

LIVORNO

LA CITTÀ
DEL FUTURO



Variante PIANO STRUTTURALE



COMUNE
DI LIVORNO



QCR.06 - Patrimonio storico-culturale-archeologico

RELAZIONI SPECIALISTICHE

Sindaco
Luca Salvetti

Assessore all'Urbanistica
Silvia Viviani

Cordinatore Ufficio di Piano, R.P.
Arch. Camilla Cerrina Feroni
Dirigente Settore Urbanistica e Programmi Complessi

Gruppo di coordinamento (GdC):
Dott. Geol. Leonardo Gonnelli
Dirigente Dipartimento LLPP Assetto del Territorio e Settore Ambiente e Verde
Arch. Maria Rosaria Guerrini
Resp.le Ufficio Pianificazione, gestione e attuazione strumentazione urbanistica
Dott.ssa Carla Bruni
Resp.le Staff Attività amministrativa, pianificazione e attuazione strumentazione urbanistica

Garante dell'informazione e della partecipazione
Dott.ssa Nicoletta Leoni

ADOZIONE
MAGGIO 2023

UFFICIO DI PIANO

Segreteria tecnica Ufficio di Piano

Settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto

Staff Attività amministrativa, pianificazione e attuazione strumentazione urbanistica

Carla Bruni

Giulietta Scannapieco

Sonia Stillittano

Uff. Programmi Complessi

Nicoletta Leoni

Marco Maestri

GRUPPO DI LAVORO OPERATIVO

Progettazione urbanistica

Camilla Cerrina Feroni

Maria Rosaria Guerrini

Collaboratori attività di progettazione urbanistica

Settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto

Ufficio Pianificazione, gestione e attuazione strumentazione urbanistica

Michele Bastiani

Claudia Bigongiali

Jacopo Casamonti

Manuela Ceremigna

Giacomo Cupisti

Irene Domenici

Cinzia Ragonesi

Elisa Taccini

PROFESSIONISTI E CONTRIBUTI ESTERNI

Società NEMO s.r.l. - VAS/componente ecosistemica e agroforestale e implementazione del quadro conoscitivo e previsionale

Società LDP (Progetti GIS)- Supporto GIS

CAIRE- Informazione e partecipazione

SINLOC Sistema Iniziative- Studio di fattibilità di ambiti urbani strategici

NOMISMA S.p.A. - analisi delle dinamiche e della domanda abitativa nel Comune di Livorno

LSB architetti associati- Carta Strategica della sostenibilità degli spazi pubblici

PFM S.r.l. Società tra Professionisti - indagini agronomiche

RTP Hydrogeo/Geo Eco Progetti - indagini geologico-idrauliche e sismiche

Cantieri Animati snc - gestione del percorso partecipativo

REFERENTI ALTRI SETTORI DELL'A.C.

Direzione Generale

Luigi Pingitore

Settore Ambiente e Verde

Michele Danzi - Resp.le Uff. Bonifica e sostenibilità ambientale

Alessio Tanda- Resp.le Uff. Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici

Barbara Saliva - Resp.le Uff. Rifiuti ed igiene ambientale

Mirco Branchetti - Resp.le Uff. Gestione e manutenzione dei parchi e del verde pubblico

Settore Urbanizzazioni Infrastrutture e Mobilità

Stella Savi - Resp.le Uff. Mobilità Urbana Sostenibile

Elga Pellegrini - Resp.le Uff. Progettazione stradale e di infrastrutture per la mobilità

Settore Sviluppo Valorizzazione Manutenzione

Christian Boneddu

Settore Impianti Tecnologici

Daniele Agostini - Dirigente

Silvestro Labate - Resp.le Illum. pubbl., impianti semaforici progett. e videosorveglianza cittadina

Settore Edilizia Privata e SUAP

Caterina Pracchia

Mauro Puccini

Settore Protezione Civile e Demanio

Jacopo Tamberi

Valerio Pierotti

Settore Società partecipate e Patrimonio

Enrico Montagnagni - Dirigente

Settore Sistemi Informativi

Alberto Ughi - Resp.le Uff. Sistemi Informativi integrazione banche dati SIT e open data

Settore Sviluppo Economico, Turismo e Sportello Europa

Paola Ramoino - Resp. le Uff. turismo

Claudia Desideri- Uff. Commercio su aree private e altre attività produttive

Katia Le Rose - Resp. le Uff. Finanziamenti comunitari, sviluppo economico ed EDIC

Settore Politiche Sociali Sociosanitarie e abitative

Caterina Tocchini - Dirigente

Elisabetta Cella - Resp. le Uff. Programmazione e servizi per il fabbisogno abitativo

Referenti per redazione diretta ed aggiornamento delle indagini geologico-tecniche-idrauliche

Alessio Tanda - Resp.le Uff. Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici- Settore Ambiente e Verde

Valeria Bertodo - Resp.le Uff. Progettazione Opere idrauliche e gestione reti di drenaggio urbano- Settore Urbanizzazioni Infrastrutture e Mobilità

Referente per redazione documento preliminare VAS

Claudia Bigongiali - Ufficio Pianificazione, gestione e attuazione strumentazione urbanistica - Settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto

Supporto giuridico e amministrativo

Carla Bruni - Resp. Staff Attività amministrativa, pianificazione e attuazione strumentazione urbanistica - Settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto

Cristiana Sardi - Avvocatura Civica

Gruppo di supporto comunicazione ed informazione

Ursula Galli - Responsabile Ufficio Stampa

Andrea Valenti - video maker

1. PREMESSA	3
2. IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E ARCHEOLOGICO	3
2.1 Metodologia di lavoro	3
2.2 Esiti	5
3. IMMOBILI DI VALORE IDENTITARIO E STORICO CULTURALE DEL TERRITORIO LIVORNESE	6
4. I BENI IMMOBILI DEFINITI AI SENSI DELLA PARTE II DEL CODICE	22
5. AREE E IMMOBILI DEFINITI AI SENSI DELLA PARTE III DEL CODICE	40
6. LA CARTA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	41
7. ANALISI DEL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE ED ARCHEOLOGICO	43
7.1 La matrice storica	43
7.2 Le indagini dell'Ufficio di Piano	48
7.3 I tracciati storici	59
7.4 Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia	61
7.5 Indagine sulla permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che conformano lo spazio pubblico	64
7.6 Edifici storici e moderni a Livorno nell'impianto del Buontalenti	69
7.6.1 <i>Edifici progettati prima del XIX secolo</i>	75
7.6.2 <i>Edifici costruiti nel XIX secolo e prima della I guerra mondiale</i>	76
7.6.3 <i>Edifici costruiti tra la I e la II guerra mondiale</i>	76
7.6.4 <i>Edifici costruiti dopo la II guerra mondiale</i>	77
7.6.5 <i>Esiti</i>	78
7.7 Livorno: proprietà e governo della città	78
7.7.1 <i>Residenza operaia ed edilizia sovvenzionata</i>	89
7.7.2 <i>Tutela dell'edilizia storica</i>	94
7.7.3 <i>Esiti</i>	95
7.8 Livorno: il quartiere della Venezia nuova	96
7.8.1 <i>La fondazione della Città</i>	96
7.8.2 <i>"L'utile e il comodo il quale risulta dai canali"</i>	97
7.8.3 <i>La Dogana</i>	98
7.8.4 <i>Il sistema urbano e il porto franco</i>	99
7.8.5 <i>Il progetto</i>	100
7.8.6 <i>Il sistema dei fossi e l'interramento del Porticciolo</i>	102
7.8.7 <i>Il nuovo accrescimento di Livorno</i>	102
7.8.8 <i>Norme edilizie e investimento immobiliare</i>	103
7.8.9 <i>I palazzi</i>	104
7.8.10 <i>Interventi nel Quartiere della Venezia Nuova</i>	106



7.9 Materiali per il recupero, Banca dati dell'ufficio contratti del Comune di Livorno	107
7.9.1 <i>Metodologia di ricerca</i>	108
7.9.2 <i>Il lavoro svolto fino a ottobre 1994</i>	110
7.9.3 <i>Aggiornamento al febbraio 1995</i>	111
7.10 Le ville della città e della campagna livornese	112
7.10.1 <i>Metodologie di ricerca</i>	114
7.10.2 <i>Indice delle Ville presenti sul territorio di Livorno</i>	117
8. PERCEZIONE E IDENTITÀ DELLA CITTÀ	122
8.1 Le istituzioni e gli istituti dedicati alla cultura	123
8.2 Sistema della ricerca	126
8.3 Il Porto: accesso alla Toscana	127



1. PREMESSA

Alla luce delle nuove analisi e approfondimenti eseguiti per la variante al vigente PS, si è ritenuto necessario predisporre un aggiornamento degli elenchi riguardanti il Patrimonio Culturale, come definito ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L.R. 65/2014, unitamente ai beni definibili di valore testimoniale, storico culturale presenti nel territorio livornese.

A tal proposito si è ritenuto necessario predisporre un aggiornamento ed una rilettura dei vigenti Allegati A e B del vigente PS nel seguente documento riassuntivo, attraverso un procedimento di rilettura della documentazione presente, inoltre, nei quadri conoscitivi dei precedenti strumenti urbanistici, tra cui il Regolamento Urbanistico e il primo Piano Strutturale, secondo la metodologia di analisi dei dati di seguito esplicitata all'interno del capitolo 1.

Si è ritenuto inoltre necessario, al fine di completare il quadro conoscitivo del sistema storico identitario del territorio, implementare il seguente documento riportando all'interno del capitolo 6 la lettura di analisi del patrimonio storico, culturale ed archeologico effettuata nel capitolo 3 della relazione di quadro conoscitivo allegata al vigente PS, unitamente alla lettura storico critica effettuata dal Prof. Giorgio Bonsanti, all'interno delle relazioni specialistiche allegate al quadro conoscitivo del vigente PS, riportata nella sua interezza, pur presentando in alcune sue parti azioni e/o interventi ad oggi conclusi, al capitolo 7.

2. IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E ARCHEOLOGICO

Con il seguente documento si è provveduto ad effettuare la rilettura, la classificazione, la descrizione, in chiave puntuale e cartografica, dei beni culturali, storico-artistici e architettonici che costituiscono il Patrimonio Culturale del territorio comunale, al fine di creare elenchi validati riportati nei successivi capitoli del presente documento suddivisi nelle seguenti tematiche:

- immobili di valore identitario e storico culturale tipici del territorio livornese;
- beni immobili definiti ai sensi della parte II del D.Lgs 42/2004;
- aree e immobili definiti ai sensi della parte III del D.Lgs 42/2004;

E cartografati rispettivamente nelle seguenti tavole al 15.000:

- QC.03.C – Beni e tracciati di interesse storico (ville, palazzi, ecc.);
- ST.03.A – beni e aree tutelate per legge (parte II Codice);
- ST.03.B – Beni e aree tutelate per legge (parte III Codice).

2.1 Metodologia di lavoro

La metodologia di lavoro ha previsto un'indagine puntuale di tutti i beni presenti sul territorio, partendo dalla rilettura dell'allegato B del vigente Piano Strutturale.

Nello specifico sono stati analizzati, riletti e riclassificati i seguenti elementi:

- beni immobili definiti ai sensi della parte II del D.Lgs 42/2004;
- aree e immobili definiti ai sensi della parte III del D.Lgs 42/2004;



- immobili presenti nei cataloghi della Soprintendenza delle province di Pisa e Livorno;
- immobili di valore identitario e storico culturale tipici del territorio livornese.

Il lavoro è stato impostato attraverso la rilettura, il confronto e l'analisi dei database di seguito elencati, sia cartacei che digitali, derivanti dai dati di QC del vigente PS, dai precedenti strumenti urbanistici e dai database reperibili online nei portali della Regione Toscana (Geoscopio, Vincoli in rete e Geoportale):

- elenco di tutti i vincoli diretti presenti nel territorio comunale ai sensi della parte II del codice, reperiti dal portale della Regione Toscana;
- elenchi degli immobili catalogati dalla soprintendenza presenti nel QC relativo alle ville storiche del PS/1 (anno 1995);
- elenco delle ville storiche, quali immobili di valore identitario e storico culturale del territorio comunale, presenti nel QC relativo alle ville storiche del PS/1 (anno 1995);
- elenchi effettuati nel 2014 dal progetto Giovani Si;
- atlante urbano del R.U. riguardante la ricognizione del patrimonio storico rurale;
- edifici individuati all'interno del Piano del Parco provinciale dei Colli Livornesi.

Alla luce dei dati analizzati si è proceduto alla verifica, alla validazione e alla stesura di un unico elenco aggiornato, in cui si è identificato per ogni singolo bene un ID univoco di collegamento con il rispettivo dato cartografato, comprendente tutti i beni relativi al patrimonio culturale comunale come specificato all'art. 3 comma 2 della LRT 65/2014 unitamente agli immobili di valore identitario e storico culturale del territorio livornese.

Il lavoro ha portato alla realizzazione di tre distinti elenchi validati e riportanti i relativi beni individuati, così suddivisi:

- Immobili di valore identitario storico culturale del territorio livornese.
- I beni immobili definiti alla parte II del Codice.
- Aree e immobili definiti ai sensi della parte III del Codice.

Per quanto attiene gli immobili di valore identitario identificati dalle analisi e ricerche sopra indicate sono stati suddivisi e individuati, sia nel relativo elenco che nella relativa tavola grafica, secondo la seguente categorizzazione tipologica/funzionale:

- ville;
- palazzi;
- edifici speciali;
- edifici di culto;
- cimiteri storici;
- edifici di valore storico testimoniale nel territorio rurale;
- manufatti di valore storico testimoniale nel territorio rurale;
- torri, fortificazioni e castelli.



2.2 Esiti

Gli elenchi riportati nei capitoli seguenti, si configurano quindi quale base esaustiva del quadro conoscitivo degli immobili di valore storico, architettonico, paesaggistico ed identitario, che risulteranno base di partenza per l'implementazione, all'interno del quadro conoscitivo del Piano Operativo, della schedatura del patrimonio edilizio esistente.

La rilettura e analisi del patrimonio storico culturale, effettuata per la variante al PS, congiuntamente alla rilettura critica del quadro conoscitivo del vigente PS, di cui come anticipato, vengono riportate integrate nel presente documento, le parti identificative fondamentali riguardanti l'analisi storico critica dello sviluppo urbanistico edilizio della città di Livorno, sono state elemento fondamentale anche per procedere alla rilettura dei morfotipi sia storici, che delle urbanizzazioni contemporanee, di cui al PIT/PPR, declinati alla scala comunale e rappresentati graficamente nella tavola specifica di quadro conoscitivo della variante *QC.03.B – Carta dei morfotipi storici e delle urbanizzazioni contemporanee*.



3. IMMOBILI DI VALORE IDENTITARIO E STORICO CULTURALE DEL TERRITORIO LIVORNESE

ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VILLE		
VI.01	VILLA AGHIB	VIA DEI SETTE SANTI fronte civico 16
VI.02	VILLA AGOSTINI	VIA DEL MARE 9-11
VI.03	VILLA ALESSI (già Villa Aman Struma, dell'Inglese)	VIA DEL GOVERNATORE 14/B
VI.04	VILLA ALMAPACE	VIALE VESPUCCI 50
VI.05	VILLA AMAN	VIA ROMA 57-67
VI.06	VILLA AMELIA	VIA DEL PINO 201-207
VI.07	VILLA ANCORA	VIALE VESPUCCI 10-14
VI.08	VILLA ANSELMI	VIA DELLE FORNACI 21
VI.09	VILLA SALMON	VIALE ITALIA 371
VI.10	VILLA ARDISSON	CORSO MAZZINI 120-124
VI.11	VILLA ARRIGHI	VIA BYRON 32
VI.12	VILLA AZZURRA	VIA DELLA LECCETA 8-10
VI.13	VILLA BACCI BERTAGNI	VIALE ITALIA 181
VI.14	VILLA BANTI	VIA DI MONTENERO 200
VI.15	VILLA BARANZUOLI	VIA MONDOLFI 232
VI.16	VILLA BARLI CARBONCINI	VIA PASTRENGO 24
VI.17	VILLA BELLAVISTA	VIA FRASCHETTI 86-90
VI.18	VILLA BELVEDERE	VIA DEL LITTORALE 377
VI.19	VILLA BENEDETTA	VIA DEL CASTELLACCIO 16
VI.20	VILLA BIANCAMARIA (già Villa Bonaccorsi)	VIA DEL CASTELLACCIO 199
VI.21	VILLA BORSI	VIA DELL'AMBROGIANA 27-31
VI.22	VILLA CAPPELLI	VIA DEL CASTELLACCIO 81-89
VI.23	VILLA CARINA	VIA DI MONTENERO 51
VI.24	VILLA CARLA	VIA CIPRIANI 1
VI.25	VILLA CARLESI	VIALE ITALIA 305
VI.26	VILLA CAROLINA (già Villa Chayes, Campari, Bini)	VIALE DI ANTIGNANO 4



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VI.27	VILLA CASTELLI DELLA VINCA	VIA CASTELLI DELLA VINCA 52
VI.28	VILLA CAVALLETTI	VIA DEL CASTELLACCIO 185
VI.29	VILLA CAVE BONDI	PIAZZA ANDREA SGARALLINO 5
VI.30	VILLA CHERUBINI	VIA EMILIO ZOLA 21-23
VI.31	VILLA CLARA	VIA DELL'OLMO 24
VI.32	VILLA CODDA	VIA DEL GOVERNATORE 11-13
VI.33	VILLA CONTI (già Villa Carminati, Sgrilli, Chayes)	VIA MONDOLFI 120
VI.34	VILLA CORCOS	VIA PACINOTTI 70-72-74
VI.35	VILLA CORRADINI	VIA MARCO MASTACCHI 62
VI.36	VILLA CORRIDI	VIA DI COLLINAIA 19
VI.37	VILLA DEI POETI O DELLE QUATTRO STAGIONI	VIA FRATELLI DEL CONTE 70
VI.38	VILLA DELL'OVO	VIALE DI ANTIGNANO 209-211
VI.39	VILLA DELLA MAGGIORE	VIA EMILIO ZOLA 83-85
VI.40	VILLA DELLA PADULA (già Villa Bickel)	VIA DELLA PADULA 216
VI.41	VILLA DELLE FONTANELLE (già Villa Matteoli)	VIA CURIEL 15
VI.42	VILLA DELLE ROSE	CORSO MAZZINI 46
VI.43	VILLA DELLO STROLOGO	VIA BONAMICI 15
VI.44	VILLA DI VESTE (già Villa Chiappe, Bellavista, Bellosguardo, Narice, Micheli, Fremura)	VIA DI COLLINET 28
VI.45	VILLA DOBERTI	VIA DEL MARE 16
VI.46	VILLA DONEGANI	CORSO MAZZINI 148
VI.47	VILLA DONEGANI (già Villa Andreotti, Papanti, S.Giovanino)	VIA FRASCHETTI 5
VI.48	VILLA EUGENIA (già Villa Costa)	VIA DI MONTENERO 442-444
VI.49	VILLA FAGIOLI	VIA DI POPOGNA 309
VI.50	VILLA FALCA	VIA DEL CASTELLACCIO 226-228
VI.51	VILLA FERNANDEZ	VIA GOITO 136
VI.52	VILLA FRANCESCA (già Villa Donokoe)	VIA DEL PARCO 22
VI.53	VILLA FREMURA (già Fatt.rio maggiore)	VIA DI POPOGNA 1-11



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VI.54	VILLA GAMBARO	VIALE UGO FOSCOLO 23-25
VI.55	VILLA GIORGIA (già Villa Sofia e Bicchierai, Franceschi, Galletti)	VIA DEL PINO 149
VI.56	VILLA GIUSFREDI	VIALE ITALIA 387
VI.57	VILLA HENDERSON (già Villa Lenzi, Gherarducci, Semana)	VIA ROMA 234-236
VI.58	VILLA HUIGENS (già Villa Pellettier Benini)	VIA DELLA SAMBUCA 63
VI.59	VILLA ILDA (già Villa Trumpy)	VIA DEL MARE 59-61
VI.60	VILLA IRIS	VIA BYRON 68
VI.61	VILLA KOTZIAN (Miramare - Stoduti)	VIA DELLE VIGNACCE 1
VI.62	VILLA KUBBE (già Villa Michon)	VIA SARTI 79
VI.63	VILLA KUTUFA'	VIA DEL MARE 42
VI.64	VILLA L'ONGRILLI	VIA DE L'ONGRILLI 34-40
VI.65	VILLA LA SOVRANA	VIA OROSI 4
VI.66	VILLA LATTES	VIALE ITALIA 359
VI.67	VILLA LATTES	VIA DEL MARE 57
VI.68	VILLA LE PIANACCE	VIA DEI SALICI 219
VI.69	VILLA LISCIA (già Villa Ciano)	VIALE VESPUCCI 54-56
VI.70	VILLA LLOYD	VIA PIETRI 1-3
VI.71	VILLA MAINARDI	PIAZZA DELLA VITTORIA 56
VI.72	VILLA MALENCHINI	VIALE DI ANTIGNANO 35
VI.73	VILLA MALENCHINI (già Villa Gargani – Petrocchi)	VIA GROTTA DELLE FATE 80
VI.74	VILLA MANAGUA	VIA FRATELLI DEL CONTE 44-48
VI.75	VILLA MANGANI (già Villa Medina)	VIA REDI 25
VI.76	VILLA MANGANI TADDEOLI (già Villa Bellavista-Sodini)	VIA GIOVANNI XXIII 11-17
VI.77	VILLA MANGINI	VIA DELLA QUERCETA 11-13
VI.78	VILLA MARIA	VIA DEL PINO 172
VI.79	VILLA MARIA (già Villa Gloria)	VIALE VESPUCCI 26
VI.80	VILLA MARIA (già Villa Lazzara – Capponi)	VIA CALZABIGI 54



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VI.81	VILLA MARTOLINI (già Villa Bargellini-Huber)	VIA DEL RADAR 5
VI.82	VILLA MENICANTI	VIALE DI ANTIGNANO 89
VI.83	VILLA MERIGGI	VIA DI MONTENERO 19
VI.84	VILLA MICHELI (già Villa Pozzi)	VIA DELL'AMBROGIANA 9-13
VI.85	VILLA MICHON (già Villa Gerbault)	VIA MONDOLFI 165
VI.86	VILLA MILLER	VIA DEL BOSCO 15
VI.87	VILLA MIRANDOLI	VIA DELLE GRAZIE 7-9
VI.88	VILLA MONTEVERDE	VIA DELLA LECCETA 68
VI.89	VILLA MUGNAI	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 102-104
VI.90	VILLA MULINI – VITALI	VIA PACINOTTI 66/A
VI.91	VILLA NENCIONI	VIA MARRADI 122-124
VI.92	VILLA NORA (già Villa Campora)	VIA DEL CASTELLACCIO 203
VI.93	VILLA NORINA	VIA DELLA VECCHIA SALITA 6-10
VI.94	VILLA NUNES	VIA SAN JACOPO IN ACQUAVIVA 2-4
VI.95	VILLA OLGA	VIA DEL MARE 71
VI.96	VILLA OMBROSA (già Villa Pini-carter-freccia, kogan, de rossi)	VIA DI MONTENERO 1-7
VI.97	VILLA ORLANDO	VIALE ROSA DEL TIRRENO 11-17
VI.98	VILLA ORLANDO ROSOLINO (già Castello d'oreto, Castello delle formiche)	VIA DI QUERCIANELLA 2-8
VI.99	VILLA ORLANDO SALVATORE	VIALE MARCONI 20
VI.100	VILLA PALLAVICINO	VIA DEI BAGNI 47
VI.101	VILLA PALLI – BARTOLOMMEI (già Villa Demidoff, Limone)	VIA DEL LIMONCINO 25
VI.102	VILLA PANERAY (già Villa Cavalletti, Ruelle)	VIA DI MONTENERO 257
VI.103	VILLA PELLEGRINI	VIA DEL VIGNA 104
VI.104	VILLA PELLEGRINI (già Villa Narice)	VIA CECCONI 35
VI.105	VILLA PERTI (già Villa Bateman)	VIALE GOFFREDO MAMELI 145-147
VI.106	VILLA PIA (già Villa Rodocanacchi)	VIA CALZABIGI 17-19
VI.107	VILLA POPPI	VIA BYRON 52



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VI.108	VILLA PORCELLI (già Villa Franco)	VIALE MARCONI 59
VI.109	VILLA PULISI – MONTEBELLO	VIA PACINOTTI 60-62-24
VI.110	VILLA RIGHINI (già Villino Aida)	VIA DELLA VECCHIA SALITA 5
VI.111	VILLA GERBI	VIA DEL MARE 65
VI.112	VILLA RODOCANACCHI	VIA MARRADI 75
VI.113	VILLA ROMAGNOLI	VIALE VESPUCCI 34
VI.114	VILLA SAN GIORGIO (già Villa Lemon)	VIA DI MONTENERO 126
VI.115	VILLA SANGUINETTI (già Villa Traxler)	VIA BORSI 3-5
VI.116	VILLA SANSONI	VIA SAN MARTINO 39
VI.117	VILLA SANT'ALO' (già Villa Bartolucci)	VIA DI SANT'ALO' 48
VI.118	VILLA SCIALHUB (già Villa Marina)	VIA BYRON 15
VI.119	VILLA SCHUBART (già Villa della Salute, Elysee, Tolomei, La vedetta)	VIA DELLA LECCETA 5
VI.120	VILLA SCOGLIO DELLA REGINA	VIALE ITALIA 6
VI.121	VILLA SEMINARIO (già Villa Cavalletti Baganti Mischi)	VIA NUMA CAMPI 9
VI.122	VILLA SESTINI – GRAGNANI	VIA ROMA 84
VI.123	VILLA TAVANI	VIA BONAMICI 21
VI.124	VILLA TEDESCO	VIA PACINOTTI 30
VI.125	VILLA TINTI (già Villa dell'immagine o versi)	VIA VALLOMBROSANI 14-16
VI.126	VILLA TOMMASI (già Villa Funaro)	VIA SERAFINO 3
VI.127	VILLA TORRICELLI (già Villa Gragnani)	VIA ROMA 98-102
VI.128	VILLA TORRINI	VIA SAN JACOPO IN ACQUAVIVA 125
VI.129	VILLA TROSSI UBERTI (già Villa Anselmi)	VIA RAVIZZA 76
VI.130	VILLA ULIVI	VIA DELLE PIANACCE 51
VI.131	VILLA VALBONESI	VIALE DEI VALLOMBROSANI 30
VI.132	VILLA VALSOVANO (già Villa Attias)	VIA FILIPPO VENUTI 21
VI.133	VILLA VIRGILIO	VIA GRAMSCI 150
VI.134	VILLA ZOCCHI	VIA DEL SASSO ROSSO 2BIS



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
VI.135	CASTEL JANA	VIA COLOMBO 32-34
VI.136	CASTELLO WON BERGER	VIA DELLE CARMELITANE 22
VI.137	VILLA ARCHIVOLTI	VIALE ITALIA 367
VI.138	VILLA ADELE	VIA DEL MARE 1
VI.139	VILLA BARTOLOMEI	VIA DEL PARCO 10 – 12 – 16
VI.140	VILLA LUBRANO	VIA DELL'ULIVO 2
VI.141	VILLA PETRONI	VIA DI MONTENERO 156
VI.142	VILLA BERTELLI	VIA MONDOLFI 283
VI.143	VILLA BERNI	VIA OZAMAN 2
VI.144	VILLA FRANCHI	VIA DEL LITTORALE 30



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
PALAZZI		
PA.01	PALAZZETTA	BORGO CAPPUCCINI 260
PA.02	PALAZZETTA	BORGO CAPPUCCINI 292
PA.03	PALAZZETTA CIAMPI	CORSO MAZZINI 247
PA.04	PALAZZI MALENCINI	PIAZZA DELLA GIOVINE ITALIA 7
PA.05	PALAZZINA PERRIER	VIA GARIBALDI 211
PA.06	PALAZZO	VIA MENTANA 15
PA.07	PALAZZO	VIA DELLA MADONNA 97
PA.08	PALAZZO	VIA DEL TORO 4
PA.09	PALAZZO	VIA DEL FANTE 25
PA.10	PALAZZO	VIA DEL VIGNA 14?
PA.11	PALAZZO	BOTTINI BOTTINI DELL'OLIO 3
PA.12	PALAZZO	SCALI ROSCIANO 2
PA.13	PALAZZO	SCALI DEL MONTE PIO 13
PA.14	PALAZZO	SCALI DEGLI ISOLOTTI 1
PA.15	PALAZZO	SCALI DELLE ANCORE 9
PA.16	PALAZZO	PIAZZA DELLA VITTORIA 10
PA.17	PALAZZO SANT'ELISABETTA	PIAZZA ATTIAS 4
PA.18	PALAZZO ALAHAIQUE	VIA RICASOLI 70
PA.19	PALAZZO ARBIB	SCALI SCALI MANZONI 51
PA.20	PALAZZO BANDI	VIA RICASOLI 50
PA.21	PALAZZO CAPRILLI	VIALE ITALIA 115
PA.22	PALAZZO CERRI	VIA MAGENTA 77
PA.23	PALAZZO CIAMPI	VIA DEL LARDERELL 94-104
PA.24	PALAZZO DEL MONTE DI PIETA'(CIACCHERI)	VIA BORRA 25
PA.25	PALAZZO DELL'AQUILA NERA	SCALI D'AZEGLIO 52



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
PA.26	PALAZZO DELLA FRATELLANZA ARTIGIANA	PIAZZA DEI DOMENICANI 15
PA.27	PALAZZO DELLA GALLERIA	VIA CAIROLI
PA.28	PALAZZO DELLE CASE PIE (RODOCANACCHI)	VIA VIA DEL PORTICCIOLO 4
PA.29	PALAZZO DONEGANI	CORSO MAZZINI 40
PA.30	PALAZZO FINOCCHIETTI	SCALI FINOCCHIETTI 6
PA.31	PALAZZO FOA	VIA DEI BAGNETTI 1
PA.32	PALAZZO FRANCESCHI	VIA BORRA 1
PA.33	PALAZZO GRANT	VIA DELLA MADONNA 70
PA.34	PALAZZO LAMOTTE (GIA' DU CLOU)	PIAZZA XX SETTEMBRE 16-17-18-19
PA.35	PALAZZO MALENCHINI	PIAZZA DELLA REPUBBLICA 20
PA.36	PALAZZO MAUROGORDATO	SCALI D'AZEGLIO 44
PA.37	PALAZZO MAZZONI	VIA MAGGI 31
PA.38	PALAZZO MICHON	SCALI DEL PESCE 3
PA.39	PALAZZO PAMPANA	SCALI DELLE CANTINE 62-68
PA.40	PALAZZO REGGIO	SCALI D'AZEGLIO 32
PA.41	PALAZZO RELA	VIA MAGGI 56
PA.42	PALAZZO RODOCANACCHI	VIA CAIROLI 40
PA.43	PALAZZO ROSSO (GRAGNANI)	PIAZZA CAVOUR 12
PA.44	PALAZZO SANSONI	VIA DELL'INDIPENDENZA 20
PA.45	PALAZZO SANTOPONTE	PIAZZA CAVOUR 25
PA.46	PALAZZO STUB (D'ALELIO)	VIA CASTELLI 5
PA.47	PALAZZO TACCETTI	PIAZZA GIOVINE ITALIA 5
PA.48	PALAZZO TERRENI	PIAZZA MAZZINI 7-8-9-10
PA.49	PALAZZO URLICH	SCALI PONTE DI MARMO 16
PA.50	PALAZZO UZIELLI	VIA DELL'INDIPENDENZA 41
PA.51	PALAZZO VIGNOZZI	VIA MAGGI 72
PA.52	PALAZZO CASTELLI	VIA CASTELLI 12



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
PA.53	PORTICO DEL PIERONI	PIAZZA GRANDE
PA.54	GRATTACIELO MICHELUCCI	PIAZZA MATTEOTTI 35-36-37-38-39-40-41-43-44-45-46-47-48-49
PA.55	PALAZZINA ZALUM	VIALE ITALIA (TERRAZZA MASCAGNI) 175-173

ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
EDIFICI SPECIALI		
ES.01	ACCADEMIA NAVALE	VIALE ITALIA 72
ES.02	CASA NATALE DI AMEDEO MODIGLIANI	VIA ROMA 38
ES.03	CASERMA LAMARMORA	VIA ALFONSO LA MARMORA 37-95
ES.04	EX CONSERVATORIO MILITARE	PIAZZA DEI DOMENICANI 5
ES.05	FANALE DEI PISANI (FARO)	VIA DEL MOLO MEDICEO
ES.06	LICEO CLASSICO NICCOLLINI GUERRAZZI	VIA ERNESTO ROSSI 6
ES.07	MAGAZZINO	SCALI DELLE PIETRE 23
ES.08	MAUSOLEO DI CIANO	
ES.09	MERCATO DEL PESCE	PIAZZA DELLE FIAMME GIALLE 6
ES.10	PALAZZO DEL BANCO DI NAPOLI	VIA CAIROLI 20
ES.11	PALAZZO DEL PORTUALE	VIA SAN GIOVANNI 13
ES.12	PALAZZO DELLA DOGANA	PIAZZA DEL MUNICIPIO 48
ES.13	PALAZZO GRANDE	PIAZZA GRANDE
ES.14	PALAZZO GRANDUCALE	PIAZZA DEL MUNICIPIO 4
ES.15	PALAZZO MEDICEO (ORA GUARDIA DI FINANZA)	PIAZZA DELLE FIAMME GIALLE 2
ES.16	PALESTRE	VIA LUIGI BOSI 13
ES.17	PESCHERIA NUOVA	VIA DEI PESCATORI 11
ES.18	SCUOLA ANTONIO BENCI	SCALI OLANDESI 34
ES.19	SEDE CIRCOLO MUSICALE AMICO DELL'OPERA "G. MASINI"	PIAZZA MANIN 8
ES.20	STADIO COMUNALE A. PICCHI	PIAZZALE MONTELLO
ES.21	STAZIONE SAN MARCO	PIAZZA BARTELLONI 6 – 29



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
EDIFICI DI CULTO		
EC.01	CAPPELLA DEI LARDAREL	VIA PROVINCIALE PISANA 55
EC.02	CAPPELLA DEI MISTERI DEL ROSARIO	BORGO CAPPUCCINI
EC.03	CAPPELLA DEL SANATORIO	VIA DEL VECCHIO LAZZERETTO 20
EC.04	CAPPELLA DI MARIA IMMACOLATA	VIA COSIMO BONOMO 4
EC.05	CAPPELLA DI SANT'EDOARDO	VIA COLLINAIA
EC.06	CHIESA BATTISTA	VIA DEL VECCHIO LAZZERETTO 2
EC.07	CHIESA DEI SETTE SANTI FONDATORI	VIA DEI SETTE SANTI 12
EC.08	CHIESA DEI SS. MATTEO E LUCIA	VIA PROVINCIALE PISANA 55
EC.09	CHIESA DEL CIMITERO EBRAICO	VIALE IPPOLITO NIEVO 162-164-166
EC.10	CHIESA DEL CRISTO RE	VIA DEL VECCHIO LAZZERETTO
EC.11	CHIESA DELL'APPARIZIONE	VIA DI MONTENERO 2-2A-2B
EC.12	CHIESA DELLA BEATA ELISABETTA SETON	PIAZZA GIOVANNI MARIA LAVAGNA 14-15-16-17
EC.13	CHIESA DELLA DORMIZIONE DELLA VERGINE MARIA DEI GRECI-ORTODOSSI	VIA MASTACCHI 227A-229
EC.14	CHIESA DELLA SACRA FAMIGLIA	VIA GIOVANNI GIOLITTI 5
EC.15	CHIESA DELLA SS. TRINITA'	PIAZZA GAVI 6
EC.16	CHIESA DI N. S. DEL ROSARIO DI POMPEI	VIA MANGINI 30
EC.17	CHIESA DI N. S. DI FATIMA	VIA FRATELLI CERVI 5
EC.18	CHIESA DI N. S. DI LOURDES	VIA FORTUNATO GARZELLI 7
EC.19	CHIESA DI S. LUCIA	VIA URANO SARTI 89
EC.20	CHIESA DI SAN BENEDETTO	PIAZZA XX SETTEMBRE
EC.21	CHIESA DI SAN GIOVANNI BOSCO	VIA EMILIA 2
EC.22	CHIESA DI SAN GIOVANNI GUALBERTO	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 253
EC.23	CHIESA DI SAN GORGONIO	ISOLA GORGONA
EC.24	CHIESA DI SAN JACOPO IN ACQUAVIVA	PIAZZA SAN JACOPO IN ACQUAVIVA 17
EC.25	CHIESA DI SAN MARTINO	VIA DELLA CHIESA DI SALVIANO 17
EC.26	CHIESA DI SAN PIO X	VIA DELLE SORGENTI 159



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
EC.27	CHIESA DI SAN SEBASTIANO	VIA SAN FRANCESCO 26
EC.28	CHIESA DI SAN SIMONE	PIAZZA SAN SIMONE 1
EC.29	CHIESA DI SANT'AGOSTINO	PIAZZA ALDO MORO 2
EC.30	CHIESA DI SANT'ANNA IN QUERCIANELLA	VIA DEL LITTORALE 328
EC.31	CHIESA DI SANTA CATERINA	PIAZZA DEI DOMENICANI 2
EC.32	CHIESA DI SANTA ROSA	VIA MACHIAVELLI 32
EC.33	CHIESA SS. ANNUNZIATA DEI GRECI	VIA OLANDA 44-48
EC.34	PALAZZO DEI DOMENICANI	SCALI DEL REFUGIO 4 – 6
EC.35	SALA DEL REGNO DEI TESTIMONI DI GEOVA	VIA DEL CROCINO ANGOLO VIA DELL'ONU
CIMITERI STORICI		
CM.01	CIMITERO DI ANTIGNANO	VIA DEL LITTORALE 301
CM.02	CIMITERO DI MONTENERO	VIA DI MONTENERO 304-306-308
CM.03	CIMITERO DI SALVIANO	VIA DELLA CHIESA DI SALVIANO 13

ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
TORRI, FORTIFICAZIONI E CASTELLI		
TF.01	BARRIERA REGINA MARGHERITA	VIALE ITALIA 273
TF.02	FORTE SAN PIETRO D'ALCANTARA	VIA DEL FORTE SAN PIETRO 38
TF.03	MURA LORENESI	VIA DELLA CINTA ESTERNA
TF.04	CASTELLO DI ANTIGNANO (COMPLESSO TOTALE)	PIAZZA DEL CASTELLO
TF.05	PORTA SAN MARCO	PIAZZA XI MAGGIO
TF.06	TORRE NUOVA	ISOLA GORGONA



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
EDIFICI DI VALORE STORICO TESTIMONIALE NEL TERRITORIO RURALE		
ER.01	PODERE SANT'ANTONIO	VIA DELLA SAMBUCA 39
ER.02	CASE BALDI	VIA DELL'ULIVETA 190-196
ER.03	LA BUCA - PODERE DELLA FORNACE	VIA DELL'ULIVETA 106
ER.04	PODERE CAFAGGIO II	VIA VALLE DEL CHIOMA 24
ER.05	CASA CAMPACCI	VIA DELLE SORGENTI 390-392
ER.06	PODERE DELLA CASANUOVA	VIA FONTE DELLA PUZZOLENTE 25
ER.07	IL CASCIONE	VIA DELLA PRUGNOLICCIA 167-175
ER.08	IL CASCIONE – PRUGNOLICCIA	VIA DELLA PRUGNOLICCIA 160-168
ER.09	PODERE LA CASINA	VIA DE L'ONGRILLI 11-13-14
ER.10	PODERE DELLE CASINE	VIA DELLA SAMBUCA 55
ER.11	PODERE DI CASTELLARUCCIO	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 200-202
ER.12	CASA COLLINA	VIA DI QUERCIANELLA 190-192
ER.13	CASA DEI CORSI	VIA DELLA CASA DEI CORSI 15
ER.14	VILLA CRISTINA	VIA DEL CORBOLONE 23
ER.15	PORCIGLIANA	VIA DELLA PORCIGLIANA 28
ER.16	EDIFICIO RURALE 02	VIA DI QUERCIANELLA 140
ER.17	EDIFICIO RURALE 03	VIA DEL RADAR 42-44
ER.18	EDIFICIO RURALE 04	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 80
ER.19	EDIFICIO RURALE 05	VIA DI MONTEROTONDO 129-131
ER.20	EDIFICIO RURALE 06	VIA DEL GOVERNATORE 16-18
ER.21	EDIFICIO RURALE 07	VIA DEL POGGIO 25-27
ER.22	EDIFICIO RURALE 08	VIA DEL POGGIO 9-11
ER.23	EDIFICIO RURALE 09	VIA DEL POGGIO 16-18
ER.24	EDIFICIO RURALE 10	VIA DELLE VIGNACCE 40-42
ER.25	CASE PINARELLI	VIA DI QUERCIANELLA 154-158
ER.26	CASA EVANGELISTI	VIA DEI COLOMBACCI 20-30



