

Edizione speciale di PORT NEWS in occasione della mostra dei lavori del workshop internazionale interfacoltà di architettura sull'archeologia industriale tenutosi a Livorno dal 9 al 17 ottobre 2015 e dedicato al tema del recupero funzionale dei Silos Granari Calata Punto Franco e delle aree urbane connesse



Livorno 9-17 ottobre 2015
Re-FACT
 INTERNATIONAL WORKSHOP ON INDUSTRIAL HERITAGE
 RECUPERO FUNZIONALE
SILOS GRANARI
 RIGENERAZIONE URBANA tra PORTO e NUOVA VENEZIA
 CALATA PUNTO FRANCO
 NUOVA PORTA alla CITTA'



PORT NEWS

Bimestrale online

www.porto.livorno.it

Livorno Port Authority | Scali Rosciano 6/7 | 57123 Livorno

NUMERO 22

MAGGIO 2016

Editoriale Perché un numero speciale di PORT NEWS **Interviste** Giuliano Gallanti (Commissario Autorità Portuale di Livorno), Filippo Nogarin (Sindaco di Livorno), Guido Asti (Presidente Porto Immobiliare s.r.l.), Riccardo Lorenzi (Soprintendenza di Pisa) **Re-FACT Livorno** La scelta dei SILOS GRANARI come tema di studio per gli studenti **Lectiones Magistrales** Soprintendenza di Pisa, Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere dell'Università di Pisa e Giorgio Grandi (RPBW Genova) sulla storia della città di Livorno e del suo porto con approfondimento specifico sui silos granari, e l'importanza del recupero del patrimonio storico monumentale e del paesaggio **Progetti** Le nove proposte progettuali del workshop internazionale e anteprima sulle tesi di laurea compiute e *work in progress* scaturite dal workshop **Antecipazione** DIVERSIS GENTIBUS UNA proposta di un workshop biennale per la rigenerazione urbana di Livorno: *next step* Rivellino di San Marco?

Re-FACT 2016
 INTERNATIONAL WORKSHOP ON INDUSTRIAL HERITAGE
 www.re-fact.org

**Silos Granari
 Calata Punto Franco
 Mostra
 dei Lavori**
 work in progress

**Venerdì 20
 Domenica 29
 Maggio 2016**
 Livorno
 Fortezza Vecchia
 Bastione Canaviglia

**INTERVISTE
 RISULTATI
 DEL WORKSHOP
 INTERNAZIONALE
 2015**

**ANTEPRIMA
 TESI DI LAUREA
 PROPOSTE
 RIGENERAZIONE
 URBANA
 LIVORNO
 2017**

DIVERSIS
 GENTIBUS
 UNA



PORT NEWS

NUMERO 22

www.porto.livorno.it

MAGGIO 2016

Sommario

4	Editoriale	Perché un numero speciale di PORT NEWS
5	Interviste	Giuliano Gallanti (Commissario Autorità Portuale di Livorno)
6		Filippo Nogarin (Sindaco di Livorno)
7		Guido Asti (Presidente Porto Immobiliare s.r.l.)
8		Riccardo Lorenzi (Soprintendenza di Pisa)
9	Re-FACT Livorno	La scelta dei SILOS GRANARI come tema di studio per gli studenti
	Lectiones Magistrales	
14		Claudio Vanni (Capo area pianificazione dell'Autorità Portuale di Livorno) <i>Il nuovo piano regolatore del porto di Livorno</i>
16		Riccardo Lorenzi (Soprintendenza di Pisa) <i>La conservazione monumentale ed il restauro del paesaggio urbano</i>
		Università di Pisa:
16		Lucia Frattarelli Fischer (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere) <i>La pupilla dell'occhio della Toscana: La città di Livorno e il suo porto in età medicea</i>
17		Lucia Nuti (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere) <i>Livorno e il mare nell'iconografia storica</i>
17		Maurizio Vernassa (Dipartimento di Scienze Politiche) <i>Dal porto franco alla globalizzazione dei mercati: Appunti su trasformazioni e sfide dell'economia portuale livornese tra Ottocento e Novecento</i>
18		Denise Olivieri (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere) <i>Le architetture dell'economia: I Silos Granari</i>
18		Giorgio Grandi (RPBW Genova) <i>La sostenibilità nell'ambito della rigenerazione urbana e il recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente Tre esempi: Lingotto, Torino (1983-2002) Valletta City Gate, Ex-Royal Opera House, Malta (2009-2010) Aree ex-Falck, Sesto San Giovanni - Milano (2010 -)</i>
	Progetti	20 I Silos Granari Calata Punto Franco, documentazione storica
28		Flaviano Maria Lorusso (UdS DIDA, Firenze): <i>Ripensare Livorno</i>
30		Re-FACT Concorso fotografico: <i>Città e gente di Livorno</i>
34		Le nove proposte progettuali del workshop internazionale Re-FACT Livorno 2015
52		Evoluzione dei lavori post workshop (Prof. Helena Zemanova, Università di Brno, CZ)
62		Tesi di laurea (Prof. Flaviano Maria Lorusso, UdS DIDA, Firenze)
66		Anteprima sulle tesi di laurea <i>work in progress</i> (Prof. Jennifer Didelon, ENSA Nancy, F)
82	Anticipazione	DIVERSIS GENTIBUS UNA Proposta di un workshop biennale per la rigenerazione urbana di Livorno: <i>next step</i> Rivellino di San Marco?
84	ENGLISH TEXTS	

Livorno 9-17 ottobre 2015
Re-FACT
 INTERNATIONAL WORKSHOP ON INDUSTRIAL HERITAGE
 www.re-fact.org
 RECUPERO FUNZIONALE
SILOS GRANARI
 RIGENERAZIONE URBANA CALATA PUNTO FRANCO
 tra PORTO e NUOVA VENEZIA
NUOVA PORTA alla CITTA'



Editoriale

Marco Casale,
Direttore responsabile del bimestrale Port News

Perché un numero speciale di Port News

Questo numero speciale di Port News è interamente dedicato all'importante Workshop Internazionale Interfacoltà di Architettura sull'archeologia industriale "Re-FACT", tenutosi a Livorno dal 9 al 17 Ottobre 2015, a cui hanno partecipato circa 40 studenti provenienti dalle più prestigiose Facoltà di Architettura Europee: Firenze (Italia), Nancy (Francia), Siviglia (Spagna), Saarbrücken (Germania), Brno (Repubblica Ceca) e New York (USA, sede di Londra UK).

Il Workshop, promosso da Autorità Portuale di Livorno, Camera di Commercio di Livorno, Porto Immobiliare s.r.l., Porto di Livorno 2000 s.r.l., con il Patrocinio del Comune di Livorno, ha avuto per oggetto "Il Recupero Funzionale del Silos Granari Calata Punto Franco - Rigenerazione Urbana tra Porto e Quartiere de La Venezia - La nuova Porta alla Città".

Gli studenti, suddivisi in 9 gruppi di lavoro multinazionali, si sono confrontati su questo tema cruciale per il nostro tempo e per la nostra città, concludendo l'evento con la presentazione dei progetti finali prodotti.

Dall'evento sono inoltre scaturiti, tra gli studenti delle 6 Facoltà, oltre 25 percorsi formativi di approfondimento, sempre incentrati sul tema del Silos Granari, tra progetti di corso di studio e tesi di laurea (molte ancora attualmente in corso).

Nella rivista sono riportate le interviste ad alcuni dei principali attori che, a vario titolo, hanno in mano le sorti dell'effettivo futuro intervento di recupero del Silos Granari, considerandolo unanimemente come "auspicabile" ai fini della valorizzazione del patrimonio storico della città, con valore di "porta di accesso" sia di Livorno che della Toscana per chi verrà a farci visita dal mare. Vengono ripercorsi i momenti salienti dell'evento, come le qualificate Lectiones Magistrales aperte anche alla cittadinanza. Viene fornita l'interessante documentazione storica rinvenuta negli archivi e le belle immagini vincitrici del concorso fotografico indetto tra gli studenti. Sono infine riccamente illustrati i progetti finali dei 9 gruppi di lavoro del Workshop ed alcuni degli approfondimenti progettuali successivi con alcune anticipazioni delle tesi di laurea.

Il presente numero di Port News costituisce anche il catalogo della mostra curata da Jennifer Schaub e Andrea Ceconi e allestita nel Bastione Canavaglia della Fortezza Vecchia nei giorni 20-29 Maggio.

A chiusura della rivista viene lanciata, da parte dei coordinatori, una interessante proposta, sulla scia del successo ottenuto dall'esperienza sul Silos Granari, di istituire a Livorno un Workshop Permanente Biennale di Architettura ed Urbanistica sulla Rigenerazione Urbana, in grado di stimolare la discussione pubblica con l'obiettivo di valorizzare il grande patrimonio storico della città elevandone l'offerta culturale e turistica.

Buona lettura!


 Bimestrale online
 Sede:
 Livorno Port Authority
 Scali Rosciano 6/7
 57123 Livorno
 Direttore editoriale: Giuliano Gallanti
 Direttore responsabile: Marco Casale
 Registrazione del Tribunale di Livorno:
 n° 1/2012 del 14/03/2012

PORT NEWS N.22 | MAGGIO 2016
finito di stampare Maggio 2016

grafica e impaginazione:
Jennifer Schaub
crea-tura.it



l'Intervista

Giuliano Gallanti,
Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Livorno

Il Silos Granari sia recuperato nell'ambito di una logica urbana C'è a Livorno un nuovo fermento culturale

L'obiettivo dichiarato è inquadrare il recupero del Silos Granari in una logica urbana.

«Per ora sappiamo quel che non vogliamo - ammette il commissario Gallanti -, e quel che non vogliamo è avere un effetto di tipo Timglados». I Timglados sono i magazzini portuali ottocenteschi di Valencia che più volte l'architetto Marco Massa ha preso come esempio da non imitare: durante la Coppa America del 2007, questi magazzini vennero recuperati e contestualizzati all'interno di una serie di progetti che anche il più originale degli architetti non avrebbe avuto difficoltà a bollare come azzardati, o poco rispondenti ai bisogni dei cittadini: che c'azzecca, per esempio, l'idea di usare le aree portuali come pista automobilistica per le gare di formula 1, Dio solo lo sa. Ecco, questo modello urbano fatto da un mix di piccole cose di pessimo gusto (maxi indebitamento pubblico, scarsa rispondenza ai bisogni cittadini e spreco di spazi) a Gallanti proprio non piace. Il Silos non può certo fare la fine dell'edificio simbolo della coppa America progettato dall'archistar D. Chipperfield, di cui oggi nessuno sa più che cosa farci. Allora, che fare?

Già, commissario, come procediamo?
Mi verrebbe da dire che la prima cosa da fare è provare a mantenere quell'equilibrio fra la città fortificata e l'affaccio sul mare che il progetto del Buontalenti aveva saputo garantire. Da tempo l'Autorità Portuale dedica al recupero del patrimonio storico della città portuale molte delle proprie risorse, umane ed economiche. Basti pensare, per esempio, alla Fortezza Vecchia, cui abbiamo dato nuova vita organizzando al suo interno iniziative di vario genere ed eventi di assoluto richiamo per cittadini e turisti. Oppure, si pensi al Port

Center, da poco inaugurato proprio all'interno del complesso medico. Insomma, la tutela del patrimonio storico è una parte importante della politica di gestione della Port Authority, e come ho già detto altre volte: i soft values, i cosiddetti valori soffici incentrati su una corretta relazione tra il porto e la propria città, contano tanto quanto i volumi di traffico che quel porto riesce a movimentare ogni anno.

Lo pensa davvero?

Le città portuali in Europa sono una necessità: a Genova, come a Livorno o ad Amburgo, gli scali marittimi sono in mezzo alla città e non si sono spostati altrove, almeno non come è accaduto al porto di Londra, sparito agli inizi degli anni '70 dal centro cittadino e ricostitutosi a Felixtowe per fare spazio ai contenitori. Ora i famosi dockland londinesi sono diventati un luogo di attrazione turistica. La cultura e la storia sono anch'essi elementi di competitività di un porto, al pari delle sue capacità prestazionali in termini di traffici. Dobbiamo prenderne atto. Così come bisogna prendere atto del fatto che a Livorno le grandi ricchezze architettoniche e storiche, rappresentate dal quartiere della Venezia, dal Sistema dei Canali e delle sue Cantine, e dalla due fortezze buontalentine, non sono state adeguatamente sfruttate, per lo meno sino ad oggi.

E nel caso del Silos, che cosa mi può dire?
Il Silos è collocato al centro di un'area che resta adibita a piazzale di imbarco a servizio dei traghetti. Questo è un dato che non possiamo non tenere in considerazione. Con il Piano regolatore Portuale approvato ormai più di un anno fa in Consiglio Regionale, abbiamo puntato a riqualificare le aree urbano-portuali che vanno dalla Fortezza Vecchia alla



Dogana d'Acqua. Con riferimento all'area su cui insiste il Silos abbiamo presentato al Comune un piano particolareggiato accompagnato da un Master Plan di inquadramento generale di tutta l'area del waterfront.

Perché il Comune è interessato al Porto Passeggeri?

Perché si tratta di un'area di interfaccia tra il Porto e la Città. E l'amministrazione comunale, giustamente, ha richiesto un piano particolareggiato nel quale fossero dettagliate le destinazioni d'uso delle aree di waterfront. Il Piano dovrà essere poi approvato in Consiglio Comunale.

E nel frattempo, che cosa possiamo fare?

Va detto che il mese scorso ha avuto inizio il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto/città, che contempla opere quali, ad esempio, l'acquaticità della Fortezza Vecchia; il recupero del Silos; la costruzione ex novo della Stazione Marittima. È chiaro che, prima di approvare qualsiasi tipo di piano particolareggiato, è opportuno attendere tutto quello che emergerà da questo importante evento. E poi, assieme al Comune stiamo

valutando l'ipotesi di indire un concorso internazionale di idee.

Un concorso internazionale di idee...cioè?

Un concorso che coinvolga architetti ed esperti da cui ricevere progetti con suggestioni forti per migliorare il fronte mare della nostra città e, con esso, il Silos.

Non rischia di essere vista come una iniziativa troppo aleatoria?

Tutt'altro. A chi parteciperà chiederemo non solo di presentare un progetto di recupero funzionale del Silos, ma di allegare ad esso uno studio di fattibilità che dimostri che l'idea sia economicamente sostenibile. Ma si tratta di una iniziativa che deve essere ancora definita in dettaglio con l'amministrazione comunale.

E poi c'è la partita ancora aperta del bando di gara sulla cessione delle quote della Porto di Livorno 2000. Chiunque vincerà la gara dovrà occuparsi di riqualificare e gestire anche il Silos?

La questione andrà valutata attentamente. È chiaro che se il vincitore dovesse presentare un progetto di riqualificazione dell'area e del Silos, accetterebbe di investire dei soldi solo e soltanto se gliene

verrà garantita la disponibilità, attraverso un qualche tipo di concessione. Ma anche questo dovremo deciderlo.

Entriamo nel merito del Silos e del piano particolareggiato.

Come sapete il Silos è un gioiello architettonico degli anni '20 protetto dalla Sovrintendenza dei Beni culturali. Il recupero del bene è fondamentale per ridare una nuova centralità a tutta l'area della Fortezza. Riteniamo che il bene possa in parte essere usato per ospitare attività direzionali e in parte per fornire alcuni servizi alla città. Si pensi per esempio alla possibilità di realizzare una terrazza panoramica da cui abbracciare con uno sguardo tutta l'area marina circostante e all'opportunità di realizzare in cima all'edificio un ristorante. Charamente, tutto l'edificio, che manterrebbe la sua facciata storica in stile liberty, potrebbe essere collegato allo spazio pubblico attorno alla Fortezza attraverso

quello che i tecnici chiamano Finger, un percorso aereo che partendo per esempio dalla Fortezza Vecchia, permetta il raggiungimento della costruzione. Per ora sono solo idee, ma sono sicuro che presto

matureranno diventando qualcosa di più concreto. La nostra città ha una identità marittima presente e viva. Inoltre abbiamo una rete di canali unica al mondo, una posizione invidiabile nel Mediterraneo, e un'Autorità Portuale che ha mostrato di possedere una strategia precisa per il futuro. Dobbiamo impegnarci ancora di più per valorizzare meglio le nostre ricchezze e spero di poterlo fare assieme al sindaco di Livorno, che più di una volta su questo tema ha dimostrato di avere una grande sensibilità.

Senta, un'ultima domanda: l'anno scorso 36 studenti provenienti da 6 Facoltà di Architettura (Firenze-Italia; Brno-Repubblica Ceca; Saarbrücken-Germania; Siviglia-Spagna; Nancy-Francia; New York-USA) hanno dato vita ad un confronto internazionale sul tema dell'archeologia industriale, applicandosi al caso studio dei "Silos Granari Calata Punto Franco a Livorno".

Che idea si è fatta a riguardo?

Posso dire che a maggio verranno presentati sia i lavori del workshop che alcune anticipazioni delle tesi di laurea di questi giovani e la cittadinanza potrà prendere visione di che cosa hanno progettato. Sicuramente, l'iniziativa è stata un momento di grande crescita per la città labronica e ha contribuito a stimolare un dibattito di respiro internazionale sulla riqualificazione delle aree di waterfront di Livorno. Dobbiamo profittarne e fare in modo che attorno a questo fermento culturale possa nascere una nuova idea di convivenza tra il porto e la città.



l'Intervista

Filippo Nogarin,
Sindaco di Livorno

Il Silos Granari: da attuale simbolo di decadenza a possibile simbolo di eccellenza

I tempi sono maturi per una sua valorizzazione

Sindaco, il Silos costituisce l'icona di ingresso alla città e alla Toscana per chi proviene dal mare (traghettisti, crocieristi, diportisti), e si trova nel cuore del Porto Mediceo. Che cosa rappresenta per lei questo monumento?

Il complesso del Silos Granario, nelle condizioni altamente fatiscenti in cui attualmente versa, trasmette, ai quasi 3 milioni di persone che accedono alla Toscana dal mare, una sensazione assolutamente tetra e desolante, simbolo deteriorato di una città che purtroppo si presenta ai suoi ospiti come quasi abbandonata a sé stessa. Quell'edificio, di contro, ha in sé delle potenzialità enormi, che tutti noi dobbiamo essere in grado di valorizzare con intelligenza al fine di conferirgli finalmente il ruolo di "porta di accesso" alla nostra bella Città e alla nostra bella Regione.

Il Piano Regolatore Portuale prevede che le destinazioni del Silos (quello degli anni '20), dovranno essere funzionali alla creazione di servizi pubblici e privati in grado di innalzare l'immagine della città. Le chiedo di esercitarsi con la fantasia: quale potrebbe essere per lei la destinazione d'uso di questo monumento?

Il recupero del Silos storico non potrà certo prescindere da destinazioni d'uso che abbiano una qualche redditività economica in grado di attrarre investimenti, altrimenti l'operazione non starà in piedi e quel Silos rimarrà in queste condizioni chissà quanti anni ancora. Penso, ad esempio, ad uffici destinati agli operatori portuali, ad attività commerciali, aperte alla città, collocate ai piani alti, che sappiano mettere a frutto la suggestiva panoramicità della terrazza: un ristorante, uno sky-bar... Contestualmente, però, è altrettanto necessario che l'edificio contenga al proprio interno attività di tipo culturale che sappiano innalzare anche l'offerta turistica della città: una sala da concerto di grande livello, ad esempio, una sala per conferenze affacciata sul mare, oppure aree espositive dove questo gigantesco "mostro" sveli anche i propri



interessantissimi meccanismi originari di funzionamento finalizzati allo stoccaggio delle granaglie: una sorta di museo di sé stesso e della sua affascinante archeologia industriale. Gli attuali strumenti urbanistici, del resto, già prevedono questo ventaglio di destinazioni d'uso.

Con riferimento al Silos anni '60, addossato a quello storico, il PRP ammette "la ristrutturazione edilizia, con l'obbligo di ridurre l'altezza al fine di far prevalere nettamente la percezione del silos anni '20 come landmark urbano, e la riqualificazione architettonica". Lei è sempre dell'avviso che vada demolito?

Valuteremo le proposte che ci verranno sottoposte. Come Amministrazione, lo abbiamo più volte affermato, avremmo certamente piacere che il Silos storico, una volta recuperato, potesse risplendere in tutta la sua bellezza, a 360°. Un edificio gigantesco, nato come una delle architetture dell'economia, in grado di stoccare sino a 12'000 t di rinfusa, ma che venne concepito con una eleganza liberty unica nel panorama dei silos nati negli anni venti. Affinché ciò accada è imprescindibile alleggerire fortemente il volume del Silos anni '60 che oggi incombe prepotentemente su di esso. Per meglio comprendere quanto sto affermando credo basti guardare le fotografie d'epoca del Silos anni '20, prima e dopo la



sempre di più. **Ultimamente state elaborando assieme all'APL un Piano Particolareggiato sulla riqualificazione delle aree di interfaccia tra il Porto e la Città, piano che ricomprende anche il Silos, a che punto siete?**

I rispettivi uffici tecnici stanno da tempo dialogando costruttivamente. La posizione dell'Amministrazione è quella che ho sin qui esposto e la scommessa da vincere congiuntamente è proprio quella di riuscire a raggiungere gli obiettivi anzidetti garantendo al contempo la più ampia operatività portuale delle nostre banchine.

Aspetterete che si concluda il dibattito pubblico prima di sottoporre il Piano particolareggiato all'attenzione del Consiglio Comunale per l'approvazione?

Per noi il dibattito pubblico ed i percorsi partecipati sono uno degli aspetti fondanti della vita politica di una città, il terreno su cui fondare le scelte da prendere. Porremo certamente molta attenzione a quanto emergerà da questo dibattito.

Assieme all'Apl state pensando di elaborare un concorso internazionale di idee per il Silos. Ci può dire qualcosa di più a riguardo? E come si concilia, questo strumento, con il percorso di approvazione del Piano Particolareggiato?

Il concorso internazionale di idee potrà fornire soluzioni progettuali di grande livello per quel che riguarda specificatamente il recupero del Silos. Ci aspettiamo delle grandi visioni, che dovranno al contempo garantire la fattibilità tecnico-economica di cui parlavamo all'inizio. Non ci servono ne' soluzioni progettuali modeste, figlie del provincialismo, ma neppure voli pindarici irrealizzabili e velleitari. Il percorso di approvazione di un Piano Particolareggiato condiviso è una cosa di più ampia portata. Contiene certamente anche una previsione relativa al Silos ma riguarda l'intero assetto dell'area, i suoi rapporti con il Porto Mediceo e con il quar-

tiere gioiello de La Venezia in primis. **Tolto il Silos, quali sono per lei le altre aree sensibili dell'interfaccia Città/porto sulla cui riqualificazione volete puntare?**

Proprio perché Livorno nacque come "città portuale", il suo waterfront, a differenze di molte altre città, non si risolve in una unica linea di demarcazione tra mare e terra ma permea per intero la città. I punti di contatto sono quindi innumerevoli. Una delle prossime aree su cui mi piacerebbe che l'Amministrazione potesse intervenire è certamente l'area del Forte San Pietro, del Rivellino di San Marco e della Dogana d'Acqua, se davvero il Depuratore del Rivellino potrà essere finalmente delocalizzato.

Usciamo un attimo dal tema, in una intervista rilasciata ormai diversi mesi fa sul numero 8 di Port News, l'ex sindaco Cosimi ebbe a dire: "La gran parte delle Port Authorities, tende a svolgere un ruolo atto a facilitare le attività portuali e il loro sviluppo, mentre solo poche si avventurano in attività di tipo imprenditoriale. Ecco, se avesse la bacchetta magica e potessi cambiare la governance dei nostri scali marittimi, credo che seguirei da vicino l'esempio del Porto di Rotterdam, che è costituito in società di capitali posseduti dalla città di Rotterdam (70%) e dallo Stato Olandese (30%), ed è gestito in modo imprenditoriale, autofinanziandosi attraverso i ricavi che derivano dai diritti portuali e dagli affitti delle strutture portuali. Nessun contributo è dovuto allo Stato". Un suo commento, prego...

Beh, se anch'io avessi una bacchetta magica farei in modo che tutte le entità pubbliche del Paese, non solo quelle in ambito portuale, sapessero governare con logiche di grande efficienza e di massimo rispetto verso i cittadini e verso l'ambiente. Questa è la logica che muove le nostre scelte giorno per giorno.



COMUNE DI LIVORNO

l'Intervista

Guido Asti,
Presidente della Porto Immobiliare

Abbiamo portato il Silos al centro dell'attenzione della città

Ora andiamo avanti con il Concorso Internazionale di idee



"Ma dico, l'avete mai visto il mare dalla terrazza panoramica del Silos Granari? È uno degli spettacoli più belli cui mi sia mai capitato di assistere. Pensate a quale ricchezza potrebbe essere oggi per Livorno questo edificio storico se riuscissimo a restituirlo alla cittadinanza". A parlare è Guido Asti, il presidente della Porto Immobiliare, società interamente pubblica nata dalla scissione dalla Porto di Livorno 2000 s.r.l., cui oggi sono attribuiti in porto i servizi di accoglienza ai crocieristi. La Porto Immobiliare, che gestisce il complesso immobiliare nell'area tra la Calata Sgarallino, la Calata Punto Franco e la Fortezza Vecchia, ha anche la disponibilità del Silos Granari, che in questi anni ha provveduto a mantenere, tutelandone il valore storico.

Dott. Asti, fino ad ora vi siete occupati soltanto della manutenzione del Silos, ma adesso avete l'opportunità di fare qualcosa di più per la cittadinanza, è così?

Il Silos è stato sino ad oggi un gigantesco edificio sgraziato collocato nel cuore del porto turistico. Come sa, la struttura è formata da due fabbricati adiacenti: uno di questi risale agli anni '20 ed è catalogabile

alla voce archeologia industriale, l'altro, costruito negli anni '60, non è vincolato dalla Soprintendenza. Di che cosa fare di questo bene si è discusso a lungo nel corso degli anni passati: consideri che è da poco scaduto il Piano Particolareggiato vigente, che destinava il Silos a funzioni di tipo alberghiero. La società Archiplan di Varese non è infatti riuscita a realizzare il progetto. Una volta entrata in possesso del bene, la Porto Immobiliare, partecipata al 72,18% dall'Autorità Portuale e per il 27,82% dalla Camera di Commercio, ha cominciato ad effettuare ricerche e studi per valutare come valorizzare questo meraviglioso manufatto industriale.

E a quali risultati siete approdati?

Nel 2014 abbiamo incaricato due studi di ingegneria per valutare la fattibilità tecnico-economica del recupero del Silos. Volevamo sapere se i necessari interventi di consolidamento e la parziale demolizione delle superfazioni e di alcune parti interne erano da considerarsi un'impresa economicamente sostenibile. E il risultato ci ha confortati: è stato stimato un costo pari a 300/400 euro a metro quadrato, per un totale

di 1,5 mln di euro. Insomma, l'intervento è fattibile, anche se non semplice.

Ok. Sappiamo che il recupero dell'edificio non è una missione impossibile. Qual è il prossimo step?

È stata programmata una serie di incontri tra l'Autorità Portuale di Livorno e il Comune per arrivare a definire nel dettaglio un nuovo Piano Particolareggiato che stabilisca, in linea di massima, quali dovranno essere le destinazioni d'uso della struttura, sia della parte protetta dalla Soprintendenza, sia di quella più nuova. Il Piano Particolareggiato, che si occupa della riqualificazione dell'Area UTOE 5C1 (Stazione marittima), dovrà poi essere approvato dal Consiglio Comunale.

E una volta approvato?

Potremo andare avanti e, nel rispetto delle destinazioni d'uso previste dallo strumento di programmazione, pensare a elaborare un concorso internazionale di idee.

Ne ha parlato Gallanti nell'intervista che ha rilasciato: si tratta di un concorso aperto ad architetti di fama mondiale che consenta alla città di scegliere tra uno o più progetti di riqualificazione della struttura...

È così. E come le avrà sicuramente detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, i progetti che dovessero essere presentati in sede di concorso dovranno non soltanto essere pregevoli da un punto di vista architettonico e funzionale, ma dovranno essere economicamente sostenibili: non vogliamo, insomma, sogni irrealizzabili, ma progetti concreti. Le dico anche di più.

Prego..

Non è sbagliato prevedere che i concorrenti interessati a partecipare al bando di concorso per promuovere la ristrutturazione, la riqualificazione e il rilancio del Silos, presentino un progetto che definisca le modalità di finanziamento, attuazione e gestione economico-finanziaria degli interventi, esplorando e validando anche alternative possibili di partenariato pubblico e privato. Detto in parole povere: se l'architetto Caio si presentasse al concorso portando con sé un promoter, un investitore pronto a dare concretezza al progetto, sarebbe certamente meglio. Certo, ne dobbiamo ancora discutere con il Comune e la Port Authority, e un ragionamento di questo tipo è comunque prematuro.

Prematuro, ma sicuramente suggestivo. Ma, come ha detto, il concorso deve ancora essere elaborato e concertato con il Comune. Per ora, che cosa abbiamo di concreto in mano?

Una certezza è rappresentata dalla bozza dell'approvando Piano Particolareggiato che l'APL ha presentato al Comune. Ha trovato sicuramente un consenso unanime l'ipotesi di abbassare la parte "nuova" del Silos - per intenderci, quella costruita negli anni '60 -, riducendola alla stessa altezza della contigua Stazione Marittima. Anche riducendo l'edificio avremmo tre piani, compreso

quello a terra, da dedicare ad attività direzionali.

E poi c'è la terrazza.

Già. C'è mai stato là sopra?

Mai.

Dovrebbe andarci. La vista di cui si gode da quella terrazza è magnifica. E non sarebbe sbagliato pensare di realizzare ivi un ristorante "Bel Vedere".

Sì, e come colleghiamo il Silos al resto della città?

È uno dei problemi da risolvere. Mi auguro che nel

concorso di idee vengano offerte soluzioni per la logistica, con particolare riferimento alle relazioni funzionali con il contesto urbano. Si parla della possibilità di creare un finger, un percorso urbano che colleghi per esempio la Fortezza Vecchia al Silos, ma bisogna prestare attenzione a come vengono definiti i criteri di accessibilità. La cosa più importante è che l'afflusso di merci e persone non arrivi a compromettere le normali operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri che si effettuano nell'area su cui insiste anche il rudere industriale.

Senta, l'anno scorso la Porto Immobiliare si fece promotrice di una iniziativa che portò a Livorno 36 studenti provenienti da tutto il mondo. L'obiettivo era quello di dare vita ad un confronto internazionale sul tema dell'archeologia industriale e sulla riqualificazione del Silos. Quali sono state le sue impressioni?

Il workshop è stato un successo. Ho visto giovani entusiasti, giovani che hanno lavorato persino di notte pur di completare il lavoro in tempo. Almeno un paio di gruppi di lavoro hanno centrato veramente il problema ed hanno presentato soluzioni brillanti che credo potrebbero fornire uno spunto di riflessione da cui prendere le mosse anche in vista del lancio del concorso internazionale di idee. Vedremo. Per ora, abbiamo comunque raggiunto l'obiettivo



PORTO IMMOBILIARE S.r.l.

principale.

Quale?

Siamo riusciti a riportare il Silos all'attenzione di tutta la cittadinanza. Era necessario farlo, vista la posizione del monumento, alle porte dello scalo portuale. Era importante che l'Amministrazione Comunale, l'Autorità Portuale e la Porto Immobiliare, accendessero i riflettori su uno dei pezzi più pregiati del nostro waterfront.

Qual è stata la posizione che il Comune ha assunto nei confronti di questa iniziativa?

Il sindaco ha mostrato una elevata sensibilità umana ed una assoluta lungimiranza. E lo ringrazio, così come ringrazio l'assessore Aurigi, che ci ha sostenuti e supportati perché il workshop avesse successo. Tutte le istituzioni, a cominciare dall'Autorità Portuale, hanno ben chiaro quali sono i passi da compiere per dare alla cittadinanza il waterfront che merita. Ecco, direi che attorno a questo obiettivo ho avuto modo di registrare da parte del Comune e dell'APL un forte interesse ad agire per il bene comune.



L'Intervista

"No, non parlate di vincoli paesaggistici, o divieti. Le attività della Soprintendenza delle Belle Arti e del Paesaggio non si riducono solo a questo, alla mera conservazione dell'esistente." O perlomeno non è così che la pensa l'architetto Riccardo Lorenzi, che si è occupato a lungo della città di Livorno in qualità di Funzionario dell'organo periferico del Ministero dei Beni e della Attività Culturali e del Turismo. «La Soprintendenza non è nata con l'obiettivo di porre veti allo sviluppo culturale, architettonico di una città – ci dice durante l'intervista – ma per dare alle cose una dimensione che sia da una parte rispettosa dell'identità storica di un ambiente, dall'altra funzionale alle esigenze della cittadina». E questo vale soprattutto per Livorno, su cui l'architetto si sbilancia: «Nella nostra realtà territoriale ci sono manufatti storici di grandissimo pregio architettonico. Non parlo soltanto della Fortezza Vecchia, ma penso anche alla Torre del Marzocco, al Faro, al Silos, al Quartiere della Venezia, che potrebbe davvero essere scambiato per un quartiere della Serenissima. La città dei Quattro Mori avrebbe tutte le potenzialità per diventare una città turistica con la T maiuscola, però...»

Però?
Ad oggi abbiamo commesso, in senso urbanistico, una serie interminabile di errori. Basti citare come esempio lampante la bellissima Piazza del Luogo Pio: un parcheggio a cielo aperto, con due chiese stupende praticamente sommerse dalle auto. Senza una visione di insieme, Livorno rischia di rimanere quel che è oggi: una terra di passaggio per turisti desiderosi di

Riccardo Lorenzi, Funzionario della Soprintendenza delle Belle Arti e del Paesaggio, Pisa-Livorno

Livorno può aspirare ad essere una città turistica di eccellenza

Con il Comune e l'APL lavoriamo per riqualificare il Waterfront



arrivare il prima possibile a Firenze.

Volete mettere sotto tutela anche Piazza del Luogo Pio? Guardi, la Soprintendenza non ragiona in questo modo, non procede per divieti o tutele, ma vuole essere un soggetto proattivo assieme alle istituzioni competenti perché a Livorno si cominci veramente a immaginare un percorso condiviso di riqualificazione del waterfront.

Oververo?
Poche settimane fa abbiamo chiesto al sindaco Nogarini e al commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti, di aprire, sotto la supervisione della Soprintendenza, un tavolo di concertazione per la valorizzazione del patrimonio culturale. E debbo dire che sia l'amministrazione comunale che l'ente di governo del Porto hanno risposto con entusiasmo al nostro invito.

Quali sono gli obiettivi?

ti gli Enti interessati. **Quindi, con il Comune e l'Authority parlerete anche del Silos.**

Il recupero funzionale del Silos, che è un esempio straordinario di archeologia industriale, deve collocarsi all'interno di questa cornice. Speriamo di poter passare dalle parole ai fatti e mettere mano a un piano sinergico di interventi.

A proposito di interventi, quale tra questi le sta più a cuore?

La pedonalizzazione del Waterfront.

Cioè?
Come Soprintendenza abbiamo proposto di creare un sottopasso nella strada che dai Quattro Mori va alla Fortezza Vecchia. La strada a quattro corsie con le sue rotonde e il ponte di Santa Trinita costituiscono di fatto un taglio fisico tra città e porto. È inutile parlare di un waterfront funzionale se poi per raggiungere il Porto Mediceo o la Fortezza venendo da via Grande debbo attraversare una strada molto trafficata, col rischio di essere investito dal primo automobilista distratto. Sa che cosa farei se avessi la bacchetta magica?

Che cosa?
Cancellerei gli ultimi 70 anni di storia urbanistica. Dobbiamo recuperare la capacità di gestire le risorse del territorio in modo corretto, come abbiamo fatto nei secoli passati, diventando i maestri dell'architettura nel mondo. Non parlo soltanto delle brutture e della cementificazione forzata: il paesaggio è anche

lo specchio dell'economia, ovvero ci fa capire in che modo l'uomo, nel corso del tempo, ha saputo usare determinate risorse del territorio. La qualità del paesaggio corrisponde alla qualità delle vite. In tutti i paesi evoluti i centri storici hanno zone rigorosamente pedonali, solo così si può rispettare l'identità culturale della città. Invece in Italia c'è l'usanza barbara di fare soldi con i parcheggi a pagamento e con i divieti di sosta. Così non va.

È arrivato il momento di girare pagina. È necessario. A Livorno possiamo cominciare da quello che abbiamo fatto di buono in questi anni. Penso alla Fortezza Vecchia, che abbiamo dato in affidamento all'Autorità Portuale per quattro anni, superando la logica delle concessioni annuali, e traguardando obiettivi che consentiranno all'APL di mettere mano ad un consistente piano di interventi ritenuti strategici per il pieno recupero del complesso mediceo. Mi permetta una provocazione.

Prego.
Avete da poco inaugurato il Port Center, il secondo in Italia dopo quello di Genova.

È così.
Ecco, sarebbe bello che tutta la Fortezza Vecchia potesse diventare il Port Center di Livorno. Se vogliamo costruire un legame vero tra la città e il porto bisogna andare oltre la semplice, anche se importante, attività didattica rivolta agli studenti. La Fortezza vecchia deve diventare la porta di ingresso per i turisti che

venono a visitare la Toscana. Glielo dico col cuore in mano, Livorno ha tutti i numeri per aspirare ad essere una città turistica di cultura.

Senta, tornando al Silos...
Che cosa vuole che le dica. Ripeto ciò che ho detto prima. L'operazione di valorizzazione del Silos Granari ha senso solo se viene contestualizzata. Non possiamo più permetterci di avere delle cattedrali nel deserto. Pensi alla Torre del Marzocco, è una follia che sia ancora oggi una risorsa inutilizzata. Se l'avessero gli americani, saprebbero come sfruttarla. Mi auguro che non manchino le possibilità di organizzare un turismo intelligente e compatibile con le esigenze commerciali del porto.

Facendo riferimento al Silos, qualcuno ha ipotizzato di collegare l'edificio alla Fortezza Vecchia con un finger. Che cosa ne pensa?

Chi parla di finger, immagina di poter importare nella nostra realtà elementi propri di una cultura dell'architettura ultramoderna, come quella che abbiamo a Tokyo, Dubai, Hong Kong. Posso accettare i finger in una struttura ospedaliera all'avanguardia, posso financo accettare che vengano realizzati in un aeroporto moderno, ma con riferimento a Livorno la troverei una soluzione grottesca. Se lo immagina, lei, un tunnel a mezz'aria tra la Fortezza e il Silos? Non dobbiamo isolare i due beni architettonici ma pensare, invece, di contestualizzarli nell'ambito porto/città.

Re-FACT Livorno Andrea Cecconi e Jennifer Schaub, Coordinatori di Re-FACT Livorno 2015

Perché Re-FACT, Perché il Silos Granari

Dagli inizi dei workshop internazionali sull'archeologia industriale all'iniziativa a Livorno

Perché Re-FACT

Re-FACT è il nome con il quale le università partner hanno deciso di intitolare la loro esperienza pluriennale di workshop internazionali sul recupero dell'archeologia industriale nel contesto più ampio della rigenerazione urbana, con l'intento di rinnovare il loro impegno e il loro percorso condiviso di ricerca.

L'obiettivo di Re-FACT è quindi quello di rafforzare il partenariato internazionale, ampliando il dibattito e il confronto scientifico, strutturando unitariamente le esperienze didattiche e di ricerca, passate e future, in un progetto organico ed in continua evoluzione.

L'attività di Re-FACT si estende, infatti, a molteplici attività di didattica e ricerca, quali le tesi di laurea innescate dai workshop annuali, o i percorsi di ricerca individuali dei docenti partecipanti. Il nome Re-FACT è il risultato di un brainstorming sui principali obiettivi di studio, più che mai attuali in un panorama di necessarie riflessioni metodologiche sulla sostenibilità storico-culturale, socio-economica ed ambientale di qualsiasi sviluppo urbanistico ed architettonico. Esso è quindi la sintesi di più concetti quali ri-utilizzare, ri-funionalizzare o ri-attivare, ma anche ri-disegnare al fine di poter ri-ammirare.

Come nasce Re-FACT

L'iniziativa dei workshop internazionali interfacoltà di architettura, come didattica innovativa per affrontare l'importante tema dell'archeologia industriale, fu lanciata nell'anno 2006 da Klaus Dieter Köhler, professore alla facoltà di architettura della HTW Saar di Saarbrücken in Germania. Le università da lui coinvolte

furono prima le facoltà di architettura di Brno nella Repubblica Ceca, rappresentata da Helena Zemankova, e di Nancy in Francia, rappresentata prima da Jacques Fabbri, poi da Christian François e oggi da Jennifer Didelon. Flaviano Maria Lorusso, professore dell'Università degli Studi di Firenze, si aggiunse al gruppo in seguito al rapporto instaurato, già dal 1999, tra la facoltà di architettura italiana e quella tedesca attraverso Jennifer Schaub, oggi coordinatrice del workshop.

Grazie al continuo impegno di K. D. Köhler nella promozione e nell'internazionalizzazione dell'iniziativa, il partenariato è passato dagli iniziali quattro partner agli attuali sei. Dal 2012, infatti, si è unita al progetto l'Università di Siviglia, con il contributo di Benito Sánchez-Montañés e del suo collega Luis Gonzalez-Boado, mentre dal 2014 anche alcuni studenti della New York University hanno iniziato a prendere parte all'iniziativa.

Re-FACT 2015: Silos Granari

I SILOS GRANARI della Calata Punto Franco, in degrado da decenni, costituiscono una presenza ingombrante sull'area del porto passeggeri. Nel triangolo tra calata Sgarallino e calata Punto Franco, gli ex-Silos potrebbero presto essere riconsegnati alla città per trasformarsi nella "Nuova Porta alla Città d'Acqua", "la Pupilla dell'Occhio della Toscana". La concezione di idee progettuali sul possibile recupero di questo patrimonio industriale, bene storico vincolato, attraverso la sua riconversione e la connessa rigenerazione del relativo

contesto urbano, ha rappresentato la sfida da affrontare per gli studenti ed i docenti di architettura provenienti dalle sei università partner di Re-FACT:

UNIFI/DIDA Firenze, Italia - Flaviano Maria Lorusso; htw saar Saarbrücken, Germania - Klaus Dieter Köhler; VUT FA Brno Repubblica Ceca - Helena Zemankova; ETSA Siviglia, Spagna - Benito Sánchez-Montañés Macías, Luis Gonzalez-Boado; ENSA Nancy, Francia - Christian François, Jennifer Didelon, NYU.

Questa edizione 2015 è stata promossa da Autorità Portuale di Livorno, Camera di Commercio, Porto Immobiliare s.r.l. e Porto di Livorno 2000, con il patrocinio del Comune di Livorno.

Un particolare ringraziamento va al Dott. Guido

Asti per aver sostenuto l'impresa sin dall'inizio, avendo colto pienamente lo spirito dell'iniziativa per la sua modalità di didattica innovativa che offre agli studenti un'esperienza straordinaria e contestualmente apre il confronto progettuale ad una platea internazionale e alla città.

Al fine di offrire agli studenti, protagonisti del workshop, il necessario quadro storico e conoscitivo di base sull'oggetto SILOS GRANARI e il suo contesto territoriale, è stato molto prezioso il contributo di Riccardo Lorenzi della Soprintendenza di Pisa, sulla conservazione monumentale e sul restauro del paesaggio urbano, ed il contributo storico scientifico del Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere dell'Università

di Pisa con gli interventi di Lucia Frattarelli Fischer, Lucia Nuti e Denise Ulivieri, e di Maurizio Vernassa del Dipartimento di Scienze Politiche. Le Lectiones Magistrales sono state curate da Olimpia Vaccari, che rappresenta il Centro di Studi Storici Mediterranei "Marco Tangheroni".

A completamento del quadro conoscitivo sul comparto, Claudio Vanni, Capo Area Pianificazione dell'Autorità Portuale di Livorno, e Alessandro Aurigi, Assessore all'Urbanistica del Comune di Livorno, hanno invece illustrato le previsioni urbanistiche della pianificazione territoriale e portuale.

Un ringraziamento speciale va a Giorgio Grandi del Renzo Piano Building Workshop di Genova che, con la sua Lectio Magistralis sul tema della sostenibilità nell'ambito della rigenerazione urbana e del recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente e con gli esempi illustrati ha arricchito significativamente l'evento. Andrea Cecconi ha suggerito il tema del Silos a Jennifer Schaub, coordinatrice di Re-FACT, quando questo stava entrando sensibilmente nel dibattito pubblico sui futuri sviluppi della città di Livorno e del suo Porto, ed ha riunito un team di soggetti curatori locali, che grazie alle loro competenze, ma anche al loro particolare entusiasmo per questa bellissima e importante città, ha reso possibile la realizzazione di questo evento.

Così la cooperativa itenera, società livornese che si occupa di turismo e cultura, ha curato l'accoglienza degli ospiti arricchendo il programma attraverso visite guidate con valenza didattico conoscitiva.

L'associazione ideaLi - Persone, Progetti, Territori ha sostenuto l'iniziativa fornendo il suo contributo intellettuale e il supporto gestionale e tecnico per la funzionalità operativa del workshop in collaborazione anche con l'associazione G.U.L.Li.

Elisa Mancini, Grafic and Web Designer, ha invece curato gli aspetti legati ai digital media. Mentre la ditta promos eventi di Roberto Napoli ha fornito i servizi tecnologici nei momenti pubblici.

L'impegno eccezionale messo in campo in questa occasione, da tanti soggetti diversi, può senza dubbio essere interpretato come segnale positivo di una crescente attenzione verso quei monumenti di archeologia industriale che, spesso considerati "Mostri", possono invece rappresentare un valore innegabile per il loro territorio e un potenziale di rinnovamento importante per le loro città.

Ci auguriamo che un tale livello di attenzione sia indicatore anche di una concinzione condivisa, e cioè che il "recupero" costituisca la soluzione per questi importanti beni storici e culturali, in luogo della loro demolizione con conseguente totale perdita sia della memoria storica che di una importante opportunità per le città. In questa ottica, il contributo "fresco" degli studenti non può che arricchire il dibattito ed aprire lo stesso a nuove visioni inattese.



Livorno 9-17 ottobre 2015
Re-FACT
INTERNATIONAL WORKSHOP ON INDUSTRIAL HERITAGE
RECUPERO FUNZIONALE
SILOS GRANARI
RIGENERAZIONE URBANA
CALATA PUNTO FRANCO
tra PORTO e NUOVA VENEZIA
NUOVA PORTA alla CITTA'





www.re-fact.org **2015**

Re-FACT

INTERNATIONAL WORKSHOP ON INDUSTRIAL HERITAGE

Livorno 9-17 ottobre



RECUPERO FUNZIONALE
RIGENERAZIONE URBANA

SILOS GRANARI

CALATA PUNTO FRANCO
tra PORTO e NUOVA VENEZIA
NUOVA PORTA alla CITTA'
PROGRAMMA DEGLI EVENTI PUBBLICI DEL WORKSHOP

VENERDI' 9 OTTOBRE

Sala Ferretti, Fortezza Vecchia
ore 19.00 **BENVENUTO**

SABATO 10 OTTOBRE Sala Ferretti, Fortezza Vecchia

ore 11.00-13.00 Presentazioni introduttive e conoscitive circa le previsioni urbanistiche a cura dell'Autorità Portuale e dell'Amministrazione Comunale

ore 15.30-17.30 **LECTIONES MAGISTRALES**

RICCARDO LORENZI, Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio

La conservazione monumentale ed il restauro del paesaggio urbano

LUCIA FRATTARELLI FISCHER, Università di Pisa

La pupilla dell'occhio della Toscana: la città di Livorno e il suo porto in età medicea

LUCIA NUTI, Università di Pisa

Livorno e il mare nell'iconografia storica

MAURIZIO VERNASSA, Università di Pisa

Dal porto franco alla globalizzazione dei mercati: appunti su trasformazioni e sfide dell'economia portuale livornese tra Ottocento e Novecento

DENISE ULIVIERI, Università di Pisa

Le architetture dell'economia: i silos granari

MARTEDI' 13 OTTOBRE

Bastione Canaviglia, Fortezza Vecchia

ore 17.30 **LECTIO MAGISTRALIS**

GIORGIO GRANDI

RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP, Genova

La sostenibilità nell'ambito della rigenerazione urbana e il recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente

SABATO 17 OTTOBRE

Sala Ferretti, Fortezza Vecchia

ore 9.00-12.30

Presentazione finale dei risultati del workshop

PATRONAGE	PARTNER UNIVERSITIES	SCIENTIFIC CONTRIBUTION	CURATORS of the EVENT
Comune di Livorno Piazza del Municipio 1 57123 Livorno LI	Università degli Studi di Firenze DIDA Dipartimento di Architettura Flaviano Maria Lorusso	Università di Pisa Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere Lucia Frattarelli Fischer Lucia Nuti Denise Ulivieri Dipartimento di Scienze Politiche Maurizio Vernassa	Coordinator, Re-FACT Jennifer Schaub, CREA-TURA www.crea-tura.it
PROMOTORS	htw des Saarlandes Saarbrücken Fachbereich Architektur Klaus Dieter Köchler	Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio Riccardo Lorenzi	Co-Coordinator, Re-FACT Livorno 2015 Andrea Cecconi, Studio di Ingegneria delle Strutture www.stio-ingegneria.com
Autorità Portuale Livorno Scali Rosciano 7 57123 Livorno LI	Vysoké Učení Technické V Brně Fakulta Architektury Helena Zemankova		Scientific support Olimpia Vaccari, Centro di Studi Storici Mediterranei "Maso Tangheroni"
Camera di Commercio Livorno Piazza del Municipio 48 57123 Livorno LI	Universidad de Sevilla Departamento de Proyectos Arquitectónicos Prof. Benito Sánchez-Monés Macías Luis González de Posada H.		Hospitality coop itinera Progetto e Ricerca www.itinera.info
Porto Immobiliare s.r.l. Terminal Crociere Piazzale dei Marmi 57123 Livorno LI	Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nany Christian François Jennifer Didelon Pascal Prunet		Technical support as. ideaLLi Persone Progetti Territori www.ideaLLi.eu
Porto di Livorno 2000 s.r.l. Terminal Crociere Piazzale dei Marmi 57123 Livorno LI	New York University Art History, Urban Design and Architecture Studies		

Presentazione introduttiva **Claudio Vanni,**
Capo Area Pianificazione dell'Autorità Portuale di Livorno

<http://re-fact.org/evento/silos-granari/presentazioni-urban-planning-strategies/>

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Livorno

PREVISIONI URBANISTICHE DELL'AREA

Previsioni del P.R.P.

