



PORTUS 40

PORTRAIT LIVORNO



COMUNE DI LIVORNO

PORTUS 40 PORTRAIT LIVORNO

PORTUS Port-City Relationship and Urban Waterfront Redevelopment

Rivista semestrale online di RETE
Semi-annual online magazine of
RETE

N. 40, Ottobre 2020, Anno XX
N. 40, October 2020, Year XX

Direttori Fondatori Founding Editors

Joan Alemany
Rinio Bruttomesso

Direttore Editor

Joan Alemany

Coordinamento Editoriale Editorial Coordination

Oriana Giovinazzi

Disegno grafico e direzione artistica web Graphic design and web art direction

Luisa Bordato

Direzione e redazione Direction and editorial office

PORTUS
c/o Bruttomesso
Giudecca 494
30133 VENEZIA (Italia)
www.portusonline.org

Direttore Responsabile Managing Director

Oriana Giovinazzi

Amministratore e disegno web Administrator and web design

Internodo S.r.l.
www.internodo.com

Editore Publisher

RETE
Association for the Collaboration
between Ports and Cities
30124 VENEZIA (Italia)
San Marco 397
www.retedigital.com

PORTUS 40 PORTRAIT LIVORNO

Produzione Edizione cartacea Production Paper edition COMUNE DI LIVORNO

Sindaco Mayor

Luca Salvetti

Piazza del Municipio, 1
57123 Livorno (LI)
Tel.: + (39) 0586 820111
Fax: + (39) 0586 820444
www.comune.livorno.it/

Coordinamento Editoriale Editorial Coordination

Barbara Bonciani
Assessorato Porto e integrazione
porto città, cooperazione e pace,
innovazione università e relazioni
internazionali, Comune di Livorno

Traduzioni Translations

Ara Congressi, Livorno

Segreteria editoriale Editorial secretariat

Ursula Galli
Responsabile Ufficio Stampa,
Comune di Livorno

Riccardo Antonini
Chiara Del Corso
Roberta Menichetti
Ufficio Stampa, Comune di Livorno

Segreteria organizzativa Organizational secretariat

Fondazione LEM, Livorno

Disegno grafico y layout Graphic design and layout

MediaPrint s.r.l., Livorno

Stampa Print

Media Print s.r.l., Livorno
Silvia Di Batte

Immagini di copertina Cover images

Veduta panoramica della città e del
porto di Livorno al crepuscolo.
[© Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale].
La Fortezza Vecchia di Livorno.
[© Paolo Pampana].

RINGRAZIAMENTI ACKNOWLEDGMENTS

L'elaborazione di questo "Portrait"
è stata possibile grazie al supporto
di tutti gli autori e degli enti che
hanno partecipato alla stesura
dello stesso. Il Comune di Livorno
e RETE desiderano esprimere la
loro gratitudine per la generosa
collaborazione e per i preziosi
contributi alla conoscenza di Livorno
e del suo porto.

NOTE NOTE

Gli autori sono responsabili di tutti
i contenuti delle proprie opere,
così come delle opinioni espresse,
ed attribuiscono, a titolo gratuito,
al Comune di Livorno il diritto di
pubblicarli e di distribuirli.

Non è consentito l'utilizzo dei
contenuti della pubblicazione da
parte di terzi, per fini commerciali
o comunque non autorizzati.
Tutti i materiali in essa contenuti
hanno esclusivamente la finalità
di valorizzare dal punto di vista
divulgativo-scientifico i contributi
pubblicati.

EDIZIONE GRATUITA FREE EDITION

© Comune di Livorno, 2020
© *Municipality of Livorno, 2020*
© RETE, 2020
© *RETE, 2020*
© Gli Autori
© *The Authors*

ISSN 2282-5789 [online]
ISSN 1825-9561 [su carta]
ISSN 2282-5789 [online]
ISSN 1825-9561 [on paper]

Publicato a Livorno, Ottobre 2020
Published in Livorno, October 2020

PORTUS
the online magazine of **RETE**

PORTUS 40

PORTRAIT LIVORNO

 **RETE**
Associazione per la Collaborazione tra Porti e Città
Association for the Collaboration between Ports and Cities



COMUNE DI LIVORNO

INDICE INDEX

03 **Presentazione / Presentation**
Rinio BRUTTOMESSO

06 **Introduzione / Introduction**
Barbara BONCIANI

INTERVISTE INTERVIEWS

11 **Il ruolo della città nelle dinamiche portuali / The role of the city in the dynamics of the port**
Intervista con Luca SALVETTI, Sindaco della Città di Livorno
Interview with Luca SALVETTI, Mayor of Livorno City
Ursula GALLI

17 **Il Porto di Livorno, un ponte tra il mare e la città / The Port of Livorno: the gateway between the city and the sea**
Intervista con Stefano CORSINI, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Interview with Stefano CORSINI, President of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority
Marco CASALE

27 **L'integrazione nave-porto-città e la sostenibilità ambientale / Ship-port-city integration and environmental sustainability**
Intervista con Giuseppe Tarzia, Ammiraglio della Capitaneria di Porto di Livorno
Interview with Giuseppe Tarzia, Admiral Harbour Master of Coast Guard of Livorno
Dania CORDAZ

LIVORNO CITTÀ DI PORTO: STORIA, ECONOMIA E LETTURA URBANA FRA TERRA E MARE
LIVORNO CITY OF PORT: HISTORY, ECONOMY AND URBAN READING BETWEEN LAND AND SEA

37 **Giungere per mare alla "patria dell'Universo". Il porto di Livorno sulle carte nautiche, i portolani e i diari di viaggio / Journeys by sea to the "Homeland of the Universe". The Port of Livorno on nautical charts, in portolans and in travel journals**
Andrea ADDOBATI

64 **Livorno e l'Economia del Mare: la forza dell'integrazione / Livorno and the Economy of the Sea: the strength of integration**
Raffaella ANTONINI, Mauro SCHIANO

71 **Livorno città di porto: archetipi e "barchetipi" dal mare / The city-port of Livorno: archetypes and "barchetipi" from the sea**
Barbara BONCIANI

82 **L'impatto economico del crocierismo a Livorno e in Toscana attraverso un modello Input-Output multiregionale / The economic impact of cruising in Livorno and Tuscany using a multi-regional Input-Output model**
Enrico CONTI

CULTURA URBANA, SOLIDARIETÀ E FOLKLORE URBAN CULTURE, SOLIDARITY AND FOLKLORE

95 **Il sogno di uno sbocco al mare della Firenze medicea alla fine del XVI secolo, per una città che nasce moderna e cosmopolita: Livorno / The dream of an access to the sea for Medicean Florence at the end of the 16th century, for a city that was born modern and cosmopolitan: Livorno**
Simone LENZI

100 **I Fossi di Livorno al centro della storia, della forma e del progetto di città / Fossi di Livorno: the canals at the heart of the history, form and layout of the city**
Silvia VIVIANI

107 **La Livorno degli Scarronzoni e delle Gare Remiere / The Livorno of Scarronzoni and Rowing Races**
Gabriele BENUCCI

112 **Livorno accoglie dal mare: strutture e servizi assistenziali a supporto dei marittimi / Livorno welcomes from the sea: welfare facilities and services to support seafarers**
Chiara MANASSERO

PRESENTAZIONE PRESENTATION



Rino BRUTTOMESSO

Architect and Urban designer.

President of RETE. Founding Editor of PORTUS.

Founder and President of RETE. Former Assistant Professor of Urban Design at IUAV University of Venice. Former Director of the International Centre Cities on Water, Venice. Curator for the Venice Architecture Biennale of two exhibitions: Cities on Water (Floating Pavilion, Venice Arsenal, 2004) and Città-Porto,

Palermo 2006. Scientific Director of the Pavilion "Cities on Water", Zaragoza International Expo 2008. Member of the International Committee of Experts of the Biennial of Architecture of Buenos Aires. Author of several publications on the redevelopment of the waterfronts and the Port-City relationship.



Il Porto di Livorno.
The port of Livorno.

Come attuale Presidente (italiano) di RETE mi è particolarmente gradita la scelta di dedicare il 'Portrait' di questo numero di PORTUS a una città portuale italiana, Livorno, che dopo ben sette anni, fa seguito al dossier dedicato a Genova, tradizionalmente considerata la principale città portuale d'Italia.

Vorrei anche ricordare che questo è il Portrait del numero 40 di PORTUS, rivista semestrale di RETE, che festeggia in questo drammatico 2020 il suo ventesimo anno di vita.

Ritengo che questa decisione sia significativa non solo perché Livorno riveste un'importanza decisiva nel contesto del sistema portuale italiano, ma anche perché questo porto storico, così intimamente legato a una città straordinaria, sta vivendo una fase di crescita e sviluppo che, da una parte, consentirà di concretare un impulso decisivo per il suo futuro e, dall'altra, permetterà di migliorare in modo incisivo

As the current (Italian) President of RETE, I am particularly pleased with the choice of dedicating the 'Portrait' of this issue of PORTUS to the Port City of Livorno, seven years on from the dossier on Genoa, traditionally considered the main Port City of Italy.

It is also worth mentioning that this is the Portrait for issue number 40 of PORTUS, RETE's six-monthly magazine, which, against the dramatic backdrop of 2020, celebrates its twentieth year.

I believe that this decision is significant not only because Livorno is of decisive importance within the Italian port system, but also because this historic port, so intimately linked to an extraordinary city, is experiencing a phase of growth and development which, on the one hand, will bring about a decisive impulse for its future and, on the other hand, will enable an incisive and effective

ed efficace la relazione con la città storica e l'intero territorio regionale di riferimento. I diversi contributi contenuti in questo Portrait illuminano i distinti caratteri di questo secolare rapporto, aiutando anche a mettere in evidenza aspetti meno noti o poco valutati, costruendo in tal modo un'immagine aggiornata ed innovativa di uno dei principali nodi urbano-portuali italiani, una visione calata nella sua necessaria ed obbligata dimensione europea ed internazionale.

L'attuale, profonda, crisi legata alla pandemia da Covid 19, sarà anche per la città portuale di Livorno uno straordinario banco di prova non solo per uscire da questo terribile evento, ma come in altri casi, per programmare e realizzare in tempi stretti un inedito sforzo, chissà prima difficilmente immaginabile, ma che oggi può significare l'opportunità di ridisegnare l'immagine e il funzionamento di questa bellissima città, simbioticamente legata al suo porto.

Vorrei ringraziare di cuore tutti gli autori che hanno partecipato alla 'costruzione' di questo Portrait, per averci aiutato a leggere ed interpretare l'evoluzione storica e la situazione odierna di questa complessa e articolata realtà urbana.

Vorrei anche sottolineare la cortese disponibilità del Sindaco di Livorno, Luca Salvetti, del Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e di Giuseppe Tarzia, Direttore Marittimo della Toscana, per aver offerto il loro punto di vista su tematiche essenziali per il futuro di Livorno.

Ma il mio ringraziamento più profondo va soprattutto a Barbara Bonciani, da anni attiva amica di RETE che, nella sua qualità di Assessore del Comune di Livorno per tutte le materie legate al Porto e all'integrazione porto-città, si è fatta carico del disegno generale del Portrait e del suo concreto coordinamento, nelle diverse fasi di attuazione di questo progetto editoriale.

Buona lettura!!

improvement in the relationship with the historic city and the entire regional territory it serves.

The contributions contained in this Portrait give insight into the nature of this centuries-old relationship, highlighting lesser-known or little-valued aspects and thus updating and renewing the image of one of the foremost Italian urban-port nodes and its necessary and inevitable role at European and international level.

The current, profound crisis associated with the COVID 19 pandemic will also be an extraordinary test-bed for the port city of Livorno, not only in overcoming this terrible period, but also for planning and implementing an unprecedented effort and using this as an opportunity to redesign the image and functioning of this beautiful city, symbiotically linked to its port.

I should like offer my sincere thanks all the authors involved in 'painting' this Portrait of the development over the centuries and today's reality of this complex and articulated urban reality.

I should also like to thank the Mayor of Livorno, Luca Salvetti, the President of the Port System Authority of the Northern Tyrrhenian Sea, Stefano Corsini and Giuseppe Tarzia, Tuscany Maritime Director, for sharing their views on the key issues regarding the future of Livorno.

My heartfelt thanks go especially to Barbara Bonciani, an active supporter of RETE for many years, who, in her capacity as Municipal Councillor of Livorno for all matters related to the Port and port-city integration, undertook the planning and co-ordination of the Portrait throughout the various stages leading to the completion of this editorial project, which I feel certain you'll enjoy reading!

INTRODUZIONE

INTRODUCTION



Barbara BONCIANI

Councillor for port and port-city integration at the Municipality of Livorno.

Researcher at the Port Network Authority of the North Tyrrhenian Sea.

Research associate at National Research Council (IRCrES-CNR).

Adjunct lecturer in sociology of development at the University of Pisa.

Sociologist, Ph.D. in Sociology at the University of Pisa. Master in European projects management; Degree in Political Science.

Councillor for port and port-city integration, university and innovation, international relations and cooperation at the Municipality of Livorno (since June 2019). Researcher at the Port Network Authority of the North Tyrrhenian sea (since 2011).

Marie Curie Fellow at the University of Newcastle Upon Tyne, UK (Curds: Centre for urban and regional studies, 2002); Shuman trainee at the European Parliament, DG Research, 2001. Adjunct lecturer at the University of Pisa,

since 2003. Research associate at the CNR-IRCrES, since 2017. Editorial member board of Sociologia professionale (Franco Angeli); Member of Scientific Committee of RETE; Member of scientific committee of Quaderni IRCrES-CNR.

United Nation expert – IOM, ACP- UE Rosters of expert in migration (since 2017).

Expert at the European Parliament (ACP-Joint Assembly – Committee of economic development, finance and trade, 2017; Asia-Europe Summit, ASEAN 10th 2018). Expert at the European Commission (DEAR Project, 2015).



Fortezza Vecchia, Livorno. (Foto: Paolo Pampana).
The Old Fortress, Livorno. (Photo: Paolo Pampana).

Come Assessora al porto e all'integrazione città-porto esprimo grande soddisfazione nell'ospitare nella città di Livorno il 33esimo meeting internazionale di RETE – Associazione per la Collaborazione fra Porti e Città, con un seminario internazionale dedicato alla sostenibilità ambientale delle città di porto.

In data 3 Ottobre 2019 il Comune di Livorno ha formalizzato l'Accordo di collaborazione con RETE per la costituzione e lo sviluppo del "Nodo Avanzato di Livorno", centro operativo che ha l'obiettivo di favorire la collaborazione tra i vari attori pubblici e privati, a livello locale, per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e uno sviluppo condiviso del futuro del sistema città-porto, affinché diventi esempio a livello locale, nazionale e internazionale.

As Councillor with responsibilities regarding the port and city-port integration, it gives me great satisfaction to host the 33rd international meeting of RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities - in the city of Livorno, with an international seminar dedicated to the environmental sustainability of port cities.

On 3 October 2019, the Municipality of Livorno formalised the collaboration agreement with RETE for the establishment and development of the "Livorno Advanced Node", an operational centre that aims to encourage collaboration between the various public and private actors, at the local level, for better integration of the port in the urban context and a shared development of the

Il Comune di Livorno, in particolare l'Assessorato porto e integrazione città porto, in virtù del ruolo di centro operativo nazionale delle relazioni città-porto ha dato avvio a tavoli operativi tematici che coinvolgono la comunità portuale e la città, oltre che l'Università e i centri di ricerca presenti sul territorio. I tavoli, strumenti operativi del nodo Avanzato mettono a sistema gli operatori portuali, gli stakeholder della catena logistica integrata afferente al porto e tutti gli altri portatori di interesse su tematiche economiche, ambientali, culturali e di innovazione tecnologica di interesse del porto e della città. Uno dei primi risultati tangibili di tale attività, in ambito ambientale, è la sottoscrizione del "Livorno Blue Agreement", accordo volontario siglato il 20 gennaio 2020 da Amministrazione comunale, Capitaneria di Porto e principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nel porto di Livorno (CIN, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar), con lo scopo di mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali.

Questo numero della rivista Portus dedica il Portrait a Livorno con lo scopo di presentare alcuni aspetti peculiari della città-porto, sia sul piano urbanistico e della vocazionalità economica legata all'attività portuale, sia per quanto attiene agli aspetti storici e culturali, sui quali ancora oggi si fonda l'identità marittima della città.

Le interviste riportate al Sindaco di Livorno, al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e al Direttore Marittimo della Toscana esprimono l'intento congiunto del porto e della città di perseguire obiettivi condivisi e promuovere una visione comune orientata allo sviluppo del sistema città-porto.

La città di Livorno vanta una forte identità urbano-portuale fondata sulla storia peculiare che l'ha caratterizzata fin dalle sue origini e che la vede, il 19 marzo 1606 elevata al rango di città grazie all'opera della

future of the city-port system, so that it becomes a benchmark at local, national and international level.

The round tables, operational tools for the Advanced Node, provide co-ordination for the port operators, the stakeholders in the integrated logistics chain relating to the port and the other subjects involved on economic, environmental, cultural and technological innovation issues regarding the port and the city. One of the first tangible results of this activity, regarding the environment, was the signing of the voluntary "Livorno Blue Agreement" on 20 January 2020 by the Municipal Administration, the Port Authority and the main shipping companies (CIN, Forship, Grimaldi, Moby and Toremar) involved in RO/RO and passenger traffic in the port of Livorno, with the aim of mitigating the effects of environmental pollution deriving from maritime transport and of protecting the health of citizens and port workers.

The Portrait feature of this issue of Portus magazine is dedicated to Livorno and presents a number of the unusual aspects of the city-port, both in terms of the urban planning and economic vocation linked to port activity but also in terms of the history and culture, on which the maritime identity of the city continues to rely.

The interviews with the Mayor of Livorno, the President of the Port System Authority and the Tuscany Maritime Director express the joint intent of the port and the city to pursue shared objectives and promote a common vision oriented towards the development of the city-port system.

Livorno boasts a strong urban-port identity established over the course of the centuries and most notably benefiting from work of the de' Medici family, who gave the port city status on 19 March 1606. The city was born modern thanks

famiglia de' Medici. La città nasce moderna grazie all'opera di Ferdinando I de' Medici che la rende Porto Franco e sicuro per tutti i mercanti del Mediterraneo, ai quali si rivolgono anche le famose "Leggi Livornine", provvedimenti legislativi che richiamarono a Livorno mercanti di qualsivoglia nazione, promuovendo uno sviluppo economico e culturale unico, che favorì l'insediamento di comunità straniere anche non cattoliche. La Livornina è legge fondativa del porto franco e della città di Livorno che ancora oggi costituisce un esempio avanzato di civiltà giuridica e cosmopolitismo.

