



**Autorità Portuale
Livorno**

Livorno, 14 febbraio 2014

PROT. N. **1543** 17 FEB 2014

OGGETTO: Osservazioni alla variante al
Regolamento Urbanistico adottata dal Consiglio
Comunale con Del. n. 144 in data 9.12.2013.

Al Sindaco
Comune di Livorno
Piazza Municipio, 1
57123 - LIVORNO

Dopo avere esaminato il Regolamento urbanistico adottato da codesta amministrazione il 9.12.2013 con delibera n. 144 del Consiglio Comunale, questa Autorità portuale presenta ai sensi di legge la seguente osservazione.

L'art. 22 (Aree per le attività portuali) delle norme di attuazione del citato RU e la scheda normativa relativa all'UTOE 5C1 contengono prescrizioni che limitano, senza reali vantaggi pubblici, le prospettive di trasformazione dell'area operativa portuale e della stazione marittima.

I punti sui quali si chiedono correzioni sono tre:

1. Il comma B1 dell'art. 22, terzo capoverso;
2. Il comma B2 primo paragrafo
3. la Scheda normativa dell'UTOE 5C1.

1. Il Comma B1 dell'art. 22 (Disciplina per la gestione degli edifici esistenti) infatti prescrive al terzo capoverso che per gli edifici recenti del gruppo 5 (di recente costruzione) sia consentita "la ristrutturazione edilizia, demolizione, ad eccezione degli edifici ricadenti nelle aree soggette ad esproprio per i quali sono consentiti solo interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione". Si deve supporre che tale limitazione sia posta per non pregiudicare né rendere più gravoso l'esproprio.

Si chiede pertanto che tale limitazione valga fino all'esproprio, e che dopo l'esproprio tali edifici siano sottoposti alla normativa ordinaria di ristrutturazione edilizia, demolizione, consentendo a questa autorità portuale la scelta sulla base degli strumenti attuativi elaborati o da elaborare.

2. Il comma B2 (Modificazioni delle aree), al primo paragrafo (Porto operativo. Nuovi edifici ed attività) introduce fra varie prescrizioni anche quella di un limite generalizzato di altezza pari a 20 m. Tale limite se ha senso in prossimità delle emergenze storico architettoniche (peraltro circoscritte a tre casi: torre del Marzocco, Silos anni 20, Fortezza Vecchia) per garantire la loro visibilità, non ha senso nella gran parte dell'area portuale. L'altezza degli edifici in questa zona del porto infatti



57123 LIVORNO - SCALIROSCIANO 6/7 - C.P. 614 LIVORNO
TEL 0586249411 - FAX 0586249514 - P. IVA 00101240497
<http://www.porto.livorno.it> e.mail: info@porto.livorno.it



dipende dal tipo di attività svolta, e limitarla in modo generico significherebbe escludere attività tipiche portuali peraltro già esistenti come i silos o i cantieri.

Questa autorità portuale ha commissionato una ricerca all'Università di Firenze sul paesaggio portuale con lo scopo generale di definire regole per lo sviluppo sostenibile

Sulla base dei risultati della ricerca sarà possibile definire una disciplina che incida anche sul paesaggio portuale in chiave di sostenibilità. Per il momento si può ragionevolmente ipotizzare che la visibilità maggiore sia dal mare, mentre da terra la situazione si presenta articolata, con scarsa utilità per la massima parte dell'area portuale del vincolo di altezza, e si propone di correggere le norme in modo da non impedire l'ordinaria attività portuale.

Si chiede pertanto di limitare l'altezza di 20 m agli edifici terziari (per uffici o commerciali) e ad un raggio di 200 m attorno alle tre emergenze storico-architettoniche citate

3. La Scheda normativa dell'UTOE 5C1 riguarda un'area di grande importanza urbanistica per il porto e la città, nella quale continueranno ad essere esercitate alcune attività portuali (funzioni traghetti e crociere), gestite dall'autorità portuale e compatibili con nuove attività urbane, connesse a spazi che saranno gestite da soggetti anche diversi dall'autorità portuale. Il disegno di quest'area perciò è stato messo a punto nell'ambito di un piano particolareggiato dopo lunga concertazione e con gli obiettivi da un lato di dotare il porto di una nuova stazione marittima efficiente e dall'altro di dotare la città di nuovi spazi pubblici e servizi sul litorale, centrati sul recupero della Fortezza Vecchia. La sinergia fra la nuova stazione marittima e gli spazi pubblici con i servizi annessi migliorerà l'immagine e la struttura della città intera.

Alcune limitazioni o lacune della scheda normativa rischiano però di pregiudicare questo importante obiettivo.

La localizzazione dei volumi prescritta dal paragrafo D, ultimo comma, esclusivamente "sull'area posta a nord della Fortezza Vecchia al fine di non interferire con i coni visuali da e verso il mare" eliminando quindi le previsioni di servizi sulla calata Sgarallino infatti se esaminata nel contesto dell'uso degli spazi della Stazione Marittima esistenti e previsti appare controproducente e se attuata può determinare un paesaggio dominato non dall'acqua, come parrebbe l'intenzione, ma dalle auto, un vasto parcheggio, con coni visuali quindi aperti dalla Fortezza Vecchia su una distesa di auto, mentre dal lato opposto l'immagine della Fortezza è intercettata dalla stessa distesa di auto.



