano; per questo sono state inserite in un percorso di valorizzazione finalizzato a coniugare la pianificazione razionale e armonica degli spazi urbani e portuali con la valorizzazione e promozione culturale e turistica del bene.



Veduta della Fortezza Vecchia di Livorno. (Fonte: Porto Immobiliare S.r.l.).

La Fortezza Vecchia, riconosciuta di particolare interesse culturale e artistico, e vincolata con Decreto del 16 febbraio 1966, ai sensi della L.1089/39, si colloca all'interno dell'area portuale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ed è oggi di proprietà demaniale per la parte superiore, mentre la parte sotterranea delle gallerie è di proprietà della Camera di Commercio (CCIA) della Maremma e del Tirreno. Il monumento per le sue caratteristiche, la sua posizione e l'ampiezza degli spazi sia interni, sia esterni è stato utilizzato negli scorsi anni per attività socio culturali.
A partire dal 1980, a seguito degli interventi realizzati dalla Soprintendenza di Pisa, la Fortezza è stata in parte restituita alla città; tuttavia, l'elaborazione di un piano generale di intervento che potesse individuare le linee guida della valorizzazione del

bene risale al 2013, con la stesura del primo “Programma di valorizzazione della Fortezza Vecchia” finalizzato ad un definitivo piano di restauro, recupero dei volumi e destinazione d’uso degli spazi. Nel 2013, l’Autorità Portuale, il Comune di Livorno e la CCIAA Maremma e Tirreno siglarono un Protocollo di Intesa per la valorizzazione della Fortezza Vecchia, che prevedeva la gestione del complesso monumentale da parte della stessa Autorità Portuale, nelle more della definizione del percorso di acquisizione in proprietà da parte dell’Amministrazione Comunale ai sensi dell’art. 5 – comma 5 del D. Lgs. 28 maggio 2010, n. 85.

La concessione iniziale all’Autorità portuale per la gestione del bene è stata prorogata per il quadriennio 2016-2020 e successivamente fino al 2024, a seguito della firma del Protocollo d’Intesa tra Regione Toscana, Comune di Livorno ed Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per l’elaborazione di un progetto di sviluppo culturale e turistico sulla Fortezza di Livorno, nell’ambito del potenziamento della sinergia porto-città. Tale protocollo ha previsto i riavvio, da parte della Regione Toscana e del Comune di Livorno, del percorso di federalismo demaniale culturale ai sensi della normativa sopra citata; percorso interrotto nel 2017 dalla precedente Amministrazione comunale.

Negli anni della gestione, gli sforzi realizzati da AdSP Mar Tirreno Settentrionale mediante interventi di manutenzione ordinaria e messa in sicurezza, di ripristino, recupero, restauro hanno contribuito a migliorare l’assetto del monumento, oltre che a rendere fruibili i suoi spazi pubblici alla cittadinanza e ai turisti. In particolare, sono state portate a termine opere di pulizia dalla vegetazione infestante, rimossi i cumuli di oggetti abbandonati, rimessi in funzione gli impianti, riallacciate le utenze, compiute opere di sicurezza, realizzata un’illuminazione integrata interna ed esterna, ripristinato il suo storico molo, che ha reso possibile l’attracco del battello che compie più volte al giorno il giro del sistema dei fossi medicei, permettendo a cittadini e turisti l’accesso alle gallerie del monumento via acqua, e recuperati spazi inagibili. Nell’estate 2015 è stato inoltre attivato, grazie ad un progetto dell’Amministrazione comunale, il ponte mobile che consente l’accesso alla Fortezza direttamente dal lato città, in alternativa all’ingresso attraverso il varco portuale; è stato inoltre sperimentato un servizio di ristorazione e bar collocato nello spazio della Quadratura dei Pisani. Tutto questo è stato compiuto utilizzando materiali e tecnologie che avessero come capisaldi un impatto ambientale altamente qualificante, l’assenza di consumo di suolo, il riuso, il riciclo e recupero in termini ecologici e di sostenibilità degli interventi realizzati.

