

Interview with Stefano Corsini, President of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority

Marco Casale - What is the role of the Port of Livorno in the domestic market and internationally?

Stefano Corsini – Livorno is the main port of Tuscany and is a multi-purpose port of call of national importance as it is equipped with port areas, warehouses and modern handling facilities, in addition to highly skilled personnel with expertise in loading and unloading all kinds of cargo. It is a major port of call for containerised traffic. Likewise, Livorno is the leading Italian port on the Motorways of the Sea (Ro-Ro and Ro-Pax) and for handling wood for the Tuscan and domestic paper industries and new cars, which can be easily accommodated in the large compounds in the area of the port.

With the development of the area behind the port, the connection with the A. Vespucci freight village, the Tyrrhenian Corridor and the national railway network, the port of Livorno is one of the fulcrums of the National Logistics Platform and the projects for the port's development have a strategic value for the Platform's completion.

In particular, the strategic location in the Mediterranean basin gives the port and, more generally, the Livorno-Piombino system a role of primary importance in transport links. This means not only having adequate port infrastructure but also effective and efficient inland connections, giving priority to rail transport. This is why we are working to tangibly develop the goods transport corridors, removing bottlenecks in links between ports-freight villages-logistic platforms in order to establish a real complete interoperability/inter-modality between the Livorno node and the rest of Europe.



The city and port of Livorno with the Fortezza Vecchia.

Marco Casale - *What will be the effects on the port-city system of the planned infrastructure development (Darsena Europa, rail links, etc.) and planning and programming instruments?*

Stefano Corsini - One of the fundamental objectives of the Port Master Plan is to separate the traffic generated by the port from city traffic: the current mixing causes congestion as well as safety issues on the roads used by both types of traffic. This is why our plans for the road system around the port are based on the separation of the two. Secondly, we are working on upgrading the railway infrastructure and increasing incentives for transferring more of the port's traffic to rail. With these policies, we plan to significantly reduce the impact on the city of the growth of the port that has occurred over the last few years and which is expected

to be further mitigated by the implementation of the Darsena Europa seaward expansion project and the development of the passenger port. Another positive effect on the city-port system is the enhancement of both the older and more recent port infrastructures, such as piers and quays, the canal system, fortresses and towers, walls and ramparts in the city's historic defences and customs facilities, the pre-industrial architecture and the old silos and docks. This patrimony has an important historical and cultural value as well as the beauty of its geographical context and represents a significant part of the historical heritage of the city, sometimes not entirely within the port but still strongly and inextricably linked to it. It is clear that the cultural, historical and environmental assets in the port constitute an immeasurable heritage from a sociological, artistic, historical and geographical point of view and are fundamental to any future development of the port and the city. The restoration and functional recovery of Livorno's Old Fortress on which the Port System Authority has been working for a long time; recreating the water context of the Marzocco Tower and turning it into a museum; the restoration Livorno's sea fort; returning Livorno's old grain silos to working order. These are just some of the objectives that Port System Authority is pursuing. The aim is to use the existing programming tools not only to enhance traffic and logistic efficiency of the port of call but also to create a real interface between the port and the city, a waterfront that enables citizens to experience the port reality without barriers and filters.



Fortezza Vecchia of Livorno and Ampoletta Bastion.

Marco Casale - How important is it to strengthen the city-port relationship for the development of Livorno Port?

Stefano Corsini - The change in the relationship between the city and the port, between the need for urban development, economic development, landscape protection and enhancement, cultural and social sustainability in relation to specific local contexts, is certainly not a matter of indifference to us. On the international scene today, a new vision is increasingly gaining ground. From the predominantly real estate trend of the 1960s, i.e. the one represented by the Baltimore model, we have gradually moved towards a new perspective of social integration and optimisation of relations between ports and the surrounding urban context. Today there is no valid innovation that is not accompanied by a process of enhancement of the port city's heritage. In Livorno we are aware of that. Here, the City Council, the Port System Authority, the Superintendence for Cultural Heritage, universities and port operators have set up a coordinated working relationship over time that has been able to ensure the complex articulation of the urban and regional network.

