



CONSORZIO NAUTICO DI LIVORNO

Livorno, 17 Febbraio 2014

Ill.mo **Signor SINDACO** del **COMUNE DI LIVORNO**
Piazza del Municipio n.1, 57123 Livorno - PEC: comune.livorno@postacert.toscana.it

Spett.le **AUTORITA' PORTUALE LIVORNO**
Scali Rosciano n. 6/7, 57123 Livorno - PEC: autoritaportuale.livorno@pec.porto.li.it

Spett.le **REGIONE TOSCANA**
Settore Pianificazione del Territorio - Piazza del Duomo n.10, 50122 Firenze
N.U.R.V. - Nucleo Unificato Regionale di Valutazione – Piazza dell'Unità n.1, 50123 Firenze
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

Spett.le **PROVINCIA DI LIVORNO**
Servizio Mobilità, Trasporti e Pianificazione
Piazza del Municipio n.4, 57123 Livorno - PEC: provincia.livorno@postacert.toscana.it

Oggetto: Definizione del Piano Regolatore del Porto di Livorno (Art. 5 L. n. 84/1994). Ratifica dell'intesa preliminare ai sensi dell'art. 22 - comma 2 - L.R. n. 1/2005. Adozione della Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico ai sensi dell'art. 22 - comma 3 - L.R. n. 1/2005.

OSSERVAZIONI alla Variante anticipatrice del P.S. e del R.U. di Livorno e del P.R.P. di Livorno

In merito a quanto in oggetto, lo scrivente Consorzio Nautico di Livorno, come espressione dei Circoli Nautici cittadini, presenta le proprie Osservazioni in relazione a:

"AREA CERNIERA DI TRANSIZIONE ALLO SPAZIO URBANO
DISTRETTO DELLA NAUTICA SOCIALE - UTOE 5-C-4 BELLANA"

apprezzandone la destinazione *"all'insediamento di strutture di ormeggio per la nautica sociale"*, essendo per statuto il soggetto maggiormente interessato a tale tipologia di nautica.

Le Osservazioni, nell'ottica di migliorare i dettagli previsti dagli strumenti urbanistici per tale unità territoriale, riguardano i seguenti aspetti:

1. OSSERVAZIONI DI ORDINE TECNICO-NAUTICO CONNESSI ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
2. OSSERVAZIONI DI ORDINE GENERALE (DIMENSIONALE E FUNZIONALE)
3. OSSERVAZIONI DI ORDINE PAESAGGISTICO E SULLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ

1. OSSERVAZIONI DI ORDINE TECNICO-NAUTICO CONNESSI ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

La conformazione e la geometria delle opere a mare previste dal P.R.P. (con la prosecuzione del molo di

sopraflutto della Darsena Morosini e, a Sud, con la “nuova diga della Vegliaia”) determinano:

- il mantenimento immutato delle non facili condizioni di accesso al porto, dalla imboccatura Sud, per le navi di grandi dimensioni;
- un significativo peggioramento delle condizioni di ingresso/uscita dalla Darsena Morosini, imponendo raggi di curvatura estremamente ridotti alle evoluzioni nautiche, tenuto anche conto delle considerevoli dimensioni dei Mega e Giga-Yachts che interessano le attività del Cantiere Navale Azimut-Benetti (si sottolinea, a tal riguardo, che, con i moli sopraflutto/sottoflutto nella configurazione attuale, pur migliore di quella proposta nel P.R.P., si sono già verificati alcuni incidenti);
- il sostanziale mantenimento della pericolosa promiscuità di traffico, tra navi di grandi dimensioni e piccole imbarcazioni, nel canale di ingresso al porto dalla imboccatura Sud.

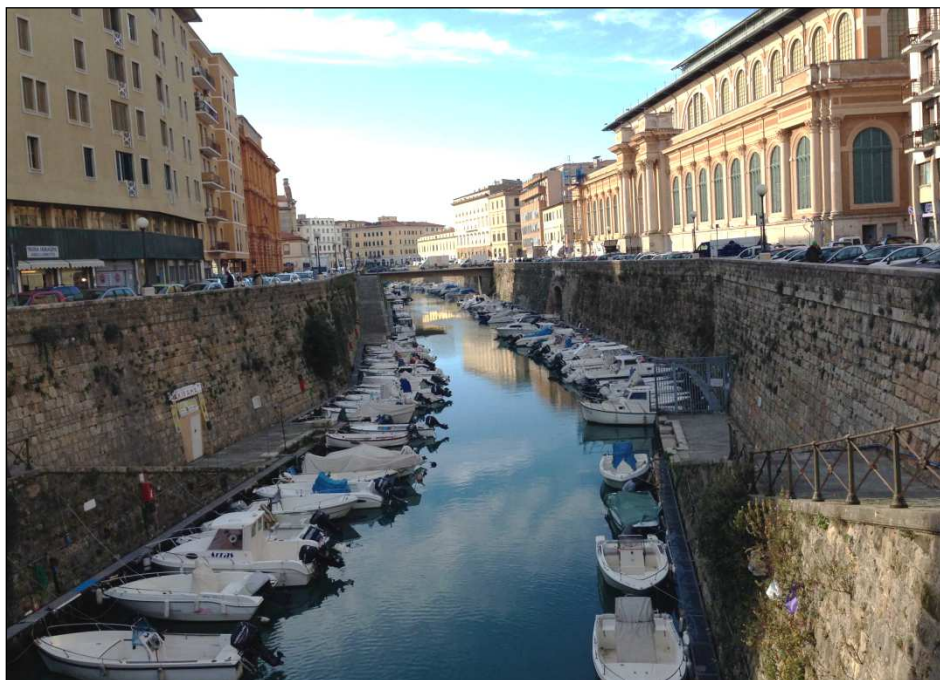
Soluzioni con diversa geometria, quale quella da noi proposta e riportata nello schema seguente, che prevede lo scorciamento della porzione di ponente della Diga della Vegliaia (auspicata anche dal Corpo dei Piloti del Porto di Livorno) ed una diversa conformazione della prosecuzione del molo di sopraflutto della Darsena Morosini (che, al contempo ottimizza l'utilizzo dello specchio acqueo interno alla Bellana, dando risposta alle problematiche descritte nella successiva Osservazione 2), razionalizzerebbe l'assetto nautico dell'imboccatura Sud, incrementando significativamente la sicurezza della navigazione.