"A tutti voi Mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grechi, 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, abitare con le famiglie, e senza partire, tornare e negoziare nella città di Pisa e terra di Livorno" [1].

La città ancora oggi vanta dal mare la principale vocazionalità economica, sociale e culturale, tanto che l'attività portuale costituisce il principale motore di sviluppo economico. Dal mare deriva anche la cultura marinaresca che si riflette ancora oggi nel tessuto urbano, in particolare nell'affaccio a mare delle cantine remiere dei rioni cittadini, sia lungo il circuito dei Fossi Medicei, negli specchi acquei del Porto Mediceo, oltre che nel quartiere più antico, oggi denominato "Venezia Nuova" e circondato dal circuito dei Fossi cittadini, realizzato a partire dal 1629 per facilitare il trasporto delle merci verso il vicino porto; quartiere nato con vocazione puramente mercantile, oggi una delle maggiori attrazioni turistiche della città, in cui si tiene una delle principali manifestazioni culturali e turistiche estive "Effetto Venezia" [2].

to the work of Ferdinando I de' Medici who made it a free port and safe haven for all merchants on the Mediterranean, to whom the famous "Leggi Livornine" (Livornine Laws) were addressed, thereby attracting merchants from any nation to Livorno and promoting a unique economic and cultural development which fostered communities of foreigners who were not necessarily Catholic. The Livornina, the founding law of the free port and of the city of Livorno, continues to be a progressive example of legal society and cosmopolitanism.

"To all of you Merchants of any nation, Westerners, Easterners, Spaniards, Portuguese, Greeks, Germans, Italians, Jews, Turks, Moors, Armenians, Persians, and others, we grant real, free and very ample safe conduct and free faculty and license that you can come and stay, trade, transit, live with families, and without leaving, return and trade in the city of Pisa and the land of Livorno" [1].

The city still claims its main economic, social and cultural vocation from the sea, so much so that port activity is the major driving force for economic development. The seafaring culture can still be seen in the urban fabric, especially in the waterfront access of the rowing clubs in the city's districts along the canal of the Fossi Medicei and around the harbour of the Porto Mediceo, and also in the oldest quarter, now called "Venezia Nuova", which is surrounded by the circuit of canals built from 1629 to facilitate the transport of goods to the nearby port; the quarter originally had a purely commercial purpose but it is now one of the city's major tourist attractions and the venue for one of the main summer cultural and tourist events, "Effetto Venezia" or "Venice Effect" [2].



Il quartiere "Venezia Nuova" di Livorno circondato dal sistema dei Fossi Medicei.
The "Venezia Nuova" district of Livorno surrounded by the Fossi Medicei canal network.

Livorno, città d'acqua dai tratti peculiari, nel rapporto con l'acqua fonda non solo la sua storia, ma anche la *forma mentis* del livornese, il cui stile di vita intimamente legato al rapporto con il mare.

Ed è proprio dal mare che si possono cogliere le modificazioni più significative della città e che si percepisce la trasformazione dell'identità di cui la città di Livorno è portatrice. Sempre dal mare si scopre l'empatia che lega il livornese alla sua città.

Livorno, a city on water with peculiar features, whose history as well as the mindset of the Livorno people and their lifestyle, are intimately linked to the city's relationship with the sea.

And it is precisely from the sea that the most significant changes to the city can be observed and the transformation of the identity of the city of Livorno can be perceived. The empathy binding a person from Livorno with his native city can also be discerned from the sea.

Note

[1] Fischer Lucia Frattarelli, (2016) *Le Leggi Livornine 1591-1593*. Debate Editore.

[2] <https://www.livorno-effettovenezia.it/il-quartiere/>

Notes

[1] Fischer Lucia Frattarelli, (2016) *Le Leggi Livornine 1591-1593*. Debate Editore.

[2] <https://www.livorno-effettovenezia.it/il-quartiere/>

IL RUOLO DELLA CITTÀ NELLE DINAMICHE PORTUALI. IL SINDACO PARLA DEL PORTO E DELLA SUA INTEGRAZIONE CON LA CITTÀ

THE ROLE OF THE CITY IN THE DYNAMICS OF THE PORT. THE MAYOR TALKS ABOUT THE PORT AND ITS INTEGRATION WITH THE CITY



Luca SALVETTI

Mayor of Livorno Municipality

**Intervista con Luca Salvetti,
Sindaco della Città di Livorno**
Interview with Luca Salvetti,
Mayor of Livorno City

di URSULA GALLI

Politician and qualified Journalist. Graduated at the University of Pisa with a degree in Political Science and a thesis on the history of the naval and shipbuilding industry, accomplished journalist with years of experience in broadcast

writings and video editing on ports, cultural and sporting events. Freelance sport reporter of Il Telegrafo and La Nazione; editor of La Repubblica; television broadcaster reporter of Granducato TV and Rai.

Ursula Galli – Sindaco con l'istituzione di un apposito Assessorato al Porto e integrazione città-porto, titolato ad occuparsi delle ricadute sulla città del Porto e del sistema logistico livornese, la sua Amministrazione ha mostrato di voler avere una particolare attenzione verso questo tema ed in generale verso il mare. Perché ha deciso di istituire un Assessorato al Porto e di lavorare non solo sulla promozione e lo sviluppo del Porto ma anche sull'integrazione città-porto?

Luca Salvetti – Nella mia precedente esperienza ho avuto modo di confrontarmi spesso con amministrazioni che avevano attivato, all'interno dei vari assessorati,

Ursula Galli – *Mayor Salvetti, by setting up a specific Department for the Port and City-Port Integration to deal with the effects on the city of the Port and the Livorno logistics system, your Administration has shown that it wants to pay special attention to this subject and to matters regarding the sea in general. Why did you decide to establish this Port Department and to work not only on the promotion and development of the Port but also on city-port integration?*

Luca Salvetti – *In my previous experience, I had often dealt with administrations that had set up, within the various departments, a Port working*

*Fortezza Vecchia, Porto Mediceo, Livorno.
Old Fortress, Medicean Port, Livorno.*



una delega al Porto; una delega in mezzo a tante altre deleghe, che faceva pensare al rapporto fra amministrazione comunale e scalo marittimo come ad un qualcosa di marginale, con l'idea che solo l'istituzione portuale avesse il compito di curarsi della questione portuale. Io, che prima di fare il Sindaco ho seguito per anni l'evoluzione del Porto di Livorno, ho pensato sin dall'inizio che la presenza dell'Amministrazione Comunale sul fronte porto dovesse essere forte, ma non un'interferenza, quanto un affiancamento al lavoro svolto dall'Autorità di Sistema Portuale; affiancamento finalizzato a costruire una visione comune della città di porto, volta anche ad approfondire gli effetti delle scelte realizzate in ambito portuale sulla vita reale della città. Inizialmente si è trattato di un'idea, una delle prime lanciate in campagna elettorale. Dopo averla realizzata, con l'affidamento dell'Assessorato a Barbara Bonciani mi sono reso conto che è stata una delle scelte migliori realizzate, perché in realtà quella scatola, che era l'Assessorato al Porto, al momento inizialmente vuota, si è riempita immediatamente di progetti e istanze che spaziano dalla gestione dei porticcioli, al progetto delle secche della Meloria, al rafforzamento del rapporto con gli operatori portuali nella gestione dei piani attuativi del Porto, alla questione della Darsena Europa. Il contenitore porto dell'Amministrazione si è riempito immediatamente di tanti progetti; gli aspetti urbanistici soprattutto sono il fattore chiave, in quanto vanno ad integrarsi alla configurazione futura del porto e sull'assetto della città che ne viene immediatamente interessata. Posso affermare quindi che la scelta è stata più che azzeccata anche in termini di governance perché i momenti di confronto con le istituzioni e il cluster portuale sono arrivati e si è creato molto lavoro per l'assessorato, un lavoro che ritengo indispensabile per la città.

party, one delegation in the midst of many others, which made one think that the relationship between the municipal administration and the seaport was something marginal and that only the port institution had the task of dealing with port matters. Before becoming Mayor, I had followed the evolution of the Port of Livorno for years and, from the outset, I thought that the Municipal Administration should be playing a more significant role in the running of the port, not to interfere but rather to assist the work carried out by the Port System Authority so that we could build a common vision for the Port City and also analyse the impact of the choices made in the port area on the real life of the city. This was one of the first ideas I put forward during my election campaign. Thereafter, with the appointment of Barbara Bonciani to head the Department, I realised that this was one of the best decisions because the empty box that was the Port Department at that time soon became full of projects and requests ranging from the management of the marinas, to the Meloria Shoals project, from strengthening the relationship with the port operators in the management of the implementation plans for the Port, to the question of the dock, Darsena Europa. The Administration's Port "inbox" was inundated with projects; the urban aspects are fundamental to integration between the future configuration of the port and the layout of the city that is immediately affected. I can therefore say that the decision was the right one to make, also in terms of governance because the time for discussions between the institutions and the port cluster has come and a lot of work, which I believe is vital for the city, has been created for the department.

Ursula Galli – Quali sono le principali sfide che la città di Livorno si trova ad affrontare in questo momento che riguardano il sistema città-porto e qual'è il contributo che l'Amministrazione sta dando?

Luca Salvetti – La sfida principale è la migliore integrazione fra città e porto. Tale sfida riguarda i processi di pianificazione del porto che dovranno necessariamente integrarsi con le necessità della città, con la sua visione futura di sviluppo economico, turistico e innovativo. In questo ambito, uno dei principali temi sta nell'equilibrio del piano attuativo del porto passeggeri con la pianificazione e lo sviluppo della città che va dal turismo, alla sostenibilità ambientale, alla mobilità urbana sostenibile. Si dovrà favorire una migliore presenza nella città di Livorno dei turisti provenienti dal mare. La città di Livorno sta rilanciando

Ursula Galli – What are the main challenges facing the city of Livorno at the moment regarding the city-port system and what contribution is the Administration making?

Luca Salvetti – The main challenge is how best to achieve integration between city and port. This challenge concerns the port planning processes that will necessarily have to integrate with the needs of the city and its vision for the future development of the local economy, tourism and innovation. In this context, one of the main issues lies in balancing the implementation plan for the passenger port with the city's planning and development in terms ranging from tourism to environmental sustainability and sustainable urban mobility. Increasing the volume of visitors arriving by ship to

Faro del porto di Livorno scalo labronico.
Livorno Lighthouse and docks.



la sua immagine nel mondo, per questo il disegno dello sviluppo del porto dovrà essere modulato tenendo conto anche delle esigenze della città.

La riqualificazione del quartiere Venezia è molto importante per il turismo. Recentemente la Città di Livorno ha creato una porta naturale alla città dall'area portuale adibita al traffico passeggeri che è Piazza del Luogo Pio. La valorizzazione di questa piazza è stata il primo intervento a favore di una migliore integrazione fra porto e città; un intervento realizzato dalla città che guarda anche al porto. Si tratta della piazza dove è situato il museo della città che ha ospitato recentemente la mostra di Modigliani; la porta naturale a cui si dovrà fare riferimento nella pianificazione del porto, la sfida principale dell'integrazione città-porto.

Un'altra sfida è quella della governance, di grande importanza per il futuro della città e del porto. Fino a poco tempo fa, tutte le questioni che investivano la città e il porto venivano gestite non in sinergia, ma in modo separato. Chi mi ha preceduto sosteneva che la città di Livorno avesse due sindaci, quello della Città e quello del Porto; a prevalere era la contrapposizione e non la cooperazione e la collaborazione fra gli enti. A mio avviso la città di Livorno ha un Sindaco solo e che deve rapportarsi con un'altra autorità importante che è l'Autorità di Sistema Portuale in modo sinergico e collaborativo, con l'obiettivo di gestire in modo congiunto le situazioni di criticità per il futuro della città e del porto che è sua parte integrante. Uno degli esempi è il lavoro che stiamo portando avanti con le istituzioni portuali sulla gestione della conflittualità in porto. I molti ricorsi che caratterizzano il nostro porto vanno ad incidere negativamente sullo sviluppo futuro e devono trovare soluzione attraverso processi di facilitazione. In questo ambito il Sindaco svolge il ruolo di facilitatore dei processi al fine dell'interesse

the city of Livorno should be encouraged. The city of Livorno is re-launching its image around the world, which is why the port development plan will have to be modulated in order to take the needs of the city into account as well.

The redevelopment of the district "Quartiere Venezia" is very important for tourism. Recently, the City of Livorno created a natural gateway to the city in Piazza del Posto Pio for passenger traffic from the port area. The enhancement of this square was the first step undertaken by the city towards better integration between the port and the city that also likes to keep watch over its port. Piazza del Posto Pio, also home to the city's museum, which recently hosted the Modigliani exhibition, is the natural gateway on which planning for the port, the main challenge for city-port integration, must focus.

A further challenge is that of governance, which is of great importance for the future of the city and the port. Until recently, all matters affecting the city and the port were managed separately and there was no synergy between the two. My predecessors claimed that the city of Livorno had two mayors, one for the city and one for the port and indeed opposition and lack of co-operation and collaboration between the two administrative bodies were the order of the day. In my opinion, the city of Livorno has only one Mayor who must relate to the other important authority, the Port System Authority, in synergy in order to be able to jointly manage critical issues affecting the future of the city and the port. One example is the work we are carrying out with port institutions on managing port disputes. The many appeals that characterise our port have a negative impact on future development and must find a solution through facilitation processes. In procedures affecting the public interest of the city and the port,



Piazza del Luogo Pio - Quartiere Venezia, Livorno.
Piazza del Luogo Pio - Quartiere Venezia, Livorno.

pubblico della città e del porto, per far sì che i singoli interessi privati si riconducano poi ad un interesse generale, che è quello dello sviluppo del porto e di conseguenza allo sviluppo della città.

Ursula Galli – Quanto è importante che il Porto e la Città abbiano una visione comune e perché?

Luca Salvetti – È fondamentale che la città e il porto abbiano una visione comune, che lavorino insieme per lo sviluppo futuro. Il porto è il motore economico della città di Livorno, lo è sempre stato, ma in questo momento rappresenta l'ultima grande 'industria' su cui la città può contare. I progetti futuri della Darsena Europa, Stazione Marittima e cura del ferro aprono prospettive di sviluppo importanti per la città, anche in termini di tenuta sociale. Per questo la città farà la sua parte, dando il proprio contributo.

the Mayor plays the role of facilitator, ensuring that individual private interests also bring wider reaching benefits for the development of the port and consequently to the development of the city.

Ursula Galli – How important is it that the Port and the City have a shared vision and why?

Luca Salvetti – It is essential that the city and the port have a shared vision and that they work together for future development. The port is the driving force for the economy of the city of Livorno, it always has been and today it is the last major 'industry' the city can count on. The future plans for the Darsena Europa docks and the harbour station and maintenance work to rail links open up important development prospects, also in terms of social stability, for the city. The city will play its part in all of this.

IL PORTO DI LIVORNO, UN PONTE TRA IL MARE E LA CITTÀ

THE PORT OF LIVORNO, THE GATEWAY BETWEEN THE CITY AND THE SEA



Stefano CORSINI

President of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority.

After graduating in hydraulic engineering, Stefano Corsini worked from 1985 to 1996 for ESTRAMED Inc., an engineering company specialized in projects and studies in the maritime hydraulic sector. From 1996 to 2000 he directed the Maritime Climatology and Coastal Control office. From 2000 to 2003 he managed the Prime Minister's National Hydrographic and Oceanographic Control Office. From 2001 to 2004 he was Chairman of the Board of Governors of ESEAS (European Sea Level Service). From 2003 to 2009 he directed the coastal defence service of APAT, the Agency for the protection of the environment and technical services (now known as ISPRA). From 2004 to 2010 he was member of the Technical Commission of the Arno River Basin Authority and part of the GLOSS Group of experts at the IOC (International Oceanographic Commission) and also a member of the COI (Italian Oceanographic Commission).

Intervista con Stefano Corsini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Interview with Stefano Corsini, President of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority

di MARCO CASALE

From 2010 to 2017 he managed the infrastructure and regulation Service of public utility services of the Prime Minister's Department of programming and the coordination of economic policy (DIPE). From 2010 to 2011 he was Secretary of NARS, a consulting body for the implementation and regulation of Public utility services. From 2014 to 2016 was delegated to organize the Technical Project Finance Unit for strategic infrastructure projects and evaluation of investments in public works. He has held seminars at the University of Rome "La Sapienza", the University of Naples, and Milan Polytechnic. He has participated as speaker at many scientific conferences. He is the author of over seventy memoirs in specialized magazines, and texts for/ reports of national and international seminars and conventions. From 2017 he has been President of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority.



Una panoramica dell'area portuale di Livorno.
Panoramic view of the port area of Livorno.

Marco Casale – Qual è il ruolo del porto di Livorno nello scenario nazionale e internazionale?

Stefano Corsini – Livorno è il porto principale della Toscana e si configura come scalo multifunzionale di rilevanza nazionale essendo dotato di aree portuali, magazzini e moderni mezzi meccanici, oltre alle più esperte professionalità per il carico e lo scarico di molteplici tipologie di merci. È un importante scalo per i traffici containerizzati ed è leader tra gli scali italiani nel settore delle Autostrade del Mare (Ro-Ro e Ro-Pax), prodotti forestali (destinati alle industrie cartarie toscane e nazionali) e auto nuove (disponendo di ampie aree portuali).

Con lo sviluppo dell'area retroportuale, il collegamento anche ferroviario con l'Interporto A. Vespucci, con il Corridoio Tirrenico e con la rete ferroviaria nazionale, il porto di Livorno costituisce uno dei fulcri della Piattaforma Logistica Nazionale e gli interventi per il suo potenziamento hanno un valore strategico per la realizzazione della stessa.

Marco Casale – What is the role of the Port of Livorno in the domestic market and internationally?

Stefano Corsini – Livorno is the main port of Tuscany and is a multi-purpose port of call of national importance as it is equipped with port areas, warehouses and modern handling facilities, in addition to highly skilled personnel with expertise in loading and unloading all kinds of cargo. It is a major port of call for containerised traffic. Likewise, Livorno is the leading Italian port on the Motorways of the Sea (Ro-Ro and Ro-Pax) and for handling wood for the Tuscan and domestic paper industries and new cars, which can be easily accommodated in the large compounds in the area of the port.