The Old Fortress is, more than any other, the symbol of this synergy and the reference point of a historical identity thanks to which every local citizen can rediscover his roots a little more every day. Perhaps, we could say that it is since we have been managing this architectural asset, i.e. since 2013, that we have really seen fit to recover the so-called hinge areas between the port and the city, enhancing historical monuments and giving them new life. In our case, the Old Fortress has become a popular venue for cultural and recreational activities, a meeting point for citizens and tourists. It is also a landmark because it is situated in the middle of a wide-open area surrounded by public gardens, thus increasing the visibility of the site and making it easily accessible. The fact that Livorno is also one of the most important cruise ship ports of call in Italy should not be overlooked. Approximately 800,000 cruise passengers pass through the port and the city every year. In addition to visiting the city's attractions, they also visit other important tourist destinations in the area. This brings clear advantages to the community, from the point of view of the local economy; this is, however, not without significant impact on the organisation of services and the environment. The search for the right balance between the various factors is an objective that requires total co-operation between the institutions concerned.



A night view of the city and port of Livorno.

Marco Casale - The European Association of the Ports (ESPO - European Sea Port Organization) has dedicated a lot of attention to the topic of social integration of ports as a fundamental part of port administration, entrusting port authorities with the role of “community managers”, with the aim of encouraging governance actions and tools to improve the dialogue with stakeholders. In the context of the city-port relationship, what are the actions that the Port System Authority is developing to maintain and strengthen the accessibility of ports to the city? Do you think that the experience of the Port Centre can be included among them? What are the on-going initiatives?

Stefano Corsini - The Port System Authority has always endeavoured to be a promoter of cultural activities and initiatives aimed at re-launching the image of its cities. As a Port System Authority, we are aware of the importance of the role we play in the process of improving the quality of life of the people who live there. Our “OPEN PORT” project has been designed for this, to break down the barriers that usually arise between the port and its city and to integrate the restored port areas into the city. Rather than a simple project, today OPEN PORT is a brand. What began as a simple experiment is now a thriving initiative that has successfully involved dozens of institutions and associations. It will resume development once this sad period of the pandemic is completely over. The lowest common denominator of all is the port and the need to make it known to the public, citizens and tourists. Today we organise guided tours for hundreds of students, completely free of charge. But that’s not all: the OPEN PORT initiative is ultimately a large ‘container’ of initiatives worthy of attention and of great cultural value. I’m thinking of literary competitions, television broadcasts and talk shows dedicated to the major port issues, I’m also thinking in terms of exhibitions and concerts for the entertainment of the local people. Even though not strictly a waterfront area, a bridge between the port and the city, I think the work to restore the water context of the Torre del Marzocco deserves mention. This is a project we care a lot about because it will see one of the oldest and most monumental buildings in Livorno returned to its original splendour. 54 meters high, completely coated in white marble, the Tower was built in the Renaissance period in the middle of the sea. With the commercial port’s progressive expansion towards the north, it found itself trapped amidst quays and cranes. After this redevelopment, the building, with the appropriate safety precautions, will once again be accessible to the public. The

Livorno Port Centre, inaugurated in March 2015, is also a fundamental milestone and, at the same time, an important result that testifies to the great commitment we have put into the integration between port and city over the last few years. Explaining how a port functions, designing its image, promoting port operations, professions and trades, making it accessible, creating a port community aware of the economic importance of a port of call within a regional context, sharing experiences. This is what the Port Centre was designed for. We are developing a project to extend the Port Centre experience to Piombino and then to Portoferraio. The aim is to create a broad-based Port Centre instrument for the entire area under the jurisdiction of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority. We must not forget that ours is a Port System and that enhancing the relationship between areas, institutions and the social fabric is part of our role.



XIIIth Open Port Event. 2019-2020.

Head image: Panoramic view of the port area of Livorno.

Il Porto di Livorno, un ponte tra il mare e la città

Intervista con Stefano Corsini, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Marco Casale - Qual è il ruolo del porto di Livorno nello scenario nazionale e internazionale?

Stefano Corsini - Livorno è il porto principale della Toscana e si configura come scalo multifunzionale di rilevanza nazionale essendo dotato di aree portuali, magazzini e moderni mezzi meccanici, oltre alle più esperte professionalità per il carico e lo scarico di molteplici tipologie di merci. È un importante scalo per i traffici containerizzati ed è leader tra gli scali italiani nel settore delle Autostrade del Mare (Ro-Ro e Ro-Pax), prodotti forestali (destinati alle industrie cartarie toscane e nazionali) e auto nuove (disponendo di ampie aree portuali).