Tale diversa geometria, infatti, consentirebbe:

- di ridurre, per le navi di grandi dimensioni, l'angolo di ingresso in porto di circa $40^{\circ}\div 45^{\circ}$, con enormi vantaggi in termini di sicurezza, minimizzando così i rischi di incidente in caso di avarie (vedasi l'incagliamento del Moby Rider - 2005);
- di normalizzare le condizioni di ingresso/uscita dalla Darsena Morosini (Cantiere Azimut-Benetti), con possibilità di dedicare a tal scopo una apposita corsia di idonea larghezza;
- di separare nettamente i flussi di traffico nautico dimensionalmente eterogenei, riducendo significativamente il rischio d'insorgenza delle pericolose promiscuità più volte lamentate dal Corpo dei Piloti del Porto.

Infine, sempre nell'ottica del miglioramento della sicurezza della navigazione sulle vie d'acqua, si ritiene che gli strumenti di piano debbano in questo momento cogliere anche l'occasione per porre rimedio alla presenza, all'interno del circuito dei fossi, di navigli di dimensioni eccessive (sino a 12 m) per potervi rimanere senza costituire intralcio alla



navigazione. Per essi, a nostro avviso, occorre inevitabilmente prevedere la delocalizzazione nello specchio acqueo della Bellana. Questo aspetto, trattato all'interno di questa Osservazione per coerenza tematica, verrà richiamato anche nella prossima Osservazione per l'impatto dimensionale che esso determina.

Ciò premesso, si riterrebbe opportuno che la geometria complessiva delle opere a mare venisse ripensata, suddividendola eventualmente in più fasi realizzative, garantendo la compatibilità tecnico-urbanistica della proposta avanzata dal Consorzio, al fine di migliorare la sicurezza della navigazione.

2. OSSERVAZIONI DI ORDINE GENERALE (DIMENSIONALE E FUNZIONALE)

Ad oggi le Schede Tecniche di Piano ed i relativi elaborati grafici definiscono, per l'UTOE 5-C-4 Bellana, la seguente tipologia di intervento:

- Obiettivi e criteri: *“La previsione di uno specchio acqueo destinato a strutture di ormeggio della nautica sociale si è reso necessario per trovare una collocazione alle strutture di ormeggio presenti all'interno del bacino mediceo e della darsena nuova che a seguito della costruzione del porto turistico dovranno essere rimosse.”*
- Superficie specchio acqueo di pertinenza: 44'500 m²
- Lunghezza massima naviglio accolto: < 9 m f.t.
- Numero di posti barca: 600
- Nuova edificazione opere a terra: 400 m² di SUL (già SLP) - *“per la realizzazione della torre di controllo, gli uffici direzionali dell'approdo ed i servizi igienici”*
- Altezza massima dei fabbricati: 4 m
- Numero di posti auto pertinenziali: Nessuno (*“verrà individuata dal Comune di Livorno un'area limitrofa all'approdo che verrà destinata in via esclusiva a tale scopo”*, secondo quanto indicato dall'art.22 della Normativa di Attuazione del P.R.P.)
- Nuova Diga della Vegliaia (Sud): Sezione di altezza pari a 2 m s.l.m.m. (cfr. P.R.P. Tav.23 – Sez.T3, Sezione tipo 11)