1) Area con funzione di cerniera di transizione con lo spazio urbano a contatto

2) Obiettivi:

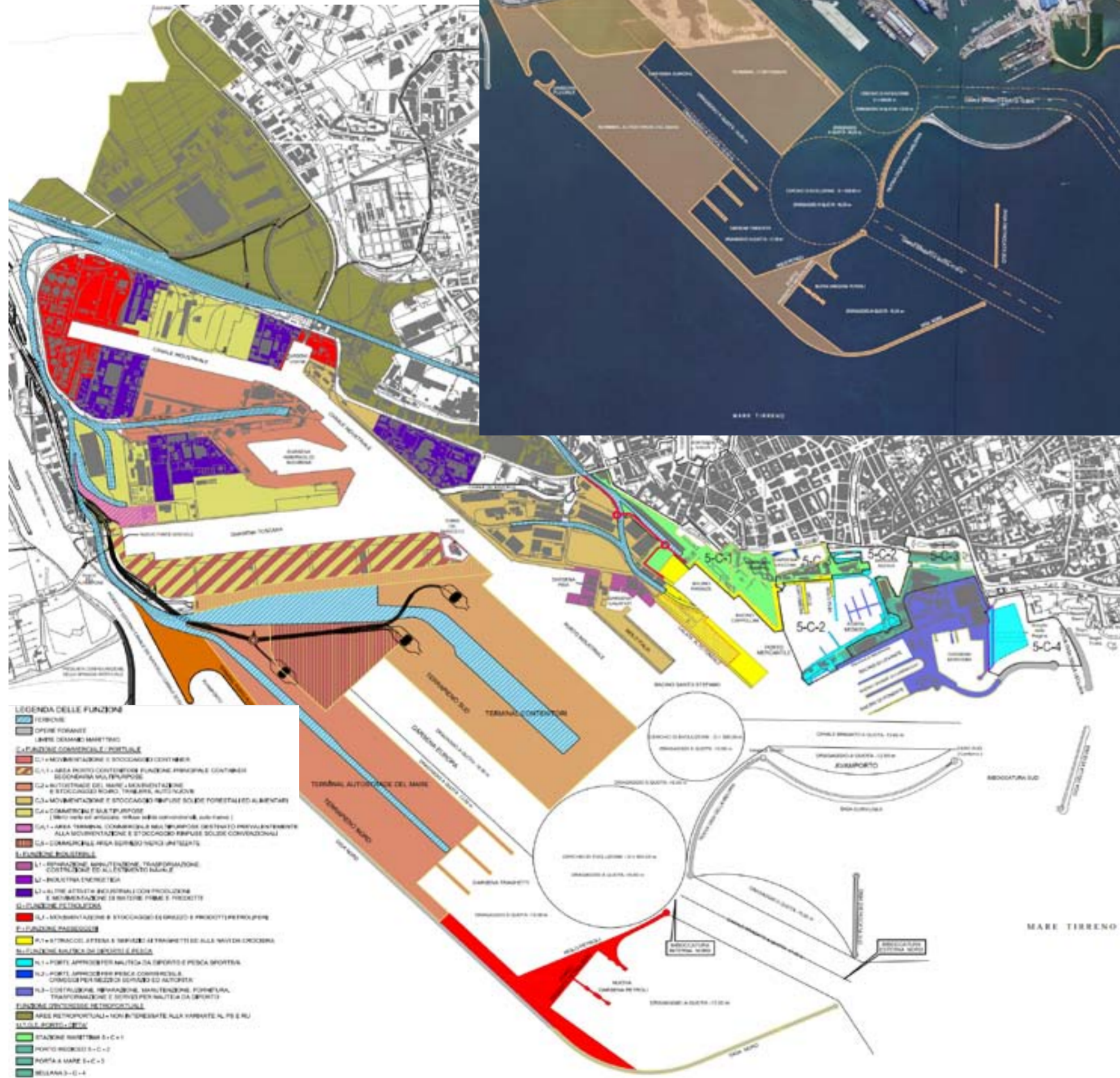
- a. Nuovo sistema di accessibilità direttamente connesso con SGC FI-PI-LI
- b. Realizzazione edificio nuova Stazione Marittima
- c. Realizzazione altri edifici con funzioni terziarie e commerciali a servizio del porto passeggeri

3) Modalità attuative:

Piano Attuativo proposto dall'Autorità Portuale e approvato dal Comune

Scheda Normativa R.U. Comunale

- Obiettivi:
- a. recupero, riqualificazione e valorizzazione
 - b. nuove funzioni terziarie, commerciali e turistico-ricettive
 - c. recupero e valorizzazione Fortezza Vecchia



DESTINAZIONI URBANISTICHE AREA PORTO PASSEGGERI

Obiettivi del P.R.P.

- Realizzazione di un terminal per traghetti e navi da crociera:

- d. Destinando le aree delle calate Alto Fondale, Carrara e Oriando prevalentemente per le navi da crociera
- e. Destinando le aree delle calate Sgarallino, Punto Franco, Capitaneria ed Elba alle navi traghetto pax e ro-pax
- f. Realizzazione dei servizi terziari, commerciali, di controllo e tecnici connessi al terminal e relativi edifici necessari

- S.U.L. disponibile: 72.000 mq

Modalità di Attuazione

- Progetto Unitario a cura dell'Autorità Portuale

OBIETTIVI PIANO ATTUATIVO DELL'AREA DI INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

- Riorganizzazione della viabilità di accesso e parcheggi
- Riconfigurazione degli attracchi e dei piazzali d'imbarco
- La nuova Stazione Marittima
- Gli spazi pubblici e l'integrazione con la città:
 - I parcheggi scambiatori
 - L'asse Dogana D'Acqua-Stazione Marittima
 - Recupero e valorizzazione della Fortezza Vecchia: la porta di accesso alla città
 - Il recupero dei Silos Italgrani



PIANO ATTUATIVO STAZIONE MARITTIMA

Norme Tecniche Attuazione

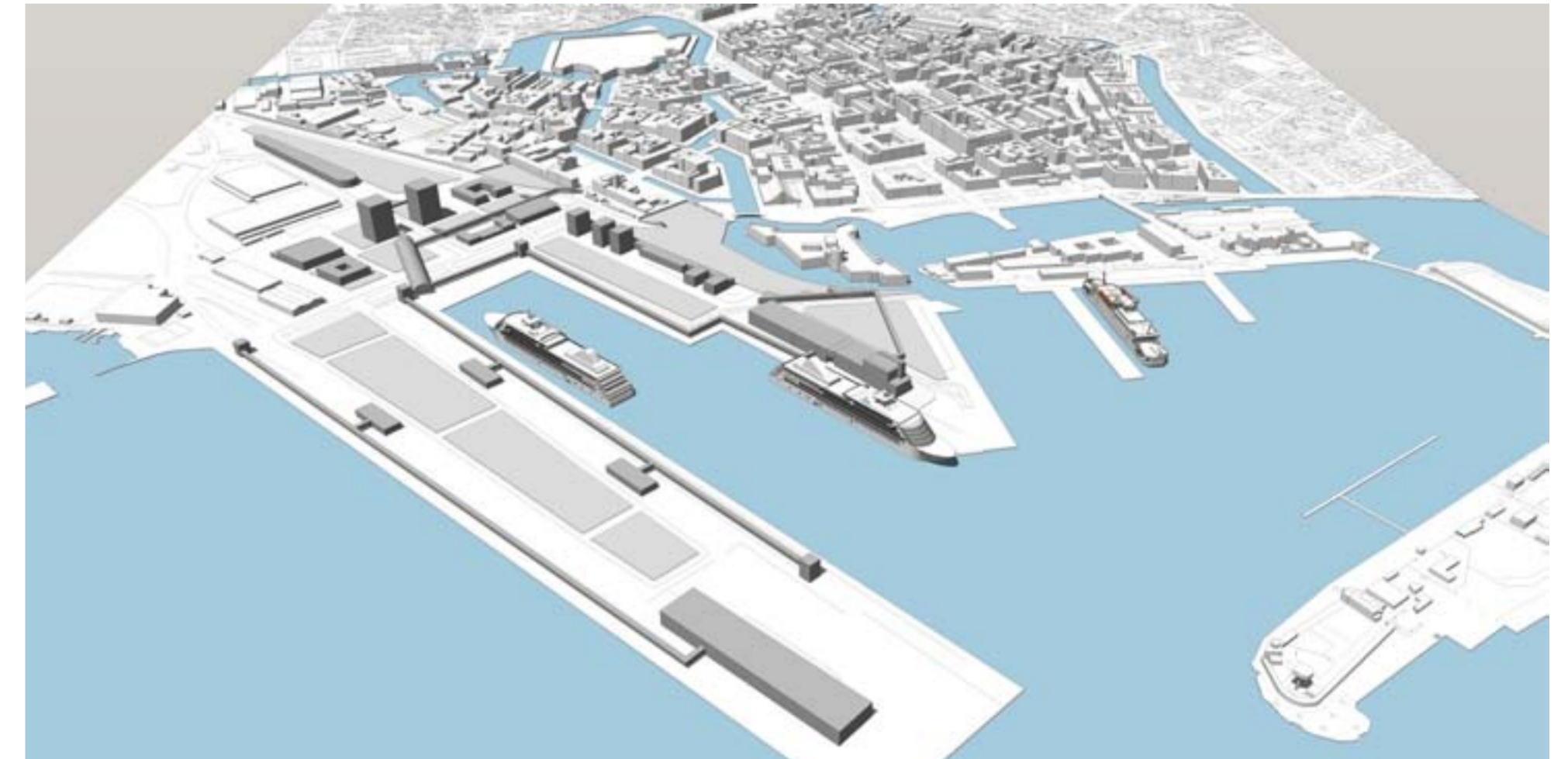
- Le funzioni previste (R.U. Comunale e P.R.P.) sono quelle direzionali, commerciali, ricettive turistiche, servizi portuali in genere
- Per l'attuazione delle previsioni l'area è stata suddivisa in 9 Unità di Intervento (UI) la cui attuazione è prevista anche separatamente
- Le aree A – B – C rappresentano rispettivamente: le aree operative del terminal, il parcheggio interrato recuperato dal riempimento parziale del bacino Firenze e il nuovo bacino della Fortezza Vecchia
- L'Unità di Intervento (UI) 3 – Restauro e messa in acqua della Fortezza Vecchia è sottoposta al parere della Soprintendenza ai Monumenti di Pisa
- Le destinazioni d'uso ed il loro dimensionamento è ripartito per UI ed il valore complessivo è di 34.500 mq di SUL



PIANO ATTUATIVO

Art. 11 - NTA - Recupero dei Silos

1. Gli interventi consentiti dovranno essere realizzati nel rispetto delle seguenti prescrizioni vincolanti:
 - a. il progetto relativo ai due edifici esistenti dovrà essere studiato unitariamente, tenendo conto delle caratteristiche architettoniche diverse e del valore documentale del complesso e dell'inserimento ambientale; distinguendo quindi gli interventi sui silos anni Venti da sottoporre a recupero senza alterazione della fisionomia dell'edificio rispetto agli interventi sul corpo di fabbrica addossato in seguito; per quest'ultimo è ammessa la ristrutturazione edilizia con obbligo di ridurre l'altezza al fine di far prevalere nettamente la percezione del silos anni Venti come landmark urbano, e di riqualificarlo architettonicamente;
 - b. le modifiche ai prospetti dei silos anni Venti esistenti dovranno essere attuate nel rispetto degli elementi stilistici e decorativi caratterizzanti la tipologia e l'architettura dei silos anni venti, senza alterare il carattere della costruzione;
 - c. dovranno essere demolite le superfetazioni e le aggiunte recenti incongrue.
2. Le destinazioni d'uso dei silos anni Venti dovranno essere compatibili con il restauro del complesso e funzionali alla creazione di servizi pubblici e privati in grado di innalzare l'immagine della città (culturali, amministrativi, turistici, finanziari, ecc.)
3. Previa verifica dell'accessibilità, è consentito installare all'ultimo piano dei silos anni Venti una terrazza belvedere con servizio di ristoro (bar, ristorante).
4. Per l'accessibilità alla terrazza belvedere è previsto un collegamento (tipo finger) che sovrappassando il piazzale d'imbarco colleghi l'area degli spazi pubblici circostante la Fortezza Vecchia con l'area dei silos per istituire un percorso pubblico che può seguire poi con un ascensore fino alla terrazza belvedere; la posizione indicata nella planimetria 1:2000 per tale collegamento è puramente indicativa.
5. È consentito costruire cabine di trasformazione elettrica per il cold ironing delle navi ormeggiate. Le cabine dovrà/anno essere posizionate in modo da non pregiudicare gli obiettivi indicati nei punti precedenti.



Lectio Magistralis

Riccardo Lorenzi, Funzionario della Soprintendenza delle Belle Arti e del Paesaggio, Pisa-Livorno

<http://re-fact.org/project/riccardo-lorenzi-la-conservazione-monumentale-ed-il-restauro-del-paesaggio-urbano/>

La conservazione monumentale ed il restauro del paesaggio urbano



Così come il restauro dei monumenti ha rappresentato nel secolo scorso la disciplina dell'eccellenza culturale nel mondo dell'architettura analogamente oggi, all'inizio del terzo millennio, questo primato si è lentamente ma inesorabilmente spostato verso la tutela del paesaggio. Va detto anche che questa seconda materia deriva in gran parte dalla prima e di

fatto consiste nello spostare a scala territoriale quella attenzione e quella conoscenza che ha caratterizzato nel novecento l'opera dei grandi maestri restauratori. La scienza del paesaggio infatti mantiene integri il significato, tutti gli insegnamenti e le tecniche finalizzate allo studio ed alla conservazione delle singole emergenze architettoniche, intese come

primato dell'identità culturale dei luoghi, ma allo stesso tempo ne amplia i contenuti al più ampio concetto di natura e cultura del territorio e delle comunità. Il paesaggio infatti non è solo immagine visibile o bel panorama da godere individualmente ma è il risultato reale ed esclusivo del processo storico dell'insediamento umano in ogni specifico ambiente

naturale. Ha dunque valore strutturale profondo e non estetico e costituisce, di fatto in ogni sito, lo specchio della natura, dell'economia e della civiltà: in una parola il paesaggio è l'anima della terra. Le tecniche di lettura e di valutazione del valore del paesaggio costituiscono dunque lo strumento principe e prioritario per il rilievo dei luoghi e per poter procedere ad ogni

tipo di progetto o di pianificazione sul territorio. L'analisi paesaggistica, basata in modo unitario e complessivo su criteri formali, funzionali e cronologici, mette in relazione i vari elementi di contesto in modo da consentire una corretta e adeguata gestione dei beni ed ogni tipo di programmazione generale e settoriale tendendo pur sempre ad un obiettivo di qua-

lità della vita in ogni ambito. L'esemplificazione di questa metodologia stratigrafica di analisi è proposta in maniera sintetica sul paesaggio urbano del porto di Livorno ed in un viaggio simbolico sui percorsi d'acqua del quartiere della Venezia e del centro storico della città.

Lectio Magistralis

Lucia Frattarelli Fischer, Università di Pisa (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere)

<http://re-fact.org/project/lucia-frattarelli-fischer-la-pupilla-delloccchio-della-toscana-la-città-di-livorno-e-il-suo-porto-in-età-medicea/>

“La pupilla dell’occhio della Toscana” La città di Livorno e il suo porto in età medicea

Livorno, avamposto sul mare di Porto Pisano divenne nel Granducato di Toscana porto di confluenza di correnti di scambio dal Levante e soprattutto da Ponente aprendosi con privilegi ai mercanti di Messina, ai portoghesi nuovi cristiani e agli ebrei sefarditi importatori dei prodotti del nuovo mondo oltre che ai capitani delle navi nordiche inglesi e olandesi che si spingevano nel Mediterraneo. Nel 1573 Cosimo I incaricò l'Ammannati di studiare la fattibilità di un molo (opera di ingegneria portuale per l'epoca precoce e ambiziosa) con lo scopo di ampliare l'area del porto e la profondità dei fondali.



B. Paccelli, Pianta prospettica di Livorno, 1608. Attributo Palazzo Pitti, Firenze

Nel 1575 Francesco I incaricò Bernardo Buontalenti, suo architetto di fiducia, di recarsi a Livorno e preparare il progetto di una città fortificata che nel tempo potesse contenere 12.000 abitanti. La fondazione di Livorno dette vita a una grande città, ne ebbe il titolo nel 1606, fornita di abitazioni, magazzini, infrastrutture sanitarie, tribunali, servizi specializzati come navicellai e facchini, che sostiene lo sviluppo dei traffici portuali. L'importazione dei grani dal nord Europa, ammassati in grandi buche ammattonate, resero, negli anni della carestia del 1591-92, Livorno "porto dei grani" e ne sancirono il successo come punto di incrocio

nel Mediterraneo dei commerci tra nord Europa e Oriente. Nel 1591 il Granduca fece scavare dagli schiavi in pochissimi giorni una seconda darsena contigua a quella naturale esistente e rese più luminoso l'antico fanale acquistando vetri a Venezia. Nel 1611 si dette principio alla fondazione di un molo per chiudere una vasta area (oggi Molo Mediceo), e quando fu terminato nel 1621 il porto divenne molto più capi-

ente e molto più sicuro. Di pari passo vennero create e potenziate le strutture amministrative, quelle doganali e quelle sanitarie con la costruzione di nuovi lazzeretti per la quarantena delle merci provenienti da zone infette. Livorno divenne porto di arrivo e di smistamento di generi alimentari provenienti dal nuovo mondo: zucchero, baccalà, aringhe, caffè, tabacco, il cui consumo si diffuse via mare e via terra da Livorno in



VEDUTA DEI FOSSI DI VENEZIA NUOVA PRESA DALLA PARTE DEI RUSSI DI ROSCIANO...

Italia. Con la riforma del 1676 fu ufficialmente istituito il porto di deposito. L'editto di Cosimo III confermò tutti i vantaggi che derivavano dall'essere Livorno un porto franco e stabilì che le merci introdotte a Livorno, pagato un diritto di stallaggio, potessero essere vendute e riportate senza altri controlli doganali. La risoluzione legislativa fu connessa alla costruzione di un sistema di fortificazioni

più moderne, al ridimensionamento della Fortezza nuova e alla costruzione, su questa area del nuovo quartiere detto della Venezia Nuova, che divenne centro della residenza mercantile più qualificata. I fossi militari furono trasformati in vie d'acqua fornite di approdi per facilitare il carico e lo scarico delle merci nei grandi magazzini costruiti a livello dei fossi e al livello superiore della strada. Questa fase fu particolarmente

complessa: si innescò infatti sul trasferimento della Dogana nel fosso circondario rendendo così l'intera città area del porto franco di deposito. Livorno divenne così un grande emporio, nei suoi magazzini, come in grandi cattedrali delle merci, confluiva ogni genere merceologico che, nella quantità concertata con i sensali, era spedito via mare e via terra in Italia, in Europa e nel Mediterraneo.

Lectio Magistralis

Lucia Nuti, Università di Pisa (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere)

<http://re-fact.org/project/lucia-nuti-livorno-e-il-mare-nell'iconografia-storica/>

Livorno e il mare nell'iconografia storica

L'intervento tenuto in ambito del workshop di ottobre scorso ripercorre il rapporto tra Livorno e il mare così come è stato interpretato dall'iconografia che abbraccia l'arco di tempo compreso tra il XVI e il XIX secolo. Si tratta di una grande quantità di immagini sia manoscritte che a stampa, prodotte con tecniche diverse e appartenenti a diversi ambiti, oggi conservate nelle collezioni di biblioteche europee o di private. Attraverso esse si possono riconoscere gli elementi distintivi della percezione di Livorno da parte dei residenti e degli stranieri che numerosi si avvicinavano alle sue coste, e di come questa si è evoluta nel corso dei secoli durante le significative trasformazioni che hanno interessato la città.



Lectio Magistralis

Maurizio Vernassa, Università di Pisa (Dipartimento di Scienze Politiche)

<http://re-fact.org/project/maurizio-vernassa-dal-porto-franco-alla-globalizzazione-dei-mercati/>

Dal porto franco alla globalizzazione dei mercati: appunti su trasformazioni e sfide dell'economia portuale livornese tra ottocento e novecento

Attraverso questo contributo ho cercato di definire per sommi capi le principali trasformazioni che hanno interessato il porto di Livorno nel corso dei secoli XIX e XX, mutandone profondamente ruoli, funzioni e identità. Per un lungo periodo il successo della città-porto di Livorno era stato determinato dalla sua straordinaria capacità di adattamento ai cambiamenti, fondata essenzialmente sul fatto che il porto e la città rappresentavano una sola entità con l'assoluta prevalenza degli interessi derivanti dai traffici commerciali. Un equilibrio

virtuoso che aveva garantito al porto di deposito di Livorno l'assunzione di un ruolo protagonista nello scenario internazionale. I mutamenti geopolitici intervenuti alla fine del XVIII secolo e l'evoluzione economica internazionale (modifica dei traffici internazionali, innovazione dei modi di produzione, nuove tecniche nel trasporto navale, ecc.) determinarono una sequenza ininterrotta di crisi

che si prolungò fino ed oltre l'unificazione nazionale. I provvedimenti assunti dal Governo granducale per fronteggiare la situazione che si era andata producendo, mancarono di una visione di insieme, una strategia che prefigurasse la strada per dare all'economia portuale livornese un avvenire. Si determinò una sempre più evidente divaricazione tra la città ed il suo porto, destinata a permanere in modo

marcato nel lungo periodo. L'abolizione del porto franco del 1865 rappresentò contemporaneamente il culmine di questo processo e l'avvio di un faticosissimo tentativo di rilancio. La strada scelta sia dai governi postunitari, che, ancora più decisamente, da quello fascista, fu quella di sostenere con sostanziosi interventi pubblici l'ammodernamento portuale, subordinandolo costante-

mente alla crescita industriale e produttiva dell'area livornese, anch'essa finanziata e sorretta dall'intervento finanziario dello Stato. La lunga parentesi bellica e postbellica della Seconda guerra mondiale, che produsse una nuova crisi profonda nell'economia portuale, non modificò in modo significativo gli indirizzi assunti dai decisori politici che fino alla fine degli anni Settanta del Novecento continuarono

a guardare al porto essenzialmente come corollario del sistema produttivo locale. Solamente nell'ultimo ventennio, in concomitanza con la progressiva riduzione delle attività manifatturiere dell'area livornese e l'evoluzione dei traffici internazionali, il porto di Livorno sembra aver finalmente riconquistato una propria autonomia di sviluppo, legata ai flussi commerciali ed alla logistica.



Lectio Magistralis **Denise Ulivieri,**
Università di Pisa (Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere)

Le architetture dell'economia: I silos granari. Il caso di Livorno

<http://re-fact.org/project/denise-ulivieri-le-architetture-delleconomia-i-silos-granari-il-caso-di-livorno/>

L'area dove insiste la darsena del Dock (poi Mandraccio), il Silos Granario, la Fortezza vecchia è un luogo "generatore" di Livorno. Un sito caratterizzato da una serie di landmark che intrattengono tra di loro molteplici relazioni spaziali e visive, dai quali non si può prescindere quando si affronta il tema della ri-generazione urbana.



CAMERA DI COMMERCIO, LIVORNO. RICOSTRUZIONE DI MAGAZZINI AL DEPOSITO FRANCO.

La particolare ubicazione su una punta dominante alta e rocciosa e la singolare funzione nel complesso sistema di avvistamenti pianificato fin dal XII secolo, per la difesa costiera, confermano l'estrema importanza dell'area occupata dalla fortezza.

Nella prima metà del XIX sec., il governo lorenese migliora le dotazioni portuali. Tra il 1851 e il 1866, sotto la direzione dell'ingegnere francese Poiré, vengono gettate due dighe: la Rettilinea, a protezione del lato nord-ovest del vecchio porto mediceo e la Curvilinea che crea un vasto avamposto.

Dopo l'abolizione del porto franco viene sollecitata più volte la questione dei dock su modello di quelli inglesi e francesi. A Livorno si opta

per la creazione di un Punto Franco e nel 1878, sul terreno sottratto al bacino portuale mediante colmata, adiacente alla Fortezza Vecchia, si avvia l'allargamento della diga rettilinea, creando una nuova darsena denominata, appunto, del Dock - poi Mandraccio, oggi bacino Cappellini - con un ampio sviluppo di banchine.

Il deposito franco era "una specie di cittadella isolata, circondata da un muro, ben custodita".

Nel piazzale dietro il deposito franco, dove oggi insiste, al

meno in parte, il vecchio silos granario, "il Comune concesse, nel 1888, di costruirvi un grande serbatoio metallico di forma rotonda per il petrolio".

Nel 1922 viene demolito l'opificio per la depurazione degli olii minerali.

E' "nell'interesse del commercio e del movimento portuale di Livorno" che il sindaco, il conte Rosolino Orlando, sostiene la necessità di "utilizzare questa area per l'impianto ed esercizio di un Silos granario".

Il sindaco di Livorno concede all'ingegnere Cristoforo Bozano di Genova l'area a tergo del Deposito Franco" a "condizione di impiantare un Sylos granario". (Da parte della scrivente è in corso di redazione un saggio che ricostruisce l'attività professionale dell'ingegnere Bozano. Il saggio verrà pubblicato nel volume dal titolo "VALLIS ARNI # ARNO VALLEY: la Toscana dal fiume al mare tra eredità storica e prospettive future", edito da Pacini Editore, dicembre 2016).



Lectio Magistralis **Giorgio Grandi,**
Renzo Piano Building Workshop (Genova)

La sostenibilità nell'ambito della rigenerazione urbana e il recupero del patrimonio edilizio esistente

Tre esempi: Lingotto, Torino (1983-2002), Valletta City Gate, Ex-Royal Opera House, Malta (2009-2010), Aree ex-Falck, Sesto San Giovanni – Milano (2010 –)

"Il titolo che è stato dato a questo mio intervento è molto ambizioso, non mi arrogherò il diritto di svilupparlo in una maniera così come è stato proposto.

Quando pensavo a questa sera, pensavo al lavoro dei ragazzi, che vedo seduti qua, e che sono impegnati nel laboratorio, nel workshop di questi giorni, e ho cercato di immaginare come e in che maniera potesse essere loro utile portare l'esperienza dello studio, e mia per quota parte, su temi che possono avere degli echi, dei ritorni, dei fili di continuità con il lavoro che state facendo.

Il tema della sostenibilità è un tema importante. Certamente lo è quello che si immagina subito quando si parla di sostenibilità, che è quella di tipo energetico, ma non è questo quello di cui vorrei parlare. Vorrei semplicemente sottolineare, che sostenibilità è spesso anche una sostenibilità di tipo sociale.

I tre progetti che vedremo brevemente, come una sorta di racconto, hanno questo filo in comune. In tutti e tre, due realizzati, uno ad oggi è soltanto un masterplan, hanno il filo comune di un tessuto che vede come finalità la costruzione di luoghi per la gente. Quindi, il tema dell'urbanità, il tema di costruire degli spazi che siano piacevoli per le persone, il tema della città pubblica, degli usi pubblici nei progetti è un tema fondamentale, che costituisce un'altra visione più alta della sostenibilità.

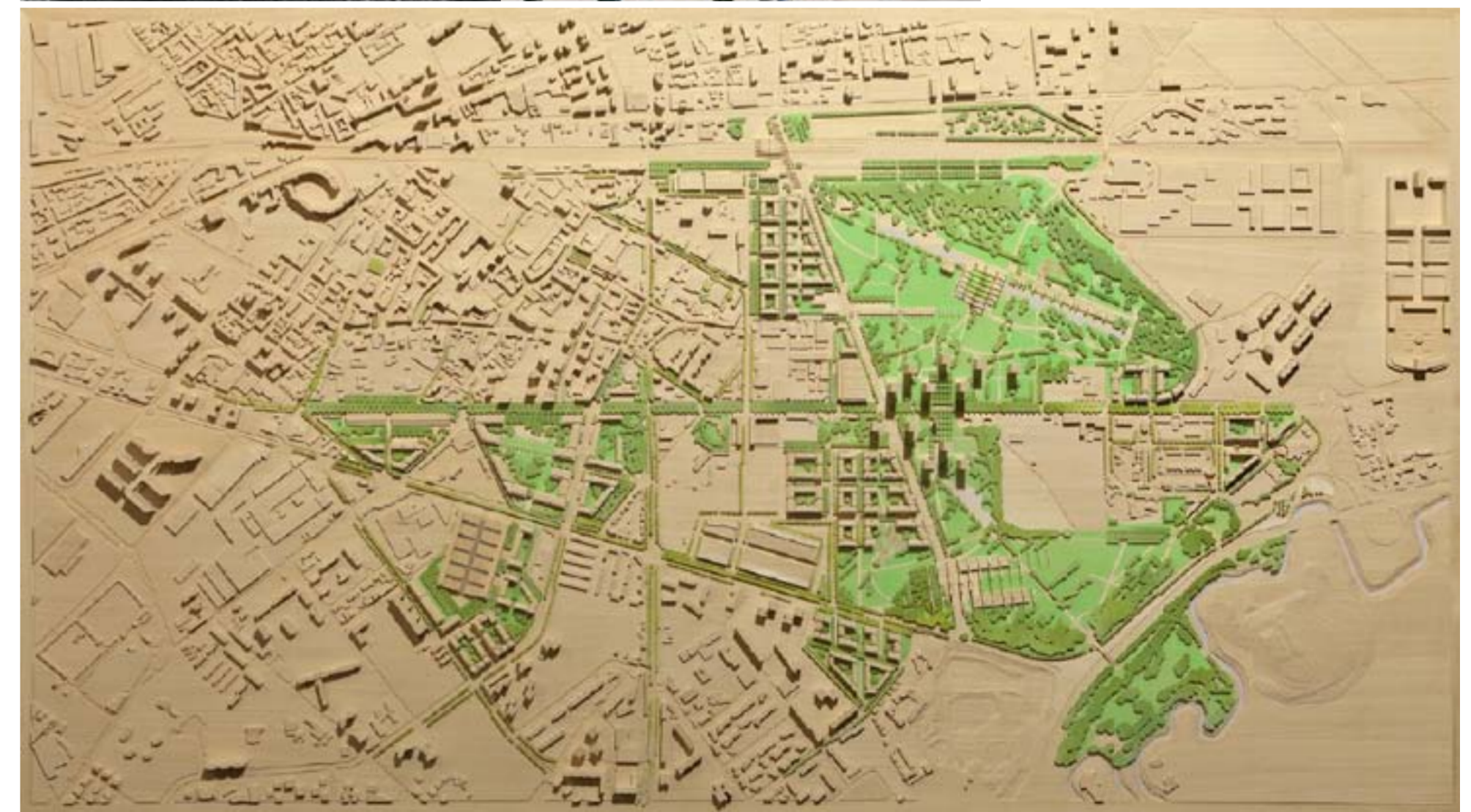
Il costruire sul costruito, di nuovo, e in questo caso vi state esercitando su un tema di questo genere, fa parte della nuova sostenibilità, che oggi i progettisti hanno da affrontare, cioè, di non consumare più suolo, ma di utilizzare, meglio, quello che in passato è già stato utilizzato.

C'è un terzo tema che unisce i tre progetti e che unisce anche il vostro lavoro, che è quello del linguaggio della contemporaneità, del linguaggio dell'architettura contemporanea e quindi quello dell'espressione dei progettisti che siamo oggi nei confronti dell'edificio storico. E' un tema molto complicato, sensibile perché si va da un atteggiamento di puro mantenimento della memoria storica e del rispetto totale della memoria storica, ad altri obiettivi, dove viene temperato con idee, risultati, che appartengono al linguaggio nostro. Pensare al passato è una bella cosa, fa piacere, è consolatorio, ma l'unico posto dove possiamo andare è il futuro. Quindi, è una sfida che non possiamo non vedere."

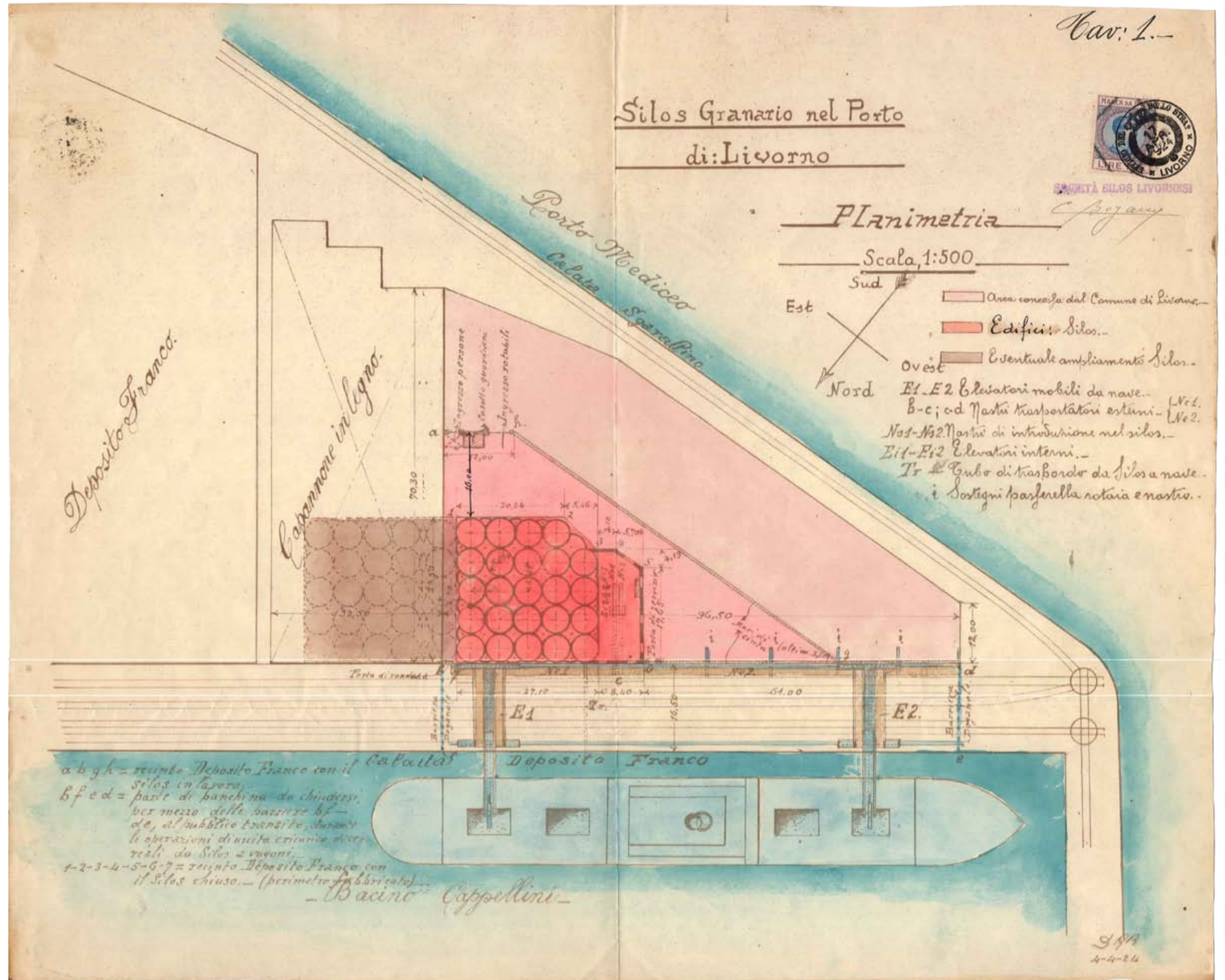
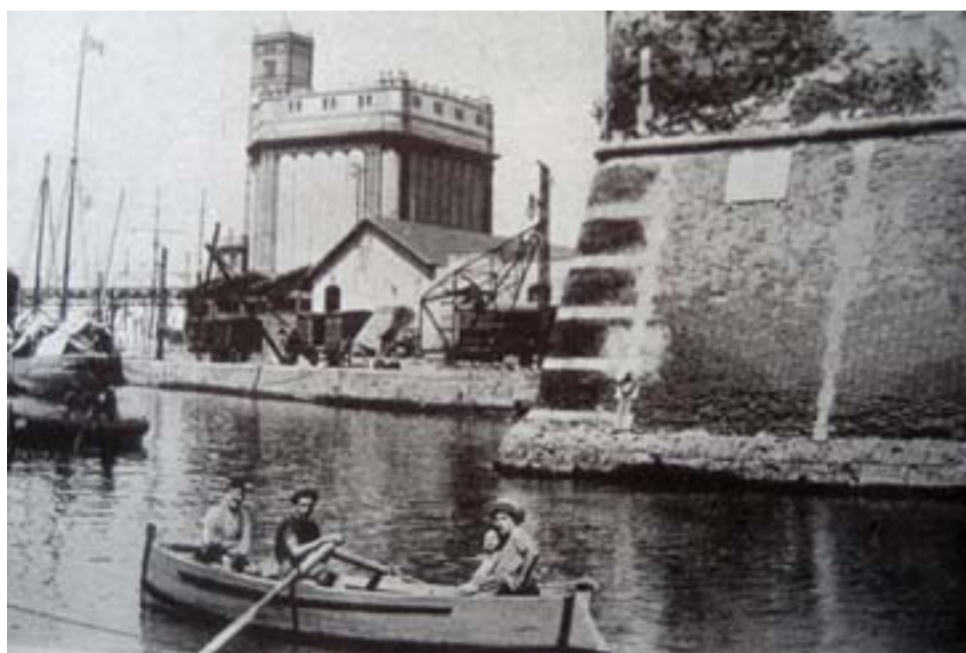
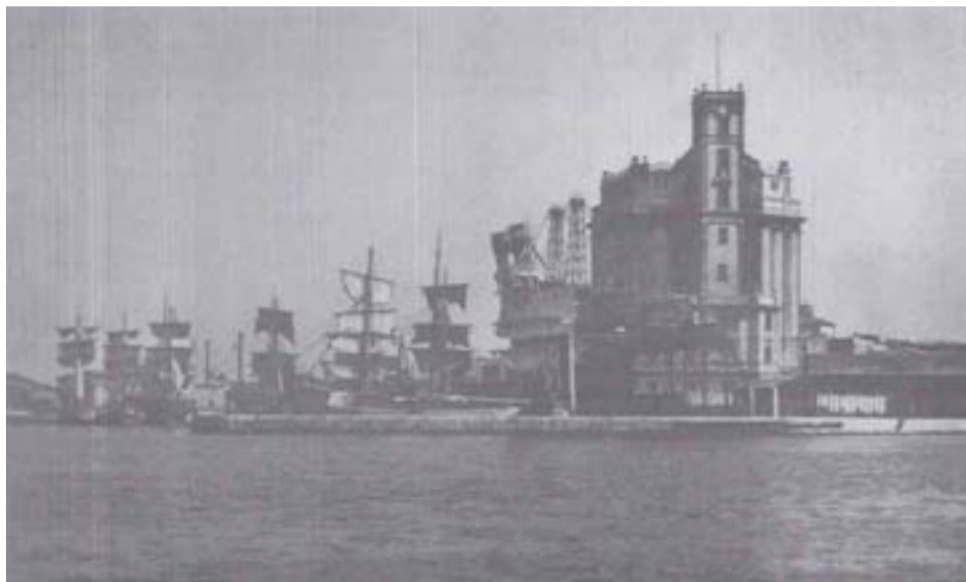


Tutti gli interventi delle Lectiones Magistrales sono disponibili in versione integrale sul sito internet di Re-FACT: www.re-fact.org, e sul canale vimeo: <https://vimeo.com/refact>.

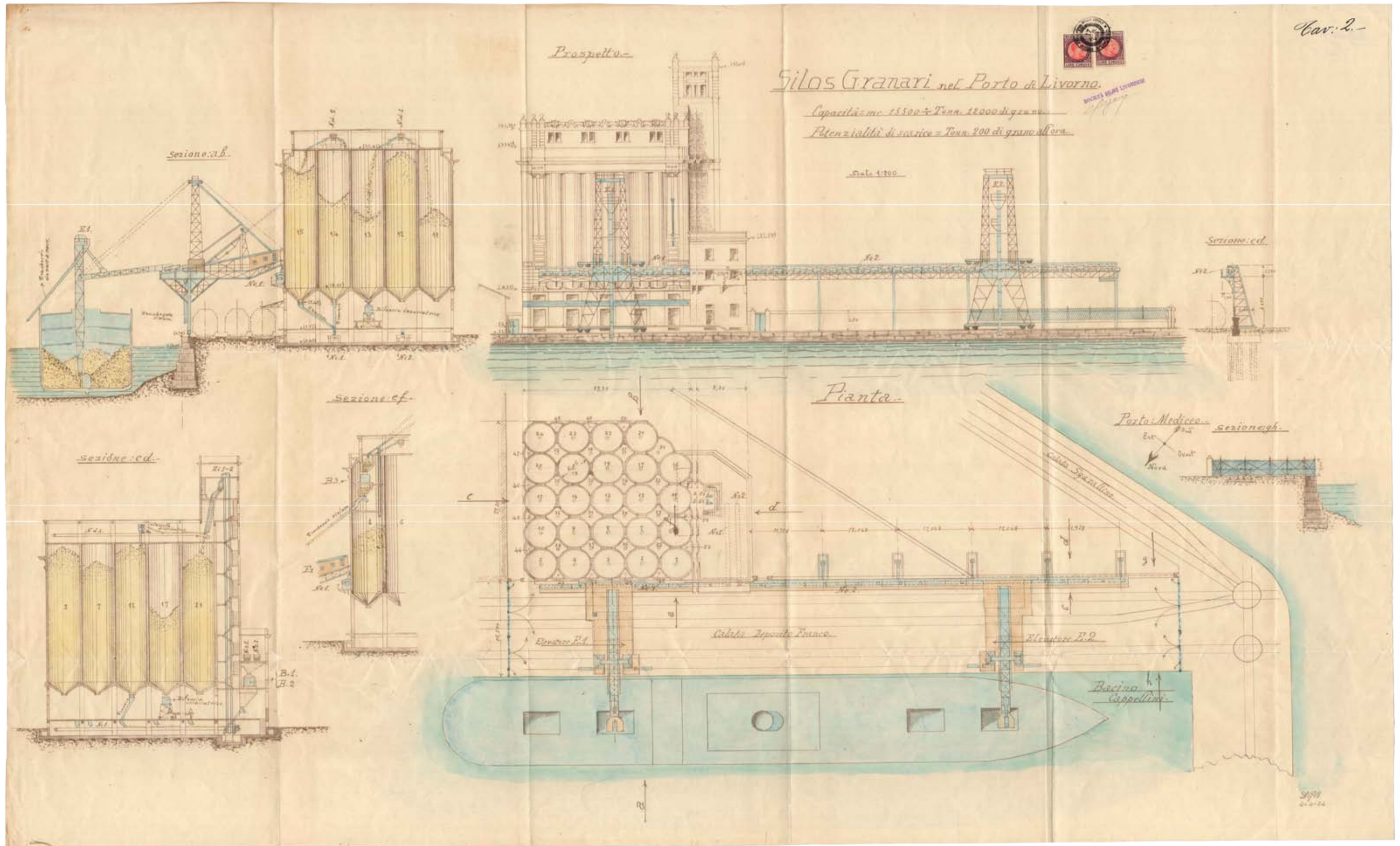
L'intervento di Giorgio Grandi nello specifico si trova sul sito internet di Re-FACT al seguente link: <http://re-fact.org/evento/silos-granari/giorgio-grandi-rpbw/>, e sul canale vimeo all'indirizzo: <https://vimeo.com/142547690>.



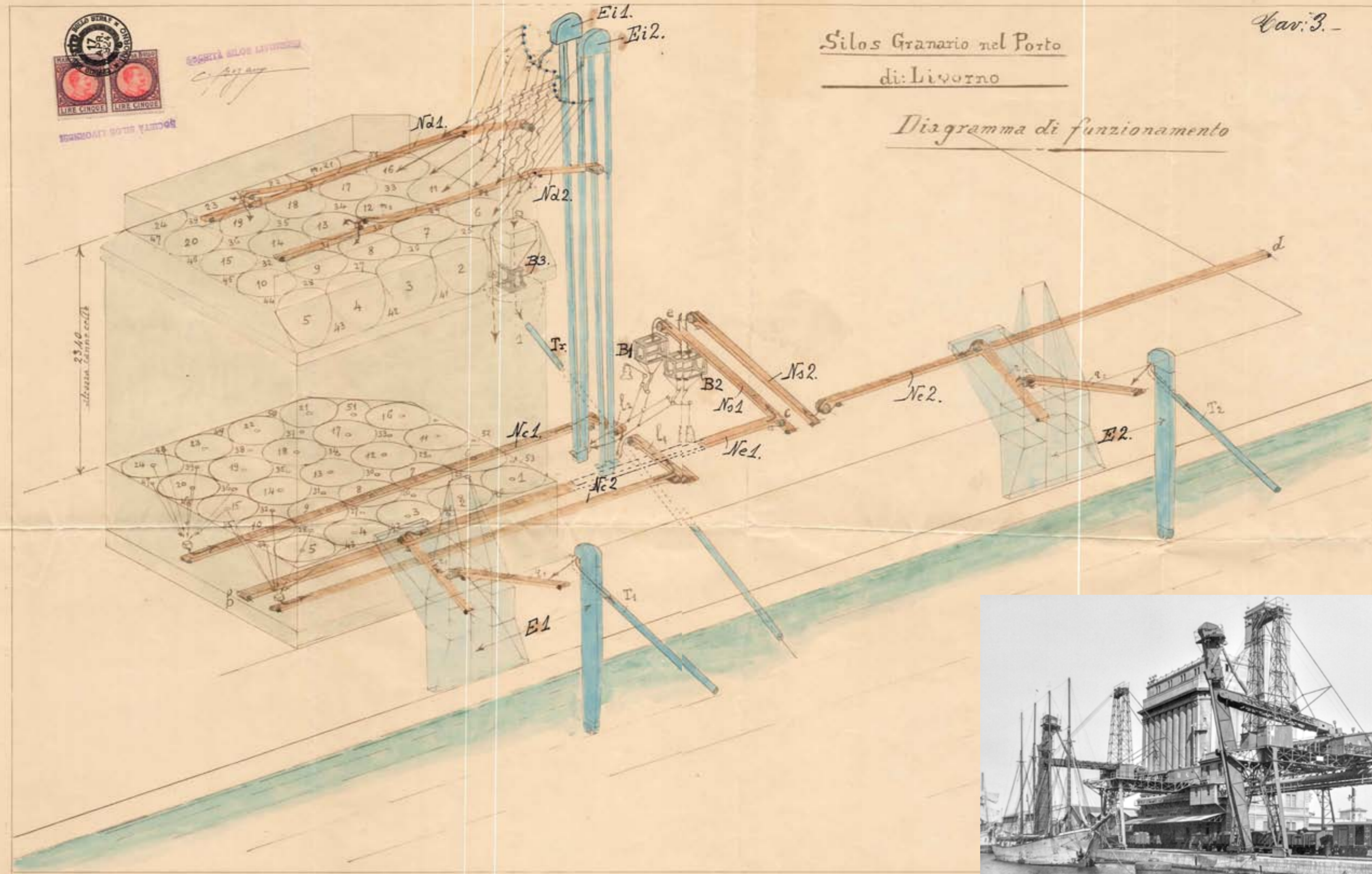
I Silos Granari Calata Punto Franco - Documentazione storica



I Silos Granari Calata Punto Franco - Documentazione storica



I Silos Granari Calata Punto Franco - Documentazione storica



SOCIETA' SILOS LIVORNESI
C. Ag. ang.