Con lo sviluppo dell’area retroportuale, il collegamento anche ferroviario con l’Interporto A. Vespucci, con il Corridoio Tirrenico e con la rete ferroviaria nazionale, il porto di Livorno costituisce uno dei fulcri della Piattaforma Logistica Nazionale e gli interventi per il suo potenziamento hanno un valore strategico per la realizzazione della stessa.

In particolar modo, la collocazione strategica all’interno del bacino mediterraneo conferisce al porto e, più in generale, al sistema Livorno-Piombino un ruolo di primaria importanza nei collegamenti trasportistici. Svolgere questa funzione

significa poter disporre non solo di infrastrutture portuali adeguate ma anche di collegamenti con l'inland efficaci ed efficienti, privilegiando il trasporto via treno. Per questo motivo stiamo potenziando gli assi di trasporto dedicati alle merci, rimuovendo i *bottleneck* nelle connessioni tra porti-interporti-piattaforme logistiche allo scopo di instaurare una compiuta e reale interoperabilità/intermodalità tra il nodo livornese, il nord Italia ed il resto dell'Europa.



La città e il porto di Livorno con la Fortezza Vecchia.

Marco Casale - *Quali saranno gli effetti prodotti sul sistema città-porto dallo sviluppo infrastrutturale previsto (Darsena Europa, collegamenti ferroviari, ecc.) e dagli strumenti di programmazione e pianificazione?*

Stefano Corsini - Uno dei fondamentali obiettivi del Piano Regolatore Portuale è quello della separazione dei flussi veicolari generati dal porto dai flussi di traffico cittadini: l'attuale promiscuità genera congestioni oltre che problemi di sicurezza

sulla viabilità interessata da entrambe le tipologie. Per queste ragioni stiamo lavorando ad una progettazione della viabilità di cintura portuale con l'obiettivo di separare nettamente i due flussi veicolari. In secondo luogo stiamo potenziando l'infrastruttura ferroviaria e incrementando le forme di incentivazione del trasferimento su ferrovia di una quota maggiore dei traffici del porto. Con queste politiche saranno attenuati notevolmente gli impatti sulla città della crescita del porto avvenuta in questi ultimi anni e prevista ulteriormente con la realizzazione della Piattaforma Europa e con l'ampliamento del porto passeggeri. Rappresenta inoltre un effetto positivo sul sistema città-porto la valorizzazione delle infrastrutture portuali sia antiche che più recenti, quali i moli e le banchine, il sistema dei Fossi, i canali, le fortezze e torri, le mura ed i bastioni degli antichi sistemi difensivi e doganali della città, l'architettura preindustriale, i silos storici, i vecchi dock. Tutto questo patrimonio ha un'importante valenza storico-culturale nonché paesaggistica e rappresenta una consistente parte del patrimonio storico della città, talvolta non totalmente ricadente nell'ambito del porto ma comunque ad esso fortemente ed indissolubilmente legato. È evidente che i beni culturali, storici ed ambientali e le emergenze storico-testimoniali presenti in porto costituiscono un patrimonio incommensurabile dal punto di vista sociologico, artistico, storico e paesaggistico e sono fondamentali per qualsiasi suo sviluppo futuro e della città. Il restauro ed il recupero funzionale della Fortezza Vecchia di Livorno su cui l'AdSP è impegnata da tempo; l'acquaticità e la musealizzazione della Torre del Marzocco di Livorno; il restauro di Forte di Bocca a Livorno; la rifunzionalizzazione del Silos Granari di Livorno, sono solo alcuni degli obiettivi che l'AdSP sta perseguendo. Il fine è quello di usare gli strumenti di programmazione esistenti non soltanto per potenziare traffici ed efficienza logistica dello scalo ma anche per creare una vera interfaccia tra il porto e la città, un waterfront che possa consentire ai cittadini di vivere la realtà portuale senza barriere e filtri.