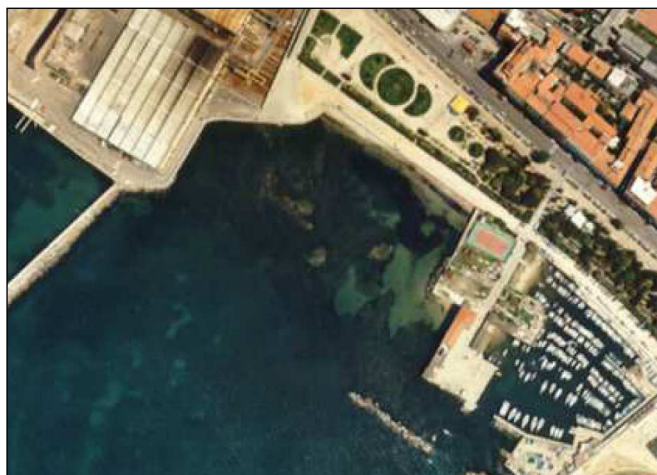
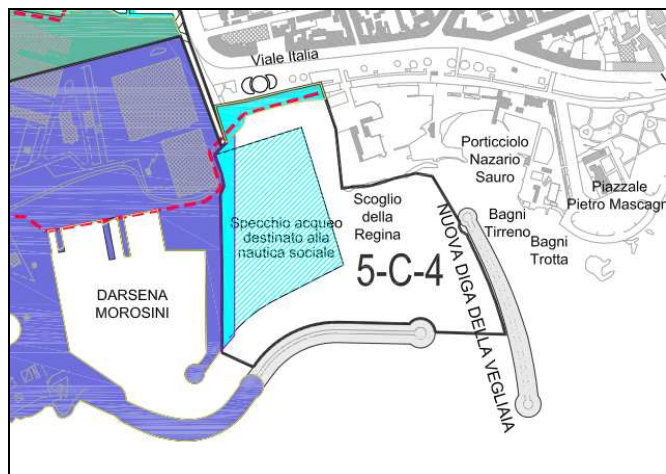
2.1 - Limiti Dimensionali sulla base del numero di Imbarcazioni da Delocalizzare

Una tale tipo di intervento, caratterizzato dai così ristretti limiti dimensionali e di obiettivo sopra sintetizzati, non risulta pienamente rispondente alle necessità della nautica cittadina, per i motivi che all'interno di questa Osservazione andremo ad esplicitare, ma non risulterebbe neppure in grado di soddisfare i minimi “Obiettivi e criteri” prefissati, in quanto le imbarcazioni da delocalizzare, attualmente ormeggiate nel bacino Mediceo e nella Darsena Nuova, ci risultano essere pari ad almeno 700 unità (non 600), molte delle quali di dimensioni superiori ai 9 m indicati.

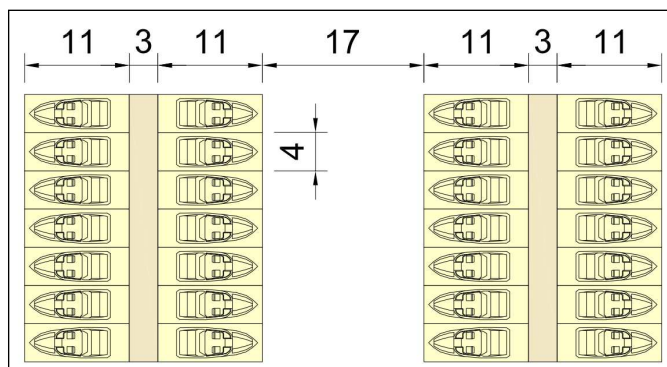
Oltre a ciò, occorre anche tener conto che lo specchio acqueo individuato nel P.R.P. (Tav. 04 “Aree Funzionali”, riportato nella seguente figura), così esiguo e confinato verso la linea di costa, a causa della configurazione planimetrica conferita alla prosecuzione del molo di sopraflutto della Darsena Morosini:

- insiste su di un'area caratterizzata da bassi fondali (con scogli anche affioranti, vedasi foto) per cui, a

meno di opere di dragaggio sotto costa, viene fortemente ridotta la fruibilità della superficie indicata nel P.R.P. e, per di più, viene al contempo inficiata la sicurezza della navigazione in ingresso/uscita dal nuovo canale proveniente dalla Darsena Nuova, previsto dal Piano Attuativo della S.T.U. “Porta a Mare”;