With the development of the area behind the port, the connection with the A. Vespucci freight village, the Tyrrhenian Corridor and the national railway network, the port of Livorno is one of the fulcrums of the National Logistics Platform and the projects for the port's

In particolar modo, la collocazione strategica all'interno del bacino mediterraneo conferisce al porto e, più in generale, al sistema Livorno-Piombino un ruolo di primaria importanza nei collegamenti trasportistici. Svolgere questa funzione significa poter disporre non solo di infrastrutture portuali adeguate ma anche di collegamenti con l'inland efficaci ed efficienti, privilegiando il trasporto via treno. Per questo motivo stiamo potenziando gli assi di trasporto dedicati alle merci, rimuovendo i bottleneck nelle connessioni tra porti-interporti-piattaforme logistiche allo scopo di instaurare una compiuta e reale interoperabilità/intermodalità tra il nodo livornese, il nord Italia ed il resto dell'Europa.

development have a strategic value for the Platform's completion.

In particular, the strategic location in the Mediterranean basin gives the port and, more generally, the Livorno-Piombino system a role of primary importance in transport links. This means not only having adequate port infrastructure but also effective and efficient inland connections, giving priority to rail transport. This is why we are working to tangibly develop the goods transport corridors, removing bottlenecks in links between ports-freight villages-logistic platforms in order to establish a real complete interoperability/intermodality between the Livorno node and the rest of Europe.

La città e il porto di Livorno con la Fortezza Vecchia.
The city and port of Livorno with the Fortezza Vecchia.



Marco Casale – Quali saranno gli effetti prodotti sul sistema città-porto dallo sviluppo infrastrutturale previsto (Darsena Europa, collegamenti ferroviari, ecc.) e dagli strumenti di programmazione e pianificazione?

Stefano Corsini – Uno dei fondamentali obiettivi del Piano Regolatore Portuale è quello della separazione dei flussi veicolari generati dal porto dai flussi di traffico cittadini: l'attuale promiscuità genera congestioni oltre che problemi di sicurezza sulla viabilità interessata da entrambe le tipologie. Per queste ragioni stiamo lavorando ad una progettazione della viabilità di cintura portuale con l'obiettivo di separare nettamente i due flussi veicolari. In secondo luogo stiamo potenziando l'infrastruttura ferroviaria e incrementando le forme di incentivazione del trasferimento su ferrovia di una quota maggiore dei traffici del porto. Con queste politiche saranno attenuati notevolmente gli impatti sulla città della crescita del porto avvenuta in questi ultimi anni e prevista ulteriormente con la realizzazione della Piattaforma Europa e con l'ampliamento del porto passeggeri. Rappresenta inoltre un effetto positivo sul sistema città-porto la valorizzazione delle infrastrutture portuali sia antiche che più recenti, quali i moli e le banchine, il sistema dei Fossi, i canali, le fortezze e torri, le mura ed i bastioni degli antichi sistemi difensivi e doganali della città, l'architettura preindustriale, i silos storici, i vecchi dock. Tutto questo patrimonio ha un'importante valenza storico-culturale nonché paesaggistica e rappresenta una consistente parte del patrimonio storico della città, talvolta non totalmente ricadente nell'ambito del porto ma comunque ad esso fortemente ed indissolubilmente legato. È evidente che i beni culturali, storici ed ambientali e le emergenze storico-testimoniali presenti in porto costituiscono un

Marco Casale – *What will be the effects on the port-city system of the planned infrastructure development (Darsena Europa, rail links, etc.) and planning and programming instruments?*

Stefano Corsini – *One of the fundamental objectives of the Port Master Plan is to separate the traffic generated by the port from city traffic: the current mixing causes congestion as well as safety issues on the roads used by both types of traffic. This is why our plans for the road system around the port are based on the separation of the two. Secondly, we are working on upgrading the railway infrastructure and increasing incentives for transferring more of the port's traffic to rail. With these policies, we plan to significantly reduce the impact on the city of the growth of the port that has occurred over the last few years and which is expected to be further mitigated by the implementation of the Darsena Europa seaward expansion project and the development of the passenger port. Another positive effect on the city-port system is the enhancement of both the older and more recent port infrastructures, such as piers and quays, the canal system, fortresses and towers, walls and ramparts in the city's historic defences and customs facilities, the pre-industrial architecture and the old silos and docks. This patrimony has an important historical and cultural value as well as the beauty of its geographical context and represents a significant part of the historical heritage of the city, sometimes not entirely within the port but still strongly and inextricably linked to it. It is clear that the cultural, historical and environmental assets in the port constitute an immeasurable heritage from a sociological, artistic, historical and geographical point of*



La Fortezza Vecchia di Livorno e il Bastione Ampoletta.
Fortezza Vecchia of Livorno and Ampoletta Bastion.

patrimonio incommensurabile dal punto di vista sociologico, artistico, storico e paesaggistico e sono fondamentali per qualsiasi suo sviluppo futuro e della città. Il restauro ed il recupero funzionale della Fortezza Vecchia di Livorno su cui l'AdSP è impegnata da tempo; l'acquaticità e la musealizzazione della Torre del Marzocco di Livorno; il restauro di Forte di Bocca a Livorno; la rifunzionalizzazione dei Silos Granari di Livorno, sono solo alcuni degli obiettivi che l'AdSP sta perseguendo. Il fine è quello di usare gli strumenti di programmazione esistenti non soltanto per potenziare traffici ed efficienza logistica dello scalo ma anche per creare una vera interfaccia tra il porto e la città, un waterfront che possa consentire ai cittadini di vivere la realtà portuale senza barriere e filtri.

Marco Casale – Quanto è importante rafforzare la relazione città-porto per lo sviluppo dello scalo livornese?

Stefano Corsini – La relazione tra città e porto, tra esigenze di sviluppo urbanistico, di carattere economico, di tutela e valorizzazione paesistica, di sostenibilità

view and are fundamental to any future development of the port and the city. The restoration and functional recovery of Livorno's Old Fortress on which the Port System Authority has been working for a long time; recreating the water context of the Marzocco Tower and turning it into a museum; the restoration Livorno's sea fort; returning Livorno's old grain silos to working order. These are just some of the objectives that Port System Authority is pursuing. The aim is to use the existing programming tools not only to enhance traffic and logistic efficiency of the port of call but also to create a real interface between the port and the city, a waterfront that enables citizens to experience the port reality without barriers and filters.

Marco Casale – How important is it to strengthen the city-port relationship for the development of Livorno Port?

Stefano Corsini – The change in the relationship between the city and the port, between the need for urban development, economic development,

culturale e sociale nel rispetto delle specificità locali, è una questione che certo non ci lascia indifferenti. Nel panorama internazionale si sta oggi affermando sempre di più una nuova vision che partendo dalla vocazione prevalentemente immobiliare degli anni '60, quella, per intenderci, rappresentata dal modello Baltimora, è progressivamente andata approdando ad una nuova prospettiva di integrazione e di ottimizzazione delle relazioni tra i porti e l'ambiente circostante. Oggi non esiste innovazione che non si accompagni ad un percorso di valorizzazione della tradizione storica di una città portuale. E a Livorno ne siamo consapevoli. Da noi, il Comune, l'Autorità di Sistema Portuale, la Sovrintendenza dei Beni Culturali, il mondo universitario e gli operatori portuali hanno attivato col tempo una relazione che ha saputo

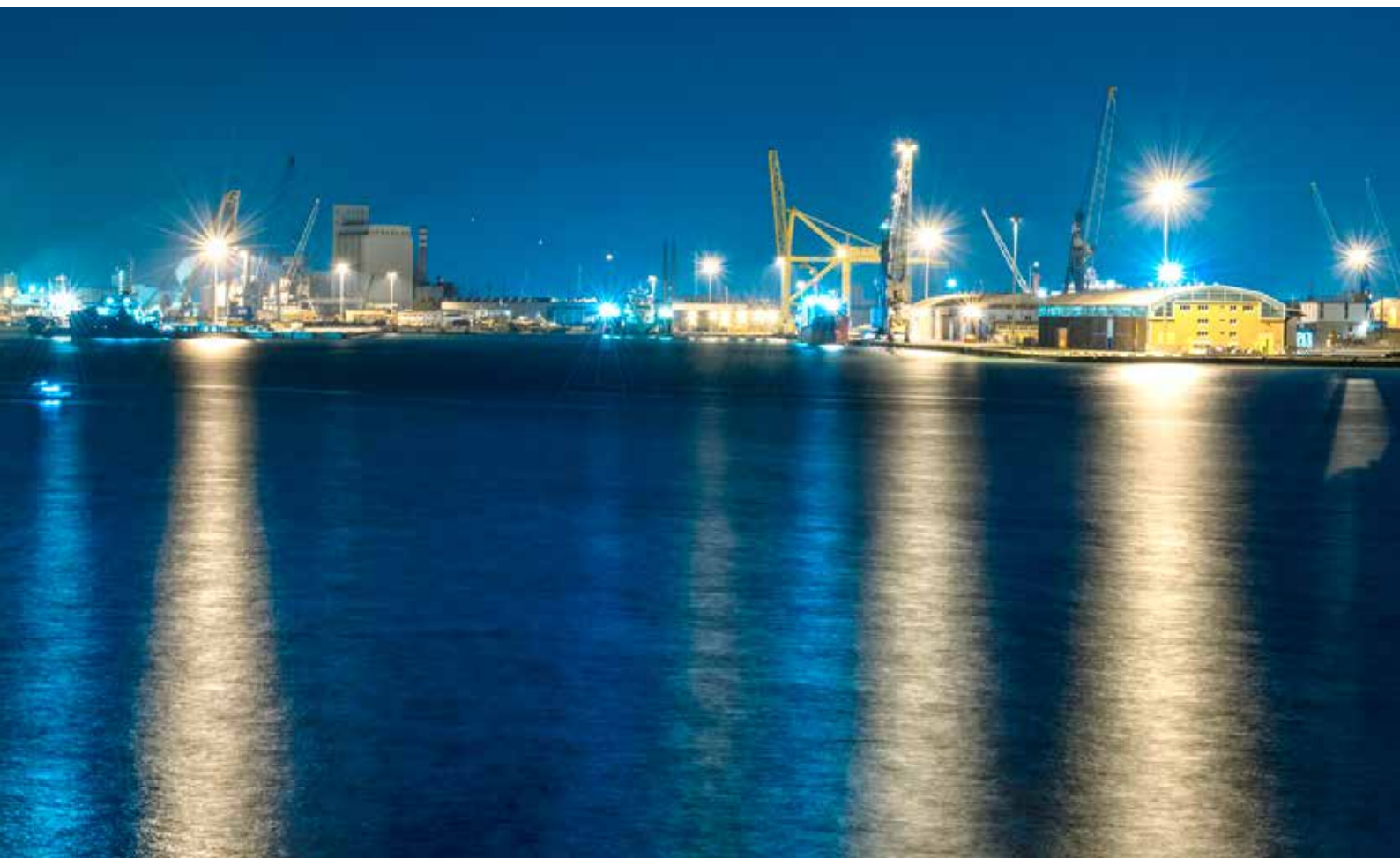
landscape protection and enhancement, cultural and social sustainability in relation to specific local contexts, is certainly not a matter of indifference to us. On the international scene today, a new vision is increasingly gaining ground. From the predominantly real estate trend of the 1960s, i.e. the one represented by the Baltimore model, we have gradually moved towards a new perspective of social integration and optimisation of relations between ports and the surrounding urban context. Today there is no valid innovation that is not accompanied by a process of enhancement of the port city's heritage. In Livorno we are aware of that. Here, the City Council, the Port System Authority, the Superintendence for Cultural Heritage, universities and port operators have set up a coordinated working



garantire la complessa articolazione del sistema urbano e territoriale. La Fortezza Vecchia è più di ogni altro il simbolo di questa sinergia e il punto di riferimento di una identità storica grazie alla quale ogni livornese riscopre ogni giorno, sempre di più, le proprie radici. Forse, potremmo dire che è da quando abbiamo in gestione il bene architettonico, ossia dal 2013, che ci siamo posti l'esigenza di recuperare le cosiddette aree di cerniera tra porto e città, valorizzando i suoi monumenti storici e dando loro una nuova vita. Nel nostro caso, la Fortezza Vecchia è diventata un luogo funzionale ad attività culturali e di intrattenimento, un punto di ritrovo per cittadini e turisti. La Fortezza è anche un landmark paesaggistico perché posta al centro di una vasta area a sua volta circondata da una fascia di spazi pubblici che aumentano la visibilità

relationship over time that has been able to ensure the complex articulation of the urban and regional network. The Old Fortress is, more than any other, the symbol of this synergy and the reference point of a historical identity thanks to which every local citizen can rediscover his roots a little more every day. Perhaps, we could say that it is since we have been managing this architectural asset, i.e. since 2013, that we have really seen fit to recover the so-called hinge areas between the port and the city, enhancing historical monuments and giving them new life. In our case, the Old Fortress has become a popular venue for cultural and recreational activities, a meeting point for citizens and tourists. It is also a landmark because it is situated in the middle of a wide-open area surrounded by public gardens, thus increasing the

Una veduta notturna della città e del porto di Livorno.
A night view of the city and port of Livorno.



del complesso e ne consentono una facile accessibilità. Da non trascurare che il porto di Livorno è anche uno dei più importanti scali crociere del paese, attività che fa transitare nella e per la città circa 800.000 crocieristi all'anno, che oltre a visitare le attrattive della città raggiungono anche altre importanti destinazioni turistiche del territorio. Ciò apporta alla comunità evidenti vantaggi dal punto di vista dell'economia locale, che sono peraltro accompagnati da impatti significativi sull'organizzazione dei servizi e sul contesto ambientale. La ricerca di un corretto equilibrio tra i diversi fattori è un obiettivo che richiede la massima condivisione della progettualità delle diverse istituzioni coinvolte.

Marco Casale – L'Associazione Europea dei Porti (ESPO - European Sea Port Organization) ha dedicato molta attenzione al tema dell'integrazione sociale dei porti quale parte fondamentale dell'amministrazione dei porti affidando alle autorità portuali il ruolo di "gestori delle comunità", con lo scopo di favorire strumenti e azioni di governance finalizzati a migliorare il dialogo con gli stakeholder. Nell'ambito del rapporto città-porto quali sono le azioni che l'AdSP sta sviluppando per mantenere e rafforzare l'accessibilità dei porti alla città? Ritiene che l'esperienza del Port Center si possa inserire tra queste? Quali sono le iniziative in corso?

Stefano Corsini – L'AdSP ha sempre cercato di proporsi come un soggetto promotore di attività e iniziative culturali tese a rilanciare l'immagine delle proprie città. Come Autorità di Sistema Portuale siamo consapevoli di giocare un ruolo non secondario nella partita del miglioramento delle condizioni di vita della cittadinanza. Il nostro progetto "Porto Aperto" è stato

visibility of the site and making it easily accessible. The fact that Livorno is also one of the most important cruise ship ports of call in Italy should not be overlooked. Approximately 800,000 cruise passengers pass through the port and the city every year. In addition to visiting the city's attractions, they also visit other important tourist destinations in the area. This brings clear advantages to the community, from the point of view of the local economy; this is, however, not without significant impact on the organisation of services and the environment. The search for the right balance between the various factors is an objective that requires total co-operation between the institutions concerned.

Marco Casale – *The European Association of the Ports (ESPO - European Sea Port Organization) has dedicated a lot of attention to the topic of social integration of ports as a fundamental part of port administration, entrusting port authorities with the role of "community managers", with the aim of encouraging governance actions and tools to improve the dialogue with stakeholders. In the context of the city-port relationship, what are the actions that the Port System Authority is developing to maintain and strengthen the accessibility of ports to the city? Do you think that the experience of the Port Centre can be included among them? What are the on-going initiatives?*

Stefano Corsini – *The Port System Authority has always endeavoured to be a promoter of cultural activities and initiatives aimed at re-launching the image of its cities. As a Port System Authority, we are aware of the importance of the role we play in the process of improving the quality of life of the people who live there. Our "OPEN*

indirizzato proprio a questo, ad abbattere le barriere che si formano tra il porto e la sua città e ad integrare gli spazi portuali recuperati alla città. Porto Aperto è oggi un brand, più che un semplice progetto. È nato come un semplice esperimento ed è oggi una iniziativa di successo che ha saputo coinvolgere decine di istituzioni e associazioni e che riprenderà a svilupparsi pienamente non appena si sarà chiusa la triste parentesi della crisi pandemica ancora in atto. Il minimo comun denominatore di tutto è il porto e l'esigenza di farlo conoscere agli operatori, al pubblico, alla cittadinanza e ai turisti. Oggi organizziamo per centinaia di studenti visite guidate completamente gratuite. Ma non solo, Porto Aperto è un grande contenitore all'interno del quale trovano spazio iniziative di valore culturale: penso ai concorsi letterari, alle trasmissioni televisive e ai talk show dedicati ai grandi temi della portualità, penso alle mostre e ai concerti organizzati per i cittadini. Anche se non è propriamente un'area di waterfront, di cerniera tra porto e città, credo meritino di essere citati i lavori di acquaticità della Torre del Marzocco. Si tratta di un intervento cui teniamo molto, perché ci consentirà di riportare agli originari splendori uno dei più antichi e monumentali edifici di Livorno. Alta 54 metri, completamente rivestita in marmo bianco, la torre è stata eretta in epoca rinascimentale e allora si trovava in mezzo al mare, mentre con la progressiva estensione verso nord del porto commerciale, si è trovata come intrappolata tra banchine e gru. Dopo questo intervento di riqualificazione, il manufatto, sia pure con le opportune precauzioni di sicurezza, tornerà raggiungibile e visitabile. Anche il Livorno Port Center, inaugurato a marzo del 2015, è una iniziativa fondamentale del nostro percorso e, insieme, un risultato che testimonia del grande impegno

PORT” project has been designed for this, to break down the barriers that usually arise between the port and its city and to integrate the restored port areas into the city. Rather than a simple project, today OPEN PORT is a brand. What began as a simple experiment is now a thriving initiative that has successfully involved dozens of institutions and associations. It will resume development once this sad period of the pandemic is completely over. The lowest common denominator of all is the port and the need to make it known to the public, citizens and tourists. Today we organise guided tours for hundreds of students, completely free of charge. But that’s not all: the OPEN PORT initiative is ultimately a large ‘container’ of initiatives worthy of attention and of great cultural value. I’m thinking of literary competitions, television broadcasts and talk shows dedicated to the major port issues, I’m also thinking in terms of exhibitions and concerts for the entertainment of the local people. Even though not strictly a waterfront area, a bridge between the port and the city, I think the work to restore the water context of the Torre del Marzocco deserves mention. This is a project we care a lot about because it will see one of the oldest and most monumental buildings in Livorno returned to its original splendour. 54 meters high, completely coated in white marble, the Tower was built in the Renaissance period in the middle of the sea. With the commercial port’s progressive expansion towards the north, it found itself trapped amidst quays and cranes. After this redevelopment, the building, with the appropriate safety precautions, will once again be accessible to the public. The Livorno Port Centre, inaugurated in March 2015, is also a fundamental milestone and, at the same time, an important result that testifies

che in questi anni abbiamo profuso nell'integrazione tra porto e città. Spiegare come un porto funzioni, progettare l'immagine, promuoverne le operazioni portuali, le professioni e i mestieri, renderlo accessibile, creare una comunità portuale consapevole dell'importanza economica di uno scalo portuale all'interno di un contesto regionale, condividere le esperienze: sono queste le principali finalità del Port Center. Stiamo sviluppando il progetto di estendere l'esperienza del Port Center anche a Piombino e successivamente a Portoferraio. Lo scopo è creare un Port Center diffuso, che sia uno strumento utile per i territori di competenza di AdSP. Non dobbiamo dimenticarci che il nostro è un Sistema Portuale e parte integrante del nostro ruolo è la valorizzazione delle relazioni fra territori, istituzioni e tessuto sociale.

to the great commitment we have put into the integration between port and city over the last few years. Explaining how a port functions, designing its image, promoting port operations, professions and trades, making it accessible, creating a port community aware of the economic importance of a port of call within a regional context, sharing experiences. This is what the Port Centre was designed for. We are developing a project to extend the Port Centre experience to Piombino and then to Portoferraio. The aim is to create a broad-based Port Centre instrument for the entire area under the jurisdiction of the North Tyrrhenian Sea Port System Authority. We must not forget that ours is a Port System and that enhancing the relationship between areas, institutions and the social fabric is part of our role.