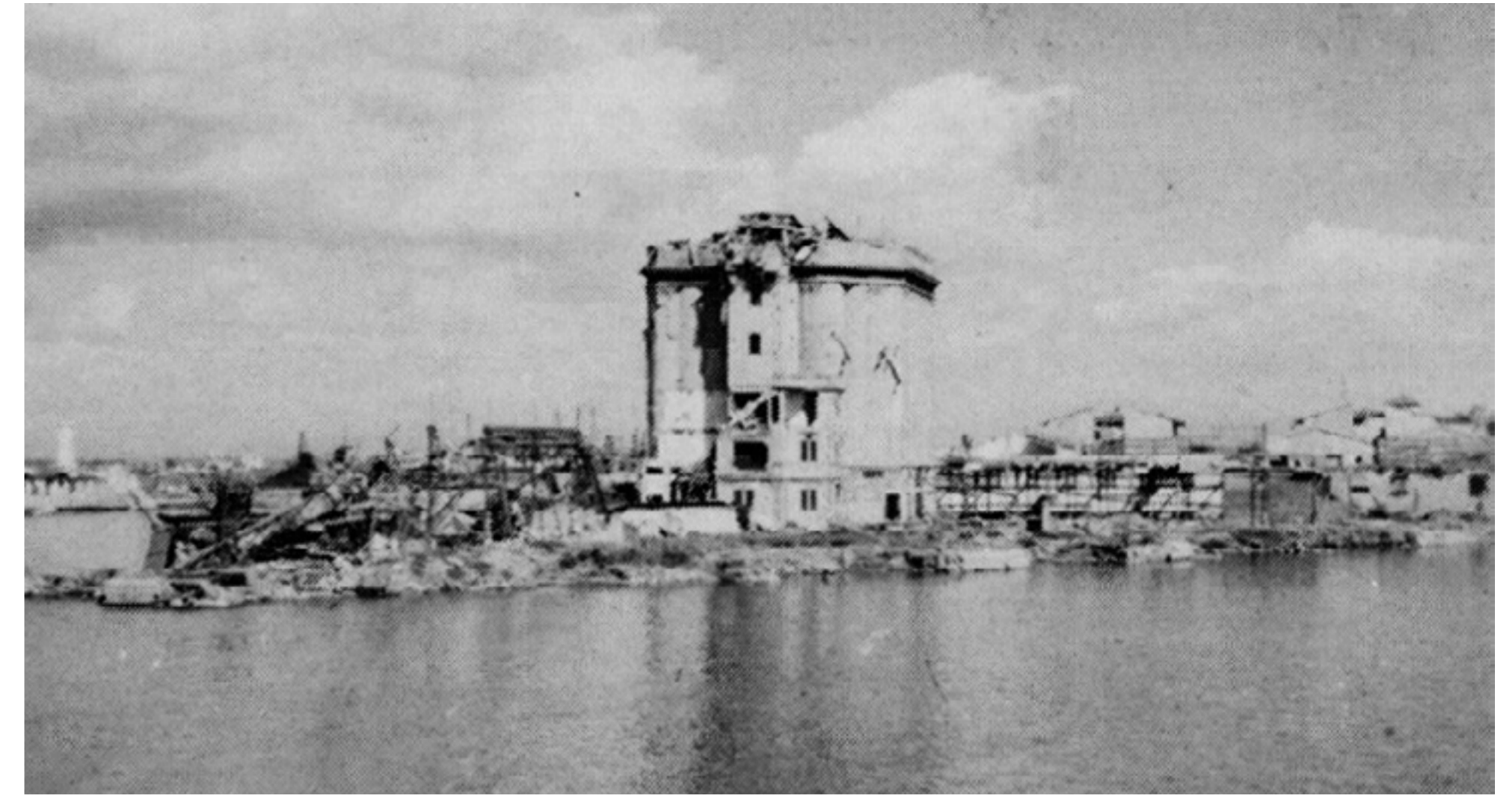
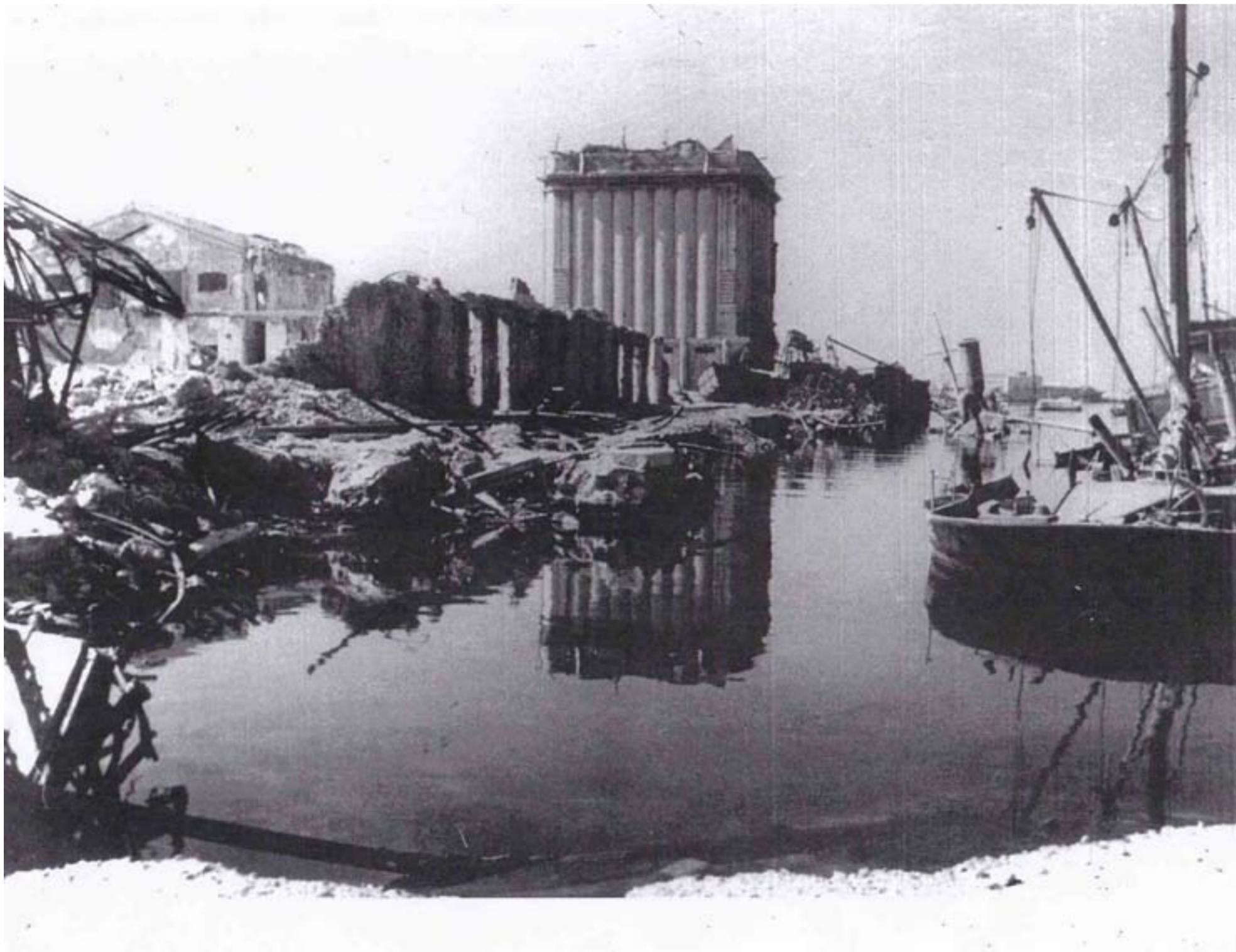
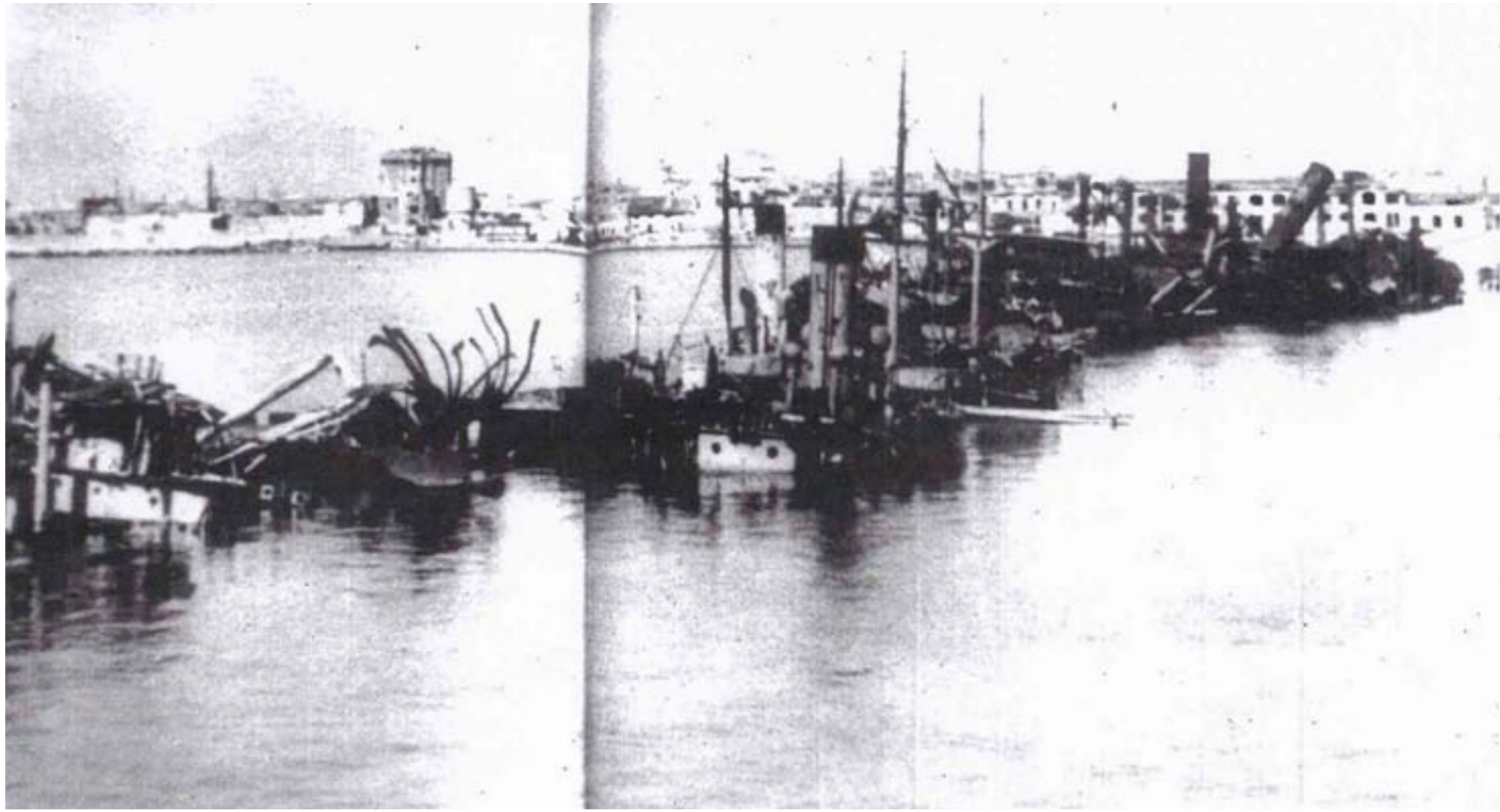
Silos Granario nel Porto
di Livorno

Diagramma di funzionamento

Car. 3.



I Silos Granari Calata Punto Franco - Documentazione storica



Re-FACT Workshop Internazionale sull'Archeologia Industriale

Ripensare Livorno

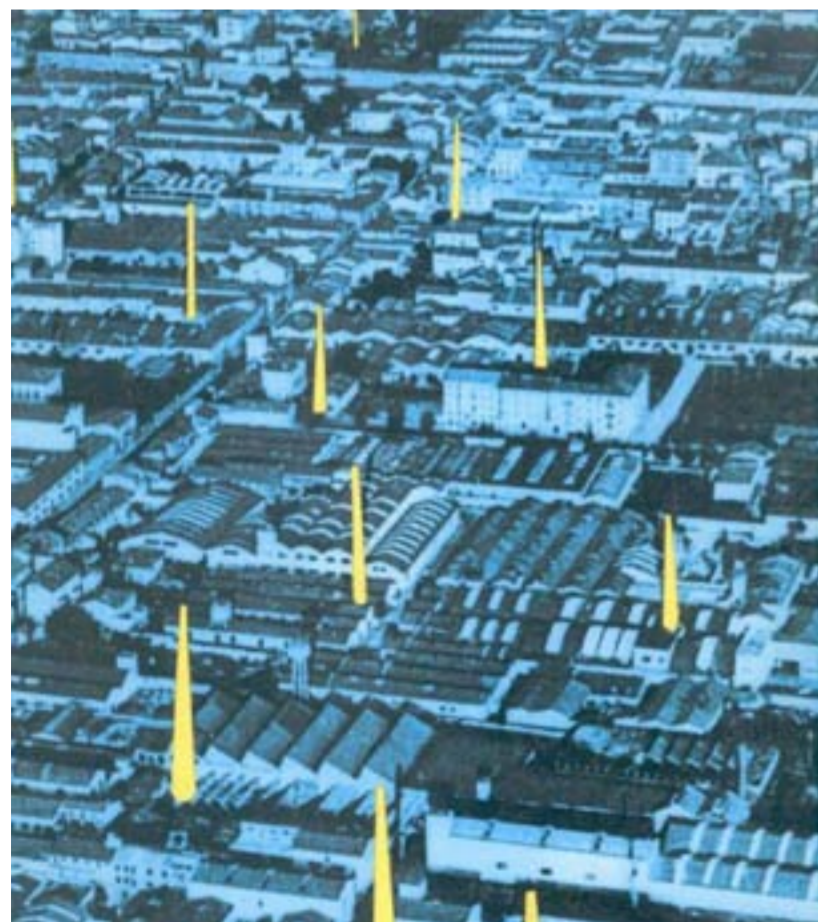
Flaviano Maria Lorusso,
Università degli Studi di Firenze (Dipartimento di Architettura)UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA

Amate città

Ripensare la città contemporanea. Immaginarne riparazione, riscatto e proiezione orgogliosa di sé nella prospettiva del tempo futuro, con altrettanta efficienza e bellezza di quella ricevuta dalla storia. Riconquistarne il ruolo millenario di espressione più alta, della civiltà umana, la sua più grande invenzione, coltivata storicamente come la massima opera d'arte, per condensazione di valori fisici, funzionali, sociali, economici, estetici. Fino però allo smarrimento, allo smemoramento del secondo dopoguerra, italiano soprattutto, in cui lo straordinario lascito storico si è infranto contro la pressione speculativa, solo e cinicamente quantitativa, che ha mutato e ridotto la città a mera risultante edilizia, informe e pervasiva: pura fenomenologia di una ragione pratica priva della necessità di sublimazione in un disegno, nel senso di forma intenzionale e conforme compiutamente ideata, controllata e costruita. A queste dinamiche ha opposto argine, in genere, solo il nucleo storico delle città, se pur investito da puntuali e spurie intrusioni e manomissioni di varia misura e, in prevalenza, di scarso valore estetico. Oppure, singoli manufatti del passato, anche della prima industrializzazione, sopravvissuti a incuria, speculazione, incultura, non necessariamente "nobiliti" per funzioni o caratteri formali, ma comunque densi almeno di personalità, di una forte presenza fisica ed evocativa, in quanto espressioni di tempi, circostanze, culture, bisogni, capacità della vita collettiva che li aveva concepiti e realizzati. Valori oggi, sempre più riconosciuti, che ne autorizzano la considerazione di testimonianze, di tracce e lasciti di memoria collettiva, di qualificate enunciazioni comunque, della storia di un'intera comunità. Materiali legittimati alla continuità del grande racconto urbano come "perenne ritrattamento della materia esistente", come costruzione per stratificazione, sovrapposizione, accostamento, simbiosi, perfino fusione. Capisaldi inaspettati cui ancorare, come sistema ordinatore di referenza, processi e pratiche di adeguamento e innovazione della città contemporanea, che li assume come insegne, focalità di memoria fisica e di senso di cui cogliere, a staffetta, l'abbrivio vitale, la proiezione prospettica in nuove dimensioni. In definitiva, accoglierli anche come puri monumenti: cioè manufatti perfino "inutili", e perciò stesso potenziali, formidabili, generosissimi presidi di reazione simbolico-poetica.

L'archeologia industriale

In questa prospettiva di revisione di teorie, concezioni e pratiche di gestione e formazione della città contemporanea (in particolare di quella europea a profonda stratificazione storica) secondo obiettivi di sostenibilità e di massimo contenimento del consumo di suolo, sono proprio le aree e i manufatti della produzione, soprattutto degli inizi, per consistenza e localizzazione, a costituirsi come inattese e providenziali riserve e risorse fisiche di superfici e di volumi edilizi in stretta contiguità, e perfino all'interno, del cuore urbano più pregiato. La cultura e la disciplina dell'archeologia industriale, consolidatesi nel tempo come riconoscimento storico e come fondamenti teorico-metodologici, costituiscono il riferimento strategico sia delle scuole di architettura che delle amministrazioni territoriali. Individuata, sin dal 2008, come tratto comune del patrimonio culturale europeo, l'industrializzazione ne ha costruito in due secoli un paesaggio di assonante identificazione, che oggi, nella transizione verso la deindustrializzazione, produce comunque uno straordinario lascito di scorie, avanzi, vuoti, di presenze-assenze disponibili, inopinatamente, a trasformarsi da sprechi in risorsa, in agenti condensatori di rigenerazione urbana, di cui costituire veri e propri nuclei storici di riferimento.



Il Colosso di Livorno

E' esattamente il caso dei Silos Granari Calata Punto Franco, nel porto di Livorno. Un vero e proprio colosso architettonico, bicefalo perché duplicatosi in due epoche successive, delle quali ci riporta, con straordinaria elementarità didascalica, concezioni, tecniche e linguaggi. Lezione esemplare di relatività, del paradossale conflitto sempre implicito nell'architettura tra aspirazione alla permanenza immutabile e ambizione all'adattamento continuo nel tempo. Come la fortezza che sopravvive loro dinanzi.

Manufatto possente, specie al tempo della sua prima apparizione, che ora invece pare smarrirsi e diminuirsi, quando accostato dalle enormi navi del nostro tempo, ma anche mitigarsi in una relazione più amichevole, più alla portata, proponendosi a una complicità difensiva, ad un soccorso di custodia protettiva.

Campione muscolare e simbolico di resistenza, perfino alla furia bellica, la sua presenza coincide ormai da sempre con il molo degli arrivi e delle partenze, ma anche con la facciata sul mare della città intera, di cui coagula fisicamente una cerniera di snodo con l'orizzonte aperto, e viceversa. Sorta di torre guardiana della modernità, sembra continuare la punteggiatura del fronte di torri e fari schierati nel tempo dinanzi alle mura antiche, sul mare. Una sorta di destino segnato, che sembra esigerne la conferma di esistenza proiettandolo naturalmente in una rinnovata responsabilità di presidio di senso e di ruolo, ma del tutto rovescio: da oggetto chiuso, introverso, opaco, scultoreo ad architettura accessibile, estrovertita, illuminata.

Le Scuole di Architettura

Questi valori urbani ed architettonici del patrimonio industriale dismesso sono da tempo un campo specifico di ricerche teoriche e progettuali delle Scuole di Architettura. Se ne riconoscono i valori universali di espressione originale di un'epoca, con i suoi specifici statuti funzionali, tecnologici e formali, che una consapevole maturazione formativa da architetto ha il compito di indagare, rileggere criticamente, conservare selettivamente, riusare innovativamente, integrare con sapienza. A ben vedere, il campo più completo di esercitazione del composito registro operativo della progettazione (dal restauro al nuovo passando per il riuso, la ristrutturazione e la demolizione), in cui affrontare forti escursioni di scale dimensionali, di caratteri materici, costruttivi e linguistici, di spazialità sia architettoniche che urbane.

E' in questo preciso quadro tematico che alcuni docenti di cinque scuole europee di architettura - Brno, Firenze, Nancy, Saarbrücken e Siviglia - hanno da molti anni riconosciuto un comune impegno di ricerca, anzi di appassionato interesse, da condividere con scambio di idee, di esperienze didattiche e, soprattutto, di incontro progettuale tra i propri studenti, in complice sperimentazione di una comune azione interculturale di visione e prefigurazione, da esercitare nell'occasione di workshop. Da questa consuetudine è nato Re-Fact, un contenitore comune appositamente dedicato che raduna quelle attività per rilanciarle nel dibattito disciplinare interno, ma soprattutto all'esterno delle scuole, come elaborazioni di concetti e di immagini offerte alla visione politica e all'opinione pubblica collettiva quale contributo alla piena consapevolezza di sé e delle proprie, spesso incomprensibili, potenzialità.



Il workshop a Livorno

Anche Livorno racchiude importanti testimonianze di archeologia industriale, verso le quali elaborare ed assumere una piena responsabilità di valutazione e destino. Tra di esse, i vecchi Silos Granari Calata Punto Franco sono uno degli apici, offrendo un'ottima occasione di laboratorio di idee e figurazioni. Opportunità puntualmente accolta dal gruppo Re-Fact di docenti e studenti d'architettura d'Europa e di New York, che nel workshop in comune hanno riconosciuto la natura di caso paradigmatico, sia per la potenza fisica, documentaria ed evocativa, che per la forte suggestione del contesto a contorno, il sistema paesaggio composto dal mare e dalla Fortezza Vecchia medicea.

I temi del riuso a nuovo ruolo funzionale e di volano rigeneratore dell'intera area del porto con il Terminal e la Stazione Marittima hanno indirizzato i lavori del workshop, sollecitati a esprimersi con forza visionaria proprio per dimostrarne le formidabili potenzialità di protagonismo architettonico, urbano e paesaggistico. Esaltando il valore del progetto innanzitutto come interpretazione, le molteplici proposte finali dei workshop di architettura si prospettano come suggerimenti, aperture di discorso capaci di impostare una successiva soluzione di sintesi, magari come integrazione delle intuizioni migliori.

Tutti i progetti hanno indagato la possibilità di fruire delle cavità ora inaccessibili dei silos, assunti come oggetti e al tempo stesso contenitori museali, per offrire alla città una Porta Marina del XXI secolo, raccontandosi ed accogliendo inedite funzioni di servizio ai viaggiatori e alla città. Le varie declinazioni progettuali si raggruppano secondo alcune interpretazioni ricorrenti, ma tutte impostate soprattutto sul primo blocco dei silos assunto come fulcro generatore delle nuove integrazioni e dello spazio circostante, riverberando una griglia di geometrie planivolumetriche con cui fare i conti per adeguamento o contrappunto. Alcuni progetti accentuano con potenza visionaria processi di effrazione, di scavo interno dei manufatti, configurando un vuoto spaziale di potente suggestione dimensionale, materica e formale, direttamente derivata dalla morfologia strutturale, che in un caso si svela invece all'esterno per rimozione della parete perimetrale, nel secondo silo. La lettura del processo di formazione per successive aggiunte dei due silos guida invece i progetti che hanno proposto l'aggiunta di un terzo volume funzionale, sviluppato in diretta aderenza secondo una direttrice verticale o orizzontale ed affermato come germinazione-concrezione in sequenza di una espressione architettonica contemporanea: in acciaio da cantiere navale, oppure opalescente o velata da trafori o reti metalliche; o ancora, evocando i container del porto. Tema della integrazione, che in un progetto si è espresso come riverbero, iterazione volumetrica del primo silo, ma sotto forma di tre blocchi stereometrici e vetriati, uguali e allineati sopra un basamento di raccordo lungo il fronte portuale come un tratteggiatore ordinatore, luminoso nella notte. Replica analogica altrimenti interpretata come ripresa tipo-morfologica dei cilindri in cemento armato saldati tra loro dei primi silos, ma riproposti nel ribaltamento simbolico-formale della smaterializzazione di canne accostate in vetro e polycarbonato, luminescenti di notte. All'opposto, la fusione tra passato e presente si è tradotta in un edificio degradante ed incurvato in grado di saldare in unità la mole del vecchio silo alle nuove attrezzature ipotizzate. E per tutti i progetti, la piattaforma della Calata Punto Franco, liberata in gran parte dalle auto (nascoste in percorsi-parcheggio coperti) e sistemata a parco-giardino urbano, anche pensile, diviene una piazza-terrazza pubblica di passaggio e di sosta, un belvedere di natura urbanizzata incuneato tra città e mare. Con il vecchio colosso, ora museo con caffetteria e ristorante illuminati a piano terra e in sommità, che si propone come grande torre-lanterna dei nuovi tempi, di una sua terza stagione vitale.

Flaviano Maria. Lorusso

Re-FACT Concorso fotografico: Città e Gente di Livorno



CITTA' | Victoria Lukina, htw saar



CITTA' | Amand Maldonado, ETSA Sevilla



CITTA' | Mohamed Amazouz, ETSA Sevilla

Re-FACT Concorso fotografico: Città e Gente di Livorno



GENTE | Allegra Santini, DIDA Firenze



CITTA' | Filip Kinnert, VUT Brno



GENTE | Helene Rouppert, ENSA Nancy



GENTE | Adriana Panturu, ETSA Seville



GENTE | Dario Tripponcini, DIDA Firenze

Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale

THE LIVORNO MONUMENTS



PAST AND FUTURE
PASSATO E FUTURO



Dopo un attento studio dei dati a nostra disposizione, forniti dal Comune di Livorno e dalle Autorità portuali, abbiamo sviluppato il concept e quindi abbiamo colto come asse di grandissima importanza quello che unisce il Silos alla stazione, e divide la città dal porto. Altro punto rilevante delle nostre riflessioni è stato il disegno dello skyline della città vista dal mare, caratterizzato da una linea di Fari e Torri di storica importanza, che ci ha riportato alla ricerca di storiche illustrazioni della città e a consecutivi riferimenti a disegni e progetti di Le Corbusier (Buenos Aires) e Adal-

berto Libera (Castel Fusano). Il progetto ha preso quindi forma dal Silos storico che diventa la matrice dei nuovi edifici "torri" che si collocano lungo l'asse prima descritto (silos-stazione). Le 3 "torri" così create accolgono 3 funzioni diverse, come parcheggio e servizi di foresteria, negozi, uffici ed infine un Concert Hall e un museo. L'asse di sviluppo prende forma in un corridoio aperto e rialzato che collega tutti gli edifici nuovi fino al Silos. Quest'ultimo riprende le sembianze originali del 1920 (data della sua realizzazione), diventando così "museo di se stesso". Al suo interno viene

studiato un percorso partendo dal piano interrato, creando una suggestione grazie agli imponenti pilastri e i coni finali dei "sigari". Alcuni di quest'ultimi ri-costruiti in vetro ottenendo dei punti di luce proveniente dalla cima dell'edificio dove sono realizzati appositi lucernari. Le sistemazioni esterne sono nate dall'"eco" dell'asse centrale proiettato sul terreno come strisce di verde la cui larghezza decresce allontanandosi dall'origine, unite tramite collegamenti inclinati ai punti significativi della città.

Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



PRESERVE, REBUILD AND FIND A WAY

CONSERVARE, RICOSTRUIRE E TROVARE UNA STRADA



Analisi urbana

Il vecchio Silos Granari, costruito negli anni '20 del 1900 sorge accanto alla Fortezza Vecchia, e fa da perno a due diverse entità: la città e l'industria.

Il problema principale dell'area, oltre al fatto di essere priva di una funzione specifica che la colleghi alla città, è quello degli accessi. La zona risulta infatti visivamente e fisicamente separata dalla strada di percorrenza principale.

Nella nostra proposta vogliamo creare un gioco di livelli che riesca a mitigare il traffico accrescendo la viabilità pedonale e connettendo la città con il portò sia visivamente che fisicamente. In questo modo, il traffico attuale e i servizi del porto verranno separati da tutte le altre funzioni e gli spazi pubblici saranno collegati da un sistema di percorsi che collegheranno il silos con la città tramite una "green-line" pedonale e ciclabile.

L'area di progetto si trova in una zona di interesse per il turismo, il commercio e la città stessa, il nostro concept progettuale propone di riportare l'attenzione dei cittadini a questa area portuale e allo stesso tempo di invitare i turisti che sbarcano in questa zona a visitare la città.

Progetto urbano
L'area di progetto è attualmente occupata dal complesso dell'ex silos granari, da alcuni edifici amministrativi portuali, dalla Fortezza Vecchia, da un vasto numero di parcheggi per i lavoratori del porto, e dalla pista d'imbarco per i traghetti e le navi da crociera; riguardo al traffico veicolare, una strada molto

trafficata separa l'area di progetto da tutto il resto della città. Nel nostro progetto proponiamo di interrare la strada che separa l'area di intervento dal resto della città a favore di un camminamento pedonale che serva anche da tessuto connettivo.

I due nuovi ingressi: uno per il porto e uno per gli spazi pubblici, garantiranno un accesso indipendente ad ogni funzione.

Nella nostra idea di progetto vogliamo garantire la possibilità di attracco dei traghetti e delle navi da crociera in questa area portuale, ma vorremmo mitigare l'impatto ambientale e visivo delle macchine in attesa di imbarco. Per ottenere questo risultato abbiamo progettato un nuovo spazio pubblico tra il mare e il silos fatto di piattaforme rialzate e spazi verdi connessi da dinamiche passerelle in legno.

Il nostro intervento può essere riassunto in 3 parole: conservare, ricostruire e trovare una strada. Queste 3 concetti rappresentano gli step con cui vogliamo riprogettare il Silos a in base all'evoluzione storica delle sue parti.

Il complesso del Silos è infatti formato da una parte più antica risalente agli anni '20, e una parte più moderna costruita negli anni '60, a queste due parti vogliamo aggiungere una struttura di nuova costruzione che rappresenti l'età contemporanea.

Questi 3 corpi che in qualche modo rappresentano l'evoluzione storica del fabbricato vengono tagliati trasversalmente da un corridoio pubblico che simbolicamente

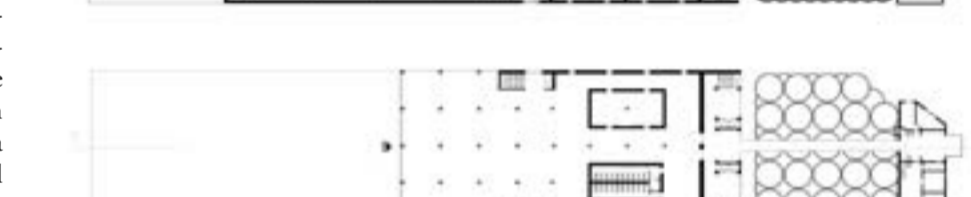
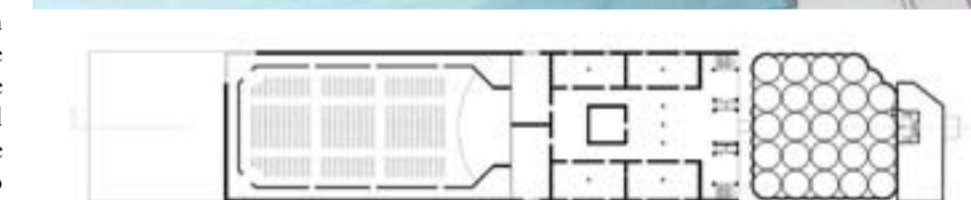
rappresenta la vita che attraversa l'evoluzione storica dell'edificio.

L'intervento di recupero del Silos degli anni '20 è di minimo impatto e si limita alla ristrutturazione e alla messa in sicurezza dello stesso. Pensiamo infatti che il Vecchio Silos sia una parte storica dello skyline della città vista dal mare, e per questo la nostra intenzione è quella di rispettarlo nella sua integrità.

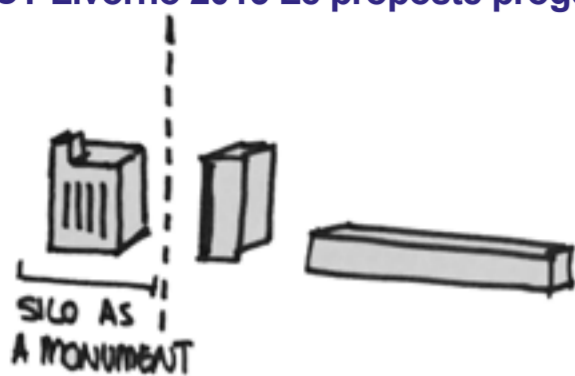
Vogliamo riutilizzare la struttura del Silos degli anni '60 perché consideriamo che sia un approccio di intervento sostenibile. Il progetto propone quindi di mettere a nudo lo scheletro del nuovo Silos per poterlo ripensare in modo che possa ospitare: aule congressi, l'amministrazione del porto e anche il terminal dei traghetti. E' importante ricordare infatti che Livorno ha un rapporto molto speciale con il suo porto, pensiamo quindi che combinare alcune funzioni del porto con spazi civici e culturali possa contribuire a recuperare il rapporto tra porto e città.

Il nuovo edificio che andremo a costruire ospiterà un grande auditorium che garantirà alla città di Livorno la giusta importanza che dovrebbe avere; questo nuovo edificio avrà anche altre funzioni come i parcheggi e un grande spazio pubblico sopraelevato, e dal tetto dell'auditorium potremo godere di una vista panoramica della città vecchia.

Con questo mix funzionale vogliamo portare alla città una struttura che possa essere utilizzata dai turisti, spingendoli a visitare la città di Livorno, ma anche dai cittadini stessi.

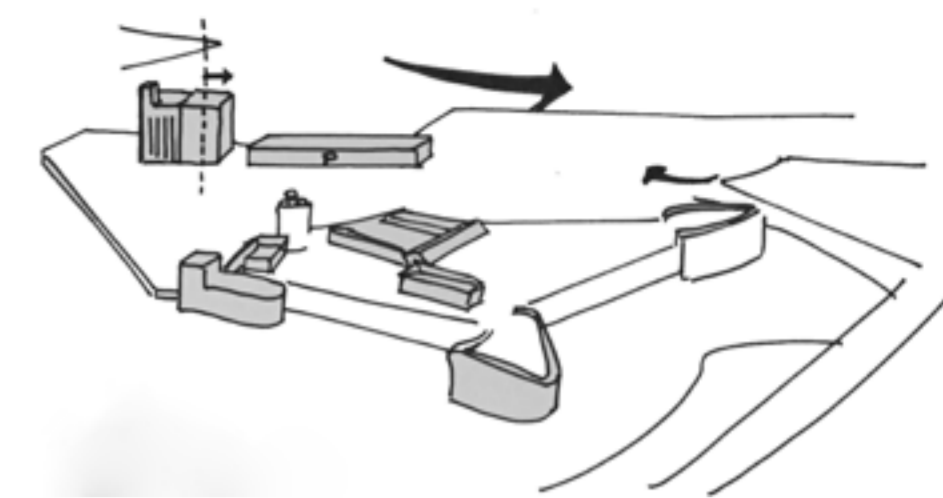
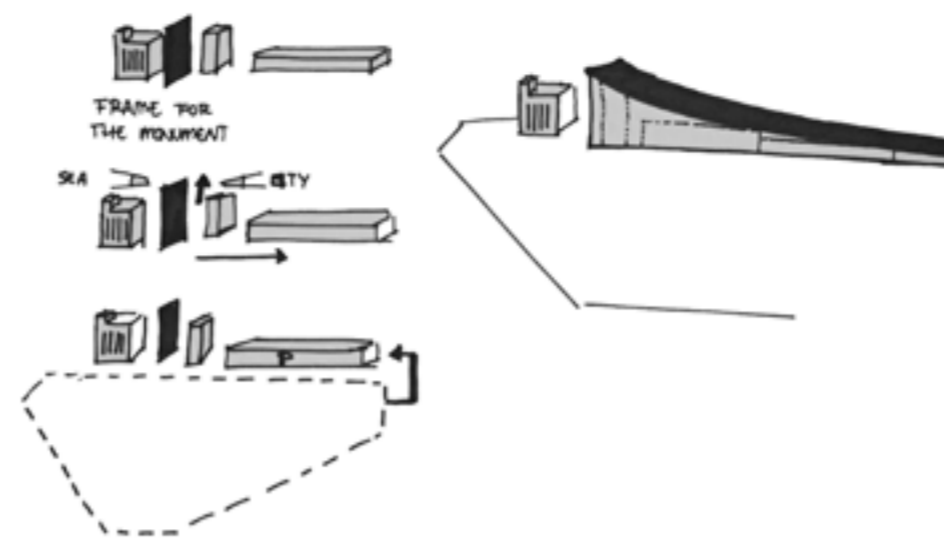


Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



THE SILOS THROUGH THE VIEWFINDER

IL MIRINO DEL SILOS



Il Silos originario fu costruito nel 1920 ed era il secondo esempio in Italia di edificio in cemento armato. Quando, durante la seconda guerra mondiale, la maggior parte della città fu distrutta il silos è sopravvissuto ai bombardamenti. Dopo aver appreso la storia di questo edificio, del porto e dell'intera città di Livorno abbiamo subito capito che la nostra scelta sarebbe stata quella di conservare il silos come un monumento, data la sua grande importanza ed il suo grande pregio. La nostra proposta è stata quella di attuare un restauro conservativo ed una messa in sicurezza del vecchio silos lasciando liberi tutti e quattro i prospetti risalenti al 1920 demolendo la sovrapposizione che, nel 1960, andò a coprire uno di questi. L'attuale piano terra, con piccole modifiche, potrebbe essere utilizzato così com'è con funzione di ristorante per i cittadini locali e per i turisti. La nostra scelta è quella di mantenere l'edificio e tutta l'archeologia industriale intatta. Al piano terra del vecchio silos si trova un'imponente struttura di che supporta il grande edificio in cemento, noi abbiamo immaginato questo spazio come un caffè o un ristorante con la proposta di una sola modifica: una grande scalinata d'ingresso verso lo spazio pubblico esterno ed una più grande e visibile entrata in stile dove si trova l'entrata attualmente. Progetto urbanistico Avendo una chiara idea di progetto a proposito del silos abbiamo ritenuto fondamentale trovare una soluzione di tipo urbanistico per connettere questo monumento con la città per facilitare l'affluenza di cittadini locali e per di turisti. Abbiamo, quindi, studiato la direzione di sviluppo del porto e della città e pensato ad un modo per connettere Via Grande con il grande monumento del porto. Attualmente il porto è molto sconnesso dalla città dalla quale è, addirittura, impossibile vedere il mare. La situazione del silos è, dunque, quella di un edificio ben connesso al mare e vicino al quale sarebbe possibile creare un interessante spazio pubblico, il punto più difficile del progetto è stato quello di connettere questo "monumento del porto" ed il possibile spazio pubblico di progetto con la città di Livorno. Per migliorare la connessione tra il mare ed il nuovo porto per i cittadini locali e per i turisti abbiamo proposto di ripristinare l'acqua intorno alla fortezza vecchia com'era storicamente per portare il mare vicino al monumento e vicino alla città. Abbiamo, inoltre, progettato uno spazio pubblico sul porto, vicino al monumento usando l'elemento acqua per il medesimo scopo. La fontana d'acqua riflette la storica struttura mentre lo specchio d'acqua al limite del porto riflette l'intera facciata principale del monumento silos. Il Porto Per quanto riguarda il porto abbiamo pensato ad una risistemazione dell'area. Per i veicoli e per i pedoni abbiamo previsto una viabilità alternativa e differenziata proponendo una nuova area di

parcheggio. Abbiamo inoltre proposto un nuovo terminal ed una nuova area per l'imbarco lasciando lo spazio per l'attracco di navi da crociera o comunque di importanti dimensioni. Il mirino Per migliorare la connessione tra porto, silos e città abbiamo pensato di proporre un nuovo e suggestivo edificio che attirasse visivamente l'attenzione di turisti e cittadini indistintamente. Partendo dal centro della città come una destinazione specifica verso cui dirigersi, il mirino cresce in altezza mettendo in evidenza ed esaltando il vecchio silos, creando eventualmente un ulteriore livello panoramico in cima all'edificio. Lo scopo del Mirino è quello di migliorare la connessione tra il porto ed il vecchio cuore della città di Livorno. Il Silos del 1960 Mentre il principale scopo del Mirino è quello di connettere il porto con la città, il silos risalente al 1960 offre nuove attività nel sito di progetto tramite il suo riutilizzo come spazio commerciale. La maglia strutturale del vecchio silos sarà utilizzata selettivamente per creare uffici apparentemente fluttuanti all'interno di un giardino urbano che cresce insieme all'edificio dal suo piano terra. Basandoci su questa struttura originaria siamo in grado di realizzare uno spazio flessibile che risulti divertente per i visitatori e la gente del posto e gradevole per le persone che quotidianamente lavorano in questi spazi.

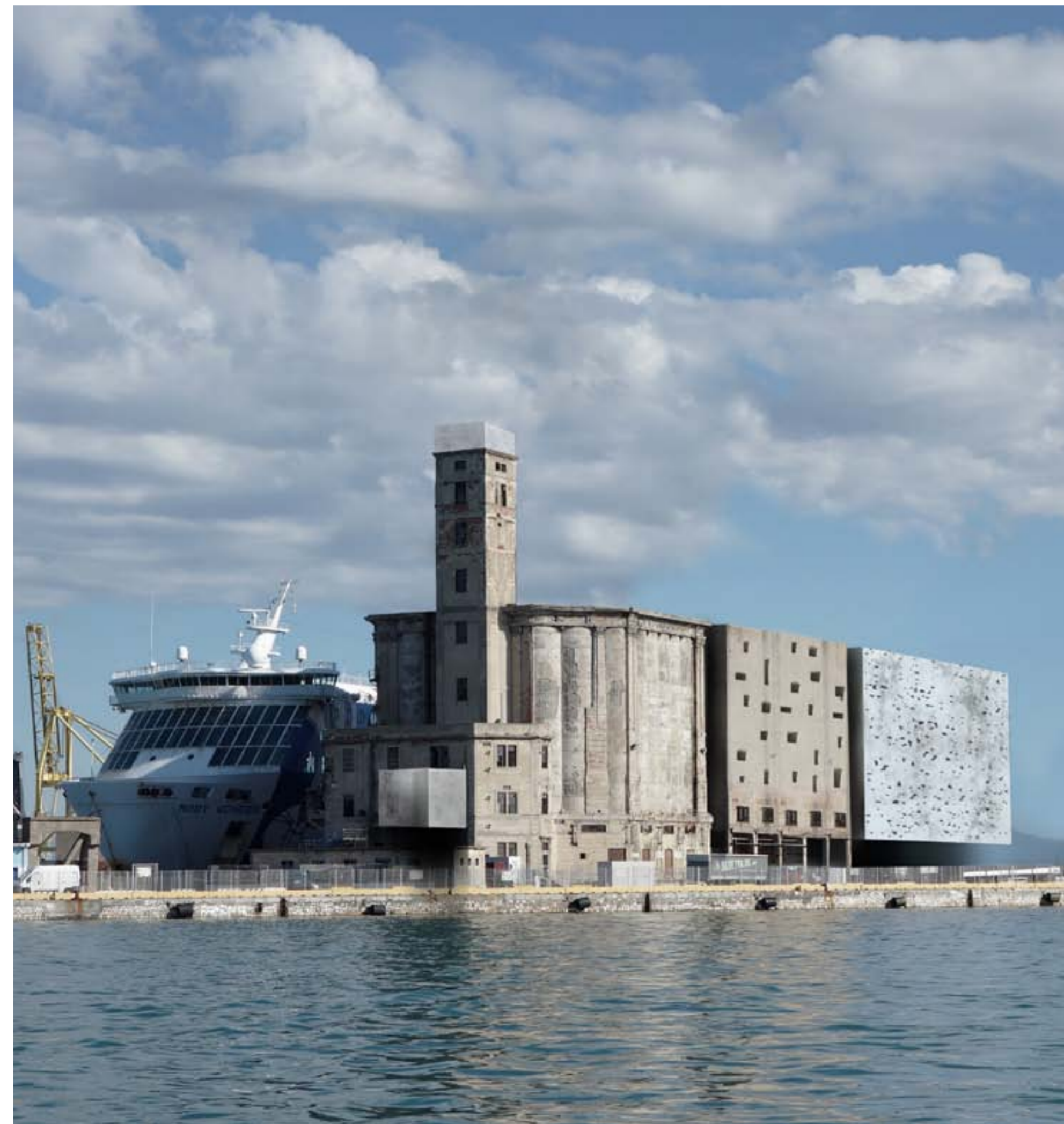


Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale

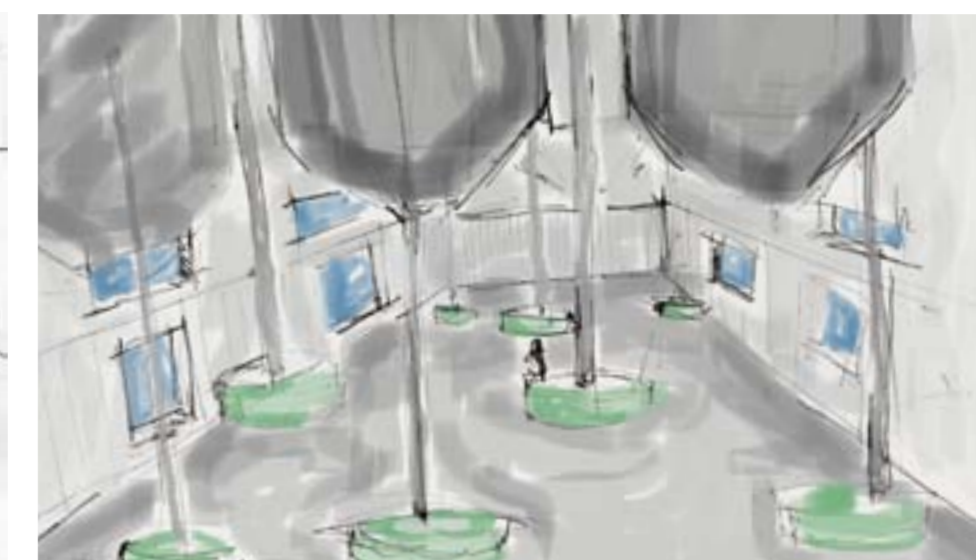


THE AGES OF CONCRETE

LE ETA' DEL CEMENTO



David Tripponcini Megan Hari Hélène Rouppert Natalia Černeyová



Concept Urbano

L'obiettivo principale del concept urbano è quello di migliorare il collegamento tra i silos e la città di Livorno creando un nuovo fronte marittimo d'interesse sia per i visitatori che per gli abitanti della città. Il Progetto si basa nel creare un collegamento attraverso le torri storiche, offrendo ai silos di diventare un nuovo punto di riferimento verticale, che collega terra e mare. Il sito sarà anche una nuova connessione alla rete esistente di spazi verdi lungo la costa sud della città. Attualmente l'area dei Silos è molto separata dalla città per via della densità del traffico e la mancanza di un percorso pedonale che consente un'accessibilità all'area, rendendo la zona pericolosa e poco attraente. La proposta prevede un nuovo ponte pedonale e di un sentiero a livello del canale che gradualmente sale fino ad arrivare nella zona dei silos e della fortezza, il tentativo è quello di mettere in relazione il sito con il quartiere storico di Venezia e ospitare i piani della città, così da poter estendere anche il canale attorno alla Fortezza Vecchia. Questa nuova proposta fornirà un approccio più sicuro, più attraente per i visitatori e proponendo il modello architettonico tipico della città di Livorno attraverso la separazione tra piano stradale e canale. La seconda proposta del concept urbano è la creazione di un nuovo spazio verde che si collega alla parte sud della città.

Si propone anche di modificare l'accesso alle navi attraverso percorsi sotterranei facilitando l'imbarco e in modo da creare un nuovo spazio pedonale. Area di progetto L'area di progetto comprende il porto in prossimità della Fortezza Vecchia e dei Silos, comprendendo l'area di parcheggio situata ad ovest. Patrimonio Storico Il progetto prende in considerazione il valore storico ed estetico dell'area, costituito dalla Fortezza Vecchia e dai Silos, identificati come punti significativi e d'interesse, consentendo una evoluzione di Livorno come città portuale, pertanto il trattamento e la riqualificazione di questi beni è molto complessa. Attraverso uno studio e una valutazione delle condizioni dei complessi, sono stati individuati una buona dose di danni, soprattutto alle superfici e al calcestruzzo di rivestimento come ai dettagli architettonici di entrambi i silos. Le operazioni d'intervento sono mirate a mantenere il concetto estetico esistente, al fine di conservare il suo carattere industriale evoluto.