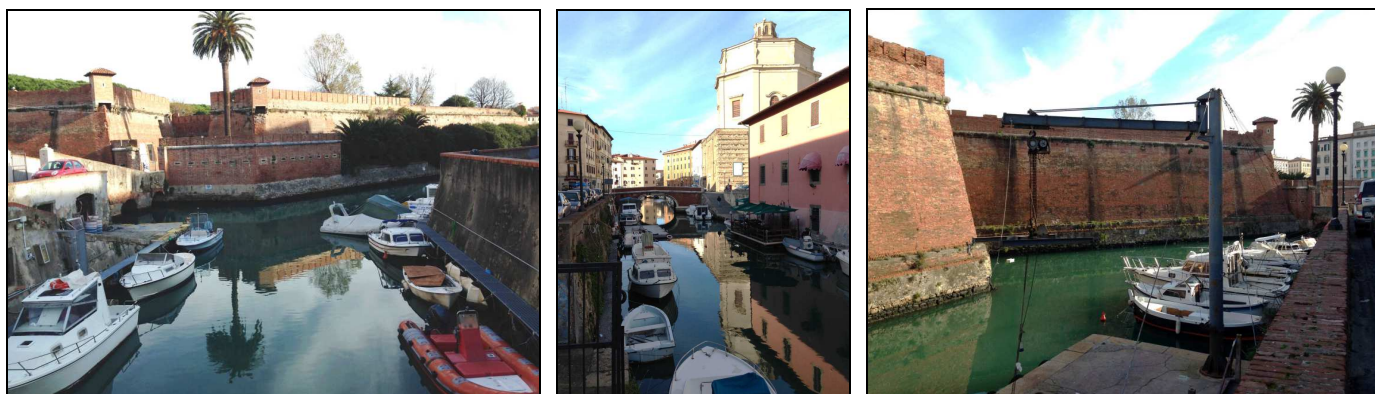
- lambisce lo Scoglio della Regina (ad una distanza minore di 50 m), limitandone fortemente l'area di rispetto a mare, in netto contrasto con gli intendimenti del Piano stesso, che si prefigge la valorizzazione del monumento ed il ripristino della sua acquaticità;
- la superficie prevista, anche nell'ipotesi di completo dragaggio e pieno sfruttamento, non risulta di dimensioni planimetriche sufficienti a soddisfare la capienza indicata di n.600 posti barca di lunghezza 9 m; infatti, adottando lo schema dimensionale di figura (con stalli di dimensioni 11x4 m, idonei per natanti di lunghezza fino a 9 m, corsie di larghezza 17 m e pontili di larghezza 3 m, secondo lo schema indicato in figura) si determina una superficie unitaria minima lorda pari a circa 85 m²/posto (destinati ad aumentare per bacini non perfettamente rettangolari, quale quello indicato nel P.R.P.) che conduce ad una capienza complessiva della superficie intorno alle 500 unità.



Inoltre, per i motivi indicati a conclusione dell'Osservazione precedente (sicurezza della navigazione all'interno del circuito dei fossi), è oltremodo auspicabile che le imbarcazioni più piccole oggi presenti nell'area del futuro Porto Turistico (principalmente nella Darsena Nuova) non vengano trasferite alla

Bellana, ma bensì all'interno del circuito dei fossi nelle postazioni liberate dalle barche di dimensioni eccessive, che sarebbe opportuno dislocare alla Bellana. Tale meccanismo determinerebbe la necessità di un 'ulteriore accrescimento dimensionale dell'intervento.

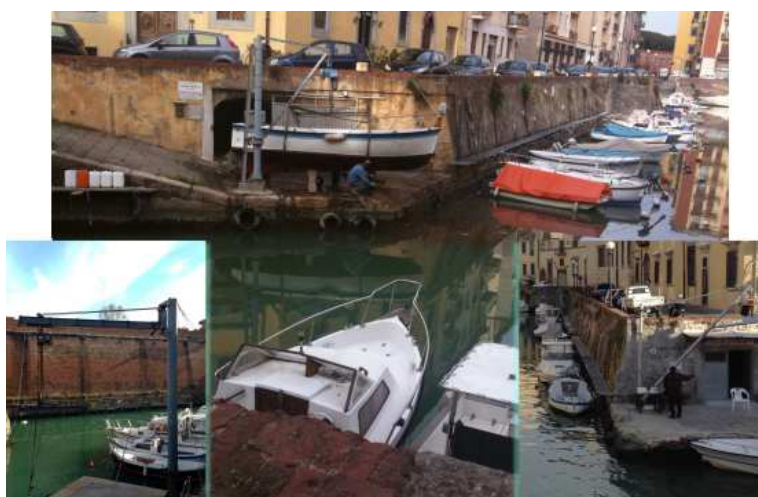
Infine, come auspicato anche dalla "Soprintendenza per i beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici di Pisa e Livorno", sarebbe anche necessario cogliere questa importante ed irripetibile occasione per inserire tra gli obiettivi del Piano la liberazione, almeno parziale, di alcuni tratti dei Fossi Medicei del quartiere La Venezia, che oggi risultano estremamente congestionati e sovraccaricati, al fine di valorizzare le enormi potenzialità architettonico-urbanistiche dell'impianto storico di tale quartiere, anche a fini turistici.



Da tutto quanto sopra, si ritiene che un corretto dimensionamento dell'intervento dovrebbe determinare un numero di posti barca pari ad almeno 1'200 unità, con dimensioni massime f.t. dei natanti pari ad almeno 12 m.

2.2 - Limiti di Funzione

Si ritiene altamente necessario prevedere, all'interno dell'intervento, la realizzazione di un Polo di Manutenzione per la nautica da diporto, a servizio delle circa 4'000 imbarcazioni ad oggi presenti negli specchi acquei urbani, nell'ottica di effettuare una operazione di risanamento ambientale, funzionale ed architettonica del



complesso circuito dei Fossi Medicei, sui cui scalandroni e sulle cui banchine sono oggi distribuiti numerosi ed improvvisati “cantierini” di rimessaggio, altamente inquinanti.

Tale Polo di Manutenzione dovrebbe necessariamente essere dotato di idonei bacini di alaggio, piazzali, aree coperte e di tutta la necessaria componente impiantistica per il trattamento dei reflui, così come previsto nella proposta progettuale avanzata dal Consorzio (area in giallo).