Porto Aperto. XIII Edizione 2019-2020.
XIIIth Open Port Event. 2019-2020.



XIII Edizione
2019-2020
IPD
PORTO
APERTO

L'INTEGRAZIONE NAVE-PORTO-CITTÀ E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

SHIP-PORT-CITY INTEGRATION AND ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY



Giuseppe TARZIA

Rear- Admiral. Tuscany Regional Maritime Director of Harbour Master, Coast Guard Corp. Commander of Harbour Master, Cost Guard of Livorno. Ministry of Transport, Ministry of Defence.

Graduated in Law at Pisa University in 1981; enlisted in the Harbour Master, Coast Guard Corp in 1982. Last three positions held: Tuscany Regional Maritime Director of Harbour Master, Coast Guard Corp. Commander of harbour master, Cost Guard of Livorno (9 September 2017

Intervista con Giuseppe Tarzia, Ammiraglio della Capitaneria di Porto di Livorno

Interview with Giuseppe Tarzia, Admiral Harbour Master of Coast Guard of Livorno

di DANIA CORDAZ

– today); Lazio Regional Maritime Director of Harbour Master, Coast Guard Corp. Commander of Harbour Master, Cost Guard of Civitavecchia (2013 – 2017); National Harbour Master, Coast Guard Headquarter, Chief Assistant of Deputy Commander General (2012 – 2013).



Veduta aerea del porto di Livorno.
Aerial view of the Port of Livorno.

Dania Cordaz – Ammiraglio Tarzia, per una città di porto come Livorno, a suo avviso, quanto è importante rafforzare la relazione tra la città e il porto (amministrazione e istituzioni portuali e cluster marittimi)?

Giuseppe Tarzia – È fondamentale. Partendo dal concetto stesso di economia marittima, che non può che intendersi in maniera globale e globalizzata, così anche a livello locale il fenomeno dello shipping non può rimanere localizzato, confinato nei ristretti spazi, fisici ed economici, dell'ambito portuale, ma deve necessariamente andare oltre. E ciò si realizza, anzitutto, mettendo in opera un meccanismo fondato su un "nesso circolare" di tre elementi cardine: la nave, intesa ovviamente come vettore commerciale e primo anello della catena di sviluppo; il porto inteso come l'insieme delle operazioni amministrative, tecniche,

Dania Cordaz – Admiral Tarzia, for a Port City like Livorno, in your opinion, how important is it to strengthen the relationship between the city and the port (administration and port institutions and maritime clusters)?

Giuseppe Tarzia – It's essential. Starting from the very concept of maritime economy, which can only be understood in a global and globalised way, even at the local level, the phenomenon of shipping cannot remain localised, confined to the restricted physical and economic spaces of the port area, but must necessarily go further. And this is achieved, first of all, by implementing a mechanism based on a "circular relationship" of three key elements: the ship, obviously the commercial vector and the first link in the development chain; the port, meaning the set of administrative, technical,

commerciali e logistiche derivanti e strettamente connesse al vettore nave, andando a comporre il “cluster marittimo” a cui si affiancano gli Enti investiti di poteri di governance e vigilanza portuale ed infine il terzo elemento; la città, da intendersi come quello spazio fisico, antropico ed amministrativo che – come nel caso di Livorno – si è sviluppato intorno al porto e con esso è sempre stato intimamente connesso.

Tre elementi cardine, nave-porto-città, che devono muoversi in sintonia tra loro, ognuno deve essere pienamente compatibile, integrabile, interoperabile con gli altri, in entrambe le direzioni. Un sistema unico dunque che deve svilupparsi attraverso la triangolazione di questi tre elementi.

Dania Cordaz – Quanto il miglioramento di questa relazione è in grado di incidere sul futuro sviluppo del sistema città-porto e della sua visione, e perché?

Giuseppe Tarzia – Si tratta come dicevo di un meccanismo di triangolazione, che deve muoversi in maniera sincrona e puntuale, ed in cui ognuno deve esercitare le proprie competenze e mettere in campo le proprie risorse nell’ambito di una visione strategica

commercial and logistical operations deriving from and strictly connected to the ship vector and which make up the “maritime cluster”, flanked by the bodies vested with governance and port surveillance powers, and lastly, the third element, the city, defined as that physical, anthropic and administrative space which - as in the case of Livorno - has developed around the port and has always been intimately connected with it.

Three key elements, Ship-Port-City, which must move in harmony with each other, each fully compatible, integrable and interoperable with the others, in either direction. A unique system, therefore, that must develop by means of the triangulation of these three elements.

Dania Cordaz – To what extent is an improvement in this relationship able to affect the future development of the city-port system and its vision, and why?

Giuseppe Tarzia – As I said, it is a triangulation mechanism, which must move in a synchronous and punctual way, and in which everyone must exercise their skills and deploy their resources within an overall strategic vision, oriented

Direzione Marittima di Livorno, Guardia Costiera. (© Guardia Costiera, Direzione Marittima Livorno).

The Harbourmaster - Maritime Directorate of Livorno, Coast Guard. (© Guardia Costiera, Direzione Marittima Livorno).



complessiva, orientata alla crescita economica e allo sviluppo dell'intero sistema. L'economia prodotta ed indotta dal trasporto marittimo è in costante crescita da decenni. In un mondo globalizzato ed interconnesso dal punto di vista economico e degli scambi commerciali, in cui il 90 % delle merci mondiali e circa l'80% del valore delle merci scambiate a livello mondiale viaggia per mare, è necessario essere attrattivi e non rischiare di essere esclusi dalle principali direttrici marittime. Stringendo un poco il campo, proprio i numeri che citavo adesso, che si tramutano in immaginabili economie, hanno condotto ad una competizione serrata tra i porti del Mediterraneo per conquistare redditizie fette di mercato.

Livorno, città di mare e di porto per storia, tradizione e cultura, non può lasciarsi sfuggire l'opportunità di continuare ad essere uno scalo marittimo importante, con tutti i benefici che ciò significa.

In questo percorso ognuno è chiamato a fare la propria parte, ognuno al proprio livello. Da quello strategico che passa dalla fase di pianificazione, attraverso gli strumenti di programmazione generale, portuale ed urbanistico, all'attuazione e messa in opera di infrastrutture adeguate e moderne, alla realizzazione di corridoi di connessione intermodali, all'offerta di servizi tecnico nautici e di banchina sicuri, efficienti e competitivi anche negli aspetti tariffari, un sistema di logistica, portuale e retroportuale altrettanto efficiente ed integrato. Questi e molti altri aspetti di dettaglio (penso ad esempio alla digitalizzazione della intera filiera nave-porto) sono ciò che rendono il porto attrattivo, facendone un volano di sviluppo e di crescita occupazionale ed economica che riversa i suoi effetti benefici ed immediati nell'area portuale, per estendersi subito dopo nella retrostante area cittadina ed in forma via via più mediata all'intero hinterland che ruota intorno ad ogni scalo marittimo importante.

towards the economic growth and development of the whole system. The economy produced and induced by maritime transport has been growing steadily for decades. In a globalised and interconnected world from an economic and trading point of view, where 90% of global goods and about 80% of the value of the goods traded worldwide travel by sea, you must be attractive and avoid being cut off from the main maritime routes. Narrowing the field a little, the numbers I was quoting now, which transform into plausible economies, have led to fierce competition between the ports of the Mediterranean to corner profitable shares of the market.

Livorno, a seaside resort and a port city by way of its history, traditions and culture, cannot let slip the opportunity to continue to be a major port of call, with all the benefits that this brings.

In the pursuit of this, everyone is called to do their part, each at their own level. From the strategic level, which begins in the planning phase by means of general, port and urban planning instruments, to the implementation of adequate and modern infrastructures, the creation of intermodal connection corridors, the supply of secure, efficient and tariff-competitive marine and quayside technical services and an equally efficient and integrated system of port and port-related logistics. These and many other detailed aspects (I am thinking, for example, of the digitisation of the entire ship-port supply chain) are what make a port attractive and make it a driving force for development and employment and economic growth, which release direct and beneficial effects into the port area and immediately thereafter to the city beyond and, in an increasingly indirect form, to the entire hinterland that revolves around every major port of call.



Livorno Blue Agreement. Comune di Livorno insieme alla Capitaneria di Porto e alle principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro e passeggeri nel porto di Livorno.
Livorno Blue Agreement. The Municipality of Livorno together with the Port Captaincy and the main ro/ro and passenger Shipping Companies in the Port of Livorno.

Dania Cordaz – La Capitaneria di Porto ha firmato con il Comune di Livorno e alcuni gruppi armatoriali il Livorno Blue Agreement (gennaio 2020) ovvero un accordo volontario volto a mitigare l'inquinamento urbano derivante dal traffico navale sulla città. Quali sono, se ci sono, gli elementi di originalità e le peculiarità di questa iniziativa che vede protagonisti le compagnie di navigazione traffici ro/ro (CIN, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar), l'Amministrazione Comunale e la Capitaneria di Porto?

Giuseppe Tarzia – Mi riallaccio a quanto appena detto per evidenziare che quella interconnessione tra i tre elementi del

Dania Cordaz – *The Port Authority entered into the January 2020, Livorno Blue Agreement with the Municipality of Livorno and number of shipping groups. The purpose of this voluntary agreement is to alleviate levels of pollution from shipping in the city. What, if any, are the original elements and features of this initiative in which the key players are the Ro/Ro shipping companies (CIN, Forship, Grimaldi, Moby and Toremar), the Municipal Administration and the Port Authority?*

Giuseppe Tarzia – *Going back to the ship-port-city circular relationship I was highlighting before, this mutual*

triangolo – nave, porto, città – deve tradursi in primis in una “compatibilità ambientale”, in cui la nave non sia identificato come soggetto di disturbo, ma inquadrata come prima, fondamentale maglia che si lega agli altri due soggetti creando quella catena logistica di sviluppo cui prima facevo cenno, capace di favorire la crescita sostenibile del territorio di riferimento. In quest’ottica si inquadra il “Livorno Blue Agreement” siglato il 20 dicembre dello scorso anno. Un accordo che, partendo dai presupposti che ho appena citato, vuole consolidare appunto quel legame tra nave, porto e città, formalizzando l’impegno da parte delle compagnie di navigazione a mettere in atto una serie di “buone pratiche”, che nel caso specifico tendono al risultato immediato di una riduzione della fumosità delle navi quando si trovano negli spazi portuali. Si tratta di un modello di accordo già sperimentato in altri porti e di cui mi ero già occupato in un precedente incarico. I buoni risultati ottenuti da quelle sperimentazioni hanno suggerito di mutuare tale intesa anche per il porto di Livorno, e dobbiamo dire che abbiamo riscontrato subito una grossa collaborazione – ovviamente tra istituzioni – anche da parte delle compagnie di navigazione, ognuna delle quali ha fattivamente dimostrato grande sensibilità ed attenzione ai temi proposti.

Dania Cordaz – Qual è l’importanza di questo strumento volontario e quali azioni, a suo avviso, si possono sviluppare in futuro in porto per migliorare la sostenibilità ambientale e per mitigare l’impatto che il traffico navale ha sulla città in termini di inquinamento ambientale?

Giuseppe Tarzia – Il “Livorno Blue Agreement” è un aspetto importante del percorso verso una sostenibilità ambientale che sia il più possibile partecipata e condivisa, coinvolgendo tutti gli attori che sono a ciò

connection must primarily emphasise “environmental compatibility”, in which shipping is viewed as an essential link in the chain, creating the logistic development I mentioned earlier and facilitating sustainable growth in the surrounding area, and not as a harmful influence. The “Livorno Blue Agreement”, signed on 20 December last year, fits into this context. Starting from the assumptions I’ve just mentioned, this agreement aims to consolidate that link between ship, port and city and formalise the commitment by the shipping companies to implement a series of “best practices”, such as those aimed at tackling pollution, the immediate result of which is a reduction in smoke emissions from ships when they’re in port. In a previous assignment I was involved in an agreement of this type and the format has already been tested in other ports. The results of those experiments have been very encouraging and lead to the proposal for a similar agreement for the port of Livorno. I must say that we found great alliance not only at an institutional level but also from the shipping companies, each of which has demonstrated great awareness of the issues facing us.

Dania Cordaz – What is the importance of this voluntary agreement and what actions, in your opinion, can be undertaken in the future in the port to improve environmental sustainability and to mitigate the impact that shipping has on the city in terms of environmental pollution?

Giuseppe Tarzia – The “Livorno Blue Agreement” is an important feature of the path towards environmental sustainability that is as participatory and shared as possible and involves all stakeholders.



Ingresso traghetti nel porto di Livorno.
Ferry arriving in the port of Livorno.

interessati. Ogni soggetto giuridico, ente pubblico e/o privato, nonché ogni singolo individuo è dunque chiamato ad operare per tale finalità: in primis coloro che operano sul campo, le navi, le compagnie di navigazione, che come dicevo hanno dimostrato un'elevata sensibilità ai temi dell'ambiente. Analogamente anche chi ha responsabilità di gestione del contesto portuale e del contesto urbano retrostante deve agire per la sua parte, affinché il sistema città-porto-nave vada verso sempre maggiori forme di integrazione. In questo senso mi viene in mente l'opportunità di prevedere strumenti di pianificazione portuale ed urbana che si traducano in un dialogo e raccordo costante, al fine di ricercare soluzioni di minore impatto ambientale e di disagio per i cittadini, e favoriscano la logistica integrata; o ancora la pianificazione di misure di mitigazione (con la creazione ad esempio di spazi verdi cittadini) che possano fungere da ammortizzatore degli effetti, comunque

Every legal entity, public and/or private body, as well as every single individual, is therefore called to work for this goal, beginning with those on the ground, ships and shipping companies, which, as I said, have shown a high degree of sensitivity to environmental issues. Similarly, those who are responsible for managing the port context and the urban context behind should all work to make sure that the city-port-ship system moves towards ever greater forms of integration.

In this sense, port and urban planning should involve constant dialogue and connection so that solutions with the least environmental impact and inconvenience for citizens, and which promote integrated logistics, can be sought; mitigation measures, such as urban green spaces, that absorb the effects, however impacting, of the port area are also an important part of planning. These are general considerations whereas, giving

impattanti, che l'area portuale induce. Questo in senso generale; volendo invece scendere nel particolare per rispondere alla sua domanda, è chiaro che per il porto di Livorno l'implementazione di misure come l'elettificazione delle banchine (cd. cold ironing) o la possibilità di ospitare e rifornire navi alimentate a GNL – solo per fare due esempi – sono aspetti non più ulteriormente rimandabili, anche perché in molti porti esteri ciò è già realtà, rendendoli, anche per tali motivi, sempre più attrattivi, a discapito dei porti del nostro Paese, tra cui Livorno.

Dania Cordaz – Quali sono le maggiori criticità che Livorno come porto sperimenta per la promozione di uno sviluppo sostenibile?

Giuseppe Tarzia – Il porto di Livorno, per le sue caratteristiche, è un esempio emblematico di città-porto, ricompreso ed inglobato nel contesto urbano. Questo ovviamente pone un primo limite importante, la difficoltà cioè di reperire altri spazi, lontani dal contesto cittadino, così da ridurre gli effetti dell'impatto dello shipping. L'unica possibilità di conquista di spazi per il porto di Livorno è verso il mare. Occorrono dunque innanzitutto delle moderne opere di infrastrutturazione che, anche per quanto qui stiamo discutendo, possano allontanare (non disconnettere) l'ambito portuale dal contesto cittadino. Al tempo stesso occorrerebbe realizzare in tempi altrettanto rapidi quelle innovazioni cui ho fatto poco fa riferimento e che sono già concrete realtà, ad esempio nei porti del nord Europa: l'elettificazione delle banchine, che consentirebbe alle navi in sosta di non utilizzare i generatori che producono emissioni inquinanti, la possibilità di utilizzo e rifornimento del GNL in ambito portuale, in modo da favorire lo scalo di navi alimentate con quel combustibile che, come noto, ha emissioni altamente meno nocive rispetto ai carburanti tradizionali.

a more specific answer your question, it's clear that, for the port of Livorno, the implementation of measures, such as the installation of shoreside electrical power supply to ships at berth (so-called cold ironing) or creating capacity for berthing and refuelling LNG-powered ships - to name but two - are aspects that can no longer be delayed and not only from an environmental point of view. These facilities are already available in many foreign ports, making them increasingly attractive, to the detriment of Italian ports, including Livorno.

Dania Cordaz – What are the greatest obstacles to sustainable development facing Livorno as a port?

Giuseppe Tarzia – *The port of Livorno is part of the urban setting, a typical example of a city-port. This obviously poses a fundamental problem, namely the difficulty in finding locations out of the urban area so that the impact from shipping is reduced. The only way of making more space for the port of Livorno is towards the sea. This means that new infrastructure will be necessary to distance, but not disconnect, the port area from the city. At the same time, the innovations I mentioned before, and which are already concrete realities in ports such as those in northern Europe, should be implemented post-haste: cold ironing, which enables ships at berth to switch off engines that would otherwise produce polluting emissions, and capacity for using and refuelling LNG in the port area, so that ships powered by LNG, emissions from which being much less harmful than those produced by traditional fuels, can be accommodated.*



Personale della Guardia Costiera impegnato in attività di controllo a bordo nave. (© Guardia Costiera, Direzione Marittima Livorno).