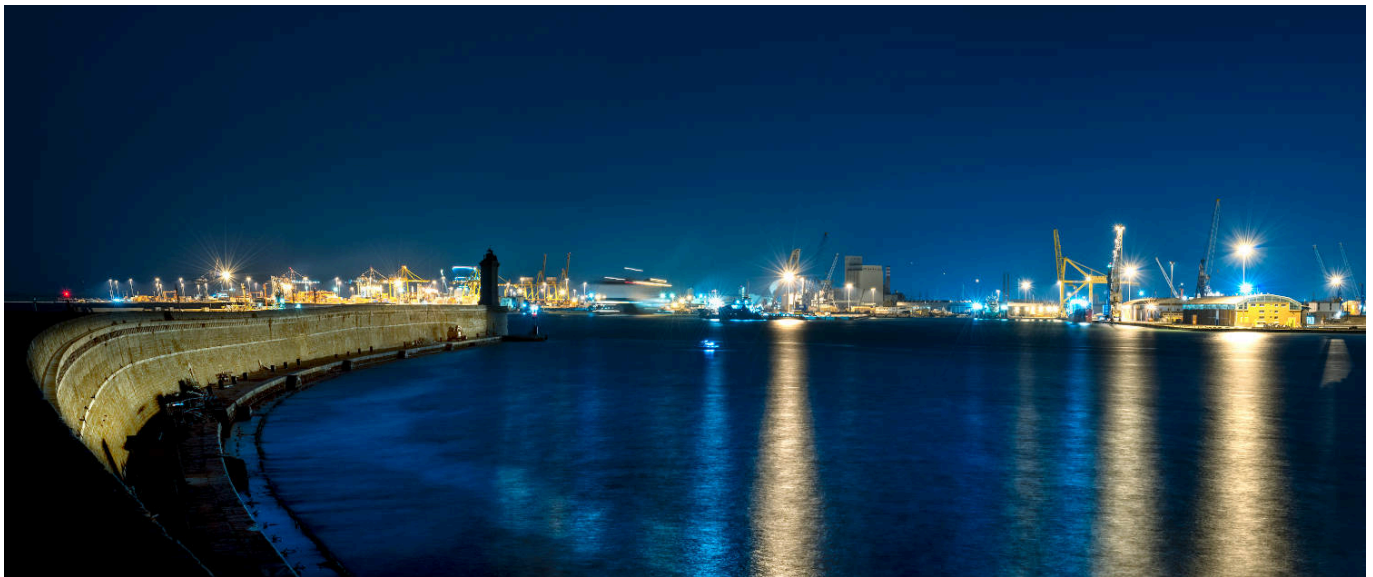


La Fortezza Vecchia di Livorno e il Bastione Ampoletta.

Marco Casale - Quanto è importante rafforzare la relazione città-porto per lo sviluppo dello scalo livornese?

Stefano Corsini - La relazione tra città e porto, tra esigenze di sviluppo urbanistico, di carattere economico, di tutela e valorizzazione paesistica, di sostenibilità culturale e sociale nel rispetto delle specificità locali, è una questione che certo non ci lascia indifferenti. Nel panorama internazionale si sta oggi affermando sempre di più una nuova vision che partendo dalla vocazione prevalentemente immobilierista degli anni '60, quella, per intenderci, rappresentata dal modello Baltimora, è progressivamente andata approdando ad una nuova prospettiva di integrazione e di ottimizzazione delle relazioni tra i porti e l'ambiente circostante. Oggi non esiste innovazione che non si accompagni ad un percorso di valorizzazione della tradizione storica di una città portuale. E a Livorno ne siamo consapevoli. Da noi, il Comune, l'Autorità di Sistema Portuale, la Soprintendenza dei Beni Culturali, il mondo universitario e gli operatori portuali hanno attivato col tempo una relazione che ha saputo garantire la complessa articolazione del sistema urbano e territoriale. La Fortezza Vecchia è più di ogni altro il simbolo di questa sinergia e il punto di riferimento di una identità storica grazie alla quale ogni

livornese riscopre ogni giorno, sempre di più, le proprie radici. Forse, potremmo dire che è da quando abbiamo in gestione il bene architettonico, ossia dal 2013, che ci siamo posti l'esigenza di recuperare le cosiddette aree di cerniera tra porto e città, valorizzando i suoi monumenti storici e dando loro una nuova vita. Nel nostro caso, la Fortezza Vecchia è diventata un luogo funzionale ad attività culturali e di intrattenimento, un punto di ritrovo per cittadini e turisti. La Fortezza è anche un landmark paesaggistico perché posta al centro di una vasta area a sua volta circondata da una fascia di spazi pubblici che aumentano la visibilità del complesso e ne consentono una facile accessibilità. Da non trascurare che il porto di Livorno è anche uno dei più importanti scali crociere del paese, attività che fa transitare nella e per la città circa 800.000 crocieristi all'anno, che oltre a visitare le attrattive della città raggiungono anche altre importanti destinazioni turistiche del territorio. Ciò apporta alla comunità evidenti vantaggi dal punto di vista dell'economia locale, che sono peraltro accompagnati da impatti significativi sull'organizzazione dei servizi e sul contesto ambientale. La ricerca di un corretto equilibrio tra i diversi fattori è un obiettivo che richiede la massima condivisione della progettualità delle diverse istituzioni coinvolte.