Altre funzioni che si ritiene necessario prevedere sono i servizi commerciali connessi alla nautica da diporto, le sedi sociali-sportive ed i box di servizio.

Conseguentemente, per poter inserire queste funzioni, la “Nuova edificazione opere a terra” dovrebbe essere opportunamente incrementata rispetto ai 400 m² di SUL indicati.

2.3 - Posti Auto e Viabilità

La Scheda non prevede alcun posto auto pertinenziale all’interno dell’area e demanda al Comune di Livorno la futura individuazione di un’area limitrofa da destinare a tale scopo.

Riteniamo imprescindibile, vista anche la congestione da traffico veicolare costantemente presente nella zona del Viale Italia, dotare l’intervento di appositi volumi/spazi interni all’area da destinare a parcheggi multipiano/a raso (con conseguente riassetto della viabilità) al fine di raggiungere lo standard di 0,8

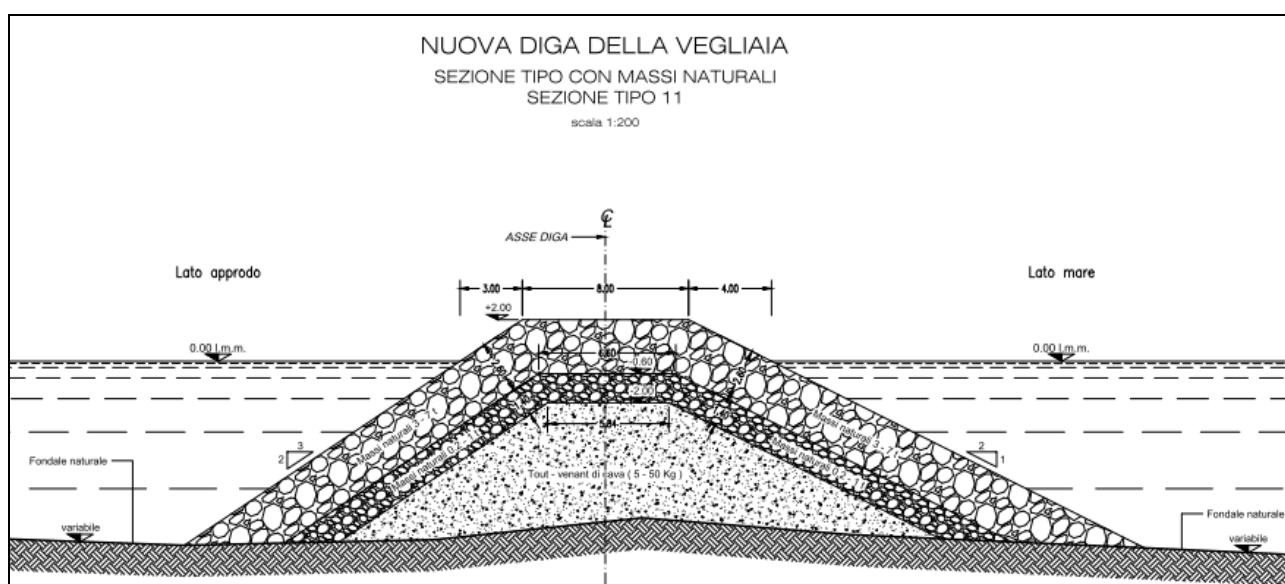


“parcheggio/posto auto” previsto all’Allegato II, Capo IV “Standard per servizi ed attrezzature di base a terra” della Disciplina del Master Plan. Si riporta in figura, evidenziata in giallo, la collocazione dei posti auto (a raso a sinistra e multipiano a destra) prevista nella proposta da noi avanzata.

Come nel punto precedente, anche per questo aspetto, al fine di poter raggiungere un congruo numero di posti auto (circa 1'000), la “Nuova edificazione opere a terra” dovrebbe essere opportunamente incrementata rispetto ai 400 m² di SUL indicati.

2.4 - Limiti di Altezza della Nuova Diga delle Vegliaia

Un ulteriore importante argomento di preoccupazione è dato dalla ridottissima altezza imposta alla Nuova Diga della Vegliaia (collocata a Sud dello specchio acqueo e quindi massimamente soggetta ai moti ondosi determinati dal vento dominante di libeccio). I 2 m previsti sopra l.m.m., infatti, non risultano idonei a contrastare moti ondosi frequenti per la nostra costa: già in condizioni di “mare agitato” le creste delle onde sarebbero in grado di sovrastare la diga; condizioni di “mare in tempesta”, non certo rare, determinerebbero l’inevitabile danneggiamento delle imbarcazioni.



Si ritiene assolutamente necessario il corretto dimensionamento dell’altezza delle opere a mare, da eseguirsi mediante appositi studi meteomarini che dimostrino la completa sicurezza dell’intervento scongiurando ogni possibile danneggiamento al parco imbarcazioni.