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
ER.27	MOLINO FERRIERA	VIA DI POPOGNA 487-491
ER.28	I FONDACCI	VIA DI QUERCIANELLA 305-311
ER.29	PODERE LA FONTE	VIA DEL LIMONCINO 27
ER.30	LE FORNACETTE	VIA REMOTA 59
ER.31	LE FORNACETTE	VIA REMOTA 25-27
ER.32	PODERE SAN FRANCESCO	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 86-88
ER.33	LA GINESTRAIA – GIA VILLA DI MESSISI	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 179-183
ER.34	PODERE DEL GORGO	VIA VALLE DEL CHIOMA 40
ER.35	LECCETA	VIA DELLE VIGNACCE 32
ER.36	PODERE DI LIMONCINO	VIA DEL CERRO 44
ER.37	PODERE DI PAOLO A LIMONE	VIA DEL LIMONCINO 19
ER.38	PODERE SANTA LUCIA	VIA DELLA SAMBUCA 89-95
ER.39	PODERE SAN LUIGI	VIA GUADALAJARA 95-101
ER.40	MOLINO NUOVO	VIA DI POPOGNA 481/483
ER.41	PODERE DELLE MACCHIE	VIA DELLE MACCHIE 49-55
ER.42	PODERE DI SANTA MARIA	VIA DELLE VALLICELLE 26
ER.43	PODERE SAN MARTINO	VIA DEI PODERI 36-68
ER.44	CAMPO AL MELO	VIA DELLE SORGENTI 487-491
ER.45	PODERE DI CAMPO DELLA MENTA	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 218-220
ER.46	PODERE DEL MOLINO	VIA DI SANT'ALO' 65-69
ER.47	EDIFICIO RURALE – MONTEROTONDO	VIA DI MONTEROTONDO 99
ER.48	PODERE DI MONTIONI	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 199
ER.49	CASA PIAN DEI MULINI	VIA DELLA SAMBUCA 105
ER.50	PODERE DELLA PADULA	VIA DELLA PADULA 273-287
ER.51	LE PANCHE – PODERE DI SAN PAOLO	VIA DI MAESTRALE 23-31
ER.52	IL PARADISO	VIA DI QUERCIANELLA 132
ER.53	ALBERGO SOLITARIO DEI PASTORI	VIA VALLE DEL CHIOMA 10



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
ER.54	PODERE DI PASTURRE	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 153-157
ER.55	PODERE PIANACCE	VIA DEI SALICI 38-46
ER.56	POPOGNA NUOVA	VIA DI POPOGNA 513
ER.57	POPOGNA VECCHIA	VIA DI POPOGNA 316-320-322
ER.58	PODERE DELLE PORCARECCE	VIA DELLE SORGENTI 411-413
ER.59	FATTORIA DELL'OROLOGIO	VIA DEL LIMONCINO 12-44
ER.60	PODERE DELLA PORCARECCIA	VIA DELLA PADULA 244-246
ER.61	LA PORCIGLIANA	VIA DELLA PORCIGLIANA 63
ER.62	PODERE PORTACCIA	VIA DE L'ONGRILLI 23-25
ER.63	PODERE PRUGNOLICCI	VIA DE L'ONGRILLI 22-24
ER.64	PODERE PRUGNOLICCIA	VIA DELLA MALVA 62
ER.65	PODERE DEL PUNTONE	VIA DEL PUNTONE 27-39
ER.66	PODERE QUARATA	VIA VALLE DEL CHIOMA 52
ER.67	FATTORIA QUERCIOIAIA	VIA DI TRAMONTANA 22
ER.68	EX FATTORIA ACQUA DELLA SALUTE	VIA DEGLI AGRICOLTORI 15-35
ER.69	PODERE LA SUGHERA	VIA DELLA PADULA 195-205
ER.70	FATTORIA L'ULIVETO	VIA DI GRECALE 26
ER.71	PODERE L'ULIVETO	VIA DI GRECALE 31
ER.72	PODERE DELLE VALLICELLE	VIA DELLE VALLICELLE 35-37
ER.73	PODERE LA VILLETTA	VIA DEL VECCHIO FARO 100
ER.74	COLLE VISINO	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 214



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
MANUFATTI DI VALORE STORICO TESTIMONIALE NEL TERRITORIO RURALE		
MR.01	MULINO ACQUA 01	STRADA VICINALE DELLA SAMBUCA
MR.02	MULINO ACQUA 02	STRADA VICINALE DELLA SAMBUCA
MR.03	MULINO A VENTO 01	POGGIO MONTIONI
MR.04	MULINO A ACQUA 03	RIO MAGGIORE
MR.05	MULINO A VENTO 02	VIA DELLA VALLE BENEDETTA 204
MR.06	MULINO A ACQUA 04	BOTRO ROSSO
MR.07	MULINO A VENTO 03	VIA DELLA SAMBUCA 105
MR.08	MULINO A VENTO 05	VIA VOLTOLINO FONTANI 1
MR.09	MULINO A ACQUA 06	VIA GROTTA DELLE FATE 10
MR.10	MULINO A VENTO 06	VIA DELLA FONTANELLA
MR.11	MULINO A ACQUA 11	BOTRO DELLE FONTANELLE (POPOGNA VECCHIA)
MR.12	MULINO A ACQUA 13	VIA DI MONTEROTONDO 101
MR.13	GHIACCIAIE	STRADA VICINALE DELLA SAMBUCA
MR.14	FORNACE DEL GORGO	VIA DELLA VALLE DEL CHIOMA (PODERE DEL GORGO)
MR.15	PODERE QUARATA	VIA DELLA VALLE DEL CHIOMA 52
MR.16	FORNACI DA CALCE.CROCIONE MONTE CORBOLONE	CORBOLONE (CAVA DI TALCO)
MR.17	FORNACI E CAVE DA CALCE. POGGIO FONTACCIA	POGGIO LA FONTACCIA
MR.18	FORNACE DA LATERIZI PELLETTIER DE BERMINY	VIA DELLA SAMBUCA
MR.19	FORNACE DA CALCE.PODERE DELLE VALLICELLE	STRADA VICINALE DELLE VALLICELLE
MR.20	FORNACI DA LATERIZI E CALCE.VILLA LIMONE	VIA DEL LIMONCINO 23
MR.21	FORNACI DA CALCE.LE CAVE DELLA POGGIA	STRADA VICINALE DELLA SAMBUCA (DISC. LIMONCINO)
MR.22	FORNACE DA CALCE PRESSO POPOGNA VECCHIA	VIA DI POPOGNA (POPOGNA VECCHIA)
MR.23	FORNACE DA LATERIZI PRESSO POPOGNA NUOVA	VIA DI POPOGNA (POPOGNA NUOVA)
MR.24	FORNACE DA CALCE LOCALITÀ "CAPANNONE"	VIA DI POPOGNA (PONTE DEL DIAVOLO)
MR.25	FORNACI DA CALCE "LE FORNCACETTE"	VIA REMOTA (MOLINO NUOVO)
MR.26	FORNACI DA CALCE PRESSO POGGIO BELLOSQUARDO	VIA DELLA VALLE BENEDETTA



ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
MR.27	FORNACI PRESSO IL MULINO NUOVO	VIA DI POPOGNA (MULINO NUOVO)
MR.28	FORNACE DA CALCE PRESSO IL PODERE PUNTORE	VIA DEL PUNTORE
MR.29	FORNACI DA CALCE E LATERIZI DI BUCA DELLE FATE	VIA GROTTA DELLE FATE 10
MR.30	FORNACI DA CALCE, CEMENTO E MAGNESITE PRESSO CIMITERO DI MONTENERO	VIA DI MONTENERO
MR.31	FORNACE DA CALCE FILIPPI	VIA DEL CASTELLACCIO 54
MR.32	FORNACE FILIPPI	PIAZZA DI MONTENERO (SANTUARIO)
MR.33	FORNACE DA CALCE DI VIA TERRAZZINI	PIAZZA DI MONTENERO (SANTUARIO)
MR.34	FORNACE DI BYRON	VIA BYRON
MR.35	FORNACI DA CALCE LUNGO LA STRADA DI MONTE BURRONE	VIALE DEL TIRRENO (MONTE BURRONE)
MR.36	CAVE, IMPIANTO DI MACINAZIONE, TELEFERICA PER IL TRASPORTO DEL SASSO	VIALE DEL TIRRENO (MONTE BURRONE)
MR.37	FORNACE DA CALCE EVANGELISTI	VIA DI QUERCIANELLA (CASTELLACCIO)
MR.38	FORNACI DA CALCE PRESSO IL BOTRO MAROCCONE	VIA DEL LITTORALE (MAROCCONE)
MR.39	RESTI DI UNA CALCARA PRESSO IL BOTRO MALPASSO	VIA DEL LITTORALE (CIMITERO ANTIGNANO)
MR.40	FORNACE DA CALCE E IMPIANTO TELEFERICA DI ARRIVO DI MONTE BURRONE	VIA DEL LITTORALE (CIMITERO ANTIGNANO)
MR.41	FORNACE DA CALCE VILLA GAMBA	VIA DEL LITTORALE (VILLA GAMBA)
MR.42	CAVE E IMPIANTO DI MACINAZIONE MONTE BURRONE	VIALE DEL TIRRENO (MONTE BURRONE)
MR.43	FORNACE DA CERAMICA CASTELLO D'ANTIGNANO	VIA DEL LITTORALE (HOTEL REX)
MR.44	CAVE PRESSO IL PIASTRONE	VIA DEGLI OLEASTRI
MR.45	CALCARA DI CASA QUARATA	VIA DELLA VALLE DEL CHIOMA
MR.46	CALCARA DELL'ALBERGO SOLITARIO DEI PASTORI	VIA DELLA VALLE DEL CHIOMA (ALBERGO SOLITARIO PASTORI)

ID UNIVOCO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
TORRI, FORTIFICAZIONI E CASTELLI		
TF.01	BARRIERA REGINA MARGHERITA	VIALE ITALIA 273
TF.02	FORTE SAN PIETRO D'ALCANTARA	VIA DEL FORTE SAN PIETRO 38
TF.03	MURA LORENESI	VIA DELLA CINTA ESTERNA
TF.04	CASTELLO DI ANTIGNANO (COMPLESSO TOTALE)	PIAZZA DEL CASTELLO
TF.05	PORTA SAN MARCO	PIAZZA XI MAGGIO
TF.06	TORRE NUOVA	ISOLA GORGONA



4. I BENI IMMOBILI DEFINITI AI SENSI DELLA PARTE II DEL CODICE

ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.01	90490000085	ACQUEDOTTO DI COLOGNOLE – CISTERNINO DI CITTA CISTERNONE – PIAN DI ROTA	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Ottobre 1982 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 27 Agosto 2015 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; S.O n. 28) art. 10 - comma 1
VS.02	90490090015	TORRE DI CALAFURIA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 21 Settembre 2016 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; S.O n. 28) art. 10 - comma 1
VS.03	90490090018	IL COMPLESSO DELLA TORRE E VILLA DEL BOCCALE	ARCHITETTONICO	Prov. 10 Febbraio 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.04	90490090026	CASTELLO DI ANTIGNANO	ARCHITETTONICO	Prov. 24 Settembre 1973 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.05	90490090043	RESTI DELL'OPERA DI PORTA MURATA (C.D. BASTIONE DELLA REGINA)	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Giugno 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.06	90490090044	CAPPELLA MAUROGORDATO	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Ottobre 2001 ai sensi D.Lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) (M)
VS.07	90490090045	CASA DEL DIRETTORE FORTE SAN PIETRO	ARCHITETTONICO	Prov. 7 Dicembre 2001 ai sensi D.Lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) (M)
VS.08	90490090048	SAN FRANCESCO SAVERIO	ARCHITETTONICO	Prov. 7 Agosto 2002 ai sensi D.Lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) (M)
VS.09	90490090050	CAPPUCCINI	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Giugno 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.10	90490090052	VILLA MAYER (DEL GOVERNATORE)	ARCHITETTONICO	Prov. 14 Maggio 1977 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 31 Luglio 2012 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.11	90490090053	VILLA MARTA (GIA' SODINI)	ARCHITETTONICO	Prov. 9 Luglio 1932 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Prov. 19 Maggio 1983 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.12	90490090054	VILLA CAPPANERA GIA' LAZZARA	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Luglio 1919 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.13	90490090055	VILLA FOLENA (VILLA E PARCO GIA' DUPUY)	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Agosto 1950 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)26/08/1950
VS.14	90490090056	VILLA CORINNA	ARCHITETTONICO	Prov. 9 Luglio 1932 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.15	90490090057	VILLA NICCOLAI GAMBA	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Luglio 1919 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Prov. 21 Ottobre 1983 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.16	90490090058	VILLA MORAZZANA (DEL FURIA, BENIGASSI, BELLINCIONI)	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Giugno 1985 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 11 Novembre 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.17	90490090059	CASINI D'ARDENZA – FABBRICATO IN VIALE ITALIA	ARCHITETTONICO	Prov. 9 Luglio 1932 - ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Prov. 20 Settembre 1934 - ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) - Prov. 3 Febbraio 1990 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.18	90490090060	VILLA EMILIA – CHELONI	ARCHITETTONICO	Prov. 14 Febbraio 1992 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.19	90490090061	VILLA DETTA DEL BUFFONE	ARCHITETTONICO	Provv. 22 Luglio 1915 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Provv. 25 Marzo 1995 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 27 Settembre 1993 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.20	90490090062	VILLA MAUROGORDATO	ARCHITETTONICO	Provv. 27 Settembre 1993 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 10 Aprile 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 24 Novembre 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.21	90490090063	FATTORIA LA LECCIA – VILLA ASPRONI (GIARDINO E ANENSSI RURALI)	ARCHITETTONICO	Provv. 23 Luglio 1988 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.22	90490090064	AREA DI RISPETTO ALLA FORTEZZA VECCHIA	ARCHITETTONICO	Provv. 15 Giugno 1993 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.23	90490090065	FORTEZZA VECCHIA	ARCHITETTONICO	Provv. 16 Febbraio 1966 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 12 Agosto 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.24	90490090066	CHIESA MADONNA DEL SOCCORSO	ARCHITETTONICO	Provv. 3 Gennaio 1985 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.25	90490090067	CHIESA E CONVENTO DELLA MADONNA	ARCHITETTONICO	Provv. 9 Aprile 1987 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 13 Luglio 1996 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Provv. 25 Giugno 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.26	90490090068	CIMITERO DELLA MISERICORDIA	ARCHITETTONICO	Provv. 27 Dicembre 1994 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.27	90490090069	CHIESA E CONVENTO DI SAN GIOVANNI BATTISTA	ARCHITETTONICO	Provv. 5 Agosto 1977 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.28	90490090070	CHIESA DI SAN GREGORIO ILLUMINATORE	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Novembre 1984 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.29	90490090071	CHIESA DEL LUOGO PIO DEDICATA ALL'ASSUNTA E A SAN GIUSEPPE, DALL'EX SACRESTIA E LOCALI ANNESSI E DAI RESTI DI	ARCHITETTONICO	Prov. 15 Maggio 1964 - ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 10 Marzo 1978 - ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 27 Luglio 2011 - ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.30	90490090072	CHIESA PARROCCHIALE DI SAN FERDINANDO	ARCHITETTONICO	Prov. 27 Dicembre 1984 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 30 Aprile 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.31	90490090073	CHIESA INGLESE	ARCHITETTONICO	Prov. 4 Gennaio 1991 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.32	90490090074	ORATORIO MARINI	ARCHITETTONICO	Prov. 20 Febbraio 1991 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.33	90490090075	CIMITERO DELLA PURIFICAZIONE	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Maggio 1994 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.34	90490090076	PALAZZO HUIGENS	ARCHITETTONICO	Prov. 10 Marzo 1977 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.35	90490090077	PALAZZO ROSCIANO	ARCHITETTONICO	Prov. 20 Maggio 1988 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.36	90490090078	PALAZZO BICCHIERAI	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Agosto 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.37	90490090079	PALAZZO DE LARDEREL	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Giugno 1947 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.38	90490090080	PALAZZO GUGLI SCALI	ARCHITETTONICO	Prov. 5 Febbraio 1958 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.39	90490090081	CIMITERO NUOVO DEGLI INGLESI	ARCHITETTONICO	Prov. 4 Febbraio 1992 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.40	90490090082	RESTI DEL RIVELLINO DI SAN MARCO E DAGLI UNITI EDIFICI OTTOCENTESCHI	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Febbraio 1990 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 22 Giugno 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.41	90490090083	TERRAZZA MASCAGNI, GIA' TERRAZZA CIANO(EX SPIANATA DEI	ARCHITETTONICO	Prov. 21 Giugno 1993 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.42	90490090084	COMPLESSO MONUMENTALE ALESSANDRO DELLA GHERARDESCA	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Giugno 1985 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 18 Aprile 2012 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.43	90490090086	DOGANA D'ACQUA	ARCHITETTONICO	Prov. 5 Maggio 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) art. 822 c.c.(M) Prov. --- ai sensi art. 822 c.c.(M)
VS.44	90490090087	COMPLESSO MONUMENTALE DENOMINATO ACQUE DELLA SALUTE	ARCHITETTONICO	Prov. 8 Maggio 1969 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 2 Dicembre 2015 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 128
VS.45	90490090088	ALBERGO CORALLO E IL PARCO CIRCOSTANTE	ARCHITETTONICO	Prov. 8 Maggio 1969 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.46	90490090089	INTERO SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI PER VIA D'ACQUA	ARCHITETTONICO	Prov. 4 Luglio 1980 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.47	90490090090	MERCATO CENTRALE	ARCHITETTONICO	Prov. 21 Ottobre 1985 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 7 Luglio 2022 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.48	90490090091	CIMITERO VECCHIO DEGLI INGLESII	ARCHITETTONICO	Prov. 21 Febbraio 1991 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.49	90490090092	BOTTINI DELL' OLIO	ARCHITETTONICO	Prov. 8 Ottobre 1980 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) - Prov. 13 Dicembre 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.50	90490090093	MURO DI CINTA DEL QUARTIERE DELLA VENEZIA NUOVA	ARCHITETTONICO	Prov. 29 Aprile 1982 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.51	90490090094	VILLA COSTAGLI	ARCHITETTONICO	Prov. 29 Agosto 1952 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.52	90490090095	SPEDALI RIUNITI DI LIVORNO	ARCHITETTONICO	Prov. 6 Marzo 1987 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 31 Gennaio 2012 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.53	90490090096	AREA E RESTI DEL TEATRO SAN MARCO	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Gennaio 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.54	90490090097	VILLA ANGELINA	ARCHITETTONICO	Prov. 11 Luglio 1932 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.55	90490090098	TEATRO GOLDONI	ARCHITETTONICO	Prov. 4 Settembre 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.56	90490090099	TEATRO LAZZERI E CAFFE' LA POSTA	ARCHITETTONICO	Prov. 10 Marzo 1994 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.57	90490090100	REFUGIO	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Marzo 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 12 Maggio 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.58	90490090101	CASTEL SONNINO GIA' TORRE DEL ROMITO	ARCHITETTONICO	Prov. -- Aprile 1989 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.59	90490090102	LA PUZZOLENTE	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Aprile 1996 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.60	90490090103	SANTUARIO MARIANO DI MONTENERO	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Novembre 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 20 Settembre 2017 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.61	90490090104	CONVENTO FRANCESCANO	ARCHITETTONICO	Prov. 11 Marzo 1998 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 22 Marzo 1999 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.62	90490090109	TORRE DEL MARZOCCO	ARCHITETTONICO	Prov. 5 Settembre 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) art. 822 c.c.(M) Prov. 5 Dicembre 1967 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) art. 822 c.c.(M)
VS.63	90490090158	CIMITERO URBANO	ARCHITETTONICO	Prov. 27 Marzo 1981 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.64	90490090159	VILLA PAOLIERI/BENCI	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Luglio 1913 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.65	90490090160	VILLA IN VIA DELL'ULIVETA - VILLA CARBONI	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Luglio 1913 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.66	90490090161	VILLA MASCAGNI	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Marzo 1958 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.67	90490090162	VILLA SANROMERIO (OROLOGIO – GIOLI)	ARCHITETTONICO	Prov. 9 Luglio 1932 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Prov. 22 Ottobre 1984 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.68	90490090163	CHIESA DI SANTA GIULIA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.69	90490090164	CHIESA EVANGELICA VALDESE	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Giugno 1983 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.70	90490090165	CHIESA DEI GRECI ORTODOSSI	ARCHITETTONICO	Prov. 24 Agosto 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.71	90490090166	ORATORIO DI SANTO STEFANO AI LUPI	ARCHITETTONICO	Prov. 18 Giugno 1979 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.72	90490090167	CAPPELLA DI SAN MICHELE	ARCHITETTONICO	Prov. 24 Agosto 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.73	90490090168	TEMPIO ISRAELITA	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Settembre 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.74	90490090169	PALAZZO DIREZIONALE POSTE ITALIANE	ARCHITETTONICO	Prov. 11 Luglio 1998 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.75	90490090170	PORTICO DEL PALAZZO DEL COMMERCIO	ARCHITETTONICO	Prov. 24 Agosto 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.76	90490090171	TRE PALAZZI DEL SEC.XVIII (N.B. COMPLESSO DISTRUTTO DALLA II GUERRA MONDIALE)	ARCHITETTONICO	Prov. 14 Settembre 1912 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M) Prov. 7 Maggio 1925 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.77	90490090172	MONUMENTO DEI 4 MORI	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Maggio 1962 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.78	90490090173	MONUMENTALE COSTITUITO DAI BASTIONI MEDICEI E DAL VICINO MONUMENTO DEI 4 MORI AL GRANDUCA FERDINANDO I DEI MEDICI	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Maggio 1962 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.79	90490090174	BASTIONI MEDICEI	ARCHITETTONICO	Prov. 6 Marzo 1961 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.80	90490090175	PALAZZO IN PIAZZA MANIN N°4	ARCHITETTONICO	Prov. 8 Ottobre 1980 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.81	90490090195	PALAZZO SQUILLONI	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Novembre 2001 ai sensi D.Lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) art. 822 c.c.(M) Prov. 22 Gennaio 2007 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1 Prov. 27 Novembre 2007 ai sensi D.Lgs.23/4/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.82	90490090198	CIVILI ABITAZIONI II PIANO	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Luglio 2010 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1 Prov. 18 Giugno 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.83	90490090199	TORRE DELLA MELORIA	ARCHITETTONICO	Prov. 29 Ottobre 1985 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) art. 822 c.c.(M)
VS.84	90490090200	TORRE MALTARCHIATA	ARCHITETTONICO	Prov. 16 Gennaio 1968 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.85	90490090201	VILLA CASTELLI	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Luglio 1913 ai sensi L.20/6/1909, n. 364 - (G.U. 28/6/1909, n. 150) (M)
VS.86	90490090211	FORTEZZA NUOVA	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Aprile 2010 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.87	90490090212	CAPPELLA TOMMASI	ARCHITETTONICO	Prov. 24 Luglio 2000 ai sensi D.lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) (M) Prov. 11 Novembre 2013 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.89	90490090213	IMMOBILE IN PIAZZA II GIUGNO	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 1996 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M) Prov. 18 Agosto 1997 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.90	90490090214	VILLA PAVOLINI GOWER – IMMOBILE IN VIA DEL LITTORALE N 249	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Luglio 1996 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.88	90490090215	IMMOBILE DENOMINATO STRINGI- STRINGI	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Luglio 1999 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.91	90490090216	IMMOBILE POSTO IN VIA GIOVANNI PASCOLI	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Luglio 1996 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.92	90490090217	EX PRIMA SEDE DELLA BANCA D'ITALIA A LIVORNO	ARCHITETTONICO	Prov. 31 Agosto 2004 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.93	90490090226	VECCHIO CIMITERO DEGLI EBREI	ARCHITETTONICO	Prov. 6 Settembre 2007 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.94	90490090228	CHIESA DI SAN GIUSEPPE	ARCHITETTONICO	Prov. 10 Aprile 2009 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.95	90490090229	PALAZZO DEL GOVERNO	ARCHITETTONICO	Prov. 18 Novembre 2009 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.96	90490090230	VILLA PENDOLA	ARCHITETTONICO	Prov. 30 Giugno 2005 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.97	90490090233	CHIESA DI SANTA MARIA ASSUNTA IN CIELO	ARCHITETTONICO	Prov. 15 Marzo 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.98	90490090236	PADIGLIONE DEL PICCHETTO	ARCHITETTONICO	Prov. 18 Febbraio 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.99	90490090239	PALAZZO MUNICIPALE, ANNESSO COEVO, AREA DI RESEDE E GIARDINO DELLE MERAVIGLIE – VILLA CIPRIANI	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Luglio 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.100	90490090240	PALAZZETTA IN VIA C. GOLDONI, 83	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Luglio 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.101	90490090242	EX CASERMA RIMEDIOTTI (GIA' CASA DEL FASCIO, GIA' PALAZZETTA CAPORALI)	ARCHITETTONICO	Prov. 20 Ottobre 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.102	90490090243	SCUOLA MATERNA VITTORIO CHAYES	ARCHITETTONICO	Prov. 20 Ottobre 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.103	90490090244	PALAZZO TADDEI – SCUOLA D'INFANZIA QUATTRO STAGIONI	ARCHITETTONICO	Prov. 20 Ottobre 2010 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.104	90490090245	TRIBUNALE DI LIVORNO	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Maggio 2011 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.105	90490090248	EX VILLA CASSUTO	ARCHITETTONICO	Prov. 7 Novembre 2011 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.106	90490090251	CIMITERO GRECO ORTODOSSO	ARCHITETTONICO	Prov. 2 Dicembre 2009 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.107	90490090252	EX VILLA GRAZIANI (GHEZZANI)	ARCHITETTONICO	Prov. 31 Gennaio 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.108	90490090253	VILLA CIANO	ARCHITETTONICO	Prov. 31 Gennaio 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.109	90490090256	VILLA RODOCANACCHI (SCERIMAN)	ARCHITETTONICO	Prov. 18 Aprile 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.110	90490090257	ISTITUTO DELLE SUORE CARMELITANE DI SANTA TERESA	ARCHITETTONICO	Prov. 31 Luglio 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.111	90490090258	EX FORTINO DI SANTA BARBARA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.112	90490090259	LE DUE CIMINIERE DELL'EX VETRERIA DI VIA BORMA	ARCHITETTONICO	Prov. 19 Settembre 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 3 - lettera a
VS.113	90490090260	CHIESA OLANDESE ALEMANNA	ARCHITETTONICO	Prov. 2 Ottobre 2012 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.114	90490090261	BARRIERA FIORENTINA (GARIBALDI)	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.115	90490090262	EDIFICIO ERP	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.116	90490090263	EDIFICIO ERP	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.117	90490090264	EDIFICIO ERP IN VIALE ALFIERI	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.118	90490090265	EDIFICIO ERP	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.119	90490090266	EDIFICIO ERP	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Febbraio 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.120	90490090269	CAPPELLA CECCONI	ARCHITETTONICO	Prov. 25 Giugno 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.121	90490090270	CASERMA TULLIO SANTINI	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Settembre 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.122	90490090272	GRAND HOTEL PALAZZO	ARCHITETTONICO	Prov. 1 Ottobre 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 3 - lettera a
VS.123	90490090274	CHALET DELLA ROTONDA	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Dicembre 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.124	90490090275	CHIESA DI SANTA LUCIA	ARCHITETTONICO	Prov. 3 Dicembre 2013 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.125	90490090276	ISTITUTO SANTO SPIRITO DELLE SALESIANE DI DON BOSCO	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Febbraio 2014 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.126	90490090279	VILLA DEL PRESIDENTE	ARCHITETTONICO	Prov. 2 Luglio 2014 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.127	90490090280	COMPLESSO IMMOBILIARE DEL SACRO CUORE DI GESU'	ARCHITETTONICO	Prov. 25 Agosto 2014 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.128	90490090281	VILLINO HOTEL GENNARINO	ARCHITETTONICO	Prov. 30 Settembre 2014 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 3 - lettera a
VS.129	90490090282	DOGANA E MAGAZZINO DI PORTA FIORENTINA	ARCHITETTONICO	Prov. 7 Novembre 2014 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.130	90490090283	CHIESA CATTEDRALE DI LIVORNO	ARCHITETTONICO	Prov. 4 Dicembre 2014 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.131	90490090284	CAPPELLA IN VIA DEGLI ASILI	ARCHITETTONICO	Prov. 11 Febbraio 2015 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.132	90490090285	PALAZZO SEDE DELL'UFFICIO SCOLASTICO DI LIVORNO	ARCHITETTONICO	Prov. 22 Aprile 2015 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.133	90490090286	SEDE FILIALE CASSA DI RISPARMIO DI VOLTERRA S.P.A.	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Giugno 2015 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.134	90490090287	LA BARACCHINA ROSSA	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Aprile 2016 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.135	90490090288	SEMINARIO VESCOVILE GIROLAMO GAVI	ARCHITETTONICO	Prov. 21 Settembre 2016 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.136	90490090290	CHIESA DEI SS. PIETRO, PAOLO MARIA MADDALENA E CONVENTO	ARCHITETTONICO	Prov. 7 Settembre 2016 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.137	90490090297	CENTRALE TERMOELETRICA ALBERTO LODOLO	ARCHITETTONICO	Prov. 14 Giugno 2018 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.138	90490090298	VILLA FABBRICOTTI (GIA' FRANCESCHI)	ARCHITETTONICO	Prov. 11 Luglio 2018 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.139	90490090299	BARACCHINA BIANCA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 2018 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.140	90490090300	VILLA MIMBELLI	ARCHITETTONICO	Prov. 17 Ottobre 2018 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.141	90490090302	PARCO E TORRINI VILLA REGINA	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Gennaio 2019 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.142	90490090303	UFFICI COMUNALI E SEDE ASSOCIAZIONE LAVORATORI COMUNALI	ARCHITETTONICO	Prov. 13 Febbraio 2019 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.143	90490090314	VILLA LETIZIA (GIA' PONIATOWSKY)	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Novembre 2021 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.144	90490090308	IPPODROMO FEDERICO CAPRILLI	ARCHITETTONICO	Prov. 2 Aprile 2021 ai sensi D.Lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.145	90490090309	FUNICOLARE DI MONTENERO	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Maggio 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.146	90490090310	PARCO SANDRO PERTINI	ARCHITETTONICO	Prov. 21 Maggio 2020 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.147	90490090311	PALESTRA GYMNASIUM	ARCHITETTONICO	Prov. 5 Luglio 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.148	90490090312	EX COMPLESSO INDUSTRIALE PIRELLI	ARCHITETTONICO	Prov. 23 Settembre 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.149	90490090313	PALAZZINA COMANDO, UFFICI COMANDO, FABBRICATO DEL CORPO DI GUARDIA E TORRE SERBATOIO DI AVVISTAMENTO DELLA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Novembre 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.150	90490090316	STAZIONE FERROVIARIA LIVORNO CENTRALE - ELEVATI IDENTIFICATI CON LE LETTERE A E A1	ARCHITETTONICO	Prov. 26 Maggio 2021 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.151	90490090315	VILLA ORLANDO	ARCHITETTONICO	Prov. 28 Luglio 2022 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 1
VS.152	90490090320	TORRE VECCHIA	VIA DEI CIMITERI	Prov. 20 Dicembre 2022 Ai sensi D.lgs. 22/1/2004, n.42 - art. 10 - comma 1
VS.153	90490095108	RESTI ARCHEOLOGICI [...] DATABILI FRA L'ETA' TARDO REPUBBLICANA E LA PRIMISSIMA ETA' IMPERIALE	ARCHEOLOGICO	Prov. 31 Ottobre 2003 ai sensi D.lgs.29/10/1999, n. 490 - (G.U. 27/12/1999, n. 302; S.O. n. 229) (M)



ID UNIVICO	N°.IDENTIFICATIVO VINCOLO	DENOMINAZIONE	TIPO DI VINCOLO	ESTREMI DI VINCOLO
VS.154	90490095109	RESTI ARCHEOLOGICI DI UN EDIFICIO DI EPOCA ROMANA IMPERIALE PERTINENTE ALL'ANTICO PORTUS PISANUS	ARCHEOLOGICO	Prov. 10 Marzo 2007 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 3 - lettera a Prov. 4 Marzo 2010 ai sensi D.lgs.22/1/2004, n. 42 - (G.U. 24/2/2004, n. 45; SO n. 28) art. 10 - comma 3 - lettera a
VS.155	90490095107	INSEDIAMENTO ROMANO CON FASI SUCCESSIVE DAL III SEC. A.C. AL VI SEC. D.C.	ARCHEOLOGICO	Prov. 12 Marzo 1994 ai sensi L.1/6/1939, n. 1089 - (G.U. 8/8/1939, n. 184) (M)
VS.156	90490090249	IL BALLATOIO E CAMMINO INTERNO DI RONDA DEL BALUARDO DELLA DARSENA	ARCHITETTONICO	Prov. 12 Settembre 19-- ai sensi (M)



5. AREE E IMMOBILI DEFINITI AI SENSI DELLA PARTE III DEL CODICE

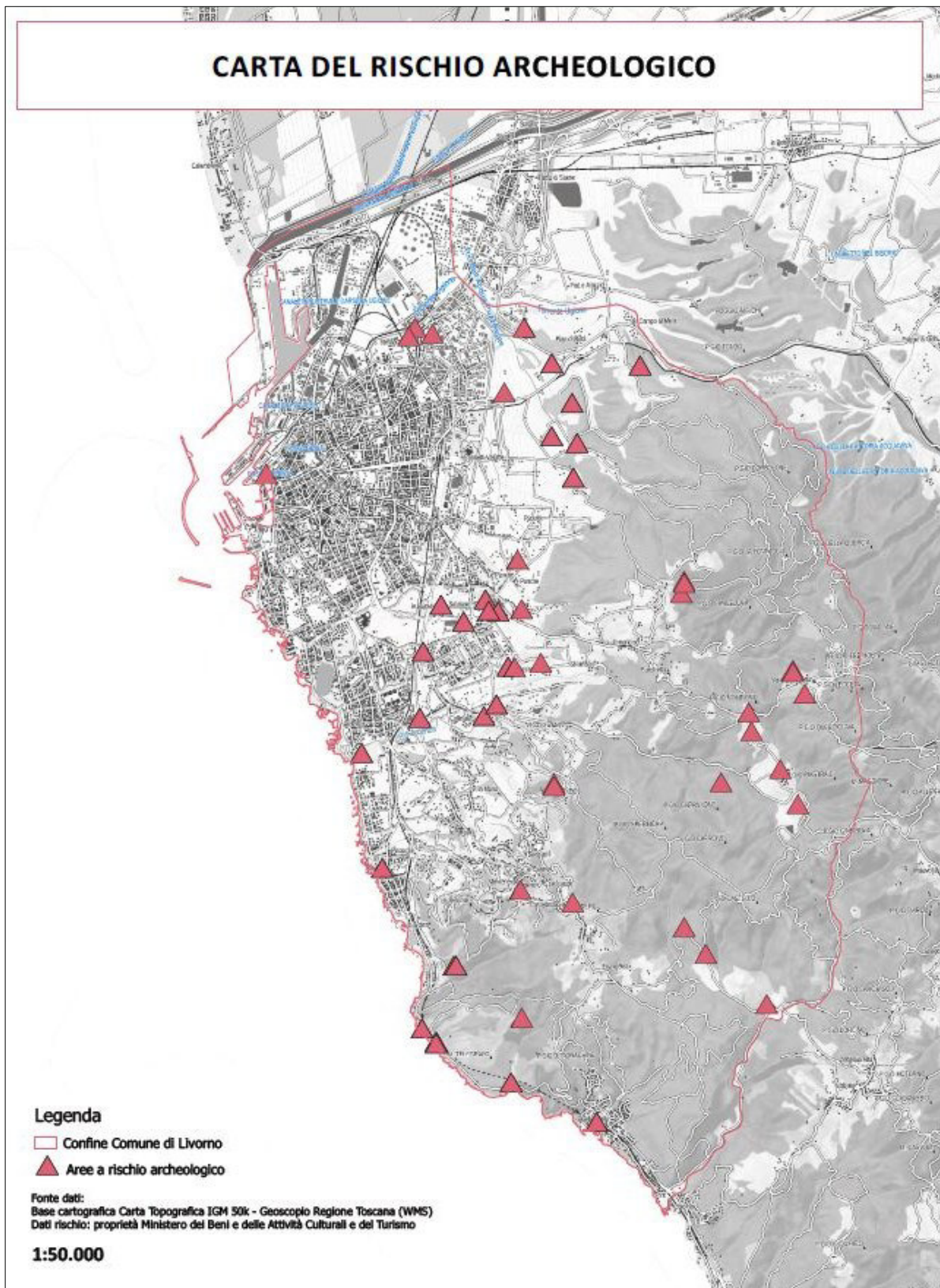
N°. IDENTIFICATIVO DEL VINCOLO	DENOMINAZIONE	ESTREMI DEL VINCOLO
9049197	ZONA SITUATA NEL COMUNE DI LIVORNO COMPRESIVA DELLE FRAZIONI DI ANTIGNANO, MONTENERO E QUERCIANELLA	D.M. 28/01/1949 - G.U. n. 29 del 05/02/1949
9049077	INTERO TERRITORIO DELL'ISOLA DELLA GORGONA, COMPRESI SCOGLI ED ISOLOTTI ED UNA FASCIA	D.M. 31/03/1971 - G.U. n. 150 del 16/06/1971
9049203	ZONA LITORANEA NEL COMUNE DI LIVORNO NEL TRATTO CANTIERE NAVALE O.T.O. - RIO ARDENZA CON ESCLUSIONE DELLA PARTE COSTIERA OCCUPATA DALL'ACCADEMIA NAVALE	D.M. 03/12/1948 - G.U. n. 294 del 18/12/1948
9049556	PINETA COMUNALE IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049557	TERRENO GIANNOTTI IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049558	PINETA SEGRE IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049559	TERRENI ORLANDO E GHISANTE IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049560	TERRENO MASINI IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049561	TENUTA CASTELLO DEL ROMITO IN QUERCIANELLA	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049562	VILLA CAVE BONDI (PARCO)	VINCOLO DM EX LEGE 778/1922 - Prow. 20 Aprile 1926
9049563	VILLA MIMBELLI (PARCO)	VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX LEGE 778/1922 - Prow. 20 Settembre 1926
9049564	FONDO ESISTENTE IN VIA BENEDETTO BRIN NELLA CITTÀ DI LIVORNO	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922
9049565	VILLA CAROLINA (DE CHAYES CAMPARI BINI)	CATALOGATA DA SOPR.
9049565	VILLA CHAYES	LEGE VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX 778/1922 - Prow. 20 Settembre 1926
9049566	VILLA LLOYD (PARCO)	VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX LEGE 778/1922, CATALOG. SOPR. 25111 - Prow. 09 Febbraio 1928
9049567	VILLA MARIA AL PINO	VINCOLO PAESAGGISTICO DM EX LEGGE 778/1922 - Prow. 23 Agosto 1926



6. LA CARTA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

La carta del rischio archeologico è una elaborazione indicativa dei diversi livelli di probabilità di incorrere in evidenze archeologiche sulla base di un campione più o meno esteso e rappresentativo delle sopravvivenze. Nella pagina seguente, a titolo di quadro conoscitivo per la presente variante al PS si riporta la carta, allegata alla adozione del vigente PS, i cui dati sono da ritenersi aggiornati al 2018.





7. ANALISI DEL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE ED ARCHEOLOGICO

Estratto del Capitolo 3 della relazione di QC del vigente PS s cura dell'Arch. Cagnardi Augusto.

7.1 La matrice storica

Presentazione

Il complesso di ricerche ed analisi territoriali ed urbane sulla matrice storica della città e del territorio, funzionali alla redazione del PS/1, si è caratterizzata per non essere soltanto ed esclusivamente una ricognizione delle tracce del passato (operazione di non poco conto nonostante Livorno sia, rispetto alle altre città italiane, una città “moderna”) ma anche una ricerca delle caratteristiche e regole di formazione degli insediamenti, di ordinamento del territorio extraurbano, non trascurando lo studio di alcuni grandi progetti infrastrutturali e di assetto urbano, indipendentemente dal grado della loro realizzazione.

Gli esiti delle ricerche svolte in quella fase hanno dato una pluralità di esiti trasposti nel Piano Strutturale, nel Regolamento Urbanistico, nella configurazione dell'assetto delle aree di trasformazione e di ristrutturazione urbanistica.