L'area della Stazione Marittima infatti attualmente è ingombra da numerosi edifici di altezza diversa (da 6 a 8 metri), compresi fra i due grandi edifici destinati a stazione crociere e stazione traghetti. I coni visuali da e per il mare oggi sono pertanto limitati alle navi in accosto.

Il PRGP destina genericamente l'area della stazione marittima all'UTOE 5C1 come area di cerniera fra porto e città rinviando al piano particolareggiato la precisazione delle destinazioni dettagliate.

Rinviando quindi agli elaborati del piano particolareggiato per una illustrazione dell'insieme delle proposte, ci si limita qui a esaminare le previsioni relative all'area che va dalla calata Sgarallino al capannone ex ferrovie nell'area della Stazione Marittima.

Per tale area il piano particolareggiato sulla base degli accordi fra comune e Autorità portuale propone la suddivisione in due diverse utilizzazioni: la superficie resta destinata principalmente a piazzali di imbarco, cintati, sia sul lato della calata Carrara (a nord per circa 16.000 mq) che sul lato sud (calata Sgarallino, per circa 22.000 mq); dentro la superficie destinata a porto operativo quindi è collocato anche il silos anni 20 che viene assegnato a destinazioni urbane.

Sul lato sud il piano particolareggiato propone un ampio spazio pubblico di rispetto della Fortezza Vecchia (16.000 mq) in parte adibito a formare il bacino necessario alla rimessa in acqua del monumento, in parte a spazi verdi, per spettacoli all'aperto, giochi, sosta.

Per dotare la Fortezza Vecchia di un'adeguata cornice di riferimento nel piano particolareggiato si propone pertanto di demolire gli edifici posti attualmente tra la calata Sgarallino e il capannone ex ferrovie e di sostituirli con una quinta lungo l'asse già determinato dall'allineamento silos anni 20- stazione traghetti di modo che chi si affacci dalla Fortezza percepisca un fronte allineato e ordinato di bassi edifici. Tale quinta non è continua, ma presenta un varco dopo la stazione traghetti; non è più alta degli edifici esistenti: l'altezza proposta di 10 m è commisurata alla visibilità dalle navi da crociera che ormeggiano sulla calata Carrara del monumento e dalla Fortezza Vecchia/spazio pubblico antistante; separa l'area operativa dei traghetti (non aperta al pubblico) affacciata sulla banchina Carrara dall'area pubblica verde e pedonale antistante la Fortezza (quindi nascondendo almeno in parte i piazzali di imbarco e i movimenti di auto ad essi legati); è costituita da servizi e uffici, in modo da conferire un senso urbano al grande spazio pubblico antistante. Le altre proposte che nel piano particolareggiato già definito completano il disegno di quest'area sono caratterizzate dagli obiettivi generali di recupero della Fortezza Vecchia e di sinergia fra servizi portuali e nuovi spazi pubblici (nuova viabilità di accesso all'area, con separazione dei traffici; connessione fra Fortezza Vecchia e quartiere Venezia; nuova



accessibilità al silos anni 20 mediante un percorso sopraelevato e proseguimento della quinta edificata verso sud per separare lo spazio pubblico dai piazzali di imbarco sulla punta della calata Sgarallino; appropriate funzioni commerciali, terziarie e culturali compatibili con il recupero della Fortezza Vecchia e col movimento turistico). Dal punto di vista della visibilità, soprattutto dal mare, è importante sottolineare anche la proposta demolizione della massa principale del silos costruito negli anni 70 a ridosso di quello degli anni 20.

Si chiede pertanto di abrogare l'ultimo comma del paragrafo 4 ("la localizzazione dei nuovi volumi dovrà essere prevista a nord della Fortezza Vecchia"). Eventualmente potrebbero essere prescritte:

1. un'altezza massima dei corpi di fabbrica di due piani (riducendo quindi di un piano l'altezza proposta dal piano particolareggiato), fino al limite del perimetro della Fortezza, lasciando inalterata la possibilità di aumentarle dopo tale allineamento, e
2. la formazione di aperture o interruzioni nell'edificato in modo da formare coni visivi ad altezza d'uomo dai piazzali di imbarco verso la Fortezza Vecchia. Tali aperture dovranno comunque essere munite di recinzioni (fra l'area aperta al pubblico e quella ad accesso limitato). I corpi di fabbrica saranno comunque uniti dal porticato antistante, che prosegue a chiudere lo spazio di riferimento della Fortezza Vecchia.

Si ritiene in questo modo di assecondare lo spirito della prescrizione (riduzione delle altezze e riduzione della volumetria per una maggior visibilità della Fortezza) al contempo mantenendo l'obiettivo di formazione della quinta. Le fasi successive del progetto studieranno in dettaglio soluzioni coerenti con questi principi.

La sinergia fra attività portuali e attività urbane dovrebbe inoltre portare ad ammettere nelle funzioni turistico-ricettive anche la funzione foresteria (per offrire in affitto, per brevi periodi, alloggi a dipendenti e operatori portuali).

Il Presidente
(Avv. Giuliano Gallanti)