Silos Concezione e design Il piano prevede la riqualifica di questo patrimonio, riutilizzando i silos come destinazioni per il lavoro e il tempo libero, nell'area portuale della città, sia per i residenti locali che per i turisti. Entrambi i volumi sono mantenuti intatti, al fine di mantenere l'integrità storica dell'intero complesso

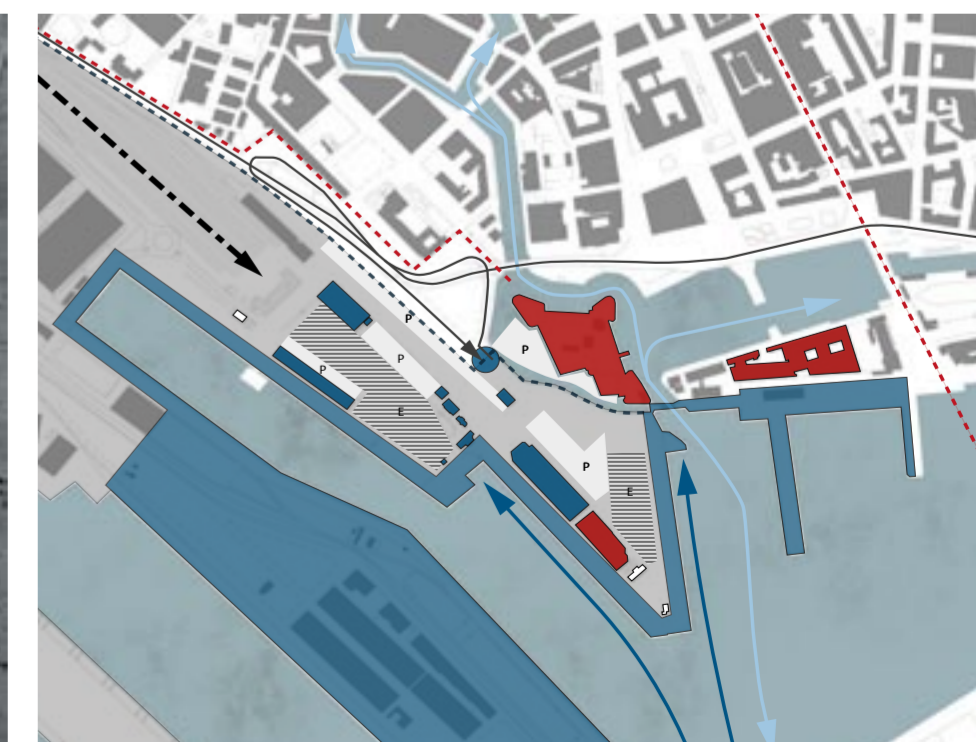
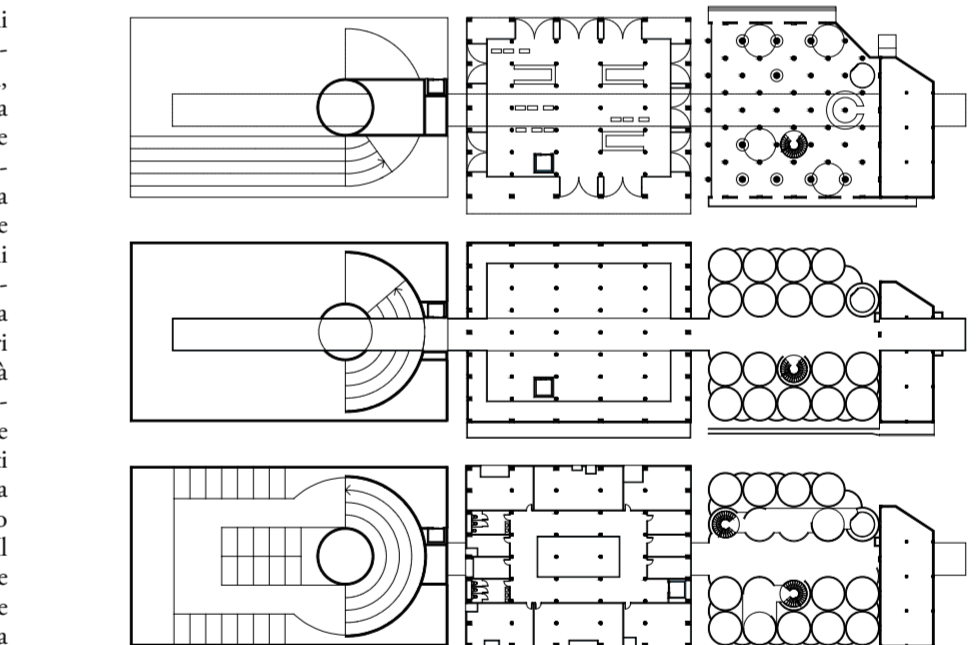
industriale, come è raccomandato nell'articolo 11 sul recupero del silos degli anni venti. Il tentativo è quello di offrire ai visitatori funzioni varie nell'area portuale, migliorata, attraverso una relazione maggiore con il resto della città. Entrambi i parcheggi e l'area pedonale verde, sono a disposizione dei visitatori, come l'inserimento di punti di ristoro e vendita al dettaglio, situati al piano terra del silos degli anni sessanta, che preserva i dettagli storici e strutturali dell'epoca. I piani superiori sono da intendersi come un nuovo spazio unificato dove ospitano la sede dell'Autorità Portuale di Livorno, così come gli uffici di lavoro flessibile per le piccole imprese locali e start-up.

La struttura del silos degli anni 20, verrà utilizzato come terminal per i passeggeri delle navi, con biglietterie e sale di attesa situate al piano terra, mentre nel resto della struttura, costituita da grandi cilindri a tutta altezza, si progettano piccole "stanze" a vari livelli usufruibili dai visitatori, in modo da vivere in maniera nuova la storica struttura interna. I visitatori avranno anche la possibilità di godere di uno spazio versatile sul tetto dell'edificio, come un cinema all'aperto o eventi pubblici temporanei, avendo la possibilità di avere uno sguardo sia della città che del mare. Il nuovo progetto comprende anche il ripristino della torre occidentale originale, ricoperta con un nuovo sistema di illu-

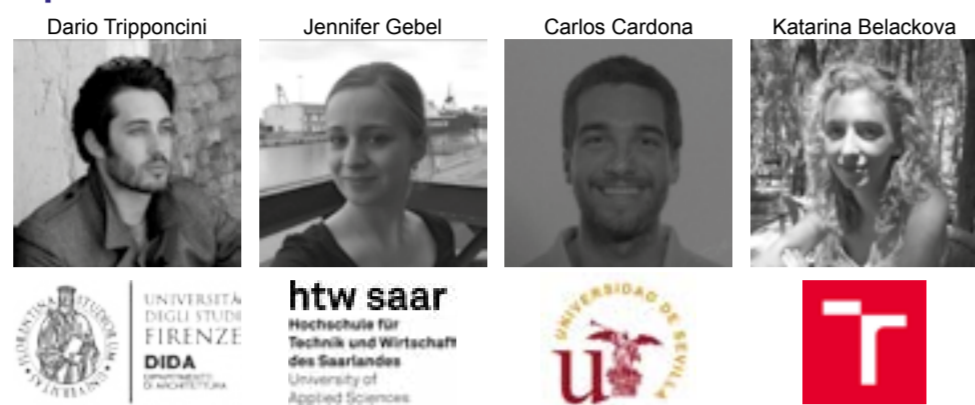
minazione che unisce il sito con punti di riferimento verticali locali esistenti. Gli aspetti chiave progettuali sono gli accessi diretti e aperti nel piano terra dei silos, nonché una galleria al primo piano che si estende per tutta la lunghezza di tutti e tre gli edifici, dove termina con una struttura vetrata a sbalzo nel mare, creando così un nuo-

vo punto panoramico. Inoltre, la parete ovest della struttura del 1960 sarà completamente sostituita da una vetrata riflettente, così da permettere la visione dei dettagli della parete orientale del silos degli anni venti. Gli esterni di tutti e tre i complessi, sono trattati con tre tipologie di calcestruzzo, permettendo di legare il passato con il futuro

cestruzzo industriale: i dettagli delicati del 1920, l'audacia e robustezza del 1960, e infine la leggerezza e la prefabbricazione simbolo di uno stile moderno.



Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



DIVERSIS GENTIBUS UNA



Dall'analisi del sito in esame e dell'area circostante, abbiamo individuato l'assenza di un collegamento tra l'area di studio e la città. Il nostro obiettivo è consistito nel cercare di rendere gli edifici silos più visibili e più accattivanti sia dal mare che dalla città.

A Livorno, abbiamo scoperto che esistono tre livelli:

- 1) Livello dell'acqua: usato per arrivare in barca;
- 2) Livello dell'area del Waterfront: leggermente rialzato dal livello dell'acqua - questa zona viene principalmente usata come un passeggiata lungomare;
- 3) Livello superiore del Waterfront: utilizzato anche dai pedoni, con cantine destinate a negozi, ristoranti, garages, studio e, nella parte alta, residenze ed attività commerciali.

Abbiamo quindi deciso di collegare l'area di progetto alla città utilizzando le medesime strutture tradizionali, cercando cioè di ricreare i tre diversi livelli nell'area prossima al waterfront.

Proposte per l'Area di Progetto
Si propone di riconferire alla Fortezza Vecchia la sua originaria acquaticità, rimuovendo una parte del terreno che attualmente la circonda. I traghetti e le navi da crociera non potranno più ormeggiare di fronte alla Fortezza (cosa che sarà consentita solo a piccole imbarcazioni). Il lato sud

dell'area di progetto sarà quindi dedicata ad attività turistiche mentre alle grandi imbarcazioni sarà dedicata esclusivamente la banchina lato Nord. L'asse viario principale che attualmente corre tra la città e la Fortezza Vecchia verrà dislocato in un tunnel sotterraneo, in modo che la Fortezza e gli edifici silos diventino pienamente visibili dalla città, realizzando al contempo un interessante collegamento pedonale tra porto e città.

La proposta prevede la completa chiusura dell'area al traffico (con parcheggi, fermate bus e taxi, servizi di consegna, consentiti solo sul lato Nord del Silo).

L'intenzione è quella di realizzare un camminamento pedonale lungomare nel tratto prospiciente la Fortezza, sino a collegare quest'ultima con i silos.

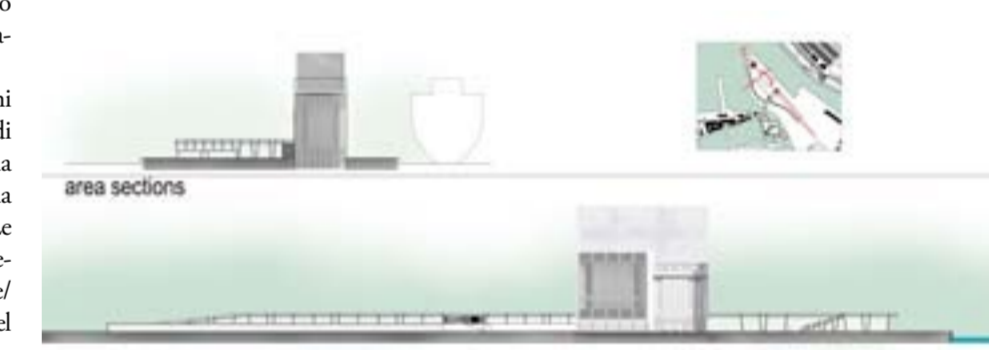
Si prevede anche la costruzione di una piattaforma tra il lungomare ed i silos, con negozi, ristoranti e garage interni, imitando i livelli della struttura urbana tradizionale prima descritti.

Una seconda piattaforma realizza una passeggiata in quota che consente di raggiungere una postazione belvedere posizionata sulla parte frontale del silo.

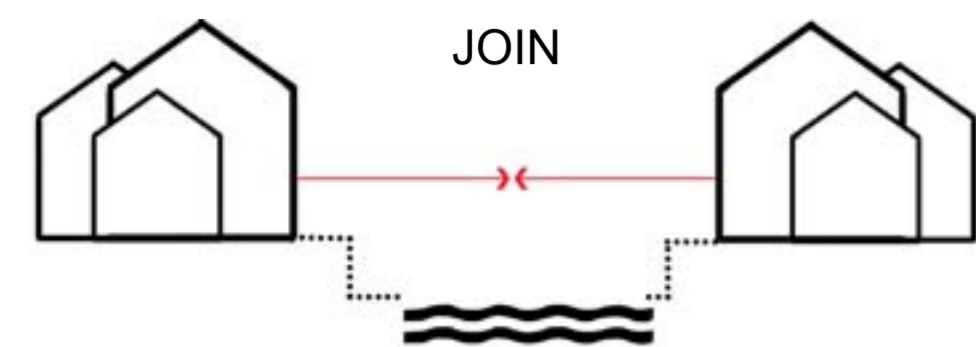
Proposte per i Silos
La nostra proposta per gli edi-

fici silos può essere descritta attraverso i seguenti interventi:

- 1) Demolizione delle superfetazioni aggiunte successivamente alla costruzione originale (la torre e la parte di ingresso).
- 2) Incremento dell'altezza dei due silos mediante un intervento di sopraelevazione, rendendoli così maggiormente visibili dalle zone circostanti. Con tale intervento il complesso costruito sarà caratterizzato da prospetti di tipo quadrato con una connessione moderna che collegherà la parte storica alla parte più recente.
- 3) Ristrutturazione e riuso della struttura dei due silos prevedendo il mantenimento del silo storico come spazio museale, con le porzioni cilindriche utilizzate come percorsi espositivi, e "giocando" con la struttura della parte più recente rimuovendone la facciata esistente, mettendo quindi a nudo la struttura interna, e prevedendo un nuovo rivestimento con materiale traslucido.
- 4) Aggiunta di nuove funzioni rivolte a diverse tipologie di utenza: turisti che arrivano via mare, turisti che arrivano dalla città ed abitanti di Livorno. Le nuove funzioni proposte prevedono: un terminal per crociere/traghetti con caffè, museo del silo, sala conferenze/auditorium, uffici, ristoranti, negozi, alberghi e spazi di co-working.



Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



FROM EMPTY TO FULL SPACE

DAL VUOTO AL PIENO

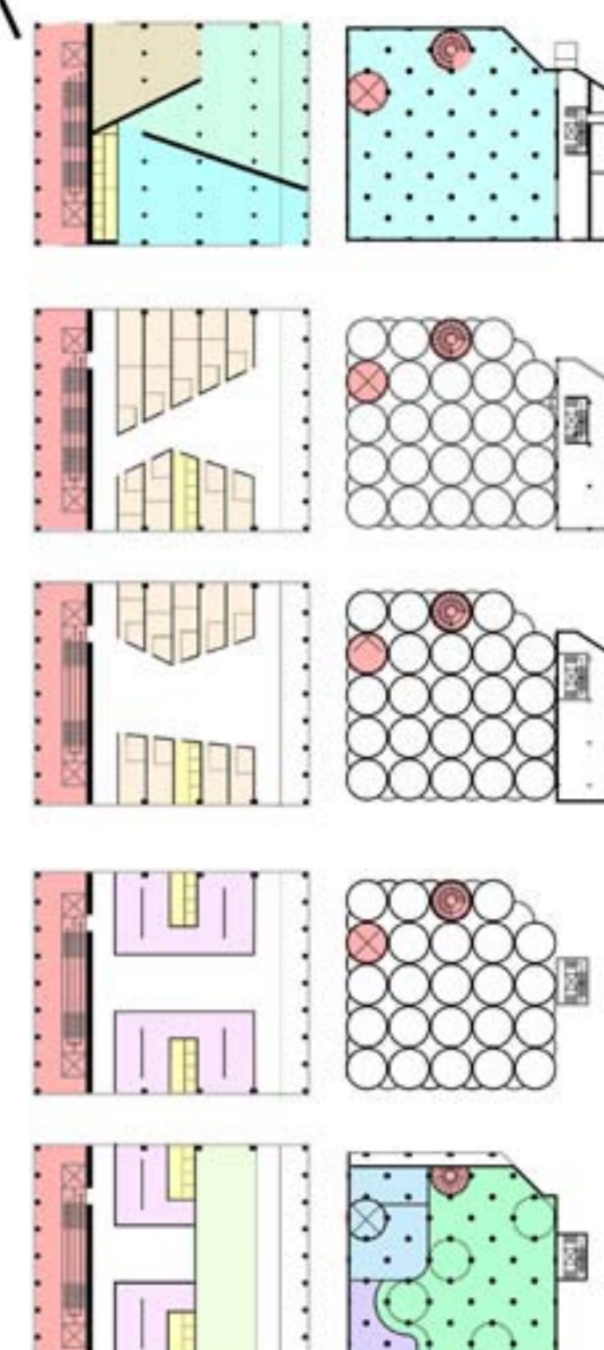


Federica Cerella Caterina Maramai Esther Engel Ivona Uherkova

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE DIDA
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE DIDA
htw saar Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes University of Applied Sciences



La parte storica del silo granari è considerata un monumento, che rappresenta l'identità della città e la storia del porto di Livorno. Il piano terra di questo complesso viene trattato quindi come tale e all'interno vi è un museo di storia e scienze. In questa zona i visitatori possono avere una vista straordinaria alla scoperta dei silos. L'ultimo piano del vecchio silo è un ristorante in cui le parti finali dei granari sono vetrate per permettere la visione completa dell'interno. In questi spazi si trovano le sedute e i tavoli. Nell'ultimo piano offre una spettacolare vista su tutto il porto e anche sulla città di Livorno. Il nuovo silo è stato ripensato per ospitare il nuovo Terminal Crociere. Nei piani superiori troviamo invece degli uffici e un ostello. La facciata, composta da una griglia microforata in acciaio mostra in semitrasparenza i vecchi silos all'interno. Dal nuovo silo si può avere una splendida vista sia verso il vecchio sia verso la città. Il progetto trasforma l'attuale Terminal Crociere in un edificio composto da un parcheggio con 106 posti auto al piano terra. Mentre al primo troviamo un grande spazio dedicato a sale conferenze di diverse dimensioni.



SKYLINE LIVORNO



Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale

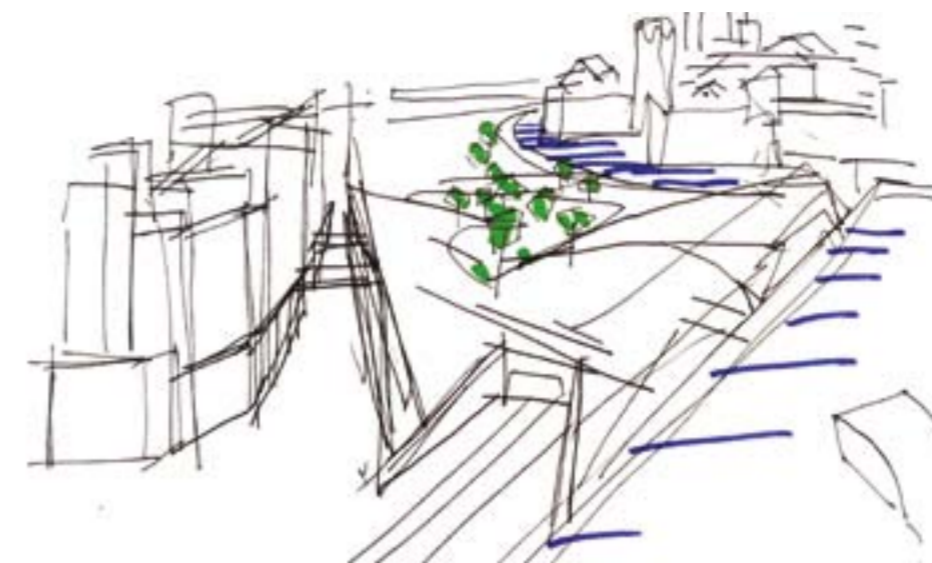
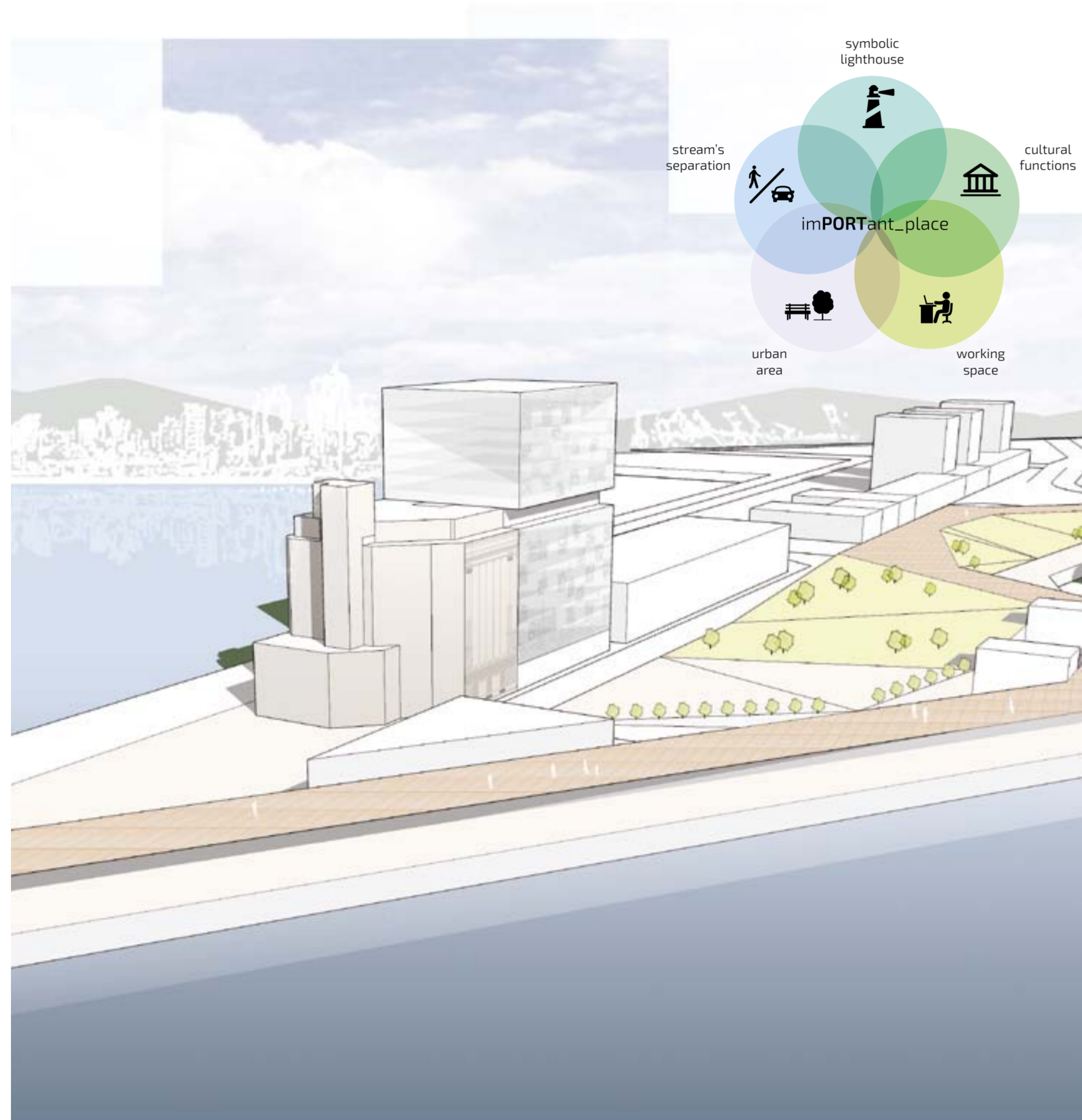
Agnese Coletti Victoria Lukina Adriana Paula Panturu Clément Raimbault



imPORTant_place



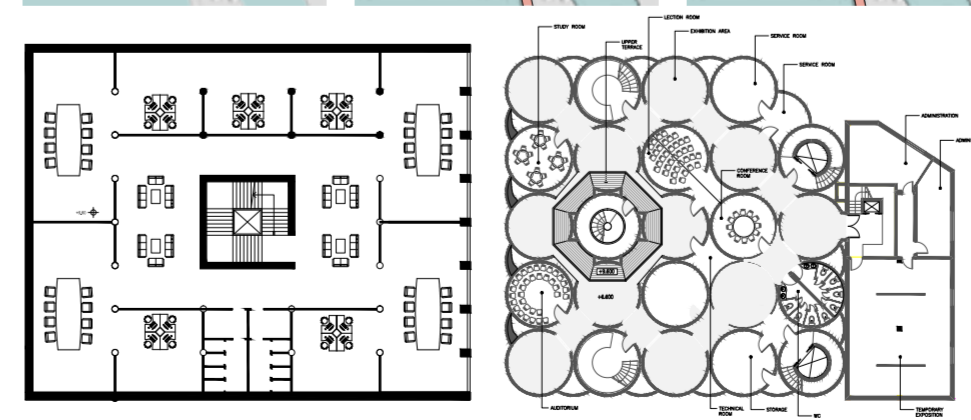
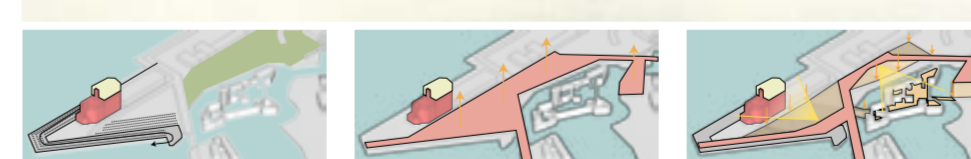
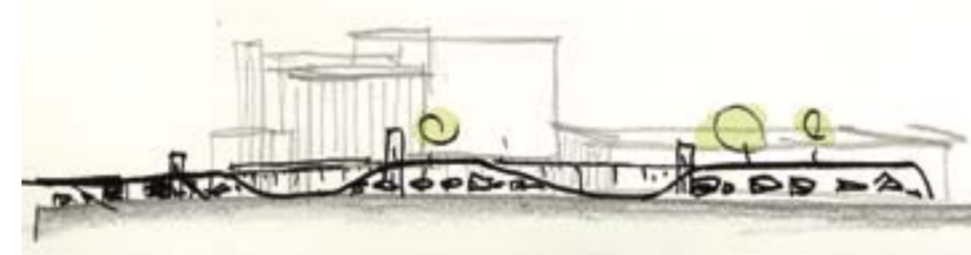
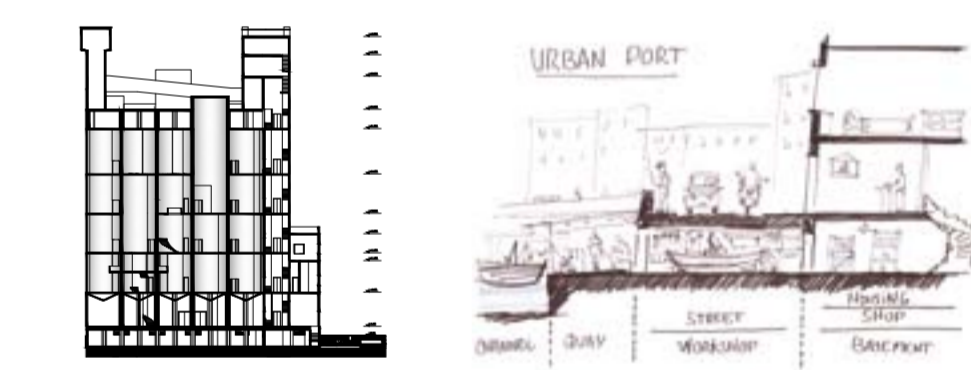
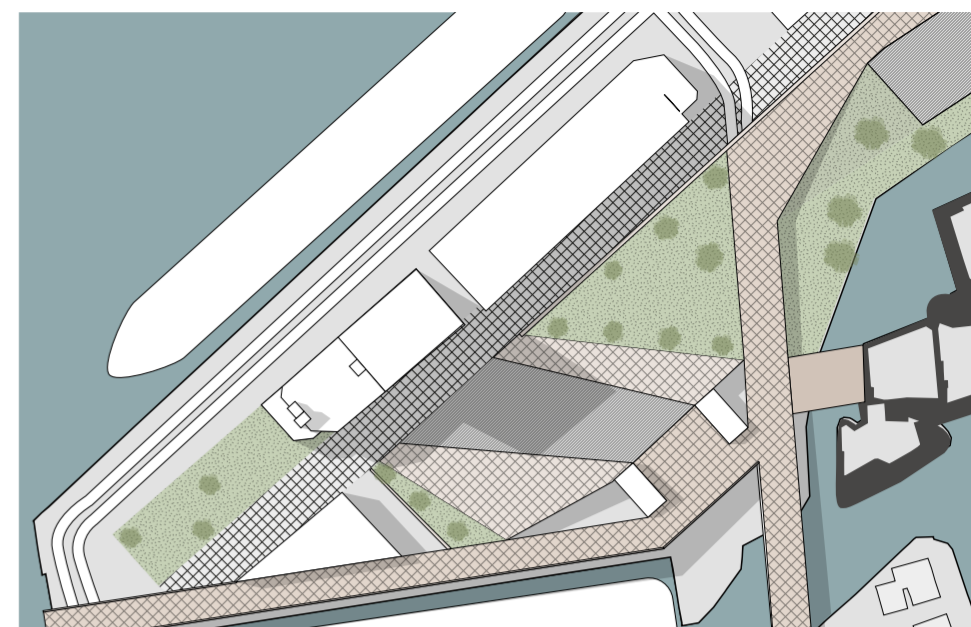
LUOGO DI PORTO | LUOGO IMPORTANTE



Attraverso la nostra proposta di progetto vogliamo sottolineare il significato del sito, riuscire a mantenere la sua memoria ed renderla nota alle persone che visitano questa città e che vivono a Livorno. Partendo dall'analisi a scala urbana, è evidente che la città necessita di una connessione con l'area turistica e commerciale del porto. L'intenzione è quella di creare una relazione tra loro, per neutralizzare eventuali conflitti e "aprire" una nuova porta per la città. In questo modo il sito risponderà sia alle esigenze dei cittadini che a quelle dei turisti. L'intento di mantenere il contatto con il mare, necessita della separazione tra flussi pedonali e di trasporto carrabile. Inoltre, in questo modo, il significato del tempo e della velocità sarà bilanciato e stabilirà un approccio diverso delle persone sull'ambiente urbano. Il progetto prevede un'organizzazione urbana che passa attraverso la creazione di una nuova "topografia", che prevede diversi livelli di percezione dello spazio. In questo modo il livello superiore funziona come una piazza pubblica e il livello inferiore sarà dedicato alle attività portuali e ai turisti in arrivo.

Livelli diversi in cui saranno presenti aree caratterizzate da una "mixité" funzionale, dove i turisti potranno interagire con i cittadini di Livorno. Allo stesso modo, il porto diventerà un luogo da cui la città sarà visibile, aperta ad esso ed alla sua parte più antica, la Fortezza Vecchia. La rigenerazione urbana della Calata Sgarallino darà un respiro sociale e paesaggistico nuovo sia al Porto che al Quartiere Venezia che si interfaccia con esso. Volendo mantenere l'identità del contesto "porto" il progetto architettonico si presta a recuperare l'elemento più caratteristico per la città: il vecchio Silos Granari. La creazione di una nuova formula di funzioni vuole massimizzare l'efficienza e creare un luogo attraente per i cittadini e i turisti. I Silos agiranno come una sorta di "faro" ospitando funzioni diverse: una mediateca, spazi start-up e uffici per le autorità portuali. La parte più antica fornirà un percorso espositivo temporaneo in continuo cambiamento, adattabile a diversi tipi di arte visiva sensoriale e percettiva, concludendosi, in sommità, con uno spazio buio, una camera oscura, da cui sarà possibile studi-

are la conformazione urbana di Livorno, osservandola in tempo reale. Nei cilindri in c.a. del Silos degli anni '20, si avrà la possibilità di sperimentare diversi tipi di luce, di suoni, di sensazioni, a diversi livelli di quota ed essere circondati tipologie di spazi eterogenei e in continua mutazione. Sulla parte superiore dell'edificio ci sarà un collegamento con il silo degli anni '60: il visitatore sarà proiettato in un nuovo volume che ospiterà una mediateca; l'estensione giocherà con la trasparenza e la luce attraverso materiali come l'acciaio e il vetro (lastre di cristallo che ospiteranno pixel fotovoltaici in grado di sostenere una parte del fabbisogno energetico del nuovo volume). La parte esistente, più bassa del Silos degli anni '60, sarà mantenuta reinterpretando la vecchia struttura come archivio storico della città. Il risultato di questa proposta dovrà essere di forte impatto per la vita pubblica di Livorno: lo spazio urbano sarà finalmente apprezzato e vissuto sia dai cittadini che dai turisti, adattato ad uno stile di vita contemporaneo e fruibile in ogni interfaccia.

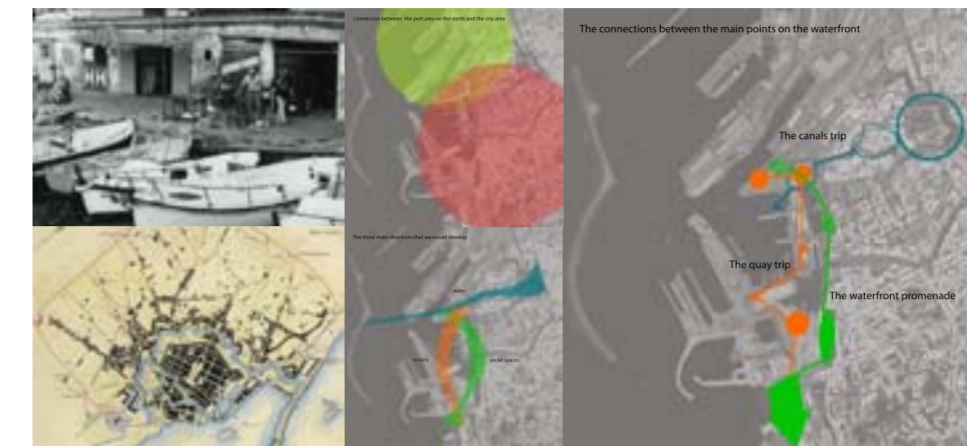
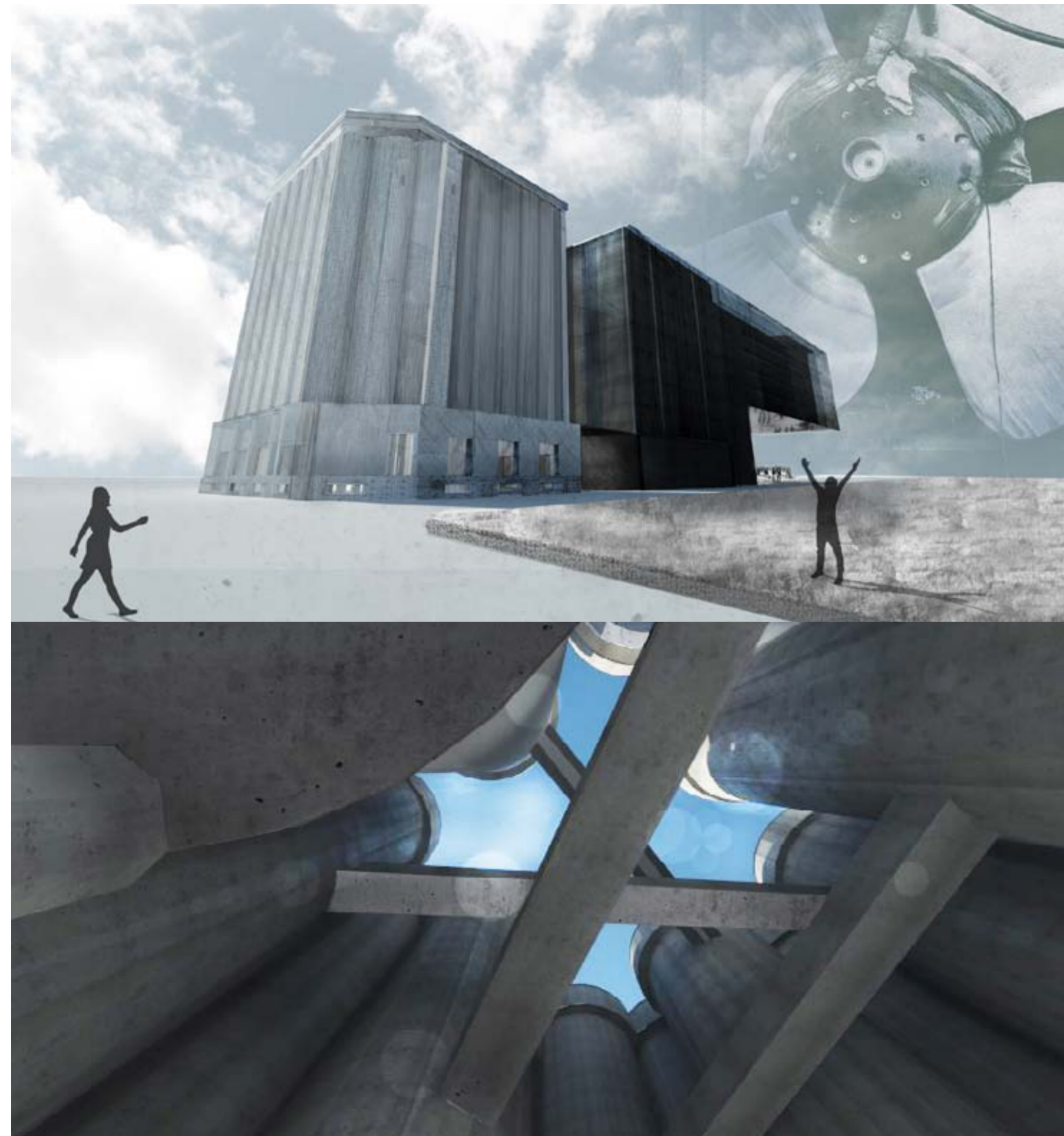


Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



A VIEW TO THE SEA | A VIEW TO THE CITY

UNO SGUARDO AL MARE ALLA CITTA'



Silos granari/ il patrimonio storico architettonico ed il porto per in un nuovo progetto

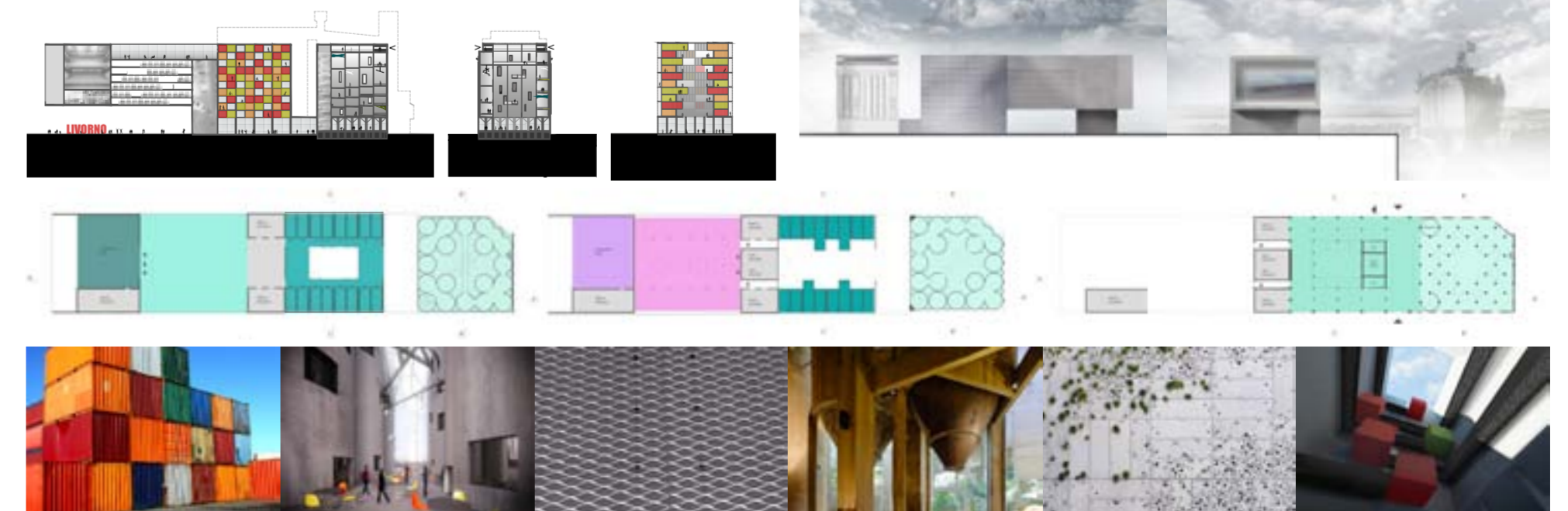
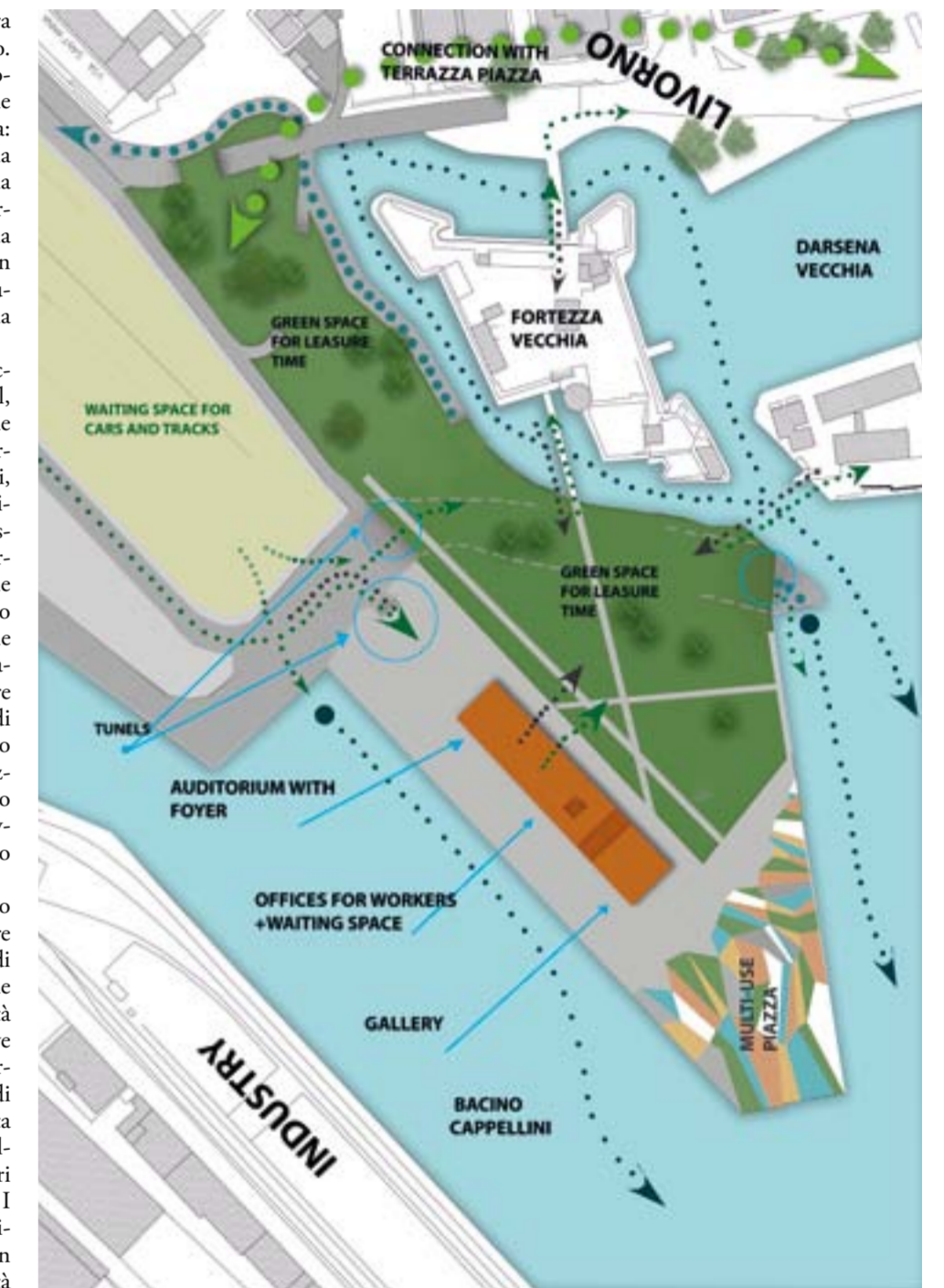
L'area dei silos granari occupa una posizione strategica a Livorno poiché collocata tra il mare e la città, tra la zona industriale ed il centro storico. I silos rappresentano un'importante biglietto da visita per chi arriva via mare a Livorno, e come tutti sanno, la prima impressione che si da è quella che più conta. Per questo motivo, i silos ad oggi inutilizzati, sono un grande potenziale per la riqualificazione dell'immagine dell'intera città.

La città di Livorno si basa su tre punti fondamentali: una lunga e ricca storia, il rapporto con l'acqua e un indissolubile legame tra paesaggio e natura. La nostra area di progetto possiede tutti questi ingredienti: un edificio storico, vicino all'acqua, che rappresenta un simbolo a livello paesaggistico in Toscana. Questi elencati sono stati i punti sui quali è stato fondato il nostro progetto che si sviluppa attraverso tre diverse vie d'ingresso al sito. Giocando sui diversi livelli della strada o delle passerelle, la volontà del progetto è quella di riprodurre la tipica sezione dei fossi livornesi. In questo modo i pedoni possono godere di una passeggiata vicino all'acqua, lontani dal traffico. Questi tre livelli e percorsi saranno connessi al sito attraverso un sistema di ponti che includeranno la Fortezza Vecchia, rendendola un nuovo

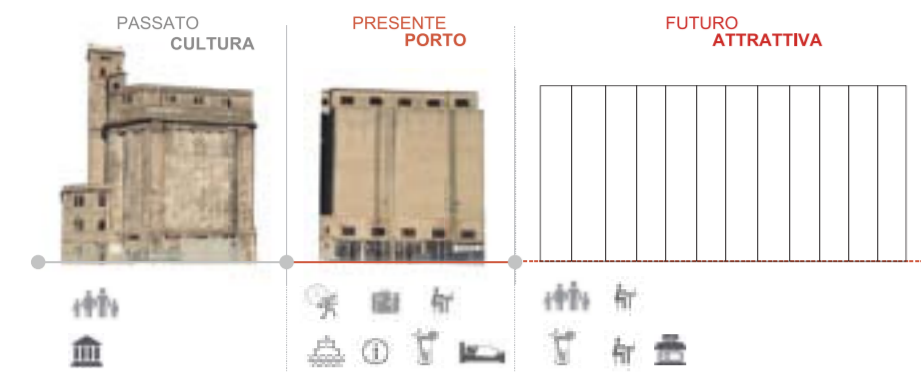
punto strategico. L'accesso al sito consiste in un dialogo gerarchizzato tra le zone pedonali e quelle carrabili. Il terminal dei traghetti esistente, sarà raggiungibile attraverso un tunnel sotterraneo riservato alle macchine, così da lasciare immacolato lo spazio sociale della piazza. Per quanto riguarda i posti auto esistenti, verranno concentrati in un nuovo parcheggio, servito da un ascensore per macchine. In questo modo, l'area d'attesa sul molo sarà uno spazio verde, polifunzionale e dinamico destinato a turisti e cittadini. Il concept del nuovo progetto prevede di conservare i tre vecchi edifici (il vecchio e nuovo silos, il terminal) e trasformarli in un unico volume. Esso potrà, in qualche modo, connettere il paesaggio urbano al mare, sviluppandosi in orizzontale, come tendono a fare tutte le strutture a Livorno. Giocando con le viste e i riflessi, questa struttura rappresenterà un modo per apprezzare il panorama da diversi scorci e cornici. Uno dei maggiori scopi del progetto è quello di conservare il più possibile la parte strutturale delle preesistenze. Il vecchio silos, risalente agli anni '20, sarà destinato ai cittadini, andando a costituire un luogo per esibizioni ed eventi culturali. Verrà costruita una percorso aereo che passando attraverso e dentro i vecchi silos, condurrà fino a una terrazza panoramica, laddove sarà possibile godere della città dall'alto

ed apprezzare l'architettura di questo spazio fantastico. Il silos più recente, verrà comunque mantenuto anche se in maniera meno incisiva: l'operazione prevista è quella di rimuovere la struttura portante in cemento armato alla quale andremo ad ancorare in modo casuale dei nuovi volumi che rimandano alla forma dei container del porto. Questa struttura potrà accogliere uffici, stanze di hotel, archivi etc, all'interno delle proprie cellette, che rimarranno piuttosto flessibili, pronte ad adattarsi alle esigenze che muteranno col passare del tempo. Per finire, verrà aggiunto un nuovo volume aggettante, direzionato verso la città, che diventerà anche il tetto di una piazza cittadina. L'area portuale appare come un mondo pieno di colori forme e vita. Il nostro progetto ha voluto enfatizzare questo aspetto, citando colori e forme del porto, avvicinandosi molto al concetto di riciclo.

La parte esterna dell'edificio verrà rivestita in lastre d'acciaio per dare il senso di una struttura monolitica che si complica nelle spazialità interne e nelle sezioni, dove possiamo leggere anche diversi livelli che collaborano tra di loro. La piazza urbana è stata disegnata con una texture colorata che si ispira ai colori presenti nell'area portuale. I materiali grezzi e quelli riciclati si propongono di dare un tocco di novità e dinamicità al nuovo volto di Livorno.