Sul piano della destinazione d'uso [5], con la gestione dell'Autorità Portuale, la Fortezza Vecchia diviene contenitore di varie funzioni, tra loro correlate e complementari quali:

• *Funzione museale* e meta turistica che in linea con le indicazioni degli uffici regionali e territoriali del MIBACT, individua la Fortezza come "museo di se stessa", oltre che come meta turistica da inserire nei percorsi di valorizzazione storica e culturale della città di Livorno.
• *Funzione espositiva*, con eventi, spettacoli e manifestazioni varie, che mira ad estendere la fruibilità degli spazi del monumento da parte di cittadinanza e turisti.
• *Funzione porta della toscana e servizi al turismo* con la volontà di migliorare la fruizione turistica del monumento, con l'intento di utilizzare la Fortezza Vecchia come "porta della Toscana" per chi arriva a Livorno con le navi da crociera, e creare un legame più diretto con la città.
• *Funzione di promozione culturale del porto con l'apertura del Port Center di Livorno*. Fra le nuove funzioni d'uso della Fortezza Vecchia questo rappresenta uno dei progetti più innovativi che ha trovato spazio al suo interno. Il Port Center centro didattico-tecnologico aperto al pubblico, in particolare a tutti coloro interessati a comprendere il ruolo economico e sociale svolto dal porto costituisce un luogo ideale di incontro fra città e porto.

A partire dal percorso avviato dal 2013, oggi il Comune di Livorno, la Regione Toscana in collaborazione con AdSP Mar Tirreno Settentrionale stanno lavorando attivamente all'elaborazione di un nuovo progetto di valorizzazione della Fortezza Vecchia, inteso come proseguimento ma anche superamento del progetto del 2013, alla luce dei nuovi strumenti di pianificazione (PRP e DPSS) e di quanto già realizzato negli anni trascorsi. Tale progetto di valorizzazione, si inserisce nell'ambito delle previsioni del PRP vigente e del DPSS per quanto attiene alle aree di interazione porto-città. L'area di cerniera in cui è collocata la Fortezza Vecchia rientra infatti nelle zone di interazione porto-città individuate dal DPSS con lo scopo di contribuire alla valorizzazione e all'arricchimento del waterfront livornese, del suo paesaggio urbano e portuale.
Il processo attivato è finalizzato a promuovere un percorso turistico e culturale capace di valorizzare il patrimonio storico della città, e allo stesso tempo di rafforzare il legame armonico tra aree portuali e cittadine.

In questo ambito, oltre agli investimenti previsti dal nuovo Piano Regolatore

Portuale per quanto attiene l’integrazione del paesaggio portuale a quello urbano, nonché la continuità con città e l’attenzione verso il patrimonio culturale in porto, anche con il ripristino dell’acquaticità della Fortezza Vecchia, di grande interesse risultano altri interventi promossi da Porta Immobiliare S.r.l., società partecipata da AdSP Mar Tirreno Settentrionale e CCIAA Maremma e Tirreno, che detiene uno spazio di proprietà nell’area adiacente dal monumento da trasformare aree ad oggi inutilizzate ad altissimo potenziale in spazi pubblici urbani. Si tratta del piazzale nord, un’area di circa 7500 mq di proprietà della società ad oggi inutilizzata assoggettata a vincolo indiretto della Sovrintendenza che i soci hanno deliberato di valorizzare nel rispetto dei vincoli imposti.