Veduta notturna della città e del porto di Livorno.

Marco Casale - L'Associazione Europea dei Porti (ESPO - European Sea Port Organization) ha dedicato molta attenzione al tema dell'integrazione

sociale dei porti quale parte fondamentale dell'amministrazione dei porti affidando alle autorità portuali il ruolo di "gestori delle comunità", con lo scopo di favorire strumenti e azioni di governance finalizzati a migliorare il dialogo con gli stakeholder. Nell'ambito del rapporto città-porto quali sono le azioni che l'AdSP sta sviluppando per mantenere e rafforzare l'accessibilità dei porti alla città? Ritieni che l'esperienza del Port Center si possa inserire tra queste? Quali sono le iniziative in corso?

Stefano Corsini - L'AdSP ha sempre cercato di proporsi come un soggetto promotore di attività e iniziative culturali tese a rilanciare l'immagine delle proprie città. Come Autorità di Sistema Portuale siamo consapevoli di giocare un ruolo non secondario nella partita del miglioramento delle condizioni di vita della cittadinanza. Il nostro progetto "Porto Aperto" è stato indirizzato proprio a questo, ad abbattere le barriere che si formano tra il porto e la sua città e ad integrare gli spazi portuali recuperati alla città. Porto Aperto è oggi un brand, più che un semplice progetto. È nato come un semplice esperimento ed è oggi una iniziativa di successo che ha saputo coinvolgere decine di istituzioni e associazioni e che riprenderà a svilupparsi pienamente non appena si sarà chiusa la triste parentesi della crisi pandemica ancora in atto. Il minimo comun denominatore di tutto è il porto e l'esigenza di farlo conoscere agli operatori, al pubblico, alla cittadinanza e ai turisti. Oggi organizziamo per centinaia di studenti visite guidate completamente gratuite. Ma non solo, Porto Aperto è un grande contenitore all'interno del quale trovano spazio iniziative di valore culturale: penso ai concorsi letterari, alle trasmissioni televisive e ai talk show dedicati ai grandi temi della portualità, penso alle mostre e ai concerti organizzati per i cittadini. Anche se non è propriamente un'area di waterfront, di cerniera tra porto e città, credo meritorio di essere citati i lavori di acquaticità della Torre del Marzocco. Si tratta di un intervento cui teniamo molto, perché ci consentirà di riportare agli originari splendori uno dei più antichi e monumentali edifici di Livorno. Alta 54 metri, completamente rivestita in marmo bianco, la torre è stata eretta in epoca rinascimentale e allora si trovava in mezzo al mare, mentre con la progressiva estensione verso nord del porto commerciale, si è trovata come intrappolata tra banchine e gru. Dopo questo intervento di riqualificazione, il manufatto, sia pure con le opportune precauzioni di sicurezza, tornerà raggiungibile e visitabile. Anche il Livorno Port Center, inaugurato a marzo del 2015, è una iniziativa fondamentale del nostro percorso e, insieme, un risultato che testimonia del grande impegno che in questi anni abbiamo profuso nell'integrazione tra porto e

città. Spiegare come un porto funzioni, progettarne l'immagine, promuoverne le operazioni portuali, le professioni e i mestieri, renderlo accessibile, creare una comunità portuale consapevole dell'importanza economica di uno scalo portuale all'interno di un contesto regionale, condividere le esperienze: sono queste le principali finalità del Port Center. Stiamo sviluppando il progetto di estendere l'esperienza del Port Center anche a Piombino e successivamente a Portoferraio. Lo scopo è creare un Port Center diffuso, che sia uno strumento utile per i territori di competenza di AdSP. Non dobbiamo dimenticarci che il nostro è un Sistema Portuale e parte integrante del nostro ruolo è la valorizzazione delle relazioni fra territori, istituzioni e tessuto sociale.



Porto Aperto. XIII Edizione 2019-2020.

Head image: Una panoramica dell'area portuale di Livorno.