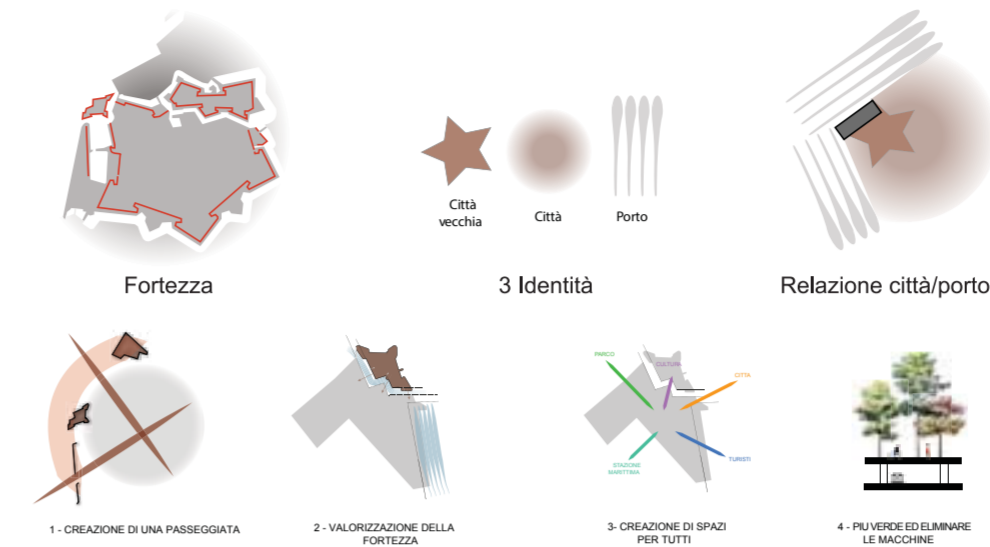
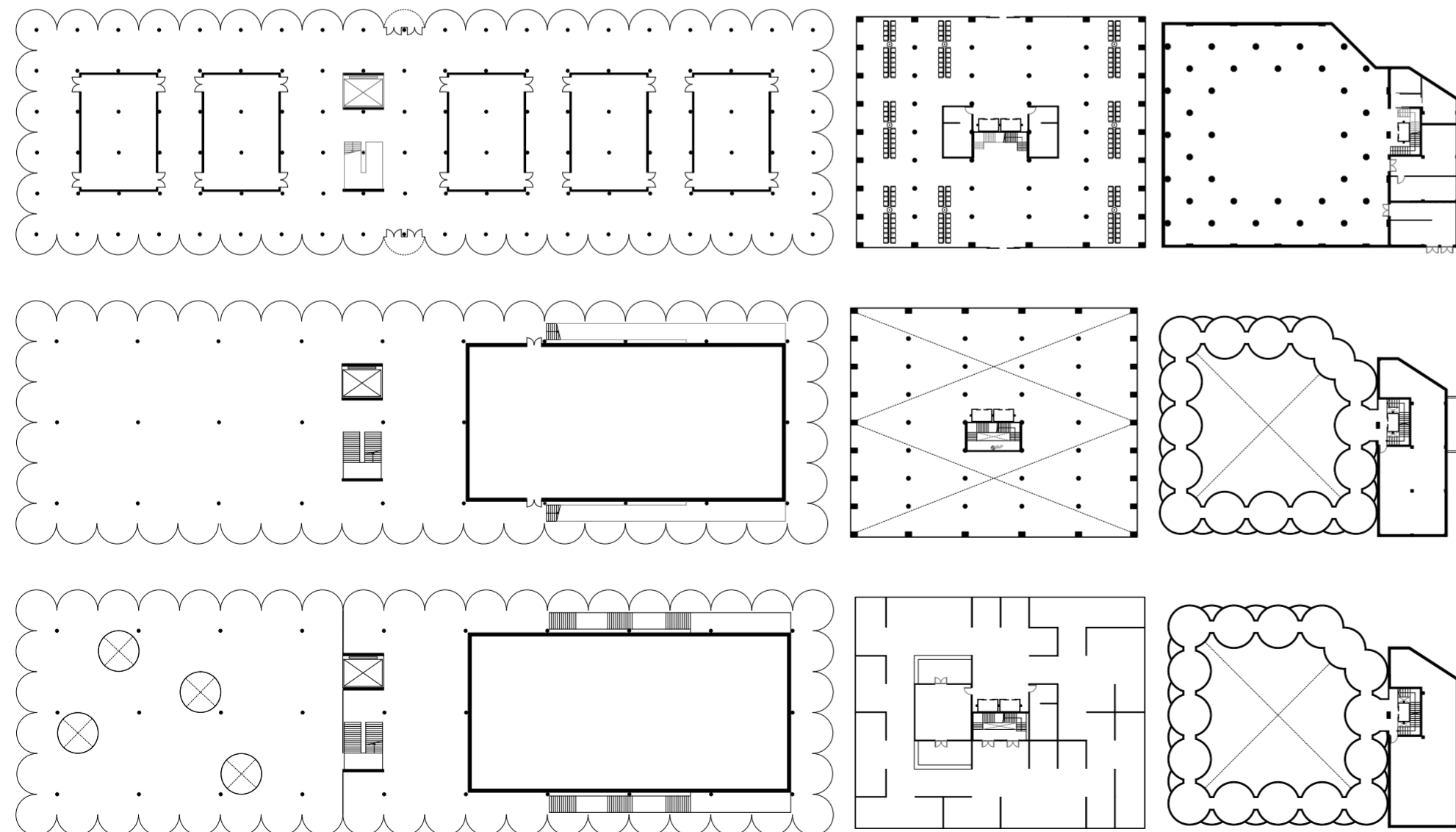
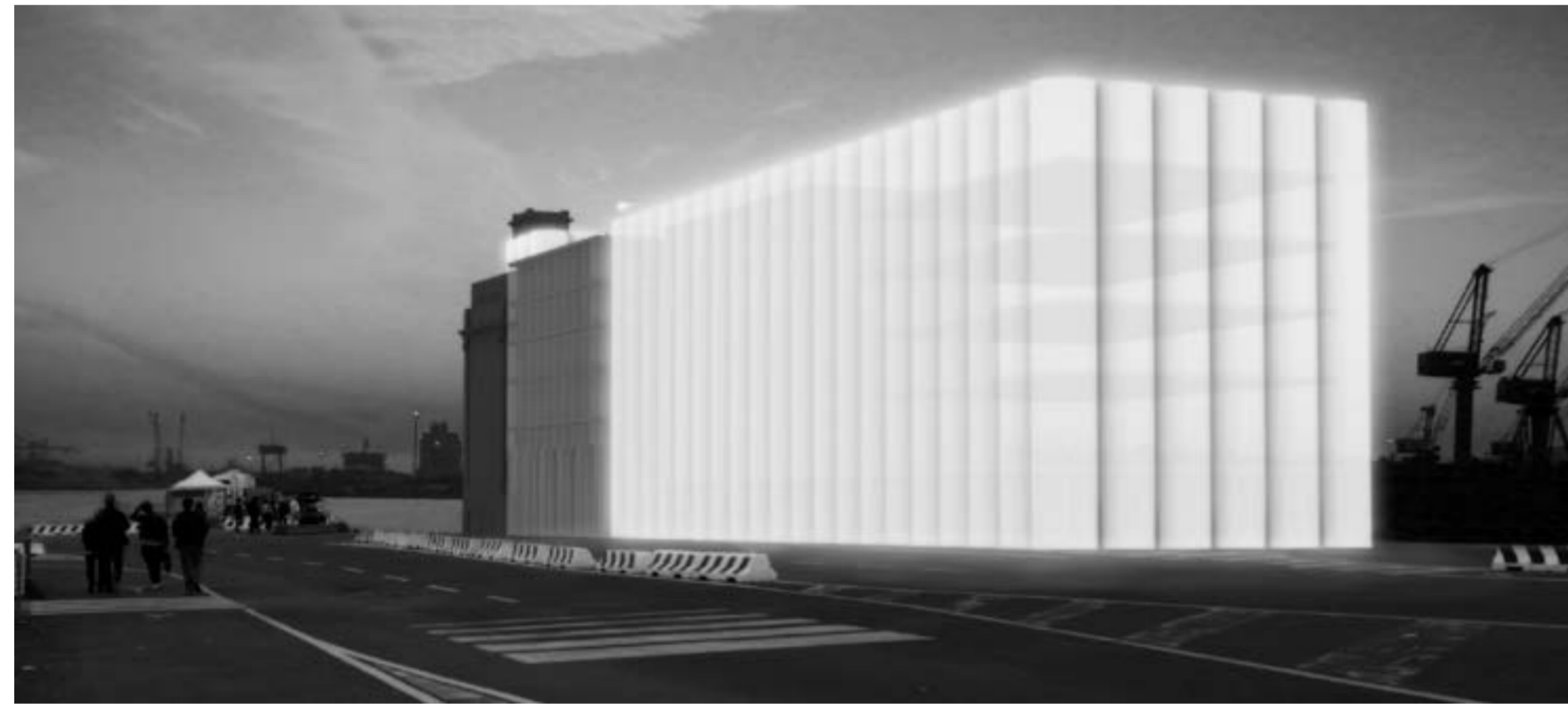


Re-FACT Livorno 2015 Le proposte progettuali del Workshop Internazionale



REVERBERATION OF THE PAST

RIVERBERO DEL PASSATO

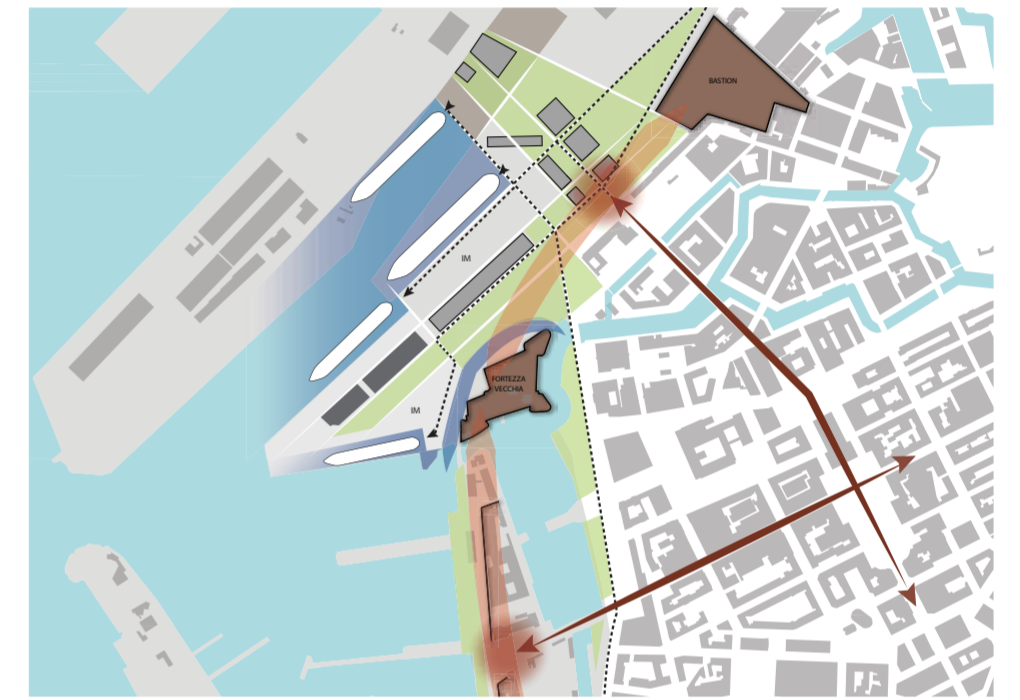
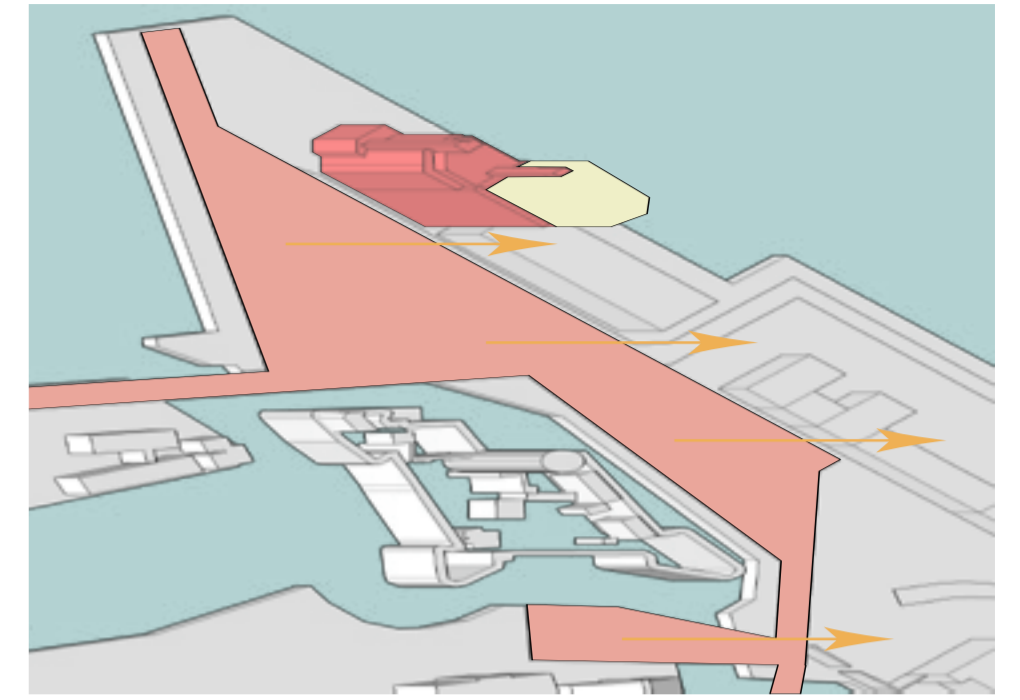
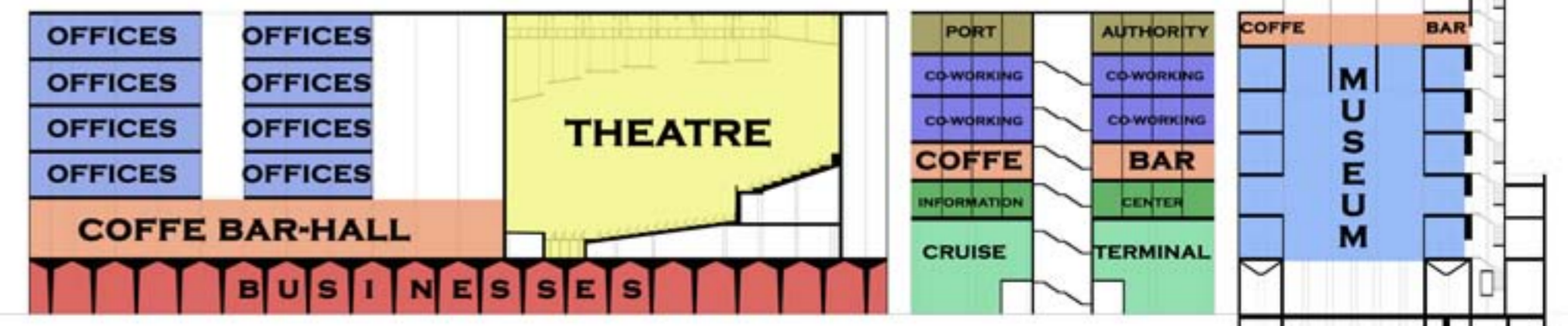


Livorno si compone di tre identità: la città vecchia, la città nuova e il porto. Intorno al sito in oggetto si notano elementi fondamentali: la Fortezza Vecchia, un antico bastione e alcuni resti delle vecchie fortificazioni. Il sito è confinato tra la fortezza e il porto, un luogo strategico e importante per le operazioni di imbarco e di sbarco di passeggeri. I due mondi hanno entrambi importanza qualitativa e storica, ma non vi è alcuna connessione. All'interno del sito inoltre è presente un silos Granari degli anni '20 e uno più recente degli anni '60. Ad oggi lo spazio circostante è riservato soltanto ai parcheggi d'imbracco. Al fine di risolvere queste problematiche e attrarre più visitatori è necessario mettere in risalto il patrimonio che Livorno offre. Verrà creata una passerella lungo il sito, la fortezza sarà nuovamente circondata dal mare, immaginando uno scenario che possa coinvolgere i cittadini, i lavoratori e turisti. Un tunnel sotterraneo sentirà di mantenere il traffico degli imbarchi ampliando così lo spazio per la piazza pubblica. Lo spazio sarà suddiviso in più aree: spazi vuoti che i cittadini possono utilizzare come preferiscono, spazi per mangiare, parco giochi e skate-park e spazi per altre attività all'aperto. La nostra proposta è quella di creare un'area a misura d'uomo e migliorare la connessione con la città. Il secondo intervento riguarda il recupero del silos Granari. La proposta è creare tre edifici che rappresentano il passaggio dal passato al futuro di Livorno, recuperando parti storiche della città e donando una nuova icona che possa avere maggior attrazione non solo sui turisti, anche sui cittadini, per una maggiore connessione tra porto-città. Lo storico silos Granari degli anni '20 ospiterà il museo della regione Toscana. Gli spazi interni saranno convertiti nelle gallerie del museo. A piano terra vi sarà una grande entrata per esposizioni temporanee, al centro una grande

colte ottenuta demolendo alcuni silos centrali e un lucernario. All'ultimo piano avremo una caffetteria con vista sulla città. La seconda fase del progetto coinvolge il silos degli anni '60. La struttura originale sarà mantenuta tale, tranne che per la parte esterna, rimossa e sostituita da una facciata in vetro, in modo da far emergere lo scheletro dei silos. A piano terra avremo il nuovo terminal crociere, il punto informazioni al primo piano ci saranno caffetteria e uffici. La terza fase del progetto riguarda il nuovo edificio. Questo si propone di essere la nuova icona di Livorno ripartendo però da un'identità già presente nel sito, quella dei silos, dai quali verrà ripresa la forma caratteristica ma reinterpretata in chiave moderna con una facciata intermanete in policarbonato. Le funzioni all'interno riguarderanno servizi per la città e i turisti, un grande auditorium, uffici e un co-working.



- Galleria commerciale
- Bar/Caffetteria
- Uffici
- Teatro/Auditorium
- Terminal
- Centro informazioni
- Co-Working
- Autorità portuale
- Museo



Evoluzione dei lavori post Workshop (Università di Brno, CZ)

Paesaggio Urbano Waterfront

Helena Zemánková,
Vysoké Učení Technické V Brně



Dopo il Workshop di Ottobre 2015 a Livorno, Prof.ssa Helena Zemankova della Facoltà di Architettura di Brno, Repubblica Ceca, ha scelto lo stesso tema del recupero funzionale del Silos Granario Calata Punto Franco e della rigenerazione urbana intorno al waterfront come tema progettuale del suo corso di studio, approfondendo alcuni progetti del workshop stesso ed elaborandone nuovi.

Inoltre questi progetti e studi di ricerca sono stati presentati all'interno del progetto europeo Erasmus plus APHELEIA durante una conferenza tenutasi a primavera di quest'anno in Portogallo.

All'interno dello stesso convegno la facoltà di architettura di Brno era rappresentata con alcuni poster di studenti e dottorandi e il seguente articolo di Helena Zemankova.

L'articolo e alcuni poster dei lavori degli studenti sono riportati qui sotto e sulle pagine seguenti.

For cities located on the coast of the Atlantic, the Mediterranean and the North Sea, industrial areas, docklands and terminals that utilize a cheap transport route by the sea are highly significant urban zones.

Nevertheless, these zones often constitute a barrier between the city, its inhabitants and the sea. They are called "Entre terre et mer" in French.

For the last two decades, docklands authorities, architects, town planners and cities themselves have been paying growing attention to those areas. They propose moving cargo ports to more distant locations and making the coast accessible for city inhabitants. The emptied original objects should gain various new functions and serve residents and tourists alike.

The following examples can demonstrate transformations of the original cargo port areas and creation of new urban landscape.

Katajanokka peninsula, Helsinki, Finland

Original function: cargo wharf

New function: residential complex

Architect: Wilhelm Helander

Successfully completed projects of Helsinki city include rebuilding of Katajanokka peninsula, which was still serving as a cargo wharf in the 1960's. The closeness of the peninsula to the central zone of Helsinki and its contact with the surrounding sea led urban architects to their decision to move the original function of the port zone away and to create here space for residential development.

The rebuilding was carried out in several stages and was completed in 1986.

In the central part of the peninsula, original buildings of the Admiralty built by famous architects C.L.Engel and E. B. Lormann in the 19th and early 20th century were given new functions. Their position at the central axis of the peninsula became the foundation of the urban revitalization concept. The architect Wilhelm Helander and his colleagues used the original objects in a new way. The arsenal was transformed into a school, the storehouse into a kindergarten, the bakery into a club and the prison into a leisure center. Along the axis of historical buildings, there is a five-storey residential block of buildings on the coast.

Marseille, France

Original function: transshipment port

New function: administrative area

Architect: Eric Castaldim

It has been a very long time since Marseille was waking up at dawn and dock workers were coming into the port office building to get hired as carriers. Until the mid-1960s, there were several thousand of workers, now there is hardly three hundred of them.

The original office building still exists and is today more than a symbol of this place as it was converted into a maritime terminal. From there, tourists depart for cruises to admire the charms of Marseille from the sea.

Another preserved building is a gorgeous set of hangars for transshipment of goods from ships to trains. It was opened in 1866 and has been perfectly renovated by the architect Eric Castaldim. It houses more than 275 companies equipped with computers and employing over 3,500 "white collar" workers. In the surrounding of the original hangars, new administrative buildings are growing, one of them was designed by the architect Renzo Piano.

Lorient, France

Original function: submarine base

New function: aquaculture research, education, water sports, underwater archeology

Winner of competition: Atelier d'architecture Bodhan

Paczowski et Paul Fritsch architects (Luxembourg)

Port areas along the Atlantic called "the facade of the Atlantic" have a strategic location and great value for finding new resources for city development plans.

In spring 1999, Lorient city officials announced an international competition for a new functional use of a submarine base that was developed and used by Germans during World War II and therefore became the reason for numerous bombing of the city by the Allies.

Technical endurance of the buildings prevented their destruction. At an area of 26 hectares, three huge hangars with wet and dry docks for submarines were preserved.

The winning competition entry paid special attention to a landscape concept of the whole territory. Along the estuary of the river Ter, the bankside was developed as pedestrian zone linking the area with the city. New functions were focusing on activities associated with the sea, shipbuilding, research in underwater flora and fauna, water sports safety and supported by Tabarly Foundation, which was established in honor of the famous French sailor.

Brest, France

Original function: military warehouses and docks

New function: La marina du chateau (yacht docking, restaurants, sports and boat equipment shops)

Architects: Bernard Halet and Michel Villette

Brest is a military port, military ships and buildings are located along the estuary of the Penfeld river mouting to the berth connected to the Atlantic.

However, fishermen boats and tourist boats connecting the mainland with several French islands in La Manche also come to this berth "rade".

In autumn 2005, the Ministry of Defense decided to vacate the land in the estuary of the river Penfeld below the castle in Brest.

In 2011, Brest Metropole Ocean (BMO) focused on new uses for this area with the aim to enlarge a part of the berth that is accessible to residents and tourists, by building a marina for yacht docking. The BMO became the owner and manager, with support of other financial institutions and regional administration they drew up a contract for management of the marina with Mixed Economy Company which is responsible for infrastructure in Brest.

The emptied original military buildings on the banks of the Penfeld river have been converted into shops and restaurants for yacht owners and also for tourists and residents of Brest.

Liverpool, England

Original function: docks

New function: public facilities, gallery

Architects: Stirling and Wilford

The complex of old docks from the 19th century is one of the oldest industrial buildings in Great Britain. Today, public facilities, shops and two major galleries can be found here. One of the galleries presents the famous musical group The Beatles, the second is Tate Gallery. This warehouse building from 1840 was designed by the architect Jesse Hartley and shows a high quality of space planning. The architects Stirling and Wilford, authors of its conversion, say that admiration and respect for the existing building led to only minor necessary changes in the interior. The show-rooms are accompanied by artists studios, meeting places and a restaurant. This successful conversion is an example to follow.

Genoa, Italy

Original function: cargo port

New function: mixed zone (leisure activities, aquarium)

Architect: Renzo Piano

In 1982, on the occasion of the 500th anniversary of discovering America, Genoa City Hall organized international celebrations of its countryman Christopher Columbus and the architect Renzo Piano was invited to participate at preparing the celebrations. In his working diary Renzo Piano said, "It was an opportunity to create buildings that would survive for decades. My project honoring Christopher Columbus was based on simple philosophy (which resulted in resentment and accusations for wasting), since I wanted to create a work of lasting value that would be usable even after the celebrations."

Already in his previous design from 1981, Renzo Piano focused on revitalizing the old pier – "Porto Antico" as was required by the town hall. This first project, "pier" was abandoned but it gave birth to ideas that were implemented for Columbus celebrations. Piano said: "It was like a surgery of an open heart beating, and this heart was my city".

In 1835, the city and the port of Genoa lost direct contact and many office buildings, warehouses and custom houses were constructed. It was necessary to re-unite the old town and the port. The Columbus celebrations allowed the restore some old significant buildings at the waterfront, such as a cotton warehouse from 19th century which was re-used for expositions and a warehouse from 17th century belonging to the first custom zone in the history which was re-built into a convention centre for 800 participants preserving its rich decorations and illustrious perspectives.

The new buildings include a large crane, the most characteristic structure, inspired by the port environment where cranes have always been typically used for unloading ships. Among other new structures, there is a panoramic elevator, performance area covered by fabric, and an aquarium hanging over the old pier.

Livorno, Italy

Original function: cargo transshipment

New function: "Gateway to the city", tourist boat terminal

International workshop on Industrial Heritage

The industrial zone and cargo transshipment was moved and newly constructed in the north of the originally utilized coast. In the vacated zone in the vicinity of the historic city of Livorno, there were abandoned warehouse objects. A new terminal for departures of tourist boats to the nearby islands was built.

In autumn 2015, the port management and city representatives of Livorno invited professors from six European faculties of architecture who focus on revitalization of industrial areas to cooperate with their students on a requalification urban project for the area of the former dock. The project's goal was to find new functions for the territory and for the huge buildings of the original warehouses and silos and to make them into "a new gateway to the city".

The objects are not only documents of the collective historical memory, which needs to be preserved, but their value lies in the physical possibility for reuse.

New urban solutions were proposed, linking the coastal zone with the city, highlighting the site and converting the buildings for public functions, museums, convention center, hotel, etc.

The workshop was attended by 30 students working in international groups. Some results will be presented by the students at Apheleia seminar. It was already 10th workshop organized by cooperation of the same professors and it was conducted according to the Re-FACT – principles of revitalization, reactivation, reconversion (FACTORY).

Hamburg, Germany

Original function: docks

New function: mixed zone "Hafen city"

Architects: Herzog and Meuron

In the heart of Hamburg, on the area of 157ha of former dockland, there is growing a modern European centre. It is the biggest and most anticipated project of urban development in Europe. There are 12 sections connected by parks, squares, promenades and seaside atmosphere. The new city part started to be planned after closing the big harbour in 1980's and should be completed in about 2030. The city first concern was how to use the emptied huge spaces. "Hafen City" rebuilds Hamburg's identity as a harbour city. The intensive relations between land and water are specific and exceptional. Here, office and commercial spaces exist, and living capacity for up to 12000 people and up to 50000 working places could be created. The modern city part is dominated by the Elbe Philharmonic building by Herzog and de Meuron which was built on the roof of an old warehouse.



PROF. ING. ARCH. HELENA ZEMÁNKOVÁ, CSc.
ING. ARCH. VÁCLAV ZEMÁNEK, CSc.

ATELIÉR MĚSTO A MÍSTO

KAROLINA LANGNEROVÁ

ZIMNÍ SEMESTR 2015/2016





REKONVERZIA OPUSTENÉHO SILA V TALIANSKOM LIVORNE



SÚČASNÝ STAV

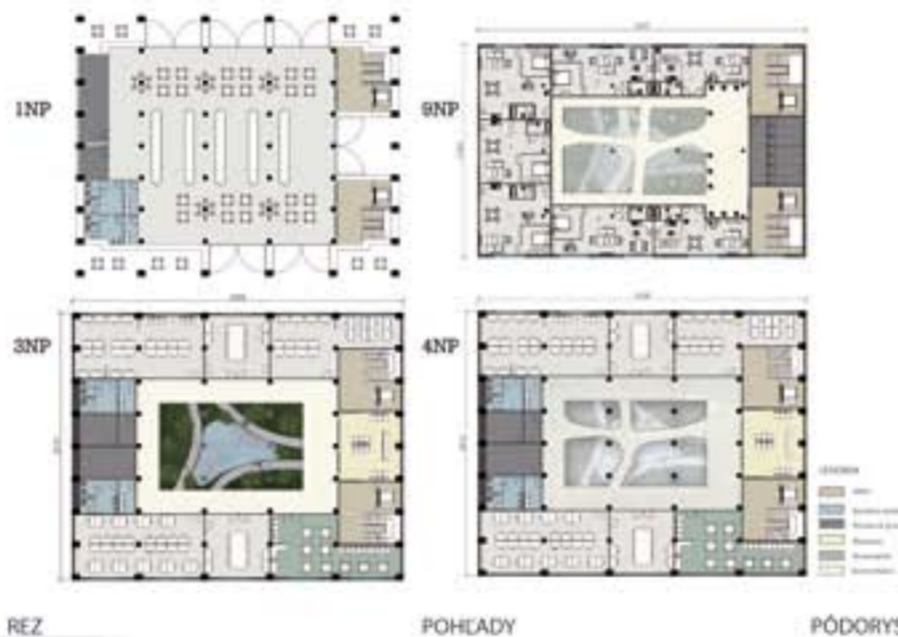
V prístaništi mesta Livorno sa nachádzajú dve opustené sila, jedno z dvochdesiatich rokov minulosti stavba a druhá, ktorá bola postavená v tridsiatych rokoch. Obe boli postavené na mieste bývalej vojenskej základne a spracovanej oblasti. V súčasnosti sú chátrajúce budovy, ktoré majú iba základnú funkciu. Časť medzery medzi budovami v Livorne bolo naplnené novými bytmi, ktoré prilákajú do mesta mladých ľudí, ale aj dôchodcov. Livorno má dlhú históriu spojenú s v prístaništi nachádzajúcej sa veľkou lodenícou, ktorá okrem iného zabezpečuje rekonštrukciu lodí. Mesto má bohatú kultúru a je jedným z najkrajších miest Talianska. Mesto má krásnu zátoku, ktorá je obklopená nádhernými výhľadmi na more a okolitú krajinu.

NOVÝ ARCHITEKTONICKÝ VÝRAZ

Prístavištná budova sa zjednotila a zrekonštruovala. Na nový účel však požiadavky boli iné. Budova mala byť funkčnou a otvorenou. Čiže terminály, ktoré boli pôvodne určené na skladovanie, sa stali súčasťou novej funkcie. Budova mala byť otvorená a priateľská. Prístavištná budova mala byť funkčnou a otvorenou. Čiže terminály, ktoré boli pôvodne určené na skladovanie, sa stali súčasťou novej funkcie. Budova mala byť otvorená a priateľská.

KONCEPT

Súčasnosť termínov pre posedenie bolo dôležitá a na jeho miesto sa prístup budovy vytvorila. Zjednotila sa stena priamo nad, ktorá bola súčasťou parkovania. Všetky tri budovy boli prepojené dlhou administratívou galériou. Čiže terminály, ktoré boli pôvodne určené na skladovanie, sa stali súčasťou novej funkcie. Budova mala byť otvorená a priateľská. Prístavištná budova mala byť funkčnou a otvorenou. Čiže terminály, ktoré boli pôvodne určené na skladovanie, sa stali súčasťou novej funkcie. Budova mala byť otvorená a priateľská.



INTERIÉR

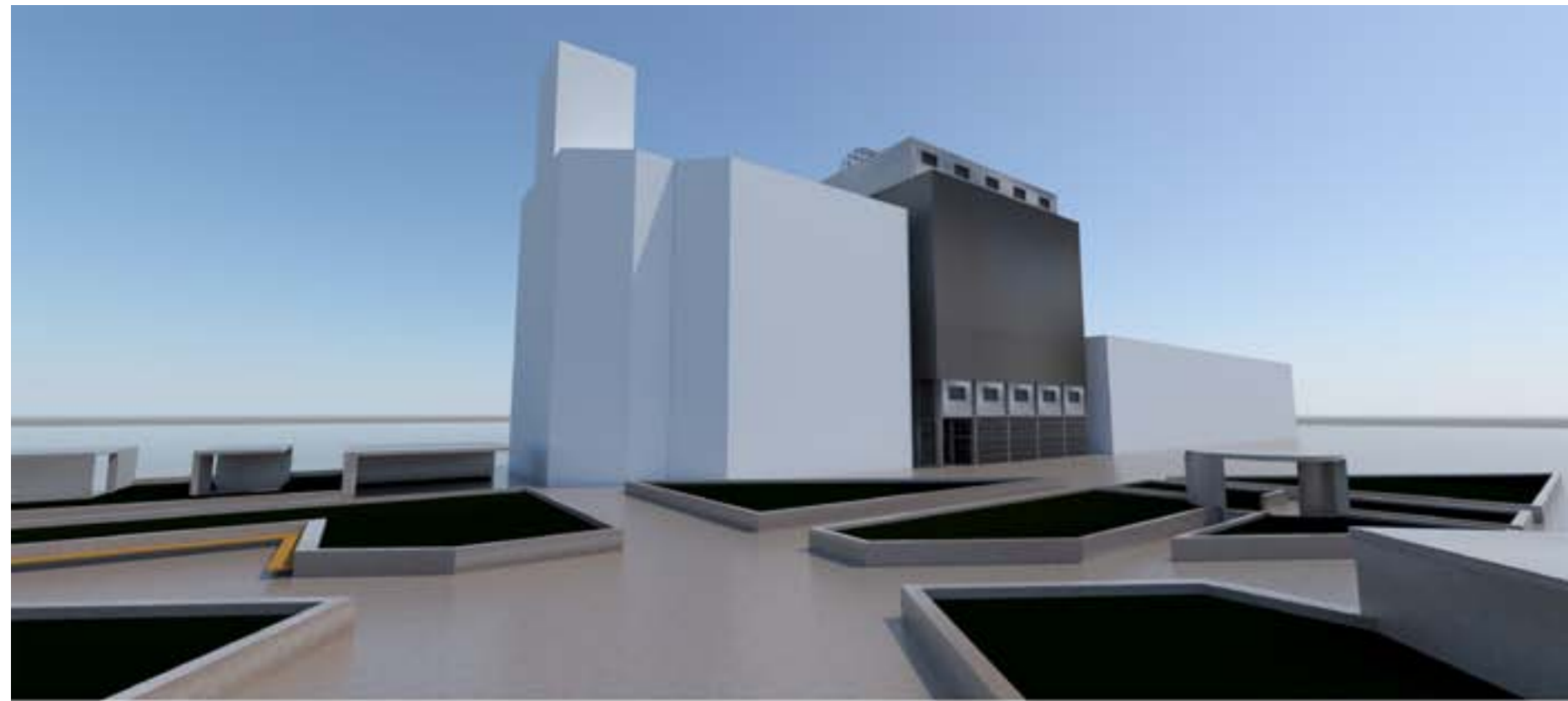


1NP TRH 3-3NP KANCELÁRIE

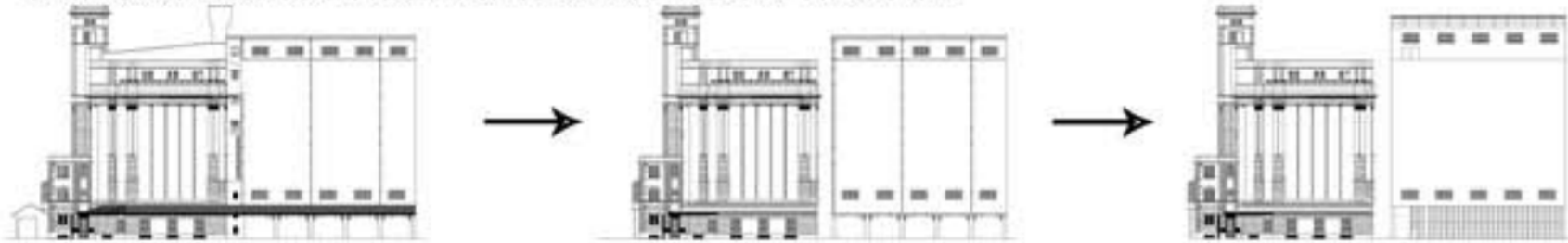


Jak dlouho může trvat tahle zastávka? Kdy pojede další spoj? Kde je vůbec to místo kam jedu? Mám se posadit, nebo si začít stavět dům?





IDEOLOGICKÝ POSUN FORMY NOVÉHO SILA SE SNAHOU ZACHOVAT TYPICKÝ RÁZ



1. NP +0,00

V PRÍZEMNÍM PODLAŽÍ SE NACHÁZÍ VSTUPNÁ ČASŤ KOMPLEXU. V PODLAŽÍ VYBUDOVANÉ U STĚNY STARÉHO SILA NAJDEME VÝTĚHY A OBSLUŽNÉ SCHODIŠTĚ. UŽITNOU ČASŤ PODLAŽÍ TVORÍ DENNÍ ČASŤ BARU SE SALEM A TECHNICKÝM ZÁZEMEM POTŘEBNÝM K PROVOZU.



2. NP +3,50

DRUHÉ NADZEMNÍ PODLAŽÍ JE TVOŘENO DRUHOU ČASŤÍ KLUBU S PROSTORY PRO VĚTŠÍ MNOŽSTVÍ LIDÍ, DRUHÝ BAR A POHLED NA PODIUM Z GALERIE.



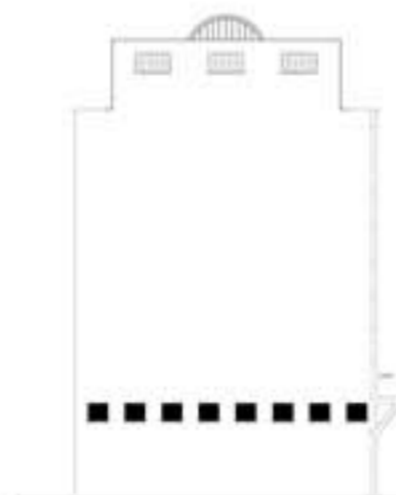
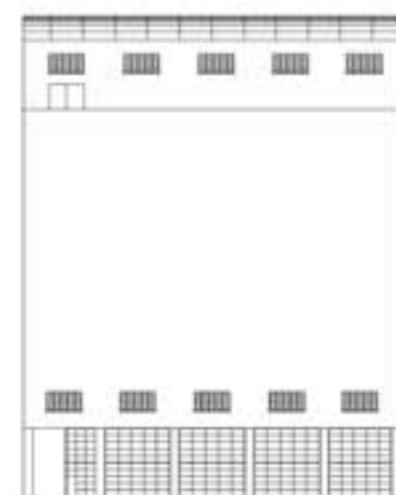
3. ND +6,60

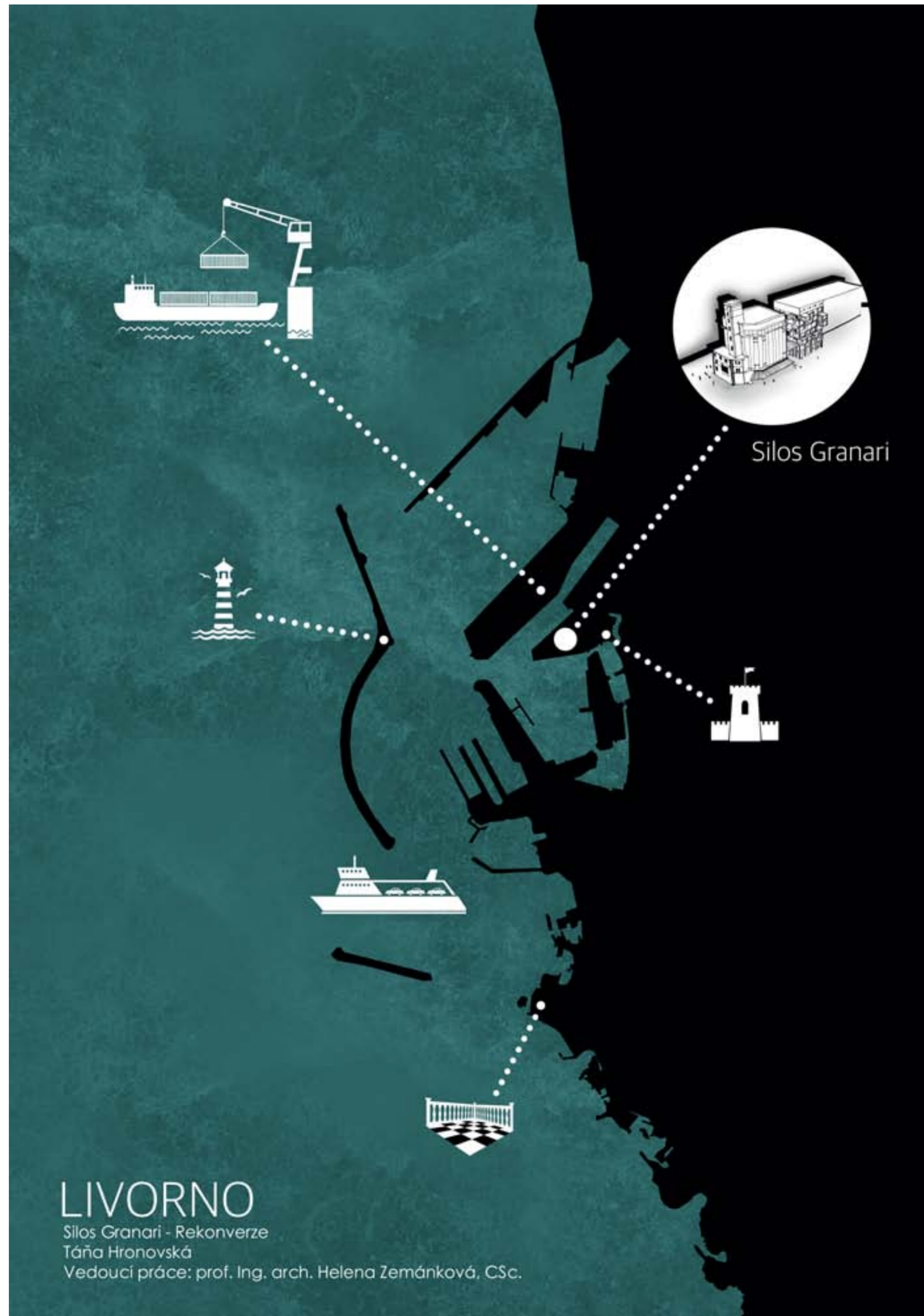
POSLEDNÍ PODLAŽÍ POD TĚLESY NÁSPYČO DÁVA PROSTOR PRO TANEČNÍKY A HUDEBNÍKY. PROSTORNY TANEČNÍ SÁL S PLNÝM ZÁZEMEM DOPLNÍ JE ZAUJÍMAJÍCÍ ODPOČINOVÝ PROSTOR PRO MUZIKANTY A NÁHRADNÍHO STUDIA.



4. ND +36,20

V POSLEDNÍM PATŘE NAJDEME VELKOU UMĚLECKOU GALERII, KTERÁ SE SPOJÍ S VYUŠNOU KAVÁRNOU. SAMOZŘEJMOSTÍ JE VSTUP NA TERASY PO OBOU STRANÁCH BYVALÉHO SILA, KTEŘÍ DOVOLUJE ROZHLED DO ŠIROKÉHO OKOLÍ.





Georgi DAS SILO
Hamburg, Germany 2006/08



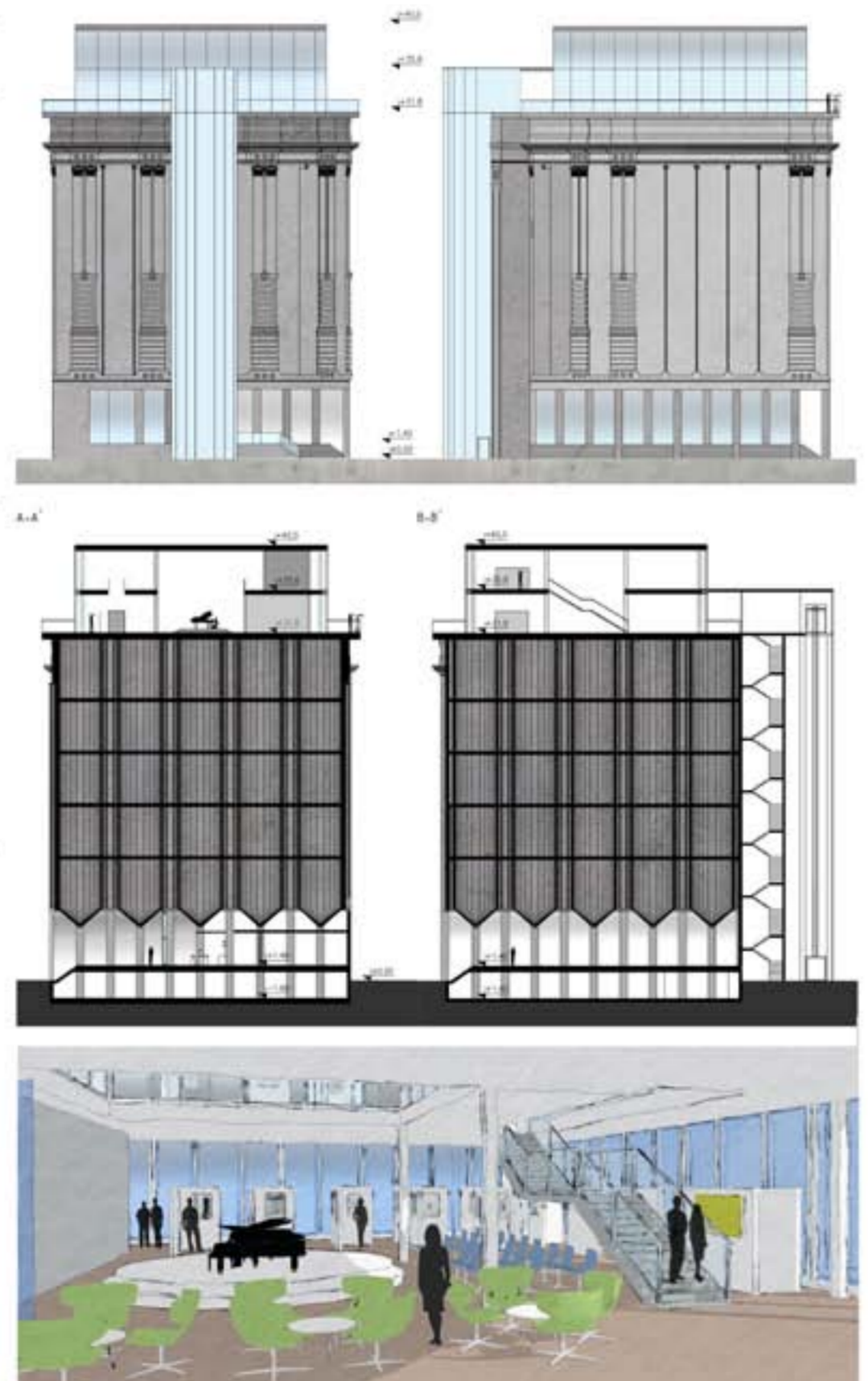
Thomas Heatherwick, SILO
Cape Town, South Africa, 2004/11



MYRDV, GEMEN RESIDENCE,
Copenhagen, Denmark, 2002/05



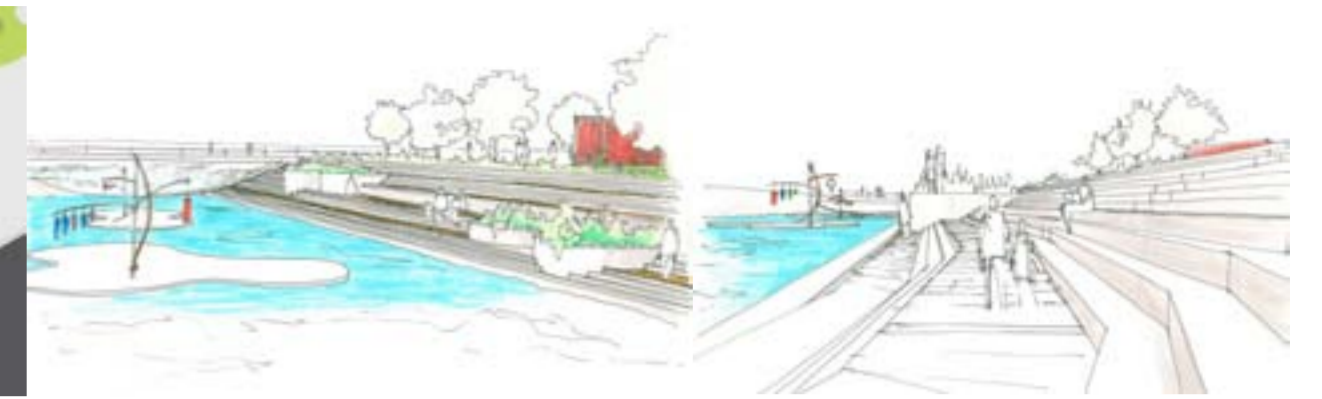
ROLAN CARTA, SILO
Marseille, France, 2004/11



PROF. ING. ARCH. HELENA ZEMÁNKOVÁ, CSc.
ING. ARCH. VÁCLAV ZEMÁNEK, CSc.
ATELIÉR MĚSTO A MÍSTO

DENISA ZATLOUKALOVÁ

ZIMNÍ SEMESTR 2015/2016



PROF. ING. ARCH. HELENA ZEMÁNKOVÁ, CSc.
ING. ARCH. VÁCLAV ZEMÁNEK, CSc.
ATELIÉR MĚSTO A MÍSTO

ZUZANA ZBELLOVÁ

ZIMNÍ SEMESTR 2015/2016



Tesi di Laurea, UdS DIDA Firenze



Agnese Coletti



Ludovico Romboli



IDENTITA' CONTAMINATE

CONTAMINATED IDENTITIES



STEP 1: STATO DI FATTO

Il primo passo è stato quello di analizzare lo stato attuale dell'intera area portuale, il riconoscimento delle emergenze storiche e identitarie. L'eterogeneità del paesaggio portuale livornese è la caratteristica che salta immediatamente all'occhio: storia, industria, commercio, turismo si compenetrano in un universo unico che attende di essere messo in comunicazione da spazi pubblici organici in grado di connetterlo. Il panorama attuale appare slegato, privo di senso urbano: gli edifici presenti vivono di realtà propria e appaiono completamente scollegati tra loro, interventi puntuali spinti solo dalla logica di esigenze funzionali che negli anni hanno impoverito la qualità del microcosmo portuale, che a nostro parere, invece, dovrebbe "completarsi" in maniera introspettiva, riuscendo ad aprirsi in alcune parti verso la città e "bastarsi" in certe altre. La Fortezza Vecchia, posta frontalmente alla Calata Porto Franco, è completamente isolata e impenetrabile dal porto: li dividono la barriera doganale dei traghetti e una recinzione di dubbia qualità, interrompendo quel legame naturale che da sempre hanno avuto. L'edificio dove oggi è ospitata la mensa portuale, potrebbe avere stessa funzione anche per i turisti pronti ad imbarcarsi, è situato lontano dall'area centrale del bacino cappellini, e l'unico punto ricezione per i passeggeri è posto in un edificio adiacente alla parte posteriore dei silos, che avendo la sola funzione di bar/servizi, rimane spesso completamente vuoto. I luoghi sono privi di attrattive particolari per cui valga la pena soffermarsi anche solo per un caffè. L'area ha bisogno di nuova linfa vitale per poter emergere dal torpore sociale e riconnettersi con la città. Tema sensibile infatti è quello dell'intreccio storico fra la maglia urbana e quella del porto: Livorno nasce dal mare, si allarga a macchia d'olio verso l'interno, ma mantiene il proprio fulcro nel porto. Con gli anni legame è stato distrutto dagli eventi storici e dalle nuove logiche economiche ma oggi si denuncia in tutta la sua identità. Il porto antico, privo di naturali connessioni verso l'interno è destinato a morire. E' urgente trovare una soluzione.