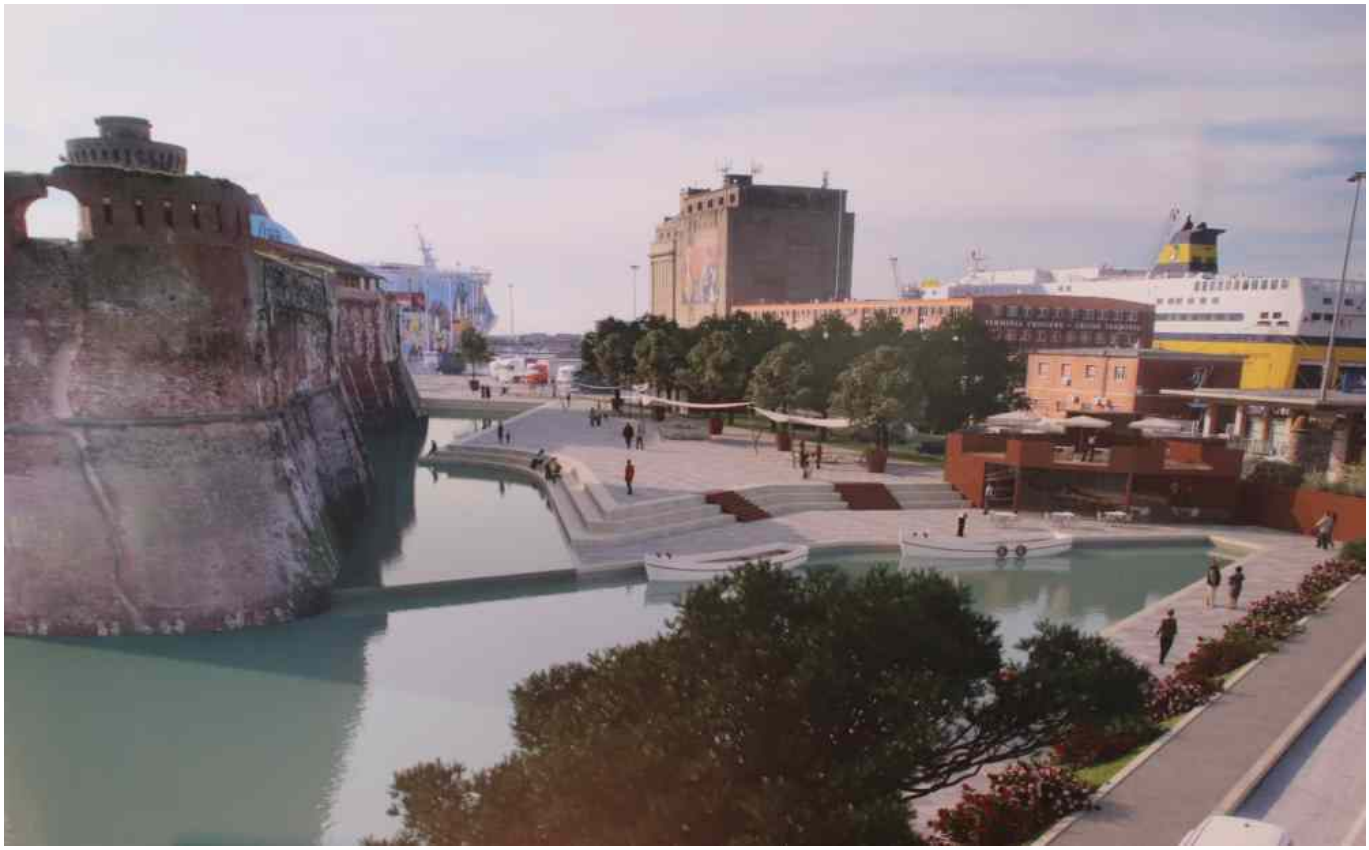


Vedute dell'area nord della Fortezza Vecchia. (Fonte: Porto Immobiliare S.r.l.).

L'idea proposta dal Presidente della società Lorenzo Riposati è quella di valorizzare tali aree, in modo armonico rispetto a quanto previsto dal PRP per quanto attiene al ripristino dell'acquaticità, mediante un progetto volto a rafforzare l'integrazione delle aree urbane e portuali.

Come evidenziato dalla figura sotto riportata, il progetto proposto prevede la creazione di un parco Fortezza caratterizzato da un'area verde e pedonale allestita aprendo un collegamento pedonale con le aree adiacenti della città, in particolare con il quartiere turistico della "Venezia"e alla sua principale piazza "Piazza del Logo Pio", esisto di un recente progetto di riqualificazione e valorizzazione da parte dell'Amministrazione comunale.

Il progetto del Parco Fortezza assume un valore strategico a favorire l'accesso alla città attraverso la Fortezza Vecchia dalle aree adibite allo sbarco dei traghetti e delle navi da crociera. In questo ambito, il progetto, rafforzando l'integrazione del porto alla città e riducendo l'attuale parziale "isolamento" del monumento, permette altresì una migliore e maggiore fruizione degli spazi, sia da parte dei cittadini, sia da parte dei turisti in transito.







Trasformazione della Fortezza Vecchia nel progetto acquaticità PRP e Parco Fortezza Porto Imobiliare. (Fonte: Porto Immobiliare S.r.l.).

Il progetto si propone di realizzare anche una struttura ricettiva con la creazione di posti di lavoro e che costituisca il primo progetto pilota di valorizzazione del Circuito dei Fossi, inteso come bene culturale.
La valorizzazione della Fortezza Vecchia come spazio pubblico aperto alla città assume un valore centrale nella città porto di Livorno, favorendo un prolungamento dello spazio urbano in ambito portuale, in cui i cittadini possano trovare uno spazio pubblico fruibile che richiama anche le proprie radici identitarie, e in cui i turisti possano scoprire la storia della città e conoscere meglio il suo porto.

Conclusioni

Oggi città e porti sono chiamati ad affrontare sfide comuni, il cui esito dipenderà in gran parte dalla volontà di intraprendere programmi ed azioni orientate su obiettivi condivisi, vale a dire dalla capacità di riconoscersi e agire come unica comunità. Tali sfide dovranno essere affrontate, con strumenti e modalità di gestione innovativi orientati su modelli di governance allargata, capaci di favorire una più proficua relazione operativa tra le parti.
Ciò si rende sempre più necessario anche tenendo conto del fatto che oggi, la competitività dei porti non si misura più solo su fattori di tipo operativo che pur rimangono determinanti per lo sviluppo, ma anche dalla capacità di promuovere processi innovativi in ambito ambientale e digitale, oltre che favorire inclusione sociale.