2.5 - Conclusioni della presente Osservazione 2

In conseguenza di quanto precedentemente riportato, si riterrebbe opportuno che la Scheda Tecnica di Piano definisse la seguente tipologia di intervento:

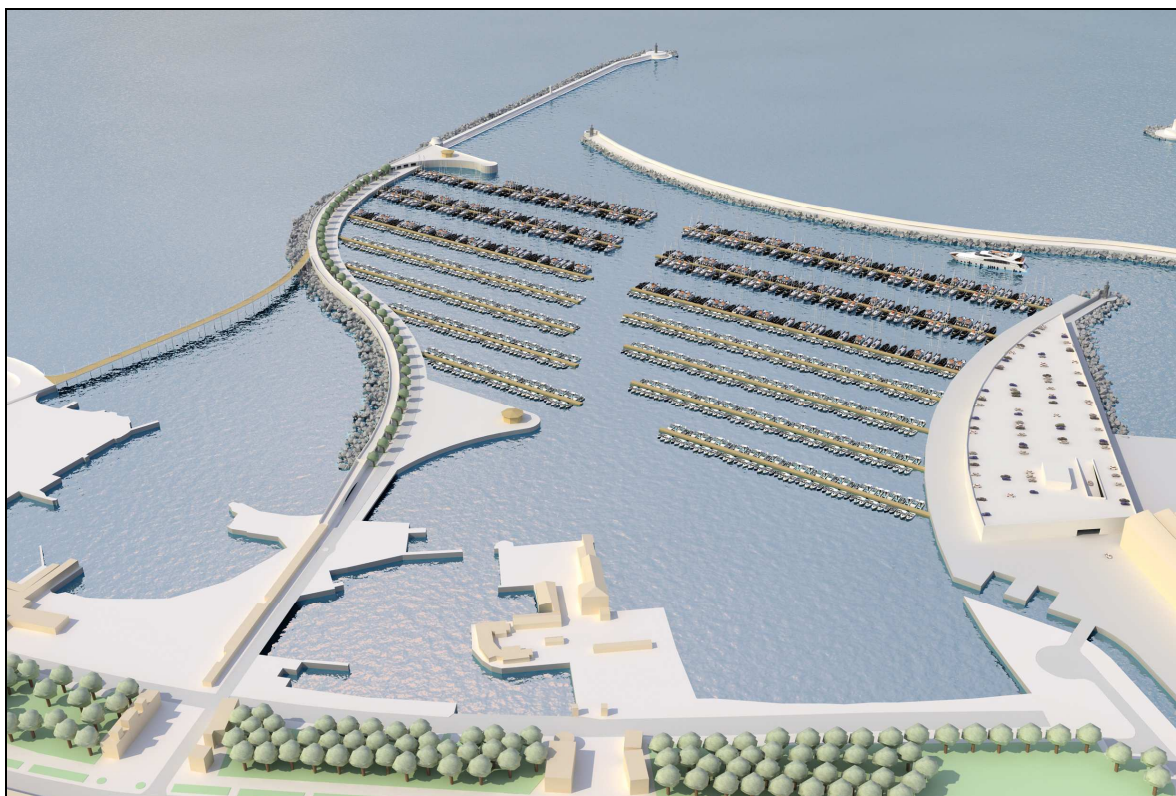
-
- Obiettivi e criteri: *“La previsione di uno specchio acqueo destinato a strutture di ormeggio della nautica sociale si è reso necessario:
 - per trovare una collocazione alle strutture di ormeggio presenti all'interno del bacino mediceo e della darsena nuova che a seguito della costruzione del porto turistico dovranno essere rimosse;
 - per potervi dislocare quelle imbarcazioni, attualmente presenti nel circuito dei fossi, di lunghezza tale da costituire intralcio alla navigazione in sicurezza;
 - per potervi dislocare imbarcazioni attualmente presenti nelle porzioni dei fossi facenti parte del quartiere de La Venezia, da liberare ai fini di una valorizzazione architettonica-urbanistica di tale quartiere”.*
 - Superficie specchio acqueo di pertinenza: 170'000 m² (in luogo dei 44'500 m² indicati)
 - Lunghezza massima naviglio accolto: < 12 m f.t. (in luogo dei 9 m indicati)
 - Numero di posti barca: 1'200 (in luogo dei 600 indicati)
 - Nuova edificazione opere a terra: 20'000 m² di SUL (già SLP) - “per la realizzazione della torre di controllo, degli uffici direzionali dell'approdo, dei parcheggi multipiano, del polo di manutenzione, dei servizi commerciali connessi alla nautica da diporto, delle sedi sociali-sportive, dei box di servizio e dei servizi igienici” (in luogo dei 400 m² indicati).
 - Altezza massima dei fabbricati: 8 m (in luogo dei 4 m indicati)
 - Numero di posti auto pertinenziali: 1'000 (in luogo di Nessuno)
 - Nuova Diga della Vegliaia (Sud): di altezza da definire sulla base delle risultanze di appositi studi meteomarini che dimostrino la sicurezza dell'intervento. (in luogo dei 2 m indicati)