- Stato di Fatto
- Area Progettuale
 - Accessibilità porto
 - Viabilità su rotaia
 - Viabilità di servizio al porto
 - Viabilità di penetrazione urbana
 - Vie d'acqua
 - Ponti principali
 - Spazi pubblici/parcheggi
 - Piazze di imbarco
 - Area Doganale
 - Quartiere Venezia
 - Edifici emergenti
 - Imbarco

STEP 2: MASTERPLAN

Il "nostro stato di progetto" ha origine dall'idea di voler cambiare l'attuale e reinterpretare personalmente il futuro PRGP previsto. I passi sono stati graduali e precisi: il primo è stato la demolizione di tutti quegli edifici che appaiono come delle superfezioni delle reali emergenze: Silos_Fortezza_Stazione Marittima_Servizi Portuali. Raffreddare completamente l'intero piano attuativo portando in luce solamente ciò che serve. A questo punto gli spazi appaiono nella loro forma essenziale: pieni e vuoti necessari. Lo spazio di connessione fra gli edifici è composto da lunghi nastri a fasce regolari e parallele di pavimentazione, alternati a superfici permeabili: nessuna barriera architettonica, solo una grande spazio dove potranno interagire e contaminarsi turisti e livornesi nello spirito multirazionale che ha da sempre contraddistinto la socialità del capoluogo labronico. I percorsi pedonali

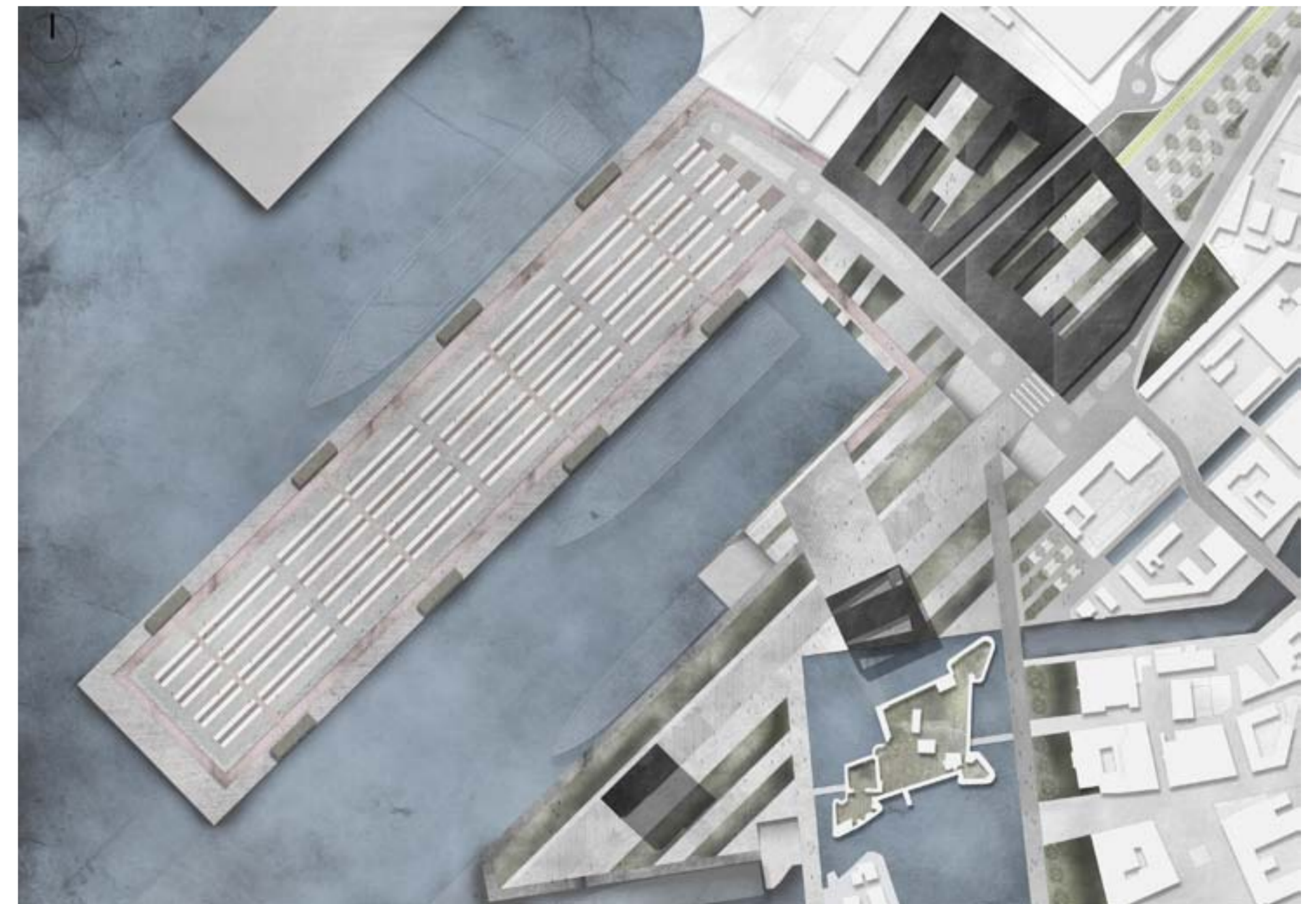


principali all'interno del porto sono due: quello verticale che va da Silos fino all'edificio dei Servizi Portuali e quello trasversale, che dalla Fortezza Vecchia attraversa la Nuova Stazione Marittima e si proietta verso il mare. I percorsi di accessibilità verso il porto sono differenziati in pedonali e carrabili: i primi avvengono dal Quartiere Venezia, dal Lungo Mare connesso con la Terrazza Mascagni e dal Porto Mediceo; gli altri invece si attestano nelle grandi direttrici di viabilità primaria Nord e Sud. Il Ponte che oggi permette l'attraversamento carrabile del canale nel quartiere Venezia (a fianco della Fortezza vecchia) viene demolito e ripristinato quello vecchio, di dimensioni notevolmente ridotte e attraversato da un traffico carrabile limitato e pedonale/ciclabile. La circolazione viene spostata al disotto dell'attuale quota zero riemergendo solo al di là del Porto Mediceo, allontanando in questo modo sia l'inquinamento acustico che

ambientale dall'area di intervento. I parcheggi pertinenziali di fronte alla fortezza, previsti dal Piano Attuativo, sono stati tolti e posizionati in un'area vicina ma più marginale, quelli nella parte più a Nord di fianco al Nuovo Silos sono stati ridisegnati e ri-posizionati e infine sono stati mantenuti quelli vicino al Luogo Pio e quelli previsti dall'interramento di parte del Bacino Cappellini. I piazzali di imbarco e sosta temporanea per le navi da crociera sono stati ridisegnati e ri-collocati mentre quelli dei traghetti sono stati eliminati dall'area di fronte alla Fortezza e al Silos e posizionati sotto quota zero per poi riemergere al momento dell'imbarco. Connessioni verticali puntuali permettono alle persone in sosta temporanea di accedere a quota zero nel grande spazio pubblico e usufruire delle nuove funzioni portuali. Elemento in netto contrasto con le previsioni di Piano Attuativo, è la presenza di un percorso navetta che connette il grande

plaziale di imbarco crociera con l'area di Porta a Mare, eliminando quindi la soluzione di gli elementi lineari in quota (finger), che ci appare macchinosa e di forte impatto ambientale, a fronte di una più semplice e sicuramente meno costosa. A fianco del percorso navetta, nelle direttrici di banchina saranno presenti percorsi pedonali pavimentati che si alzeranno in quota diventando pensilina nei punti predisposti all'imbarco/sbarco dei turisti. Analizzate connessioni prin-

cipali e spazi pubblici lo step numero due è stato quello del posizionamento dei nuovi edifici e il recupero di quelli esistenti, inserendo funzioni di servizio al porto e di attrattiva sia per i turisti che per i Livornesi: la contaminazione fra diversi fruitori deve rimanere alla base del progetto.



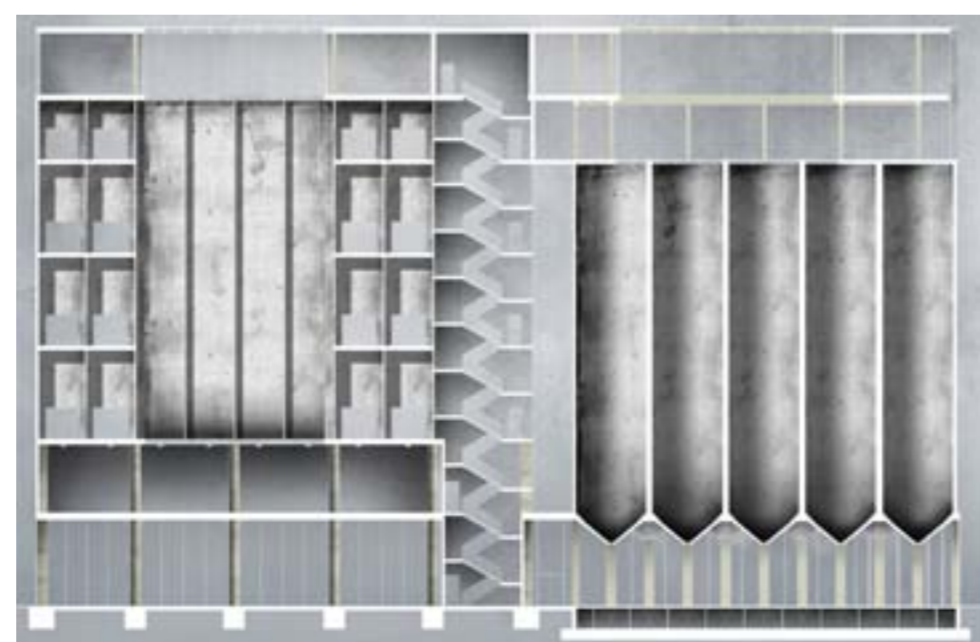
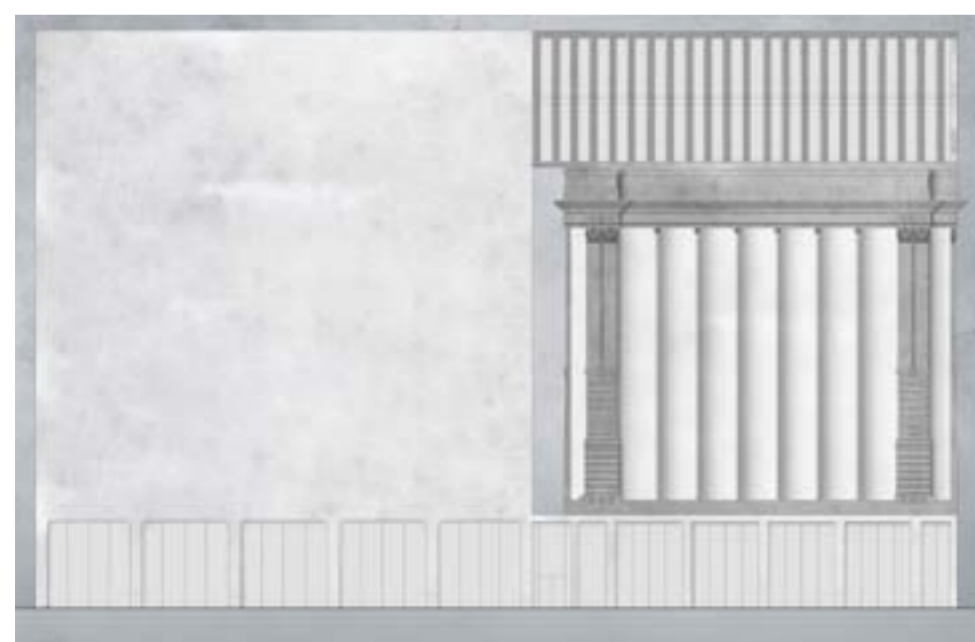
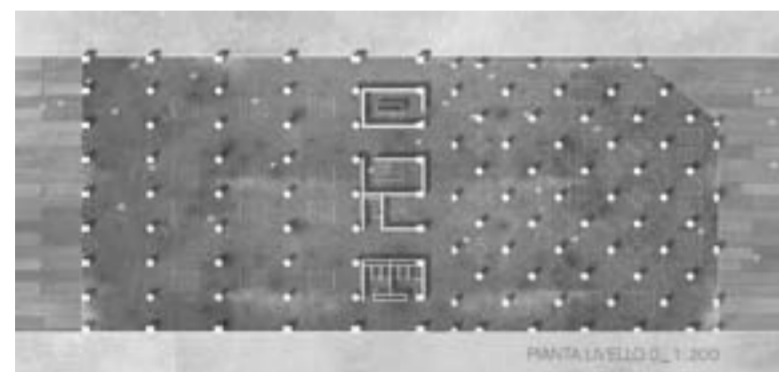
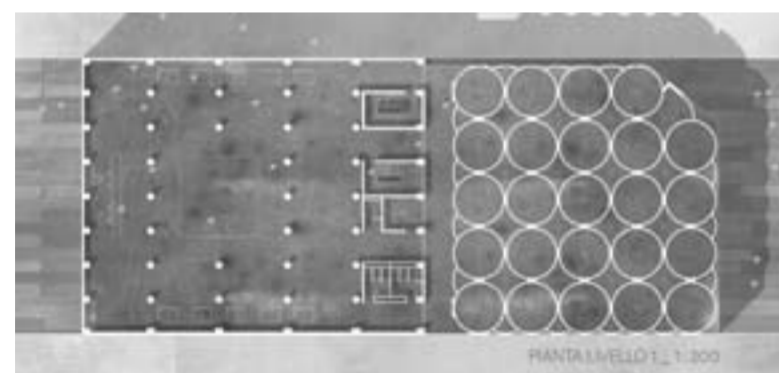
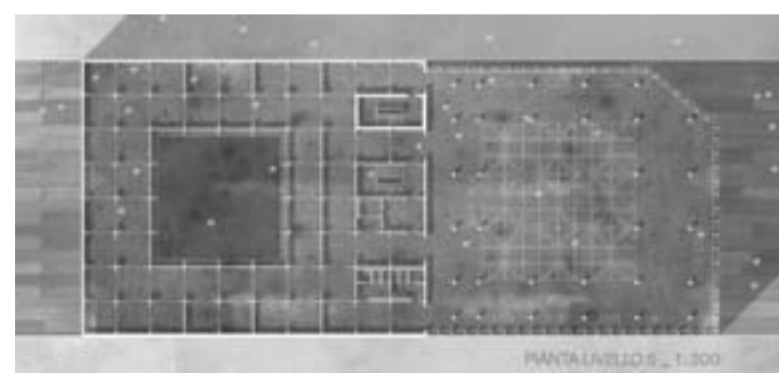
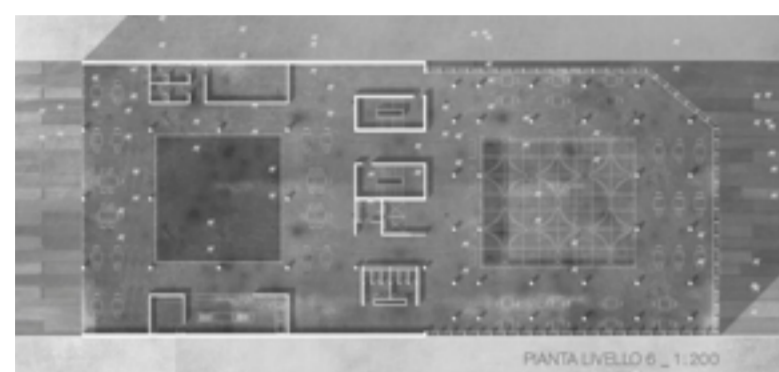


STEP 3: SILOS GRANARI '20 '60 IL NUOVO MUSEO della CITTÀ e del TERRITORIO

I Silos hanno subito un intervento di riuso volto alla conservazione totale delle parti originali esistenti (alcune infatti, dopo una ricerca fotografica, abbiamo scoperto essere solo delle riproduzioni post guerra, e le abbiamo quindi demolite), con l'inclusione di nuovi materiali e di una nuova volumetria nella parte alta del Silos '20. L'idea è stata quella di riunire i due edifici come se fossero una sola entità, in linea con la concezione di costruzione: il piano terra è stato unificato attraverso un porticato chiuso in vetro mantenendo la struttura a pilastri in c.a. originale e demolendo le murature di tamponamento del Vecchio Silos ('20); mentre nella parte sommitale di quest'ultimo, di un piano più basso dell'altro, abbiamo aggiunto una modesta volumetria sufficiente a poter richiudere entrambi i volumi in una forma unitaria. Questa sorta di "cappello" avrà struttura in acciaio e vetro e chiuderà non solo il piano in aggiunta ma anche quello dell'attuale piano terrazza. Il pensiero di riunire i due edifici in un'unica volumetria è stato non solo un'intento progettuale di concetto ma anche l'espedito per poter introdurre in maniera coerente la nuova funzione scelta: il Museo della Città e del Territorio di Livorno. Mai come l'area portuale, antica e primigenia per la città, è giusto collocare una funzione simile, all'interno di un Land_Mark che fa parte ormai da più di un secolo del paesaggio. Nella nuova volumetria è stato inserito un Ristorante Belvedere che avrà una vista privilegiata sull'intera città, sul

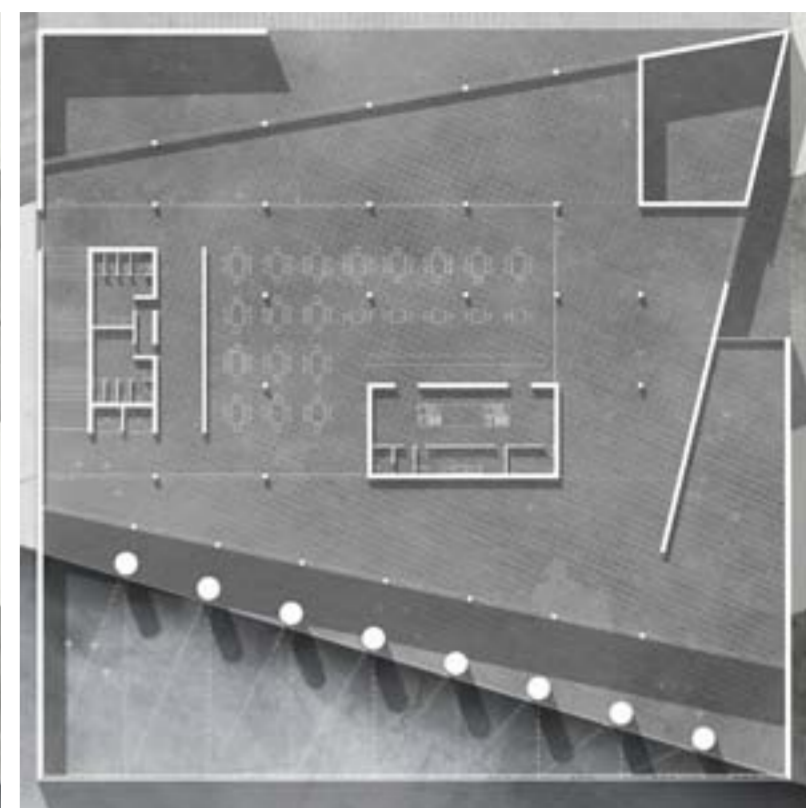
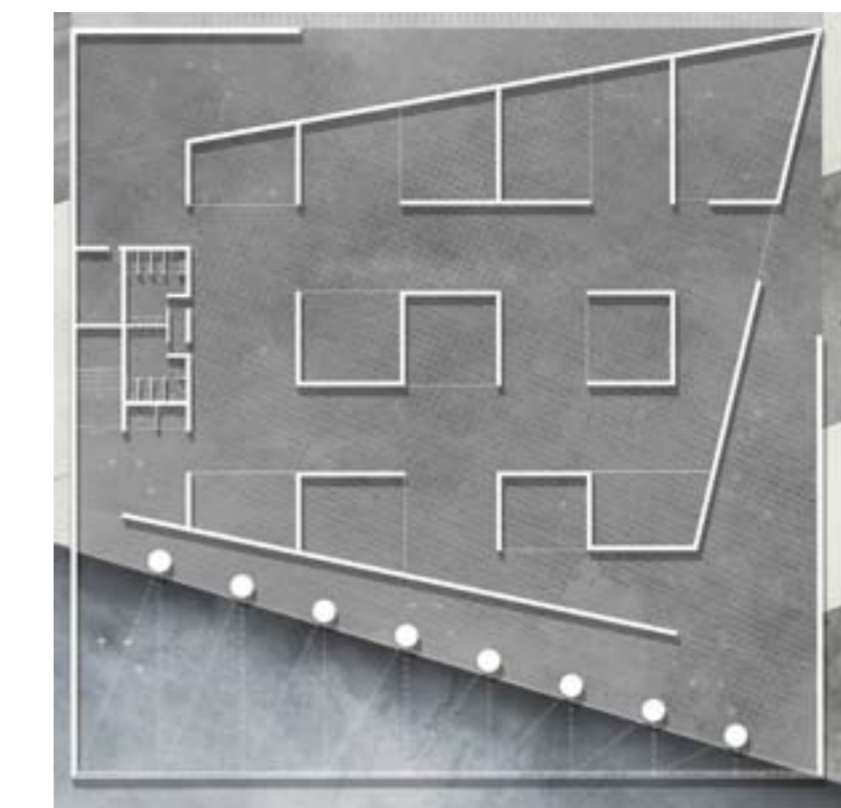
mare e sul porto. La mission quindi è quella di affermare l'importanza di questo edificio come contenitore e contenuto "identità" per Livorno e creare uno spazio che possa tornare ad avere una funzione per la socialità. L'ingresso all'edificio avviene dal fronte che si attesta perpendicolare al percorso longitudinale di Master_Plan, entrando abbiamo subito l'idea di un grande spazio monumentale, una sorta di piazza coperta. Il piano terra, infatti, è quello che unifica i due Silos attraverso un porticato di pilastri in c.a. chiuso da una cortina di vetro: all'interno è presente una caffetteria ('20) e uno spazio di attesa/terminal per i turisti che si imbarcano nei traghetti vicini ('60). La concezione di un livello zero volutamente più pubblico consente a tutti, non solo agli ospiti del museo, di godere della particolarità degli "spazi silos" che oggi sono completamente nascosti e percepibili solo dall'esterno. A partire da questo livello fino a quota +34 m, il Silos degli anni '20 rimane intatto nell'unicità della propria forma per poi riaprirsi alla funzione di museo al 5 piano del silos anni '60. Il primo piano corrisponde con il primo livello del museo che si estende fino al quinto piano ospitando mostre ed eventi permanenti o temporanei. La sezione del Museo inizia con una prima parte dedicata alla storia della città: documentazione fotografica, grafica, archivistica e il modello in scala della città storica. Al secondo piano è presente la sezione dedicata alla storia dell'accademia Navale e al Cantiere Navale Fratelli Orlando, costituita da documentazione fotografica, video, e modelli delle navi che rendono famosa Livorno in tutto il mondo. Il piano terzo

è dedicato alla sezione musicale: dal compositore Pietro Mascagni fino alla recente nascita di gruppi emergenti, sono presenti documenti di archivio, gli antichi strumenti accanto a quelli moderni e infine alcune aree debitamente insonorizzate riproducono le melodie degli artisti creando atmosfere di elevata suggestione sensoriale. Il quarto piano è riservato alla sezione culinaria, reale elemento rappresentativo per Livorno: lo spazio qui è utilizzato in maniera mutevole, gli eventi sono settimanali e ogni appuntamento è un susseguirsi di diverse specialità livornesi tradizionali e attuali. Il quinto piano ospita la sezione artistico-rappresentativa attraverso una galleria di opere del pittore/scultore Amedeo Modigliani: la scelta di collocare questo tema al livello in cui i due Silos si riuniscono non è casuale: l'intento è quello di disegnare percorsi suggestivi che si inseriscano nello spazio ottenuto all'interno del vecchio Silos con l'apertura di una porzione vetrata di solaio in cui si percepisce tutta la verticalità dei grandi Silos circolari. Nell'ultimo piano, il sesto, elemento di unione sommitale dei due Silos, è stato posizionato il Ristorante Belvedere, completamente vetrato, la facciata è scandita da frangi_sole verticali, che aumentano la sensazione di monumentalità all'intero edificio. La vista percepita sarà totale: il porto, le grandi navi, il mare, la città. D'altro canto l'edificio sarà percepito all'esterno come un solido volume appoggiato in una piastra evanescente che denuncia tutta la sua massa e infine sfuma verso il cielo.



STEP 4: LA NUOVA STAZIONE MARITTIMA

Proseguendo nel percorso longitudinale dal Silos all'edificio dei Servizi al Porto, all'incrocio con quello trasversale che dalla Fortezza si proietta verso il mare, è posizionato il primo nuovo edificio. L'elemento vuole essere di immediata rottura rispetto alla maglia regolare delle linee urbane e del Master_Plan. Come la Fortezza interrompe la trama della città storica così il cubo, nella sua linearità, si inserisce come l'eccezione nell'universo regolare di progetto. L'edificio si innesta all'interno delle direttrici di percorso trasversale, che a loro volta, si originano dalle linee del fronte della stessa Fortezza. L'edificio sembra quasi staccarsi da essa per andare ad innestarsi nella nuova banchina, proiettando una piccola parte di sé nell'acqua. La volumetria è stata volutamente mantenuta bassa, per non coprire la visuale da e sulla Fortezza: l'altezza decisa è il frutto dello studio a diverse altezze sulle visuali svolto in fase di progetto. Sono state create delle possibili visuali da diversi punti frontali e laterali all'edificio, con ottiche che partono dalla banchina e dalla nave in 4 probabili scenari: 1 Stato attuale, 2 Stato di progetto (piano attuativo), 3 stato di progetto A (h edificio =15m), B (h edificio =11 m). Il risultato ci ha portato verso l'opzione B che garantisce un bacino di visibilità maggiore nei confronti della Fortezza. In fine in assonanza con il principio costruttivo di quest'ultima, fatto di percorsi esterni vuoti e volumetrie



interne sono stati inseriti dei volumi di sottrazione nel cubo, movimentando lo schema di sezione interno ma mantenendo l'originaria semplicità all'esterno. L'edificio ospita una galleria commerciale a piano terra e nel primo piano la mensa del porto di cui potranno usufruire sia i dipendenti che i turisti in arrivo e partenza dalle navi. La struttura è a setti di cemento armato, solo la parete a sbalzo nell'acqua è composta da una trave reticolare in tubolari di acciaio e pannelli forati. L'eccezione è l'elemento costitutivo del concept progettuale. Collocare un volume di fronte alla Vecchia Fortezza generando una sorta di "versus" ma collaborante. Il disegno dell'edificio si genera dalle linee direttrici del fronte che si

affaccia verso la Nuova Piazza Porto Franco. Il cubo si stacca dalla parete della Fortezza e cammina nel percorso fino ad attaccarsi alla banchina, lasciando parte del volume sospeso nell'acqua. Ora una serie di solidi di sottrazione vanno a bucare la volumetria interna dell'edificio senza intaccare il perimetro esterno. Il risultato è unitario, simile al principio costitutivo della Fortezza: un elemento unico bucatto all'interno riempito da elementi solidi che ne alterano la sezione interna. Si creano percorsi aperti e coperti, stretti da alte mura perimetrali dove l'esterno è percepito da aperture che come lame tagliano il materiale pieno. La suggestione delle possibili visuali è immediata. L'ingresso principale avviene

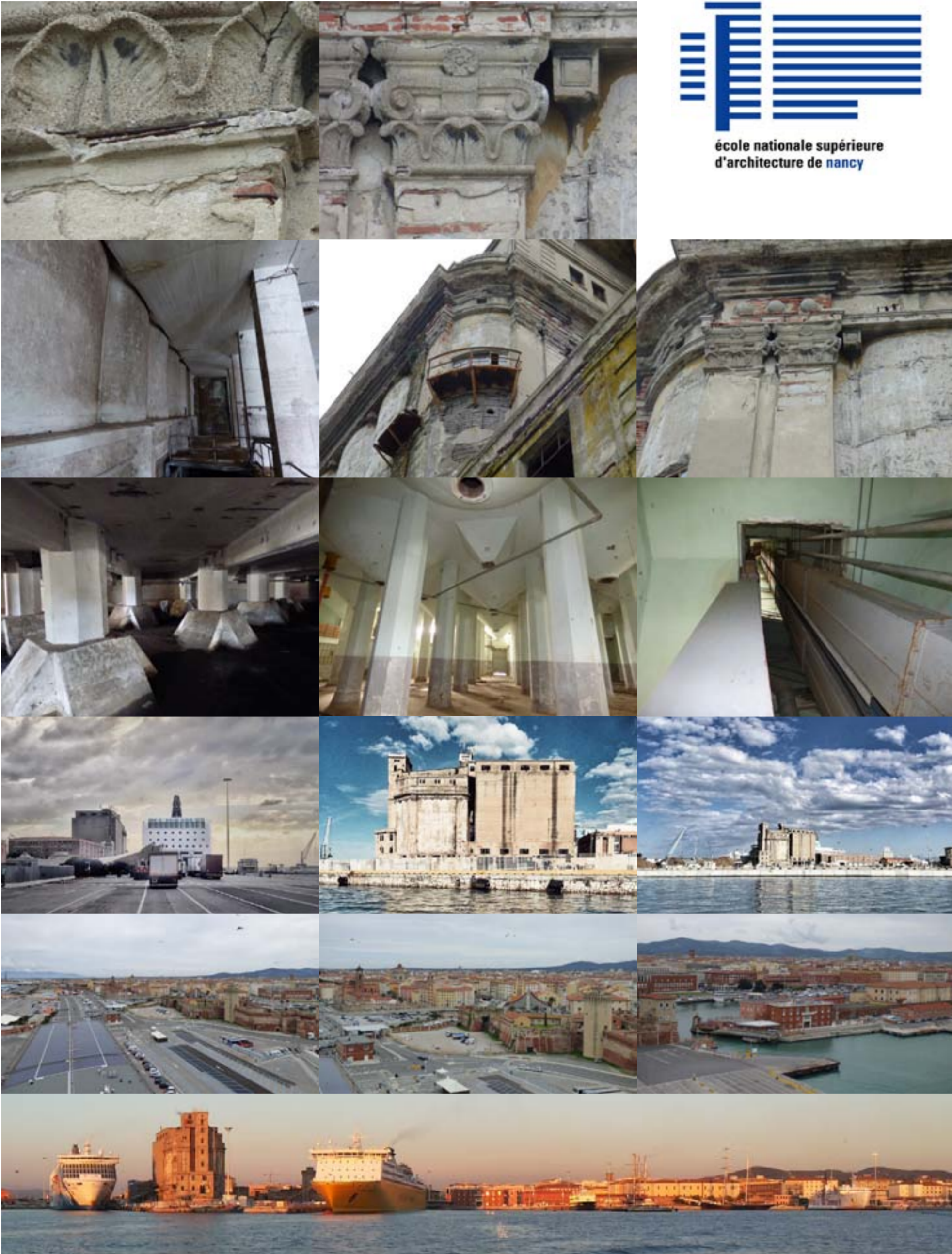
dal percorso longitudinale (in accordo con la logica del Museo) mentre quello sezione-dario è stato posizionato sulla direttrice di accesso del Quartiere Venezia. Le funzioni predisposte per l'edificio sono: a piano terra galleria commerciale ed uffici mentre a piano primo il punto mensa per gli addetti al porto e i turisti in partenza e in arrivo. La struttura è concepita a setti di cemento armato: due travi parete perimetrali, dello spessore di 50 cm, si attestano al limite della banchina, a loro si aggancia una trave reticolare che chiude la parete a sbalzo. In questo lembo affacciato nell'acqua, l'edificio non ha solai di piano né di copertura: il volume pieno del primo piano_mensa è tagliato della linea di banchina creando un

doppio volume fra la cortina reticolare e la parete interna scandita da una serie di pilastri circolari del diametro di 2 metri che dilatano lo spazio in altezza e creano un effetto di "nascondimento" spaziale. La trave reticolare è rivestita in entrambi i lati da pannelli in corten microforato al fine di ottenere maggiore permeabilità dello spazio anche nelle ore notturne attraverso un'illuminazione che lasci intravedere le forme interne dell'edificio. In questo modo le piccole imbarcazioni di turisti che visiteranno la città attraverso le vie d'acqua godranno di uno scorcio suggestivo e potranno insinuarsi fino "all'interno" dell'edificio. La soluzione progettuale è finalizzata a creare non solo una sorta di doppio collabo-

rante con le funzioni di auditorium e spazio mostra, interni alla fortezza, ma anche un volume in grado di entrare in contrasto con l'elemento monolitico esistente e fortemente identitario generando un nuovo land_mark che potesse essere riconoscibile all'interno della calata Sgaralino. Il cubo è diventato il "ginocchio" dell'intero progetto, il volume che interseca i percorsi, che si proietta verso la città e verso il mare rispettando gli equilibri del contesto esistente.



Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Jennifer Didelon, Pascal Prunet



Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Anais Jeandin



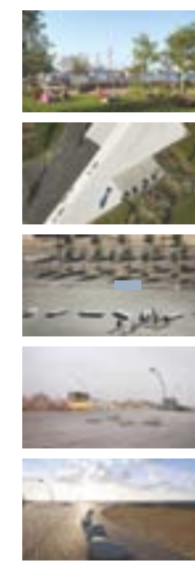
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Aleena Marchand



- > Prolonger promenade verte présente au Sud de la ville tout autour du port de plaisance
- > Créer des points de vues à différents endroits du parcours
- > Mettre en valeur les monuments historiques par des places publiques et un aménagement paysager (traitement du sol)
- > Remise en eau de la forteresse, continuité entre les canaux de la ville et la zone du port
- > Nouvelle fonction culturelle pour le silo du port



Intentions projet aménagement paysager



PROJET

PROMENADE SUR LES TOITS ET POINTS DE VUE

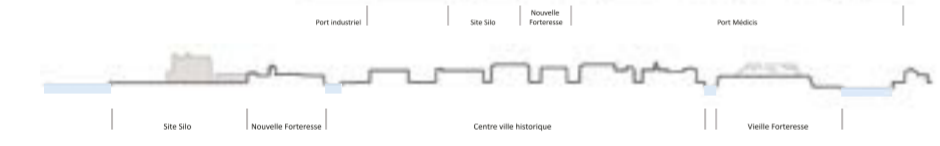
- > Création d'un grand socle attractif pour relier le silo à la ville
- > Promenade sur les toits des bâtiments accessibles au public pour mener jusqu'au dernier point de vue du silo : belvédère avec bar/restaurant
- > Amener le regard vers le silo : idée de points de vue à différentes hauteurs pour observer le paysage du port et ses édifices



Plan masse du projet et aménagement extérieur



ANALYSE DU SITE



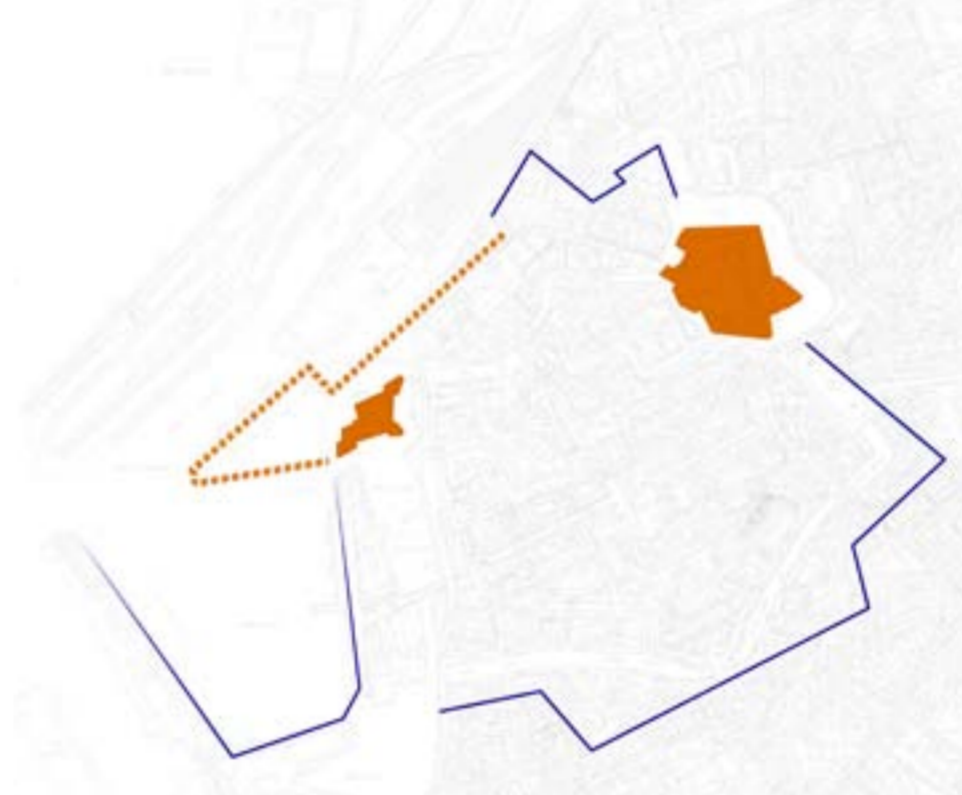
CONCEPT DU PROJET

- > Relier les différents monuments / vestiges historiques présents sur le port de plaisance
- > Faire un lien entre l'Aquarium au Sud de Livourne et le Silo qui devient un espace culturel

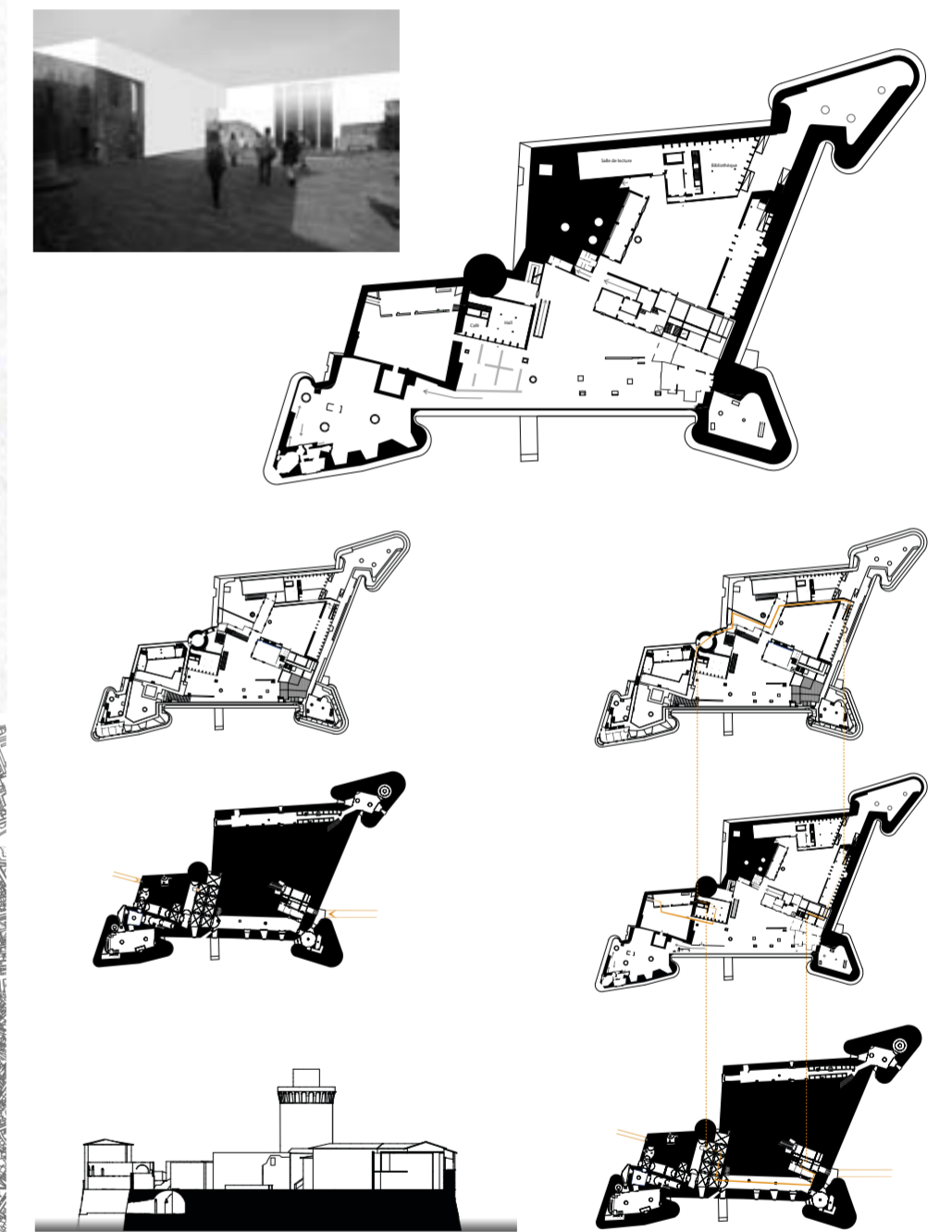
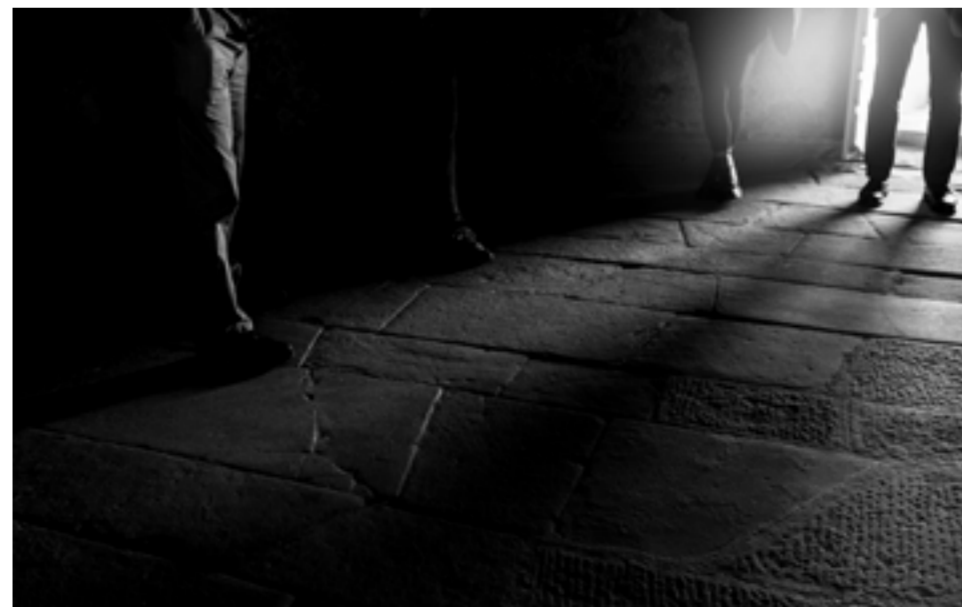


Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Augutin Depuid

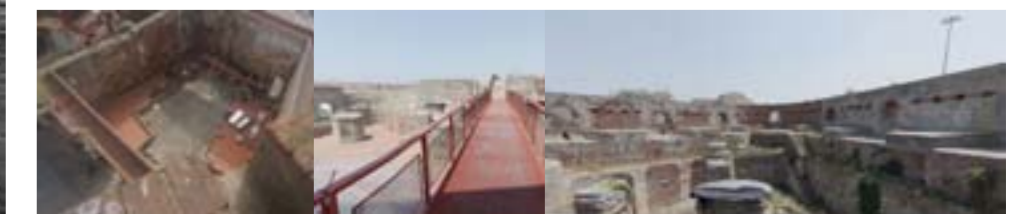
THE TWO PAST OF LIVORNO



REHABILITATION OF THE FORTEZZA VECCHIA



PARCOURS REMPARTS



Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Benjamin Aba Perea



1828

Fortezza vecchia



2016

Fortezza vecchia



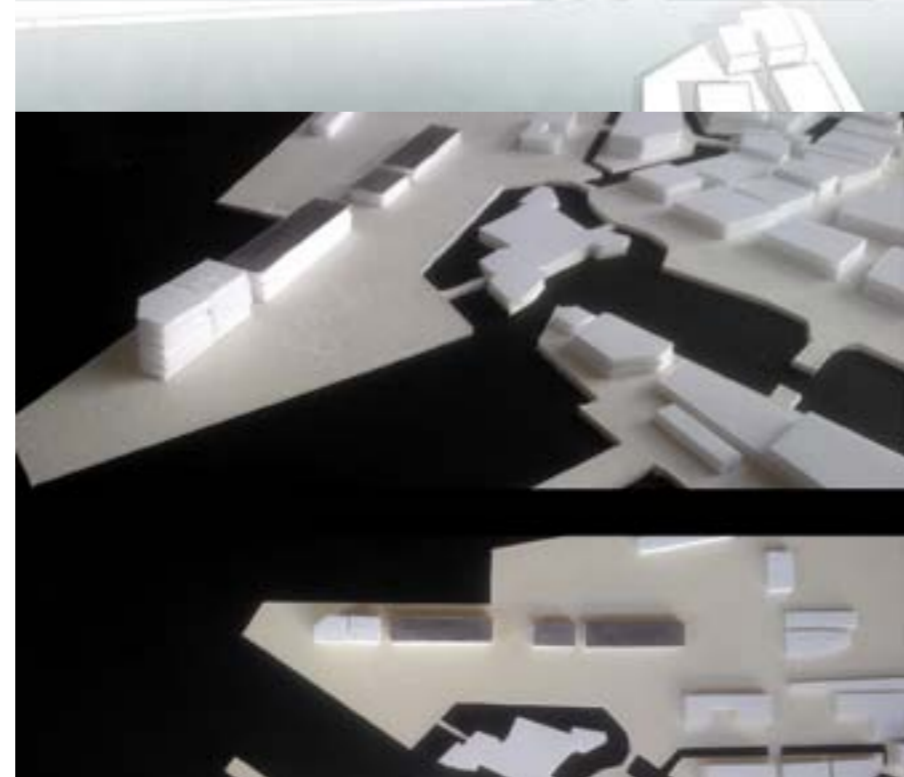
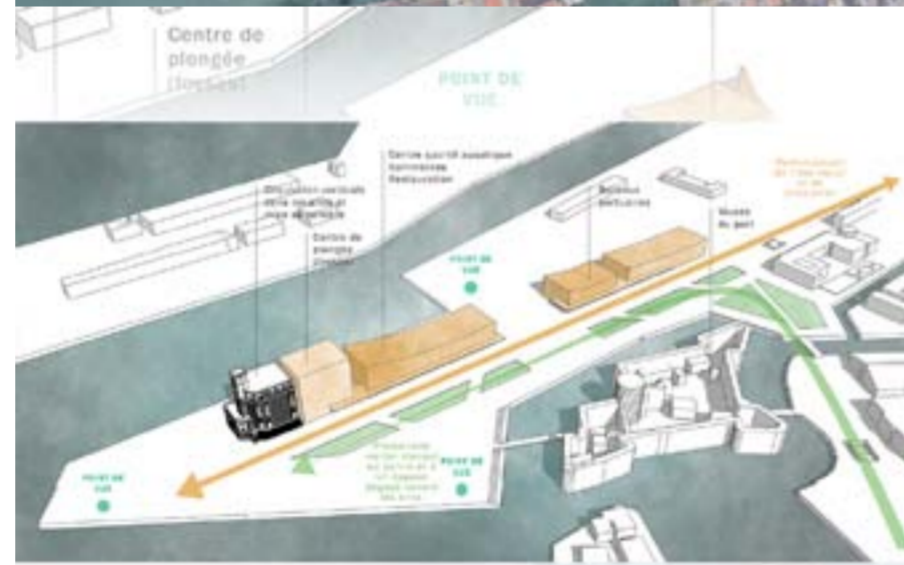
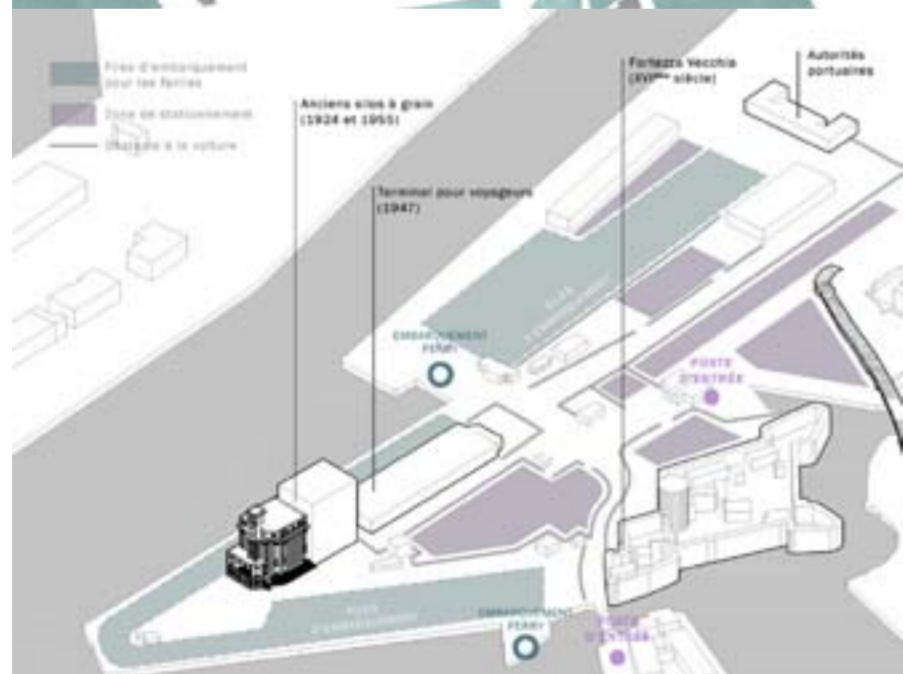
1828