Coast Guard personnel engaged in on board checks. (© Guardia Costiera, Direzione Marittima Livorno).

Dania Cordaz – Ci sono iniziative che la Capitaneria di Porto sta realizzando per favorire uno sviluppo sostenibile del porto di Livorno? Se sì quali? Mi può illustrare le più significative.

Giuseppe Tarzia – Il “Livorno Blue Agreement” prima citato è solo l’ultimo di una serie di atti che abbiamo portato avanti convintamente, per uno sviluppo sostenibile del porto e della città di Livorno. E in questo senso voglio darle una notizia pressoché in anteprima: come sa all’Autorità marittima è demandato, in primis, il compito di tutelare e vigilare sugli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione, anche ovviamente legati alla possibilità di manovra e ormeggio all’interno del porto. Ebbene in questo senso

Dania Cordaz – Are there any initiatives that the Port Authority is carrying out to promote the sustainable development of the Port of Livorno? If so, what are they? Could you describe the major initiatives?

Giuseppe Tarzia – The “Livorno Blue Agreement” I mentioned before is only the latest in a series of commitments we’ve undertaken for the sustainable development of the Port and the City of Livorno. Regarding those commitments, I want you to be one of the first to hear the about the latest. As you know, the Maritime Authority has the task of protecting and supervising aspects regarding the safety of shipping and manoeuvring and mooring inside the port. Just a few days

proprio pochi giorni fa si sono concluse, in senso largamente positivo, le prove al simulatore di bordo atte ad ipotizzare lo scalo nel porto di Livorno di navi "green", di una delle compagnie storicamente presenti. Nello specifico queste navi sono dotate di vari apparati che le rendono meno impattanti delle unità tradizionali e in particolare hanno a bordo delle enormi batterie al litio, che gli consentono di non utilizzare combustibili e quindi non produrre emissioni mentre sono ormeggiate.

Superati positivamente gli aspetti di sicurezza siamo confidenti che lo scalo di queste navi possa realizzarsi in tempi davvero brevi.

ago, we concluded simulator testing for the trial berthing in the port of Livorno of a "green" ship belonging to one of our oldest established shipping companies. These ships are equipped with a number of devices to reduce the impact normally associated with traditional vessels and are also fitted with huge, on-board, lithium batteries, which mean that while they are at berth, fuel is not consumed and emissions are not produced.

Once we've overcome the aspects regarding safety, we're confident that we'll be ready to accommodate these green ships in port in a very short space of time.

GIUNGERE PER MARE ALLA “PATRIA DELL’UNIVERSO”. IL PORTO DI LIVORNO SULLE CARTE NAUTICHE, I PORTOLANI E I DIARI DI VIAGGIO JOURNEYS BY SEA TO THE “HOMELAND OF THE UNIVERSE”. THE PORT OF LIVORNO ON NAUTICAL CHARTS, IN PORTOLANS AND IN TRAVEL JOURNALS



Andrea ADDOBBATI

*Professor of Early Modern History,
Department of Civiltà e Forme del Sapere (CFS),
University of Pisa.*

Andrea Addobbati is full professor in Early Modern History at the University of Pisa and Senior Researcher of the ERC AveTranRisk Project (Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization). He mainly deals with economic and social history of the Mediterranean. He is author of several studies,

including the volumes “Commercio rischio guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime a Livorno, 1694-1795”, Roma 2007, e “Facchinerie. Immigrati bergamaschi, valtelinesi e svizzeri nel Porto di Livorno”, Pisa, 2019. With Marcella Aglietti he is the editor of the volume: “La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo”, Pisa, 2016.



Giuseppe Bardi, Veduta della città e porto di Livorno (1790-1800). (The British Library).
Giuseppe Bardi, View of the city and port of Livorno (1790-1800). (The British Library).

Cominciamo con qualche paragone plausibile, ma in fin dei conti non troppo calzante considerata la singolarità del soggetto. Sulle *Éphémérides Économiques* del 1775 si legge ad esempio che Livorno «rappresenta per l'Italia ciò che Cadice è per la Spagna; è il magazzino, l'*entrepôt* delle nazioni, con la differenza, che Cadice non ha rivali, mentre Livorno ne ha di potenti: Napoli, Civitavecchia e Ancona». Per von Archenholz, un viaggiatore prussiano, è «l'esempio vivente delle meraviglie che può operare una politica saggia in brevissimo tempo... la sola città d'Italia il cui splendore si accresce giorno dopo giorno». A suo giudizio, l'unico paragone possibile è con Amsterdam, erede della grandezza commerciale di Anversa. Un

*Let's start with a number of comparisons that are plausible, but ultimately not too fitting, considering the nature of the subject. In the *Éphémérides Économiques* of 1775, for example, we read that Livorno «represents for Italy what Cadiz is for Spain; it is the warehouse, the *entrepôt* of nations, with the difference that Cadiz has no rivals, whereas Livorno has powerful ones: Naples, Civitavecchia and Ancona». For the Prussian traveller, von Archenholz, Livorno was «the living example of the wonders that a wise policy can work in a very short time ... the only city in Italy whose splendour increases day by day». In his view, the only possible comparison was with Amsterdam, heir to the commercial grandeur of*

giudizio un po' esagerato, forse. Quel che è certo è che il rapido sviluppo del porto franco aveva del miracoloso agli occhi dei contemporanei. Al padre Labat, che vi giunse nel 1709, Livorno apparve nel fulgore della giovinezza: «è una città tutta nuova, talmente nuova che la vecchiaia non ha ancora impresso la minima ruga sulle facciate dei suoi edifici». All'epoca il porto franco, quanto a volume di traffico, si era già lasciata alle spalle Venezia, la gloriosa repubblica di S. Marco. E pensare che era trascorso poco più di un secolo da quando, nel 1577, il granduca Francesco aveva posto la prima pietra. A quel tempo Livorno «era ben poca cosa – dice Labat –; diciamo meglio, non era niente, tutt'al più un cattivo villaggio nel bel mezzo di una palude infetta e maleodorante, che senza il soccorso dei medici e dei loro rimedi avrebbe ucciso tutta la gente abbastanza folle da accettare di dimorarvi».

Il borgo malsano

In quel luogo malsano la repubblica di Pisa nel XII secolo aveva costruito un piccolo castello a guardia dell'estrema propaggine meridionale del suo sistema portuale, un esteso complesso di approdi che si sviluppava tra l'imboccatura del fiume Arno e la bassa insenatura del Portus Pisanus. Sulle Secche della Meloria, dove nel 1284 avvenne la famosa battaglia navale che decretò il tramonto della grandezza pisana, già nel 1156 era stata eretta una torre per avvisare i naviganti del pericolo, e di lì a poco altre tre torri difensive in prossimità del castello. Ma per chi arrivava dal mare tutte quelle costruzioni non avevano un'identità distinta, erano solo il segnale che si stava per entrare nel porto di Pisa. Nessuno dei portolani più antichi assegna un toponimo a quell'insediamento sullo sperone roccioso, circondato dalla palude. La famosa «Carta

Antwerp. A slightly exaggerated opinion, perhaps. What is certain is that the rapid development of the free port was miraculous in the eyes of contemporaries. To Father Labat, who arrived there in 1709, Livorno appeared in the splendour of youth: «It is a completely new city, so new that old age has not yet left the slightest wrinkle on the facades of its buildings». The free port, in terms of traffic volume, had, by that time, already left Venice, the glorious republic of San Marco, behind it. And to think that just over a century had passed since the Grand Duke Francesco laid the first stone in 1577. At that time Livorno, says Labat, «was very small; or rather, it was nothing, at most a bad village in the middle of an infected and smelly swamp, which, without the help of Medici and their remedies, would have killed all the people insane enough to agree to live there».

The “borgo malsano”

In the 12th Century, on this unhealthy site, the Republic of Pisa built a small castle to guard the extreme southern offshoot of its port network, a series of landing places that stretched between the mouth of the River Arno and the low inlet of the Portus Pisanus. On the shallows, known as the Secche della Meloria and where the famous naval battle took place in 1284 that saw the decline of Pisa, a tower had already been erected in 1156 to warn sailors of the danger, and shortly thereafter three other defensive towers near the castle. But for those arriving from the sea, all those buildings did not have a distinct identity; they were merely the signal that they were about to enter the port of Pisa. None of the oldest portolans assigns a place name to that settlement on the rocky spur, surrounded by the swamp. The famous

Pisana», databile agli inizi del XIV secolo, non ne fa il minimo cenno; segnala l'esistenza di soli tre approdi lungo la costa meridionale tra Pisa e Piombino: naturalmente il «Porto Pisano», l'ampia baia di «Vada» e per ultimo il «porto baratulu» (Baratti), usato già dagli Etruschi per importare materiale ferroso dell'Isola d'Elba (immagine seguente). Livorno semplicemente non esiste, non è niente. Le carte più dettagliate indicano semmai il rilievo di «Monte Negro», punto di riferimento importante per tutti i naviganti che attraversavano il Tirreno, e sulla cui sommità nel XV secolo sorgerà un santuario dedicato alla Madonna, perché stenda la sua protezione su tutti coloro che si trovano a frequentare quello specchio di mare.

A quanto pare, il primo cartografo che designò il borgo malsano fu l'anconitano Grazioso Benincasa. Nel suo Atlante completato a Venezia nel 1466 appare

«Carta Pisana», datable to the beginning of the fourteenth century, makes no mention of it and reports the existence of only three landings along the southern coast between Pisa and Piombino: the «Porto Pisano», of course, the wide bay of «Vada» and lastly the «porto baratulu» (Baratti), once used by the Etruscans to import ferrous material from the Island of Elba (image below). Livorno simply did not exist. The more detailed maps indicate, if anything, the high ground of «Monte Negro», an important reference point for all sailors crossing the Tyrrhenian Sea, and on the top of which would rise, in the 15th century, a sanctuary dedicated to the Madonna, to protect all those who found themselves sailing in that stretch of sea. It would seem that the first cartographer to draw the “unhealthy village” was Grazioso Benincasa, from Ancona. In his Atlas completed in Venice in 1466, the

Carta Pisana, 1300 circa. (Bibliothèque Nationale de France).
Carta Pisana, circa 1300. (Bibliothèque Nationale de France).



per la prima volta, tra «porto pisae» e «monte nigro» l'approdo di «Ligorna», appartenente a Firenze da più d'un quarantennio (immagine seguente). Il castello, caduto nelle mani dei genovesi, era stato acquistato, infatti, nel 1421 per 100.000 fiorini, e fatto oggetto subito di un piano di rilancio perché diventasse il caposaldo dell'espansione marittima della repubblica di Firenze. L'insediamento, devastato a più riprese da eventi bellici, fu ricostruito e dotato di nuove infrastrutture, tra cui l'imponente «Torre nuova», in seguito detta del Marzocco. La bianca

landing place of «Ligorna», belonging to Florence for more than forty years, appears for the first time between «porto pisae» and «monte nigro» (image below). The castle, which had fallen into the hands of the Genoese, had been bought in 1421 for 100,000 Florins and immediately thereafter became the focus of a plan for it to become the cornerstone of the maritime expansion of the Republic of Florence. The settlement, devastated several times during conflicts, was rebuilt with new infrastructure, including the imposing «Torre nuova», later known as

Grazioso Benincasa, Atlante Nautico, Venezia 1466. [Bibliothèque Nationale de France].
Grazioso Benincasa, Atlante Nautico, Venice 1466. [Bibliothèque Nationale de France].



mole della torre, disegnata da Leon Battista Alberti con la sua caratteristica sezione ottagonale, si staglia ancora oggi sul profilo della costa, e sin dalla sua prima apparizione rese evidente a tutti che il cuore della vita marittima si stava spostando dall'antico porto pisano, divenuto in gran parte impraticabile a causa dei depositi fluviali. Con la sua torre, Livorno si conquistò un'identità propria, ma trascorrerà ancora del tempo, e ci vorrà tutta la volontà progettuale e tutte le grandi risorse di casa Medici perché attorno a quell'approdo potesse sorgere una vera città portuale.

Il porto del Duca

Sulle carte nautiche cinquecentesche «Ligorna» o «Liorna» è ormai un riferimento stabile, tracciato con inchiostro rosso a rimarcare l'importanza. Cosimo, Francesco, e soprattutto Ferdinando de' Medici si sono prodigati per ampliare il porto, dotarlo delle infrastrutture necessarie, difensive e commerciali, e per incentivarne il popolamento. Truppe di forzati, di schiavi turchi e di lavoratori salariati sono stati messi all'opera per gettare le fondamenta dei moli e degli edifici. Il commercio non tarda ad animarsi, specialmente dopo il completamento nel 1573 del Canale dei Navicelli, una via d'acqua che mette in comunicazione diretta il porto di Livorno con la città di Pisa. Ma è sulla fine del decennio seguente che i lavori prendono maggior lena. La costruzione dei moli prosegue, si avviano i cantieri del Lazzaretto di S. Rocco, ultimato nel 1598. E nel 1591, impiegando giorno e notte 5.000 operai, è scavata in tempi da record la darsena interna (immagine seguente), presso la quale sorgeranno l'Arsenale delle galere dell'Ordine di S. Stefano, e il Bagno degli schiavi per

Torre del Marzocco. The white bulk of the tower, designed by Leon Battista Alberti with its characteristic octagonal section, still stands out today on the profile of the coast, and from its very first appearance it made it clear to everyone that the heart of maritime life was moving from the ancient port of Pisa, which had become largely inoperable due to the river silting up. With its tower, Livorno had gained its own identity, but time would pass, and it would take all the planning will and all the great resources of the House of Medici before a real port city could arise around that landing place.

The Port of the Duchy

On sixteenth-century nautical charts, «Ligorna» or «Liorna» was now a reference drawn with red ink to underline its importance. Cosimo, Francesco, and above all Ferdinando de' Medici did their utmost to enlarge the port, equip it with the necessary defences and trade infrastructure and to encourage the expansion of the population. Troops of convicts, Turkish slaves and waged workers were put to work to lay the foundations for the wharves and buildings. It did not take long before trade quickened, especially after the completion in 1573 of the Canale dei Navicelli waterway linking the port of Livorno with the city of Pisa. But it was towards the end of the following decade that the works gained the most momentum. The construction of the wharves continued and building work began for the Lazzaretto di S. Rocco, which was completed in 1598. And in 1591, 5,000 workers, working day and night, excavated, in record time, the inner dock (image below), where the Arsenal for the galleys of the Order of Saint Stephen and the Bagno degli

ricoverare le ciurme dei vogatori. Nel 1594 iniziano i lavori della cattedrale, e poi del Palazzo del governatore, dell'acquedotto, delle case e dei magazzini. Il traffico portuale, in lenta ma costante crescita, finalmente registra un deciso balzo in avanti negli anni novanta. Una carestia più grave del solito, che afflisse tutta l'area mediterranea, rese necessarie massicce importazioni di grano dall'area baltica. Fu così che si venne a stabilire un rapporto collaborazione, destinato a durare nel tempo, tra il porto toscano e le marinerie nordiche: l'olandese, l'amburghese, l'inglese.

Schiavi for the galley slaves would later be built. In 1594, work began on the cathedral, and then on the Governor's Palace, the aqueduct, the houses and the warehouses. Port traffic grew slowly but surely, making a decisive leap forward in the nineties. An unusually serious famine afflicting the whole Mediterranean area made massive imports of wheat from the Baltic area necessary. Thus it was that a relationship, destined endure the test of time, was established between the Tuscan port and seafarers northern Europe, from Holland, Hamburg and from England.

Jacques Callot. Ferdinando I fortifica il porto di Livorno (1616-1620).
Jacques Callot. Ferdinando I fortifies the Port of Livorno (1616-1620).



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

La connessione al Mondo

Tra le molte carte nautiche che segnalano la presenza dello scalo e il suo inserimento nella rete del traffico globale, almeno un paio vale la pena di ricordarle. La prima è la carta che Vinzio di Demetrio Volzio, un pilota raguseo, «fecit in Terra Li Burni Mensis Februari 1598». Negli anni del decollo del porto franco il contributo degli uomini di mare ragusei e greci fu fondamentale; ed è proprio uno di questi marinai che disegna il primo portolano "livornese". Nonostante la forma latinizzante esibita nel colophon, il toponimo sulla carta è finalmente l'attuale: Livorno. Orientata sull'asse Est-Ovest, in riconoscimento della centralità del Santo Sepolcro di Gerusalemme, la carta di Volzio è sormontata da un Cristo Pantocratore, per riprova del retaggio greco-bizantino (immagine seguente).

Links to the rest of the World

Of the many nautical charts showing the presence of the port and its inclusion in the global traffic network, at least two are worth mentioning. The first is the chart by Vinzio di Demetrio Volzio, from Ragusa: «fecit in Terra Li Burni Mensis Februari 1598». In the years of the rapid expansion of the free port, the contribution of seafarers from Ragusa and Greece was fundamental and it is one of these sailors who drew the first "Livorno" portolan. Despite the Latinised form shown in the colophon, the place name indicated on paper is finally the current one: Livorno. Oriented on the East-West axis, in recognition of the centrality of the Holy Sepulchre of Jerusalem, the Volzio chart is surmounted by a Christ Pantocrator, as proof of its Greek-Byzantine heritage (image below).

Vinzio di Demetrio Volzio, Carta nautica, Livorno 1598. (Bibliothèque Nationale de France).
Vinzio di Demetrio Volzio, Nautical chart, Livorno 1598. (Bibliothèque Nationale de France).