L'attività di ricerca ha avuto quindi una doppia finalità: documentaria al fine di individuare gli oggetti della tutela, fossero essi edifici o loro parti, percorsi, spazi pubblici, assetti spaziali urbani o extraurbani; di supporto e suggestione nella configurazione e ricerca della organizzazione delle aree urbane di impianto storico – dove la ricerca sulle regole di impianto urbanistico – edilizio originarie ha permesso di definire i caratteri di eventuali interventi di sostituzione edilizia o di integrazione dei tessuti urbani, temi particolarmente importanti essendo il centro storico in massima parte costituito da edifici del dopoguerra ed essendo ancora evidenti, specie nelle zone tra il porto e la città storica le distruzioni dovute agli eventi bellici – ovvero di alcune aree di trasformazione urbanistica.

Le indagini hanno quindi consentito di individuare, da parte del PS/1, più unità territoriali organiche elementari di impianto storico¹ - definendo per ognuna di esse gli obiettivi generali e da approfondire in sede di redazione del Regolamento urbanistico.

Un risultato non secondario della capillarità delle indagini sull'epoca di impianto, costruzione, tipologie, usi in atto e stato di conservazione del patrimonio edilizio² è stato quello di far sì che

¹ Unità territoriale organiche elementari (UTOE) di vasta estensione quali: 4-B-1 Pentagono; 4-B-2 Spianate; 4-B-3 Venezia; oppure UTOE costituite dagli allineamenti di case (la c.d “edilizia di borgo”) lungo le strade storiche che dalla città conducevano verso la campagna (via Provinciale Pisana, via di Salviano, etc.) o corrispondenti ai borghi extraurbani (Ardenza, Antignano, Montenero).

² Vedi: Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia, basata su indagini di campo svolte dall'Ufficio di Piano, sulle analisi svolte per il Piano di Recupero della Venezia in attuazione del PRG del 1977, sugli approfondimenti compiute dai consulenti per la storia urbana Lucia Frattarelli-Fischer (Livorno: il quartiere della Venezia Nuova) e M.L.Conforto (Edifici storici e moderni a Livorno nell'impianto del Buontalenti); la ricerca, svolta dall'Ufficio di Piano ed estesa a tutto il territorio comunale, ad eccezione del Pentagono e della Venezia, Indagine sulla



Lo strumento urbanistico generale (nello specifico la parte di esso denominata “Regolamento Urbanistico”) non rinviasse, se non in casi di particolare complessità, alla pianificazione attuativa la disciplina degli interventi urbanistico edilizi nelle aree di impianto storico da esso identificate. Tale complesso di indagini ha infatti permesso di classificare l'intero patrimonio edilizio cittadino in gruppi di edifici³ definiti sulla base del loro valore storico - architettonico ed in rapporto al contesto urbano in cui essi sono collocati. Ciò ha quindi consentito un'effettiva tutela, promuovendo altresì interventi di recupero, del patrimonio architettonico di valore storico indipendentemente dalla zona urbanistica (ovvero area normativa del Regolamento urbanistico) in cui è ricompreso l'edificio, senza rinviare, come avviene in altri piani urbanistici al di fuori delle zone omogenee A come definite dal D.M. 1444/1968, all'anno di costruzione età dell'edificio (spesso fatto coincidere con il tempo minimo trascorso dalla realizzazione di un edificio affinché esso possa essere oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi del Codice dei Beni culturali).

Un altro risultato importante delle ricerche svolte è il contributo fornito alla definizione delle strategie e al carattere della disciplina urbanistica del Pentagono.

In quest'ultimo caso due sono state le innovazioni più rilevanti.

La prima è costituita dal superamento dell'idea del PRG del 1977 di poter ripristinare il grande spazio unitario di Piazza Grande – le cui quinte sono radicalmente mutate – eccettuato per un brano superstite del portico seicentesco del Pieroni e per il duomo ricostruito “come e dov'era” - da quelle fissate nell'immaginario collettivo; al contempo è stato riconosciuto il valore architettonico di alcuni edifici plurifunzionali⁴ realizzati a cavaliere della Seconda guerra mondiale.

La seconda è stata l'introduzione della possibilità di poter compiere interventi estremamente radicali, quali la sostituzione edilizia, sugli edifici recenti e privi di valore architettonico, individuati dal Regolamento urbanistico, alla condizione che fossero rispettati gli allineamenti dettati dall'impianto stradale.

Rispetto alle aree di trasformazione e ristrutturazione urbanistica le indagini svolte hanno consentito di perfezionare le intuizioni – collegate ai programmi culturali dell'Amministrazione “La città ritrovata”, diretti a far riscoprire la Venezia – sviluppate nei Lineamenti del PRG

permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che conformano lo spazio pubblico; la ricerca sulle ville storiche e le loro pertinenze, curata dal consulente L. Giuliano e dall'Ufficio di Piano.

³ I gruppi di edifici individuati sono i seguenti: gruppo 1 - Monumenti, mura e fossi; gruppo 2 edifici di pregio architettonico; gruppo 3 - edifici con valore di immagine storico-ambientale; gruppo 4 - edifici recenti con valore documentario e di immagine ambientale; gruppo 5 - edifici recenti in contrasto con il Piano della città.

⁴ Citiamo i più rilevanti: Complesso Questura-Prefettura-Archivio di Stato; Casa del Portuale; Palazzo Grande (ovvero il c.d. “nobile interrampimento”).



pubblicati nel 1993⁵, sulla centralità del recupero e rivalutazione dell'immagine storica – attraverso la valorizzazione e il recupero del sistema delle fortificazioni, delle mura delle vie d'acqua – negli interventi di recupero e riqualificazione urbanistica inerenti l'interfaccia porto - città.

Il rafforzamento dell'identità della città si attua, infatti, attraverso il recupero e la "restituzione" di molti monumenti e ambiti urbani che testimoniano la storia della città: le fortificazioni del Porto Mediceo, la Fortezza Vecchia, la Fortezza Nuova, il Forte San Pietro, le mura lorenese, la Dogana d'Acqua, il percorso dell'acquedotto dal Cisternino di città al Cisternone e alle sorgenti, le Ville collinari, le Vie antiche della città.

Come ricordato all'inizio di questo testo l'impronta che ha caratterizzato le ricerche sulla matrice storica della città ha prodotto risultati interessanti non solo rispetto alla conoscenza di manufatti ed edifici, anche alla scala urbanistica.

Oltre alla puntuale identificazione degli ambienti urbani costituenti l'identità storica della città (indipendentemente dall'epoca di costruzione degli edifici), le indagini compiute hanno costituito parte essenziale nel determinare contenuti e configurazione di alcune importanti operazioni urbanistiche. Questo sviluppo operativo delle indagini conoscitive ha assunto particolare rilievo per i seguenti ambiti territoriali: l'area che si estende dalla Fortezza Vecchia ai quartieri nord della città; l'insieme di aree tra i Borghi, il lungomare e Villa Fabbricotti; il grande Parco della Conca di Montenero.

In particolare l'area estesa dalla Fortezza Vecchia ai Quartieri nord ha costituito un vero e proprio banco di prova nel passaggio tra Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico e dove alla riqualificazione delle aree e impianto storico, al ripristino delle originarie condizioni inserimento territoriale dei monumenti in esse presenti, è stato attribuito un ruolo importante nel riqualificare anche funzionalmente tali aree. Questi temi hanno improntato obiettivi e contenuti delle linee di intervento per la riqualificazione di tali aree, definendo, anticipatamente al Regolamento Urbanistico con la deliberazione 200/1995⁶ contenuti e modalità della partecipazione dei cittadini alla riqualificazione della Venezia e dei quartieri nord, successivamente rivisitata ed inserita nella disciplina urbanistica del Regolamento

⁵ I Lineamenti del PRG (1993) sottolineano la particolarità della Venezia specificando che: "Speciale vuol dire renderla pedonale e rafforzare il contenuto culturale, espositivo, di rappresentazione, di celebrazione della città e degli uomini della città (...)".

⁶ Nel dicembre del 1995 il Consiglio Comunale di Livorno individua un ambito strategico di intervento (del C.C. 200/95), che si estende dalla Fortezza Vecchia nel cuore del centro storico fino ai quartieri popolari di Shangay e Corea nel quadrante nord della città e rappresenta una vasta area in cui la situazione di degrado fisico e sociale impone di intervenire attraverso l'integrazione di risorse pubbliche e private. La decisione dell'amministrazione consente di cogliere tempestivamente le opportunità offerte dalla nuova legislazione compiendo un percorso sperimentale coordinato con la elaborazione del nuovo PRG. Il successivo Protocollo di intesa tra l'A.C. e la Regione Toscana, sottoscritto in data 16/4/1996, sancisce la priorità di questa area come ambito di attuazione dei programmi complessi volti al recupero e riqualificazione del tessuto urbano e sociale, recepito integralmente dalla nuova strumentazione urbanistica (P.S. e R.U.).



Urbanistico (1999). Principi di intervento che hanno consentito al Comune di Livorno di orientare l'impianto di proposte di intervento, spesso indifferenti (trattandosi, secondo l'opinione allora diffusa, di intervenire in ambiti periferici della città e quindi privi di qualsiasi valore storico - ambientale o di "bene comune") ai valori storico - culturali, verso risultati vantaggiosi per la città anche rispetto al recupero di spazi monumentali o di valore storico - testimoniale, come avvenuto, per esempio, negli interventi di ristrutturazione urbanistica interessanti il percorso delle mura lorenese⁷.

Gli studi sulla evoluzione del territorio hanno contribuito ad individuare i principi di intervento per migliorare la connettività, nella zona a sud del Pentagono, tra i borghi (le radiali che dal porto e dal centro si dirigevano verso la campagna), alcuni poli turistico - culturali della città (Villa Fabbricotti, Villa Mimbelli, Museo provinciale di Storia Naturale, Acquario) ed il lungomare. In questo caso l'individuazione della matrice storica dei luoghi ha evidenziato, marginalizzata dall'espansione edilizia degli Anni Sessanta - Settanta, la presenza di una fitta rete di strutture residue del paesaggio agrario suburbano: ville, strade a carattere rurale di particolare suggestione, quale via dell'Ambrogiana, edifici rurali, orti. Tale insieme di elementi è diventato così l'ossatura su cui strutturare gli interventi di trasformazione urbanistica di questa vasta area della città.

Per la vasta area che si estende alle spalle dei borghi di Ardenza ed Antignano verso le pendici dei Monti Livornesi e Montenero, le analisi compiute, oltre a individuare puntualmente il complesso di ville che la caratterizza, hanno rilevato anche le organizzazioni della rete stradale e, in taluni casi, l'estensione dei poderi facenti capo alle singole ville. Tale complesso di analisi ha quindi contribuito in maniera non secondaria alla definizione, compiutasi nel corso della elaborazione del Regolamento Urbanistico, dell'assetto del Parco della Conca di Montenero. A integrazione di tale complesso di ricerche, tuttora valide ai fini della redazione del PS/2, negli ultimi quindici anni si sono succeduti studi e ricerche sulla storia urbana e del territorio di Livorno.

Tale complesso di studi ha riguardato, oltre che temi di storia urbana piuttosto che di storia dell'urbanistica o dell'architettura oppure tematiche eminentemente locali – non per questo prive di interesse per la elaborazione del PS/2 -, anche il periodo post-bellico sia rispetto alla ricostruzione del Pentagono sia in riferimento a opere architettoniche del dopoguerra⁸.

⁷ Per inciso ricordiamo come evento simbolico del riacquistato valore per la città delle mura lorenese la demolizione del capannone che sovrastava una parte dei ruderi della ottocentesca Dogana d'Acqua.

⁸ Ricordiamo a questo proposito: Dario Matteoni Livorno – La costruzione di un'immagine – Tradizione modernità nel Novecento, Milano, 2003; La ricostruzione del centro di Livorno nel secondo dopoguerra (a cura di Alessandro Merlo), Firenze, 2006; Giovanni Salghetti – Drioli - Itinerario livornese di un architetto (a cura di Denise Olivieri) Pisa, 2011; Regione Toscana – Fondazione Michelucci Architetture del Novecento. La Toscana Firenze, 2001. La schedatura delle opere rilevate dalla Fondazione Michelucci è consultabile inoltre sulla rete internet.



Al momento dell'avvio, nel 2013, della elaborazione del PS/2 l'apparato ricognitivo disponibile poteva dirsi relativamente esaustivo, almeno rispetto all'arco di tempo compreso tra il Quattrocento e i giorni nostri. Tuttavia, il complesso di indagini svolto successivamente ha permesso di integrare tale patrimonio conoscitivo in merito alle tracce, ancora leggibili sul territorio delle epoche precedenti e ha arricchito ulteriormente, sfatando un dato ritenuto generalmente "oggettivo" dagli studiosi che si sono occupati di Livorno, e cioè che la città fosse "senza campagna" per il complesso di ragioni economico - sociali che ne aveva caratterizzato la fondazione⁹.

Le indagini compiute dal dott. Roberto Branchetti, consulente per il PS/2 sui temi dell'agricoltura, hanno invece evidenziato da un lato la formazione, dal XVI secolo, di un sistema agrario finalizzato alla fornitura di derrate per la nuova città, realizzato quasi contemporaneamente alla sua fondazione, modernizzato con le riforme leopoldine del '700 ed in piena attività almeno fino alla prima metà del '900; dall'altro ha provveduto alla sistematizzazione delle conoscenze sulle strutture fisiche paleoindustriali (mulini, etc.), infrastrutturali (percorsi di origine medievale, tracciati di acquedotti romani e di quelli precedenti alla realizzazione, nell'800, dell'acquedotto di Colognole, percorsi di collegamento verso l'interno, etc.), rurali (fattorie: nuclei edilizi e dimensione e caratteri delle tenute e dei poderi di pertinenza, etc.)¹⁰.

Tale complesso di informazioni, di estrema utilità per la definizione da parte del PS/2 e del Regolamento urbanistico degli interventi da realizzare nelle aree pedecollinari e dei Monti livornesi, è rappresentato cartograficamente nella tavola "Sistema collinare – Carta delle valenze storico-ambientali e dell'accessibilità".

L'insieme di conoscenze sullo sviluppo storico della città e sulle testimonianze di tale sviluppo ancora leggibili facenti parte del Quadro conoscitivo del PS/1 hanno fatto sì che l'approccio da parte dello specialista in materia di beni culturali prof. Giorgio Bonsanti si sia potuto caratterizzare piuttosto che per particolari ricerche di storia urbana, per l'elaborazione di ipotesi interpretative della specificità del patrimonio artistico, architettonico e della struttura urbana di Livorno rispetto a quella delle altre città toscane. Specificità che possono costituire il punto di forza della città, oggi esclusa dai circuiti turistici nonostante la crescita esponenziale del traffico crocieristico, di fatto assente dalla città labronica fino al principio degli Anni

⁹ Lando Bortolotti in Livorno dal 1748 al 1958, Firenze, 1970, p.153, accenna a una campagna fatta prevalentemente di orti suburbani, i cui proprietari – i c.d. "ortolani" -, si rivelarono molto influenti sulle direzioni dello sviluppo urbanistico della città, tale da rallentare l'urbanizzazione della fascia a sud dei borghi, caratterizzata per l'appunto da vaste estensioni di colture orticole.

¹⁰ Ricordiamo, tra le opere recenti di sistematizzazione e aggiornamento delle conoscenze sul patrimonio archeologico, storico e naturalistico dei Monti livornesi, a cura di Renzo Mazzanti, Mario Taddei, Luciano Cauli la recente pubblicazione Gli antichi acquedotti e le acque minerali di Livorno e dintorni, Pisa, 2006.



Novanta, che interessa il porto di Livorno, per l'attrazione di flussi turistici. I riflessi dei temi trattati dal prof. Bonsanti sulla formulazione dei contenuti del PS/2 sono molteplici e posti in relazione col realizzando "Museo della città" nel fabbricato dei Bottini dell'Olio, luogo il cui nome il Bonsanti propone di associare al nome del museo, data la capacità evocativa rispetto alla storia stessa della città in esso racchiuso. In primo luogo, il rapporto del prof. Bonsanti ribadisce l'importanza, ipotizzata dal PS/1, della continuità dei percorsi tra il porto passeggeri e la città, con specifico riferimento al sistema delle fortezze ed al quartiere della Venezia, tale da costituire di per sé, arricchito da un punto informativo all'interno della Fortezza vecchia, un invito alla visita della città. In secondo luogo, il rapporto del prof. Bonsanti evidenzia come ad oggi gli importanti poli culturali ed espositivi villa Fabbricotti - Museo di Storia Naturale - villa Mimbelli - Acquario siano assolutamente isolati tra loro, non essendoci nessun percorso agevole ed attraente che li connetta.

Il tema della matrice storica della città e delle particolari identità di Livorno rispetto al resto della Toscana, che la accomuna più ad altre città cosmopolite della penisola che agli altri centri della regione, quale motivo della visita di Livorno è ripreso anche dal prof. Giampaolo Nuvolati, consulente per il PS/2 per le analisi sociologiche. In questo caso il riferimento immediato, rispetto alla città fisica, è ai luoghi di culto ed ai cimiteri delle diverse confessioni religiose. Tema che aveva assunto particolare rilevanza anche nell'elaborazione del PS/1. A questo riguardo il PS/1 individua, tra gli obiettivi da perseguire per il grande ambito di riqualificazione urbanistica definito dalla citata deliberazione n.200/1995, la riqualificazione degli spazi circostanti il cimitero inglese di via Pera ed i cimiteri olandese - alemanno e greco - ortodosso di via Mastacchi ed i complessi cimiteriali della Cigna, inserisce tra i manufatti di rilievo monumentale l'antico cimitero ebraico di viale Ippolito Nievo ed include il cimitero inglese di via Verdi tra gli elementi da valorizzare nell'ambito della creazione di percorsi pedonali tra le aree centrali ed i borghi.

Il patrimonio di indagini può dirsi ad oggi assolutamente adeguato a fornire supporto documentario e ulteriori spunti alla revisione del Piano Strutturale nonché a rafforzare lo spirito del progetto "città ritrovata" nel rendere consapevole la cittadinanza della specificità e del valore del patrimonio che la città, nonostante le distruzioni subite nella Seconda Guerra Mondiale, conserva; esso potrà essere suscettibile di ulteriori integrazioni nella fase di elaborazione del Regolamento urbanistico.

7.2 Le indagini dell'Ufficio di Piano

L'ufficio del Piano ha eseguito elaborazioni cartografiche sulle trasformazioni territoriali avvenute nel territorio comunale a partire dall'Ottocento.

Tali elaborazioni sono:

- a) la carta delle Permanenze storiche in scala 1:5.000 su fogli catastali aggiornati al 1970 circa che individua l'epoca di formazione dei tessuti urbani esistenti nonché l'evoluzione della



- rete stradale e della struttura territoriale delle aree extraurbane facendo uso di piante catastali (documenti depositati presso l'Ufficio di Piano);
- b) la carta della Città in quattro epoche eseguita in scala 1:25.000 basandosi sulla cartografia storica dell'Istituto Geografico Militare e sulla Carta Tecnica Regionale del 1984 (Cfr. Tavole, Tav.2);
 - c) la carta dei Tracciati storici in scala 1:10.000 (cfr. Tavole, Tav.3) che identifica ciò che rimane della rete stradale a partire dal 1750;
 - d) la carta illustrante i Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia in scala 1:2.000;
 - e) una carta, elaborata con la collaborazione dei consulenti storici, in scala 1:2.000 illustrante l'epoca di costruzione degli edifici all'interno del Pentagono buontalentiano (Cfr. Tavole, Tav.6).

Permanenze storiche

Nella carta *Permanenze storiche*¹¹ sono rappresentate le aree edificate all'epoca della redazione del catasto leopoldino, del catasto del 1887-90 e quelle tra la fine del secolo scorso e il 1970 circa; le stesse indicazioni sono date per la rete della viabilità e per gli insediamenti sparsi quali ville e case rurali (per le ville, dove possibile, sono stati evidenziati anche i perimetri delle rispettive pertinenze).

La carta permette quindi una ricostruzione non superficiale del processo di ampliamento della città e di trasformazione del territorio extraurbano.

Città in quattro epoche

La carta della "Città in quattro epoche" (cfr. Tavole, tav. 2), redatta in quattro fogli in scala 1:25.000, illustra l'evoluzione del territorio comunale tra il 1881 (data della prima edizione della cartografia IGM riguardante Livorno) e il 1984 (data di edizione della CTR), con particolare attenzione allo sviluppo delle parti di città sorte in epoca moderna. Le carte evidenziano l'espansione delle aree portuali - industriali, di quelle residenziali, le grandi attrezzature come i cimiteri, le trasformazioni della rete stradale e ferroviaria e fenomeni di carattere puntuale come la localizzazione delle ville suburbane e il loro progressivo assorbimento nel tessuto urbano che in molti casi ne ha causato la scomparsa. Di seguito sono illustrati i temi emergenti dall'osservazione delle carte elaborate.

Il tessuto urbano

Osservando i singoli fogli la città al 1881 risulta ancora compresa all'interno della linea delle Spianate (corrispondente alle attuali vie Palestro, Galilei e ai corsi Amedeo e Mazzini): ne escono soltanto la zona prossima alla stazione S.Marco, le aree attorno a piazza Due Giugno e

¹¹ Sull'argomento vedi: La ricostruzione del centro di Livorno nel secondo dopoguerra (a cura di Alessandro Merlo), Firenze, 2006.



a S.Maria del Soccorso, l'insediamento sul lungomare, le cortine lungo le strade che conducono fuori città e due grandi attrezzature pubbliche quali il Cisternone e il complesso oggi conosciuto come ex-Pascoli.

La zona esterna alla prima cinta daziaria (che in gran parte sarà inclusa nella nuova cinta del 1887) comprende alcune tra le più importanti ville come villa Fabbricotti ed è ricca di orti, presentando un carattere tipicamente suburbano.

Alla stessa data, all'interno del territorio comunale emergono i borghi di Ardenza, Antignano, Montenero, Salviano, Valle Benedetta e Quercianella (questi ultimi di dimensioni estremamente esigue). Ardenza presenta all'epoca una configurazione simile all'attuale dove si distingue chiaramente il borgo originario "di terra" e la lottizzazione tra questo e il mare formatasi in seguito alla costruzione dei casini.

Antignano è invece compreso tra il forte lungo il mare e la via Aurelia.

Tra Montenero, raccolto attorno all'omonimo santuario, e la città si estende un sistema di ville che presentano in massima parte i caratteri della residenza extraurbana piuttosto che quelli tipici della grande proprietà terriera (gli esempi più notevoli di quest'ultima) sono costituiti da Villa Rodocanacchi, Villa Maurogordato e Villa Morazzana.

La costruzione della ferrovia da Livorno a Vada, aperta nel 1911 per permettere il transito dei treni nord-sud da Livorno, stimola lo sviluppo urbano in direzione della nuova stazione posta molto al di là dell'antica linea delle Spianate. In prossimità della nuova stazione sorgono i primi nuclei di case popolari su un impianto stradale concepito da A.Badaloni, progettista del grande mercato coperto inaugurato alla fine del secolo scorso.

Durante il ventennio fascista Livorno raggiunge i 124.000 abitanti (censimento 1931) anche in conseguenza dello sviluppo delle attività portuali ed industriali. Negli anni Trenta si costruiscono due importanti quartieri di edilizia popolare in prossimi alla zona industriale: il quartiere di Barriera Garibaldi all'ingresso della città, con forti sottolineature stilistiche ed il quartiere Filzi (denominato Shangai), caratterizzato da un rigido impianto ad isolato, che appare sulla carta IGM del 1939 ancora incompleto. La fascia tra la linea delle Spianate e la prima cinta daziaria si va progressivamente saturando, sia attraverso le costruzioni di abitazioni (soprattutto nella zona di via Calzabigi e via Marradi) che tramite la realizzazione di importanti attrezzature quali il nuovo Ospedale.

La zona del podere Fabbricotti, tra la prima e la seconda barriera daziaria, viene acquistata dal Comune, lottizzata ma realizzata in massima parte nel secondo dopoguerra. Fuori dalla circoscrizione acquista importanza la frazione d'Ardenza, collegata con continuità lungo la costa al centro città, attraverso un nucleo di palazzine in stile eclettico e la realizzazione della zona sportiva (l'ippodromo costruito nel 1869 e lo stadio, nel 1935). La fascia tra Ardenza e Antignano, sul lungomare, vede i primi sviluppi di un'intensa attività edilizia con i caratteri della villetta o della palazzina che si completerà, anche in questa zona nel secondo dopoguerra.

Nel dopoguerra il processo di saturazione delle aree poste entro la seconda cinta daziaria continua, mentre la ricostruzione del centro avviene recependo gli indirizzi dei decenni



precedenti attraverso sventramenti e operazioni speculative discutibili il cui paradigma è la vicenda della costruzione al centro di una piazza Grande sfigurata dalla guerra del “Palazzo Grande”, peraltro edificio polifunzionale non privo di qualità architettonica.

La saturazione delle aree all’interno della seconda cinta daziaria comporta la distruzione di numerose ville anche di dimensioni notevoli: spazi che avrebbero potuto soddisfare la necessità di servizi che una città in forte crescita demografica aveva. Fuori dalla circonvallazione la città non conosce addizioni notevoli se non nella zona Nord dove viene realizzato il quartiere popolare di Corea, con un tessuto composto quasi esclusivamente da case minime, e viene completato, ricostruendo con le macerie gli edifici bombardati, il quartiere Filzi.

Si consolida il tessuto attorno ai nuclei di Ardenza e di Antignano, mentre si sviluppa progressivamente Quercianella.

Tuttavia, nonostante il forte aumento di popolazione (al censimento del 1951 risultano circa 18.000 abitanti in più rispetto al 1936) il limite fisico della circonvallazione costituisce una barriera ancora scarsamente valicata: in definitiva la città è ancora legata, perlomeno dal punto di vista fisico, all’assetto della città murata ottocentesca.

Oltre trent’anni dopo, sulla carta tecnica regionale 1984, il tessuto urbano oltrepassa tutte le barriere fisiche del territorio: l’Aurelia, la ferrovia, la variante Aurelia, i limiti delle frazioni fino a creare un unico territorio urbanizzato quasi senza soluzione di continuità tra Stagno (frazione di Collesalveti in prossimità degli impianti petrolchimici sorti negli anni ‘30) e il Maroccone.

Attraverso i grandi interventi di edilizia popolare (Sorgenti, Coteto, Colline) viene saturata la fascia di territorio compresa tra la circonvallazione e la ferrovia, con intrusioni oltre la ferrovia e la variante a Salviano, ed in tempi più recenti, alla Leccia. Il quartiere coordinato della Rosa favorisce il processo di saldatura tra la frazione d’Ardenza ed il resto della città, che regolarmente si verifica attraverso interventi privati; la frazione di Antignano, oltre a svilupparsi come località balneare, si salda all’Ardenza lungo la costa con l’intervento di lottizzazione privata della Banditella. Particolarmente evidente appare la crescita della frazione di Quercianella, il cui tessuto, composto quasi esclusivamente da villette, occupa una vasta area della costa meridionale del territorio comunale.

Tuttavia, il fenomeno più eclatante, e probabilmente più pericoloso, risulta l’assalto alla collina, che attraverso una miriade di micro-interventi non coordinati, favoriti dalla legislazione regionale sulle aree agricole (la legge 10/79 che prevede le costruzioni di annessi agricoli in ogni località del comune) o di tipo abusivo crea le premesse all’urbanizzazione selvaggia della fascia collinare. Lo stesso fenomeno si presenta sulla collina di Montenero che attraverso interventi residenziali, sia pubblici che privati, salda il paese del santuario mariano al resto della città.



La città di Livorno non solo ha superato le proprie mura e barriere, ma ha iniziato un processo di distruzione delle qualità dei luoghi, di difficile controllo - e che il PRG del 1977 aveva tentato di controllare¹².

Al 2013 l'immagine dei margini della città costruita appare meno tendente alla dispersione di quanto non apparisse nel 1996 ed emergono con chiarezza le parti realizzate del PS/1. La configurazione, ancorché incompleta, della Porta a Terra segnala inequivocabilmente, la presenza di una centralità di livello cittadino mentre il completamento dei quartieri Scopaia-Leccia, la realizzazione del quartiere di Salviano 2 – Borgo di Magrignano e la mancata realizzazione del Nuovo centro a cavaliere di via del Levante e della Variante Aurelia ne evidenzia ancora di più la condizione di perifericità geografica di questi insediamenti rispetto al resto della città. L'immagine evidenzia inoltre gli interventi compiuti, in attuazione del PS/1 nei quartieri nord: il recupero delle mura lorenese, gli interventi di ristrutturazione urbanistica interessanti le aree dalla Venezia ai quartieri Shangai e Corea, il grande parco Baden-Powell tra il quartiere Corea e il cimitero comunale. Osservando le aree portuali a diretto contatto con il tessuto urbano si nota, infine, il progredire degli interventi di trasformazione urbanistica interessanti le aree del Cantiere Orlando e del Porto Mediceo con la concentrazione delle attività di cantieristica in corrispondenza dello scalo Morosini, con accesso diretto al mare, e l'avvio degli interventi di trasformazione urbanistica sulle aree del cantiere corrispondenti allo Scalo Umbria. È possibile, inoltre, notare l'avvenuta realizzazione di ulteriori interventi puntuali ma di dimensioni significative quali la trasformazione, attraverso Piano di recupero, della ex birreria Peroni prospiciente Piazza XX Settembre e delle aree ex Coca - Cola ricomprese nell'ambito del complesso delle Terme della Salute.

Il porto e le aree industriali

Il porto denuncia al 1881 forti carenze soprattutto per l'assenza di banchine accostabili: ciò comportava il trasferimento delle merci dalle navi ai navicelli e quindi alle banchine: i lavori di miglioramento che tra il 1851 ed il 1866 vedono la realizzazione di due dighe, la curvilinea ad ovest e la rettilinea a nord, la realizzazione della stazione marittima e del bacino di carenaggio non aumentano tuttavia le potenzialità del porto labronico, che rimane, in definitiva, quello Mediceo. Lo sviluppo industriale si localizza prevalentemente a nord della città, con l'unica eccezione dell'ex-cantiere militare granducale poi divenuto Orlando, posto nell'area del lazzaretto di S.Rocco: la località Torretta, fuori dalla porta S.Marco, in prossimità dello scalo ferroviario esternamente alla cinta daziaria diventa il centro dell'attività industriale labronica e vi trovano sede industrie metallurgiche e vetrarie oltre a vari depositi.

Alla fine degli anni Venti una legge speciale, la 1012 del 1929, istituisce la zona portuale-industriale di Livorno (sul modello di Napoli, Trieste, Venezia - Porto Marghera, Palermo), crea una apposita società a capitale prevalentemente pubblico con l'incarico di promuoverne la

¹² Vedi: Lando Bortolotti Livorno dal 1748 al 1958, Firenze, 1970, p.126.



costruzione, e introduce esenzioni fiscali e tributarie favorendo così l'insediamento di numerose attività industriali; allo stesso tempo si procede alla radicale ristrutturazione del porto che viene ampliato verso le aree interne fra la torre del Marzocco e il fiume Tora.

Tali trasformazioni sono leggibili sulla carta IGM 1934/39: un vasto porto interno, a nord dell'antico bacino mediceo, composto dal Canale industriale e da due grandi darsene attorno al quale si struttura l'attività industriale della città composta prevalentemente da industrie chimiche, petrolchimiche e a carattere bellico, queste ultime non necessariamente localizzate nell'ambito del porto industriale ma in posizione più decentrata rispetto alle infrastrutture e agli insediamenti, come ad esempio Ardenza Terra.

La distruzione del porto, operata dai bombardamenti alleati e il sabotaggio tedesco comprende oltre alle strutture portuali, il danneggiamento di oltre il 90% dei magazzini e l'annientamento della fabbrica storica livornese: il Cantiere Navale Orlando.

L'opera di ricostruzione terminata intorno alla metà degli anni Cinquanta è evidente sulla cartografia IGM 1949/53, che mostra l'ampliamento del Cantiere Orlando e delle aree produttive attorno al Canale Industriale.

Le profonde modifiche della attività cantieristica e soprattutto la fase di forte industrializzazione del trentennio 50/80 trasformano profondamente l'area portuale; inoltre, la necessità di ampliamento del settore industriale incrementa fa crescere nuove zone adatte all'insediamento di attività produttive.

La carta CTR del 1984 evidenzia questo tipo di evoluzione: nella zona del cantiere a partire dal 1962 viene realizzato il nuovo bacino di carenaggio mentre nell'area del nuovo porto viene realizzata a partire dal 1976 la Darsena Toscana, tra il Canale dei Navicelli ed il mare, per il traffico container. La costruzione dello Scolmatore dell'Arno marca il limite settentrionale dell'area portuale e industriale di Livorno.

L'industria esce dalle tradizionali aree di sviluppo – ed al tempo stesso si assiste al suo allontanamento dal contesto urbano e dalla città labronica dovuto alla revisione delle strategie localizzative di grandi gruppi industriali come nel caso della Pirelli di viale Carducci - diffondendosi sul territorio, sia in forme pianificate come la vasta area di attività artigianali, di media industria e di servizio alle imprese nella zona del Picchianti a nord-est della città, sia assecondando gli interessi imprenditoriali: sorgono così le nuove zone industriali e artigianali nella zona della Scopaia e di Salviano.

Al 2013 in ambito portuale si registrano: l'avvenuto completamento della banchina riservata al traffico contenitori della Darsena Toscana, la demolizione del magazzino prospiciente la Calata Sgarallino (opera prevista dagli studi di dettaglio del PS/1 al fine di recuperare l'insularità della Fortezza Vecchia), il già citato spostamento a mare delle attività del Cantiere Orlando – che dopo il mutamento degli assetti proprietari ha orientato la propria produzione verso la nautica – con il conseguente avvio della trasformazione urbanistica dell'area del Cantiere prospiciente lo Scalo Umbria. La cartografia e la ripresa aerea non possono però dare conto di ulteriori interventi strettamente legati all'utilizzo delle aree portuali quali l'avvenuto complemento del Centro intermodale di Guasticce e la realizzazione di una nuova area



destinata allo stoccaggio delle auto nuove, a servizio del porto di Livorno, ubicata in località Il Faldo, nei pressi di Collesalvetti.

Per quanto riguarda le aree industriali: non si registrano ampliamenti delle aree interessate dalla grande industria, peraltro interessate da modifiche degli assetti proprietari e crisi di settore, che hanno comportato il rallentamento di significative attività anche in tempi recenti, ma non ancora leggibili cartograficamente né dalle riprese aeree.

Si registra invece il consolidamento delle aree destinate ad attività produttive-artigianali (PIP Picchianti, espansione dell'area ex Officine S.Marco tra Coteto e Salviano): tuttavia le indagini di campo hanno evidenziato la progressiva terziarizzazione di tali aree dove trovano insediamento attività commerciali, uffici, centri di ricerca che vi trovano condizioni insediative e di accessibilità territoriale ad esse confacenti. Rispetto alle attività industriali è però da segnalare che, a seguito di recenti intese con il Centro intermodale di Guasticce ed il Comune di Collesalvetti, sono state individuate nuove opportunità insediative nell'ambito delle aree disponibili nel Centro Intermodale di Guasticce e della ex CMF, aree situate nel territorio comunale di Collesalvetti.

Permangono, infine, gli insediamenti industriali legati a produzioni belliche (W.A.S.S. ex Fiat di via del Levante) e di esplosivi (Cheddite Italia), che condizionano per ragioni militari o di sicurezza rispetto agli insediamenti nel caso di industrie a rischio di incidente rilevante, in misura notevole l'assetto delle aree limitrofe.

Il sistema infrastrutturale

La carta del 1881/96 mostra un sistema infrastrutturale fortemente spostato a Nord della città: la ferrovia è ancora attestata a S.Marco, stazione di testa della ferrovia per Pisa e Firenze, mentre Roma è raggiungibile attraverso la linea per Collesalvetti. Nelle vicinanze della stazione, la ferrovia si biforca attraverso un ramo che raggiunge la stazione marittima.

La strada principale resta ancora la strada per Pisa, attraverso l'antica via Pisana, che raggiunge la città all'altezza di Barriera Fiorentina. Dalle porte della cinta daziaria parte il sistema stradale extraurbano legato ancora all'antica struttura territoriale: da Porta Fiorentina, la strada per Collesalvetti, dalla barriera di Colline, la strada per Salviano e Valle Benedetta e dalla Barriera Maremmana la strada per Ardenza (e per Roma) e la strada per Montenero.

La carta successiva evidenzia le profonde modifiche che cambiano le caratteristiche infrastrutturali: la città si avvia a prendere i caratteri di città lineare: il sistema ferroviario, attraverso la realizzazione della ferrovia diretta per Roma, permette di stabilire un contatto più diretto con le zone meridionali del comune e della provincia, mentre attorno alla zona della stazione centrale si ha uno sviluppo urbanistico che inizia la rottura dei confini della città murata. La ferrovia per Collesalvetti adesso rientra nei confini comunali con un percorso parallelo al fiume Tora. La ferrovia elettrica per Tirrenia, Marina di Pisa e Pisa con il capolinea a Barriera Margherita evidenzia, all'interno del tessuto cittadino, la direttrice nord-sud, continuando così la tradizione dei tram elettrici, le cui linee principali collegavano il centro alla



zona dell'Ardenza e di Antignano. Inoltre, sulla carta appare una infrastruttura di tipo particolare, la funicolare di Montenero, sopravvissuta fino ad oggi, alla progressiva scomparsa dei mezzi su rotaia nella città.

La comparsa dell'automobile e degli autocarri, per quanto riguarda una città industriale quale Livorno, modifica le caratteristiche (ma non l'assetto complessivo) del sistema stradale della città: l'Aurelia abbandona il tracciato lungo la via Pisana per seguire un percorso rettificato che prosegue lungo l'antica cinta daziaria fino a collegarsi al tracciato originario all'Ardenza per proseguire verso Roma. La carta relativa al secondo dopoguerra non evidenzia particolari modifiche dell'assetto ferroviario e stradale della città: si realizza una strada a carattere statale verso Calambrone e Tirrenia e viene terminato il circuito di Montenero che collega il Romito a Montenero attraverso il Castellaccio. In città scompaiono le linee tramviarie sostituite da una rete di filobus.

La quarta carta, nella metà degli anni Ottanta, evidenzia come il sistema dei trasporti livornesi non abbia completamente recepito i profondi sviluppi dell'assetto urbano e produttivo cittadino. Di fronte ad un sistema ferroviario statale pressoché immutato da quasi ottant'anni (la ferrovia per Collesalveti è ridotta a raccordo per la CMF di Guasticce), scompare l'unica ferrovia privata di Livorno che collegava la città a Pisa via Tirrenia: i trasporti pubblici abbandonano completamente la rete guidata (ed ecologica) del filobus per l'autobus.

La rete stradale è innovata solo ad est, con la costruzione della variante Aurelia che si collega a Stagno con l'Autostrada per Genova (la Sestri Levante-Livorno) per proseguire fino a Salviano: le comunicazioni verso Roma sono ancora legate all'antica via Aurelia. Anche il sistema stradale urbano ed extraurbano non subisce sostanziali modifiche rimanendo pressoché il medesimo di cento anni prima.

Solo in questo ultimo decennio la rete stradale di interesse nazionale ha conosciuto un marcato sviluppo con la realizzazione della Firenze - Porto, di cui manca al 1996 il tratto finale di penetrazione alle aree portuali, dell'Autostrada per Rosignano lungo la valle del Fine, e della futura apertura della Variante Aurelia per Roma da Salviano ad Antignano.

Al 2013 il sistema stradale registra la realizzazione di interventi di importanza strategica per la mobilità su gomma: il completamento dell'accesso alla Darsena Toscana della Strada di Grande Comunicazione Firenze-Porto, l'avvenuta apertura del tratto Salviano/via del Levante-Maroccone della Variante Aurelia. Quest'ultima opera, corredata dai nuovi svincoli di accesso alla Porta a Terra (dove è rimasta inattuata la previsione del PS/1 di un collegamento stradale diretto tra questo insediamento e le zone centrali della città), consente di poter riorganizzare gli spostamenti interni all'area urbana del comune.

Alla scala territoriale, per quanto riguarda le infrastrutture stradali, si registra invece la ripresa dei lavori per il completamento del corridoio autostradale tirrenico da Rosignano a Civitavecchia che al momento esclude la realizzazione del Lotto 0 della Variante Aurelia dal Maroccone a Chioma.

Per quanto riguarda la viabilità urbana si registrano, oltre alla realizzazione della maglia stradale dei nuovi quartieri Salviano 2 e Scopaia, e di parte della rete viaria della Porta a Terra,



la realizzazione di un nuovo sistema di entrata/uscita dalla Stazione marittima da via Salvatore Orlando e via delle Cateratte, che ha permesso dell’impatto sulla viabilità urbana del traffico avente per O/D i traghetti; il completamento del Piano di soppressione dei passaggi a livello. Tale piano ha comportato la realizzazione di nuovi interventi di viabilità a seguito della soppressione dei P.L. di via di Salviano, di via di Collinaia (tra i quartieri La Rosa e La Scopaia), di via S.Martino ad Ardenza e, infine, a Quercianella.