3. OSSERVAZIONI DI ORDINE PAESAGGISTICO E SULLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ

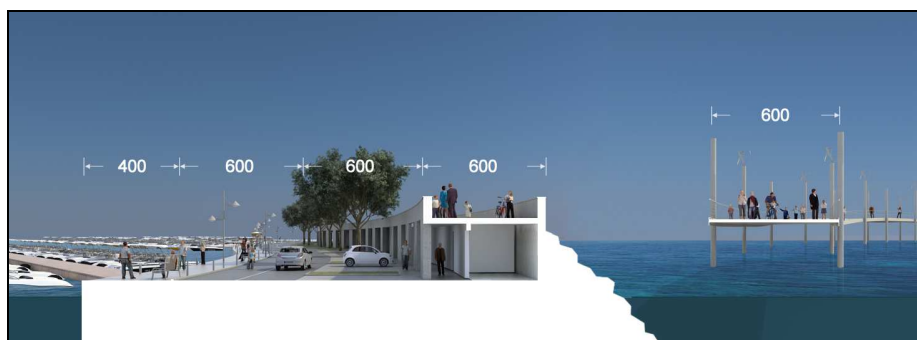
Come ultima Osservazione, ma non per questo meno importante, viene trattato l'argomento del miglioramento delle relazioni tra porto e città che, negli intendimenti di piano, dovrebbe caratterizzare il sottosistema 5-C (di cui fa parte la Bellana), ritenuto giustamente strategico per la sua caratterizzazione come "water-front tra porto e città".

Sotto questo aspetto, si ritiene che la soluzione proposta nel P.R.P. per la Bellana non migliori in alcun modo la suddetta relazione in quanto, se da un lato le opere a mare previste, ancorchè di dimensioni ridotte, vengono a costituire un intralcio panoramico ed a determinare un indubbio peggioramento paesaggistico, dall'altro lato nessun valore aggiunto viene realmente fornito alla città e al suo importante lungomare.

Si propone, quindi, in analogia con quanto da noi già presentato, che la nuova diga a Sud faccia radice sul moletto Nazario Sauro, si ponga in continuità con la Diga della Vegliaia (da scorciare a ponente) e venga collegata con una passerella "a giorno" alla Terrazza Mascagni, realizzando così un prolungamento pedonale-ciclabile del lungomare, di grandissimo valore panoramico, con nuovi suggestivi spazi urbani liberamente fruibili, con nuove aree di aggregazione e passeggiate marine sino alla penetrazione nelle acque aperte della Vegliaia.



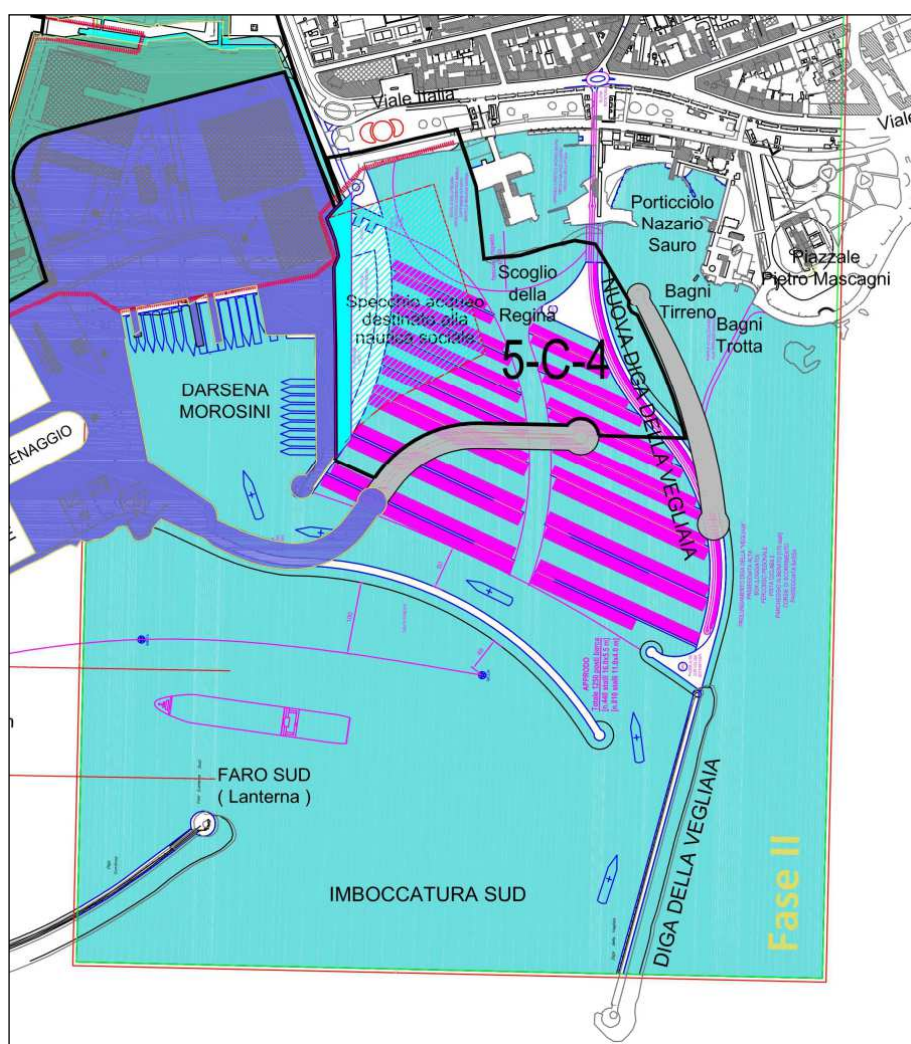
Solo così potrà essere realmente migliorata la relazione porto-città, conferendo all'intervento un valore aggiunto anche nei riguardi di coloro che non sono interessati agli aspetti puramente nautici.