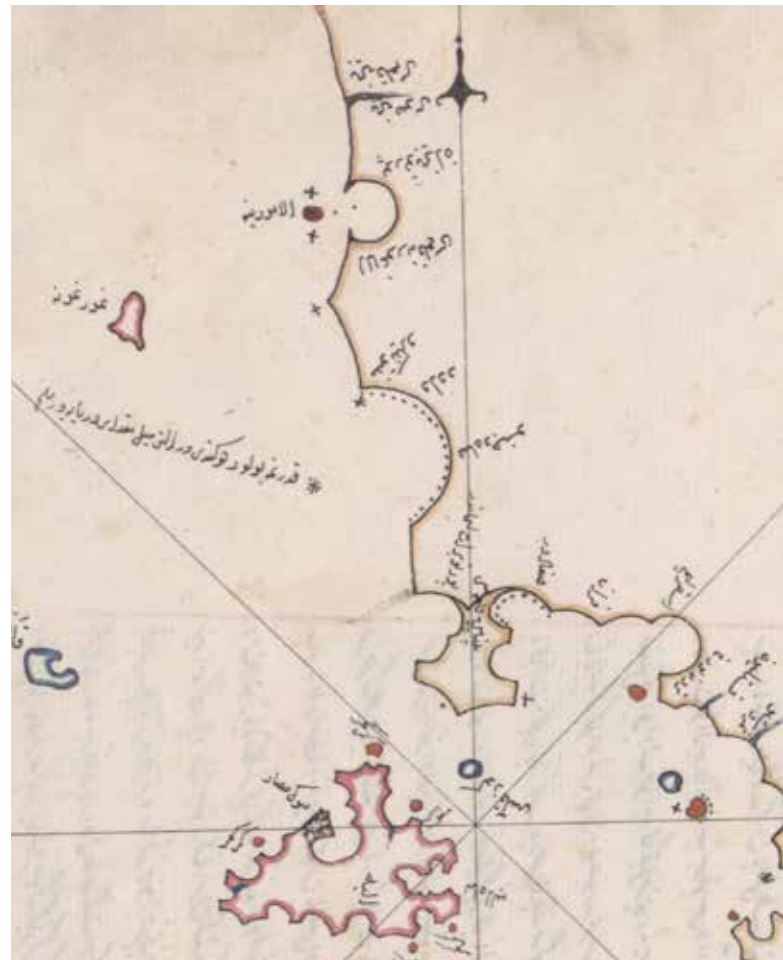
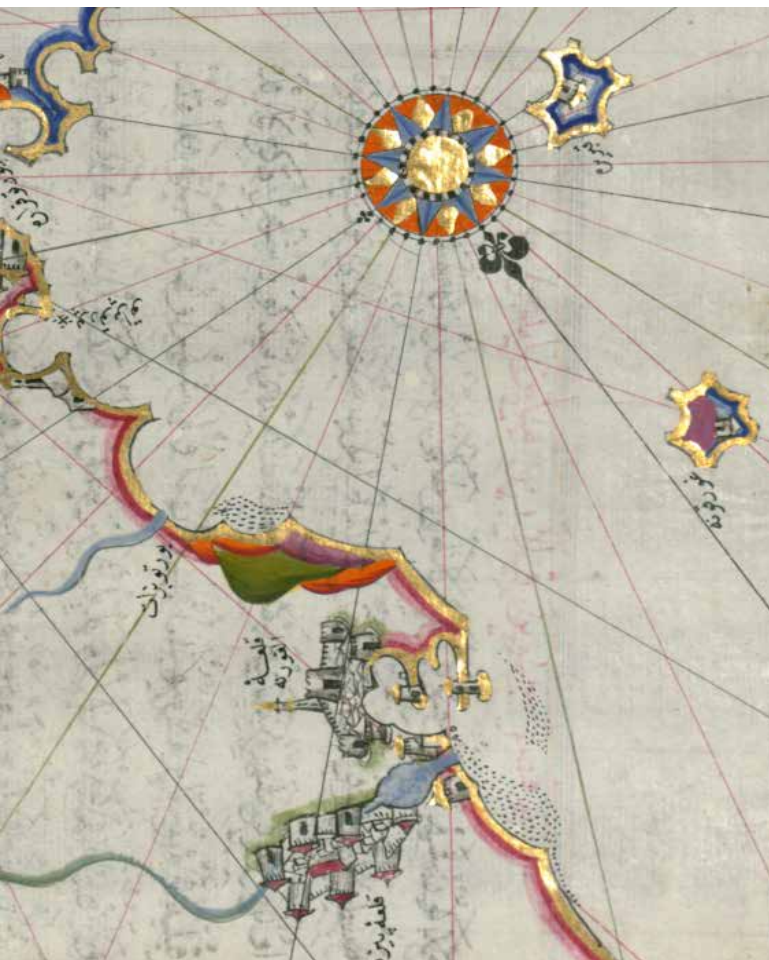
Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

L'altra carta, invece, è il *Kitab-i Bahriyye*, un magnifico portolano disegnato da Piri Reis, ammiraglio della flotta ottomana, e offerto in dono nel 1523 al Gran Signore Solimano il Magnifico (immagine seguente). In una versione più aggiornata di fine '600, conservata a Baltimora, il porto e la città di Livorno sono persino sinteticamente raffigurate. Si vedono le fortificazioni, da cui spunta una specie di minareto, tutto di fantasia, mentre sul fronte del porto distinguamo la darsena, il molo Ferdinando (ultimato da Cosimo II nel 1621), il Marzocco e il Fanale. Piri segnala le secche della Meloria, i bassifondi a S. Piero, e indica persino il canale che permette alle barche di minor pescaggio di passare lungo costa senza allargare oltre la Meloria (immagine successiva).

The other chart, on the other hand, is the Kitab-i Bahriyye, a magnificent portolan drawn by Piri Reis, admiral of the Ottoman fleet, and offered as a gift in 1523 to Suleiman the Magnificent (image below). A later version from the late 1600s, preserved in Baltimore, even includes a drawing of the port and the city of Livorno, showing the fortifications, including a kind of minaret, the work of fantasy, the harbour and dock area with the Ferdinando wharf (completed by Cosimo II in 1621), and the Marzocco and Fanale Towers. Piri indicates the Meloria Shallows and those at San Piero, and even the channel enabling boats of lesser draft to sail along the coast without going out beyond the Meloria (next image).

Piri Reis, *Kitab-i Bahriyye*, 1523.
(Bibliothèque Nationale de France).
Piri Reis, Kitab-i Bahriyye, 1523.
(Bibliothèque Nationale de France).

Piri Reis, *Kitab-i Bahriyye*, XVII sec.
(The Walter Art Museum, Baltimore).
Piri Reis, Kitab-i Bahriyye, 17th Century.
(The Walter Art Museum, Baltimore).



Sono gli anni nei quali un po' tutto il mondo comincia a fare scalo nel porto del granduca di Toscana, sul mar Tirreno, o come lo chiamano gli ottomani, sul «Doucha Dengehizi», il mare del Duca. Dopo le carte di Volzio, e di Piri Reis, appare a stampa ad Amsterdam la *Description de la mer Méditerranée* del pilota olandese Guillaume Bernard. Nelle avvertenze al lettore Bernard spiega che un simile trattato teorico-pratico, corredato da carte e disegni, era uno strumento di cui si sentiva il bisogno da tempo. «La navigazione del mar Mediterraneo – scrive Bernard – è diventata abituale da qualche anno a questa parte, e noi altri olandesi la pratichiamo ogni giorno di più, con gran vantaggio di tutti mercanti», ma siccome nessuno sino ad allora aveva reso disponibile una guida al navigante, «diversi dei miei migliori amici» mi chiesero – dice Bernard – di renderli partecipi delle mie esperienze. La *Description* è un magnifico volume in folio, che passa in rassegna ogni angolo del Mediterraneo, compreso Livorno, dove la grandi navi granarie degli olandesi sono ormai una presenza costante. C'è stata un'intrusione nel *Mare Nostrum*. È la famosa «invasione dei nordici», come la definì Braudel, un avvenimento di grande portata nella storia del Mediterraneo, che avrebbe condotto a una più stretta integrazione delle economie del Nord e del Sud Europa. Ad esserne protagonisti furono gli uomini dell'Atlantico, marinai come Bernard, che avendo aperto la strada, adesso spiegano a tutti gli altri che verranno quel che devono fare.

L'ambiente naturale: la Meloria, la rada, il Libeccio

Quando si vuole andare a Livorno, dice Bernard, bisogna intanto individuare la Gorgona, che è un'isola tonda a poche

This was the time when the whole world began to stop in the port of the Grand Duke of Tuscany on the Tyrrhenian Sea, or as the Ottomans call it, «Doucha Dengehizi», the sea of the Duke. After the charts by Volzio and Piri Reis, the Description de la mer Méditerranée by the Dutchman, Guillaume Bernard, appeared in print in Amsterdam.

In the instructions to the reader, Bernard explains that such a theoretical-practical treatise, accompanied by charts and drawings, had been sorely lacking. «Sailing on the Mediterranean Sea - wrote Bernard - has become habitual for some years now, and we Dutch people sail it more every day, to the great advantage of all merchants», but since no one had made a guide for the sailor, «several of my best friends» asked me - says Bernard - to share my experience with them. The Description is a magnificent volume in folio, which reviews every corner of the Mediterranean, including Livorno, where the great Dutch grain ships were now a constant feature. There had been an intrusion into the Mare Nostrum. The famous «Nordic invasion», as Braudel called it, was a major event in the history of the Mediterranean and which would lead to a closer integration of the economies of Northern and Southern Europe.

The leaders were the men of the Atlantic, sailors like Bernard, who, having paved the way, now explained to newcomers what they should do.

The natural environment: the Meloria, the roadstead, the Libeccio

When you want to go to Livorno, says Bernard, you need to locate the Gorgona, which is a round island a few miles from

miglia dal porto. Da lì si mette la barra a Est-Nord-Est, ma... attenzione alla Meloria! Bisogna passare a Sud delle sue secche. Se lo scandaglio segna 12 braccia, allora vuol dire che siamo abbastanza lontani dal pericolo. Evitata la Meloria, si può tirare dritti fino all'imboccatura del porto; e giunti in prossimità della città, quando lo scandaglio pesca 5-6 braccia, si piega un po' verso Nord, e si può gettare l'ancora vicino alle «quattro torri antiche», le cosiddette *Torracce*, «tutte circondate dal mare». Quella è la grande rada, la *Leghorn Road*, come la chiamano gli inglesi; ed è *buon tenidor e buon sorgidor*, vale a dire che il fondo è tutta rena soda e scogli, perciò le ancore vi fanno presa con facilità, ma poi si sferrano senza troppa fatica. Come si vede dalla carta di Bernard, la rada è delimitata a Nord e ad Ovest dalla grande secca sabbiosa che si estende da Bocca d'Arno fino alla scogliera oblunga della Meloria, così da offrire un riparo da ogni lato, fatta eccezione per i «venti di Sud e di Sud Ovest, che sono i più pericolosi». La traversia è a Scirocco e Libeccio, ma il rischio è tutto sommato limitato, perché nel malaugurato caso che le ancore non dovessero tenere, o si spezzassero le gomene, si è tutt'al più spinti verso il Marzocco, dove la nave s'impantana su un basso fondo tutto coperto dalle alghe (immagine seguente).

*the port. From there you put the tiller to the East-North-East, but... beware of Meloria! You must go south of its shallows. If the sounder marks 12 fathoms, then it means that we are quite far from danger. Having avoided Meloria, you can head straight to the entrance to the port; and when you near the city, when the sounder is at 5-6 fathoms, turn a little to the north, and you can drop anchor near the «four ancient towers», the so-called *Torracce*, «all surrounded by the sea». That is the great roadstead *Leghorn Roads*, as the English call it; and it is a *buon tenidor e buon sorgidor*, that is to say that the bottom is all solid sand and rocks, therefore the anchors grab it easily, but then they unleash without too much effort. As can be seen from Bernard's map, the roadstead is bound to the north and west by the large sandy shallows that extends from *Bocca d'Arno* to the oblong reef of *Meloria*, so as to offer shelter on all sides, except from the «winds from the South and South West, which are the most dangerous». The strong side wind is at *Scirocco* and *Libeccio*, but the risk is all in all limited, because, in the unfortunate event that the anchors do not hold, or the hawsers break, we are at most pushed towards the *Marzocco*, where the ship gets bogged down on a shallow bottom completely covered by algae (image below).*



Guillaume Bernard,
*Description de la mer
Méditerranée*, Amsterdam,
Nicolas, 1607.

Guillaume Bernard,
*Description de la mer
Méditerranée*, Amsterdam,
Nicolas, 1607.

L'intera costa è particolarmente esposta al vento di Libeccio, basta osservare gli alberi per rendersene conto: «dalla parte del mare – scriverà Büsching, un geografo tedesco – sono tutti senza foglie, mentre i rami sono curvati e ripiegati verso terra». Qualche volta il Libeccio fa davvero paura. Poté farne esperienza il grande naturalista Buffon, che nel dicembre 1731 si recò sugli spalti della città. Si levò una tale tempesta di vento che alcuni vascelli alla fonda persero l'ancoraggio, e per trarsi d'impiccio furono costretti ad abbattere l'albero di maestra. Le onde si alzavano al di sopra delle fortificazioni, e Buffon che vi era andato per assistere da vicino allo scatenamento delle forze della natura, se ne tornò a casa tutto infradiciato dalla testa ai piedi. L'innalzamento del livello del mare dovuto al Libeccio è detto *Empifondo*, e si distingue dal normale flusso delle maree, che si dice invece *Empifondo della Luna*. Il Libeccio è fastidioso ai naviganti, anche quando non spira con forza. Col Libeccio, infatti, si forma una foschia umida, di minute particelle d'acqua, detta lo *Spolverino*, che riduce la visibilità al punto che molte volte, venendo dal mare, non è possibile distinguere Montenero, o il Fanale, «allora – consiglia Targioni Tozzetti – conviene trattenersi alla Corsica, e partendo il giorno dopo all'alba, si è sicuri d'entrare a vele gonfie in Livorno circ'al mezzogiorno».

Per prendere la giusta direzione bisogna saper riconoscere il profilo della costa. «Venendo dalla Gorgona – dice Bernard – vedrete una montagna, giusto ad Est; è lunghetta e terrosa, ma la parte Meridionale è un poco più alta della Settentrionale. Livorno si trova in corrispondenza della parte Nord di questa montagna, il cui nome è Monte Negro». Il territorio a settentrione della città invece è così basso che da lontano non si riesce neppure a scorgere, mentre ancora più a Nord si stagliano delle montagne più alte che incombono su «Spetia & Via Regio». Un tempo i piloti olandesi che facevano il

The entire coast is particularly exposed to the Libeccio wind, just look at the trees and you'll see what I mean: «By the sea - wrote Büsching, a German geographer - they are all without leaves, while the branches are curved and folded towards the ground». Sometimes the Libeccio is truly terrifying. The great naturalist Buffon was able to experience this when, in December 1731, he went onto the ramparts of the city. Such a storm arose that a number vessels riding at anchor lost anchorage, and to get out of trouble, were forced to cut down the mainmast. The waves rose above the fortifications and Buffon, who had gone there to witness from close up the unleashing of the forces of nature, went home drenched from head to toe. The rise in sea level caused by the Libeccio is called Empifondo, as distinct from the normal flow of the tides, which is called Empifondo della Luna. The Libeccio is troublesome to sailors, even when it does not blow strongly. With the Libeccio, a humid haze of minute particles of water is formed, called the Spolverino, which reduces visibility to the point that many times, coming from the sea, it is not possible to distinguish Montenero, or the Fanale, «at that point - advises Targioni Tozzetti - it is better to stay in Corsica, and leaving the next day at dawn, you are sure to enter Livorno at around noon».

To take the right direction, you must be able to recognise the coastline. «Coming from the Gorgona - says Bernard - you will see a mountain, just to the east; it is long and earthy, but the Southern part is a little higher than the Northern. Livorno is located at the northern part of this mountain, called Monte Negro». The territory to the north of the city, on the other hand, is so low that it is hard to see from afar, while even further north, the taller mountains looming over «Spetia & Via Regio» stand out. At one time the Dutch sailors making the trip to Livorno

viaggio di Livorno, non sapendo riconoscere la costa, si smarrivano: andavano a cercare il porto a Sud di Montenero. Tutta colpa di Lucas Jansz Waghenaer, un altro cartografo olandese, che aveva messo in giro delle mappe sbagliate (immagine seguente).

and not knowing how to recognise the coast, would get lost: they would look for the port south of Montenero. This was all the fault of Lucas Jansz Waghenaer, another Dutch cartographer, who had issued incorrect maps (image below).

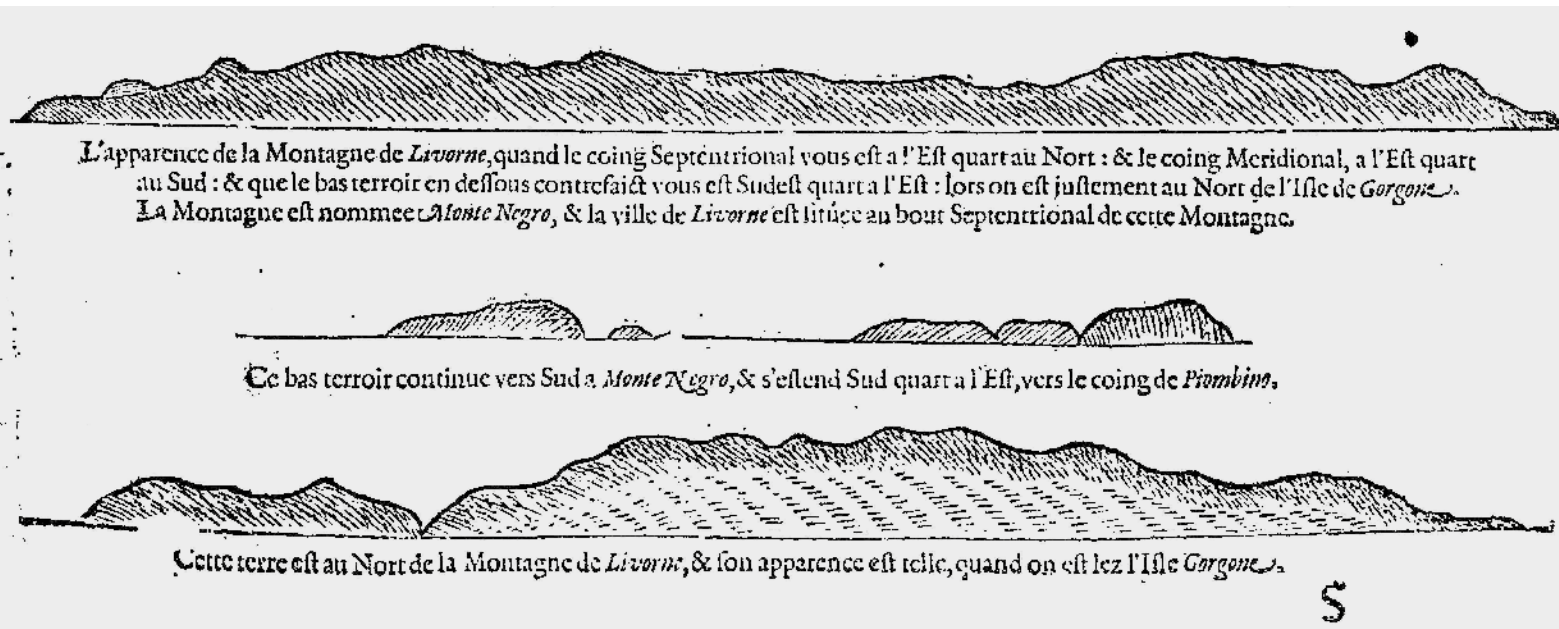
In crociera col comandante Michelot

Col tempo gli errori furono corretti, e le descrizioni si fecero più precise. Allora, senza paura di sbagliare strada, imbarchiamoci per Livorno con Henry Michelot, pilota d'altura delle galere di Sua Maestà il Re di Francia, autore ai primi del '700 di un fortunato portolano continuamente ristampato fino all'avvento della navigazione a vapore. Immaginiamo per un attimo di salpare da Porto Venere. Dopo poche miglia ci troveremo a costeggiare un litorale basso e sabbioso. Superato Viareggio, scalo della repubblica di Lucca, lo scandaglio segnala numerosi bassifondi, il più esteso dei quali inizia a Sud della foce dell'Arno, proprio davanti alla chiesa di S. Piero, e si spinge in

Sailing with Commander Michelot

In the meantime, the errors were corrected and the descriptions made more precise. So, without fear of taking the wrong course, let's embark for Livorno with Henry Michelot, deep-sea pilot of His Majesty the King of France's galleys, and the author in the early 1700s of a successful portolan that was continually reprinted until the advent of steam navigation. Let's imagine, for a moment, setting sail from Porto Venere. After a few miles we will find ourselves skirting a low, sandy coast. After passing Viareggio, the port of the Republic of Lucca, the sounding points out numerous shallows, the largest of which begins south of the mouth of the Arno, right in front of the church of San Piero, and goes into

Guillaume Bernard, Description de la mer Méditerranée, Amsterdam, Nicolas, 1607.
Guillaume Bernard, Description de la mer Méditerranée, Amsterdam, Nicolas, 1607.



mare per «circa 9 o 10 miglia»: «non ci sono che 5 o 6 braccia d'acqua – scrive Michelot –, e alla sua estremità c'è un altro banco di sabbia con appena 2 braccia di fondo». Per evitarlo bisogna passarvi «né troppo vicino, né troppo al largo... ma governare puntando sulla punta del molo». Mancano 6 miglia al porto quando incontriamo le secche della Meloria, fatali a Pisa; dopo averle aggirate siamo già nella grande rada di Livorno.