L’esame della ripresa aerea evidenzia, infine, l’incremento della dotazione di grandi parcheggi tra cui: quelli a servizio della Porta a Terra, i parcheggi coperti realizzati in prossimità del Cisternone (via P.A. Del Corona) e del cimitero inglese di via Verdi in sostituzione del cinema Odeon; il grande parcheggio di Banditella in prossimità della spiaggia dei Tre Ponti, i parcheggi realizzati in prossimità della Stazione marittima.

Per le infrastrutture ferroviarie a livello territoriale si registrano:

- il completamento della ricostruzione ed elettrificazione della Pisa-Collesalvetti-Vada, intervento che consente, senza dover operare costosi adeguamenti della sagoma delle gallerie della linea tirrenica tra Livorno e Vada, il transito lungo la ferrovia tirrenica di convogli merci e container rispondenti ai nuovi standard internazionali, con evidente beneficio anche per i traffici interessanti il porto di Livorno;
- l’allacciamento del Centro Intermodale di Guasticce (CIG) al tronco tuttora attivo della linea Livorno-Collesalvetti con la conseguente dismissione dello scalo pubblico di Livorno San Marco e lo spostamento di tali attività nell’ambito del CIG stesso.

Alla scala comunale si registrano invece il completamento dell’accessibilità ferroviaria alla Darsena Toscana, il disarmo del Piazzale ferroviario della Stazione S.Marco e di gran parte della stazione Livorno Marittima (aree che il PS/1 include tra le UTOE oggetto di trasformazione urbanistica).

Sfuggono alla rilevazione aerea: la chiusura al traffico della stazione di Ardenza; la doppia accessibilità, ora possibile anche dalla Porta a Terra tramite il prolungamento del preesistente sottopasso pedonale il cui accesso è ubicato in corrispondenza di un nuovo parcheggio di scambio, della stazione centrale.



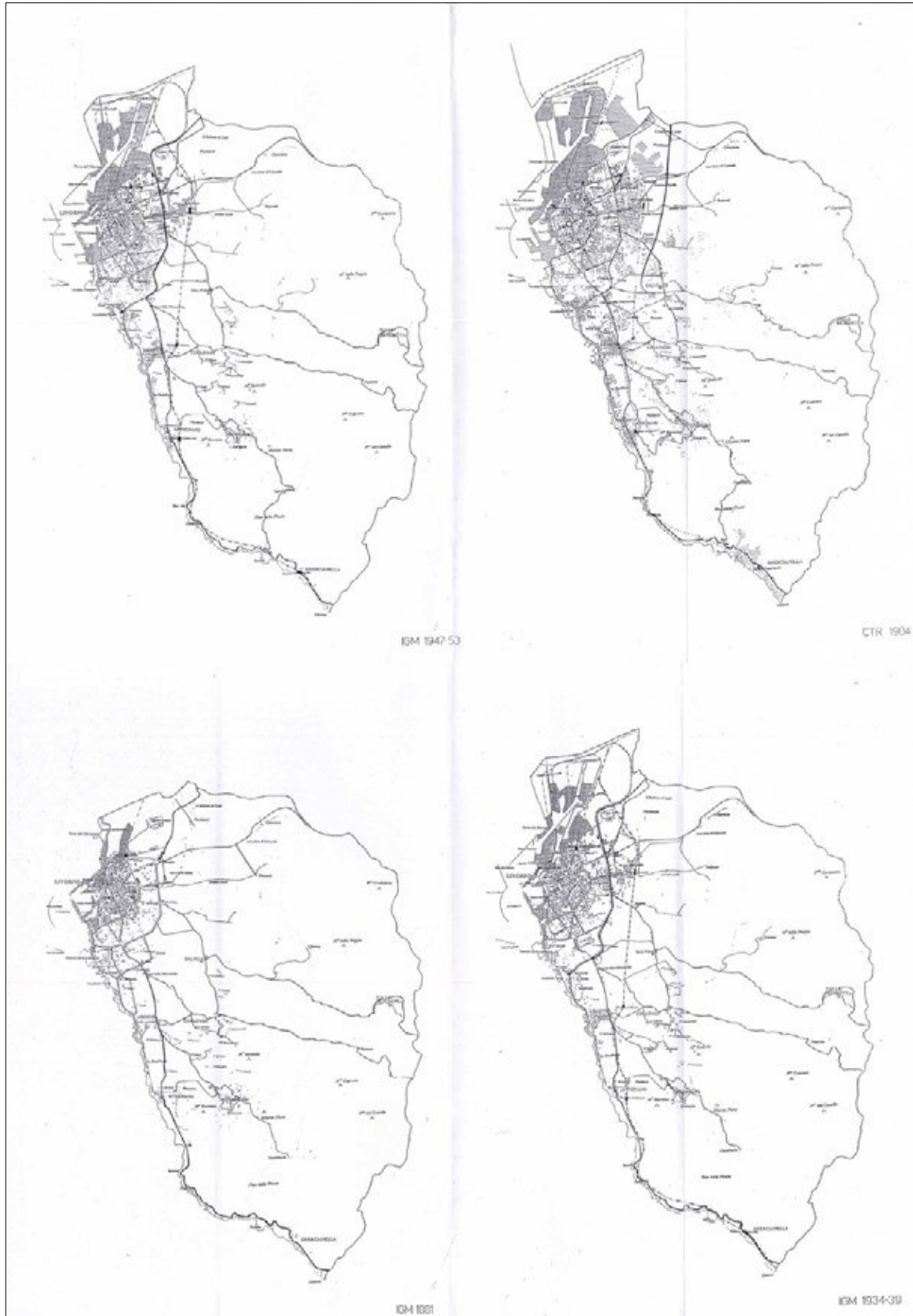


Figura 1 - Le trasformazioni territoriali dalla metà dell'Ottocento alla fine del Novecento



1. SGC Firenze-Porto
2. Variante S.S. 1
3. Darsena toscana
4. Porta a Mare
5. Porta a Terra
6. Salviano
7. Scopaia



Figura 2 Livorno carta tecnica regionale (2010) con le principali trasformazioni



7.3 I tracciati storici

La carta dei “Tracciati storici” (cfr. Tavole, tav.3) illustra i tracciati stradali esistenti oggi classificandoli secondo la loro presenza al 1750, 1844, 1868 e 1896. La carta indica inoltre le porte della città esistenti e non più esistenti, i tracciati delle cinte daziarie, le torri ancora esistenti nel territorio comunale, le guglie (obelischi posti lungo la via delle Spianate che servivano a delimitare le servitù militari per quanto riguarda l’altezza delle costruzioni), i centri presenti nel territorio (villaggi, conventi) e costruzioni particolari quali terme, sanatori, edifici di servizio per l’acquedotto di Colognole, che viene indicato in quanto concepito da Poccianti – realizzando l’intuizione del primo progettista Giuseppe Salvetti - come “promenade architecturale” nella campagna.

La carta considera inoltre anche il circuito panoramico di Montenero poiché, anche se realizzato in epoca relativamente recente, assume una particolare importanza per il suo inserimento nel paesaggio. La carta mostra come la viabilità d’impianto più antico sia quella collegante Livorno col suo retro - terra mentre la viabilità lungo la costa, ad eccezione della via dei Cavalleggeri, alla quale era però preferito il percorso interno attraverso Montenero, fu realizzata soltanto nel secolo scorso.

Un altro dato interessante è rappresentato dalla formazione della viabilità nella zona tra Montenero e il rio Ardenza, corrispondente all’area di massima concentrazione di ville storiche, che risale prevalentemente alla metà del secolo scorso.

Infine, la carta consente di individuare come alcune strade minori extraurbane siano state importanti nell’orientare la crescita edilizia della città.

Tale materiale è stato oggi (2013) integrato dalla tavola “Sistema collinare - Carta delle valenze storico-ambientali e dell’accessibilità” dove sono riportati ulteriori informazioni relative alla permanenza di manufatti (tracciati degli acquedotti di epoca anteriore a quello di Colognole, strutture paleoindustriali – mulini, fornaci, ghiacciaie, etc. – torri difensive e di avvistamento), edifici (ville ed edifici rurali), elementi strutturanti del paesaggio agrario (aree coltivate di pertinenza di fattorie storiche), luoghi di culto.





Figura 3 – Tavola dei tracciati storici

7.4 Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia

La carta dei *Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia*¹³ è una carta non solo descrittiva ma che esprime una valutazione, seppur limitata alla realtà fisica del luogo, su quello che è oggi la Venezia.

La carta contempla le seguenti categorie:

- monumenti nel senso tradizionale del termine, categoria nella quale rientrano quindi le fortezze;
- edifici originali o con poche modificazioni quali il Refugio e i Bottini dell'Olio;
- edifici con trasformazioni interne che hanno alterato l'impianto originario;
- edifici con trasformazioni interne con mantenimento dei caratteri originari esterni come alcuni palazzi lungo via Borra;
- edifici della ricostruzione;
- edifici costruiti con "immagine";
- edifici recenti;
- macerie;
- edifici impropri;
- la specificazione di "edificio speciale" per gli edifici di impianto storico progettati per particolari funzioni;
- edifici recenti con caratteri architettonici emergenti;
- resti di mura (fortificazioni XVI-XVII secolo).

La lettura della carta dimostra come l'edilizia recente e del dopoguerra non abbia prestato nessuna attenzione, nella maggior parte dei casi, alla particolarità del quartiere.

Tuttavia, osservando la carta emerge anche come, accanto a persistenti fenomeni di degrado grave dell'edilizia storica, siano state compiute e siano in corso opere di restauro e di recupero dell'edilizia storica.

Oltre alla redazione della cartografia sopra descritta l'Ufficio di Piano, con la collaborazione dei consulenti storici per alcuni aspetti, sta provvedendo alla individuazione degli edifici di interesse storico presenti nel territorio comunale.

¹³ Vedi: Valori da tutelare e rinnovamento della Venezia, basata su indagini di campo svolte dall'Ufficio di Piano, sulle analisi svolte per il Piano di Recupero della Venezia in attuazione del PRG del 1977, sugli approfondimenti compiuti dai consulenti per la storia urbana Lucia Frattarelli-Fischer (Livorno: il quartiere della Venezia Nuova) e M.L.Conforto (Edifici storici e moderni a Livorno nell'impianto del Buontalenti); la ricerca, svolta dall'Ufficio di Piano ed estesa a tutto il territorio comunale, ad eccezione del Pentagono e della Venezia; la ricerca sulle ville storiche e le loro pertinenze, curata dal consulente L. Giuliano e dall'Ufficio di Piano; l'indagine, svolta dall'Ufficio di Piano, estesa a tutto il territorio urbanizzato, "Atlante urbano – uso in atto del suolo e degli edifici" corredata da schede di rilievo e dalla restituzione cartografica in scala 1:2.000 su 46 fogli degli usi in atto del suolo e degli edifici.



Ad oggi (2013) le indagini di campo e le riprese aeree evidenziano mutamenti notevoli nel quartiere. Questi mutamenti si percepiscono a più scale e riguardano l'immagine urbana, le condizioni del patrimonio edilizio, gli usi. In altre parole, il quartiere oggi male si presterebbe all'ambientazione di quei film degli Anni '50-'60 che lo usavano come quinta per l'ambientazione di scene che si svolgevano in città distrutte dalla guerra e malfamate, immagine che in parte il quartiere ancora trasmetteva al momento dell'avvio del PS/1, per una diffusa fatiscenza del patrimonio edilizio e usi impropri dello spazio pubblico.

L'intero quartiere, inserito dal PS/1 nell'ampio ambito di riqualificazione urbana esteso dalla Fortezza Vecchia ai Quartieri nord, registra il compimento di significativi interventi di recupero/ricostruzione di isolati ed edifici (Rivellino San Marco, Ufficio dei Grani, via Strozzi, ex carcere – convento dei Domenicani) e la diffusione di nuove attività che traggono beneficio proprio dalla particolarità del quadro urbanistico del quartiere. Inoltre, nell'ambito del PRU del Luogo Pio – che prevede la ricostruzione dell'isolato delle Case Pie - è stata ripristinata l'acquaticità del quartiere con la riapertura del fosso, colmato nel 1898.

Rimangono invece ancora da attuare gli interventi di recupero dell'immobile del Refugio, della sede della SVS prospiciente via S.Giovanni mentre il ruolo del sottoutilizzato complesso del Mercato ittico (1961) sarà oggetto di approfondimenti nella redazione del PS/2.

Il recupero di questo originalissimo quartiere non si esaurisce però in interventi edilizi, per quanto finalizzati a recuperare e ricostruire l'immagine storica dei luoghi, ma anche in una riqualificazione funzionale legata a nuovi usi del patrimonio architettonico pubblico di valore storico – architettonico.

Il primo concreto passo in questa direzione è stato da tempo compiuto con la conclusione del recupero architettonico del convento dei Domenicani - utilizzato come carcere fino alla costruzione del nuovo carcere delle Sughere -: tuttavia ancora non ne risulta definito l'uso (inizialmente il complesso sarebbe divenuto la sede dell'Archivio di Stato). Un ulteriore intervento, di grande rilevanza, è la realizzazione, in corso, del Museo della Città nell'edificio dei Bottini dell'Olio mentre la chiusura dell'attività di macellazione (avvenuta circa 15 anni orsono) aveva suggerito l'ipotesi della collocazione nel Forte San Pietro di un "Polo Espositivo del sistema museale cittadino e delle produzioni enogastronomiche e artigianali del territorio", avanzata nel PIUSS "Livorno Città delle Opportunità". In merito a Forte San Pietro, nonché a tutta l'area del Rivellino San Marco, è tuttavia evidente come per la riqualificazione del medesimo, anche soltanto come spazio monumentale fruibile nella sua completezza, sia imprescindibile il trasferimento dell'impianto di depurazione cittadino, come del resto previsto dal PS/1 che prevedeva il ripristino del tracciato originario del Fosso Reale fino alla Dogana d'Acqua.



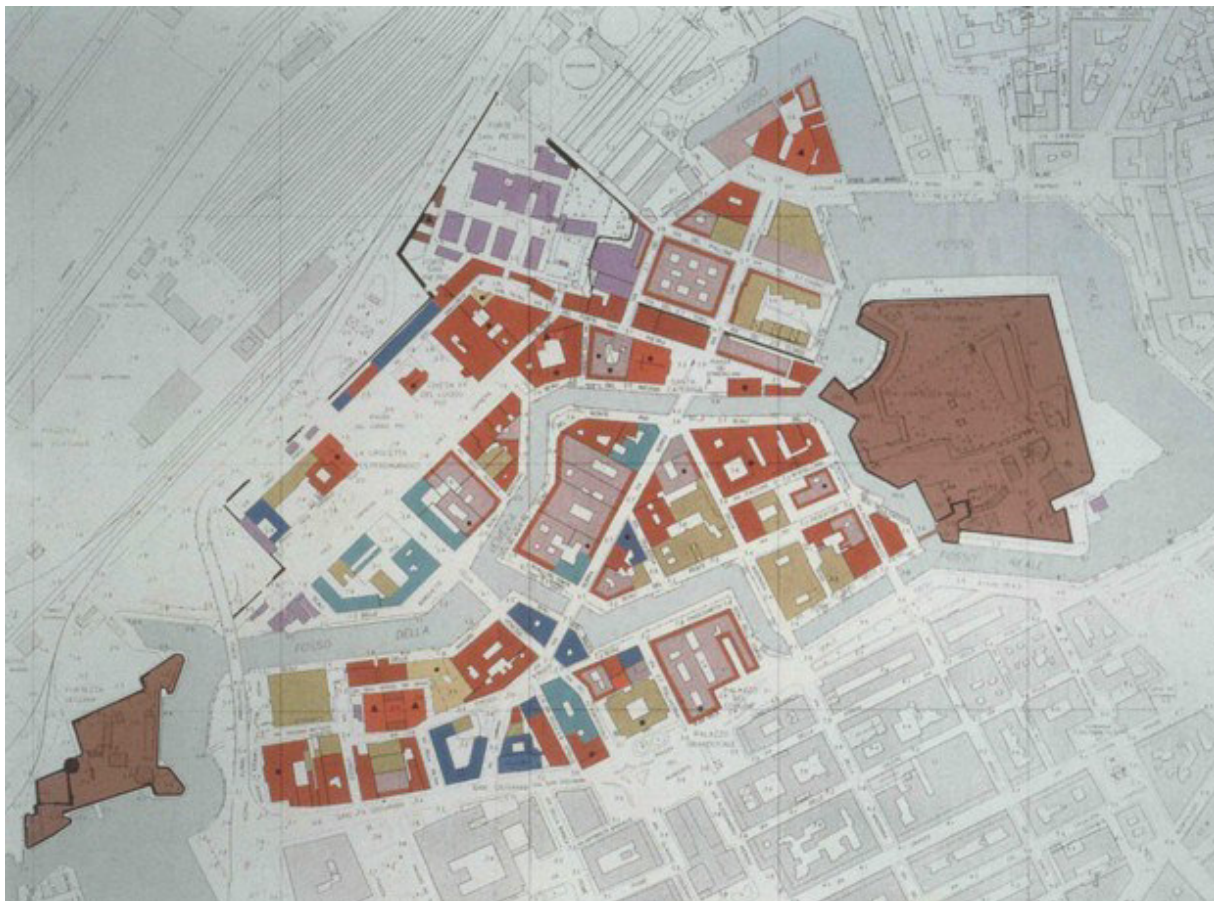


Figura 4 – Tavola valori da Tutelare e rinnovamento della Venezia



7.5 Indagine sulla permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che conformano lo spazio pubblico

L'indagine sulla permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che conformano lo spazio pubblico è stata svolta nella primavera del 1995 ed ha riguardato tutte le aree urbanizzate, ad esclusione del Pentagono e della Venezia oggetto di indagini specifiche, d'impianto storico. Soggetto dell'indagine è stato il carattere e l'aspetto esteriore dei singoli edifici in rapporto all'epoca di costruzione dell'area in cui sono localizzati. L'indagine ha considerato anche aree d'impianto relativamente recente, come il quartiere Stazione, ma di particolare rilievo nella storia urbanistica della città.

L'indagine è stata svolta mediante sopralluoghi effettuati in seguito all'esame della cartografia storica disponibile. L'indagine ha considerato inoltre parti della città d'impianto relativamente recente, come il quartiere Stazione, ma di particolare rilievo nella storia urbanistica livornese. Gli edifici analizzati sono stati suddivisi in due grandi gruppi: quello degli edifici storici - generalmente costruiti prima dell'ultima guerra - e quello degli edifici recenti - generalmente costruiti dal dopoguerra in poi -.

All'interno del gruppo degli edifici storici è stata operata una suddivisione tra edifici storici caratterizzanti lo spazio pubblico (quali chiese, teatri, etc.), edifici con sostanziale mantenimento delle caratteristiche storiche, edifici con sostanziale trasformazione delle caratteristiche storiche. L'indagine ha segnalato gli edifici in cattivo stato di conservazione, gli eventuali elementi di compromissione, gli elementi di pregio.

L'indagine ha considerato elementi di compromissione negli edifici caratterizzanti lo spazio pubblico e negli edifici con sostanziale mantenimento delle caratteristiche storiche:

- 1) la presenza di materiali di decorazione della facciata impropri;
- 2) la presenza di serramenti impropri (per forma e/o materiale);
- 3) l'alterazione nelle aperture sullo spazio pubblico;
- 4) la presenza di serramenti impropri al piano terra;
- 5) manto di copertura improprio.

Negli edifici con sostanziale trasformazione delle caratteristiche storiche sono stati considerati elementi di compromissione degli edifici:

- 1) la sopraelevazione;
- 2) la presenza di sventramenti;
- 3) la presenza di superfetazioni;
- 4) modifiche strutturali alla copertura;
- 5) la chiusura o apertura di finestre con alterazione dell'ordine compositivo delle facciate.

Il gruppo degli edifici recenti è stato suddiviso in edifici coerenti e edifici incoerenti rispetto al tessuto storico in cui sono collocati.



All'interno del gruppo degli edifici incoerenti sono stati ritenuti elementi di diversità rispetto al tessuto storico:

- 1) spostamento rispetto al filo strada derivante dall'impianto storico;
- 2) differente altezza rispetto agli edifici storici vicini;
- 3) la presenza di aggetti;
- 4) la presenza di materiali differenti rispetto all'edilizia storica;
- 5) il tetto piano.

Infine, sono stati indicati i muri di cinta delle ville e delle case coloniche superstiti.

L'indagine è stata di supporto, unitamente alle altre ricerche storiche effettuate, nell'identificazione delle aree incluse nel sistema insediativo di valore storico-ambientale.

Il materiale dell'indagine è costituito da 20 tavole in scala 1:2.000 e dalla documentazione fotografica relativa alle zone oggetto dell'indagine.

L'indagine, integrata da dati relative all'epoca di impianto, costruzione, trasformazione, tipologie edilizie, usi in atto e stato di conservazione degli edifici, ha permesso di far sì che lo strumento urbanistico generale (nello specifico la parte di esso denominata "Regolamento Urbanistico") non rinviasse, se non in casi di particolare complessità, alla pianificazione attuativa, la disciplina degli interventi urbanistico edilizi nelle aree di impianto storico da esso identificate.





Figura 5 - Permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che caratterizzano lo spazio pubblico – Spianate Sud





Figura 6 - Permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che caratterizzano lo spazio pubblico - Quartiere della stazione- Terme della Salute








PERMANENZA DELLE CARATTERISTICHE STORICHE NEGLI ELEMENTI CHE CONFORMANO LO SPAZIO PUBBLICO	
Legenda	
	EDIFICI STORICI CARATTERIZZANTI LO SPAZIO PUBBLICO
	EDIFICI CON SOSTANZIALE MANTENIMENTO DELLE CARATTERISTICHE STORICHE
ELEMENTI DI COMPROMISSIONE	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Materiali di decorazione della facciata impropri 2. Serramenti impropri (per forma e/o materiale) 3. Alterazione nelle aperture sullo spazio pubblico (P.T.) 4. P.T. con serramenti impropri 5. Manto di copertura improprio 	
	EDIFICI CON SOSTANZIALE TRASFORMAZIONE DELLE CARATTERISTICHE STORICHE
ELEMENTI DI COMPROMISSIONE	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sopraelevazione 2. Sventramento 3. Superfazioni (ampliamento) 4. Modifiche strutturali alla copertura (inclinazione) 5. Chiusura o apertura di finestre con alterazione dell'ordine compositivo delle facciate 	
	EDILIZIA RECENTE COERENTE
	EDILIZIA RECENTE INCOERENTE
ELEMENTI DI DIVERSITA'	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Differente filostrada 2. Differente altezza 3. Differente per gli aggetti 4. Differente nei materiali 5. Differente per gli infissi 6. Tetto piano 	
C	EDIFICI PER ATTIVITA' PRODUTTIVE E/O STOCCAGGIO MERCI
-----	FRONTI CON ELEMENTI COMPOSITIVI E/O DECORATIVI DI GRANDE PREGIO
*	FRONTI CON PARTICOLARI ELEMENTI COMPOSITIVI E/O DECORATIVI
- - -	FRONTI CON ELEMENTI COMPOSITIVI E/O DECORATIVI SERIALI
●	EDIFICIO IN GATTIVO STATO DI CONSERVAZIONE
●●	EDIFICIO IN PESSIMO STATO DI CONSERVAZIONE

Figura 7 - Permanenza delle caratteristiche storiche negli elementi che caratterizzano lo spazio pubblico – Legenda generale delle tavole



7.6 Edifici storici e moderni a Livorno nell'impianto del Buontalenti

a cura della consulente per i temi storici M.L. Conforto

Premessa

Il presente lavoro costituisce una prima ipotesi di ricerca sugli eventi relativi alla costruzione degli edifici che occupano il tracciato viario del pentagono disegnato da Buontalenti, che resta come uno dei segni permanenti della città. È, infatti, all'interno di uno stesso disegno planimetrico che si ritrovano chiese, palazzi e case per abitazione appartenenti al primo impianto della città dei quali alcuni conservati, altri completamente ricostruiti con forme e materiali moderni o interamente restaurati secondo l'originario progetto; i diversi tipi edilizi hanno, sin dall'inizio, occupato gli spazi definiti dalla maglia viaria dando luogo a isolati uniformi; oggi, gli isolati superstiti della prima edificazione della città sono pochi, e a questi si affiancano isolati edificati secondo i piani di completamento ottocenteschi, isolati costruiti in parziale esecuzione di piani di risanamento novecenteschi dopo la demolizione dei più antichi fabbricati, isolati ricostruiti nel dopoguerra approfittando dei danni causati dai bombardamenti e delle agevolazioni concesse per ripararli, isolati progettati ed eseguiti come stralci di piano, nelle more delle approvazioni. È noto che la costruzione all'interno dell'area centrale della città procede con lentezza nei primi anni della fondazione, e che numerosi sono gli incentivi per favorire lo stabilizzarsi del primo insediamento urbano a servizio del porto.

È altresì noto che già nel XVII sec. viene programmato, a spese del porticciolo e delle stesse fortificazioni, l'ampliamento della città e che già alla fine del XVIII sec. tutta l'area compresa all'interno dei bastioni è talmente saturata da richiedere continue sopraelevazioni; già a questa data risultano invasi da costruzioni il bastione del Mulino e le scarpate interne delle fortificazioni meridionali.

All'inizio del XIX sec., è oggetto di pianificazione il rivellino di S.Marco e seguono, dopo pochi anni, i progetti per l'edificazione del bastione del Casone.

Per risolvere la congestione creatasi nella città vengono redatti, nel XX sec., diversi piani di risanamento basati sul diradamento degli edifici e sulla sostituzione dell'edilizia più degradata con costruzioni rappresentative. Nessuno dei piani di risanamento viene adottato ed eseguito per intero, ma la memoria delle trasformazioni progettate informerà ancora i piani di ricostruzione dopo le distruzioni della Seconda guerra mondiale. Le situazioni urbane riassunte per grandi linee trovano puntuali riscontri nei documenti degli archivi di Stato di Firenze e di Livorno che si propone di esaminare di seguito al fine di stabilire la rilevanza storica di ciascun fabbricato.

Le case di Livorno

Il primo documento cui si fa riferimento è il "Prospetto delle case e porto di Livorno della fine del XVIII sec.; Descrizione distinta di tutte le case, che vi siano in questa città di Livorno, quali ascendono al numero di 1123, con la distinzione di chi attendono individualmente casa per



casa, piano per piano, stanza per stanza se libere o livellari, se furono risarcite dai danni del terremoto” (A.S.F., Segreteria di Finanza ant. al1786, f.806).

Il documento, anonimo, è posteriore al terremoto del 1742 e redatto prima della morte, nel 1747, del governatore Capponi che è citato come proprietario di una delle case descritte, e ha certamente anche lo scopo di ripristinare la Decima sulla rendita urbana sospesa per il terremoto. Dalla descrizione è possibile stabilire le caratteristiche tipologiche, le destinazioni d’uso, il numero di piani o la presenza di sopraelevazioni, i materiali di costruzione di case e palazzi di Livorno nel momento di massimo sviluppo della città medicea, immediatamente prima del progetto di nuovo ampliamento previsto, non più come per la Venezia all’interno di una forma stabilita, ma come raddoppio della stessa struttura urbana (Conforto Frattarelli 1983). Il documento restituisce con precisione anche i dati relativi alla proprietà di ciascun edificio e consente di individuare la consistenza dei possedimenti granducali e statali, il numero di case ad appartamenti costruiti da privati o concessi a livello ad esponenti delle Nazioni straniere, gli interventi edilizi gestiti da enti finanziari quali i Ceppi di Prato o i Cavalieri di S.Stefano.

Il prospetto delle case diventa quindi complementare alle piante coeve che evidenziano, all’interno degli isolati, gli edifici pubblici, i giardini, le fonti pubbliche e il sistema difensivo (A.S.F., Segreteria di Gabinetto, Appendice, f.696). La precisione dei punti di riferimento e la semplicità dell’impianto della città consentono inoltre di confrontare la descrizione fatta casa per casa, dalle cantine alle soffitte, con la situazione rilevata nel catasto geometrico particellare urbano del 1824.

Il catasto 1824

(A.S.L., Catasto Toscano, Mappe, sez.A, ff.1/3).

Questo secondo documento, redatto in scala 1:1250 in fogli separati, è privo della documentazione relativa alle particelle catastali; rileva invece la pianta degli edifici di culto e dei teatri, i monumenti commemorativi e i porticati che arredano le piazze, le logge dei mercati, la forma degli spazi aperti all’interno dei fabbricati e il disegno dei giardini; i nomi delle piazze e delle strade sostanzialmente coincidono con i nomi riportati nell’indice delle vie e piazze della città e porto” allegato al “Prospetto delle case” precedentemente citato e con il “Viatico della città di Livorno” del 1781 (A.S.L., Comunità 69).

Il catasto 1886

(A.S.L., Catasto Fabbricati primo impianto 1887/89).

Il catasto urbano dei fabbricati del 1886 è il documento che riassume le principali trasformazioni indotte sulla città nel periodo compreso tra l’abolizione del porto franco del 1865 e le scelte di espansione industriale. Infatti, le opere per la costruzione del nuovo bacino del porto e delle dighe, l’ampliamento delle aree recuperate sul mare a nord della Venezia e l’insediamento della nuova stazione ferroviaria bilanciano le costruzioni sui bastioni e nelle



aree ricavate dalla rettifica dei fossi. Il segno continuo delle mura è ormai sostituito da quello della cinta daziaria nel 1835; la nuova piazza costituita dal voltone sul canale ad est, e l'apertura della direttrice dietro il duomo a sud, portano a gravitare sull'antico centro espansioni urbane ormai ben più consistenti dell'area da questo occupata, modificando la stessa immagine della città.

Nell'area centrale, la differenza più significativa tra i due rilevamenti catastali è la completa urbanizzazione dei bastioni. Si possono inoltre segnalare alcune situazioni degne di attenzione. La correzione del tracciato dei fossi e il restringimento dei canali da luogo alla costruzione di edifici con cantina aperta sull'acqua che ripropongono, a distanza di un secolo, la soluzione tipologica e tecnica della Venezia; la costruzione del Cisternino di Poccianti nel 1827 e quella del Voltone di Bettarini 20 anni dopo rimodellano completamente la piazza della Porta Pisana; l'accorpamento e la soppressione di alcune particelle catastali relative alle case in precedenza date in fitto o in proprietà agli ebrei per la costruzione del Casone, la definizione della maglia viaria e la liberazione della piazza davanti alla Sinagoga; l'allargamento e la rettifica della via S.Giovanni con il prolungamento di via Strozzi in esecuzione del progetto di diradamento in atto sul tessuto di Livorno Vecchio già dal 1835.

Il catasto del 1904

(A.S.L., Catasto Fabbricati 1904).

Sulla base del catasto del 1904 vengono progettati i successivi piani di risanamento predisposti dal Comune di Livorno. I primi interventi riguardano il fronte del porto con l'arretramento del monumento dei 4 Mori e la ristrutturazione della ex porta Colonnella, già predisposti nel 1888, la ristrutturazione dell'area della chiesa di S.Antonio, nel 1905, e quella dell'ospedale ricavato dall'ex bagno dei forzati che, nel 1908, viene isolato tra la vecchia via del Giardino, ora denominata via Fiume, e via S.Giovanni mediante la distruzione dei fabbricati che si attestavano sulle due strade. Ugualmente del 1905 sono le demolizioni sulla via di Mezzo nella Venezia, le cui case saranno abbattute per isolare le chiese di S.Anna e di S.Ferdinando. Un piano di massima per il risanamento del centro è approntato dall'Ufficio tecnico del Comune negli anni 1924/25 e comprende la ristrutturazione dei rioni Quattro Mori, S.Giovanni, S.Giulia e S.Francesco. In attesa dell'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici e con il solo parere favorevole dell'Ufficio del Genio Civile e dell'Ispettorato della Sanità, saranno ristrutturati, a cominciare dal 1926, gli edifici attestati su via Cairoli, dietro al duomo, allargando la sede stradale fino a portarla in tangenza all'edificio delle poste da poco completato, rimodellando gli stabili prospicienti l'abside della chiesa con porticati. La demolizione del Casone per la costruzione della sede del Credito Italiano sarà infatti eseguita solo dopo l'approvazione del piano del 1935, mentre il diradamento interesserà al momento anche il quartiere ebraico nel quale viene isolata la Sinagoga. Ancora in attesa dell'approvazione del piano, nei primi anni trenta, verrà portata a termine la ristrutturazione dell'isolato tra via S.Giovanni e via Strozzi con l'ampliamento delle sedi stradali.(A.S.L., Cartoni Catastali).



Il piano regolatore del 1927

(A.S.L., Comune, 2° versamento).

I rilievi catastali del 1904 sono anche la base per gli elaborati del Piano regolatore e di risanamento della città di Livorno progettato dall'Ufficio tecnico comunale nel 1927 che, per quanto riguarda il pentagono buontalentiano, conferma i criteri già precedentemente tracciati. Il progetto, che prevede sia il risanamento del centro che l'espansione della città fino a raggiungere i 300.000 abitanti, individua, mediante zonizzazione, le aree di futura edificazione nelle quali trasferire la popolazione residente nel centro, per il quale si ipotizza una nuova funzione direzionale. Il diradamento è dunque qui, come in molti altri comuni italiani, utilizzato non solo per diminuire la densità della popolazione, ma per trasformare la destinazione d'uso dei fabbricati, e le residenze demolite vengono per lo più sostituite con edilizia di rappresentanza. La regolarità del tracciato e la uniformità dei tipi edilizi rendono, a Livorno forse più che altrove, possibile riprogettare la città alla scala dell'isolato evitando la selezione degli edifici caso per caso che i teorici del diradamento pur consigliavano per l'edilizia minore (Giovannoni, 1913). Più che progetti di diradamento, quelli per il centro di Livorno sono veri e propri progetti di ristrutturazione della città che hanno come riferimento la maglia del Buontalenti, convenientemente allargata, e alcuni edifici.

Il piano generale di risanamento del 1935

(A.S.L., Comune, 2° versamento).

Non è dunque un caso se il grande isolato dell'Ospedale, che era già stato oggetto di ristrutturazione all'inizio del secolo, risulta tra le aree interessate dal Piano generale di risanamento elaborato dall'Ufficio tecnico comunale e adottato nel giugno 1935. A questo primo Piano, che, insieme agli interventi su Livorno Vecchio e l'area dell'Ospedale, ipotizza la ristrutturazione del quartiere di S. Francesco e la completa demolizione di quello di S. Giulia per lasciar posto a un'ampia piazza, segue un secondo Piano che prevede, tra l'altro, un nuovo assetto per i fronti di via Grande e l'inserimento sulla piazza omonima di un nuovo edificio che consenta la dare continuità al portico (A.S.L., Comune, 2° versamento). Il fatto che né il primo, né il secondo piano ottengano l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che i progetti per la sistemazione della città vengano affidati allo studio di Marcello Piacentini o all'esito di un concorso nazionale conferma e non contraddice la scelta di fondo di ristrutturare completamente il tessuto urbano di Livorno. Infatti, anche l'ultima versione del piano, elaborata da Piacentini, conserva ben pochi degli antichi fabbricati, ma fa proprie le ipotesi di risanamento avanzate dal Comune, articolandole in pochi punti fondamentali: l'allargamento e l'unificazione mediante i portici e un edificio di raccordo dei due tratti della via Grande, la creazione di ampie piazze sui due fronti del Palazzo di Governo, davanti al mercato e davanti alla chiesa di via della Madonna, l'apertura delle visuali nelle due direzioni ortogonali verso la Fortezza Nuova e verso il porto. Come è noto, né i piani dell'Ufficio Tecnico comunale né quelli dello studio Piacentini hanno compimento a causa degli eventi bellici; in base alla legge sul



risana-mento del 1935 ha compimento, invece, la costruzione, sul sito dell’Ospedale, del nuovo Palazzo di Governo, che, come uniche testimonianze del precedente tessuto edilizio compreso tra la piazza sul porto e il Palazzo del Governatore, lascia sul campo solo alcuni degli edifici di culto (Liburni Civitas, 1938).

Il catasto del 1939

(A.S.L., Catasto Fabbricati, 1939/61). L’aggiornamento dei documenti catastali non segue certo il ritmo degli espropri e delle trasformazioni; il nuovo catasto del 1939, che resterà valido fino al 1961, avrà il compito di registrare, unitamente alla avvenuta realizzazione del Palazzo di Governo, le trasformazioni prodotte dai bombardamenti, che investono oltre il 90% degli edifici, e i progetti per la ricostruzione, che cambiano totalmente l’aspetto della città (A.S.L., Comune, non inventariato).

Il piano di ricostruzione del 1945

I piani di ricostruzione del dopoguerra poco si allontanano dagli intendimenti dei piani anteguerra. Ne testimonia la breve relazione al Piano preparato dall’Ufficio tecnico e approvato il 26/12/1945 dopo l’emanazione del decreto del 5/16/45 che obbligava il Comune a dotarsi dello strumento urbanistico necessario per la ricostruzione. Gli studi predisposti dagli Ingegneri, dagli Architetti e dal prof. Petrucci, incaricato dal Provveditore alle Opere Pubbliche per la Toscana, anche se non ebbero seguito, confermano l’intendimento di sostituire completamente l’edilizia danneggiata secondo i programmi elaborati prima della guerra. Ciò è esplicitamente dichiarato e ribadito anche con le Norme regolamentari per l’attuazione del piano di ricostruzione del centro della città sottoscritte dal sindaco Diaz nel 1945, e nei regolamenti predisposti per il Concorso per la definizione architettonica di massima della via Grande e piazza Grande di Livorno del 1947 (A.S.L., Comune, non inventariati).

Il piano Roccatelli

La mancata approvazione del Piano di ricostruzione da parte del Ministero della Pubblica Istruzione, forse proprio a tutela dell’edilizia storica, induce a conferire l’incarico al prof. Roccatelli. Ancora una volta, come nel caso di Piacentini e in quello di Petrucci, piani e progetti predisposti dall’Ufficio tecnico comunale non vengono sospesi dagli organi di Governo per essere mutati, ma per essere gestiti. Roccatelli, dopo aver censito gli edifici non danneggiati, propone il completamento delle demolizioni già previste nei precedenti piani e la ricostruzione per isolati. Gli elaborati tecnici, molto sintetici, sono rappresentati da sei piante disegnate a matita in scala 1:5000 del solo centro della città e da una breve relazione dattiloscritta. Tra gli isolati di progetto, che hanno come unico strumento di controllo l’allineamento stradale, c’è anche, in forma embrionale, quello del Palazzo Grande, la cui forma definitiva verrà precisata unitamente al bando di concorso. Queste generiche prescrizioni consentiranno, una volta approvato il Piano nell’aprile del 1947, di ricostruire ciascun lotto per proprio conto, rendendo



lecita la sostituzione di volumi e di destinazioni d'uso, dando spazio ai più diversi linguaggi. Sarà così possibile annullare in pochi anni le caratteristiche di uniformità e unitarietà che sin dalla fondazione avevano dato forma al centro della città.

I tipi edilizi destinati alle abitazioni, agli edifici pubblici, alle sedi di impianti industriali e magazzini vengono sommariamente accennati nelle norme di attuazione insieme a generiche considerazioni sui rapporti tra edilizia tradizionale ed edilizia moderna, affidando la ricostruzione della città ai limiti di altezza massima e minima dei fabbricati, dei piani e dei distacchi. Per la via Grande si prevede una soluzione tipologica mista, con porticato a doppia altezza sul fronte, onde consentire di allargare la sede stradale senza troppo decurtare la volumetria degli edifici, e di individuare, nello stesso edificio, come nel momento di massima congestione della città medicea, una zona pubblica da destinare a uffici, magazzini e negozi, e una privata per le abitazioni (A.S.L., Comune, non inventariati).

Demolizioni, ricostruzioni e ripristini, previsti dal Piano di ricostruzione sull'intero tracciato del Buontalenti, sono in buona parte eseguiti o in corso di completamento quando, nel 1958 viene definitivamente adottato il Piano Regolatore Generale imposto con decreto dell'11.5.1954 e già allo studio da alcuni anni.

La datazione degli edifici.