Fortezza vecchia

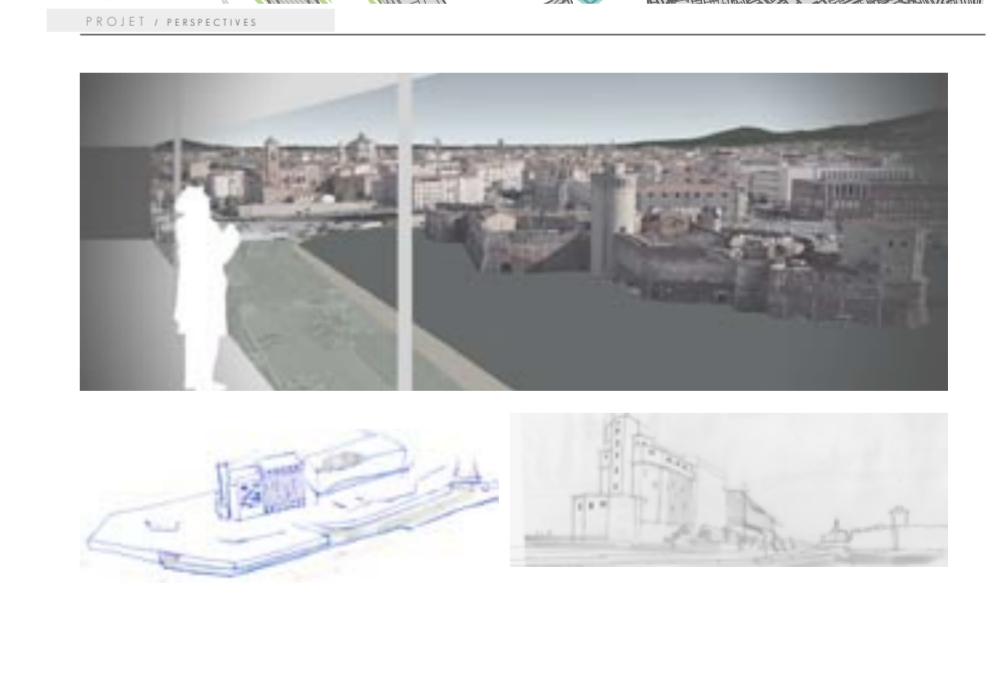
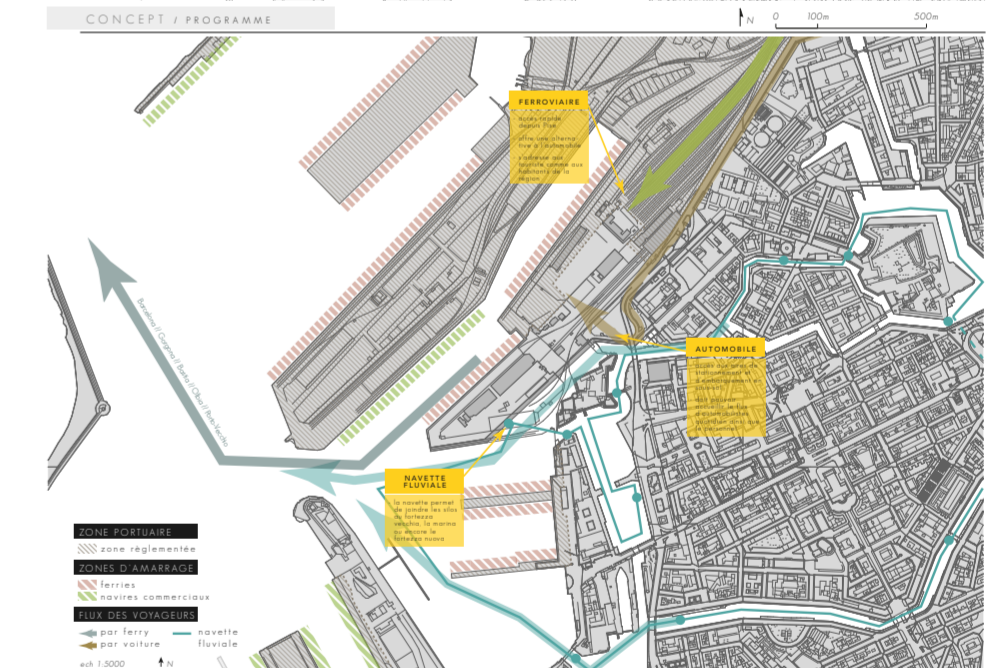
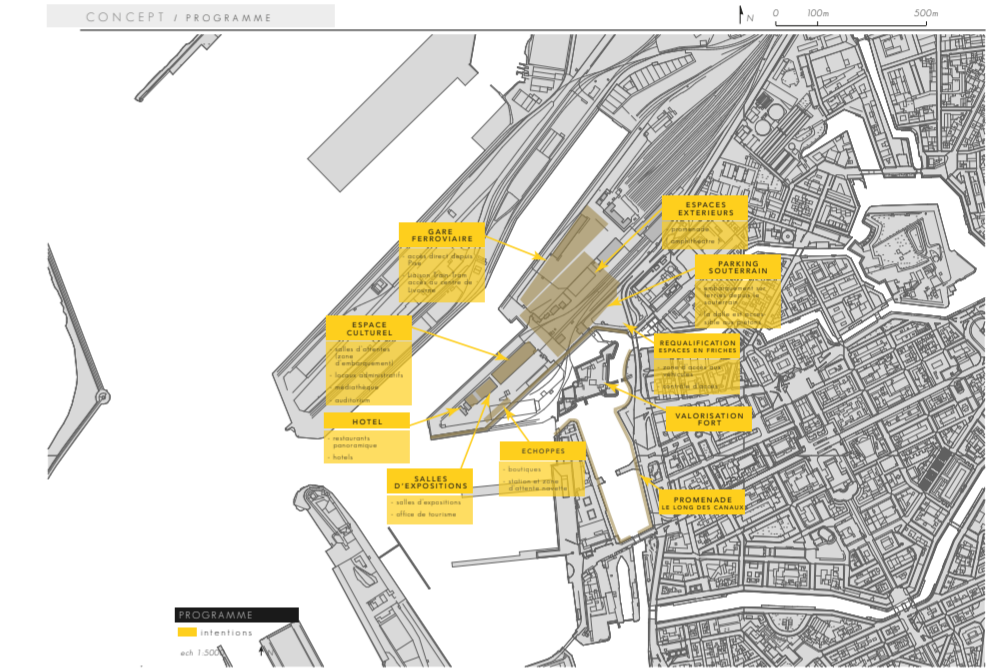
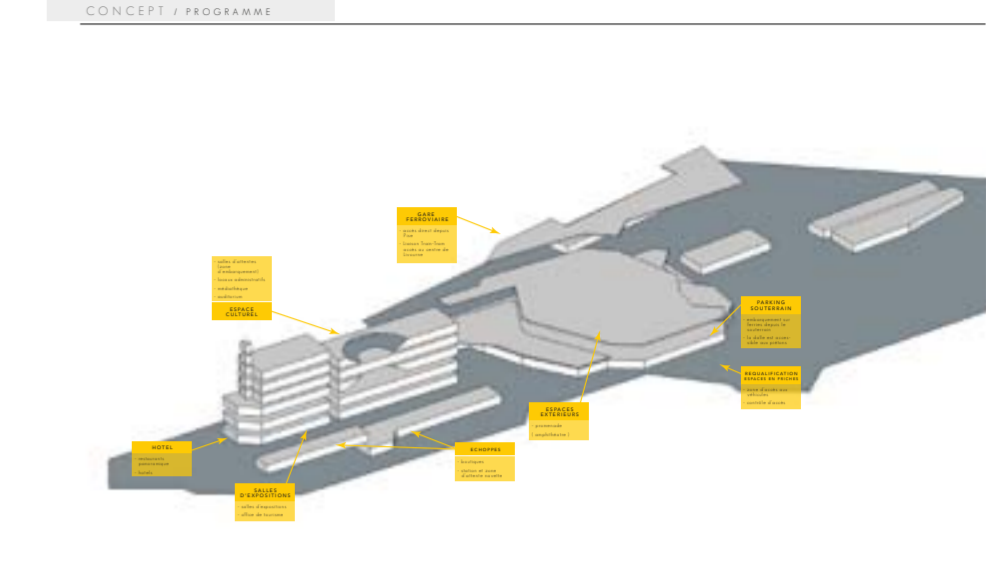
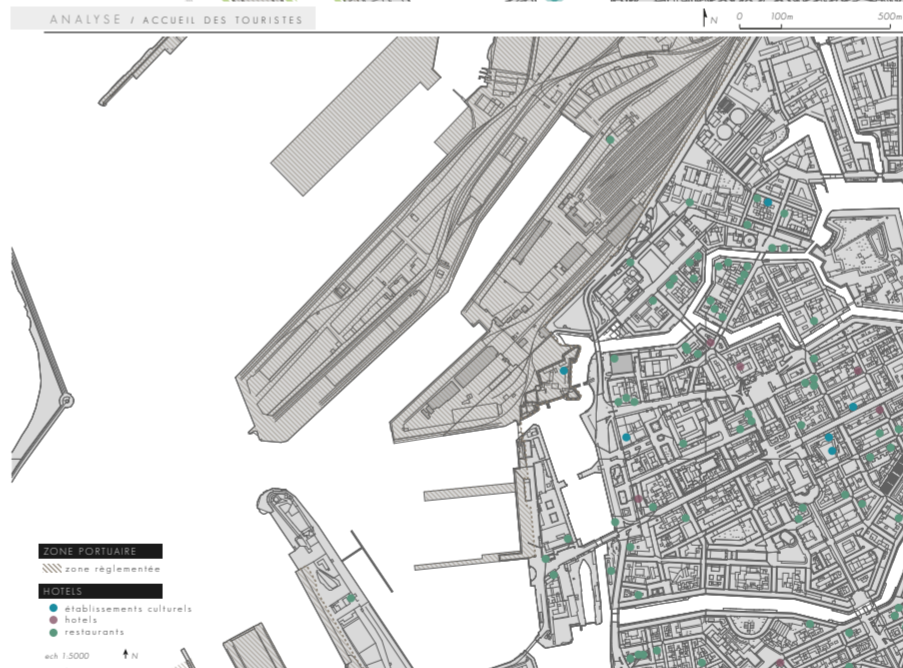
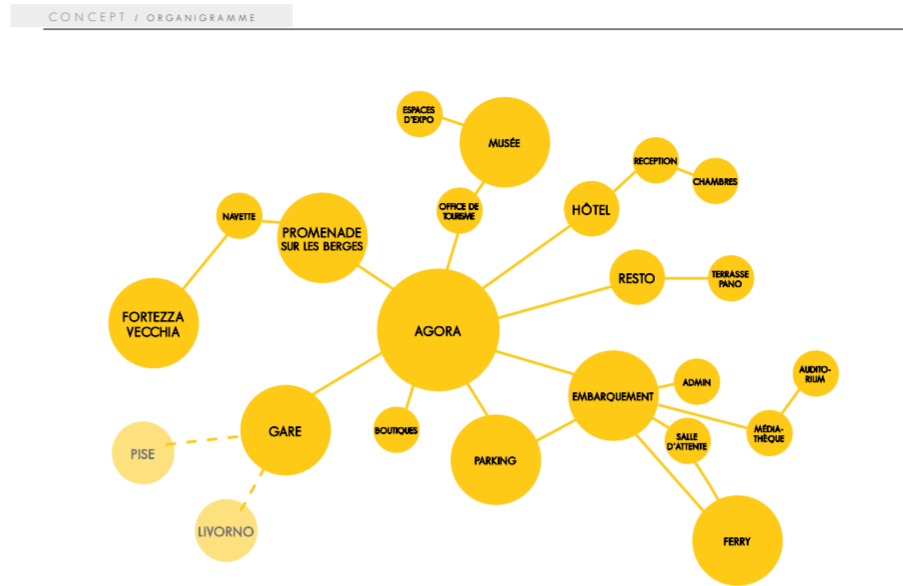


2016

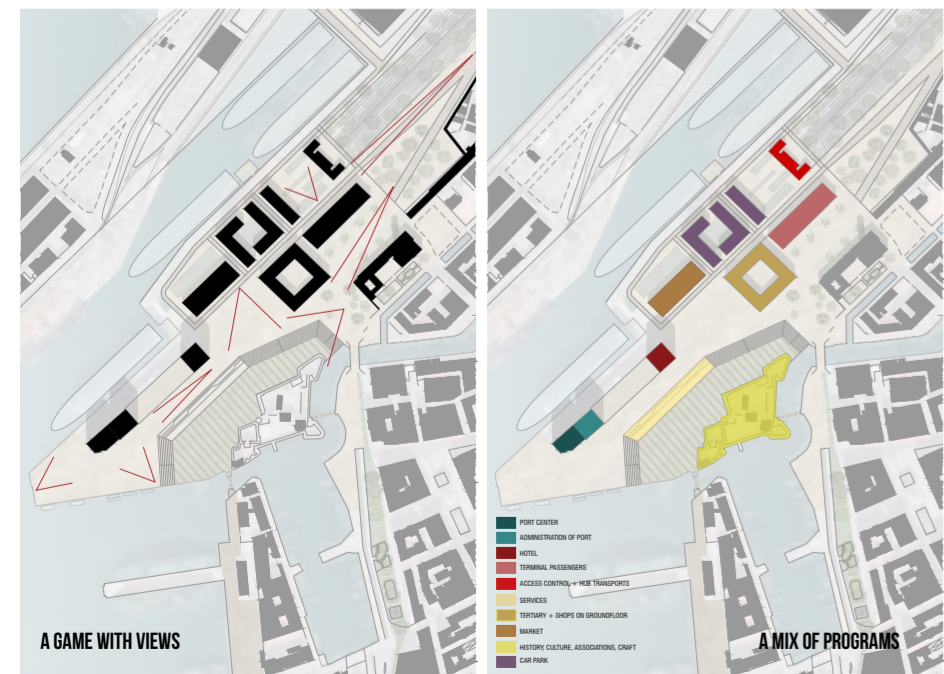
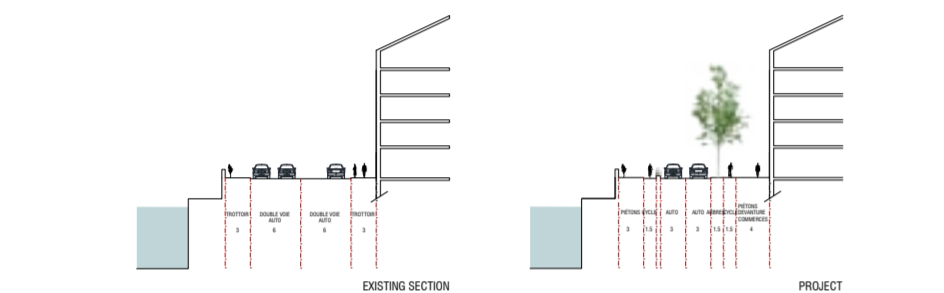
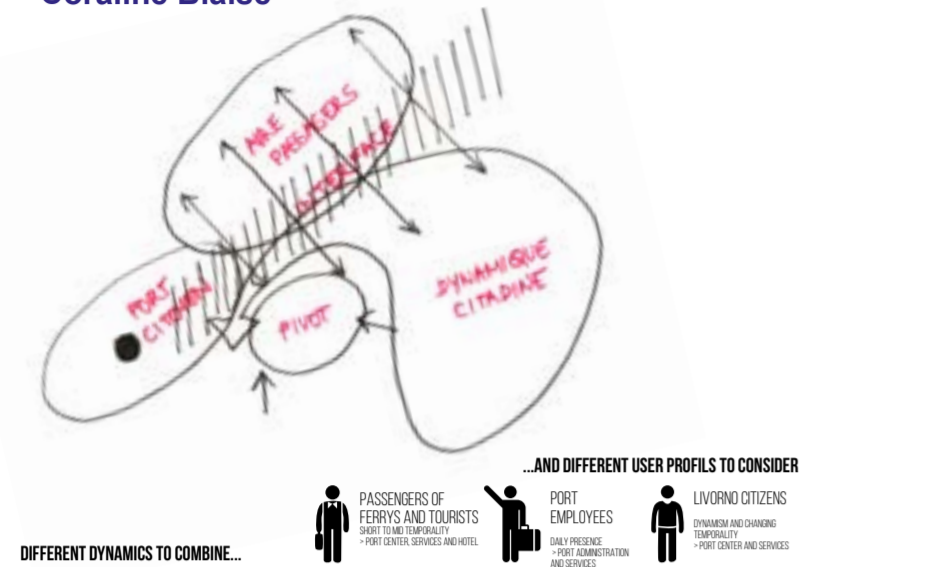
Fortezza vecchia



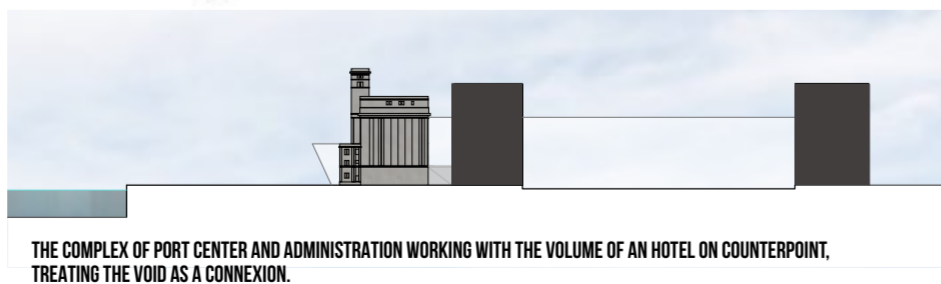
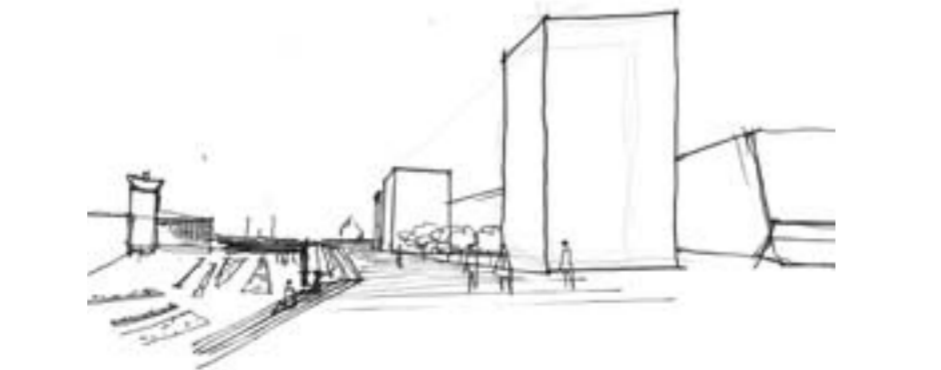
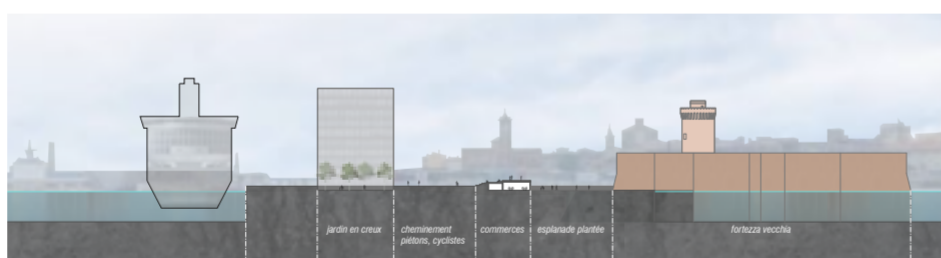
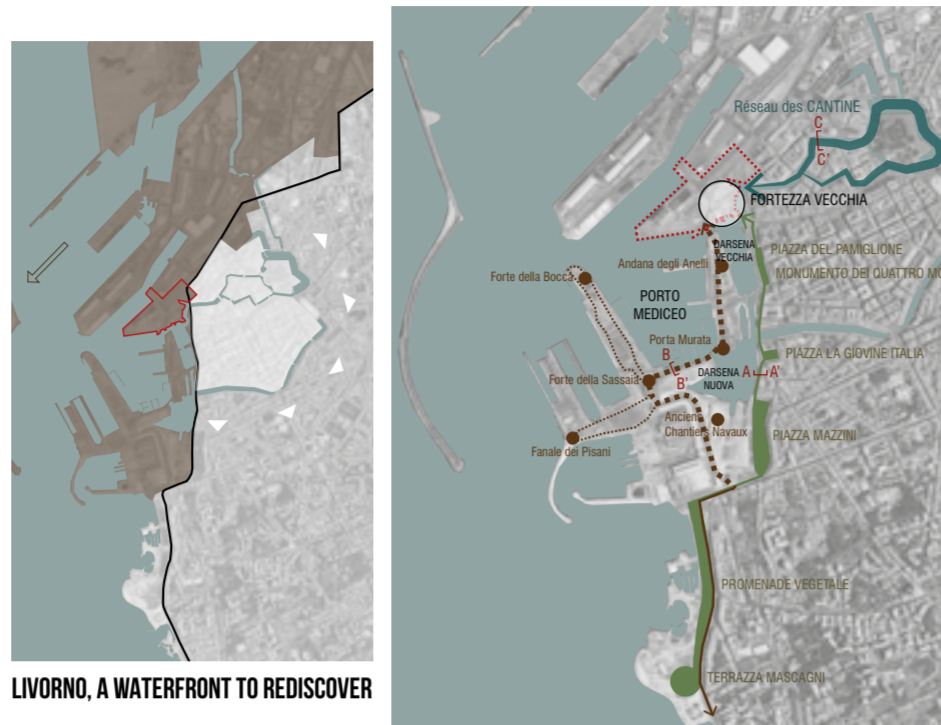
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Clement Ernewein



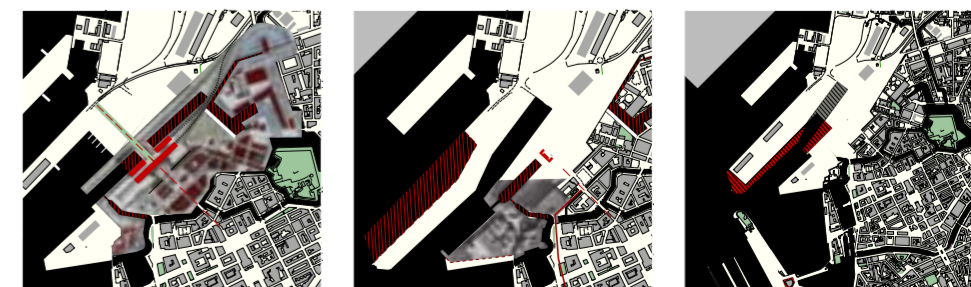
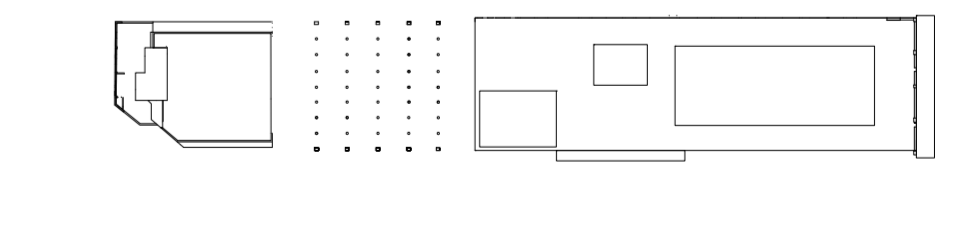
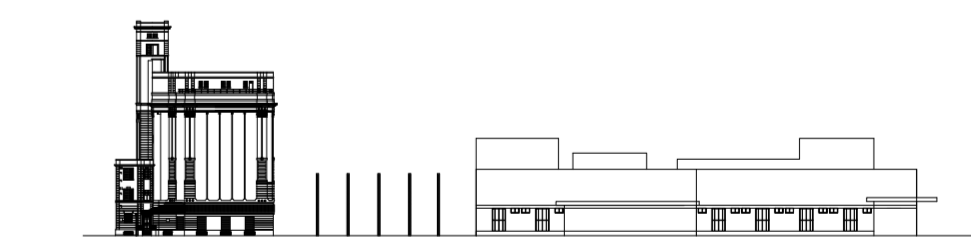
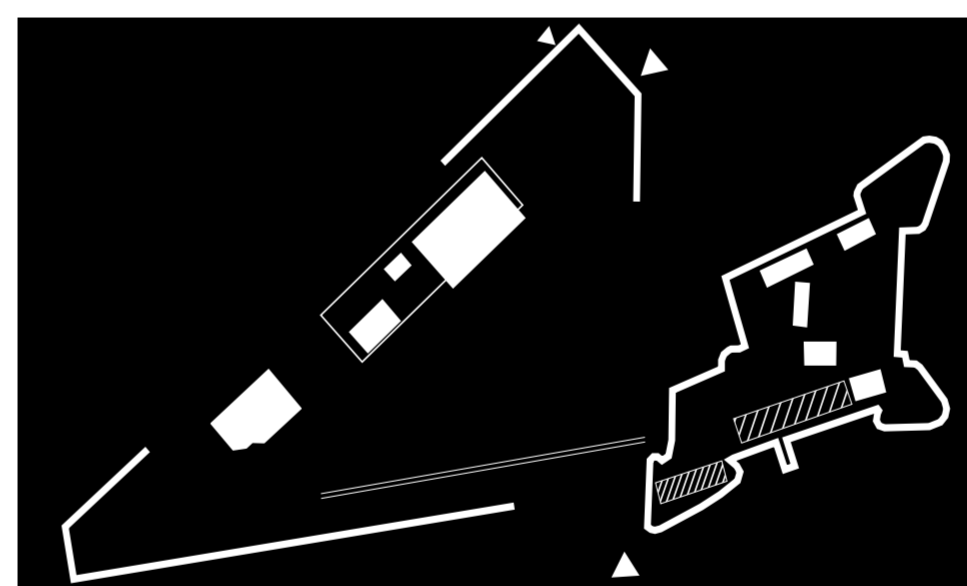
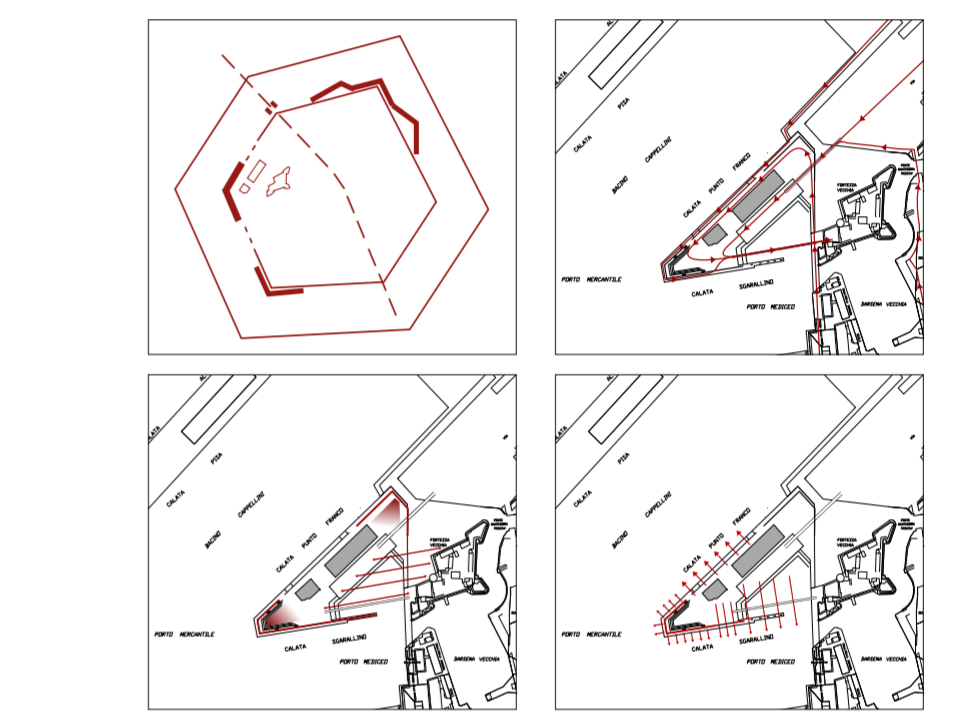
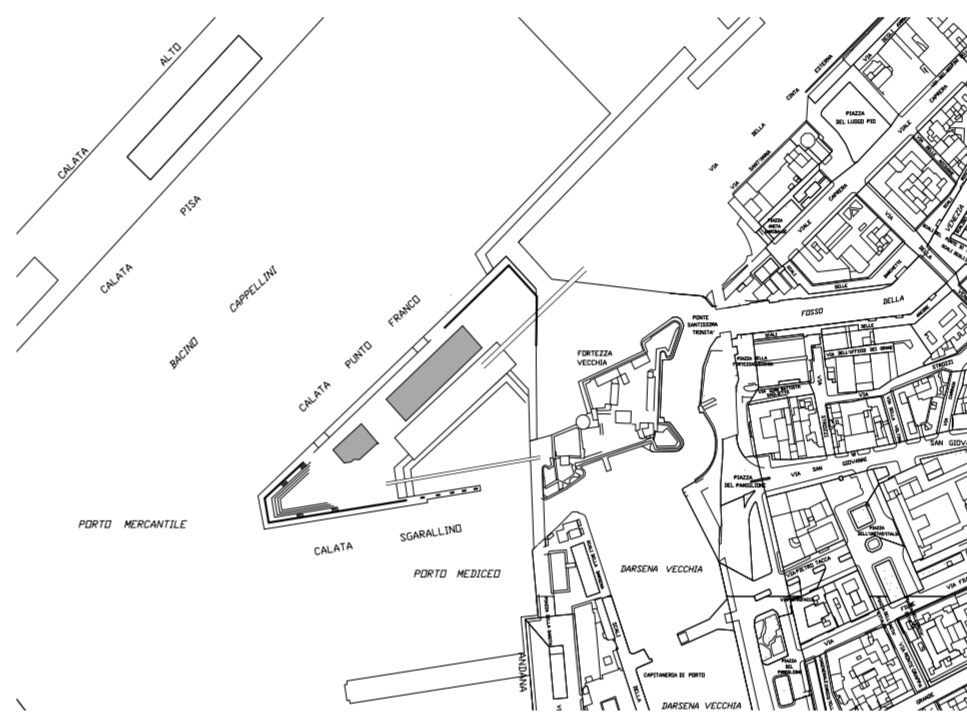
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Coraline Blaise



LIVORNO, A WATERFRONT TO REDISCOVER



Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Eddy Tisserand

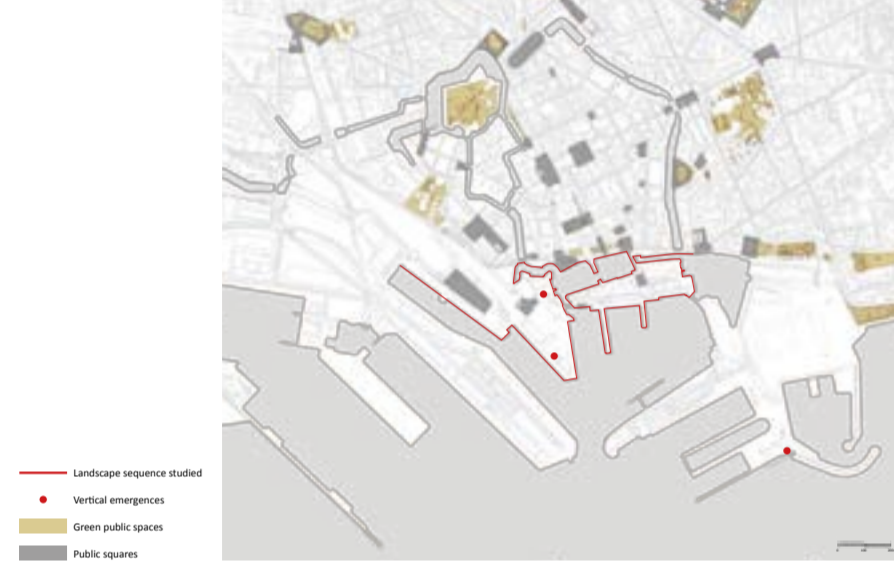


Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Helene Roupert



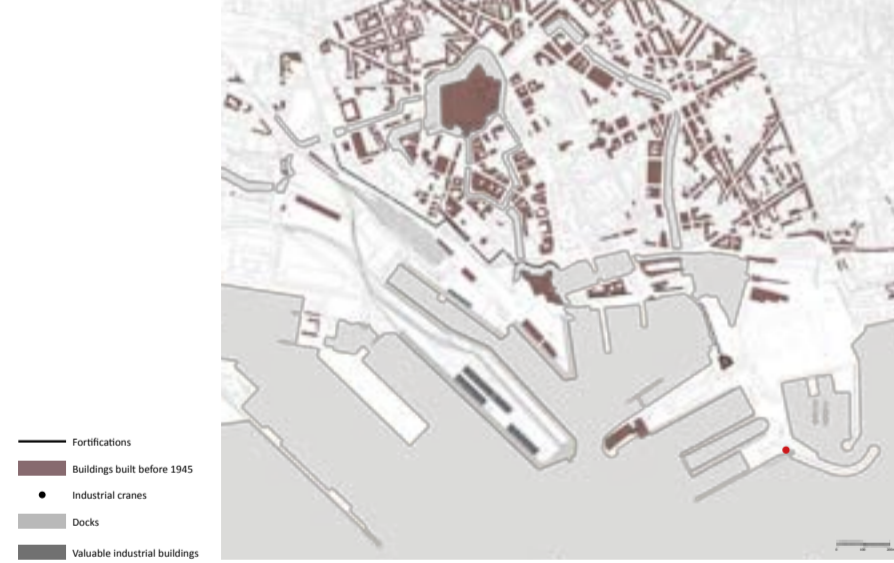
MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Concern 2 / RECAPTURE THE WATERFRONT



MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Concern 3 / HIGHLIGHT THE HISTORICAL AND INDUSTRIAL HERITAGE



MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Urbanism / THE CITY AND PORT GRIDS



MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Urbanism / THE EXISTING FACADES BUILDING STRUCTURAL LINES



MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

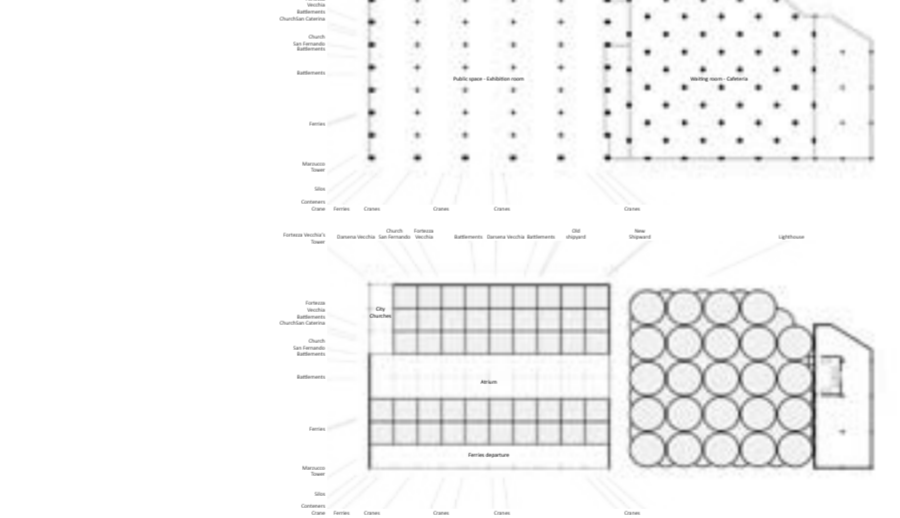
Urbanism / THE PROJECTED NEW NEIGHBOURHOOD



MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Site / THE TOWN, HARBOR AND LANDSCAPE OBSERVATORY

Opening points of view towards surrounding elements



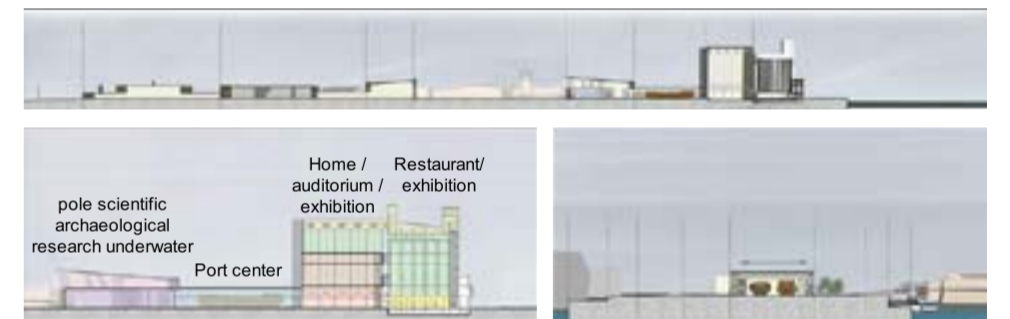
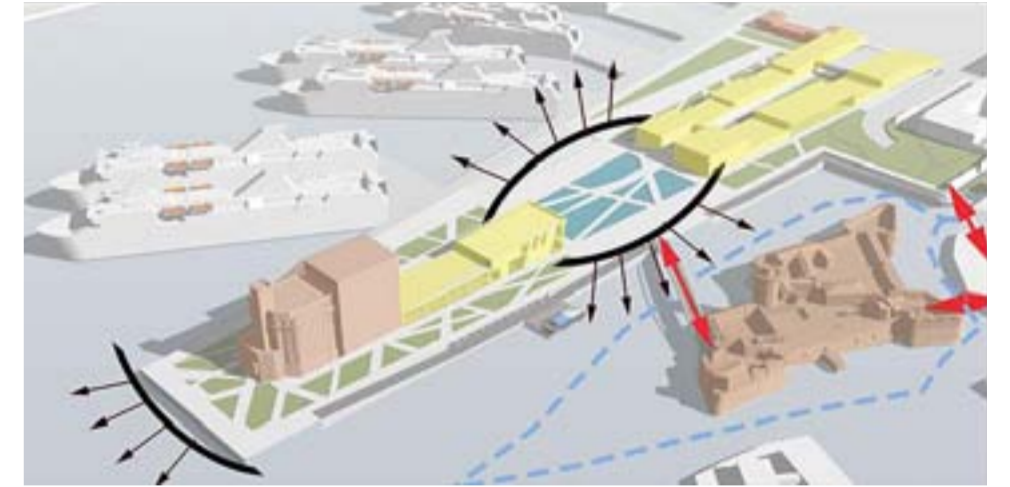
MASTER II / ARCHITECTURE HISTORY AND HERITAGE / J. Didelon / P. Prunet / V. Leheup
REHABILITATION OF INDUSTRIAL SILOS / LIVORNO / ITALY
Helene Roupert

Site / THE TOWN, HARBOR AND LANDSCAPE OBSERVATORY

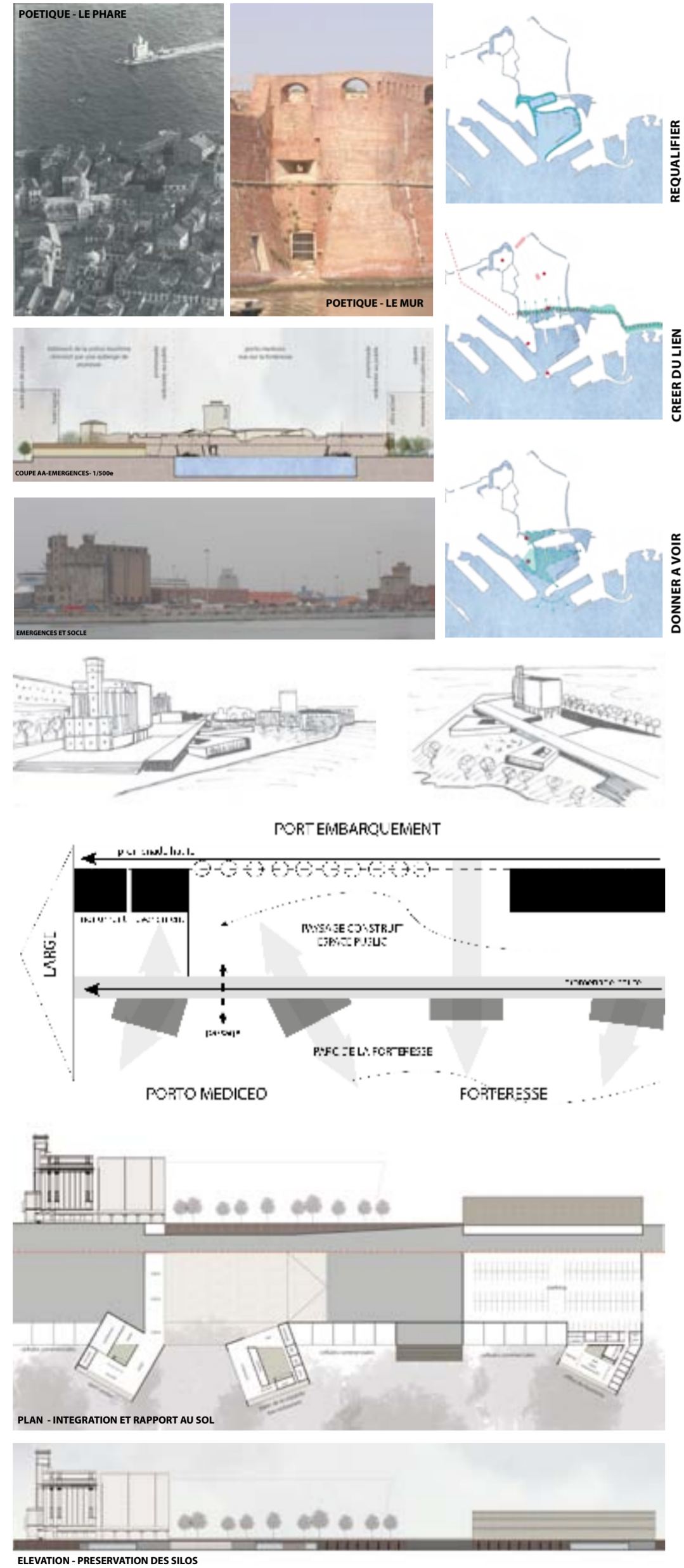
Bringing the visitors to the silos' roofs



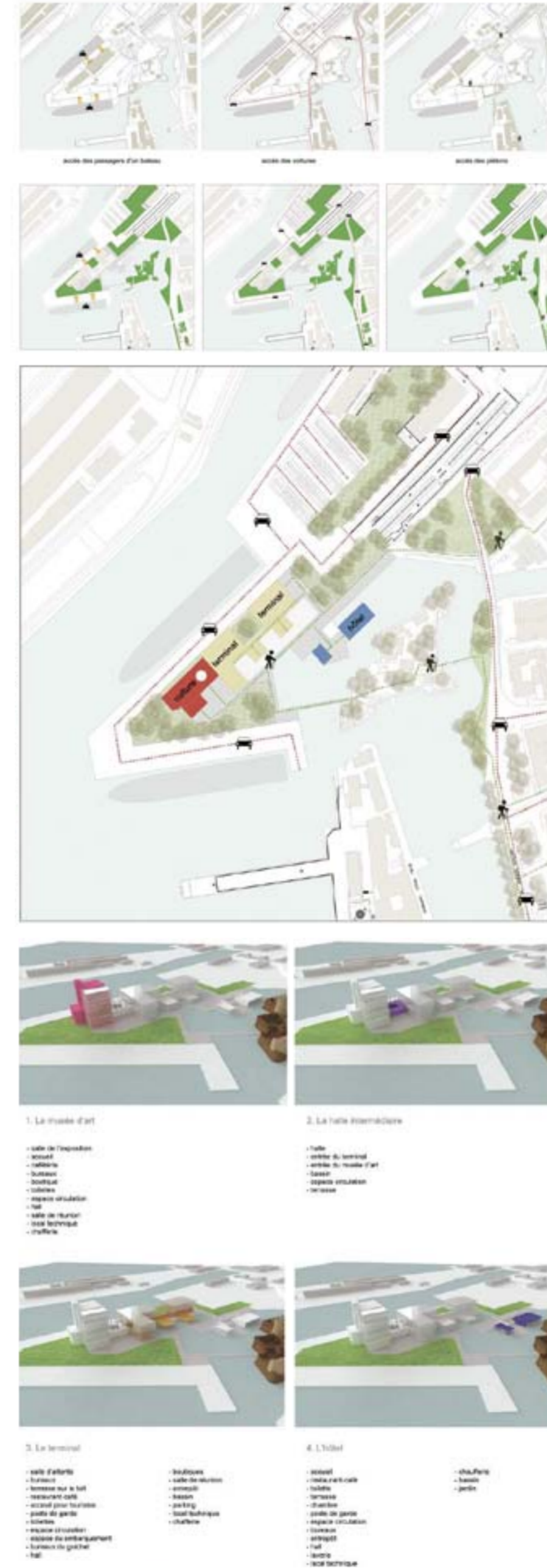
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy) Laetitia Bestaven



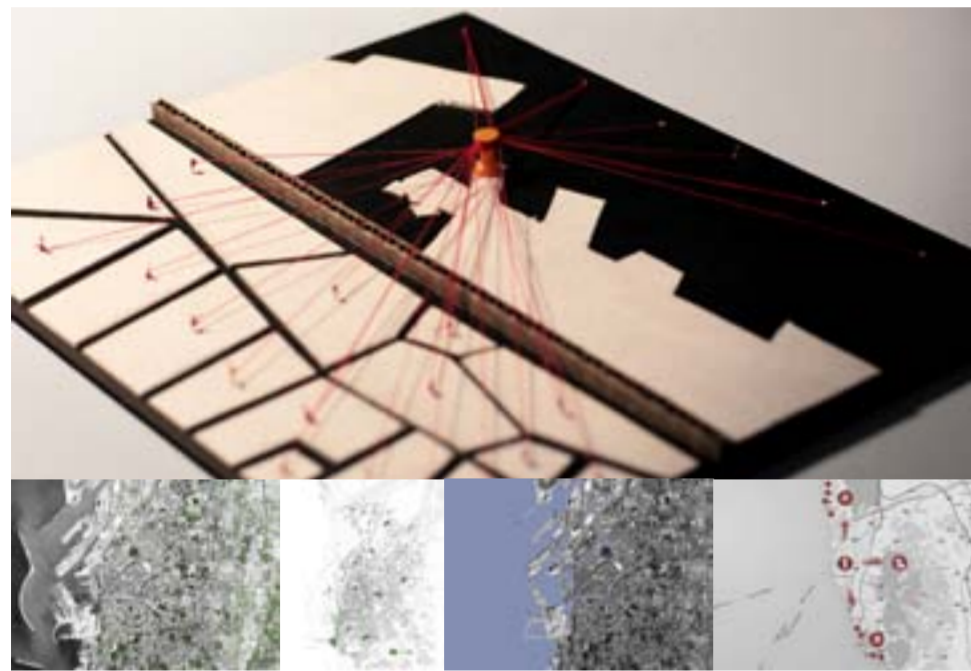
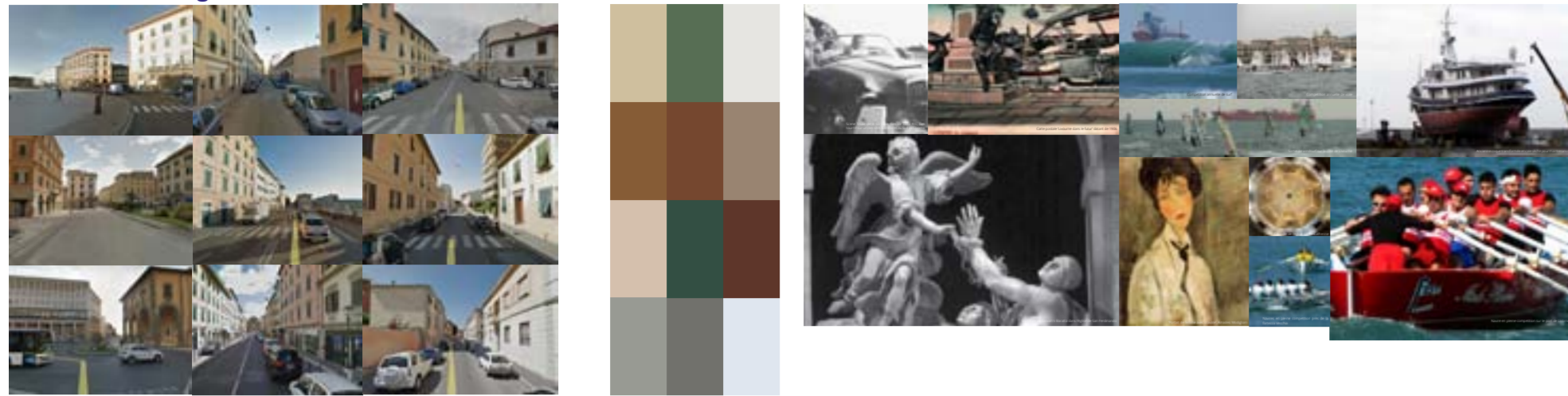
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Lucien Jauzein



