



Comune di Livorno  
AREA 4 - ASSETTO DEL TERRITORIO  
U.O.va Qualificazione Urbana

---

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL  
CANTIERE NAVALE ORLANDO  
E DEL PORTO MEDICEO  
(UTOE 4B4 UTOE 5A1)

---

*Oggetto*

**RELAZIONE TECNICA**

---

*Data*

Livorno, LUGLIO 2003

## **PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA PORTA A MARE**

### **RELAZIONE TECNICA**

#### **Disciplina Urbanistica dell'area**

Il vigente Piano Strutturale, nell'ambito del Sistema n. 6 delle centralità prevede e disciplina il Sottosistema 6 – D "Porta a Mare" corrispondente all'insieme delle U.T.O.E. 4B4 "Cantiere Orlando", 4C19 "Stazione Marittima" e 5A1 "Porto Mediceo"; e attraverso l' art. 26 NN.TT.A. disciplina in maniera unitaria tali U.T.O.E. .

In particolare questo articolo del Piano Strutturale stabilisce tra gli obiettivi del Sistema n. 6 delle centralità, tra gli altri:

- la trasformazione in porto turistico del Porto Mediceo (U.T.O.E. 5A1);
- la realizzazione della Stazione Marittima (U.T.O.E. 4C19)
- la trasformazione in centro per la nautica, servizi e attività terziarie con quote per la residenza e per le attrezzature ricettive di parte del Cantiere Orlando (U.T.O.E. 4B4);

Anche il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato con Deliberazione del C.R.T. n. 12 del 25.01.2000, all'art. 36 comma 4, relativamente al Porto di Livorno, individua tra gli altri riferimenti per la programmazione e lo sviluppo delle attività portuali e dei servizi:

- la trasformazione in porto turistico del Porto Mediceo;
- la realizzazione della stazione marittima intesa come parte integrante della città
- la trasformazione in centro per la nautica, servizi e attività terziarie con quote per la residenza e per le attrezzature ricettive di parte del Cantiere Orlando;

Ugualmente il vigente Regolamento Urbanistico conferma tali previsioni e le disciplina all'art. 17 "Aree di trasformazione " –Allegato C – NN.TT.A. del Regolamento Urbanistico l'UTOE 5A1 "Porto Mediceo" e l'UTOE 4B4 "Cantiere Orlando" e 4C19 "Stazione Marittima";

Queste previsioni hanno già avuto una prima decisione del consiglio comunale con l' approvazione dello Studio Unitario della Stazione marittima e l'adozione del Piano Particolareggiato del Sub- Ambito Sgarallino con deliberazione Consiliare n. 83 del 9/5/2003 ;

Viste le norme concordate di attuazione operativa per i comparti urbanistici U.T.O.E. 4C19 – 5A1 – 4B4, definite tra l'Autorità Portuale e l'Amministrazione Comunale nella conferenza dei servizi del 7 Maggio 2003 che trasferiscono a quest' ultima la facoltà di redigere gli strumenti urbanistici per l' UTOE 4B4 e per il sub ambito 3 dell' UTOE 5A1, si è proceduto alla redazione del Piano Particolareggiato oggetto della presente relazione.

Questo Piano è stato redatto in forma unica considerando che il citato Accordo di Programma per il porto di Livorno del 26/9/1997 disciplina in maniera unitaria l'ambito territoriale inserito nelle U.T.O.E. sopra indicate e che si rileva anche sul piano progettuale ed operativo la necessità di definire in maniera unitaria la progettazione urbanistica del contesto territoriale della Porta a Mare

Il Piano Particolareggiato prevede che, per una puntuale attuazione degli obiettivi attribuiti all'area in oggetto e per una migliore definizione degli assetti territoriali della c.d. "Porta a Mare", ci si avvalga della facoltà prevista dall'art. 30 del P.S. di incrementare le dimensioni degli insediamenti e delle funzioni relativi a ciascun sistema e UTOE nella misura massima del 20%. Va precisato che questo incremento verrà equilibrato dalla previsione di delocalizzazione della attività della LIPS e della conseguente demolizione del fabbricato che comporterà l'eliminazione dal comparto di un volume di pessima



acquerello Isola architetti

qualità di circa 100.000 mc.

La Giunta Comunale con delibera n° 199 del 16/06/03 ha approvato questo indirizzo stabilendo le Attività primarie da insediare e le attività secondarie con le relative quantità di superficie edificabile di competenza.