Dai documenti citati è possibile ricavare alcuni elaborati grafici che riassumano le diverse fasi di costruzione, trasformazione e ricostruzione della città. Ciascun isolato, tranne poche eccezioni, è stato profondamente mutato dagli eventi che lo hanno investito, ma in qualche caso ha mantenuto le caratteristiche tipologiche, tecniche, formali dell'originario progetto che è ancora possibile riconoscere nel manufatto. Piuttosto che la storia di ciascun manufatto, quale emerge dagli archivi, e che potrà sempre essere oggetto di attenzione filologica, si cercherà, almeno in un primo momento, di raggruppare per classi gli edifici della città, al fine di individuare omogeneità e potenzialità dell'attuale edilizia da regolamentare con le prescrizioni di piano, demandando a schede particolareggiate le informazioni più puntuali desunte dallo spoglio di archivio. Si propone pertanto di organizzare le fasi successive della ricerca, che potrà anche servirsi di distinti elaborati grafici in scala 1:5000, secondo quattro soggetti tematici:

- edifici progettati prima del XIX secolo;
- edifici progettati nel XIX secolo;
- edifici progettati prima della II guerra mondiale;
- edifici progettati dopo la II guerra mondiale.

Ciascun elaborato potrà essere corredato dai documenti necessari ad evidenziare situazioni di interesse particolare, consentendo in primo luogo, un quadro di insieme di tutto il centro buontalentiano, e, in seconda approssimazione, la duplice lettura alla scala dell'edificio e a quella del settore urbano. La lettura dei contratti sottoscritti dal Comune tra il 1860 e il 1960



che sarà completata dalla dr. Gabbriellini entro il 1994 consentirà un più approfondito esame, caso per caso, degli atti e dei tempi necessari per la regolarizzazione delle strade e il diradamento degli edifici.

Ulteriori approfondimenti su progetti e materiali da costruzione potranno essere ricavati, per gli edifici antichi superstiti, dalle relazioni della Fabbrica, per quelli moderni dalle relazioni delle commissioni comunali conservate presso gli archivi del Comune di Livorno.

Questa stessa indagine potrà essere estesa agli edifici del quartiere Venezia, nel quale permane una più cospicua consistenza di edilizia storica e, con diverse articolazioni, alle più recenti espansioni della città sui bastioni esterni e lungo le direttrici stradali all'interno della cinta daziaria.

7.6.1 Edifici progettati prima del XIX secolo

Chiese:

- Duomo, bombardato e ricostruito con alcune variazioni (Vilfredo Vanni, in Liburni Civitas,1951);
- Chiesa della SS. Annunziata, Chiesa della Madonna, Chiesa di S. Sebastiano, Chiesa di S. Giovanni; bombardate e restaurate con variazioni tipologiche.

Palazzi:

- Palazzo del Picchetto, risparmiato dalla guerra necessita di manutenzione;
- Loggia su piazza Grande, progettata da Alessandro Pieroni nel 1597, è stata gravemente danneggiata dai bombardamenti e ricostruita secondo il progetto originario;
- Palazzo Comunale, Palazzo davanti alla Fortezza Vecchia, Palazzo su piazza Micheli; bombardati e restaurati con modifiche funzionali e sostituzione dei materiali.
- Palazzo della Provincia; occupa il posto del Palazzo dei Principi Forestieri del 1605 distrutto dai bombardamenti; è stato ricostruito arretrato di circa 6 metri e completamente rinnovato secondo le prescrizioni della Soprintendenza che richiedeva- no "il rispetto delle caratteristiche ornamentali del preesistente edificio, con particolare riferimento alla facciata principale" (Liburni Civitas,1951).

Case e magazzini:

- edifici su via Strozzi; ampliamento della fine del XVI sec. all'antico borgo di Livorno Vecchio; non hanno subito ristrutturazioni ottocentesche e sono in stato di abbandono dalla guerra; attualmente soggetti a recupero. Sono estremamente rappresentativi e meritano di essere oggetto di restauro; conservano l'originario impianto tipologico con magazzini a terra e al piano, struttura in mattoni con pilastri e volte a crociera, mostre in pietra, copertura a tetto;



- blocchi di case comprese tra via del Pantalone, via delle Galere, via dell'Angiolo, via della Posta; restaurate recentemente, tranne una, conservando materiali e struttura;
- blocco di case prospiciente piazza Cavallotti, angolo via della Crocina e il blocco successivo su via del Giglio; conservate nella forma e, in parte nei materiali, necessitano di manutenzione;
- case su via Giulia angolo piazza Cavallotti; restaurate recentemente quelle su via Giulia, in stato di completo degrado le altre;
- edifici prospicienti via Strozzi e via S.Giovanni; sono di impianto antico sul tracciato del borgo di Livorno Vecchio preesistente alla fondazione della città; i diradamenti hanno prodotto l'allargamento della sede stradale mediante la soppressione di alcune case e il rifacimento dei fronti; tutta l'area è stata bombardata e sono state restaurate le case comprese tra via S. Giovanni e via Strozzi conservando materiali e forme del riordino ottocentesco, con l'eccezione della palazzina d'angolo su via Strozzi, di fronte al nuovo mercato del pesce;
- edifici sullo scalo Finocchietti, restaurati dopo la guerra con alcuni adattamenti, tranne uno ancora in rovina.

7.6.2 Edifici costruiti nel XIX secolo e prima della I guerra mondiale

Edifici pubblici:

- Mercato centrale, progettato da Angelo Badaloni nel 1889, parzialmente danneggiato dai bombardamenti, restaurato senza variazioni;
- Cisternino, progettato da Poccianti nel 1827, leggermente danneggiato durante i bombardamenti, necessita di manutenzione.
- Banca Commerciale di Livorno e Banco di Roma;
- Edifici scolastici su via Crispi;
- Teatro in piazza Guerrazzi.

Case e magazzini:

- Case a blocco prospicienti la piazza del Voltone, con la esclusione del blocco tangente il Cisternino, che, gravemente danneggiato durante la guerra, ospita una ricostruzione moderna; case a blocco prospicienti il fosso Reale, con alcune sostituzioni moderne su via Cadorna, via Volta, via Diaz, via Pietro Cossa;
- case a blocco su via dei Fanciulli e via Rossini.

7.6.3 Edifici costruiti tra la I e la II guerra mondiale



Edifici pubblici:

- Edifici porticati prospicienti piazza Duomo e via Cairoli, costruiti a partire dal 1926 per l'Istituto Immobiliare Nazionale;
- Edificio delle Poste;
- Sede del Banco di Napoli;
- Palazzo del Governo nell'area dell'ospedale.

Edifici per abitazione:

- Edificio a blocco su via S.Francesco;
- Edificio a blocco su via S.Giovanni.

7.6.4 Edifici costruiti dopo la II guerra mondiale

Edifici pubblici:

- Palazzo Grande, in piazza Grande, oggetto di concorso nazionale nel 1947, costruito dalla Sogena su progetto di L. Vagnetti, mediante convenzione con il Comune (Liburni Civitas, 1952);
- Palazzo della Provincia in piazza del Municipio, ricostruito al posto del Palazzo dei Principi;
- Sede della Banca d'Italia in piazza Municipio, costruita al posto del Palazzo del Governo;
- Sede della Cassa di Risparmio di Livorno, progettata da L. Vagnetti (Liburni Civitas, 1952) su via Cairoli; 2° e 3° piano per abitazioni e uffici;
- Sinagoga, costruita su progetto di Di Castro di fronte alla vecchia Sinagoga;
- Scuola elementare Massimo D'Azelio,
- scuola in via della Coroncina,
- scuola in via dei Cavalieri (Nicola Badaloni, in Liburni Civitas, 1951; Costanzo Mostardi, in Liburni Civitas, 1953);
- Palazzi sulla darsena [Casa del portuale (arch. Salghetti-Drioli, 1947)];
- Edifici polifunzionali su via Grande.

Case e magazzini:

- via Grande: tutti gli edifici con l'esclusione del Palazzo del Picchetto;
- via della Posta: tutti gli edifici con l'esclusione delle case tra via del Pantalone, via S.Barbara, via dell'Agnolo;
- via delle Galere: tutti gli edifici con l'esclusione delle case comprese tra via dell'Agnolo e via S.Barbara;



- via dei Cavalieri: tutti gli edifici, tranne la testata su via del Giglio che è antica; le altre case sono ricostruite dal Genio Civile per i senzatetto e dal Comune in applicazione della legge 2/7/49;
- via Buontalenti: tutti gli edifici con l'esclusione del Mercato;
- via di Franco: tutti gli edifici con l'esclusione delle testate su via Cairoli;
- via Serristori: tutti gli edifici;
- via dei Carabinieri: tutti gli edifici;
- via dei Lanzi: tutti gli edifici;
- via Crispi: tutti gli edifici tranne le scuole.
- via S.Francesco, isolato compreso tra via Piave e via Conte; case di proprietà comunale per senza tetto e dipendenti comunali costruite in base alla legge 2/7/49 (Liburni Civitas 1951).

Abbreviazioni

ASL - Archivio di Stato di Livorno.

ASF - Archivio di Stato di Firenze.

LBL - Livorno Biblioteca Labronica.

7.6.5 Esiti

Il complesso di ricerche svolte sugli edifici del Pentagono ha avuto traduzione operativa nel PS/1 in merito agli obiettivi generali da perseguire nella Unità territoriale organica elementare 4-B-1 Pentagono. Tali ricerche hanno contribuito alla definizione della disciplina degli interventi urbanistico - edilizi nel Pentagono, basata sulla conferma della maglia viaria e sulla definizione degli interventi sugli edifici in funzione del valore storico-architettonico dei medesimi, istituendo, al fine di tutelare il valore architettonico di alcuni edifici realizzati tra gli Anni Quaranta e gli Anni Cinquanta, il gruppo di edifici n. 4 - edifici recenti con valore documentario e di immagine ambientale.

Ad oggi l'elaborazione delle proposte di intervento su tale area cittadina può disporre di ulteriori studi compiuti successivamente alla fase analitica propedeutica alla redazione del PS/1, dedicati sia all'intero processo di ricostruzione del Pentagono, sia a singole figure professionali coinvolte a diverso titolo nell'opera di ricostruzione.

7.7 Livorno: proprietà e governo della città

a cura della consulente per i temi storici M.L. Conforto.

La proprietà del suolo è a Livorno, fin dalla fondazione, uno degli strumenti del governo per la programmazione e la regolamentazione dell'attività edilizia; le fasi di sviluppo e i ritmi di crescita della città sono quindi da mettersi in relazione diretta con la natura e la gestione della



proprietà urbana. Dai documenti, dai manufatti ancora esistenti, dalla forma stessa degli isolati, è ancora oggi possibile rilevare come a fasi diverse di costruzione della città corrispondano diversi regimi di proprietà, diversi tipi edilizi e diversa articolazione dello spazio urbano.

Livorno Vecchio è costruito su lotti profondi e irregolari, affiancati lungo l'asse della via S. Giovanni per aggregazione spontanea; il borgo, le cui case vengono espropriate per dare sede alla nuova città, è formato da abitazioni semi rurali, prevalentemente unifamiliari, con uno o due piani e l'orto; le case sono per lo più di proprietà di chi le abita e una significativa concentrazione di terreni e immobili appartiene a enti religiosi quali, ad esempio, la Certosa di Calci.

Gli isolati di impianto rinascimentale, tutti di proprietà del governo, sono invece formati, se si escludono i palazzi e la grande residenza collettiva del bagno dei forzati, dalla ripetizione di lotti identici ai quali corrispondono, nei capitolati, unità edilizie di serie che si saldano a schiera lungo i fronti strada.

Nella zona della Venezia e nelle espansioni lungo i canali, infine, a lotti estesi e di forme diverse, ceduti per la costruzione ai privati, corrispondono aggregazioni edilizie complesse.

Emerge così la fisionomia di una città pianificata, in prima istanza, per gli operai e gli artigiani impegnati nei servizi del porto e nel grande cantiere della edificazione (anche i mastri muratori godono di privilegi per l'acquisto della casa già nel 1590 purché si stabiliscano in Livorno), e, solo in un secondo momento, per le necessità di una società mercantile che poco investe in residenze di prestigio e in palazzi.

A Livorno la Comunità ha poche prerogative e un bilancio esiguo; la gestione e il controllo generale sono assicurati dal Governatore che, nominato dal Granduca, dipende dal Segretario di Guerra; anche il porto, le fortificazioni e la sanità dipendono da appositi uffici dello stato (ha giurisdizione autonoma tra le nazioni straniere, soltanto quella ebraica i cui Massari controllano il quartiere degli ebrei); in questo quadro, l'iniziativa dei privati nel campo della costruzione della città è circoscritta, almeno all'inizio, a trasformare quanto già edificato mediante le sopraelevazioni e la saturazione degli spazi liberi degli orti. Livorno passa così dai 900 abitanti del 1594, ai 4000 del 1606; dai 12000 del 1650, ai 28000 abitanti del 1738. In poco più di cento anni la città si espande dunque notevolmente fino a raggiungere il massimo di congestione all'interno delle mura nella seconda metà del '700. Per alleggerire il peso demografico e ampliare gli spazi da destinarsi alle attività manifatturiere e di immagazzinaggio delle merci, fin dal 1749 viene posto allo studio, da parte del Governatore, un insediamento satellite (Matteoni, p.113 e segg.); la scelta di costruire il borgo S. Jacopo resta però un tentativo di decentramento senza sviluppo e il nuovo quartiere, appigionato a povera gente, non suscita l'interesse delle classi imprenditoriali (Bortolotti, p.14 e segg.).

Dal 1776 viene avviato il processo di urbanizzazione a ridosso della cinta fortificata che si conclude con l'abbattimento dei bastioni da parte di terra, e, tra il 1838 e il 1845, la città, circondata soltanto dalla cinta doganale a protezione del porto franco, risulta già proiettata verso le aree sottoposte a inedificabilità per vincoli militari con numerosi manufatti lungo il



tracciato delle strade. Il piano di viabilità, predisposto dall'ing. Chietti intorno al 1846 per indirizzare in quest'area l'espansione delle costruzioni convalida le direttrici di crescita meridionali, congelando la città vecchia nella situazione esistente che rimane sostanzialmente immutata per tutto l'800.

Dopo l'abolizione del porto franco, decisa nel 1865 ma attuata solo nel 1868, vengono fissati norme e regolamenti per il controllo dell'edilizia anche nel territorio suburbano; le nuove espansioni sono dirette attraverso appositi uffici dello stato che si preoccupano di collegare la città vecchia con la nuova e di fornire quest'ultima di servizi moderni. I grandi cambiamenti prodotti sui traffici marittimi internazionali dalla diffusione delle navi a vapore e, dopo l'unità d'Italia, dall'organizzazione mediante nuove linee ferroviarie del mercato nazionale, producono per il porto e la città un periodo di recessione; la progettata espansione industriale, malgrado possa avvalersi delle capaci strutture dismesse del porto franco, decolla perciò lentamente. La costruzione dei primi insediamenti abitativi pianificati all'inizio di questo secolo è legata ai nuovi impianti industriali e al consolidarsi delle infrastrutture territoriali; la costruzione di nuovi quartieri popolari a partire dagli anni '20 è legata piuttosto al trasferimento degli abitanti dal centro a seguito dei progetti di risanamento; in entrambe i casi, la proprietà pubblica si connota come protagonista degli interventi.

Organismi strutturanti lo spazio urbano.

Non sono note piante analitiche della città e del territorio di epoca medicea; la produzione di rappresentazioni misurate, iniziata con la reggenza lorenese nell'ambito del programma conoscitivo della situazione dello stato toscano e attuata con accurati metodi di rilievo, si arricchisce durante il granducato di Pietro Leopoldo e nel periodo francese, e culmina con le piante del catasto del 1824 che danno la distribuzione della proprietà urbana prima dei grandi interventi ottocenteschi conseguenti l'abbattimento dei bastioni.

Dalla pianta della città e porto, disegnata da un anonimo per la reggenza lorenese nel 1749 c.a. (ASF, Segreteria di Gab., App. f.696), può essere ricavata una prima accurata rappresentazione grafica della forma urbana in relazione al porto e alla campagna. Vi sono definiti il sistema difensivo con spalti e canali, la maglia delle strade e gli isolati urbani con i palazzi e gli edifici emergenti sia civili che militari; fuori dalle mura sono evidenziati il lazzeretto, i cimiteri turco, ebreo, inglese e olandese, la rete delle strade e dei fossi.

Alla metà del '700, Livorno si presenta dunque racchiusa nel circuito difensivo e ben delimitata rispetto al territorio circostante; sono nel disegno riconoscibili i caratteri della città murata di antico regime, con i canali circondari e i ponti levatoi che ne regolano gli accessi, e i caratteri della città portuale; emergono poi con chiarezza le relazioni imposte dal progetto fra l'area



della città, quella del porto e quella del circuito bastionato; la prima, di gran lunga inferiore a quella delle fortificazioni (46 ettari contro 77), mentre il porto e le sue attrezzature hanno un'estensione pari all'intera area urbanizzata; l'imponente sistema delle fortificazioni, costituito da cinta bastionata, fossato, cammino coperto e spalti, è circondato da una zona di campagna non edificabile per motivi militari che arriva fino alle Guglie.

Gli isolati urbani sono rappresentati per blocchi, con i giardini e gli spazi aperti, ma senza indicazioni che riguardino le proprietà; la partitura della proprietà edilizia è invece contenuta nella pianta catastale del 1824 (ASF, Segreteria di Gabinetto, Appendice, 123).

Nelle mappe del Catasto leopoldino-ferdinando del 1824, composto da un quadro di insieme e 8 fogli, dei quali 5 contrassegnati dalla lettera A riguardano il porto e l'area all'interno delle mura e 3 contrassegnati dalle lettere B e C quella all'esterno (ASL, Catasto Mappe, nn. 1/9), è possibile verificare come l'espansione della città medicea sia interamente contenuta all'interno dei bastioni, mentre le strutture sanitarie a servizio del porto già si incuneano lungo la costa meridionale. All'interno della cinta delle fortificazioni si distinguono tre settori urbani chiaramente differenziati: Livorno Vecchio, di origine medievale con i lotti lunghi e stretti (ai cui confini si erge la grande struttura del bagno dei forzati); la zona centrale, pianificata secondo il modello rinascimentale, con lotti geometrici regolari; le nuove espansioni pianificate, in diretto rapporto con il mare tramite la rete dei canali (come i nuovi edifici che occupano il bastione e il rivellino di S. Marco e la recente costruzione del casone all'interno del bastione meridionale); le saturazioni spontanee che occupano a sud l'intero bastione del Mulino a vento (la cui edificazione aveva preso il via sin dai primi anni trenta del '600); i borghi esterni alle mura. La città è caratterizzata da un grande vuoto urbano, la piazza del Duomo, e da un reticolo di strade che definisce gli isolati costruiti. La maglia stradale irregolare caratterizza Livorno Vecchio che si articola lungo un asse stradale non rettilineo; l'impianto regolare a maglia ortogonale, basato sull'incrocio dei due assi (quello di Piazza Grande e quello di via Ferdinanda che collega il porto alla via per Pisa), disegna invece la città di nuova fondazione; la maglia stradale delle zone definite dai fossi e pertinente i successivi accrescimenti è anch'essa caratterizzata dalla presenza di assi rettilinei, ma non ortogonali che, attraverso i ponti, individuano, con artificio barocco, i fuochi monumentali delle chiese.

La piazza Grande, che originariamente si apriva a nord sul porticciolo, è, dalla fine del '600, delimitata dai tre Palazzi ivi edificati in concomitanza con la costruzione del quartiere della Venezia Nuova che ha interrotto, lungo i fossi, la serie di assi viari ortogonali, sostituendo allo spazio urbano di rappresentanza progettato da Buontalenti i luoghi rappresentativi della città mercantile.

Il duomo resta il più importante degli edifici di culto, ma alle sue spalle sorge, ben riconoscibile, la sinagoga, e, su via della Madonna, la comunità dei greci uniti ha come centro la chiesa della SS. Annunziata, non lontana dalla chiesa degli Armeni costruita intorno al 1690. Fra le strutture funzionali si possono citare le piazze del mercato e i depositi delle merci, i piaggioni dei grani, quello dei marmi, i magazzini della Dogana e dei Ceppi di Prato, tutti con corpi di fabbrica molto profondi; sul catasto sono inoltre chiaramente individuati alcuni luoghi urbani conosciuti



altrimenti solo attraverso i documenti, come i teatri e i bagni e, tra questi, figurano anche le più recenti realizzazioni sul bastione S. Marco.

Sullo stesso catasto, è ancora possibile individuare le costruzioni portate a termine nell'area sottoposta a vincolo militare; nei 3 fogli B e C, sono infatti riportati i fabbricati che saldano i fronti stradali a Nord-Est, nella direzione di Pisa, e a sud verso S. Jacopo e lungo la via dei Cappuccini; malgrado siano già consolidati interi isolati e tra questi vi siano edifici di una certa importanza come il Rifugio, l'insieme dello spazio occupato non si qualifica ancora come spazio urbano e resta subordinato alle piazze sulle quali si aprono le porte. Una nuova organizzazione della città che corrisponda alla nuova cinta daziaria è rappresentata nella Pianta geometrica della città di Livorno e progetto artistico della sua sistemazione generale redatta da Mario Chietti nel 1849 (LBL, Raccolta Minutelli). Sono qui evidenti le nuove direttrici di espansione edilizia e gli spazi che ne organizzano la crescita urbana. Nella direzione di Pisa, la nuova edilizia è attestata lungo le strade dirette alle porte e si innervano nel tessuto della città vecchia attraverso la cerniera costituita dalla piazza del Voltone; non hanno invece sbocco diretto verso le porte né il nuovo asse che prolunga la piazza Grande dietro al Duomo, che articola il vasto insediamento progettato da Cambray-Digny e integrato da Bettarini, né quello di borgo Cappuccini che rimane piuttosto legato alla struttura del convento; sono invece riconoscibili i nuovi edifici di culto che caratterizzano le piazze esterne e la passeggiata sul viale degli Acquedotti, disegnata da Poccianti intorno agli anni '20, con il terminale del Cisternone che bilancia i giganteschi edifici del Seminario e del Reclusorio.

La Pianta di Livorno di Luigi Balatri del 1867 (LBL, Collezione Minutelli) rappresenta l'ampliamento del porto e la costruzione della stazione ferroviaria a ridosso del bastione di S. Marco e, dal lato opposto, la nuova struttura urbana della passeggiata a mare; la consistenza del costruito rimane sostanzialmente immutata rispetto a quella della pianta precedente.

Proprietà e tipi edilizi

La frammentarietà delle informazioni e la distruzione della maggior parte degli edifici del pentagono buontalentiano rendono difficile, soprattutto in quest'area, delineare un quadro preciso della struttura e della qualità delle originarie abitazioni; tuttavia, alcune informazioni sulla storia del patrimonio edilizio della città e sulle regole che ne hanno determinato la costruzione possono ancora essere desunte da documenti scritti e dall'iconografia.

Dalla lettura degli atti notarili di livello e vendita di case dell'ultimo decennio del '500 si ricava che l'unità abitativa elementare è composta, nella prima fase di sviluppo della città, da un pianterreno con due stanze, una sul fronte strada, una sul retro, e da due stanze al piano superiore al quale si accede con scala indipendente. In questi documenti ciascuna casa è indicata con un doppio numero che indica la progressione nella costruzione e la localizzazione di ciascuno dei due appartamenti; questi possono essere venduti a proprietari diversi senza



che si noti una differenza di valore tra piano terreno e primo piano. I due piani costituiscono un modulo elementare che può essere accresciuto per addizione dagli stessi proprietari.

Non ostante la ricerca di un decoro urbano da realizzarsi attraverso la continuità delle facciate, il carattere povero delle abitazioni è sottolineato dalla presenza di piccoli orti sul retro, che, solo più tardi e in pochi casi, vengono denominati giardini.

I prezzi rendono tuttavia evidente che vi sono sul mercato almeno due classi di abitazioni, cui corrispondono lotti minimi e lotti di maggior ampiezza; questi ultimi sono per lo più concentrati lungo la via Ferdinanda che si caratterizza, fin dall'origine, anche per le abitazioni, come l'asse principale della città.

Almeno fino al 1630 la costruzione degli immobili continua ad essere affidata alla Fabbrica e gestito dalla Dogana con finanziamenti governativi messi a disposizione dai Ceppi di Prato e, dal 1616 anche dai Cavalieri di S.Stefano, che per ordine del granduca finanziano il blocco di case progettato dall'architetto della Fabbrica Antonio Cantagallina su via dei Cavalieri (già via del giardino del Governatore) destinato ad accogliere capitani, marinai e calafati delle galere. I privati si limitano a intervenire sul già costruito, innalzando i piani, saturando gli spazi liberi degli orti, indipendentemente dalla proprietà del suolo; questa opera di trasformazione, che consente ai privati di essere proprietari di immobili o porzioni di immobili costruiti in area di proprietà della Dogana di Livorno è per ora contenuta all'interno dei lotti tracciati nel piano buontalentiano.

A partire dai primi anni del '600 vi è una forte richiesta per case più grandi e fornite di tutti i comodi sul modello di quelle fiorentine. Anche queste, come le precedenti, vengono predisposte dagli architetti della Fabbrica, e Alessandro Pieroni ha l'incarico di progettare nuove abitazioni, che, per la prima volta, si differenzino dai modelli di Livorno Nuovo. Le facciate a due piani, delle quali peraltro non è rimasto nulla, sono continue lungo le vie principali e decorate con affreschi e graffiti, mentre si riducono a corti gli spazi aperti all'interno. In questo stesso periodo, a un complesso progetto di ristrutturazione delle fortezze corrisponde il progetto di nuova urbanizzazione del Santi, e, nel 1629 a seguito di un motuproprio di Ferdinando II, ha inizio la costruzione del nuovo quartiere che sarà denominato Venezia Nuova; in questo primo ampliamento programmato dell'area del pentagono, come in altre zone della città, i privati che abbiano acquistato il suolo danno inizio, con proprie maestranze, alla costruzione di case avvalendosi degli schemi tipologici già in uso nella città. Per queste iniziative è prescritto il rispetto dell'allineamento stradale e l'uniformità delle facciate (ASF, Notarile Moderno, 55630cit., cc80r, 91v, 92rv, 99r).

I primi esempi di edifici con appartamenti e scala in comune sono progettati nelle case in linea costruite per gli ebrei a partire dal 1645 lungo i bastioni e sulle vie che prenderanno il nome di via Serristori e via Reale; qui le case di quattro o cinque piani si articolano intorno a una scala centrale che distribuisce due appartamenti per piano formando un nuovo modello plurifamiliare che verrà da questo momento utilizzato nelle espansioni e nelle ristrutturazioni (LFF, "L'edilizia pianificata", in M.A. Giusti, *Edilizia in Toscana dal XV al XVII sec.*, Firenze 1990). La casa media si compone ora di una sala, una camera, cucina e luogo comodo; ogni abitazione



è fornita di camino, acquaio, accesso al pozzo e smaltitoi (ASF, Miscellanea piante 124). Nel 1667 lo spazio compreso tra il fosso dei Navicelli e quello della Fortezza Nuova risulta diviso in lotti di differente grandezza non ancora edificati ma già acquistati da privati. Nella costruzione della Venezia verrà così sperimentata una diversa dinamica imprenditoriale con l'edificazione a totale carico dei privati ai quali sono stati venduti i suoli, e la sola sistemazione dello spazio pubblico a carico della Fabbrica.

L'alto costo dei terreni ricavati dal mare e dal ridimensionamento dell'apparato difensivo, la necessità di dare risposta alla domanda di residenze come a quella di spazi commerciali e per il deposito delle merci sono certamente all'origine del nuovo tipo edilizio che prevede di sovrapporre la residenza ai magazzini con una articolazione dello spazio del tutto originale. La possibilità di sfruttare, per le merci, il piano interrato aperto sul fosso, quello terreno accessibile dalla strada ed eventualmente un primo piano raggiungibile con una sola rampa di scale, è estesa alla maggior parte dei nuovi edifici e financo alle chiese (la chiesa dei Domenicani concede in affitto la cantina sottostante). L'uniformità della soluzione costruttiva a pilastri e volte dà luogo a piani artificiali molto estesi sui quali sono riportati con i muri perimetrali i limiti di proprietà del lotto; negli scantinati, la possibilità di estendere i magazzini anche sotto la strada è oggetto di costante attenzione da parte dei costruttori privati che ne richiedono autorizzazione al governo della città. Le abitazioni, collegate alla strada attraverso rampe di scale indipendenti dai magazzini, occupano i piani superiori. Prendono così forma le nuove costruzioni polifunzionali che rappresentano, ancora oggi, i prototipi architettonici della città mercantile del '700.

Questo stesso modello è rielaborato, nei primi anni dell'800, nella urbanizzazione del bastione di S. Marco e in quella dei bastioni meridionali.

Il piano del rivellino di S. Marco, che comporta anche lo spostamento all'esterno della porta, è redatto dall'ingegnere delle Regie Fabbriche Mori e razionalizza l'avvenuta dismissione delle opere di difesa; infatti, la costruzione di magazzini sui terreni statali del rivellino era stata autorizzata fin dal 1795, e, nel 1798, vi si trovano già installati 7 fra i più facoltosi commercianti di legnami.

Dagli Arroti di Decima, che contengono la descrizione delle nuove costruzioni secondo la proprietà, è possibile desumere che, come in molti altri casi a Livorno, anche questo nuovo tipo edilizio, formato dalla sovrapposizione di funzioni diverse quali l'immagazzinamento delle merci e l'abitazione, è il risultato della ripetizione, da parte del proprietario di ciascun lotto, di uno stesso modello. Tra i maggiori proprietari di quest'area sono i fratelli Dupont, banchieri; essi possiedono un fabbricato costruito dalle fondamenta lungo la strada maestra, composto di un piano terreno con fondi, un primo piano di magazzini e due piani soprastanti di abitazioni con palchi e soffitte; lo spazio del piano terreno è scandito da 6 pilastri e corrispondenti contropilastri che formano 12 crociere e contiene la rimessa e la stalla e, dalla parte di dietro, il magazzino con mezzanino e cisterna; l'ingresso è sulla strada maestra che proviene da via



Borra, mentre una grandiosa scala con accesso dalla via traversa conduce ai piani delle abitazioni; al primo piano, è un magazzino, identico a quello sottostante, formato da 12 stanze con archi, più due quartieretti sovrapposti che affacciano sulla chiostra e sono collegati alla rimessa con una scala segreta. Il secondo e il terzo piano contengono ciascuno due quartieri con androne, stanze, cucine e mezzanini in legno (ASL, Catasto 257, n. 118).

Gli stessi fratelli possiedono anche un altro fabbricato a 5 piani con 7 magazzini e botteghe con altrettante porte di ingresso; ai piani superiori si accede mediante una scala a lanterna; al centro dello stabile, sopra i due piani di magazzini, è situata la corte che da luce alle ricche abitazioni di 20 stanze ciascuna, che però sono state costruite solo dopo il 1813 (ASF, Catasto 258, n. 339); nella stessa zona, essi sono ancora proprietari dei soli magazzini che si estendono per due piani, ciascuno di 15 crociere, mentre il passo alle scale è di Pergozzi, cittadino di Firenze (ASL, Catasto 259, n. 338).

Analoghe sono le descrizioni delle proprietà vicine che formeranno, insieme a quelle descritte, i caratteristici edifici a blocco: Bernardi, con ingresso sulla via maestra, che ospita un banco al primo piano al quale si accede da una scala laterale, (ASL, Catasto 258, n.519), Esher (ASL, Catasto 258, n.523) e Chiventi (ASL, Catasto 258, n.525); la proprietà di Partridge sul retro, che ancora non ha edificato i piani di abitazione è formata da 2 magazzini al piano terreno e uno al primo piano che ospita un banco (ASL, Catasto 258, n. 522).

Lo stesso rilevamento catastale rende evidente la strategia di edificazione per interventi successivi, come nel caso della fabbrica a due piani di proprietà di Bartoli, il quale ha edificato i magazzini con palco con 12 crociere in 3 navate, ha lastricato il pavimento e costruito un gran portone e 2 finestre sulla piazzetta avanti la porta S. Marco, ma non ancora i piani per abitazioni; la proprietà, che confina per due lati con il fosso reale e per un lato con la piazzetta, è adiacente a un chiostrino comune a questo e altri magazzini dal quale si accede a una scala di pietra fabbricata per essere comune agli accessi già costruiti e quelli che sono ancora da costruire (ASL, Catasto 258, n.284).

Nella stessa area del bastione di S. Marco, sorge, per iniziativa privata, un grande teatro, che ripropone su vasta scala e con maggiore articolazione un tipo edilizio già ampiamente in uso a Livorno, nel quale si raggiunge un massimo sfruttamento dello spazio mediante botteghe e stanze date in fitto; sul lato opposto del bastione, viene costruito il nuovo tipo edilizio per i bagni in acqua di mare; mentre non conosciamo a quale struttura corrispondesse il primo stabilimento di questo tipo, la cui concessione è rilasciata nel 1780 presso il forte dei Cavalleggeri (Bortolotti, p.22), sappiamo che il nuovo edificio sul bastione è composto di un piano terra e un primo piano a tetto; esso contiene 17 stanzette con tinozze di marmo, caldaia, salotto e passeggiata scoperta; una scala di pietra porta al piano superiore dove sono due terrazzini scoperti, un salotto, un atrio e una cucina; l'acqua dolce è convogliata dai pozzi esterni mediante tubi di piombo e quella del mare con un canale (ASL, Catasto 258, n. 136). I lavori per rimodernare il piccolo teatro Pargani, già presente sul sito fin dal 1806 (ASL, Catasto 258, n.405) e per costruire lo stabilimento dei bagnetti sono oggetto di un unico appalto comprensivo anche delle infrastrutture urbane concesso all'impresario fiorentino Gargani nel



1808 (Bortolotti, pp.39/44) che testimonia una sempre maggiore capacità da parte dei privati a sostituirsi nelle iniziative di governo della città.

Uniformità come qualità urbana: regolamenti edilizi e direttrici territoriali.

Livorno è città fondata e gli interventi che ne consentono la realizzazione sono atti di pianificazione compiuti dallo Stato. Il progetto è proposto ed eseguito da architetti stipendiati dal potere centrale e il finanziamento è stanziato nel bilancio dello Stato ed erogato dalla Depositeria. Tutto il suolo compreso nel disegno della città, che risulti di proprietà privata e gravato da canoni enfiteutici, viene espropriato e sistematicamente acquistato in nome del Granduca da un funzionario governativo.

Il controllo di tutte le fasi di intervento fa capo a Firenze, ma a Livorno, gli uffici della Dogana e della Fabbrica hanno rispettivamente il compito di provvedere all'erogazione dei fondi, tramite la gestione del patrimonio edilizio, e di organizzare la costruzione della città mediante propri tecnici e capomastri.

Dai disegni di progetto, dai trattati teorici e dagli stessi manufatti è possibile rilevare come l'uniformità delle facciate, la serialità delle dimensioni, la simmetria di distribuzione e delle aperture siano parte di un più generale programma di pianificazione che investe tutte le città della Toscana, teso a trasformare i centri medievali secondo i nuovi canoni di ordine e di decoro; alle teorie sulla forma e organizzazione della città si affiancano gli studi su modelli costruttivi semplici e ripetibili e sui sistemi di aggregazione delle cellule abitative testimoniati dai taccuini e dai disegni dell'Ammannati, del Vasari o del Serlio.

Alla ripetibilità e uniformità dei modelli fanno riscontro le prescrizioni legislative che impongono, a chi voglia edificare, le migliorie necessarie per l'abbellimento della città (Cantini,2, p.194 e segg.) e i controlli, esercitati dai magistrati in tutto lo stato, su prezzi e qualità dei materiali edilizi in produzione, sulle prestazioni della manodopera (Cantini, 10, p.315 e segg.).

Tutte le fonti concordano nel precisare che i sistemi costruttivi sono standardizzati e i materiali poveri e uniformi. Gli stessi contemporanei sono consapevoli di questa scelta, come esplicitamente conferma un documento del 1660, che elenca materiali e prezzi che si costumano in Livorno (ASF, Mediceo del Principato, 1814 c.132) e che fornisce misure e forme delle porte, delle finestre e degli stipiti.

La costruzione sistematica di un tessuto edilizio uniforme è, dunque, a Livorno, il risultato di atti successivi di pianificazione e conferisce alla città, anche in assenza di emergenze architettoniche, un alto livello di decoro.

Per la popolazione in costante aumento l'Ufficio della Fabbrica continua a costruire case a schiera; in una prima fase con lotti lunghi, con orti, e, dal 1610 con profondità più limitata e pianta articolata intorno a una corte, ma l'isolato resta sempre il risultato dell'aggregazione di moduli elementari ripetuti. Anche nel quartiere della Venezia Nuova, progettato nel 1680 e



costruito tra la fine del '600 e la prima metà del '700, malgrado la più complessa scelta tipologica imposta dai privati che, insieme a vasti spazi per le merci richiedono abitazioni più comode e non prive di pregi architettonici, vengono conservati i caratteri di uniformità nelle finestre e nelle porte. In questo accrescimento, come in quello che deriva dallo smantellamento della Fortezza Nuova, la Fabbrica vende i suoli anziché le case. I nuovi tipi edilizi polifunzionali, che sovrappongono i piani di abitazioni a vasti magazzini con volte e pilastri articolati su più livelli, ben rappresentano i caratteri della città mercantile fondata sul movimento e l'immagazzinamento delle merci, ormai in aperto contrasto con quelli della città murata di antico regime. I piani sovrapposti di magazzini con volte a crociera e, lungo i fossi, l'uso delle cantine sotterranee saranno estesi il più possibile per far posto alle merci con adattamenti tipologici per far fronte a situazioni diverse; ma anche negli interventi di urbanizzazione dei bastioni non si prevedono, fino all'introduzione dei modelli neoclassici della seconda metà dell'800, variazioni di rilievo per le soluzioni delle facciate che hanno nel frattempo raggiunto e superati i cinque piani. Restano espressioni non codificate le altane e le torrette per vedere il mare che, non previste e non normate, vengono edificate a cura di ciascun proprietario, come è possibile rilevare dagli arroti catastali e dalle vedute della città. Fino ai primi anni dell'800, la tendenza è quella di regolamentare l'edificio e di rapportarlo con lo spazio urbano; con l'introduzione nella legislazione dei modelli francesi, l'attenzione si sposta piuttosto sul diritto che consegue dalla proprietà del terreno; considerando che nel frattempo molte proprietà statali sono state poste in vendita, restano come strumenti di controllo le altezze e le distanze tra fabbricati, il rispetto delle norme di igiene edilizia.

Le antiche norme sulla uniformità delle vie pubbliche e sul rispetto dell'igiene vengono rinnovate più volte in Toscana e a Livorno; nel 1628 per l'accrescimento della Venezia Nuova, nel 1689, nel 1729 e nel 1733. La frequenza dei provvedimenti lascia però intendere che l'attività edilizia è probabilmente molto più dinamica dei controlli. Il potere di controllo, esercitato dallo Scrittoio delle regie Fabbriche e dall'Ufficio della Fabbrica lascia infatti ampi spazi di discrezionalità ai privati, soprattutto a quelli che costruiscono fuori delle mura, al punto da costringere i poteri pubblici a chiedere disposizioni granducali per imporre alle nuove costruzioni di rispettare gli allineamenti e di provvedere agli scarichi (ASL, Comunità, 196, Lettere e negozi, n.134).

Progetti per ingrandire la città oltre le mura vengono formulati già durante il regno di Pietro Leopoldo; essi prevedono alternativamente di demolire le fortificazioni verso terra o di aprire una nuova porta nel bastione del Casone; a queste ipotesi viene però preferita la più economica soluzione di lasciare aperte, anche durante la notte, le porte a Pisa e dei Cappuccini. Questa decisione rende possibili numerose costruzioni che, senza essere pianificate, rappresentano un vincolo determinante per i progetti di ampliamento della città, consolidando, nelle aree protette da vincolo militare, il tracciato delle fortificazioni che, anche dopo la demolizione, continuano a dare forma all'espansione fuori dalle mura.

Se la funzione militare delle opere di difesa è ritenuta superata da Pietro Leopoldo già nella seconda metà del '700, la forma dei bastioni viene riconfermata dagli ingegneri del genio



francesi che vi progettano gli ampliamenti. Il bando per la vendita all'incanto degli spalti da porta a Pisa a porta Cappuccini, notificato nel 1802, impone ai compratori di occupare l'intera area già destinata alla difesa, costruendo le abitazioni secondo le prescrizioni dell'ingegnere pro tempore della piazza e provvedendo a proprie spese anche a strade, fogne e marciapiedi. In questi anni ha inizio la pratica di approvare l'apertura di strade secondo convenzioni che impongono ai proprietari gli oneri di urbanizzazione e precise regole per l'edificazione; il corpus di leggi che si viene formando riguarda i regolamenti di nettezza urbana, l'occupazione di suolo pubblico, l'imposizione di allineamenti stradali da parte dell'ingegnere della comunità, gli scarichi delle fogne. L'obbligo di chiedere la licenza edilizia è per ora limitato a quanti intendano utilizzare il suolo pubblico.