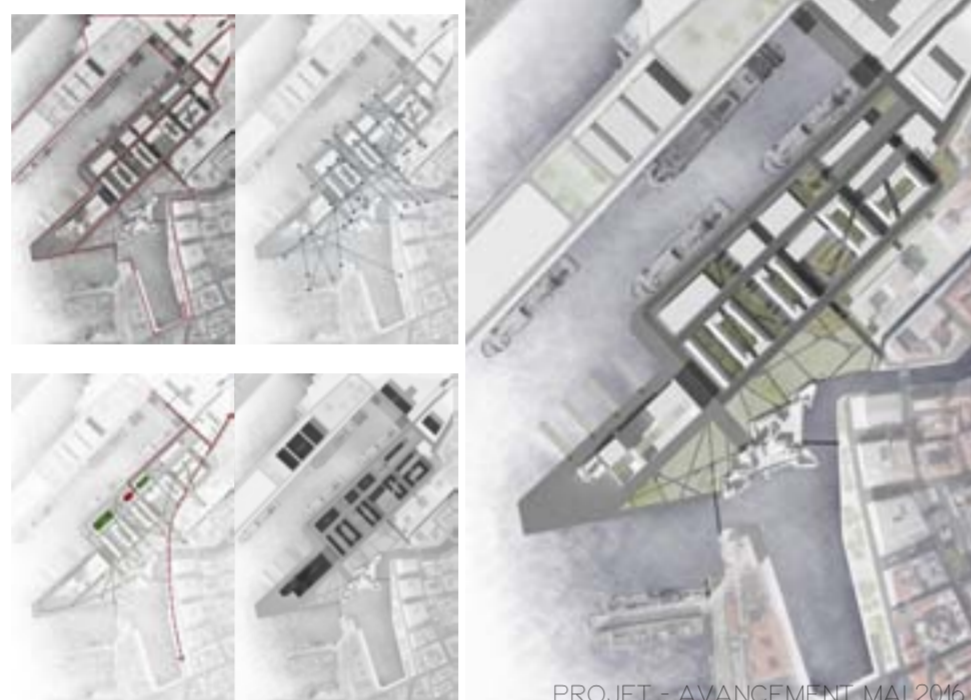
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Kim Namhee



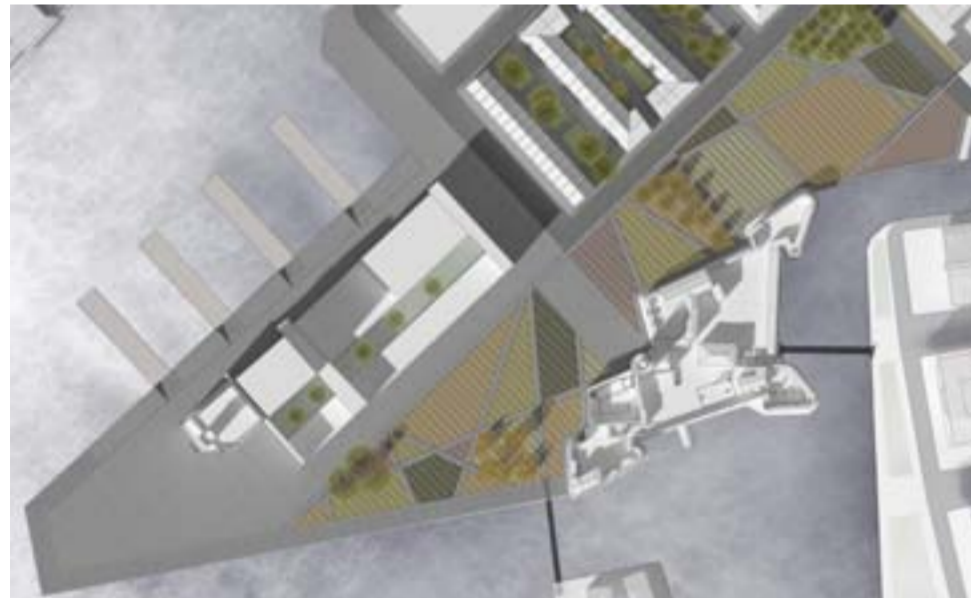
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Niels Gusching



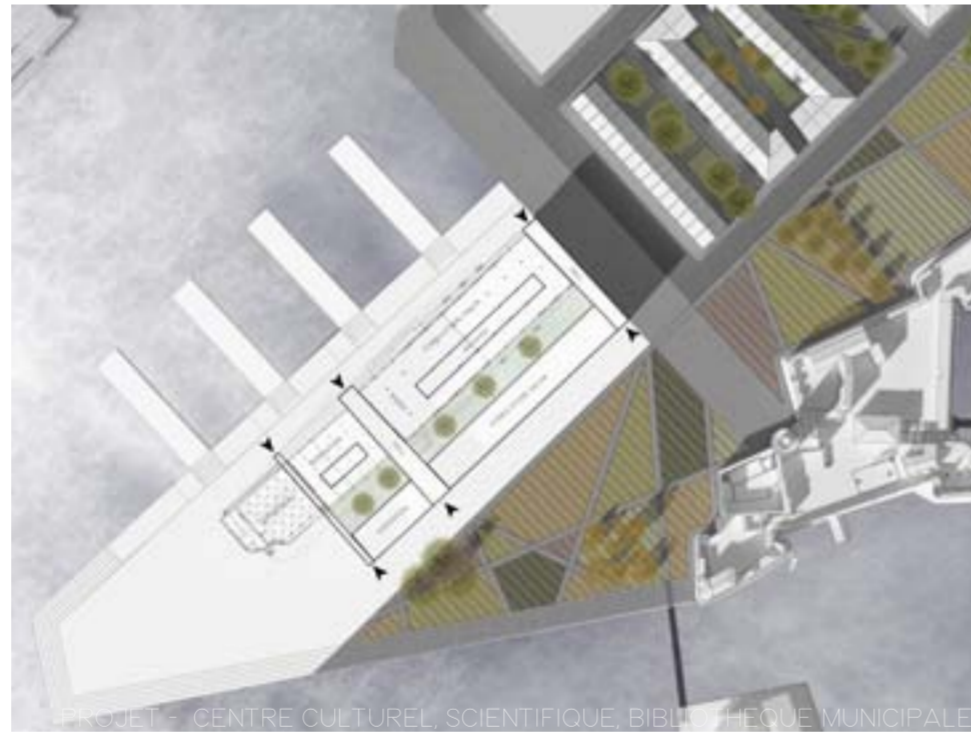
LE SITE - CARACTERISTIQUES ET ENJEUX



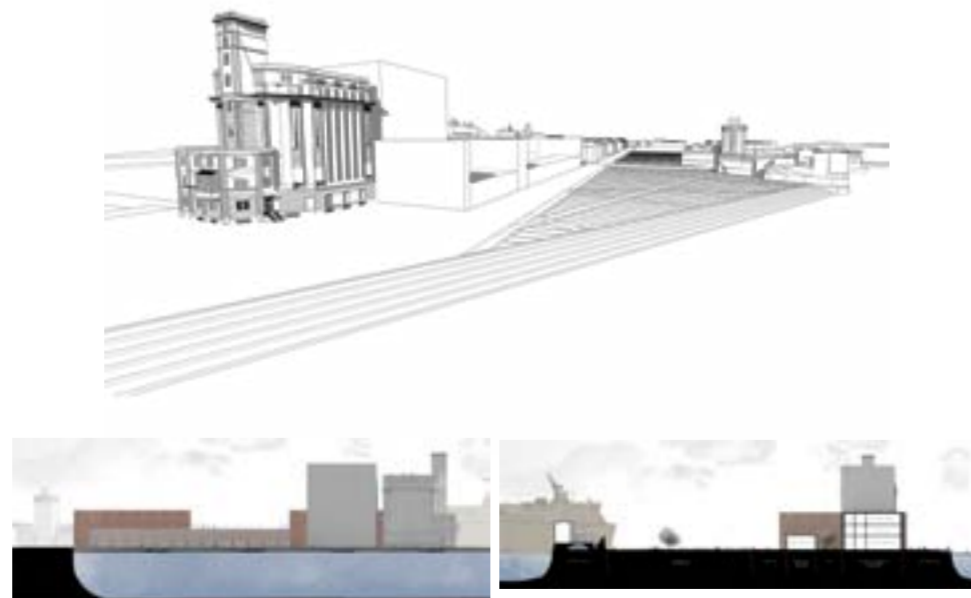
PROJET - AVANCEMENT MAI 2016



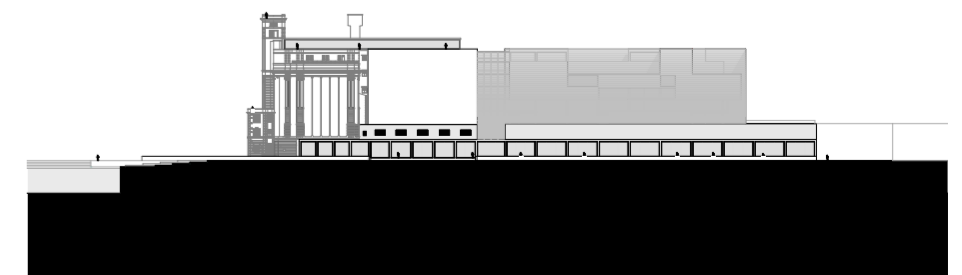
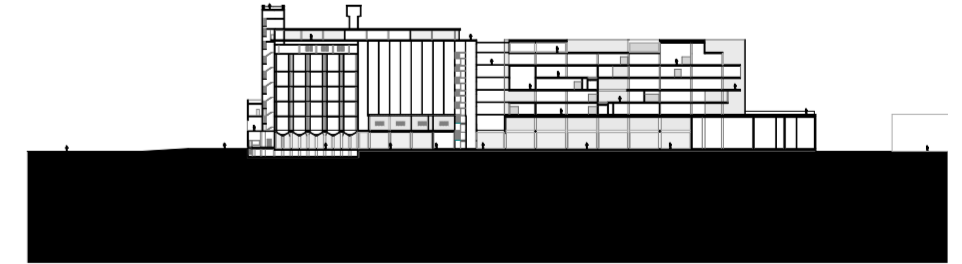
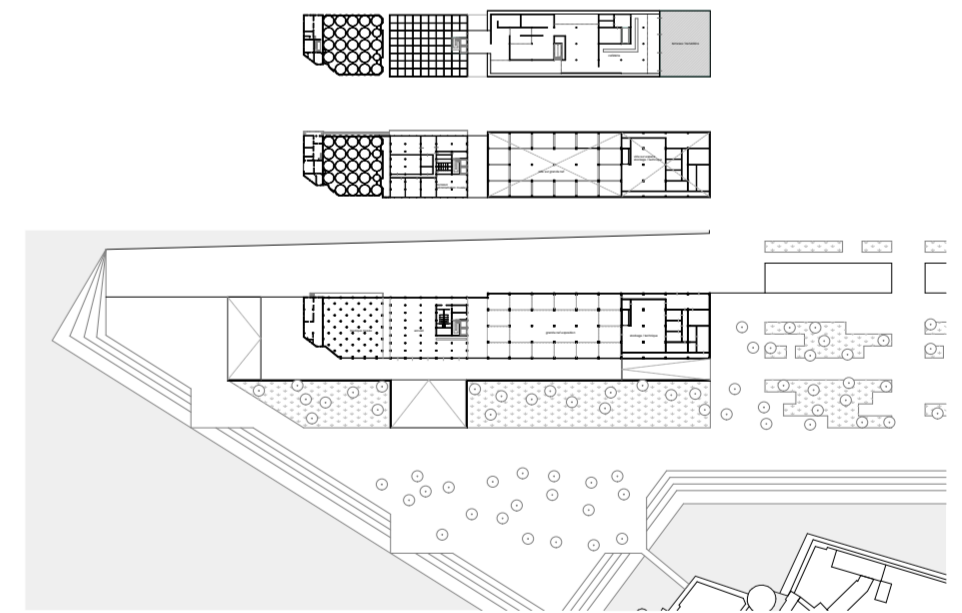
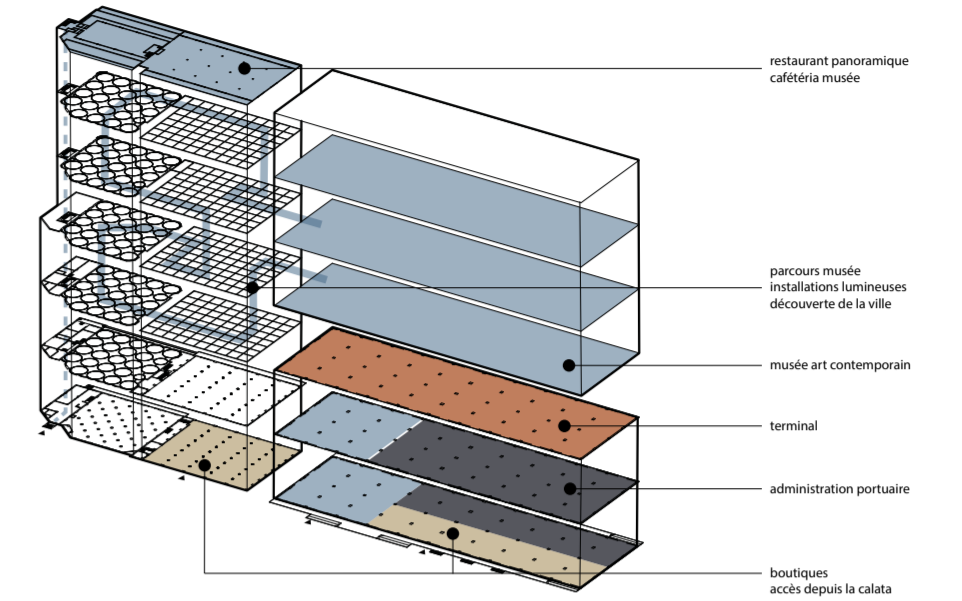
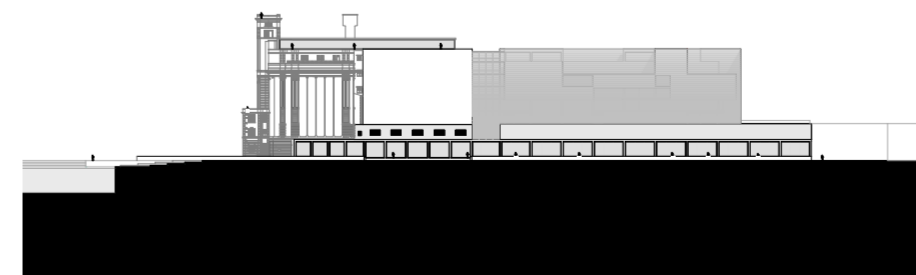
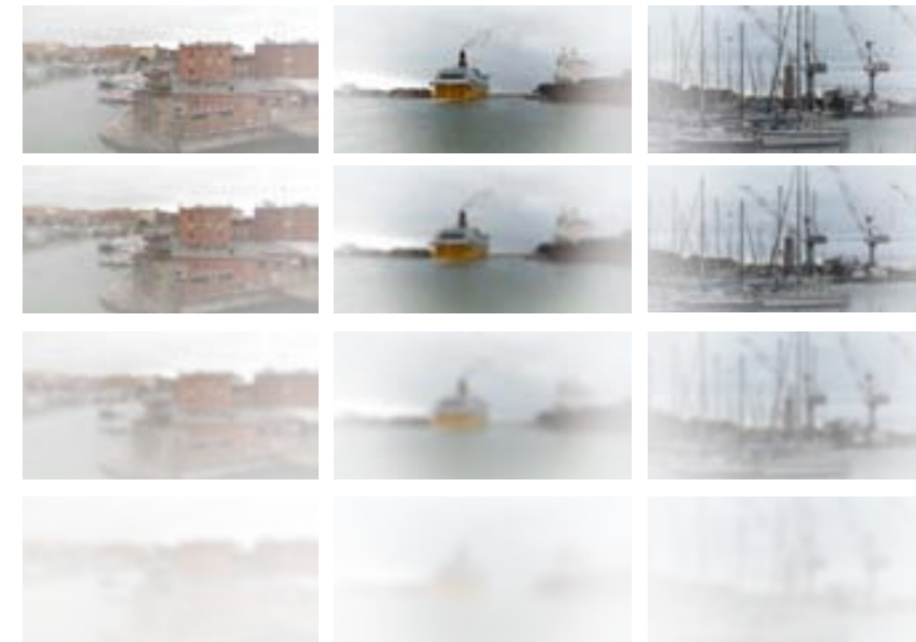
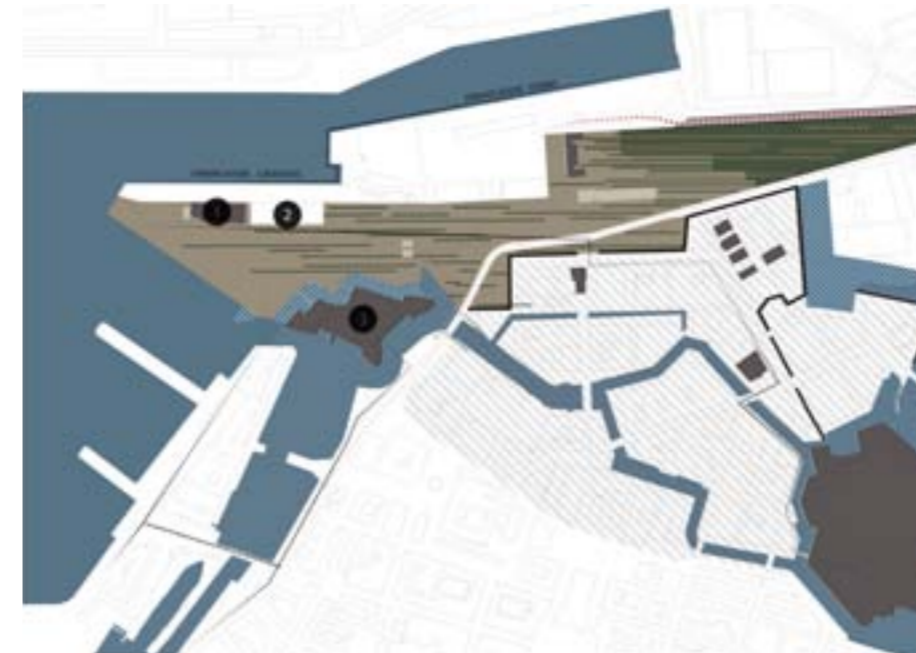
PROJET URBAIN - NOUVEAU FRONT DE MER



PROJET URBAIN - CENTRE CULTUREL, SCIENTIFIQUE, BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE



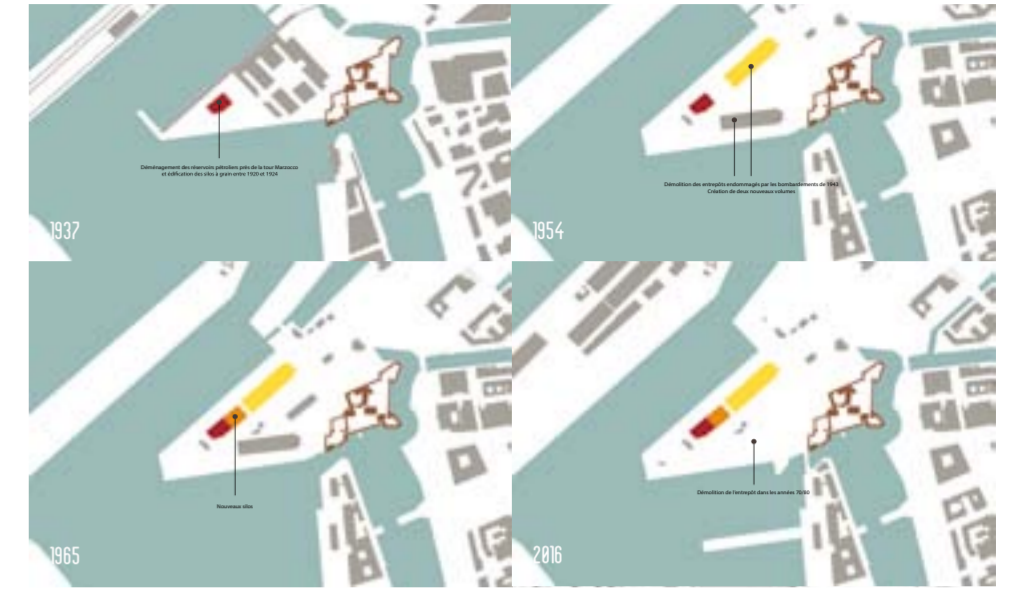
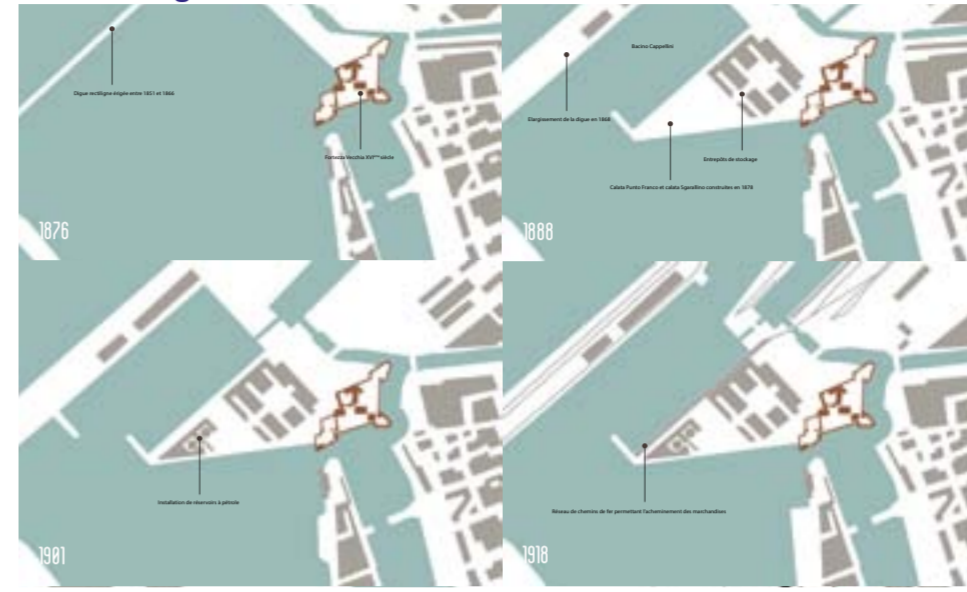
Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Simon Sesmat



Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Vincent Guichard

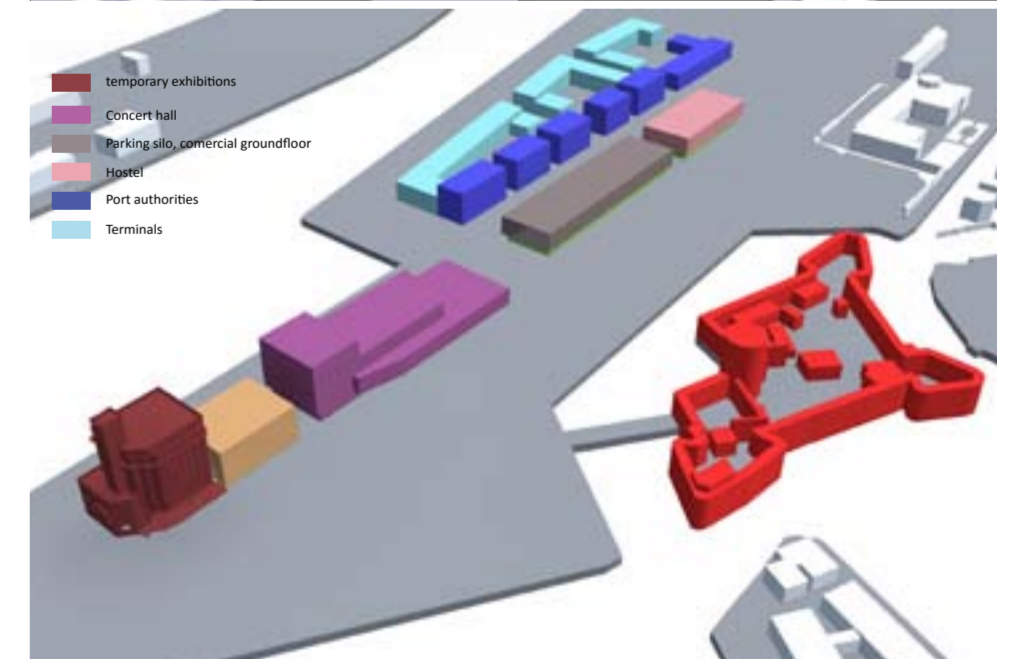
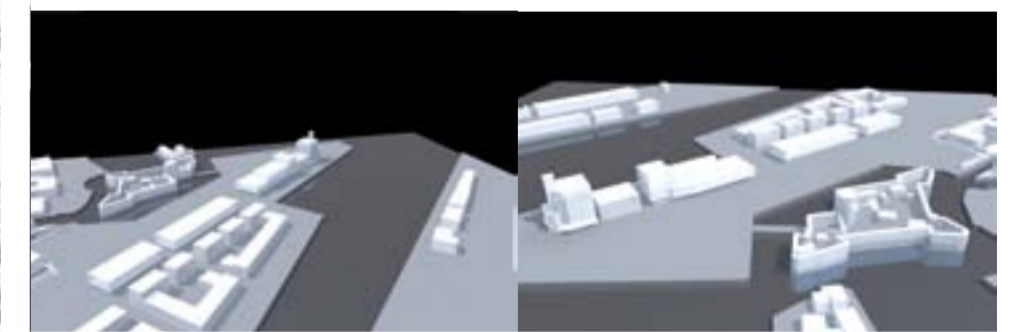


Anteprima Tesi di Laurea (ENSA, Nancy)
Zoe Deloge



PROJECT

access to the port



Anticipazione

Andrea Cecconi, Coordinatore di Re-FACT Livorno

DIVERSIS GENTIBUS UNA

L'idea di un Workshop Permanente Biennale di Architettura ed Urbanistica a Livorno

"... a tutti Voi Mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grecchi, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani ed altri concediamo reale, libero e amplissimo salvacondotto e libera facoltà e licenza che possiate venire, stare, trafficare, passare e abitare con le famiglie e, senza partire, tornare e negoziare in terra di Livorno"

Ferdinando I de' Medici - 30 Luglio 1591

Dalla potenza di questo pensiero, le Livornine, nacque la città, il capolavoro dei Medici. L'Emporio a mare del Granducato. Una Città Ideale Rinascimentale, una Città-Portuale, una Città d'Acqua, una Città delle Nazioni spalancata sul mondo. La forza di quella visione condusse ad un progetto per 12'000 abitanti quando Pisa, seconda in Toscana, ne contava appena 4'000. In poco più di 50 anni il "borgo", ampliato con un cantiere gigantesco grazie al lavoro di oltre 5'000 maestranze, passò da 600 a 9'700 abitanti divenendo così, repentinamente, "città". Un crogiuolo di razze in gran fermento, basato su principi di libertà e di convivenza tra genti diverse.

"Diversis Gentibus Una" ne era diventato il motto, riportato sulla prima moneta livornese, l'"Unghero", il tallero d'oro fatto coniare dal Granduca Ferdinando II nel 1655. Quando, con il secolo dei lumi e con le rivoluzioni francese ed americana, i principi fondanti di Livorno si affermarono universalmente, Thomas Jefferson riprese il motto Mediceo per la Costituzione degli Stati Uniti d'America ("Ex Pluribus Unum") allorquando, sollecitato dal consiglio di un amico Pratese, Filippo Mazzei, che aveva vissuto per due anni a Livorno e aveva poi combattuto nella Guerra di Indipendenza Americana, inviò una delegazione americana in città per studiare la Costituzione Livornina come esempio riuscito di convivenza tra popolazioni eterogenee. Questo è stata Livorno. Città libertaria, controversa, indomabile per gli stessi Granduchi. Città moderna, sempre.

Città con le torri marine, come il Faro Pisano cantato dal Petrarca e la Torre del Marzocco, tra le più antiche e belle del Mediterraneo. Città unica, in territorio Cristiano, ad accogliere un cimitero islamico ed una moschea. Ponte d'Europa sull'Oriente e sull'Africa, con l'attività dei padri Trinitari e della sua Franchissima Scala (con sedi a Livorno ed Algeri). Città priva di una vera Inquisizione ("Livorno è la città al mondo dove si trova il maggior numero di stranieri di nazioni differenti, dove, benché vi sia l'Inquisizione, c'è libertà di coscienza, in quanto la ragion di stato sovrata le altre" - Anonimo Francese 1699). Città che, con il secondo accrescimento de La Venezia, ha visto l'unica applicazione concreta dei canoni distributivi e costruttivi ipotizzati da Leonardo da Vinci per una "città ideale commerciale". Baricentro per l'Ebraismo. Crocevia per la civiltà Armena. Città dove per prima si diffuse l'uso del caffè e del "masticchino" (settecentesca gomma da masticare ricavata dal Lentisco dell'isola di Chios). Tappa fondamentale del Gran Tour per l'aristocrazia anglosassone. Città dove Thorvaldsen scolpì buona parte delle proprie opere, dove Mary Shelley, Charles Dickens ed il padre di Goethe solevano soggiornare, dove Carlo Goldoni ambientò le commedie della sua trilogia della Villeggiatura. Città con la più grande comunità Inglese d'oltre Manica. Il più importante porto di deposito e porto franco dell'intero Mediterraneo, le cui bellissime immagini iconografiche si sono diffuse in ogni angolo d'Europa. Città con importanti tradizioni editoriali, con le avanguardistiche stampe delle opere del Beccaria e di Diderot e D'Alembert. Città che ha saputo meritarsi un nome in lingua Inglese (Leghorn), uno in lingua francese (Livourne) ed uno in lingua Spagnola (Liorna). Città cantata nella più antica manifestazione folkloristica Italiana (la Corsa dei Ceri di Gubbio): "se vuoi vedere il mondo vai a Livorno". I primi stabilimenti balneari d'Italia. Un numero elevatissimo di Teatri. Il primo Ippodromo d'Italia per corse al galoppo con cavallerizzi in sella ed il primo illuminato per gare in notturna. Uno dei più importanti acquedotti monumentali ottocenteschi. Uno dei migliori impianti di fognatura ed uno primi impianti di depurazione d'Italia. Uno dei Mercati coperti delle vetrovaglie più grandi d'Europa. Il primo Cantiere Navale Italiano ad affermarsi per la costruzioni di navi in acciaio. Una stazione ferroviaria tra le 10 più belle del paese. La seconda linea ferroviaria d'Italia, la prima in Toscana. I primi bagni di talassoterapia. I primi edifici in cemento armato della Regione (le Terme del Corallo e, proprio, il Silos Granari). Moderna e sfacciata, sempre e comunque. Forgiata da scelte coraggiose, in ogni epoca che ha attraversato. In ogni epoca, ahimè, ... salvo la nostra.

Livorno, oggi, ha perso la propria anima. Non ha più saputo osare, affondata in un mediocre provincialismo. Nell'immaginario collettivo, anche degli stessi Livornesi, è considerata soltanto una città industriale basata sulla economia del porto, una città spoglia, "brutta", desueta. Una tale visione, ancorché falsata, deve farci riflettere su come la città sa offrirsi ai visitatori meno attenti.

Il tessuto urbano è in effetti sdrucito, sgrammaticato. L'impianto di un tempo può ancora essere letto con decisione solo dall'alto di un volo aereo e forse, almeno in parte, da un giro in barca per il suo permeante sistema dei Fossi. Non è quasi più intellegibile, invece, da altezza d'uomo.

L'ingresso meridionale alla città è ancora entusiasmante. Approcciando la città da Sud si passa dalle splendide scogliere del Romito per entrare nei quartieri Ottocenteschi di villeggiatura, romantici, dilatati, bellissimi, si entra nei popolati Borghi e si sfocia nel Pentagono del Buontalenti in un climax ininterrotto.

L'ingresso da Nord, al contrario, nonostante rappresenti la principale via di accesso alla città, è sconsolante. La perdita di identità è più marcata.

I quartieri più caratterizzati sono mortificati da scelte urbanistiche ed edilizie irrispettose, prive di una pianificazione, di una visione di città, di affetto.

Da queste premesse nasce l'idea, suggerita anche dall'Amministrazione Comunale dopo il successo dell'esperienza sul Silos Granari, di istituire a Livorno un Workshop Permanente Biennale di Architettura ed Urbanistica sulla Rigenerazione Urbana, in grado di stimolare la discussione pubblica con l'obiettivo di valorizzare il grande patrimonio della città elevandone l'offerta culturale e turistica. Un Workshop "Diversis Gentibus Una", appunto. Un evento che accolga giovani studenti, dalle migliori Università Internazionali, che dia loro "libera facoltà e licenza" affinché possano contribuire a sprovincializzare "la terra di Livorno" con il loro prezioso apporto di idee fresche.



Le aree che meriterebbero una valorizzazione, di certo, non mancano:

- la Venezia ed il Circuito dei Fossi Medicei,
- il Forte San Pietro d'Alcantare ed il Rivellino di San Marco,
- il Sistema Fortificato del Porto Mediceo,
- il Mercato Coperto e l'area marcatale Cavallotti/Buontalenti,
- l'ex Stazione San Marco, nell'ottica di una mobilità di area vasta,
- l'area ex Pirelli e il Parco Pertini,
- la costa di Calafuria e le Cave dismesse del Romito,
- l'Acquedotto del Poccianti da Colognole sino alla Gran Conserva,
- il sistema delle Colline,
- l'area della Stazione Centrale e le Terme del Corallo,
- il Circuito dei Cimiteri e delle Chiese delle Nazioni,
- la Dogana d'Acqua ed il Canale dei Navicelli,
- gli Stabilimenti Balneari e il sistema dei Porticcioli,
- etc.

nel Cisternino di Città, potranno e dovranno essere arricchiti sempre più di eventi di rilievo volti a massimizzare la partecipazione della cittadinanza e, soprattutto, dei suoi giovani (magari allargando i tavoli di lavoro universitari, tramite il "progetto scuola-lavoro", agli studenti delle scuole superiori, prossimi alla maturità, interessati alle facoltà di Architettura ed Ingegneria).

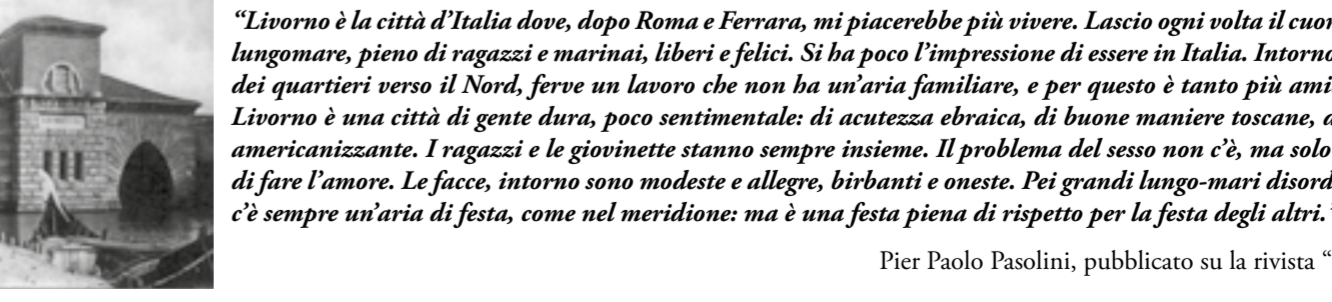
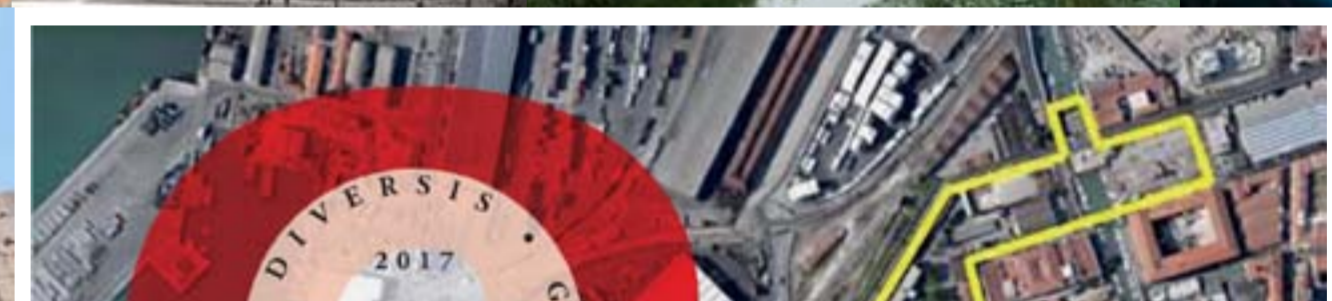
Sarebbe auspicabile che i temi venissero di volta in volta scelti con percorsi partecipati dalla cittadinanza.

Il Workshop 2017 vorremmo centrarlo sull'area che va dal Forte San Pietro d'Alcantara (con i Vecchi Macelli) ed al Rivellino di San Marco sino alla Dogana d'Acqua, costeggiando la Cinta Doganale Leopoldina. Tale scelta è legata alla possibilità, ci auguriamo concreta, che il Depuratore venga finalmente delocalizzato ridonando alla collettività, dopo 80 anni, una preziosa porzione di città.

Tale vasta area potrà interfacciarsi anche con l'altra enorme occasione di "rammendo" portuale/urbano costituita dall'UTOE 5C1 del PRP, realizzando finalmente una affascinante porta di ingresso da Nord alla città.

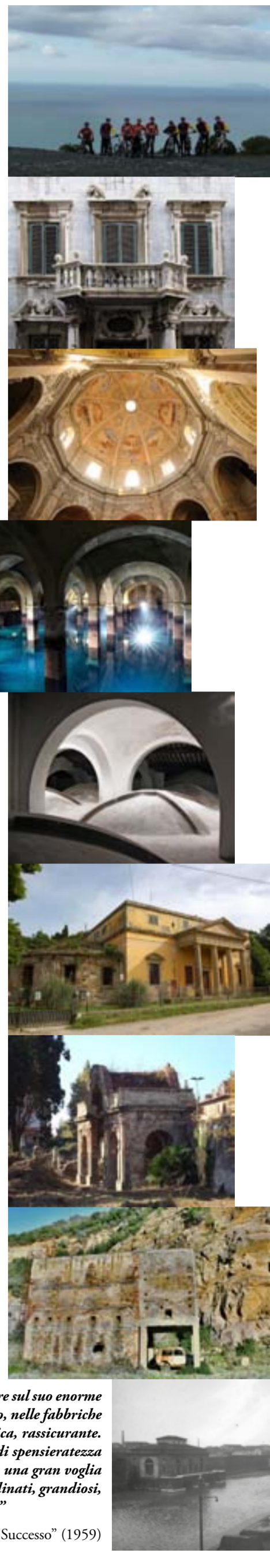
Proviamoci!

Per riuscire nell'intento, non certo facile, la città dovrà mostrare sensibilità nelle sue istituzioni pubbliche e private, come è meravigliosamente accaduto in occasione del Workshop 2015. Se tutto ciò sarà possibile, i futuri Workshop, per i quali l'Amministrazione Comunale si è mostrata favorevole a mettere a disposizione i futuri spazi dell'Urban Center previsto



"Livorno è la città d'Italia dove, dopo Roma e Ferrara, mi piacerebbe più vivere. Lascio ogni volta il cuore sul suo enorme lungomare, pieno di ragazzi e marinai, liberi e felici. Si ha poco l'impressione di essere in Italia. Intorno, nelle fabbriche dei quartieri verso il Nord, ferve un lavoro che non ha un'aria familiare, e per questo è tanto più amica, rassicurante. Livorno è una città di gente dura, poco sentimentale: di acutezza ebraica, di buone maniere toscane, di spensieratezza americanizzante. I ragazzi e le giovinette stanno sempre insieme. Il problema del sesso non c'è, ma solo una gran voglia di fare l'amore. Le facce, intorno sono modeste e allegre, birbanti e oneste. Per grandi lungo-mari disordinati, grandiosi, c'è sempre un'aria di festa, come nel meridione: ma è una festa piena di rispetto per la festa degli altri."

Pier Paolo Pasolini, pubblicato su la rivista "Successo" (1959)



inner sections, where we can read different levels working together at the same time. The colors of the port and the random colors of the containers that are all around the landscape inspire the new urban square design.

Rough shapes and reused materials will bring some bring dynamism to this new face for Livorno.

REVERBERATION OF THE PAST

The city of Livorno is composed of the historic centre, the city around and the port.

At the port we also find the Fortezza Vecchia, a historic Fortress with its substantial external walls and bastion.

The project site is confined between the Fortress and the port. It is a strategic and unique site because it is the connection between industry and tourism, movement of goods and people. These two worlds are in opposition and each have their own qualities and history, but there is no « in between », no soft connection between both of them. Beside the Fortezza Vecchia there is an old entrance gate of the port. Further inside the gate there is the Silos from the '20s. Outside of the port area, there is a church and other points of interests for tourists towards the city centre. The Fortezza, the silos and the historic centre all tell the story of Livorno over time.

The silo buildings are not destinations for tourists or locals because of their complicated port and parking context and because nothing has been done for their conservation to date. The spaces visible around the old silos are empty, not designed for public use and do not entice tourists to explore the rest of Livorno.

To solve these issues and attract visitors to the city centre, it is necessary to highlight the heritage of Livorno.

To do so, a cultural walkway will be created along the site that will include the restoration of the waters completely around the Fortress again. There will be an imaginative program for everybody: locals, workers and tourists.

Our masterplan is in aligned with the masterplan proposed by the city. A tunnel would allow the car traffic to be kept underground so the access is improved and more space is available for public squares. In our proposals, the site is divided in several public spaces. First, there will be flexible, empty spaces to let people use as they want, as well as an eating area. There will also be a walkway to connect the city and the harbour. Safe areas for children and dedicated areas for teenagers, like a skatepark) and zones for shows and outside activities will help to activate the site. At human scale, we propose to improve the public space in the port area and to improve the connection with the city.

We propose to reuse Granari Silos, taking advantage of the structure of the silos from the 1960s, creating a new building as an icon of the city.

Three buildings that represent the transition from past to future, recovering part of the history of the city and giving it a new icon, which not only attract tourists, but that appeals to citizens as well, resulting in a port-city connection.

With the original historic silos Granari of the 1920s, we propose to create a museum of the history of Tuscany. The interior of the silo spaces will be converted into the museum galleries. On the ground floor there will be a large space for a temporary exhibition and in the centre there will be a large skylight space that will come from demolishing some central silos and creating a new glass silos overhanging deck. On the top floor, we propose a café with views of the city.

The second phase of the operation is performed in the 1960s silos building, taking advantage of the structure and providing a new glass skin that surrounds it, leaving the original structure visible, containing the new cruise terminal on the ground floor, information point for passengers on the first, with a coffee bar and offices on the second level.

Finally, the third phase of the intervention: the new building, the icon. Using the form of the old silos, but with an opposite material of old concrete silos, we will use polycarbonate, creating a semi-transparent building to contain within them new services for the city and tourists, a large theater, and a co-working business centre.

Anticipation

Andrea Cecconi, Coordinator of Re-FACT Livorno
The idea of a Permanent Biennial Workshop of Architecture and Urbanism on Urban Regeneration in Livorno

"... To all of you! Merchants of any nation; Levantine, Westerners, Spaniards, the Portuguese, Greeks, Germans, Italians, Jews, Turks, Moors, Armenians, Persians and others... We provide a real, free, safe and very broad safe-conduct and free power and licence that you may come, stay, trade, move and live with your families and without leaving, return and negotiate in the land of Livorno" [Ferdinand I de' Medici - July 30, 1591].

From this powerful idea, the Livornine, the city as "the masterpiece of the Me-dici" was born. The Emporio of the Grand Duchy of Tuscany. An ideal renaissance city, a city-port, a water city, a city of nations wide open to the world: Livorno. The strength of this vision led to a project for 12,000 inhabitants when Pisa, as second largest city in Tuscany, counted only 4000 . In just over 50 years, the "vil-

lage" expanded with a giant construction site. Thanks to the work of more than 5,000 workers, the population rapidly grew from 600 to 9,700 thus becoming " a city". A melting pot of races in great turmoil, based on principles of freedom and coexistence among different people.

"Diversis Gentibus Una"(One nationality from different states) had become the motto, printed on the first coin from Livorno, the "Unghero", the golden thaler coin by the Grand Duke Ferdinand II in 1655. After the Age of Enlightenment, with American and the French revolutions, the founding principles of Livorno are universally asserted. Thomas Jefferson took up the Medicean Motto for the United States Constitution ("Ex Pluribus Unum") which was urged by the advice of a friend from Prato, Filippo Mazzei, who had lived for 2 years in Livorno and then fought in the American War of Independence. Later he sent an American delegation to the city to study the Livorno Constitution as a successful example of coexistence between heterogeneous populations.

This has been the story of Livorno. A libertarian city, controversial, ungovernable for the Grand Dukes. It has always been a modern city.

The city with the marine towers, like the "Faro Pisano" sung by Petrarch and the Torre del Marzocco, among the oldest and most beautiful in the Mediterranean area, moreover Livorno is the only city in Christian territory to receive an Islamic cemetery and a mosque. Together with the activity of the Trinitarian Fathers and its Franchissima Scala (based in Livorno and Algiers), it is like a bridge between Europe, the East and Africa. Livorno is a city without a real Inquisitorial ("Livorno is the city in the world with the largest number of foreigners of different nations and where there is freedom of conscience, as the Reason of State is above the others, despite of the Inquisitorial System" - Anonymous- French 1699).

The city saw, after the accretion of the Venice district, the only practical application of distribution and methods of construction assumed by Leonardo da Vinci for a "ideal commercial city".

Livorno has been a Centroid for Judaism. Crossroads for the Armenian civilization. First city where the use of coffee and "chewing gum" spreaded (eighteenth century chewing gum was originally made from the mastic of the island of Chios) . Livorno has been a fundamental stop of the Grand Tour for the Anglo-Saxon aristocracy. City where Thorvaldsen sculpted good part of his own works, where Mary Shelley, Charles Dickens and the father of Goethe used to stay, where Carlo Goldoni set the comedies of his boarding house trilogy. Cities with the largest English communities across the Channel. The most important deposit port, a free port in the Mediterranean, whose beautiful iconographic images have spread to every corner of Europe. City with major publishing traditions, with the avant-garde of the Beccaria prints and works by Diderot and D'Alembert. Livorno that deserved to earn a name in English "Leghorn", a name in French: "Livourne" and a name in Spanish: "Liorna". Sung among the songs of the oldest Italian folk tradition (the "Corsa dei Ceri" (Saint Ubaldo's Day) in Gubbio): "if you want to see the world go to Livorno."

The first bathing establishments in Italy can be found in Livorno, a large number of theaters, the first Italian racecourse for galloping races with riders in the saddle as well as the first lighted night race. The most important nineteenth-century monumental aqueducts. One of the best sewer systems and the first Italian water purifier. One of the biggest European covered markets of provisions. The first Italian shipyard to establish itself as builder of steel ships. A railway station among the 10 most beautiful in Italy, the second Italian railway line, the first in Tuscany. The first thalassotherapy baths. The first reinforced concrete buildings of the Region (the Corallo thermal baths and, really, the Granari Silos).

Modern and sassy, no matter what...Forged by courageous decisions, in every age that has gone through. In every era, dear me, except ours.

Livorno, today, has lost its soul. It no longer knows how to dare, sank in a mediocre provincialism. Even in the collective imagination, even of the people from Livorno, it is considered only as an industrial city based on the economy of the port, an obsolete, bare and "ugly" city. Such a view, still distorted, should make us reflect on how the city knows how to offer itself to less attentive visitors.

The urban fabric is torn and lacking structure. The plant of the past can still be read only from an airplane flight and perhaps, at least in part, by a boat ride in its permeating Canals. At eye level it is not comprehensible anymore.

The southern entrance to the city is still exciting. Approaching the city from the south you pass by the beautiful cliffs of Romito to get into the Nineteenth Century neighbourhoods resort, romantic, dilated, beautiful, you enter the populated villages and flows into the Buontalenti Pentagon in an uninterrupted climax.

On the contrary, the entrance from the north is extremely depressing, despite of being the main access route to the city. The loss of identity is more profound

The most distinctive districts are mortified by disrespectful planning and building decisions, without any planning, without a proper vision and affection.

After the successful experience in the Granari Silos, these premises have created this permanent biennale workshop idea. As suggested also by the Livorno City Council, instituting a permanent Biennale Workshop of Architecture and Urbanism on Urban Rege-

neration in Livorno, which can stimulate public discussion, aiming to promote the great heritage of the city by raising cultural and touristic awareness.

A Workshop, exactly: "Diversis Gentibus una"(*) . An event that welcomes young students, from re-known international universities, which give them "free right and license" so that they can contribute to de-provincialise "the land of Livorno" with their precious contribution of fresh ideas.

There are still areas which deserve to be appreciated:

- the Venice district and the Medicei Canals Circuit,
- San Pietro d'Alcantara Fort and the Rivellino of San Marco,
- the Fortification System of the Mediceo Port,
- the Covered Market and the Cavallotti/Buontalenti market area,
- the ex-San Marco Station, moving towards a broader area of mobility,
- the ex-Pirelli area and the Pertini Park,
- the Calafuria coast and the dismissed Caves of Romito,
- the Aqueduct of Poccianti from Colognole until the Gran Conserva,
- the Colline system,
- the area of the Central Station and the Corallo thermal baths,
- the Cemetery Circuit and the Chiese delle Nazioni,
- the Dogana d'Acqua and the Navicelli Canal,
- etc.

To be successful, the city must show sensitivity in its public and private institutions as has marvelously happened for the Workshop 2015. If all of this is possible, the future workshops, to which the City Administration showed itself favorable in providing the future spaces of Urban Center, which is planned to be in the Cisternino of the city, may and must be enriched more and more by events designed to maximize the participation of the citizenship and, above all, of its young people (maybe expanding the university work groups through the "school-to-work project", for high school students who are almost at the end their studies and are interested in the Faculty of Architecture and Engineering)

It would be desirable that the themes be selected from time to time with paths where the citizenship can participate.

In the Workshop 2017, we would like to work in the area that goes from San Pietro d'Alcantara Fort (with the Vecchi Macelli) to the Rivellino of San Marco to the Dogana d'Acqua, along the Leopoldina Customs City Walls. This choice is connected to the possibility, a concrete one we hope, that the water purifier will finally be relocated giving back the collectivity, after 80 years, a precious portion of the city.

Such a broad area may also interface itself with the another big occasion of port/urban "mending" constituted by the UTOE 5CI of PRP, finally realizing a fascinating northern entrance gate of the city.

Let's give a try!



DIVERSIS •
• **Re-FACT** •
• GENTIBUS •
• UNAN •