#### **Descrizione delle linee di Piano**

Gli studi conoscitivi ci hanno permesso di individuare alcuni criteri generali di intervento che possono caratterizzare questo insediamento esaltando le tipicità del sito:

##### 1) Le presenze della Storia.

Le profonde trasformazioni hanno lasciato tracce interessanti del vecchio sistema di fortificazioni e delle attività industriali vecchie ormai di quasi 150 anni.

Soprattutto per il Porto Mediceo si è scelto di sistematizzare queste presistenze per ricostituire la cinta murata che proteggeva le banchine facendone il tema principale di progettazione.

##### 2) L'acqua.

La città di Livorno ha un rapporto intimo con l'acqua. In questa zona il rapporto tra terraferma e canali si è profondamente modificato nel tempo: ricostituire un percorso d'acqua, in analogia a quanto la città sta già facendo in altri luoghi, ridisegnare le banchine per i nuovi usi turistici e ricreativi ci è sembrato il secondo tema conduttore del lavoro.

##### 3) Il verde e la passeggiata del Lungomare.

Una delle attrattive attuali della città è la passeggiata del Viale Italia. Il comune sta investendo importanti risorse per farne un luogo di attrazione turistica. Il collegamento di questa passeggiata con il nuovo polo urbano del terziario e del Porto Turistico è un'ulteriore tema da sviluppare.

##### 4) Le infrastrutture.

Questo sviluppo urbanistico si colloca in un nodo viario importante già oggi assai faticoso.

Si dovrà progettare un nuovo sistema di scorrimento ed una importante dotazione di sosta che possano influire positivamente sul rimanente sistema urbano.

#### **Le soluzioni adottate**

L'area del cantiere viene attraversata da un canale che dalla Darsena Nuova si congiunge al mare alla Bellana. Lungo questo canale ampie banchine e porticati commerciali creano un centro di attrazione che prolunga la passeggiata del Viale Italia fino al Porto Turistico.

Intorno a questa grande piazza sviluppata in lunghezza vengono realizzati dei fronti costruiti che ricordano i bastioni delle fortezze medicee. Il corpo dei bastioni è costituito da attività terziarie, commerciali e parcheggi, sugli spalti sistemati a verde trovano spazio residenze ed altre attività terziarie. Le presistenze di valore riscontrate ( gli uffici del Cantiere e i magazzini) vengono inseriti come emergenze in questo contesto. L'acquerello dell'architetto Isola, consulente dell'ufficio per l'assetto planivolumetrico dell'area, illustra bene il concetto sopra descritto.

L'area del Porto Mediceo e della Darsena Nuova viene valorizzata con il nuovo disegno delle banchine e con il restauro dei manufatti storici. Nella situazione intermedia, particolarmente favorita dalla presenza avvolgente dell'acqua si posizionano le strutture Turistico ricettive. L'area del Mediceo prevede la ricostituzione sul lato mare di un nuovo bastione murato al quale si appoggiano, sul lato mare, le attrezzature di servizio del Porto e le attrezzature di servizio alle marina. Si possono inserire in questo contesto anche piccole strutture turistico alberghiere per rendere più completo e vitale il mix di attività.

##### Le infrastrutture

Il potenziamento del sistema della mobilità è frutto di un progetto precedente al Piano particolareggiato che l'A.C. ha redatto e finanziato con risorse derivate dai Patti territoriali destinate alle infrastrutture di servizio alle aree pro-

duttive. Questo progetto prevedeva già di assorbire anche il carico di traffico indotto dalle UTOE 4B4 e 5A1 oltre a svincolare il normale traffico urbano. A questo progetto si riallaccia un asse di penetrazione verso il Porto Turistico che servirà contestualmente la parte di sviluppo urbano e la parte industriale delle aree del Cantiere Orlando contribuendo ad alleggerire l'attività del ponte girevole ed il traffico verso il Ponte dei Francesi.

Questo asse avrà una sezione notevole in quanto si prevedono a lato della carreggiata parcheggi e percorsi pedonali o ciclabili in un complesso fortemente alberato.

Anche dalla parte industriale si prevede una presenza di manufatti qualificati con la localizzazione delle attività meno inquinanti e più rappresentative ed interessanti: la direzione del cantiere, la foresteria per equipaggi delle navi in rimessaggio, la scuola per equipaggi, una serie di attività minute di supporto all'industria maggiore che possono avere interesse e clientela in tutti i frequentatori del porto o in tutti i cittadini in generale.

Questa strada si propone di ricreare un fenomeno di vivacità e di interesse tipico delle zone retroportuali delle città di mare come si riscontra nella darsena Viareggina.