Arrivando invece da Sud-ovest ci imbattiamo, come si sa, nella Gorgona, «una grossa isola molto alta, che pare quasi tonda». Livorno dista 30 miglia e ancora non si scorge, «tanto è bassa»; si vede «solamente la montagna di Montenero, che è due leghe discosta». Iniziamo ad intravedere il porto a 12-15 miglia. Le navi che vi sono dirette «passano a Sud la Meloria... e vanno a dare fondo ad una mezza lega ad Ovest, Nord-Ovest del molo, nella grande rada. Ci sono 7, 8, fino a 10 braccia di fondo, non c'è ridosso che dai venti di terra, ma siccome questa rada è quasi tutta circondata da banchi di sabbia, da Sud-Ovest, Ovest fino al Nord-Est, e siccome gli scogli della Meloria la coprono, tutto questo insieme impedisce al mare di dare troppo incomodo, e rende buona la rada» (immagine seguente).

Livorno – dice Michelot – «appartiene al Granduca di Toscana, è posta sul bordo del mare su una piana. È molto ben munita, circondata da fossi e rivestita da bastioni. Ci sono diverse fortificazioni nei dintorni, e vi si fa un gran commercio da ogni sorta di nazioni straniere». Entrando in rada si vedono due torri circondate dal mare, «la più alta è bianca e si chiama il Marzocco; bisogna tenersene lontani, perché tutt'attorno ci sono scogli a pelo dell'acqua». L'altra torre è verso Sud, a «4 o 5 tese». È il Fanale. Sulla cima c'è «una lanterna che si accende la sera per segnale». Anche nei suoi paraggi bisogna essere prudenti, e passare a largo per evitare le rocce affioranti. Tra il Marzocco

the sea for «about 9 or 10 miles»: «There are only 5 or 6 fathoms of water - writes Michelot -, and at its end there is another sand bank with just 2 fathoms below». To avoid it, you have to go «neither too close nor too far out ... but steer aiming at the point of the quay». There are 6 miles to the port when we meet the shallows of Meloria, fatal to Pisa; after having bypassed them we are already in the great roadstead of Livorno.

Coming from the South-West, on the other hand, we come across, as we know, the Gorgona, «a large, very high island, which seems almost round». Livorno is 30 miles away and still not visible, «it is so low»; one sees «only the mountain of Montenero, which is two leagues away». We begin to glimpse the port from 12-15 miles away. The ships, that are bound for there, «pass the Meloria to the south ... and then run through a half league to the West, North-West of the quay, in the great roadstead. The depth is 7, 8, up to 10 fathoms, there is only shelter from offshore winds, but since this roadstead is almost entirely surrounded by sand banks, from South-West, West to North-East, and since the rocks of Meloria cover it, all this together prevents the sea from giving too much nuisance and makes the roadstead good» (image next page).

Livorno - says Michelot - «belongs to the Grand Duke of Tuscany, is located on the edge of the sea on a plain. It is fortified very well, surrounded by moats and lined with ramparts. There are several fortifications in the vicinity and there is a great deal of trade from all sorts of foreign nations». Entering the roadstead you can see two towers surrounded by the sea, «the highest is white and is called the Marzocco; you have to keep away from them, because all around there are reefs close to the surface of the water» The other tower is towards the south, at «4 or 5 toises». It is the lighthouse. On the top there is «a lantern that lights up in the evening as a signal». Even in its surroundings you have to be cautious and go offshore to avoid the

e il Fanale c'è finalmente l'entrata del molo, proteso verso Nord. Sulla punta «ci sono due batterie di cannone l'una sull'altra, piuttosto notevoli». Occorre accostare di molto, stringendo il più possibile a dritta, se non si vuol finire su una secca rocciosa nel bel mezzo dell'imboccatura. Per stare sicuri è bene passare sulla «prua dei vascelli ormeggiati alla punta... poi si da fondo con l'ancora a sinistra, e si gira la poppa al molo tenendo la città a prua. Bisogna ormeggiare a quattro di poppa e di prua, ci sono da 12 a 15 piedi di fondo, e tanto più si è vicini al molo meglio è, perché c'è più fondo» (immagine seguente).

Oltre la rada e il grande molo esterno, Livorno dispone di «due darsene interne» (in realtà è un'unica darsena divisa da un passaggio pedonale), dove sono ormeggiate le galere e i vascelli, ma per raggiungerle è bene ingaggiare «un pilota del posto», che sappia evitare i bassifondi, e gli scogli affioranti, su uno dei quali è stato costruito un «casotto di guardia». Un canale stretto tra le fortificazioni, e chiuso con una catena, divide le acque del molo dalle darsene. È qui che si trova l'ufficio della Bocca.

Mettiamoci in regola

Il Capitano della Bocca è l'ufficiale responsabile del buon ordine nelle acque portuali sotto il profilo sanitario, doganale

emerging rocks. Between the Marzocco and the Lighthouse there is finally the entrance to the quay, extending towards the north. On the point «there are two cannon batteries one on top of the other, quite considerable». You need to turn as hard as possible to starboard, if you do not want to end up on a rocky shoal in the middle of the entrance. To be safe, it is good to pass on the «prow of the vessels moored at the point ... then go ahead with the anchor to the left, and turn the stern to the quay keeping the city ahead. You need to moor four at the stern and the bow, there are from 12 to 15 feet of bottom, and the closer you are to the quay the better, because there's more bottom» (following image).

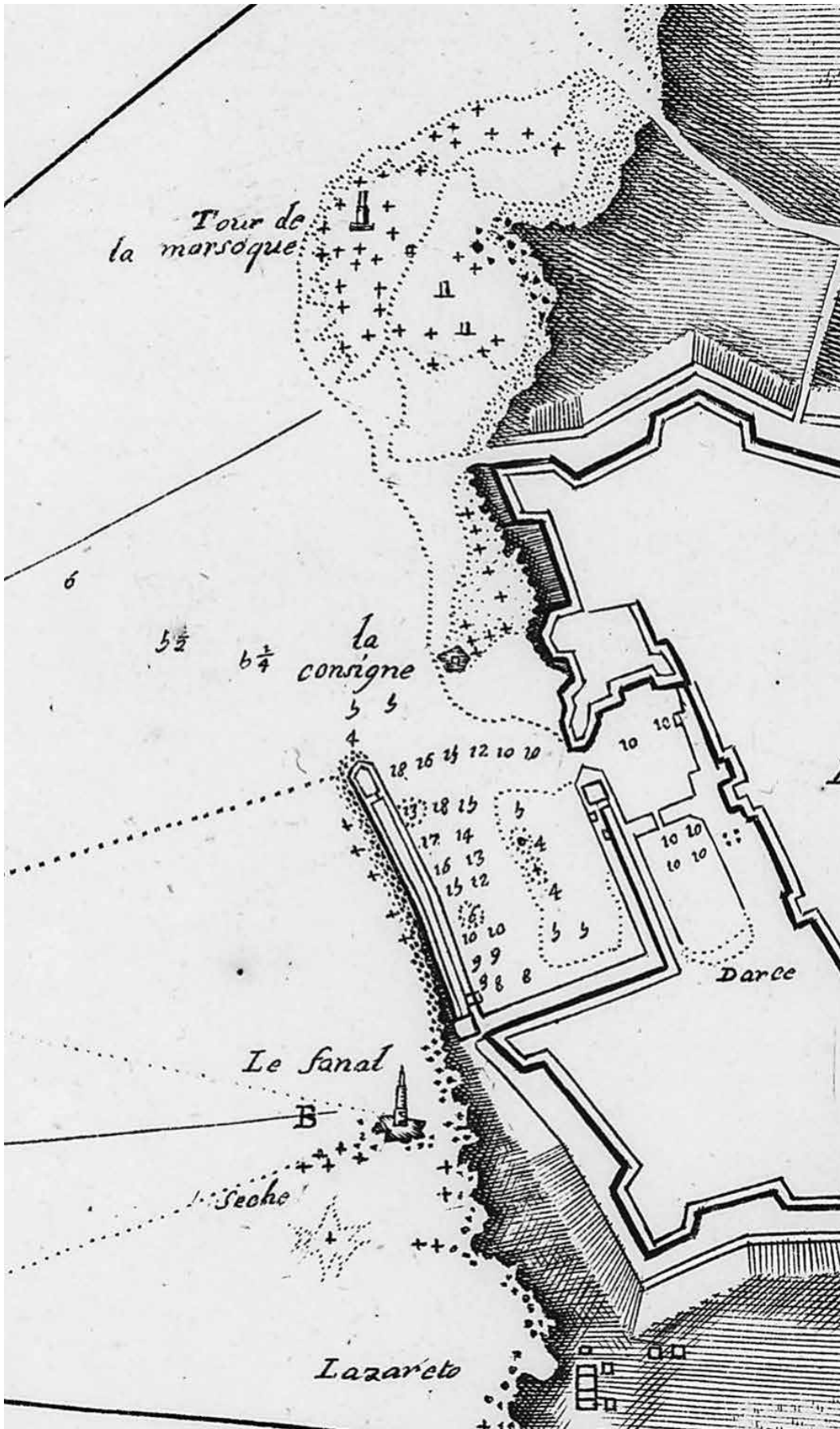
Beyond the roadstead and the large outer quay, Livorno has «two internal docks» (in reality it is a single dock divided by a walkway), where the galleys and vessels are moored, but to reach them it is good to hire «a local pilot», who knows how to avoid the shallows, and the emerging rocks, on one of which a «sentry box» has been built. A narrow channel between the fortifications, and closed with a chain, divides the waters of the quay from the docks. This is where the "Ufficio della Bocca" (harbour office) is located.

Let's get our paperwork sorted out

The "Capitano della Bocca" is the officer responsible for good sanitary, customs and political order in port waters: it is up to him to

Jacques Ayrouard, Plan du port et rade de Livourne, 1700 circa (dettaglio).
(Bibliothèque Nationale de France).

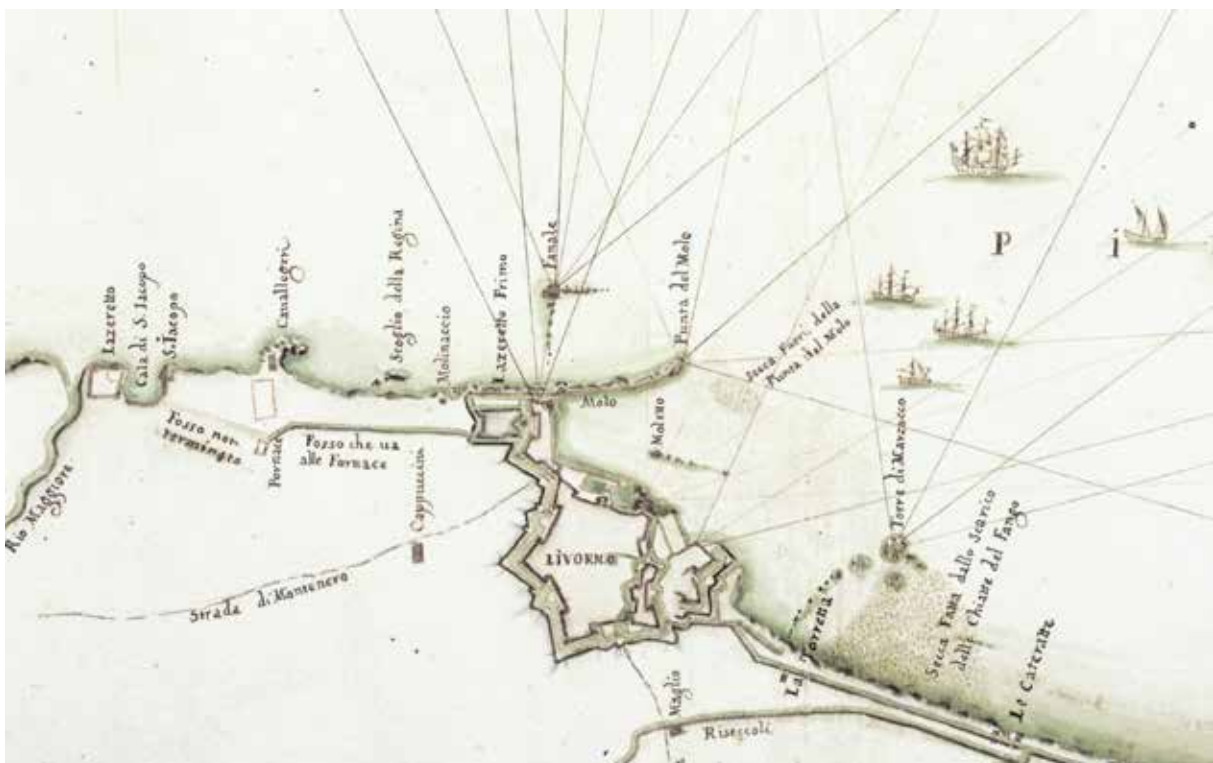
*Jacques Ayrouard, Plan du port et rade de Livourne, circa 1700 (detail).
(Bibliothèque Nationale de France).*



e politico: spetta a lui impedire qualsiasi violazione della neutralità del porto, e perciò sovrintende l'interosistema difensivo, formato da sei diverse postazioni d'artiglieria disposte in modo da tenere sotto tiro il più ampio specchio di mare. L'entrata meridionale del porto è sorvegliata da un paio di cannoni, situati al Fanale e alla base del molo, vicino al lazzeretto di S. Rocco, seguono la batteria della punta del molo – la postazione più esterna, che ha il compito di coordinare le operazioni di tiro – poi le artiglierie della Fortezza Vecchia – dodici grandi cannoni di bronzo, fatti fondere da Ferdinando I, chiamati «i dodici apostoli» –, e infine più a Nord ci sono le postazioni del Forte S. Pietro e del Marzocco (immagine seguente). Non appena dato fondo, i comandanti dei mercantili e delle navi militari devono calare la lancia e raggiungere l'ufficio della Bocca per sbrigare le pratiche sanitarie e doganali. L'ufficio è formato da due padiglioni chiusi

prevent any violation of the neutrality of the port, and he therefore oversees the entire defensive system, consisting of six different artillery positions arranged so as to cover the widest stretch of sea. The southern entrance to the port is guarded by a pair of cannons, located at the Lighthouse and at the base of the quay, near the Lazzeretto di San Rocco, they follow the battery on the point of the quay – the outermost position, which has the task of co-ordinating firing – then the artillery of the Fortezza Vecchia – twelve large bronze cannons, cast by Ferdinando I, called «i dodici apostoli» (the twelve apostles) –, and finally further north there are the positions of the Forte San Pietro and the Marzocco (image below). On arrival, commanders of merchant ships and military ships must lower the launch and reach the Ufficio della Bocca to deal with health and customs procedures. The Ufficio comprises two pavilions closed

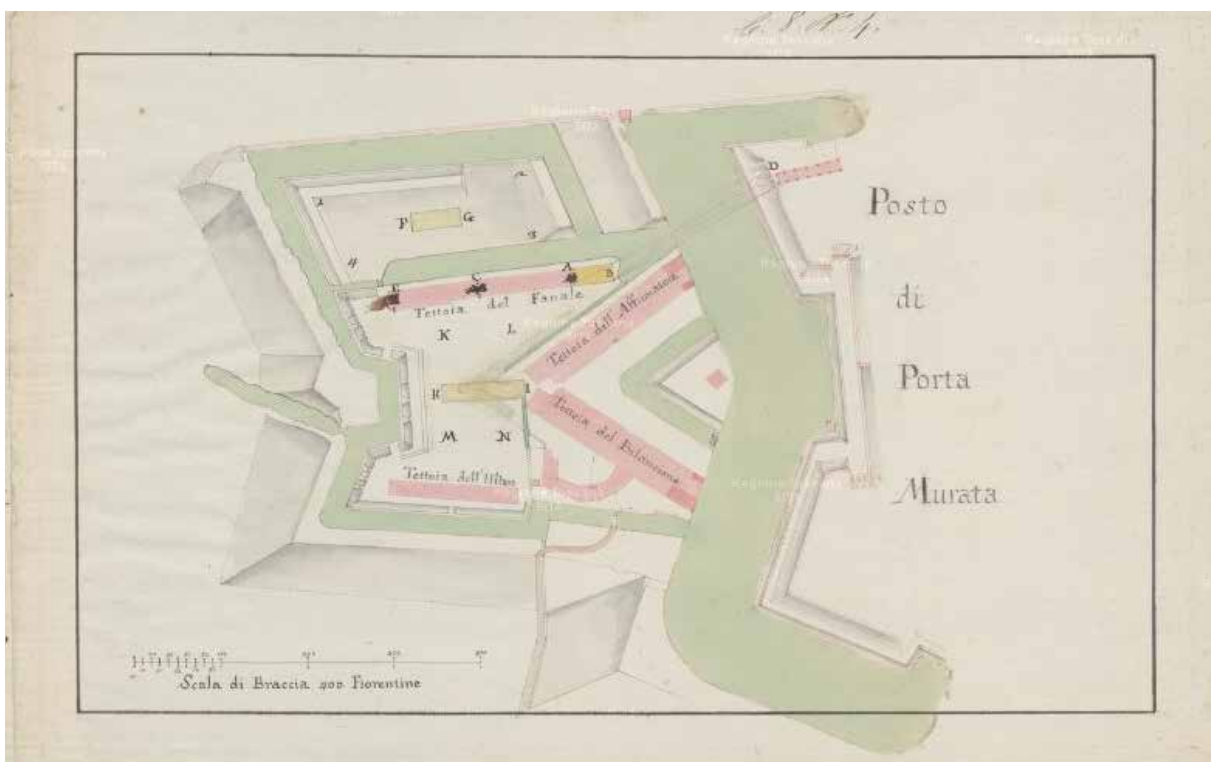
Pianta della costa del mare della città di Livorno, 1710 circa. (Bibliothèque Nationale de France).
Map of the coast of the City of Livorno, circa 1710. (Bibliothèque Nationale de France).



da inferriate, posti ai due lati del canale che conduce alla darsena. Da dietro le inferriate gli impiegati comunicano con i nuovi venuti tenendosi a debita distanza, per paura del contagio. Prelevano i documenti di bordo con una lunga canna; e nel caso la nave giunga da destinazioni sospette, li disinfettano al fumo della candela. Quindi si registrano tutte le informazioni che serviranno a stabilire l'eventuale periodo di quarantena, da scontarsi in rada *sul ferro*, o con più comodo, al lazzeretto. La peste, infatti, è endemica in tutto il Nord Africa e nel Levante, ma Livorno è attrezzatissima per le quarantene, dispone di due lazzeretti: il vecchio lazzeretto di S. Rocco, fatto costruire da Ferdinando I dietro il Fanale nel 1590 (immagine seguente), e il nuovo lazzeretto di S. Jacopo, sorto discosto dalla città nel 1643, dopo la grande peste di manzoniana memoria.

by railings, located on either side of the canal leading to the dock. From behind the railings the workers communicate with the newcomers, keeping at a safe distance for fear of contagion. They take the ship's log with a long cane; and if the ship arrives from suspect destinations, they disinfect it with candle smoke. Then all the information used to establish any quarantine period is recorded, to be served at anchor, or with more comfort, at the Lazzaretto. The plague, in fact, is endemic throughout North Africa and in the Levant, but Livorno is well equipped for quarantines, with two Lazzarettos: the old Lazzaretto di San Rocco, built behind the Fanale in 1590 by Ferdinando I (following image) and the new Lazzaretto di San Jacopo, built far from the city in 1643, after the Great Plague.