Nella prima metà dell'800 diversi piani vengono presentati dai proprietari di terreni, soprattutto a sud, per aprire nuove strade e lottizzare i vasti terreni già annessi alle ville; sarà invece compito dell'amministrazione provvedere a fissare i criteri che consentano di sistemare e regolarizzare i Casini dell'Ardenza come borgo di villeggiatura ed emanare i provvedimenti per la pianificazione delle passeggiate.

Regolamenti di igiene edilizia vengono emanati a Livorno nel 1804 per la pulizia delle chiostre dell'area centrale e nel 1810 le prescrizioni per la raccolta della nettezza urbana vengono estese anche ai sobborghi; ma un vero e proprio regolamento di polizia è ancora invocato da Pasquale Poccianti, architetto del Comune, nel 1810.

Ovunque possibile, l'iniziativa privata progetta e amplia la città, affiancando lungo i fronti stradali edifici unifamiliari e corpi scala con appartamenti simmetrici, riproducendo all'infinito aperture, mostre e cornici. Solo nel 1834/35, le numerose richieste di privati per innalzare edifici e aprire strade nell'area esterna alle mura sono inquadrate nel piano Chietti e vengono emanate le disposizioni conseguenti.

L'uniformità e la ripetizione del modello rappresentano fino a questo momento la norma e la garanzia per poter edificare; per ottenere licenza di aprire nuove strade è infatti obbligatorio rispettare sezioni stradali prefissate, eseguire l'opera per intero e non per tronconi, costruire i marciapiedi e mantenere uniformità dei fabbricati. Resterà obbligo della comunità sistemare, appena possibile, il piano stradale, costruire i collettori fognari e provvedere all'illuminazione, ma per le sole strade previste dal piano approvato.

Le difficoltà denunciate dagli amministratori nel regolamentare la città sono una conseguenza diretta del mutato rapporto tra proprietà pubblica, controllata dal 1839 dalla Commissione della Regia Deputazione sulle Fabbriche di culto e pubblica utilità di Livorno, e proprietà privata; a questa commissione sono rivolte le diverse proposte di regolamentazione della città avanzate dagli operatori nel campo dell'edilizia.

L'Idea Generale per l'organizzazione di una deputazione di edili per la città e porto di Livorno (ASL, Comune, 6, 1861), proposta alla commissione dall'arch. Alessandro Gherardesca il 1 dicembre 1839, rappresenta un programma organico degli interventi necessari per la regolamentazione della città; il documento si riferisce al motuproprio del 17 agosto 1837 e in



particolare all'articolo XII "... poiché è espediente di provvedere alla regolarità e buon ordinamento delle successive fabbricazioni nella città di Livorno anche per l'oggetto della salubrità, la Deputazione, nella qualità di Commissione permanente di Pubblico Ornato, sottoporrà le Sue vedute rispetto ai sistemi da adottarsi in proposito col fine di conciliare l'interesse della causa pubblica, ed il rispetto dovuto alla proprietà privata." In applicazione di quanto stabilito dal motuproprio, la Regia Deputazione delle Fabbriche conferisce al Gonfaloniere Balì e al deputato architetto Gherardesca l'incarico di studiare le norme necessarie; il progetto proposto riguarda sia le opere di manutenzione atte a garantire la sicurezza degli edifici, sia la salubrità dei servizi, degli impianti industriali, dei cantieri. Il capitolo relativo all'edilizia privata prevede un esame preventivo da parte della commissione dell'ornato e dell'abbellimento cittadino dei progetti, compresi quelli di manutenzione, e fissa aggetti e dimensioni di davanzali, stipiti, porte e finestre, imponendo l'obbligo di intervenire a modificare le situazioni deturpanti anche se già consolidate. L'ultimo capitolo, che riguarda la conservazione dei monumenti, ribadisce la necessità di interventi diretti a salvaguardia della diffusa proprietà pubblica e delle sue qualità architettoniche (ASL, Comune, 6,1861).

La legge granducale, che concede dal 1855 al Comune di Livorno la facoltà di istituire una commissione incaricata di proporre provvedimenti atti a rendere sani i fabbricati (Bortolotti,1970), indirizza il controllo delle costruzioni verso interventi di diradamento che assorbiranno per decenni l'impegno progettuale degli uffici pubblici.

Una appariscente eccezione ai criteri di uniformità urbana derivata dall'applicazione di modelli elementari è costituita, dalla metà del '700 in poi, dalla diffusione delle ville che saranno invece caratterizzate da architetture varie e fantasiose e da ricercate sistemazioni paesistiche. Tra i proprietari fondiari che acquistano i terreni messi in vendita dal governo e che diventeranno i protagonisti delle future lottizzazioni si distinguono, a differenza di quanto avviene nelle altre città, mercanti e imprenditori anche di origine straniera, anziché famiglie della nobiltà. La ricerca di una qualità urbana fatta di spazi e di moduli ripetibili è invece di nuovo alla base degli interventi di edilizia popolare che contribuiranno e in modo non trascurabile, almeno fino alla ricostruzione del dopoguerra, a definire il disegno e la forma della città al di fuori delle mura.

7.7.1 Residenza operaia ed edilizia sovvenzionata

Dopo l'unità d'Italia e parallelamente allo stabilizzarsi dell'industria, si sviluppa anche nelle città italiane l'ipotesi di distinguere le parti del territorio urbano in zone per i servizi, la produzione, la residenza.

In questo quadro, la differenziazione tra zone residenziali destinate a ceti distinti per censo rappresenta, anche dal punto di vista teorico, una ulteriore razionalizzazione rispetto alla prassi corrente di costruire palazzi e abitazioni povere in assoluta contiguità, o, addirittura di attribuire a diversi gruppi sociali parti dello stesso edificio.

Questa convivenza, che richiede in molte città come contropartita la costruzione di calmieratori sociali quali gli alberghi dei poveri o i ghetti per enucleare le situazioni di disagio o circoscrivere intere comunità, ha a Livorno una tradizione ben consolidata. Alla precoce



affermazione di stabili ad appartamenti in multiproprietà e alla progettazione, dentro e fuori della cinta muraria, di blocchi composti dallo stesso tipo edilizio evidentemente destinato ad abitanti di ceti sociali non dissimili, corrisponde la rilevante uniformità anche in alzata delle costruzioni, all'interno delle quali è poi difficile distinguere abitazioni di maggiore e minor prestigio da assegnarsi in funzione delle classi sociali; la stessa uniformità edilizia coinvolge perfino le abitazioni collettive: il bagno cinquecentesco dei forzati, il seicentesco Luogo Pio e il Rifugio del secolo successivo.

Con l'entrata in vigore, all'inizio del XX secolo, di leggi nazionali sulle case popolari, la costruzione di residenze destinate a un preciso ceto sociale diviene uno strumento per lo sviluppo della morfologia urbana e campo di sperimentazione per nuovi studi tipologici applicati all'abitazione.

A Livorno la questione delle case popolari viene sollevata fin dal 1864 dalla Società democratica unitaria formata da Guerrazzi, Mayer e Baganti, i quali chiedono al Comune di promuovere direttamente o servendosi dell'aiuto di privati la costruzione di abitazioni anche a riscatto per le classi sociali più deboli, che vivono in città in condizioni anche igieniche di grave degrado (ASL, Comunità, Deliberazioni, n.151).

Nel Rapporto generale sulle abitazioni insalubri della città di Livorno (ACL, Deliberazioni 67, nn.86,89,182), redatto dalle commissioni formate dal Comune, una per ciascuno degli otto quartieri, si ribadisce, ancora nell'anno 1870, la necessità di interventi di risanamento; e il problema di abitazioni economiche è periodicamente sollevato nel 1884 e nel 1886, sempre in funzione del risanamento dei vecchi quartieri.

Nel 1889 viene presentato al Comune un progetto per la costruzione di case operaie nel sobborgo nord della città (ASL, Comunità, 2° vers.,1627/239); esso comprende, su un'area di circa 14 ettari, una serie di edifici a X con 8 appartamenti ciascuno, distribuiti su due piani, nei quali gli appartamenti non si discostano molto da quelli progettati per il borgo S. Jacopo più di 100 anni prima. Il successivo concorso bandito dal Comune divide progettisti e politici tra fautori di iniziative condotte dall'amministrazione e sostenitori di iniziative condotte da privati, senza peraltro raggiungere risultati, mentre alcune, seppur minime, realizzazioni di case a due piani con ballatoi vengono in questo periodo portate a termine da parte delle industrie nel quartiere di Torretta (Bortolotti, fig.16).

La costruzione di case popolari a Livorno viene proposta, alla fine del secolo, dal Commissario Straordinario Ternavasio in base ai nuovi principi sociali che richiedono per le classi lavoratrici abitazioni salubri e decorose. Solo nel 1902, e non senza suscitare le apprensioni dei proprietari fondiari, viene costituito il comitato per le case popolari "... allo scopo di provvedere, con capitale sociale e con credito alla costruzione, acquisto, riattamento, vendita e locazione ai soci e non soci di case popolari e di aree adatte alla loro costruzione secondo la legge 254 del 1903" (Bortolotti, p.274 e segg.). Dal 1909 la società per la costruzione delle case popolari è trasformata da Orlando, divenutone il presidente, in istituto autonomo, con proprietà



inalienabile e indirizzata alla realizzazione di abitazioni per la classe media (Rosolino Orlando, *Le case popolari a Livorno*, Livorno 1914, p.31 e segg.).

Il nuovo indirizzo stabilito da Orlando è riconoscibile fin dai primi progetti affidati a Badaloni, ingegnere capo del Comune e già autore a Livorno di numerose e significative realizzazioni. I terreni per la costruzione del nuovo quartiere, esterno alla cinta doganale, tra il viale degli acquedotti e la porta alle Colline, vengono acquistati dall'Istituto Autonomo con finanziamenti comunali e dalla Cassa Nazionale di Previdenza, usufruendo di condizioni di favore per la cessione a titolo gratuito da parte del proprietario dei circa 8.000 mq destinati alla viabilità; la stipula con la Ferrovie dello Stato di un accordo per la costruzione della nuova stazione e per la realizzazione di residenze destinate ai propri dipendenti sono l'occasione per consolidare una nuova direzione di crescita della città e per definire il nuovo modello residenziale destinato alla piccola borghesia.

Il nuovo assetto urbano prevede la trasformazione del viale degli Acquedotti in asse urbano di collegamento tra il centro e la stazione e la realizzazione di una maglia viaria a scacchiera che si sviluppi ad esso ortogonalmente nella direzione del sobborgo di Salviano.

L'impegno del Comune a costruire le infrastrutture urbane e a eseguirne la manutenzione risulta decisivo nel trasformare quest'area, ancora esterna alla cinta daziaria, in un quartiere urbano sul quale indirizzare anche gli investimenti dei privati. Così, al progetto del Badaloni, che prevede la costruzione da parte dell'Istituto Autonomo di quattro blocchi a tre piani aperti su spazi comuni insieme a 24 villini con giardino, e di un intero isolato con cortile da parte delle FS, si affiancano in tempi brevi altri edifici.

Confrontando il progetto originario, (ASL, Comune, 2 vers., A. Badaloni, Piano regolatore per la zona adiacente alla nuova stazione, 1911) con le planimetrie attuali fornite dall'ATER, è possibile rilevare come la maglia viaria e gli edifici progettati dal Badaloni abbiano effettivamente costituito la struttura portante di questa espansione, sia per l'edilizia pubblica che per quella privata.

Dal punto di vista della distribuzione delle proprietà del suolo, si può notare che le maggiori estensioni riguardano servizi di proprietà comunale (l'ospedale, le scuole, i giardini); per quanto riguarda invece i tipi edilizi, si può osservare come l'edilizia realizzata dai privati, articolando il villino o la palazzina in modo da saturare completamente lo spazio disponibile, comporti sempre una maggiore densità rispetto all'edilizia pubblica, i cui prototipi, ribaditi anche nelle realizzazioni post-belliche, definiscono il nuovo spazio urbano.

La maggior parte degli edifici di proprietà di enti pubblici sono costruiti nel 1911 secondo il progetto di Angelo Badaloni. Si tratta per lo più di edifici in linea, abbastanza ben costruiti, con murature portanti e solai armati, rifiniture di un certo decoro a stucco e intonaco, coperture a tetto; tutte le abitazioni hanno un doppio affaccio, servizi interni e distribuzione a corridoi, e usufruiscono di uno spazio comune recintato. Solo alcuni dei villini, previsti a due piani, con due o quattro appartamenti, sono stati realizzati secondo il progetto; i più sono stati sostituiti, invece, fin dal 1911 da un edificio continuo a ballatoio e da case a schiera a tre piani, l'ultima delle quali è costruita nel 1927.



Di minor qualità urbana è lo spazio definito dall'intervento edilizio realizzato negli stessi anni dalle FS, che, pur utilizzando gli stessi materiali, tipi e rifiniture, concentra la stessa densità edilizia intorno a un unico grande cortile aperto all'esterno solo attraverso quattro cancelli; la stessa dimensione di questo spazio comune, nel quale sono costretti a transitare tutti i numerosi abitanti, suggerisce più un senso di voluta costrizione che di tranquilla vita privata.

Dalla documentazione contenuta nell'archivio ATER di Livorno, che testimonia, pur nella diversità delle situazioni, una costante attenzione da parte degli organi di pianificazione per il raggiungimento di un buon livello urbano, è possibile ricavare i dati necessari per estendere l'esame dell'edilizia pianificata all'intero comprensorio comunale. È così possibile individuare, per ciascun edificio, ai nomi dei progettisti, all'anno di progettazione e di esecuzione, alle dimensioni urbanistiche dell'intervento e al livello di integrazione dei servizi, alle condizioni di gestione e manutenzione degli immobili. Oltre alle proprietà comunali, ancora consistenti nello stesso centro storico, e a quelle dell'ATER, le proprietà di enti pubblici sono distinte in statali, Gescal e INA Casa, INCIS, secondo 22 raggruppamenti che, coprendo l'intero territorio comunale, consentono un immediato confronto fra situazioni urbane diverse alle quali devono corrispondere interventi urbanistici differenziati, tali da ristabilire in tutti i settori condizioni di vivibilità ottimali.

Al momento attuale, prima che l'ingente patrimonio immobiliare afferente ad enti pubblici venga messo in vendita come previsto dalla recente normativa, gli immobili possono essere ricondotti a 4 classi di riferimento: i complessi edilizi degli anni '30/40, le case degli anni '50/60, i quartieri degli anni '60/80, gli interventi sparsi. La scelta di destinare alla vendita appartamenti singoli o interi edifici, o immobili di un settore piuttosto che di un altro può comportare notevoli implicazioni anche a livello urbanistico che non devono essere ignorate per una seria politica di piano. Appartengono alla prima classe i quartieri della Stazione, Garibaldi e Filzi, contrassegnati nelle schede ATER con i numeri 7,6,2.

Il quartiere della Stazione si innesta direttamente sulla rete di strade prevista dal piano di Badaloni. Gli altri edifici di rilievo di quest'area sono tutti progettati prima della guerra, e formano i tre blocchi compresi tra via Baroni, via Badaloni e via Vivarelli; su questi è possibile verificare come i progetti di trasformazione del centro inducano uno scadimento della qualità progettuale delle abitazioni destinate a classi sociali disagiate, e come le ristrettezze economiche indotte dal conflitto influiscano sulla qualità e durevolezza degli stessi materiali da costruzione. Dal progetto razionalista di notevole qualità architettonica del primo blocco compreso tra via Baroni e via Badaloni, realizzato nel 1936, a quelli degli edifici limitrofi, semplificati e portati a densità più elevate nel 1937 e ancora nel 1939, si passa alle realizzazioni ancora più intensive del blocco successivo, realizzato tra il 1938 e il 1942, fino al completo decadimento di disegno e materiali nelle realizzazioni degli anni 1942 / 43 del blocco più a est; disegno e materiali non migliorano nelle costruzioni degli anni '50 prossime alla ferrovia. Il quartiere Garibaldi è costruito, al contrario del primo, all'interno delle mura della cinta daziaria, a ridosso della porta Fiorentina fra il 1934 e il 1943. Il nucleo principale dell'intervento



è costituito da edifici con pretese di monumentalità, strutturati intorno al portone centrale che dà accesso al cortile; da questo sono distribuiti i corpi scala, in diverso numero a seconda della configurazione; gli appartamenti interni hanno tagli diversi, anche minimi, da due a quattro vani. A dispetto dell'affollamento e della povertà dei materiali, queste architetture riescono ancora a dare forma alla piazza e alle teste delle vie Garibaldi e Giordano Bruno, a ristabilire la continuità del muro della cinta daziaria; esse costituiscono ancora, malgrado tutto, un punto di riferimento nell'ampio e disordinato settore urbano destinato al mercato. Il nucleo primitivo di case è stato successivamente integrato con edifici per abitazione nei primi anni '50 e con un gruppo di torri in anni recenti, senza che i nuovi interventi abbiano modificato in meglio la situazione; appartiene allo stesso comparto, senza peraltro avere alcun collegamento, anche il gruppo di edifici lungo via Marchi.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per il vasto insediamento che costituisce il quartiere di via Filzi. Si tratta di un'edilizia povera, ma non del tutto priva di dignità architettonica, costruita fra il 1933 e il 1943; lo spazio è articolato da una sequenza di corti interne e gli appartamenti, composti da due a quattro vani, non sono felicemente distribuiti; a questo gruppo di edifici appartiene anche il tristemente famoso Strigistringi al di là del fascio ferroviario nel quale sono concentrati appartamenti di taglio minimo. Anche in questo caso, gli edifici costruiti nel dopoguerra, che pur rappresentano un buon 40% dell'attuale costruito del quartiere, costituiscono solo una voluminosa aggiunta, senza contribuire a migliorarne la vivibilità.

I complessi edilizi costruiti negli anni del primo dopoguerra si contraddistinguono per la povertà della progettazione e della realizzazione. I quartieri di Padula, Corea, T. Scali, e Sorgenti, (schede ATER n.9,1,5,4), realizzati tra il 1942 e il 1953 sono realizzati con materiali miseri, con tagli di alloggi minimi e mal distribuiti e del tutto privi di servizi sociali. Bisognerà attendere la seconda metà degli anni '50 e l'inizio degli anni '60 perché le realizzazioni pubbliche arrivino a proporre, con interventi diffusi, l'ipotesi di quartieri autosufficienti come quelli di Coteto, il completamento di Sorgenti, il complesso Le Colline, il primo insediamento La Rosa (schede ATER n.12,4,10).

Dalla fine degli anni '60, qualità edilizia e qualità urbana migliorano sensibilmente nei nuovi insediamenti e nei completamenti di quelli già iniziati, indirizzando l'espansione verso sud est e consolidando i nuclei esistenti da La Rosa 1 e 2, Salviano, La Leccia (schede ATER n.18,19,11,17).

Se molti interventi di edilizia pubblica non sono stati in grado di indirizzare la crescita della città anche a causa delle modeste dimensioni, questa tendenza può essere invertita dall'attività di pianificazione del Comune attribuendo al costruito o alle aree verdi funzioni complementari di riequilibrio o di modello che potrebbero essere incrementate da nuove norme di piano. Ci si riferisce alle proprietà pubbliche del centro (scheda ATER n. 8), dell'area di villa Fabbricotti (schede ATER nn. 13 e 14), dei sobborghi S. Jacopo, Ardenza, Antignano (schede ATER nn.15,20,21), della periferia di via Nazario Sauro e de La Cigna (Schede ATER nn.16 e 3), delle colline di Montenero (scheda ATER n.20), che possono costituire, malgrado il discutibile livello



delle attuali costruzioni, il punto di partenza per efficaci interventi di restauro, di ristrutturazione e, perché no, di nuove ricostruzioni.

7.7.2 Tutela dell'edilizia storica

Nel quadro dei valori urbani descritti, quadro formato da un intrico di nodi irripetibili e brutali utilizzazioni, di decorosa uniformità e sciatte imitazioni, di vivace affollamento e strutture dismesse, di bei progetti e pacchiane ricostruzioni, è necessario trovare e far emergere le qualità da conservare e, eventualmente da riproporre, al fine di non privare la città della sua storia e di non infliggere al patrimonio edilizio storico ulteriori mortificazioni. Si cercherà quindi di individuare quali possano essere le cautele necessarie esemplificando per classi di edifici, tenendo presenti le qualità dello spazio, del progetto e dei materiali riconosciute di qualche interesse, nella consapevolezza che nessuna di queste qualità nasce dalla rigida applicazione di regolamenti, ma dalla cultura e dalla sensibilità delle proposte e delle realizzazioni, dalla individuazione di una appropriata scala di intervento.

Una prima classe è formata dagli edifici storici, tra i quali si propone di includere tutti gli edifici progettati prima dell'ultima guerra; alcuni si connotano come monumenti circoscrivibili (i palazzi, le fortezze, le chiese, le ville, ecc.), altri come ambiti urbani (la Venezia, le piazze, i giardini, gli isolati residenziali, ecc.), altri ancora come lacerti di città o di campagna ormai estranei al contesto, come strutture produttive desuete, come depositi abbandonati (i borghi periferici, impianti industriali e del porto, sedi del dazio e magazzini, ecc.); ovviamente una chiara separazione tra queste categorie ha senso solo per alcuni dei casi citati, ma riconoscerli come appartenenti all'una o all'altra categoria può indicare un diverso livello di attenzione per lo spazio urbano circostante, per lo spazio interno da riusare, per i materiali e le tecniche da riscoprire.

Di tutti si può proporre il restauro e la conservazione, sia in centro che in periferia, tenendo però conto del contesto; non avrà infatti molto senso recuperare lo spazio senza proporre un uso interessante e compatibile, conservare in ogni sua parte un edificio invivibile, isolare i manufatti costruiti in fregio alle piazze e alle strade dalle prospettive urbane o dai percorsi di campagna che ancora connotano lo spazio circostante.

La misura e la correttezza di ciascuna di queste operazioni vanno ricercate nei progetti, nella capacità dell'Amministrazione di promuoverli e coordinarli, nella disponibilità di professionisti e imprese di proporli e metterli in opera. Appare dunque evidente la necessità non solo di inquadrare con regole chiare e facilmente controllabili gli ambiti di intervento futuri, ma anche di fornire agli stessi operatori strumenti tecnici per la diagnosi e la progettazione del recupero concretamente utilizzabili; attribuire agli strumenti attuativi di piano regolatore il compito di ripensare le forme di controllo per la trasformazione dell'edilizia storica e degli stessi ambiti urbani implica anche la necessità di integrare i regolamenti edilizi in materia di requisiti della progettazione, di protezione dei materiali e degli elementi costruttivi pre-moderni.



Questa scelta coinvolge in termini più vasti tutti gli organi di pianificazione, che devono impegnarsi a mantenere in opera i materiali storici, a rivedere i prezzi assunti come parametro per le opere pubbliche, introducendo nelle tariffe correnti lavorazioni che oggi ne sono escluse o vi figurano con prezzi inadeguati, a istituire laboratori di ricerca e scuole di mestieri che mettano gli operatori in grado di adattare il cantiere moderno alle qualità storiche dei manufatti, mettendo a disposizione di quanti operino nel settore una serie di soluzioni tecniche possibili.

Appartengono alla seconda classe gli edifici costruiti nel dopoguerra; alcuni di essi rappresentano ricostruzioni di edifici storici a volte molto approssimative, a volte decisamente sbagliate; tra queste ricostruzioni si può proporre di conservare quelle, come ad esempio il Duomo, che abbiano nuovamente connotato lo spazio urbano; per tutti gli edifici fuori scala e decisamente fuori luogo, che si tratti di nuove realizzazioni o di discutibili imitazioni, si può pensare ad una demolizione e ricostruzione che però sia funzione del nuovo contesto che si intende proporre.

Allineamenti, uniformità di partiture architettoniche e di materiali sono stati i valori della città antica, ma non possono essere riproposti tal quali; vanno piuttosto individuati gli ambiti entro i quali ciascun intervento assume il senso di nuova struttura urbana riconoscibile, capace di dare forma a quelle future.

Bibliografia

Lando Bortolotti, Livorno dal 1748 al 1958 - profilo storico urbanistico, Firenze 1970.

L. Cantini, Legislazione Toscana, 30 voll., Firenze, 1807.

Dario Matteoni, Livorno, Roma-Bari 1984.

Lucia Frattarelli Fischer, "L'edilizia pianificata" in M. A. Giusti, Edilizia in Toscana da XV al XVII secolo Firenze, 1990.

R.Orlando, Le case popolari a Livorno , Livorno 1904.

Abbreviazioni

ASL Archivio di Stato di Livorno

ASF Archivio di Stato di Firenze

LBL Livorno Biblioteca Labronica

7.7.3 Esiti

La ricerca ha evidenziato il carattere di città pianificata di Livorno, anche laddove, come nel caso dell'urbanizzazione delle aree soggette a servitù militari, le c.d. "Spianate", a un primo sguardo il processo di urbanizzazione sembra casuale, non solo rispetto alla configurazione dei suoli ma anche in riferimento agli alzati. Aspetto quest'ultimo che sembra avere caratterizzato anche i quartieri di edilizia residenziale pubblica fino alla realizzazione dell'ultimo quartiere "disegnato" della città, ovvero La Rosa, il cui progetto fu coordinato da L. Moretti.



Il suggerimento della ricerca di tornare a caratterizzare i nuovi insediamenti anche per una “certa uniformità di partiture architettoniche e materiali” è stato fatto proprio negli interventi di maggiore rilevanza previsti dal PS/1 e dal Regolamento Urbanistico (completamento del quartiere Scopaia, Porta a Terra, interventi pubblici maggiormente significativi nei quartieri nord).

7.8 Livorno: il quartiere della Venezia nuova

a cura della consulente per i temi storici L. Frattarelli Fischer

7.8.1 La fondazione della Città

Il periodo in cui Livorno viene fondata va, grosso modo, dal 1575 (anno in cui l'architetto Buontalenti ha l'incarico da Francesco I di disegnare il progetto per la nuova città) al 1606 quando Livorno assume ufficialmente il titolo di città.

Ma l'interesse di Firenze per il piccolo porto naturale difeso da una Terra Murata con non più di 300 abitanti, è più antico, lo provano nel 1421 l'acquisto da Genova per 100.000 fiorini e la costruzione della possente fortezza sul mare (poi Fortezza Vecchia), progettata durante l'assedio di Pisa nel 1506 e costruita fra il 1518 e il 1533.

Cosimo I affida all'Ammannati il progetto dell'ingrandimento del porto e, tra il 1564 e il 1574, impegna notevoli risorse per l'escavazione di un canale fra Pisa e Livorno, il Canale dei Navicelli; questo, esterno rispetto alla fortificazione della Terra Murata, sfociava direttamente nel canale della Fortezza, sul quale si attestavano le strutture portuali stabilendo un rapporto diretto con Pisa, la città emporio e, di qui, tramite l'Arno, con Firenze. Il Canale dei Navicelli corre lungo costa e resta esterno alle mura anche nel disegno della città pentagonale del Buontalenti: un segno che sebbene il progetto di fondazione si ispirasse al porto di deposito di Anversa e prevedesse un insediamento di 12.000 abitanti (Pisa allora ne contava 8.000), si intendeva privilegiare il rapporto con le città dell'entroterra e il legame fra il porto e la capitale. È una soluzione per certi versi ambigua che gioca su due modelli di riferimento, quello urbano e cittadino (come risulta dall'esplicito riferimento al porto di deposito olandese maturato nell'entourage di corte di Francesco I,) e quello della costruzione di uno stato regionale toscano a servizio della città dominante, cioè Firenze (Frattarelli Fischer 1989).

In questa ottica Livorno assume insieme le funzioni di fortezza principale del sistema difensivo dello stato sul mar Tirreno, di scalo mercantile e di città di servizio per il porto.

La cinta bastionata si rafforza quando nel 1590 il granduca Ferdinando I per potenziare le strutture fortificate a mare, anche in funzione di controllo della città, ordina la costruzione della Fortezza Nuova, che venne ad occupare un'ampia area prevista dal Buontalenti come spazio urbano. Il progetto, in contrasto con le proposte del Buontalenti fu affidato a Giovanni dei Medici e costruito in pochi anni. Il fossato circondario fu terminato fra il 1596 e il 1597; fra il 1604 e il 1606 fu poi scavato il grande fossato che circondava il perimetro bastionato.



Quando Livorno è proclamata città, nel 1606, la struttura difensiva, per gli apporti di architetti ed esperti militari come Don Giovanni dei Medici, Orfeo Galiani, e il Cogorano, è ormai definita in modo molto più sofisticato ed elaborato rispetto al più lineare progetto del Buontalenti. La testimonianza grafica dei lavori voluti da Ferdinando I ci è data dall'affresco di Bernardino Poccetti in Palazzo Pitti (1609) suffragato dal rilievo del perimetro fortificato di Livorno del 1610 ca. (ASFi, Mediceo del Principato, 1802).

Tali rappresentazioni sono interessanti anche come visualizzazione del sistema dei canali, i quali allora circondavano mura e fortezze con funzione essenzialmente difensiva, se si eccettua il tratto che, facendo perno sul canale di Fortezza Vecchia, costeggiava Livorno vecchio ed entrava in città sfociando nel 'Porticciolo'.

Il Porticciolo ha una funzione così importante nella città che si consolida la tradizione, non provata da alcun documento, che esso fosse molto antico, voluto dai genovesi per proteggersi dalle tempeste (Vivoli); la prima documentazione del Porticciolo risulta invece nella dichiarazione delle scali di Dogana del 1602 (ASLi., Dogana, 2,c. 5), quando la città riceveva le merci dal porto solo tramite cinque scali: i due scali della darsena, lo scalo di Fortezza vecchia sul fosso, quello del "fosso navigabile di contro al bagno" e dallo scalo del Porticciolo. Dagli scali i facchini dovevano portare nei magazzini colli, sacchi e barili a spalla e le loro tariffe erano computate in relazione alle distanze. Si comprende l'interesse dei mercanti e negozianti livornesi per ottenere strutture di stivaggio il più possibile vicine agli scali per contenere i costi del trasporto. Ci sono suppliche per aprire al traffico mercantile il fosso che costeggiava la fortezza Nuova e per avere magazzini raggiungibili via acqua. "Un magazzino grande a volta sul fosso navigabile" era stato costruito per i mercanti dell'Arte della lana di Firenze già nel 1597 (ASFi., MdP., 67, c. 167), seguito da altri che formavano una stecca lungo tutto il canale. Tali magazzini documentati anche nel "Prospetto delle case di Livorno" del 1749 in qualche caso furono dopo la costruzione della Venezia Nuova sopraelevati o trasformati al primo piano in abitazioni.

7.8.2 "L'utile e il comodo il quale risulta dai canali"

La trasformazione, nel primo decennio del Seicento, di Livorno da porto del granducato mediceo a porto di deposito del commercio mediterraneo e nordico, in stretto collegamento con i traffici inglesi e olandesi, incide sullo sviluppo della città (vedi la visualizzazione grafica che dà conto in modo schematico delle fasi di urbanizzazione correlate all'aumento della popolazione).

Nel 1611 Cosimo II, con la costruzione del Molo Cosimo fa eseguire lavori di ampliamento del porto che in parte attuano il grandioso progetto del suo avo; da questa data riprende il dibattito sulla struttura militare delle Fortezza nuova e sull'opportunità di smantellarla a causa degli onerosi costi di gestione per mantenere un presidio idoneo, e soprattutto per "fare più grande Livorno in quella parte".

"L'utile e il comodo il quale risulta dai canali" è in motivo sotteso al progetto affidato nel 1629 al provveditore degli arsenali di Pisa Giovan Battista Santi. Non sono state reperite



rappresentazioni grafiche di questo progetto, che dal carteggio dello stesso Santi con il conte Orso D'Elci, membro del consiglio di reggenza del granduca minore, risulta molto complesso ed elaborato. Il nuovo accrescimento, almeno in una prima ipotesi privilegiava il rapporto diretto fra abitazione, magazzini e canali, esso infatti si articolava in una serie di isolotti delimitati da canali, secondo il modello delle città portuali olandesi, soprattutto Amsterdam; questo progetto fu poi abbandonato per evitare il pericolo delle piene paventato in una visita al cantiere nel 1630 dal marchese Santangelo. Anche l'ipotesi di destinare il quartiere alla numerosa popolazione ebraica della città, con l'intento presumibilmente di far pagare loro il costo delle abitazioni, viene presto scartato per coinvolgere nel finanziamento l'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano e i Ceppi di Prato (Matteoni, 1984, pp.60-63).

Il progetto del Santi interessava l'area trapezoidale compresa tra la città e il Canale dei Navicelli caratterizzata da un terreno non stabile tanto che per le fondazioni fu richiesta la presenza di un esperto di Venezia. Il capomastro della nuova fabbrica della città e porto di Livorno fu infatti Pietro Patareal, un veneziano che, come si dice nel benserivito, resta a Livorno "con intensa soddisfazione" del granduca per tre anni insieme al suocero e a un garzone (ASFi., MdP., 1168 A, passaporto et benserivito del 7 feb. 1632-3).

Due suppliche del 1634 ci forniscono alcuni elementi per valutare l'intervento. Nello scritto citando espressamente il Santi, secondo il cui progetto, "si mura alla marina un nuovo accrescimento, detto della Venezia Nuova", si lamenta che la zona sia fuori mano "per essere loco nuovo senza per ancora nessun avviamento". Le case non sono grandi poiché per fabbricarle si richiede "un poco di sito" hanno un costo preventivato che non supera i 1300 scudi, più che ai grandi mercanti sembrano destinate ad artigiani, i quali pagano parte in opere, come il fabbro milanese che fornisce chiodi e ferramenta e chiedono facilitazioni nei pagamenti tenendo conto dei ritardi nella consegna e del fatto che gli edifici presto sono "ridotti in malo stato per l'umidità" (ASLi. Dogana, 3 inss. 37 e 43).

L'urbanizzazione del sito si qualifica per la presenza della chiesa di sant'Anna su un terreno chiesto dalla Compagnia della Natività e per la costruzione di un'osteria (dove c'era già una semplice baracca), comoda per i navicellai e i passeggeri per Pisa, ma resta limitata per il sopraggiungere della grande peste del 1630 e della conseguente crisi dei traffici. Negli arroti di impianto della decima del 1646 nel nuovo accrescimento risultano sette case, due a lato della chiesa, le altre tra il Canale dei Navicelli e una piazza pubblica (Matteoni, 1984, p. 66). Del resto nel 1642 in questa zona abitano solo 156 persone, (ASLi., Comunità, 134 c.812), su un totale di 12.000 abitanti.

Superata la stasi derivata dalla peste, nel 1637 in una lettera al granduca il provveditore Cappelli sottolinea la necessità di riprendere l'idea, abbandonata per il contagio, di costruire magazzini lungo il fosso "adesso che i negozi mercantili pigliano furore e che è scarsità di magazzini" (ASLi., Dogana, 3, c. 201).

7.8.3 La Dogana



Di grande significato strutturale, giuridico e urbanistico è la costruzione di una nuova dogana nell'area del Porticciolo, essa, infatti, rappresenta la decisione di portare nel cuore della città il centro di smistamento delle merci fino a quel momento stabilito sul porto. L'ordine di "trasportare la dogana dalla Piazzetta di Livorno Vecchio dirimpetto alla porta Nuova, al Porticciolo" era stato dato dal granduca nel 1646, per porre rimedio alle frodi nell'estrazione e introduzione delle merci. (ASLi., Dogana, 4, 16/3/1650-1).

L'edificio di struttura imponente (oggi vi ha sede la Camera di Commercio) fu eseguito in tre anni, su progetto e con la direzione dei lavori dall'ingegnere Annibale Cecchi. Esso ripete gli stilemi caratteristici degli edifici doganali del granducato con una certa magniloquenza nel chiaro intendimento di dare prestigio e solidità alla funzione pubblica e statale in esso esercitata. L'edificio, che prospettava la facciata principale sulla piazza Grande, dove avevano sede la Comunità, il governatore e il palazzo granducale, rende da una parte il sistema commerciale più integrato con quello politico amministrativo e dall'altra, delimita il perimetro della città lasciando fuori dal circuito urbano i terreni al di là del canale. La presenza di questo importante centro di gravitazione nell'area del Porticciolo e dei fossi accresce l'interesse dei mercanti per le abitazioni e magazzini sul Canale dei Navicelli e nell'area della Fortezza Nuova. Si può pertanto affermare che un determinante avvio alla trasformazione del primo assetto di Livorno dalla parte del mare è causato dalla decisione politico - amministrativa di edificare la nuova dogana sul Porticciolo in stretto collegamento con i canali ad esso afferenti.

Per iniziative, sollecitate dai privati, si procede, con ritmi variabili, alla edificazione di magazzini lungo i canali e nel 1657 Annibale Cecchi, ingegnere della Fabbrica, ha l'incarico di ripartire i lotti per fabbricare case e magazzini nel nuovo accrescimento (ASFi., MdP, 2170 lettera del 28/2/1656-7). All'operazione è interessata anche la famiglia granducale e in particolare il principe Leopoldo che già nel 1660 acquista alcuni spaziosi lotti nella prima isola della Venezia Nuova (ASFi., MdP . 5560, c. 246). Altri siti sono comprati da privati, fra i quali spiccano alcuni mercanti stranieri (ASLi., Governatore e Auditore, 249, c. 22).

Vengono concessi permessi di alzare edifici a un solo piano, anche nell'area di servitù militare della Fortezza Nuova (ASLi., Catasto, 213).

7.8.4 Il sistema urbano e il porto franco

Il processo viene a maturazione con Cosimo III, che spinto da interessi economici e dalla necessità di contrastare il successo di Marsiglia, porto franco dal 1669, emana l'editto del porto franco di Livorno nel 1676 (Frattarelli Fischer 1993). Agganciandosi alla lunga tradizione medicea, Cosimo III, come i fondatori ancora i provvedimenti che riguardano il porto a disposizioni che coinvolgono la città e la residenza dei mercanti stranieri. Il nuovo ordinamento del porto, sollecitando l'arrivo di mercanti e artigiani e stimolando l'accumulazione delle merci, crea problemi non indifferenti di immagazzinaggio e di residenza e trasforma l'assetto della città. Alle pressioni economiche si intrecciano valutazioni di politica internazionale e la necessità di garantire la neutralità delle Toscana e, non ultimo, motivi di prestigio dinastico e personale del granduca (DBI., Fasano Guarini, "Cosimo III", ad vocem,).



I primi interventi di carattere militare sono volti a stabilire la linea delle fortificazioni sulle terre guadagnate dal mare per l'avanzamento della linea di costa e per opera del continuo interrimento artificiale. Fra il 1680 e il 1685 si costruiscono il forte San Pietro e il rivellino di San Marco, che innescati sul bastione della Fortezza Nuova, formano una imponente fortificazione dal mare, strutturata secondo le teorie militari di Vauban.

La lettura degli estratti contabili (ASFi., MdP., 2087) mette in evidenza, inoltre che negli stessi anni si lavorava al forte dell'isola di Gorgona, che risulta così la punta avanzata sul mare del sistema fortificato della città. Dal 1690 ha inizio l'urbanizzazione dell'area dismessa della Fortezza Nuova.

Il progetto e la costruzione del quartiere della Venezia Nuova, varato e messo in atto tra il 1680 e il 1710, non rappresenta soltanto un notevole ampliamento della superficie edificata; la sua struttura determina una nuova configurazione urbana e giuridica dell'intera città. Nel 1690, quando l'imbocco del canale dei Navicelli, che collegava direttamente il porto con la città di Pisa, viene spostato sul fosso circondario, anche la Dogana per le merci che provenivano dall'entroterra è posta sul fosso circondario. Cessato il collegamento diretto fra il porto e la Dogana di Pisa, l'intera città di Livorno diventa area del porto franco. Si determina così un doppio regime, che prevede controllo doganale con pagamento di gabelle per le merci che arrivavano via terra e libertà di commercio per tutte le merci, le quali potevano essere vendute senza controllo perché erano stivate nella città.

7.8.5 Il progetto

Dario Matteoni, riportando un'interessante serie di mappe conservate negli archivi di Parigi, sottolinea che la struttura difensiva di Livorno "fu articolata probabilmente in successione da una idea di partenza che prevedeva la costruzione di un unico baluardo, ad un intervento sull'intera linea fortificata" (Matteoni, 1984, figg. 63-65). La soluzione effettuata (rivellino di San Marco e bastione San Pietro) sotto la direzione di Pier Maria Baldi tiene conto, con tempestività, delle più avanzate teorie e realizzazioni militari francesi. Va poi tenuto conto che i primi studi prospettavano una articolazione ancora più imponente di quella poi realizzata e che ancora nel 1703, quando i lavori di fortificazione sono definiti, si presentano progetti molto complessi "Sulla fortificazione dalla parte a mare della città di Livorno" (vedi l'album rilegato con sette piante in ASFi., Miscellanea Medicea, 716). (I progetti inediti sono allegati in foto).