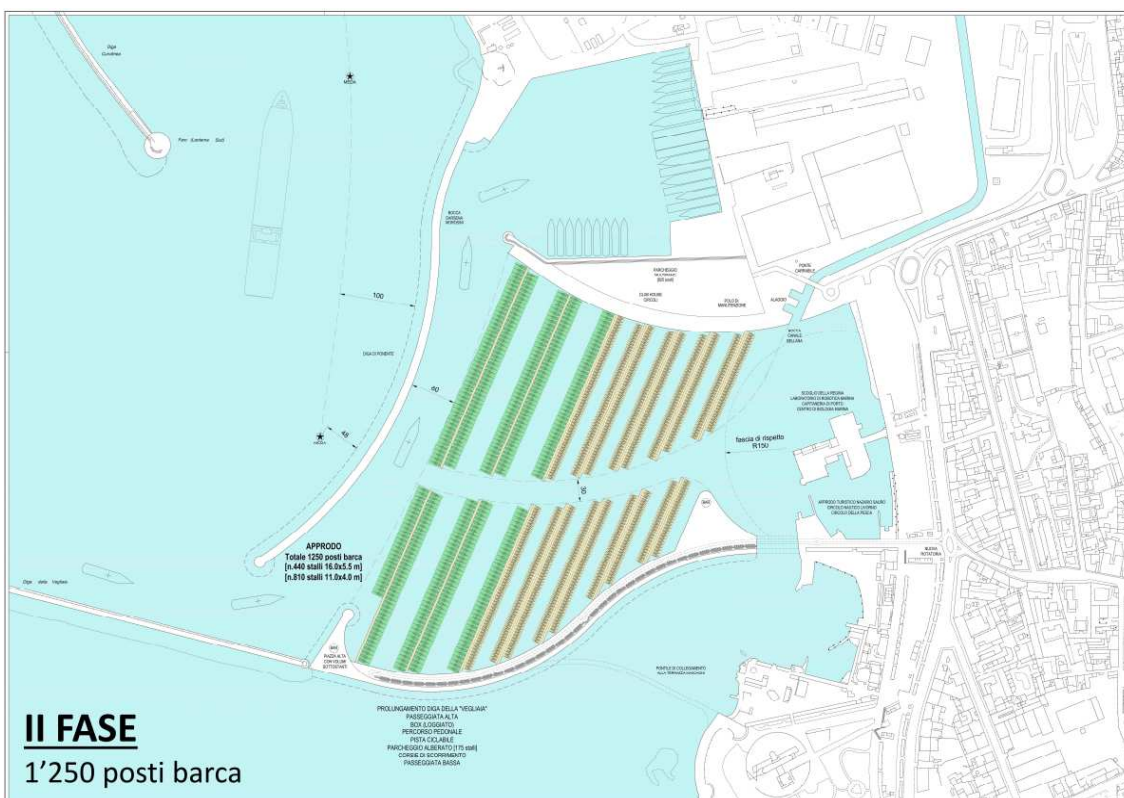
CONCLUSIONI

In conclusione, il Consorzio Nautico di Livorno ritiene che l'intervento programmato sullo specchio acqueo della Bellana, che rappresenta l'ultima baia urbana adatta all'insediamento nautico, meriti una visione che non si limiti minimalmente alle impellenti esigenze contingenti ma venga valutato in un'ottica urbanisticamente/funzionalmente lungimirante e di ampio respiro, come tassello fondamentale del waterfront della città con funzioni reali di cerniera tra il lungomare e le infrastrutture portuali.

Si chiede, quindi, che gli strumenti urbanistici che individuano e caratterizzano l'“AREA CERNIERA DI TRANSIZIONE ALLO SPAZIO URBANO DISTRETTO DELLA NAUTICA SOCIALE - UTOE 5-C-4 BELLANA” possano essere modificati al fine di garantire la piena compatibilità tecnico-urbanistica della proposta progettuale avanzata dal Consorzio Nautico, in tutti gli aspetti trattati (vedasi planimetria a fianco, con la sovrapposizione tra la previsione di Piano e la nostra proposta), per una soluzione altamente funzionale e rispondente alle esigenze della nautica cittadina e della città.



L'intervento potrebbe prevedere una articolazione temporale suddivisa in più fasi, come indicato negli schemi grafici riportati nella pagina seguente.



Il Presidente
Dr. Piero Mantellassi

Il Tecnico
Ing. Andrea Cecconi