La Riforma dei porti ha introdotto innovazioni rilevanti in questo ambito. Con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) il legislatore ha definito un percorso di condivisione delle scelte strategiche, a partire dalla definizione delle aree strettamente funzionali all'operatività del porto e quelle di interazione porto-città. In questo modo si è inteso offrire nuove opportunità a porti e città ai fini di una pianificazione integrata.
La pianificazione delle aree di cerniera tra città e porto, il lavoro sul waterfront e la valorizzazione del patrimonio storico e culturale identitario delle città di porto costituiscono uno degli assi principali di intervento comune per porti e città. In questo ambito si inseriscono i progetti afferenti alla città porto di Livorno e al porto di Marina di Carrara citati nel presente articolo.

La vicenda dell' "impossibile" adeguamento del Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara dopo oltre quarant'anni, è un'ordinaria storia di follia politica e burocratica animata da veti incrociati e da svariati conflitti d'interessi (assolutamente legittimi). È necessario stabilire una verità scientifica circa il fatto che la nuova configurazione del porto, come proposta dal PRP "in fieri", non aumenta, né peggiora il fenomeno dell'erosione costiera. È inoltre necessario concordare che, allo stato attuale, dati i fenomeni di antropizzazione ed urbanizzazione realizzati almeno degli ultimi due secoli nonché l'attuale stato dei fiumi, è indispensabile passare ad una stabile e permanente gestione "artificiale" della costa destinata alla balneazione. È necessario inoltre accettare l'idea che il porto non può essere chiuso, ma anzi, deve essere ragionevolmente adeguato per

consentire lo sviluppo del tessuto produttivo, industriale ed anche turistico (attraverso le crociere) del territorio. Se si riuscisse a passare dalla malcelata ovvero evidentemente ostile sopportazione al reciproco riconoscimento, ad una sintesi d'interessi e ad un progetto comune, si passerebbe dall'attuale mortifera paralisi ad un vitale progetto di sviluppo, sostenibile ed armonico con gli interessi più ampi del territorio. Nella visione di complessivo sviluppo armonico fra spazi urbani e portuali si inserisce il progetto di valorizzazione della Fortezza Vecchia di Livorno in cui i programmi pianificatori contenuti nel PRP e DPSS trovano una sintesi equilibrata con la valorizzazione culturale e turistica del bene e degli spazi adiacenti richiesta dalla città. Tutto si può fare, basta volerlo.

Head image | *A panoramic view of the Port of Livorno. (© Port Network Authority of the Northern Tyrrhenian Sea – AdSP Mar Tirreno Settentrionale).*

Note

[1] Bonciani B., Bordato L., Di Girasole E., *Dialoghi fra porto e città nell'epoca della globalizzazione. Per un approccio multidisciplinare alle sfide della portualità*. Fondazione Aldo Della Rocca, Collana Ricerca e Documentazione. Aracne editore.

[2] Carta M. 2021, pag. 28.

[3] ESPO (2010) *Code of practice on societal integration of ports.*

[4] Bonciani B., (2019) *L'identità marittima come driver per l'integrazione sociale dei porti. Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. In *PORTUS* n.37, May 2019.

[5] Morucci F.,(2015) "Per un programma d'uso della Fortezza Vecchia", in Massa M. (a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi*.

Riferimenti

Bonciani B., (2021) *Livorno città di porto: verso una governance allargata per governare le sfide future*. Contributo per l'Istituto Nazionale Urbanistica.

https://www.inu.it/wp-content/uploads/bonciani-marzo-2021.pdf

Bonciani B., (2019) *L'identità marittima come driver per l'integrazione sociale dei porti. Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale,* in *PORTUS* n.37, May 2019.

Bonciani B.,(2015) "Turismo culturale e recupero del patrimonio storico", in Massa M. (a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi.*

Carta M., (2021) "Programmare città liquide", in Bonciani B., Bordato L., Di Girasole E., *Dialoghi fra porto e città nell'epoca della globalizzazione. Per un approccio multidisciplinare alle sfide della portualità*. Fondazione Aldo Della Rocca, Collana Ricerca e Documentazione, Aracne editore.

ESPO (2010) *Code of practice on societal integration of ports.*

Morucci F., (2015) "Per un programma d'uso della Fortezza Vecchia", in Massa M.(a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi.*

Pichi F., (2015) "La Fortezza Vecchia: sintesi storica e cronaca delle trasformazioni recenti", in Massa M. (a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi.*