Collocando in ordine cronologico i progetti militari susseguitisi nel corso del secolo, è possibile osservare che l'avanzamento della fortificazione sul mare è una ipotesi già studiata e più volte elaborata e aggiornata. Gli schizzi e i disegni e le relazioni conservate mettono in evidenza la continuità della progettazione su questo tema e i tempi di maturazione del progetto.

Ed è proprio la vischiosità dei tempi di elaborazione degli interventi per l'accrescimento della città che, forse, può convalidare, in assenza delle tavole generali di progetto, l'unitarietà programmatica dell'intervento, riportando ad una visione complessiva fasi, che colte nei



documenti solo nel momento operativo della costruzione, appaiono frammentarie e spezzettate.

La presenza a Livorno, fra il 1689 e il 1690 dell'ingegnere olandese Cornelio Meyer, esperto di idraulica e canalizzazione, dà conferma che tutti gli aspetti del complesso problema della sistemazione idraulica dei canali del nuovo accrescimento erano allo studio, e che il progetto si affrontava sia negli aspetti tecnici sia in quelli esecutivi (per la polemica del provveditore Prini verso le scelte del Meyer in particolare la lettera del 26/5/1690).

Gli studi sulla forma e organizzazione urbana iniziate nel secondo decennio del Seicento si concludono con la realizzazione della fine del secolo, quando è ormai matura una visione complessiva dell'intervento tesa a realizzare contemporaneamente e in modo contestuale più aggiornate difese militari e strutture urbane capaci di ricevere mercanzie e abitazioni di un certo pregio e comodità. E si può affermare che anche il susseguirsi degli interventi di urbanizzazione è indicazione dell'esistenza di un progetto complessivo e unitario.

La documentazione disponibile mette in evidenza che gli interventi specifici furono calibrati e modificati di volta in volta per ottenere soluzioni che apparivano più idonee. Può essere utile ricordare come esempi di progettazione rivista in sede di esecuzione, che il sito concesso per costruire la chiesa dei PP. Trinitari fu ampliato perché la facciata risultasse in asse rispetto al ponte (ASFi., MdP., 2090, let. 30/3/1707) o la decisione di interrare il porticciolo presa nel 1698, quando la definizione del quartiere era quasi completa.

La stesura del progetto dell'accrescimento della Venezia Nuova è opera del generale Alessandro Del Borro, governatore della città di Livorno, che è l'estensore di un progetto che nelle sue linee di fondo è politico-amministrativo, e fu seguito per la parte architettonica direttamente dal principe ereditario Ferdinando, che risiede per lunghi periodi a Livorno al fine di seguire i progetti e i lavori (ASFi., MDP. 2087, lettere del 18, 20 e 30 luglio del 1689).

Non ci restano i disegni del Borro sebbene lettere e informazioni per la corte facciano costantemente riferimento a un progetto del Borro, e una lettera del 1700 accenni ad un "nuovo disegno" cioè ad una nuova stesura dell'articolazione dei siti, da lui presentata. Un inventario degli oggetti del governatore enumera fra le carte del suo studio mappe e disegni della città e alcuni plastici che rappresentavano Livorno nelle varie fasi del suo accrescimento (ASFi., MdP. 2222, let. 16/5/1701).

Il progetto non si limitava all'intervento urbano, prevedeva una complessa sistemazione territoriale che, incentrandosi sul canale dei Navicelli, investiva la zona costiera a nord di Livorno, prefigurando le future espansioni di città. La presenza a Livorno del Meyer è legata non solo ai lavori di escavazione del porto, quanto al riempimento delle saline, per cui si impiegò terra di risulta dell'escavazione dei canali, e alla formazione di un più articolato sistema di canali.

Nel 1690 si pose mano, sotto la direzione dell'ingegnere Santini dell'Ufficio dei Fiumi e Fossi di Pisa, all'escavazione di un nuovo tratto del canale dei Navicelli, che si immetteva nel fosso circondario (Fosso Reale) all'altezza di Porta a Pisa (ASFi., MdP., 2087 dal 7/4/1690 in avanti) e del fosso delle chiatte, utile a portare il fango fino al Marzocco. Cessato, come si è detto, il



collegamento tra il porto e la dogana di Pisa, l'intera città di Livorno diventa area del porto franco.

Con l'editto del porto franco del 1676 si accentuano a Livorno i caratteri del porto di deposito e in tutta la città fervono i lavori di costruzione di magazzini e di cantine. Gli arroti di decima, che registrano la tassa dovuta sulla proprietà immobiliare, da questa data riportano la "nuova addecimazione" di cantine in tutta la città, dalla via Ferdinanda (poi via Grande) al quartiere ebraico, e, naturalmente, nel nuovo quartiere della Venezia Nuova. È soprattutto nel Nuovo Accrescimento, infatti, che mercanti e negozianti, anche forestieri, manifestano interesse per l'investimento immobiliare acquistando suoli per costruire abitazioni e magazzini.

7.8.6 Il sistema dei fossi e l'interramento del Porticciolo

Il progetto di urbanizzazione della Venezia Nuova prevede un intervento sui canali militari che vengono ridimensionati e contenuti, la costruzione di strade e di scivoli, detti scalandroni, per mettere in comunicazione il canale con la strada. Le prime "spese di demolir la fortezza Nuova per accrescere Livorno" risalgono al 30 marzo 1695. "L'impresa è grande - osserva il provveditore in una lettera - ed è necessario tirarla al fine per ridurre il fosso secondo l'intenzione del generale Borro, e non si può far di meno di terminarlo per poter dare l'acqua al medesimo. Inoltre, per portare l'acqua dal fosso al Porticciolo è necessario un canale da formare "cavando una quantità di terreno per poi farvi un muro con la volta sopra" con una spesa di oltre 1000 scudi; la proposta è pertanto quella di interrare il Porticciolo; infatti, il fosso della Fortezza Nuova ormai non più vincolato dalle servitù militari consente, a parere del provveditore della Fabbrica, di alloggiare molti navicelli e di costruire "scali per potere scaricare le mercanzie ai magazzini". il 4 luglio 1698 egli osserva che da quando è cambiato il regime doganale con l'istituzione del porto franco il porticciolo "non dà servizio alcuno e levandolo si leverebbe qualche fetore della città per non essere acqua corrente e facile a riempirsi di sporcizie".

Il Porticciolo ormai poco utile per l'approdo dei navicelli anche perché "risulta assai più ristretto di quello che era quando fu fabbricato", è però utilissimo, secondo il provveditore della Fabbrica, come sito per costruirvi (ASFi., MdP. lettera 4/7/1698). La proposta di interrare il porticciolo fu subito accettata se il 16 agosto si informa che il Porticciolo è già riempito anche se si dovrà portare altra terra per completare l'opera.

7.8.7 Il nuovo accrescimento di Livorno

L'area del nuovo accrescimento ha tre destinazioni d'uso: di servizio che comprende anche i magazzini privati, abitativa e religiosa; le dislocazioni sono decise di volta in volta in relazione alle richieste e alla individuazione delle priorità. Nei servizi si possono comprendere la nuova sede del Monte di pietà fornita di ampi magazzini e di quartieri per i ministri, la piazza delle erbe, i lavatoi pubblici, l'istituto delle opere Pie per la professionalizzazione e il lavoro delle fanciulle, i magazzini di deposito per l'olio, chiamati "i Bottini" e le buche da grano. La presenza



ecclesiastica poco presente nelle città di Livorno, (solo dal 1628 Livorno ha un preposto ed è l'unica città toscana senza vescovo), si amplia con le concessioni di Cosimo III, che attuò una politica di particolare favore verso gli ordini conventuali e i gesuiti. Nella Venezia Nuova furono costruite le chiese con convento dei domenicani, dei gesuiti e dei padri trinitari scalzi. Agli armeni, nel corso di una lunga trattativa, durante la quale fu addirittura esaminata la possibilità di costruire la loro chiesa su piazza Grande, si concede un'area su via della Madonna, che, pur nel pentagono buontalentiano, appartiene cronologicamente alla fase di costruzione della Venezia. Dietro la chiesa gli armeni costruirono case e magazzini costituendo un piccolo quartiere insediativo che di fatto contribuisce a caratterizzare il nuovo accrescimento.

L'urbanizzazione della Venezia Nuova avviene in tempi successivi (vedi la Tav. allegata) e si configura con caratteri differenti in relazione alle zone interessate. Come si è accennato le prime costruzioni si attestano negli anni Trenta del Seicento sul rettangolo prospiciente al mare parallelo al Canale dei Navicelli. Negli anni Sessanta viene lottizzato il trapezio compreso fra il fosso della Fortezza Nuova e il canale dei Navicelli, nel 1685 viene urbanizzato il rettangolo compreso fra il primo settore della Venezia e il Nuovo bastione del Forte San Pietro, mentre si smantella la fortezza nuova si costruisce nel pentagono buontalentiano lungo il fosso di fortezza (oggi via degli Avvalorati), la chiesa degli armeni ed il ceppo di case di loro pertinenza, e le case e magazzini sul fosso. In tutta questa area la tipologia abitativa segue le modalità già sperimentate nella città a metà del Seicento quando l'onere delle costruzioni è lasciato ai privati. Questi a differenza degli enti come i cavalieri di Santo Stefano o i Ceppi di Prato non costruiscono interi isolati o per blocchi, si limitano a costruire singole unità edilizie: case di tre piani (nel tempo saranno poi sopraelevate) che si allineano sul fronte strada, presentano una scala centrale su cui si aprono due appartamenti per ogni piano e magazzini al piano terreno. L'ultima fase della costruzione del nuovo accrescimento si realizza con lo smantellamento della Fortezza Nuova e la lottizzazione della grande isola irregolare che ne risulta. È questa zona, favorita dalla solidità del suolo di fondazione e forse anche dallo sviluppo del mercato immobiliare e degli affitti, che sollecita investimenti consistenti. In questa area si costruisce la tipologia più interessante qui, infatti, investono i grandi mercanti già presenti da molti anni a Livorno, gli stessi che hanno chiesto e ottenuto dal granduca l'editto del porto franco. Essi costruiscono palazzi di un certo pregio architettonico, magazzini a volta che si innalzano a piano terreno e al primo piano sul livello della strada e cantine sotterranee.

7.8.8 Norme edilizie e investimento immobiliare

L'investimento dei privati per la costruzione delle case (ricordo che nella fondazione di Livorno l'edificazione delle case era stata finanziata direttamente dalla Dogana granducale o da Enti come i Ceppi di Prato o L'ordine dei Cavalieri di Santo Stefano) era stato già sperimentato in città intorno al 1650, quando si era concesso agli ebrei di costruire con capitale proprio i suoli messi in vendita dalla Fabbrica, dando avvio all'urbanizzazione della via Reale e della via Serristori. Anche le costruzioni della Venezia Nuova sono edificate con investimenti dei privati.



L'urbanizzazione è invece gestita da un unico ufficio, cioè l'Ufficio della Fabbrica granducale di Livorno guidato da un provveditore, da un ingegnere e da un capomastro.

Sono i tecnici granducali a seguire le opere di urbanizzazione, cioè il dimensionamento dei fossi, la costruzione delle strade e degli scali, la costruzione dei ponti e del sistema fognario. Sono loro che hanno il compito di ripartire le preselle, stimare il prezzo in braccia quadre (= 58 cm x,58 cm ca.), di porle sul mercato e di contrattare con gli interessati la vendita. Gli uffici periferici erano tenuti ad informare costantemente il segretario di guerra, e tramite lui il granduca, dell'andamento dei lavori, rendendo conto delle spese e della progressione delle opere. Anche la scelta e la qualità degli acquirenti veniva sottoposta al vaglio fiorentino poiché le decisioni erano legate non solo all'aspetto economico, ma anche all'opportunità di favorire il radicamento di mercanti di diversa provenienza e nazionalità.

Tramite gli atti notarili è possibile ricostruire l'iter burocratico attraverso il quale il privato otteneva il suolo: il richiedente inoltrava un memoriale al granduca specificando quale sito desiderasse, da Firenze si richiedeva il parere del generale Del Borro, che a sua volta chiedeva le informazioni tecniche all'ufficio della Fabbrica. Sulla base di queste informazioni veniva formulato il rescritto del segretario di guerra ("ministro" responsabile di Livorno) e si procedeva alla stipulazione dell'atto notarile.

Fra le condizioni di vendita era talvolta compreso l'obbligo di "demolire e spianare e tenere tutti i materiali di demolizione, eccettuato li materiali amovibili" (ASFi., Notarile Moderno, 19127, c.120/ atto 11/9/1696).

Agli atti non risultano richieste o documentazione dei privati relative ai progetti architettonici. Alcuni atti notarili ricordano che il compratore doveva impegnarsi a garantire l'uniformità dei materiali e delle facciate. Un importante documento del 1660 riporta l'elenco dei "materiali che si costumano a Livorno" e fornisce mediante veloci schizzi anche le dimensioni delle finestre e dei portoni (ASFi., MdP. 1814, c.130- 132v.). E si tratta degli stessi materiali e tecniche che ritroviamo applicate nei manufatti ancora conservati.

Nella Nota di quanto pagato da Abram Natan de Rosceto risultano tutte le spese sostenute per costruire le tre case dette del Solema. Il documento del 1700 dà conto dell'ingente somma spesa per ogni edificio, 21753 pezze per la prima casa, 23000 pezze per la seconda e 28717 per la terza. Le tre Case del Solema, fornite di magazzini, cantine e tre piani a palco costituiscono un "isolotto" omogeneo, nella costruzione però si procedette costruendo casa per casa. L'unitarietà del risultato deriva dal fatto che i disegni e la direzione dei lavori furono opera del "Maestro Baccio Fei" e del Mazzini e che vi lavorarono le stesse maestranze.

Gli scalpellini Francesco Antonio Cartoni e Francesco Fortini; il fabbro Andrea Conqui, il carpentiere Antonio Pagano e il maestro Vincenzo Mutti per le vetrate (ASLi., Governatore e Auditore, 2218, serie Atti spezzati "Causa Solema").

7.8.9 I palazzi



Per i palazzi che saranno costruiti sulla piazza grande nell'area del porticciolo, sarà lo stesso principe ereditario Ferdinando a inviare le piante e le facciate per garantire che "la facciata davanti sia fatta con gli ornamenti e simmetrie che chiede la nobiltà del posto per maggiore ornamento e decoro di questa piazza" (ASFi., MdP, lettera del 25/8/1704). Questa notizia, anche se indirettamente, dà conferma che nella progettazione dei "tre palazzi" su piazza Grande, fu forse interessato il Foggini, architetto di fiducia del gran principe, spesso attivo a Livorno in quegli anni.

I caratteri presenti nei palazzi costruiti fra il 1698 e il 1710 sono la torretta con terrazza per la vista sul mare e la costruzione di un primo piano o di due piani con soffitte, che celano l'intenzione di successive sopraelevazioni.

Il palazzo costruito da Francesco Ottavio Gamberini (vedi pianta e fotografia) è addecimato nel 1705 (ASLi., Catasto,216,368), titolare della Bonfigli - Gamberini, una società mercantile Lucchese operante a Livorno già dal 1640 (Mazzei 1990) occupa un isolato profondo compreso fra la via Borra e la via lungo il fosso dei Navicelli. Il palazzo per l'abitazione si apre sulla via Borra, dalla parte di dietro sul fosso sono cantine e magazzini. Il palazzo di due piani presenta all'interno una chiostra con cisterna e pozzo lungo la quale vi è un loggiato; sulla chiostra si aprono alcune stanze e un magazzino, al primo piano a palco vi sono sette stanze, ad alcune delle quali si accede dal corridoio che resta sopra il loggiato; una delle stanze ha la divisione per l'alcova, segno che anche a Livorno cominciava a specializzarsi la funzione degli ambienti. Dalla parte di dietro vi è una grande cantina sotterranea che termina sulle sponde del fosso, riceve la luce da alcuni finestroni cavati in dette sponde e l'ingresso principale sul fosso poiché la strada soprastante è a volta e "vota per di sotto" al piano superiore si sviluppa un magazzino grande come la cantina sottostante "eccetto il tratto della strada" con ingresso sulla strada. Al secondo piano vi sono stanze per abitazione e una torretta con alcune stanze che terminava con terrazza coperta e una terrazza scoperta per vedere il mare. La cantina sul fosso è collegata con il magazzino soprastante tramite una scala che è in uno stanzino contiguo, i magazzini sono raggiungibili anche dal palazzo sia tramite la chiostra che da un passaggio nel corridoio del primo piano. Il complesso si presenta unitario e nello stesso tempo offre la possibilità di scorporare unità minori; nel 1705 infatti il Gamberini dichiara di usare per sé e la sua famiglia tutto il palazzo tranne sei stanze affittate a suoi impiegati, e di affittare anche uno dei magazzini a palco. Pochi mesi dopo il palazzo con il magazzino a palco sarà affittato al mercante Desmett per la bella somma di 450 pezze l'anno (ASLi, Catasto, 216, 368).

L'articolazione del palazzo intorno alla chiostra con pozzo e cisterna e la presenza ai piani superiori di un loggiato (si vedano le fotografie allegate), che libera l'ingresso alle stanze e rende in molti casi possibile la divisione in unità anche molto piccole per l'affitto. In molti palazzi, come si vede dalle descrizioni che seguono, la configurazione della facciata si ispira alla tipologia del palazzo, mentre all'interno propone la tipologia della casa a ringhiera, prevista però per ceti sociali addetti al commercio.

L'intervento per alcuni aspetti ha la stessa valenza dell'operazione compiuta dai mercanti genovesi, che nel Cinquecento costruiscono la Strada Nuova (Poleggi, 1986). Anche nella



costruzione dei palazzi della Venezia Nuova è sotteso un intento di aristocratizzazione, che infatti matura proprio quando la costruzione dell'area è terminata e Livorno nel 1721 riceve il titolo di Città Nobile.

Da quel momento il quartiere diviene il tema principale della rappresentazione iconografica della città; le incisioni e tempere del Settecento comprovano la centralità del quartiere nel sistema economico urbano.

L'intervento livornese si configura tuttavia per caratteri commercialmente più dinamici non solo perché le costruzioni sono caratterizzate da magazzini e cantine, che accentuano la compenetrazione fra residenza e deposito delle merci delle ditte commerciali più solide, ma anche perché prevale la tendenza all'affitto anche parcellizzato per realizzare una consistente rendita immobiliare. La pianta annessa mette in evidenza la zona nella quale furono fabbricate cantine sotterranee a volta sostenute da pilastri esse come già accennato, prendevano luce da finestroni sul fosso, e in molti casi avevano una apertura diretta sul canale, ottenuta passando sotto la strada attraverso una "cantinetta a volta" che i proprietari potevano eseguire, pagando un modico prezzo al granduca (ASFi., MdP., 2089 lettera del 29/9/1703). Con lo sviluppo del porto di deposito le cantine sotterranee, in cui direttamente si poteva scaricare e caricare sui navicelli, sono ricercate e offrono una buona rendita. Non a caso i PP. Domenicani per finanziare la fabbrica della loro chiesa costruiscono non solo nel sito previsto per il convento, ma anche sotto la chiesa una cantina sotterranea con apertura sul fosso, che saranno subito date in affitto (ASLi., Catasto, 218, 820). Non tutte le cantine sul fosso hanno un'apertura diretta su di esso, in alcuni casi il passaggio sotto la strada fu eseguito successivamente come possiamo vedere dal progettino presentato dall'ebreo Lopes Perreira nel 1740 in ASFi., Segreteria di Gabinetto ant. al 1788, 804). In tutti i palazzi costruiti nella fase ultima, cioè fra il 1698 e il 1710, si ripete la tipologia sopra descritta, che unisce in una unità immobiliare la destinazione abitativa, la destinazione per il "banco", cioè in termini odierni, ad uffici, e quella di deposito delle merci nei grandi magazzini a volta e nelle cantine sotterranee con apertura sul fosso. Le costruzioni finanziate dai privati, sono in molti casi destinate a differenziare gli investimenti e a creare rendita immobiliare, l'ebreo Solema o il francese Tordoli costruiscono infatti nel giro di alcuni anni, ben cinque case ciascuno, in altri casi, come per i Franceschi, la costruzione è destinata alla residenza di famiglia, per affermare in città una immagine pubblica della loro preminenza cittadina.

7.8.10 Interventi nel Quartiere della Venezia Nuova

L'intervento più importante e prestigioso del '700 è lo stabile del Refugio, fatto costruire, nell'area del cimitero dei PP. Domenicani, da Pietro Leopoldo nel 1755. L'edificio destinato al ricetto dei giovani poveri avviarli alla professione marinara, ha, nel panorama dell'assistenza di matrice illuministica, una notevole valenza sociopolitica. È interessante anche da un punto di vista architettonico e urbanistico: posto in posizione angolare sull'ansa del fosso, pur nella semplicità delle linee e nella ripetizione dei materiali e degli stilemi presenti nel quartiere,



chiude la cortina degli edifici, accentuando la “visualità” tardo barocca della Venezia Nuova. Risale all’Ottocento la trasformazione del convento dei gesuiti in Tribunale. Nel 1878 il Comune di Livorno procedette all’acquisto per esproprio del complesso per realizzarvi una corte d’assise (ACLi, Ufficio Contratti, busta 16, fasc.1.) Dalla pratica si ricava la planimetria dell’edificio prima dell’intervento (vedi allegato).

All’ordinaria manutenzione dei fossi e delle strade, nel 1887 si aggiunge l’allargamento del ponte di Venezia (i disegni in ACLi., Ufficio Contratti, busta 21, fasc. 1). nel 1915 si procedette inoltre all’interramento del più antico braccio del canale dei navicelli, formando il viale Caprera.

I danni della guerra (vedi allegato) sono stati ingenti, case distrutte e molto danneggiate del Quartiere della Venezia Nuova, sono state ricostruite come enormi palazzoni condominiali del tutto incongrui rispetto al vecchio impianto. Negli ultimi anni, il quartiere ha ripreso vita, il cambio di proprietà ha portato al restauro e alla valorizzazione degli edifici, spesso per lunghi anni rimasti fatiscenti, a deteriorarsi.

7.9 Materiali per il recupero, Banca dati dell’ufficio contratti del Comune di Livorno

a cura della ricercatrice incaricata dal Comune: A. Gabbriellini

L’archivio dei contratti si compone di tutta la documentazione prodotta dall’Ufficio del Comune in relazione alla stipulazione dei contratti redatti verso terzi.

È un fondo che presenta particolari riferimenti allo sviluppo urbano di Livorno e allega nei suoi contratti tutti i documenti necessari alla realizzazione delle opere di manutenzione e di costruzione indispensabili allo sviluppo urbano. L’anno a cui i documenti si riferiscono è quello a partire dal 1866 fino ad arrivare ai nostri giorni con la realizzazione di documentazione più attuale.

Lo studio effettuato sulle carte in questione ha preso inizio con la valutazione sommaria degli argomenti da rilevare nelle varie buste ed è proseguito con un successivo orientamento di scelta mirata alla scoperta di quelle carte che contenevano le notizie utili per testimoniare lo sviluppo urbano della città di Livorno.

Lo studio prende in esame all’incirca 200 buste contenenti una miriade di fascicoli; ogni fascicolo è contrassegnato dal nome del contraente con il quale il Municipio veniva a contatto per affidare i vari lavori e descrive l’oggetto, e le prestazioni con relativa data di stipulazione. Si tratta in definitiva di veri e propri contratti redatti in copia ufficiale con indicazione del lavoro, cartine allegate e, a seconda del contratto, pareri del Comune, bandi da pubblicare e note dei contraenti. L’operato svolto dal Comune nel corso di questo secolo è finalizzato allo sviluppo di Livorno sul piano urbanistico, con particolare rilievo alla situazione urbana della città e ai cambiamenti strutturali che avvengono nel giro di pochi anni.

Nei documenti si trovano presenti la descrizione dei lavori necessari all’ingrandimento della città al di fuori delle mura, la descrizione delle opere di manutenzione necessarie nelle strade interne della parte storica di Livorno.



Al fine di rendere più semplice lo studio dei documenti è stato necessario analizzare quali potessero essere le chiavi di accesso alle carte attraverso una ricerca di indicazioni mirata alla reale necessità di ottenere, alla fine del lavoro, tutta una serie di informazioni utili e indispensabili per definire pienamente come si è determinato lo sviluppo urbano di Livorno. A tal fine è stato studiato il modo in cui venivano redatti i fascicoli dei contratti con la loro struttura interna. Tale ricerca si è resa indispensabile per poter determinare il contenuto dei fascicoli e per poter verificare più velocemente il tipo di documento preso in esame.

La struttura dei fascicoli è determinata dal contratto e da tutta una serie di allegati che fanno da corredo alla documentazione principale; in genere si tratta di piante, cartine, progetti, planimetrie, inserite nelle carte presentate dai vari contraenti per testimoniare il proprio lavoro.

Preso in esame il materiale nella sua esteriorità, si è provveduto a procedere con una descrizione del contenuto dei fascicoli, tenendo presente sia quelle che potevano essere le indicazioni necessarie al loro reperimento nei documenti originali che quelle su un supporto computerizzato.

Essendo lo scopo la creazione di una banca dati, si è provveduto a redarre uno schema standard per tutte le schede, in modo da poter contare su una ricerca uguale per tutta la documentazione.

Tutti i dati raccolti sono stati incamerati nella banca dati che, attraverso chiavi d'accesso che man mano si stanno ampliando, permette di accedere ai documenti in maniera quasi immediata. Per fare un esempio, se abbiamo bisogno di evidenziare dei cambiamenti verificatisi in alcune località di Livorno e controllare gli sviluppi avvenuti nel tempo, sarà possibile richiamare i record che contengono l'operazione eseguita sul territorio o il nome del luogo specifico. Lo stesso procedimento potrà essere utilizzato per la ricerca di contraenti e date inerenti la stipulazione dei contratti per ogni record è presente la facoltà di ricercare l'informazione richiesta attraverso delle parole chiavi che verranno determinate a priori. ciò non toglie che tale opportunità possa essere data a qualunque persona venga a contatto con la banca dati, poiché il programma è in grado di fornire i dati richiesti attraverso un menù principale che aiuta lo studioso nella ricerca.

7.9.1 Metodologia di ricerca

Il lavoro ha preso il via dalla creazione di una mascherina che conteneva le indicazioni necessarie secondo uno schema stabilito in precedenza. I titoli inseriti nei report sono i seguenti:

- numerazione progressiva della busta
- indicazione generale della numerazione dei fascicoli contenuti nella busta e indicazione specifica del fascicolo preso in esame
- nome del contraente



- oggetto
- data
- indicazione dei possibili allegati presenti nel fascicolo

Bisogna precisare che è stato riportato solo il nome del contraente con cui il Municipio ha stipulato il contratto per il semplice fatto che è sempre il Comune il primo attore dell'atto e, quindi, era inutile riportarlo per ogni fascicolo.

Lo studio dei fascicoli è partito dal 1866, data a cui risale la prima documentazione presente del fondo, fino ad arrivare al 1960.

Le chiavi di accesso determinate durante lo sfoglio delle carte si riferiscono alle operazioni che si sono rese necessarie per apportare dei cambiamenti nella città e si possono identificare con questi termini:

- espropriazioni
- sistemazioni
- compra-vendita
- pavimentazioni
- rettificazioni
- allargamenti
- acquedotti
- spianature
- colmature
- regolarizzazione

Altre chiavi di accesso alla banca dati sono quelle specifiche che si riferiscono alla localizzazione precisa di ambienti e situazioni; a tal scopo si possono tenere presenti le seguenti indicazioni:

- strade: allargamenti e pavimentazioni
- piazze: costruzioni e lavori di sistemazione
- fossi: lavori di allargamento e ripristino
- passeggiate: ripristino e costruzioni
- acquedotti: espropriazioni
- bagni pubblici: costruzioni
- luoghi di culto: chiese, conventi e cimiteri
- muri di cinta intorno alle mura della città: ripristino e mantenimento
- porte: ampliamento e manutenzioni

A tale scopo si è reso necessario inserire all'inizio del lavoro svolto un indice dei luoghi e delle strade menzionate nei vari report per poter accedere direttamente alla ricerca sul computer. Come si può verificare da questo elenco le chiavi di utilizzo di questa banca sono veramente infinite. Bisogna, comunque, tener presente che queste potranno essere ampliate e modificate



nel corso della sua realizzazione con particolare riferimento all'intervento prodotto sul territorio dall'amministrazione comunale nel corso di periodo di sviluppo della città e in periodi di particolare necessità come l'avvento della guerra.

7.9.2 Il lavoro svolto fino a ottobre 1994

È stata creata una banca dati con i caratteri presenti nei fascicoli e la descrizione delle operazioni svolte sul territorio dall'Amministrazione Comunale.

È stata redatta la banca dati relativa agli anni dell'Ottocento con un esame preciso di più di 100 buste; i dati estratti dai fascicoli hanno seguito in maniera precisa la descrizione dei caratteri indispensabili dello sviluppo urbano, tenendo presente gli allegati riprodotti in fotocopie.

Il materiale redatto consiste in una schedatura precisa dei documenti e l'inserimento delle fotocopie con indicazione dei fascicoli di appartenenza per permettere una estrapolazione dei progetti e uno studio più rapido.

Le chiavi di accesso sono quelle presentate in precedenza e si riferiscono alle operazioni di ingrandimento della città in relazione al passaggio di proprietà dal Demanio al Comune.

Per quanto riguarda il materiale restante, l'esame è proseguito con lo studio del periodo novecentesco; la produzione di questo periodo è notevolmente più presente e per tal motivo la descrizione ha richiesto un lavoro più lungo nel tempo.

Il materiale di questo periodo presenta delle variazioni di contenuto che si riferiscono allo sviluppo della città e alla sua possibilità di essere resa il più possibile vivibile. Gli interventi effettuati sul territorio sono stati determinati da una situazione già determinata negli anni dell'Ottocento e richiedono dei cambiamenti di interventi comunali atti a migliorare il tenore di vita: Sono presenti gli allacciamenti alla rete fognaria, con distinzione di fognature bianche e nere. Si sviluppa un'edilizia di tipo popolare con la costruzione di edifici nelle zone periferiche della città, quali quella della Stazione. Sono presenti anche i documenti inerenti la cessione a tempo di parti del Demanio Marittimo e l'allargamento della Terrazza Ciano. Altro intervento comunale è quello che si riferisce alla distribuzione di acqua potabile alle case e alla costruzione di un acquedotto industriale nella zona di Stagno. Tutto il materiale documentario si riferisce alle necessità vere della città come la sempre più presente richiesta di acqua potabile da parte dei cittadini e la relativa risposta del Comune con relazioni esterne con altre città della Toscana in cui sono presenti quantità di acqua utilizzabile.

Riguardo a questa parte del Novecento lo studio preciso del materiale è arrivato fino al 1930, con la redazione della banca dati e l'inserimento delle cartine presenti nei documenti. È in fase di preparazione l'indice delle strade e luoghi presenti nelle carte per ottenere un più rapido studio del materiale.



7.9.3 Aggiornamento al febbraio 1995

Nell'ambito del lavoro relativo alla creazione della Banca Dati tratta dell'Archivio dei contratti del Comune di Livorno, si sono andati delineando alcuni caratteri specifici che hanno determinato lo sviluppo urbano della città di Livorno.

Seguendo le indicazioni presentate nei precedenti paragrafi si sono raggiunti a pieno gli obiettivi preposti per definire gli interventi del Comune sul territorio di sua competenza; gli interventi individuati interessano il centro storico, la fascia esterna della città e un graduale e successivo ingrandimento delle zone abitative nella parte periferica con la creazione di nuovi quartieri, nuove situazioni abitative e necessità di vita sempre crescenti.

L'analisi delle buste a tutt'oggi si può considerare quasi completata, in quanto si è raggiunta la schedatura delle buste predeterminate. L'esame ha interessato circa 300 buste, divise in anni, dal 1866 al 1960, per un complessivo di circa 2500 fascicoli esaminati e schedati per la creazione della banca dati.

La consistenza più rilevante si è localizzata dagli anni 1930 in poi, in quanto la produzione documentaria si è notevolmente incrementata, anche per la necessità di supplire a nuove esigenze urbane e organizzative.

La parte finale degli ultimi 30 anni è caratterizzata dalla presenza di documenti che testimoniano il cambiamento di esigenze nella vita della città di Livorno, con la costruzione di nuovi quartieri, quali ad esempio "Corea"; l'incremento di interventi sulla manutenzione delle strade e piazze; ampliamento della rete fognaria sia bianca che nera con allacciamento di privati alla pubblica fognatura in maniera quasi graduale; potenziamento della rete di distribuzione dell'acquedotto potabile ed industriale.

Un aspetto interessante è quello relativo al periodo della Seconda guerra mondiale e agli interventi effettuati dalla Pubblica Amministrazione per supplire ai bisogni della popolazione, quali rifugi antiaerei; costruzione di baracche per i senza tetto e successivo interessamento per la richiesta di alloggi definitivi; manutenzione degli alloggi di fortuna; demolizione di quelli pericolanti e, quindi, pericolosi per le persone che ancora lì abitavano dopo la fine della guerra. Accanto a questi interventi di carattere più immediato, troviamo anche iniziative di natura sociale, quali la possibilità di usufruire di scuole pubbliche nelle varie parti della città, scuole ricavate dall'adattamento di fabbricati già esistenti e per l'occasione prontamente ristrutturati; costruzione di impianti sportivi; potenziamento dei Pubblici Macelli e creazione del Mercato ortofrutticolo. Oltre a queste iniziative si trovano anche servizi più specifici, quali servizi igienici pubblici e bagni pubblici.

La periodizzazione utilizzata fino ad ora per individuare il materiale non è definitiva, perché per accedere più velocemente e concretamente ai documenti si è utilizzato un metodo di ricerca diviso per scaffali.

Avendo, adesso, ultimato il lavoro di ricerca si può affermare che i periodi fondamentali di intervento sul territorio sono essenzialmente tre:



- 1866-1920: interventi del Comune sul territorio per entrare in possesso di parte della città attraverso il processo delle espropriazioni per rendere più vivibile la città stessa.
- 1920-1940: gestione di ciò che è stato acquisito dall'Amministrazione comunale con particolare interesse verso la creazione di servizi pubblici indispensabili.
- 1940-1960: incremento di un progetto di espansione verso l'esterno della città, già evidenziato negli anni precedenti, ma che man mano si intensifica fino a raggiungere la situazione attuale.

Partendo da queste indicazioni di carattere generale, si possono individuare più accuratamente gli interventi effettuati sul territorio raggruppandoli per categorie, precisando che le chiavi di accesso individuate a priori si sono completamente integrate nel corso della creazione della Banca Dati. perciò si possono identificare i seguenti termini:

- servizi indispensabili effettuati su strade e piazze. Gli interventi, effettuati nel corso di un secolo, si riferiscono a cessioni, espropriazioni, sistemazioni, pavimentazioni, rettificazioni, allargamenti, spianature, colmature, regolarizzazioni, demolizioni, lastricature, permuta, restauro e massicciate porte, cinta daziaria, barriere doganali: ripristino e manutenzione, fossi, ponti e corsi d'acqua: loro manutenzione e interventi di consolidamento;
- servizi pubblici resi usufruibili dalla popolazione e determinati da scuole, mezzi di trasporto, fognature bianche e nere e relativi allacciamenti, acquedotto, impianti sportivi, magazzini e depositi, mercato ortofrutticolo e pubblici macelli;
- servizi per il culto, chiese e cimiteri;
- servizi in espansione: costruzione di quartieri nella zona periferica della città per le necessità dei senza tetto.

In un prossimo futuro si prevede di effettuare una revisione totale della Banca Dati con relativa stesura finale, per la consegna del dischetto e della copia dattiloscritta con l'inserimento di fotocopie di cartine, progetti e disegni più idonee a delineare l'intervento effettuato.

Inoltre, è in corso di stesura un indice particolareggiato delle chiavi di accesso, integrato con il corrispettivo riferimento al fascicolo e all'anno da cui è tratto il documento, in modo da fornire un sunto quasi completo di tutti i temi trattati e la periodizzazione in cui gli interventi comunali si sono verificati.

7.10 Le ville della città e della campagna livornese

A cura della ricercatrice incaricata dal comune L. Giuliano

Nell'ambito della rivalutazione dei beni culturali e ambientali della città di Livorno e provincia, acquista particolare significato lo studio del patrimonio architettonico legato alle ville cittadine e suburbane.

L'operazione, condotta attraverso un'indagine diretta sul territorio, seguita da una ricerca bibliografica e cartografica, ha consentito di realizzare un censimento completo delle architetture notevoli e di individuare i caratteri stilistici propri di ogni residenza.



L'intento che ho cercato di perseguire in questa indagine è stato inoltre quello di cogliere, il più possibile, i valori originali propri di ogni villa, al di là delle trasformazioni e rimaneggiamenti operati nei secoli.

Lo scopo di questo lavoro è stato dunque quello di offrire una maggiore conoscenza del patrimonio artistico cittadino e di incentivare la tutela di architetture, il cui stato di conservazione rende necessario un intervento completo di restauro o semplici operazioni di manutenzione. Lo studio, seguendo le linee indicate nella relazione di presentazione, si è articolato in varie fasi, alcune ultimate, altre in via di completamento.

La parte preliminare, svolta attraverso una indagine diretta sul territorio, ha permesso di realizzare un censimento completo delle ville presenti sul territorio e quindi la compilazione di un elenco particolareggiato, dal quale si evince la consistenza numerica del patrimonio architettonico cittadino. Il secondo momento del lavoro è stato invece di natura descrittiva, concentrandosi principalmente sulla ricerca storica, compiuta utilizzando materiale bibliografico, cartografico e fonti d'archivio, che hanno contribuito a ricostruire le origini e gli sviluppi che hanno caratterizzato ogni residenza.

L'operazione finale del lavoro ha visto confluire i dati raccolti nelle fasi precedenti con la compilazione di singole schede descrittive contenenti indicazioni storiche e notizie relative alla proprietà, destinazione, funzione e stato di conservazione attuale della villa.

Durante la ricerca ho cercato di dare particolare risalto allo studio del territorio di pertinenza della villa, la "Proprietà", tentando di risalire alla sua configurazione originaria sulla base di ciò che essa ha conservato dell'antico.

L'indagine si è conclusa con la creazione di singole buste contenenti, oltre la scheda descrittiva di carattere storico artistico anche materiale fotografico e, compatibilmente con la disponibilità delle fonti, anche carte, piante e immagini antiche.

Il lavoro di ricerca è stato per la maggior parte eseguito e completato su un totale di circa 160 ville, ad eccezione di alcune residenze, la cui schedatura è in fase di preparazione.

Lo studio svolto fino a questo momento ha permesso di delineare alcuni aspetti significativi legati sia al valore storico e architettonico di queste residenze, sia al loro stato fisico attuale.

Su un totale di circa 130 ville visitate si è rilevato una alta percentuale di residenze che hanno subito grosse modifiche strutturali per essere adattate ad una diversa funzione o alle nuove esigenze abitative.

L'aspetto esteriore della maggior parte di queste ville è quindi il risultato di interventi e rimaneggiamenti successivi che hanno alterato i caratteri architettonici originari. In alcuni casi gli adattamenti apportati risultano immediatamente percepibili perché contrastano in modo evidente con la parte antica; è emblematico l'esempio della Villa Ciano in Via Cecconi, oggi sede delle ACLI, scarsamente valorizzata per la presenza di un moderno fabbricato in lamiera costruito a fianco del vecchio edificio. In altri casi la ristrutturazione è stata invece eseguita nel rispetto della struttura preesistente che conserva ancora una sua dignità storica come la Villa Giorgia (già Villa Bicchierai) in Via del Pino, recentemente restaurata insieme al vecchio complesso colonico.



In linea generale gli interventi che hanno interessato la gran parte di questo patrimonio architettonico sono stati intesi più a scopo di manutenzione che non a fini di riqualificazione in senso storico.

Non sono tuttavia rari i casi in cui la residenza abbia sostanzialmente mantenuto una sua integrità architettonica e paesaggistica, grazie alla sensibilità conservatrice dei proprietari, il cui impegno si è rivolto anche alla tutela e salvaguardia di tutti i singoli elementi che appartengono alla struttura contribuendo ad arricchirla e valorizzarla. È questo il caso della nota Villa Paneraj a Montenero che si presta ad una indagine storico artistica per aver conservato la sua tipologia originaria, i confini e le caratteristiche antiche del vecchio parco nonché alcuni arredi interni e le pitture che decorano alcune stanze del piano nobile.

Nel complesso delle ville analizzate non mancano infine episodi di degrado architettonico che meritano una particolare attenzione al fine di incentivare operazioni di recupero e valorizzazione. Alcune ville risultano infatti gravemente danneggiate o in completo stato di abbandono creando notevoli problemi di sicurezza per il rischio di crollo di parti della struttura stessa. Uno dei casi più urgenti in questo senso è la Villa Maurogordato gravemente compromessa in molte sue parti ma di notevole interesse storico e artistico per la presenza di arredi esterni come la bella veranda in ghisa, la vasca ovale delle camelie e altre strutture che meriterebbero una adeguata valorizzazione. Per evitare l'eventuale perdita di questa e di altre importanti costruzioni che arricchiscono il nostro patrimonio sono necessari immediati interventi di restauro utili a restituire alla città opere di notevole valore storico artistico da destinare a nuove funzioni sociali e culturali.

La genesi assai varia di questo genere di architetture costituisce il dato più significativo di questa indagine che si propone inoltre di approfondire lo studio di quelle residenze che hanno sostanzialmente conservato i loro caratteri architettonici originari. In quest'ottica la ricerca si muoverà verso la scelta di specifiche tipologie edilizie, desunte sulla base di affinità stilistiche, strutturali e funzionali che accomunano le varie ville sul territorio. Sarà quindi interessante notare come il paesaggio abbia mantenuto una certa uniformità urbanistica in quelle zone in cui gli interventi umani siano stati dettati da scelte precise e ben determinate.

Quest'ultima fase della ricerca prenderà dunque in esame sezioni specifiche del territorio in cui è ancora oggi possibile individuare l'antico tessuto urbanistico, sia in relazione ai sistemi edilizi che di viabilità.

L'operazione di approfondimento tenderà quindi ad enucleare determinati sistemi urbani che ancor oggi si prestano ad una lettura storica della città.

7.10.1 Metodologie di ricerca

La parte preliminare di questa ricerca prevede la compilazione di un elenco generale delle ville notevoli presenti sul territorio di Livorno e provincia, eventualmente da completare con l'aggiunta di altri edifici, individuati nel corso dello studio. Per una maggior praticità l'elenco è



stato realizzato raggruppando le ville in ordine alfabetico sotto le Circostrizioni di appartenenza.

Contemporaneamente sono state individuati gli edifici sul territorio mediante l'utilizzo di una carta topografica in scala 1:10000, divisa per Circostrizioni.

Le ville sono state segnalate con una numerazione progressiva, ripartendo da 1 per ogni area circostrizionale in modo da consentire una reperibilità immediata dell'edificio e delle sue pertinenze.

Il numero assegnato ad ogni edificio, corrispondente nell'elenco allegato alla carta al nome della villa, sarà riportato in alto a sinistra sopra ogni scheda descrittiva.

Questa prima parte del lavoro ha permesso di individuare aree di particolare interesse dove esiste una maggior concentrazione di residenze. Non è casuale che le località di Ardenza, Antignano e Montenero risultino le più significative in questo senso, presentando una grande varietà di tipologie edilizie.

La seconda parte del lavoro consiste nella compilazione di singole schede in cui vengono raccolte le notizie storiche, stilistiche, tecniche e funzionali di ogni residenza.

L'analisi storica, dei primi campioni di ville è stata effettuata con l'ausilio di materiale bibliografico, fonti d'archivio e ricerche catastali.

Lo studio dell'aspetto architettonico, (elementi stilistici, tecnici, strutturali, funzionali) si è svolto mediante una serie di sopralluoghi, documentati con repertorio fotografico.

La raccolta delle notizie storico artistiche e tecnico funzionali, ha consentito la compilazione di singole schede contenenti indicazioni secondo uno schema standard.

Le voci inserite in ogni scheda sono le seguenti:

- Numero progressivo della villa e della Circostrizione di appartenenza, corrispondente nell'elenco al nome della residenza e nella carta topografica all'edificio e alle sue pertinenze.
- Località e nome attuale della villa (segnalando tra parentesi eventuali altre denominazioni assunte in passato).
- Indicazione della Proprietà attuale: Privata o Pubblica di tipo Provinciale, Comunale, Sanitaria.
- Indicazione sulla presenza di vincoli cui è soggetto l'edificio o parte di esso o la zona di appartenenza. In questa voce si prendono come riferimento le Leggi 1089 del 1939, e 1497 del 1939.
- Le voci Uso e destinazione e Stato attuale riportano notizie sulla funzione attuale della struttura e sullo stato di conservazione, tali da incentivare, se necessario il recupero e la valorizzazione dell'immobile.
- Cenni storici. Sono riportate notizie sulle origini e sviluppi della villa nel corso degli anni, segnalando eventuali trasformazioni subite: ampliamenti, riduzioni o distruzioni.
- Caratteri architettonici e stilistici. Questa voce riporta una descrizione storico artistica della villa, con riferimento allo stile dell'edificio, ai metodi costruttivi e ai materiali usati.



- Pregi architettonici. Sono raccolte notizie relative a particolari decorazioni esterne e ad elementi caratterizzanti gli arredi interni (porte, finestre, soffitti, pavimenti, scale, balaustre, caminetti, affreschi, mosaici, dipinti, ecc.)
- Tipologie del parco e del giardino. In cui è riportata una descrizione del parco e del giardino con riferimento ad una eventuale riduzione dell'area originaria. Sono citate le varietà arboree, piante e fiori particolari nonché l'eventuale presenza di arredi esterni decorativi come statue, busti, colonnati, fontane, gazebo, pozzi, sistemi di irrigazione, laddove questi costituiscono un valore sul piano storico artistico.
- Questa indagine consentirà di identificare con maggior chiarezza la tipologia edilizia presa in esame ricollegandola al modello di residenza signorile o alla casa rurale edificata ad esclusivo uso agricolo.
- la Bibliografia contiene infine i riferimenti alle varie fonti utilizzate nel corso della ricerca.

Il risultato finale di questo lavoro consiste quindi nella creazione di singole buste contenenti materiale storico e iconografico di vario genere relativo ad ogni villa che nel suo complesso consentirà di individuare tutti gli edifici di particolare interesse storico artistico, che rendono necessario un intervento di valorizzazione e recupero.



7.10.2 *Indice delle Ville presenti sul territorio di Livorno*

NOME VILLA	N. Circoscrizione	INDIRIZZO	N°.TAVOLA
Aghib	3	Via Montebello, 33-37	10
Alessi (già Aman)	5	Via del Governatore	48
Almapace	5	Via Amerigo Vespucci, 50	64
Amelia	5	Via del Pino, 201-207	55
Ancora (già Ciano)	5	Via Amerigo Vespucci, 10-14	63
Andreozzi (già Donegani)	5	Via Fraschetti, 4	12
Angelina (Piazza)	5	Viale Italia, 427-429	3
Ardisson	3	Corso Mazzini, 120-124	13
Bacci Bertagni	3	Via del Forte dei Cavalleggeri, 4	19
Banti	5	Via di Montenero	19
Barli Carboncini	5	Via Pastrengo, 24	59
Bastianelli (Anselmi)	5	Via delle Fornaci	9
Belvedere	5	Quercianella, 377	72
Benci	3	Via Boys,45	9
Benedetta	5	Via del Castellaccio,16	45
Boccale	5	Via del Littorale	69
Borsi	3	Via dell'Ambrogiana, 27-31	8
Buffone	5	Via di Montenero, 170	17
Cappanera	5	Via della Prugnoliccia	54
Cappelli	5	Via del Castellaccio, 85	41
Carbone	5	Via Fratelli del Conte	13
Carina	5	Via di Montenero, 51-55	18
Carolina (già Chayes)	5	Viale di Antignano, 4	6
Castelli della Vinca	5	Via Castelli della Vinca, 10	46
Cavalletti (Campora)	5	Via del Castellaccio, 46	36
Cave Bondi	5	Piazza Sgarallino, 5	4
Cheloni	3	Via dell'Ambrogiana, 40	12
Ciano	3	Via Cecconi, 40	22





NOME VILLA	N.Circooscrizione	INDIRIZZO	N.Tavola
Cipriani	3	Via Caduti del Lavoro, 26	20
Clara	4	Via dell'Olmo, 24	14
Codda	5	Via del Governatore, 13	42
Conti (Cubbe)	5	Via Mondolfi, 120	5
Corinna	5	Viale Italia, 433	61
Corridi	4	Via di Collinaia	5
Despotti Mospignotti	3	Via Marradi, 116	25
Demidoff (già Palli Bartolommei)	4	Via del Limoncino, 21	17
Donegani	3	Corso Mazzini, 148	14
Dupuoy	5	Via del Castellaccio	39
Eugenia	5	Via di Montenero, 444	38
Fabbricotti (già Franceschi)	3	Via della Libertà, 18 Piazza Matteotti, 18-23	4
Fagioli	4	Via di Popogna, 365	11
Falca	5	Via del Castellaccio, 226-228	33
Fattoria la Leccia	4	Via Guadalajara	6
Fattoria Mimbelli	1	Via Grecale	2
Fattoria dell' Orologio	4	Via del Limoncino	16
Fernandez	3	Via Goito	
Folena	5	Via di Montenero, 19-25	15
delle Fontanelle	4	Via Curiel, 15	66
Fremura	5	Via di Popogna	53
Gambaro	1	Via Ugo Foscolo	
Ghezzani	4	Via Gramsci, 91-95	13
la Giorgia (già Biechierai)	5	Via del Pino, 149	31
Graziani	4	Via Gramsci, 125	1
Henderson	3	Via Roma, 234-236	5
Kotzian	5	Via delle Vignacce,1	50
Kubbe	5	Via Sarti	8
Kutufà	5		68
Jana	5	Quercianella-Rogiolo Via Colombo	71
Liscia (già Ciano)	5	Via A. Vespucci, 54-56	65
L'Ongrilli	5	Via di Monterotondo, 87-91	30
Lloyd	3	Via Pieri, 1-3	15



NOME VILLA	N.Circoscrizione	INDIRIZZO	N.Tavola
Letizia (già Cave Bondi)	5	Viale Italia, 345-347	1
Mainardi		Piazza Magenta	5
Mayer (già del Governatore)	5	Via Giovanni XXIII, 12	4
Malenchini	4	Via San Martino, 104	4
Managua	5	Via Fratelli del Conte, 40	22
Mangani (già Medina)	3	Via Redi, 23-31	28
Mangani Taddeoli	5	Via della Lecceta	51
Maria (già Lazzara)	3	Via Redi, 22-Via Calzabigi, 54	1
Maria	5	Via del Pino, 164-172	29
Marta	5	Viale Italia	2
Martolini	4	Via del Radar, 5	12
Mascagni	5	Viale di Antignano	62
Maurogordato	5	Via di Collinet, 36	26
Menicanti	5	Viale di Antignano, 89	7
Micheli	3	Via dell'Ambrogiana, 13	7
Michon	5		56
Miller	3	Via del Bosco, 15	21
Mimbelli	3	Via San Jacopo in Acquaviva	17
Morazzana	5	Via delle Fontanelle, 68	25
Mugnai	4	Via della Valle Benedetta	8
Nencioni	3	Via Marradi, 122-124	26
Niccolai Gamba	5	Via del Littorale, 209	52
Norina	5	Via della Vecchia Saita di Montenero, 6	44
Nunes	3	Via San Jacopo in Acquaviva, 119-121	18
Ombrosa (già Carter)	5	Via di Montenero,	14
Orlando	3	Via Rosa del Tirreno	6
Orlando Giuseppe	3	Via Montebello, 78-80	11
Orlando Rosolino	5	Via del Castellaccio	34
Orlando Salvatore	2	Viale Marconi,	2
dell' Orologio	5	Via Pacinotti, 54	67
della Padula (già Bickel)	4	Via della Padula, 200	7
Paneraj	5	Via di Montenero, 257	40
Pellegrini	1	Via del Vigna, 102-116	1
Pellegrini (già Narice)	3	Via Cecconi, 35	24



NOME VILLA	N.Tavola	INDIRIZZO	N.Tavola
Pellettier (già Huigens)	4	Valle Benedetta	10
Perti	4	Via Calzabigi, 106-108	3
Pia	2	Via Calzabigi, 19	1
le Pianacce	5	Via della Vecchia Salita	21
dei Poeti	5	Via Fratelli del Conte, 70	11
Porcelli (già Franco)	4	Viale Marconi, 59	2
Poppi	5	Via Byron, 52	35
Righini (Aida)	5	Via di Montenero, 402	32
Rodocanacchi	5	Via di Collinet, 49	27
Rodocanacchi	3	Via Marradi, 75-81	27
delle Rose	3	Corso Mazzini, 44	29
Salute (già Ciampi-Del Nero)	5	Via Pendola, 15	10
San Giorgio (già Lemon)	5	Via di Montenero, 122-130	16
Sanguineti (Traxler)	2	Via Borsi, 5	3
Sansoni	4	Via San Martino, 29	57
Sant'Alò	5	Via Mondolfi	28
Schialub	5	Via Byron, 15	37
Schubart (la Vedetta)	5	Via della Lecceta, 5	47
del Seminario (già Baganti)	5	Via Numa Campi, 9	23
Sonnino	5	Via del Littorale, 282	70
dello Strologo	3	Via Bonamici, 15-17	3
Tavani	3	Via Bonamici, 19-21	2
Tommasi	2	Via de' Tivoli, 7	4
Torricelli (già Gragnani)	3	Via Roma, 98	23
Torrini	3	Via San Jacopo in Acquaviva	16
Trossi Uberti	5	Via Ravizza, 76	58
Valbonesi	5	Via Vallombrosani, 30	43
Valsovano	4	Via Filippo Venuti, 23	12
Von Berger	5	Via delle Carmelitane Scalze, 22	20
di Vestea (già Bellavista)	5	Via di Collinet	24
?????	5	Viale Italia	60



8. PERCEZIONE E IDENTITÀ DELLA CITTÀ

A cura del Prof. Giorgio Bonsanti Università di Firenze

Livorno usufruisce in Italia di un'immagine positiva, in altre parole è una città "simpatica". I Livornesi sono percepiti come persone anticonformiste, individualiste, di assoluta indipendenza di giudizio e di comportamento. Vista dall'interno, questa qualità, a detta di alcuni, comporta però anche aspetti meno utili: i cittadini sono interpretati come scarsamente interessati a rapporti verso l'esterno, a promuovere e migliorare situazioni esistenti, ritenendosi soddisfatti delle condizioni presenti. Straordinariamente accattivante e favorevole risulta la possibilità, rara anche in altre città di mare di dimensioni paragonabili, di poter accedere al mare, per bagni e pesca, liberamente e senza vincoli, con straordinaria facilità. Ciò comporta, sempre seguendo questo ragionamento, che non appena la stagione è quella giusta, i Livornesi, terminato il lavoro quotidiano, possono andare subito dopo a tuffarsi in acqua, e ritenersi soddisfatti dell'andamento della giornata, e non sentirsi stimolati ad impegni ulteriori. Anche l'immediata vicinanza con le colline alle spalle della città favorisce una rapida mitigazione della calura.

A differenza della maggior parte degli altri capoluoghi di provincia toscani, Livorno non è percepita come una città di forte impatto storico; ovviamente Pisa, Lucca, Siena, per non parlare di Firenze, posseggono un'identità *ab antiquo* che non privilegia Livorno. In realtà, la città al contrario ha una sua identità forte, seppure di carattere diverso, che la rende unica in Toscana: fondata non sulla *facies* medievale e rinascimentale, sui monumenti famosi, sulle opere d'arte dei massimi artisti, ma sul mare e sul porto. La relazione così diretta e funzionale di Livorno con le acque marine, che dal porto si diramano all'interno dei quartieri cittadini, le attribuisce un carattere assolutamente particolare. Rispetto agli altri capoluoghi di Provincia toscani, Livorno ha poi una particolarità anch'essa unica: il suo policentrismo. Negli aspetti più utili e favorevoli come in quelli che possono apparire meno propizi, Livorno non possiede un centro città immediatamente evidente. Dapprima il visitatore potrebbe pensare che tale qualifica sia rivestita dai quartieri attorno a Piazza della Repubblica, per poi rendersi conto che una quantità di funzioni, sia produttive che culturali, sono in essere in zone diverse, e che il Lungomare fino all'Ardenza e ad Antignano non possiede soltanto proprietà paesaggistiche, ma interagisce con l'interno rispondendo al concetto di una città estesa e diramata. Le altre città storiche della Toscana (a parte Firenze): Lucca, Pisa, Siena, Arezzo, Prato, ecc., nascono per accrescimenti progressivi e spontanei attorno ai nuclei medievali costituiti dalle piazze e dai palazzi civici. Sono abitate *ab antiquo* dalle grandi famiglie, di origine medievale, nelle quali antichissime nobiltà si uniscono con la crescente classe mercantile. Di qui le torri, i palazzi, architetture nobili e "alte". Di quanto diversa la vicenda di Livorno...poche case sorte a corredo di un porto funzionale a sovvenire alle necessità di Pisa, il cui porto si andava un poco alla volta interrando fino a non poter più essere utilizzabile...e, di conseguenza, il momento determinante di un atto specifico di "dirigismo" mediceo, una data ufficiale di fondazione: il 28 marzo 1577 venne posta la prima pietra. Ecco alcuni parametri della crescita della città:



1590: 570 abitanti, 1601: 3.000, 1642: 12.000, 1738: 31.000, 1790: 39.500. È significativo che la città concepita da Buontalenti per i Medici fosse nient'altro che il "riempimento" di una fortificazione. I costruttori furono i galeotti; pensare a Livorno fa venire alla mente ancor oggi una sorta di Australia della Toscana. Non sorprende quindi che nei secoli, pur nella presenza inevitabile di forme di edilizia nobile, la *facies* prevalente e caratterizzante della città sia quella assolutamente popolare ch'essa presenta ancor oggi. Una città funzionale ai commerci a vario raggio, con interazione, nei nuovi quartieri seicenteschi, fra gli edifici d'abitazione, le botteghe, i fondachi funzionali alla movimentazione via d'acqua delle merci. Nell'Ottocento, poi, la nuova borghesia commerciale si costruirà ville e villini espandendosi in direzione dei territori liberi. Non è un caso che in tutta la città, in pratica, rimanga un unico portale di architettura nobile antica, nel palazzo di Via Borra. Livorno, dunque, va capita nelle sue caratteristiche di città popolare, che la distinguono dagli altri capoluoghi storici della Toscana, e richiede di essere valutata di conseguenza secondo parametri diversi da quelli. A parte naturalmente le tremende distruzioni belliche, non ci si potrà sorprendere dell'assenza di un'architettura di palazzi nobiliari e gentilizi, per i quali è sempre mancata la classe sociale corrispondente. La composizione della popolazione residente era tale da essere ben servita da un'edilizia semplice, strettamente funzionale.

Queste constatazioni, in particolare il riconoscimento del peculiare policentrismo della città e la sua crescita ed espansione in direzioni non preordinate, seguendo una particolare capacità di adattarsi alle condizioni morfologiche del territorio, risultano particolarmente importanti al momento di esaminare la distribuzione delle funzioni culturali, come si dirà qui di seguito. Ma risultano anche determinanti nello stabilire che un nuovo Piano strutturale non può essere concepito secondo criteri di sola attenta conservazione dell'esistente, come evidentemente indiscutibile per le tradizionali città storiche toscane. Livorno si è caratterizzata proprio della sua aggregazione continua di nuove parti di città, un processo e un modo di pensare la sua realtà urbana che non può essere drasticamente interrotto. In altre parole, Livorno consente ed anzi pretende la possibilità di immaginare ed anche realizzare nuove occupazioni di territorio con edifici e impianti, che non debbono essere ritenute aprioristicamente irrealizzabili secondo le concezioni urbanistiche tipiche dei centri storicamente definiti esistenti nella Regione.

8.1 Le istituzioni e gli istituti dedicati alla cultura

Dal punto di vista artistico, nella percezione corrente (intendendo così persone di media cultura), Livorno può presentare sostanzialmente due argomenti d'interesse. Il primo è connesso con il movimento dei Macchiaioli e con Giovanni Fattori in particolare, il secondo con la figura di un livornese famoso, Amedeo Modigliani. Sul secondo la città non ha carte da giocare, se non eventualmente per iniziative espositive, che risultano però difficili da attuare per i costi attualmente rivestiti dalle movimentazioni di dipinti famosi, e comunque sarebbero soltanto saltuarie. Il primo argomento riveste sicuramente interesse per un pubblico italiano colto, difficilmente per un pubblico internazionale (nonostante il successo che proprio in



questo momento sta incontrando la mostra dei Macchiaioli al Petit Palais di Parigi). Sicuramente però un'azione convinta di valorizzazione potrebbe portare in futuro ad un importante incremento delle visite. Aggiungo subito che il sistema museale livornese si strutturerà in futuro su due poli: quello che farà centro sul Museo della Città attualmente in realizzazione nei Bottini dell'Olio, e quello di Villa Mimbelli (Museo Fattori). Svolgo subito alcune considerazioni su quest'ultimo. Villa Mimbelli è un bel museo, attraente per un pubblico potenzialmente anche internazionale, sicuramente per un pubblico nazionale. La sua ubicazione certamente non favorisce le visite, se non di visitatori fortissimamente motivati. È distante dal Porto, i collegamenti non sono facili e soprattutto non sono adeguatamente pubblicizzati e favoriti. La prima conclusione che si potrebbe pertanto raggiungere, è che potrebbe essere consigliabile studiare per il Museo Fattori un'ubicazione diversa, assai più prossima al porto (sempre intendendo questo come punto di accesso alla città; si tornerà fra poco su questo punto). Si renderebbe così assai più agevole un'interazione con il Museo dei Bottini dell'Olio, e in subordine con il Museo Diocesano, prossimo a Piazza della Repubblica, che ovviamente possiede poca forza attrattiva in sé, ma potrebbe entrare a far parte di un sistema di offerte museali facilmente fruibile, ubicato appunto in zona porto; anche perché si integra di quello che è forse l'unico dipinto icona della città, il "Volto di Cristo" del Beato Angelico, immagine potentissima, attualmente trasferito in Duomo dalla periferica Santa Maria del Soccorso. Uno spostamento di Villa Mimbelli (denominazione comunque valida unicamente per i Livornesi, che dovrebbe essere senz'altro sostituita da un'altra tipo "Museo dei Macchiaioli" o, com'è già ora, ma in subordine a Villa Mimbelli, "Museo Giovanni Fattori"), ad una considerazione più approfondita appare difficilmente sostenibile. L'ubicazione della Villa deve essere difatti considerata in rapporto con un asse orizzontale ed uno verticale, che costituiscono un forte elemento d'identificazione per Livorno, sul quale conviene puntare con piena convinzione per un'idea della città più articolata. Mi riferisco alla Livorno della seconda metà Ottocento e prima metà Novecento, che da un punto di vista di testimonianza e documento culturale segue l'andamento orizzontale costituito da Villa Fabbricotti (biblioteca civica, su cui torneremo presto), Villa Maria, Villa Mimbelli appunto, senza tralasciare il Museo di Storia Naturale del Mediterraneo di Villa Henderson; fino ad innestarsi nell'asse verticale costituito dal lungo mare, che costituisce la seconda vera forza di Livorno città, insieme con il sistema Porto – Venezia – Fossi – Fortezze e mura medicee. Intendo dire che il policentrismo di Livorno deve essere assunto come punto di forza e non di criticità; tenendo conto che le distruzioni belliche, che hanno così duramente condizionato la parte alta della città, ha in buona misura risparmiato la passeggiata a mare a sud del porto, con i Bagni storici, a cominciare dai Bagni Pancaldi, l'Accademia navale, la Rotonda dell'Ardenza. In questa visione, uno spostamento del Museo dei Macchiaioli in direzione del porto non avrebbe senso, non sarebbe accettato dalla popolazione locale, e desterebbe sicuramente forti contrarietà nella comunità nazionale delle persone di cultura. Esiste dunque la possibilità di insistere sulla Livorno fra Otto e Novecento, sì che il visitatore possa scendere il Lungomare e deviare in



orizzontale verso una Villa Mimbelli rinominata decisamente e unicamente Museo Fattori. Di lì in poi, naturalmente, la prosecuzione verso Est in direzione di Villa Maria e Villa Fabbricotti, riguarda sostanzialmente la popolazione residente; tenendo conto però che il Museo di Storia Naturale del Mediterraneo di Villa Henderson, già bene utilizzato nelle sue funzioni didattiche, costituisce una realtà sicuramente provvista di motivi d'interesse anche per un pubblico non necessariamente locale, quand'anche culturalmente motivato. Comunque, ripeto, Lungomare e Museo Fattori possono costituire un sistema fortemente caratterizzato, un vero "percorso" di divulgazione e valorizzazione, che in fondo trova in Italia pochi esempi paragonabili; e che si completa poi facilmente con la prosecuzione verso il Santuario di Montenero e la zona del Castellaccio. Lungo questo percorso, ricordiamo, si trova anche il monumento Ciano. A quest'ultimo proposito, è da dire che esso non può certamente essere abbattuto e dimenticato; conviene pensare ad un qualche utilizzo, che comunque in sé riveste importanza relativa, poiché contano soprattutto la suggestione del luogo e il panorama straordinario che è possibile apprezzare da lì. Quanto al Lungomare, senza volerne mitizzare l'immagine presente, è però da dire che esso risulta nel suo complesso straordinariamente ben conservato, e anche se non possiede monumenti particolarmente importanti in sé stessi, presenta una facies insolitamente unitaria e del tutto indicativa della cultura architettonica fra Otto e Novecento, fra eclettismo e Liberty.

Quanto al Museo dei Bottini dell'Olio: si raccomanda convintamente di mantenere questa denominazione, fortemente evocativa e che può attrarre e incuriosire, evitando un generico "Museo della città" che offrirebbe scarsi motivi d'interesse ad un pubblico o troppo smaliziato o insufficientemente acculturato. L'attuale strutturazione cui sta lavorando lo Studio Magni - Guicciardini promette un risultato di sicura qualità e dotato di tutto quanto può modernamente attrarre pubblici diversi. Il Museo risulterebbe la prosecuzione naturale di quel percorso d'introduzione nella città partendo dall'attracco al porto, di cui si dirà fra poco. Rimane piuttosto da sciogliere il nodo della collezione di arte contemporanea della città, per la verità scarsamente rilevante in un panorama internazionale abituato a ben altro; per le non molte opere d'innegabile interesse probabilmente la soluzione migliore sarebbe di mantenere permanente la "manica" di collegamento fra i Bottini e la chiesa, introdotta nel progetto attualmente in realizzazione come soluzione provvisoria. Appare improbabile attualmente ipotizzare una ripresa dei Premi Modigliani e un incremento delle collezioni d'arte contemporanea; anche perché la città non sarebbe certo aiutata in proposito dall'indirizzo preminente della Regione Toscana, che è ormai quello di concentrare tutte le proprie forze sul Museo Pecci di Prato.

Riprendiamo l'argomento Biblioteche. Qui non c'è dubbio che si renda indispensabile intervenire decisamente ai fini di una razionalizzazione. Attualmente il sistema bibliotecario è frammentato in modo da renderlo assai più complicato e costoso da gestire di quanto sarebbe desiderabile. La Villa Fabbricotti, già menzionata, ospita le raccolte bibliotecarie storiche, ufficialmente fino al 1830, ma a quanto è dato capire, con prosecuzione nel Novecento storico. È da dire che un eventuale spostamento della Biblioteca appare non immaginabile per le



ragioni già in massima parte esposte quanto a Villa Mimbelli. La Biblioteca di Villa Fabbricotti è molto frequentata dagli studenti, che trovano lì non tanto una consistenza libraria che in buona misura non li riguarda direttamente, quanto un luogo privilegiato di studio e d'incontro. Il giardino attorno è frequentatissimo dalla popolazione locale, e anche la presenza al suo interno di un edificio con la Biblioteca dei Ragazzi appare a questo punto accettabile, mentre sarebbe da riconsiderare l'opportunità dell'esistenza di un'ulteriore Biblioteca dei Ragazzi adiacente al Polo scolastico (Biblioteca Stenone). Senza fermarsi sulle soluzioni provvisorie di custodia di materiali librari attualmente in atto a causa dei lavori nei Bottini dell'Olio, è da dire che la conferma della Biblioteca Corrente nella parte di edificio adiacente al Museo della Città nei Bottini stessi, dove già era in esercizio, appare indirizzo sicuramente valido. La Biblioteca era assai frequentata, si presentava in maniera assolutamente "friendly" con scaffali aperti e grande facilità d'uso. Si dovrebbe allora compiere ogni tentativo per accludervi l'Emeroteca che attualmente è conservata in zona sufficientemente prossima, in Via del Toro, ma che potrebbe offrire economie di gestione considerevoli da un accorpamento con i Bottini. Ugualmente, appare difficilmente comprensibile, se non per un desiderio di provvedere comunque di una funzione Villa Maria, prevedere presso di essa la Sezione di Storia Locale del Centro di Documentazione e Ricerca Visiva. L'invito è dunque di tentare un accorpamento delle raccolte di Villa Maria con Villa Fabbricotti, in modo da prevedere in futuro un sistema basato soltanto sul binomio Villa Fabbricotti – Bottini dell'Olio, con le "appendici" delle Biblioteche dei Ragazzi.

Sul sistema Spettacolo non sembra allo stato attuale di poter avanzare proposte utili rispetto alla situazione attuale.

8.2 Sistema della ricerca

È questo un argomento nel quale Livorno ha registrato negli ultimi anni importantissimi risultati. Rispondendo evidentemente ad un'idea di grande qualità progettuale, è stato costituito dal 2009 il Polo Universitario dei Sistemi Logistici, materialmente ubicato in Villa Letizia (in Via dei Pensieri, non lontano dallo Scoglio della Regina), proprietà del Comune. Le attività correlate del Centro di Ricerca in Tecnologie del Mare e Robotica Marina andranno a confluire in un unico Polo della Logistica e della Robotica Marina, ubicato negli edifici dello Scoglio della Regina (attualmente sede di un intervento PIUSS) e, in maniera meno facilmente valutabile allo stato attuale, in quelli di realizzazione nella zona della ex Dogana d'Acqua. La distanza fra le sedi non costituisce in questo caso un particolare elemento di criticità, essenziale rimane piuttosto la prossimità con l'ambiente portuale e marino. Piuttosto è da dire che viene fortemente sentita, in particolare considerando che si tratta di un settore in netta espansione in controtendenza con quanto avviene nel quadro generale del Paese, l'esigenza di fornire strutture adeguate agli studenti, in particolare pensando ad un vero campus universitario da realizzare nella zona di Villa Letizia. In questo caso il Comune dovrebbe davvero cercare di interagire con l'Università, tenendo conto altresì dell'utile presenza attuale di una docente



fortemente coinvolta con i progetti del Polo logistico universitario, all'interno delle stesse strutture di governo del Comune.

8.3 Il Porto: accesso alla Toscana

Qui si affronta la questione davvero centrale a qualsiasi idea futura sulla città. La cosa è del tutto ovvia, e le considerazioni che saranno svolte di qui avanti rispondono soltanto all'area di competenza dell'estensore di queste note, essendo evidente che l'argomento generale è pertinenza fondamentale degli interventi urbanistici. È da dire allora che l'attuale disordine dell'intera zona relativa alle attività legate al mare, simpaticamente anarchico così come l'animo più autentico dei livornesi, risulta difficilmente accettabile se s'intende predisporre adeguati strumenti di governo e di sviluppo per una città che vede nelle attività marine il fulcro della propria identità e di conseguenza della propria economia. È evidente che occorre arrivare ad una chiara distribuzione delle funzioni, in parte già avviata ma da perfezionare: Area cantieri (già Cantieri Orlando, ora Benetti); Porto commerciale; Porto delle comunicazioni: traghetti verso le isole e future ipotizzabili vie del mare (in alternativa agli spostamenti su strada e anche su rotaia); Porto turistico e crocieristico; Porto "da diporto" rivolto in primo luogo ai residenti. Quanto al turismo, alcune considerazioni. Difficilmente Livorno diventerà una città ad ampia presenza turistica come altre della Toscana, ma credo si possa concordare che possiede un potenziale non sfruttato di tutto rispetto. Occorre da un lato promuovere l'identità della città come punto privilegiato di accesso alla Toscana per via di mare; dall'altro predisporre un'offerta che possa risultare interessante per turisti delle più svariate configurazioni. Attualmente, come è noto, il flusso turistico che scende dalle navi da crociera, nella sua grande maggioranza bypassa Livorno, utilizzando la città come punto di distribuzione nei confronti di Pisa, Lucca, Firenze, Siena. Occorrerebbe altresì sfruttare meglio il passaggio da Livorno del turismo diretto ai traghetti verso le isole, facendo sì che alla partenza o all'arrivo i turisti fossero invogliati a passare del tempo nella città, preferibilmente un giorno intero, con un pernottamento. E qui si dovrà predisporre il miglior funzionamento dei due poli di attrazione, il primo di cui si è già detto relativo alla Livorno del Lungomare fra Otto e Novecento con l'aggiunta del Museo Fattori, e soprattutto e in primo luogo il secondo, quella che può e deve diventare la vera carta vincente, il sistema Porto – Vie d'Acqua – Livorno Medicea. Non va sottovalutato il potere di attrazione che può assumere, una volta perfezionata l'autoconsapevolezza, il sistema delle acque e degli edifici connessi con la creazione cinquecentesca della città. La caratteristica di Livorno, nei confronti di città più omogenee al modello "veneziano", come Amsterdam, consiste nell'aspetto di assoluta autenticità assunto dal sistema dei Fossi, del tutto privo di qualsiasi accomodamento ad uso turistico o comunque scenografico. La città deve trovare in sé la motivazione e le forze per un intervento di ripensamento globale del complesso Porto – Fossi, insieme con le parti di città che ne sono direttamente coinvolte. In questo ambito, dovrà pensare molto attentamente ad un complesso di misure adatte a far sì che i flussi turistici desiderino fermarsi e sostare, arrivino a considerare Livorno come un importante valore in sé, e non come funzione distributiva della



Toscana. La città deve essere la Porta della Toscana, ma una Porta che non si accontenti di lasciarsi attraversare. In proposito, potrebbe assumere valore simbolico e fattuale di grande impatto, tentare l'accreditamento del complesso acquatico di Livorno e parti di città connesse, quale Sito UNESCO patrimonio dell'umanità. Mi limito ad accennare a questa possibilità, facendo comunque presente che, quand'anche difficilmente si riuscirebbe a tempi ragionevoli ad ottenere l'accreditamento in questione, tenuto conto delle liste d'attesa ormai lunghissime già esistenti, sarebbe però importantissimo il primo passo, consistente nella validazione del progetto da parte del nostro Paese, che viene rilasciata di concerto fra il Ministero per i Beni Culturali e la ICOMOS Italia. Occorre dunque che l'arrivo delle navi da crociera, ma anche dei traghetti comunque utilizzati dai flussi turistici, trovi un primo punto di riferimento, che appare non possa essere altro che la Fortezza Vecchia. Nella difficoltà di creare le condizioni per utilizzi articolati anche in funzione di singole realtà locali impegnate in attività culturali, dovrebbe essere nella Fortezza Vecchia il centro di informazione turistica di tutta la Toscana, e non soltanto della provincia. Oltre al centro informazioni, potrebbero trovare sede attività rappresentative della realtà regionale, dall'artigianato alla gastronomia. Da lì, un "corridoio" da percorrere in maniera guidata condurrebbe nella zona dei Bottini dell'Olio, poi della Venezia, dei Fossi, del Forte di San Pietro, della Fortezza Nuova. A questo proposito, avanzo due proposte.

La prima prevede la creazione materiale, e non soltanto ideale, di una Porta della Toscana, così come a Bombay si accede attraverso "the Gate of India". Questa Porta dovrebbe consistere in un arco alto almeno una trentina di metri realizzato tutto con rottami navali, nello stato in cui si trovano, sotto il quale passasse tutto il flusso turistico dopo lo sbarco, sia delle navi da crociera che possibilmente anche dei traghetti. Naturalmente rimane da studiare come i due flussi potrebbero convergere ambedue fino ad attraversare in parallelo l'arco in questione. Al limite la proposta potrebbe riguardare soltanto le navi da crociera. Comunque non dubito che la Porta diverrebbe un motivo internazionale di attrazione; probabilmente sarebbe possibile affidare il progetto non ad un artista, ma direttamente ai lavoratori della cantieristica livornese assistiti da ingegneri navali.

La seconda proposta risponde alla possibilità di creare nella zona del porto turistico un ulteriore motivo d'interesse, connesso questa volta con l'antica qualificazione della città come centro di internazionalismo e di scambio di esperienze fra i popoli. Superfluo ricordare qui la storia economica della città, la presenza di rappresentanti delle diverse nazioni. Andrebbe però restituito alle condizioni migliori tutto quanto riguarda la presenza delle nazioni straniere a Livorno: chiese, cimiteri, sedi varie; e in proposito ricordo che è attivo un sito internet che informa dell'attività di una benemerita associazione culturale, denominata appunto "Livorno delle Nazioni". È chiaro che la città da sola non potrebbe mai rispondere a tempi ragionevolmente ipotizzabili ad un compito di questa natura, ma interventi di altissimo livello, anche al di fuori dell'ambito toscano, nei confronti delle varie nazioni interessate (penso ad esempio a quella olandese-alemana), potrebbe ottenere che giungessero provvedimenti determinanti da parte degli Stati esteri coinvolti. Si potrebbe però pensare anche ad una



struttura nuova che, per quanto ne so, non conoscerebbe uguali nel mondo, ovvero sia ad un Museo delle Nazioni del Mondo, ovvero Museo del Mondo, composto di piccoli spazi a disposizione di tutte le nazioni del mondo che, opportunamente interpellate e coinvolte, si impegnassero (cosa che costerebbe loro pochissima spesa) a farsi carico dello spazio loro assegnato. Ivi esporrebbero articoli e manufatti di loro produzione, ma soprattutto materiale informativo delle realtà più attuali del loro Paese, da aggiornare periodicamente. Esisterebbero anche spazi comuni, a documentare, ad esempio, i flussi migratori del mondo attuale. Naturalmente parlando di “Museo” si intende una realtà complessa, non banalmente e semplicemente espositiva, ma centro di studi e di confronti. Ricordo in proposito che esiste già una piccola sezione all’interno di Galata, il Museo del Mare di Genova, che dopo uno spazio più ampio dedicato all’emigrazione italiana fra Otto e Novecento, prevede anche due ambienti sull’immigrazione, con interessanti e ben studiati momenti d’informazione, che invitano a pensare a questo fenomeno in maniera non pregiudizievole; ma si tratta, appunto, di poco più che postazioni d’informazione internet. Altrimenti, è di recentissima inaugurazione un Museo del Mediterraneo a Marsiglia; ma, come si vede, la proposta che ho qui avanzato assume caratteristiche diverse rispetto a queste due esperienze; e soprattutto contiene in sé fin dagli inizi i modelli per una gestione minimamente onerosa per il Comune di Livorno (In subordine, il Museo del Mondo potrebbe “declassarsi” a Museo dell’Europa, o addirittura, ulteriormente, a Museo della Nazione Italiana. L’importante è concepire una struttura adeguata, attorno ad un’idea di servizio di Livorno nei confronti di altre e diverse realtà italiane, mediterranee, europee, internazionali). Per quanto riguarda la sede, a mio parere potrebbe consistere semplicemente nel vecchio Mercato del Pesce, attualmente destinato soltanto ad ospitare un paio di associazioni locali che potrebbero facilmente trovare sede altrove. L’edificio architettonicamente non è certo entusiasmante, però è fortissimamente connotato, e facilmente riconoscibile anche da un non esperto, come edificio anni Sessanta; la sua ubicazione è ideale nei confronti del discorso complessivo sulla relazione fra il Porto e il sistema Bottino – Fossi – Fortezze di cui si è detto. La combinata fra la Porta della Toscana e il Museo delle Nazioni del Mondo potrebbe costituire un segno molto forte di Livorno come città non più soltanto distributrice di flussi a vantaggio delle altre realtà toscane, ma realtà nuova e intelligente con cui valesse la pena di prendere un contatto non effimero.

Naturalmente è sempre possibile pensare ad integrazioni di queste proposte centrali, con altre certamente raffinate ma di realizzazione meno semplice, anche per evidenti motivi economici. Comunque, anche laddove non ci sono ancora le condizioni per un’emergenza forte di realtà culturali sicuramente interessanti, si potrebbero in ogni caso prevedere modi di accesso controllati e guidati. Così per il sistema lorenese, lungo il percorso dal Cisternino di città al Cisternone (luogo assolutamente affascinante, di grande impatto visivo al suo interno) al Cisternino di campagna, al complesso dell’acquedotto che comporta ancor oggi una cinquantina di chilometri di lunghezza. Qui però ci si arresta, nell’auspicio che alcune delle linee-guida qui esposte possano essere ritenute meritevoli di approfondimenti.