Lazzaretto di S. Rocco (1731), Piante dello Scrittoio delle Fortezze e Fabbriche, 283.
[Archivio di Stato di Firenze].
*Lazzaretto di San Rocco (1731), Official Map of the Fortresses and Factories, 283.
[Archivio di Stato di Firenze].*



La peste alle porte

La minaccia del contagio è sempre incombente, ma non arresta la frenesia dei commerci. L'abate Coyer, il celebre autore della *Noblesse commerçante*, ebbe modo di constatare la singolare circostanza di una città «che ha continuamente la peste alle porte. Ma l'uomo, [che a giudizio di Coyer è] poco contento del necessario, sfida ogni pericolo pur di arricchirsi». La verità è che i controlli sanitari erano rigorosissimi, a differenza delle ispezioni doganali, che per non venir meno agli impegni con i mercanti stranieri, erano invece molto superficiali, quasi inesistenti. I mercanti e i marinai, che elogiavano i Medici per aver avuto la saggezza di stabilire il «porto franco», non tolleravano invece la loro ossessione per la salute pubblica e soprattutto le misure di confinamento che erano messe in opera per assicurarla. I più insofferenti erano gli inglesi, per i quali il principio di precauzione era solo una delle tante superstizioni papiste, o forse una sleale machiavelleria per ostacolare i loro commerci.

Di certo, a nessuno faceva piacere di essere relegato al lazzeretto. Quel che più colpì von Archenholz, un militare prussiano che a metà '700 si trovò a passare da Livorno, era che il rigore della Sanità livornese fosse egualitario, e non guardasse in faccia a nessuno: «Nessuno può sperare d'esserne esente. Non si ha riguardi né al rango, né alla parola, e neanche ai segni della più perfetta salute. La quarantena si fa in certi stabilimenti costruiti appositamente non lontani dal porto. La durata può variare di molto, si fissa di solito in ragione delle contrade di provenienza, e dei certificati di sanità» (immagine seguente). Si capisce che dopo una lunga navigazione i marinai andassero in smanie per sbarcare, intanarsi in una bettola a bere, o tuffarsi tra le braccia di una prostituta; a Livorno c'era solo l'imbarazzo della scelta. E perciò è naturale che facessero di tutto

The plague at the gates

The threat of contagion was always looming, but this couldn't stop the frenzy of trade. Abbot Coyer, the famous author of the Noblesse commerçante, was able to note the singular circumstances of a city that «continually has the plague on its doorstep. But men, [who in Coyer's opinion are] not very content with the essential, defy every danger in order to grow rich». The truth is that health checks were very strict, unlike customs inspections, which, in order to avoid breaking commitments with foreign merchants, were rather superficial, almost non-existent. The merchants and sailors, who praised the Medici for their wisdom in establishing the «porto franco», did not tolerate their obsession with public health and above all the confinement measures that were put in place to ensure it. The most impatient were the English, for whom the principle of precaution was just one of the many papist superstitions, or perhaps Machiavellian foul play to hinder their trade.

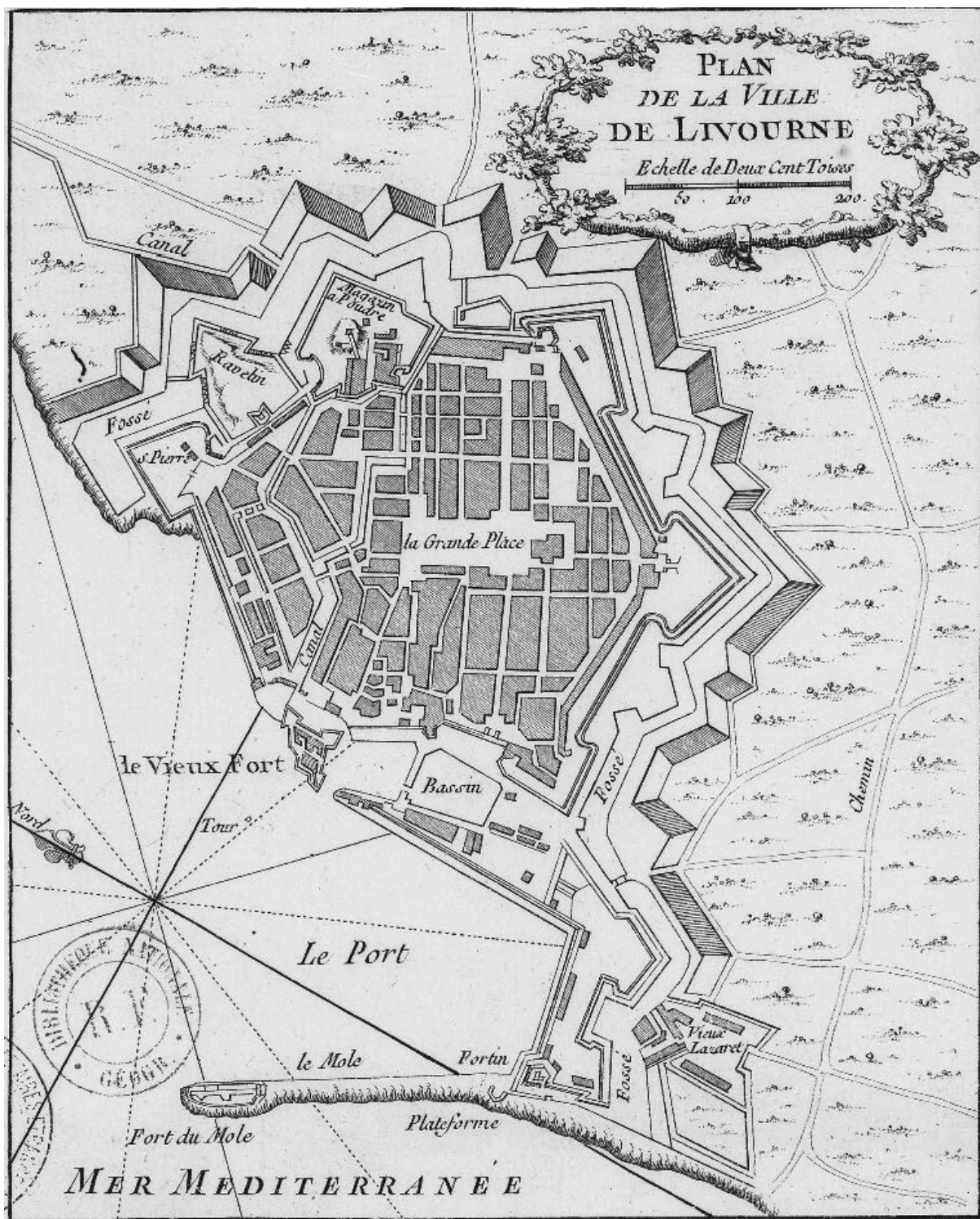
Certainly, no one liked being banished to the Lazzeretto. What most struck von Archenholz, a Prussian soldier who found himself passing through Livorno in the mid-1700s, was that the rigour of the health service was egalitarian and made no exception: «Nobody can hope to be exempt from it. There is no consideration for rank nor speech nor for signs of being perfectly healthy. Quarantine takes place in certain specially built establishments not far from the port. The duration can vary a lot, it is usually fixed on the basis of the land of origin, and on health certificates» (image below). It's understandable that after a long voyage, sailors will itch to disembark, sink into a tavern to drink, or dive into the arms of a prostitute; they will be spoilt for choice in Livorno. And it is only natural, therefore, that they'll

Finalmente andiamo in città

Scontata la nostra quarantena, possiamo finalmente lasciare il lazzeretto e dirigerci alle porte della città, dove ci attende la guardia della Dogana che ha l'incombenza di impedire i contrabbandi di tabacco, acquavite e altri generi soggetti al monopolio. Superato l'ultimo controllo, siamo finalmente a Livorno, una «petite ville toute neuve, jolie à mettre dans la tabatière», come la definì nel suo diario di viaggio Charles de Brosses, il presidente del Parlamento di Digione. La prima constatazione di tutti i viaggiatori è che questo gioiellino di città è straordinariamente pulito rispetto agli standard del tempo, le strade sono tutte ben lastricate, perciò non ci si inzacchera nel fango e non ci sono troppe immondizie in giro. La ragione è che il sistema dei trasporti urbani è costituito da vie d'acqua, i cosiddetti fossi che circondano e attraversano la città. Dietro la Fortezza Vecchia, fatta costruire da Alessandro, il primo Duca di Firenze, la darsena interna è collegata ad una rete di canali che s'inoltrano nel quartiere mercantile della Venezia Nuova, raggiungono l'altro imponente presidio militare, la Fortezza Nuova ultimata nel 1609, e poi girano tutt'attorno costeggiando le mura fino a ricongiungersi al mare sul retro del lazzeretto di S. Rocco (immagine seguente). È tutto un andirivieni di navicelli che conducono le merci nei magazzini ricavati dalle fondamenta degli edifici affacciati sui fossi. Ecco perché la città è pulita. È vero che tanti magazzini sono nella parte meridionale della città, dove non arriva il navicello, ma a Livorno non c'è bisogno di usare carretti e animali da soma. Per la città non girano molti cavalli, asini e altri animali che disseminano le loro sporcizie. Per i lavori di fatica c'è una tale abbondanza di schiavi!

Entering the city at last

After our quarantine, we can finally leave the Lazzeretto and head to the gates of the city, where, awaiting us, is the Customs guard tasked with preventing the smuggling of tobacco, brandy and other goods subject to monopoly. After the last check, we are finally in Livorno, a «petite ville toute neuve, jolie à mettre dans la tabatière», as Charles de Brosses, the President of the Dijon Parliament, described it in his journal. The first observation of all travellers is that this little town is extraordinarily clean by the standards of the time, the streets are all well paved, so you don't get muddy and there isn't too much rubbish lying around. The reason is that the urban transport system is made up of waterways, so-called "fossi", that surround and cross the city. Behind the Fortezza Vecchia, built by Alessandro, the first Duke of Florence, the inner dock is connected to a canal network which penetrates the merchant district of Venezia Nuova and the other imposing military garrison, the Fortezza Nuova, completed in 1609, and all around the walls back to the sea behind the Lazzeretto di San Rocco (image below). There is much toing and froing of small boats carrying goods into the warehouses made from the foundations of the buildings overlooking the canals. That's why the city is clean. It is true that many warehouses are in the southern part of the city, not served by the navicello boats; however, in Livorno there is no need to use carts and pack animals. There are few horses, donkeys or other animals to litter the city with their excrement, as there is an abundance of slaves to take care of all the hard work!



Jacques-Nicolas Bellin, Plan de la ville de Livourne, 1740 circa. (Bibliothèque Nationale de France).

Jacques-Nicolas Bellin, Plan de la ville de Livourne, circa 1740. (Bibliothèque Nationale de France).

Lo si capisce non appena si giunge sulla spianata della darsena. Lì, a poca distanza dal grande Bagno degli Schiavi, il reclusorio delle ciurme, c'è il monumento al fondatore, Ferdinando I, che per l'occasione veste la corazza di Gran Maestro dell'Ordine militare di S. Stefano, mentre ai suoi piedi, come nei più classici trionfi degli antichi Imperatori romani, sono aggiogati quattro schiavi mori in bronzo, di bella fattura, opera del maestro Pietro Tacca.

You understand this as soon as you reach the esplanade of the dock. There, a short distance from the prison for the galley slaves, Bagno degli Schiavi, there is the monument to the founder, Ferdinando I, who for the occasion is wearing the armour of Grand Master of the Military Order of St. Stephen and, in true triumphal style of the ancient Roman Emperors, four beautifully made Moorish slaves in bronze, the work of Pietro Tacca, are chained at his feet.

Che strana gente! O forse no?

Dopo aver ben compreso su quali rapporti di potere sia sorto il "gioiellino", e chi sia stato il vero costruttore della città, il viaggiatore può iniziare la sua passeggiata per la via principale, che manco a dirlo, si chiama via Ferdinanda. E qui è colto da spaesamento. «Dire da quale nazione la città sia abitata non è semplice – è ancora De Brosses a parlare –; si fa prima a dire che è abitata da tutte le più diverse nazioni d'Europa e d'Asia, tanto che le strade sembrano una vera fiera di maschere, e la lingua quella della torre di Babele».

Nei primi secoli della sua storia la città di Livorno registrò uno sviluppo demografico impetuoso, in controtendenza col resto della Toscana. Dalle 3.000 anime del 1601 si passò alle 12.000 di metà del secolo, per giungere a 50.000 sul finire del '700. Sebbene Curzio Malaparte amasse decantare la fecondità fuori dal comune delle livornesi (*le belle livornesi, fanno un figlio ogni tre mesi*), è chiaro che una crescita così esplosiva fu dovuta principalmente all'immigrazione, che i Medici incentivarono in tutti i modi, accordando favori, immunità e privilegi a chiunque decidesse di stabilirsi in città; e senza preoccuparsi di sfidare i fanatismi del tempo, perché l'invito fu rivolto a tutti coloro che avessero modo di

What strange people! Or maybe not?

After having fully understood the affinity of power upon which the "jewel" arose, and who the real builder of the city was, the traveller can begin his walk along the main street, which needless to say, is called via Ferdinanda. And here he is totally disorientated «It is not easy to say by which nation the city is inhabited – De Brosses is speaking again –; it would be simpler to say that it is inhabited by all the many nations of Europe and Asia, so much so that the streets seem to be a veritable fair for costumes, and the language that of the Tower of Babel».

In the early period of its history, the City of Livorno saw a rapid expansion in its population, in contrast with the rest of Tuscany. From 3,000 in 1601, the population had grown to 12,000 by the middle of the 17th century and reached 50,000 at the end of the 18th century. Although Curzio Malaparte loved to praise the out-of-the-ordinary fertility of the Livorno women (the beautiful Livorno women have a child every three months), it is clear that such an explosive growth was mainly due to immigration, which the Medici encouraged in every possible way, granting favours, immunities and privileges to anyone who decided to settle in the city; and without worrying about challenging the fanaticism

mettere su famiglia, qualunque fosse la loro origine, cultura e religione, anche alle minoranze perseguitate. Anzi, soprattutto alle minoranze perseguitate, come gli ebrei sefarditi cacciati dalle corone Iberiche, che sotto la protezione medicea poterono rifarsi una vita e formarono una comunità che fu seconda per importanza solo a quella di Amsterdam. I primi bandi popolazionisti furono una felice intuizione di Cosimo I, ma fu il figlio Ferdinando che con le sue celebri *leggi livornine* del 1591-93 riuscì a innescare il circolo virtuoso che in breve tempo avrebbe permesso alla città di crescere e prosperare.

Di conseguenza la popolazione ha nel complesso un carattere multiculturale. Livorno è la cosiddetta città delle Nazioni perché gli immigrati approdati in città si riuniscono subito a seconda della loro provenienza in organizzazioni di carattere corporativo, e così abbiamo la nazione ebrea, la *Nação*, la più numerosa e meglio organizzata, la nazione inglese, formata per lo più dai mercanti della *British Factory*, la nazione olandese-alemannica, la francese, i greci uniti e gli scismatici, gli armeni, i siriano maroniti e poi naturalmente tanti italiani da ogni angolo dello Stivale. Ecco il perché dello spaesamento di Charles De Brosses. Ma com'era possibile quel miscuglio di popoli tanto diversi, mentre tutt'attorno fiammeggiavano gli odi delle guerre di religione? Secondo Jerome de La Lande, un altro viaggiatore, forse un po' troppo ottimista, i livornesi godevano «d'una perfetta libertà di coscienza», e la città poteva rivendicare a buon diritto di essere «la patria dell'Universo». Sì, perché Livorno diventa subito patria di tutti coloro che ci arrivano. Lo spaesamento per la «fiera di maschere», grazie al sistema delle nazioni, è subito riequilibrato da un senso di familiarità e di casa. Non c'è dubbio: Livorno diede una seconda possibilità a tutti gli immigrati. Per gli ebrei della diaspora fu una «piccola Gerusalemme», per gli inglesi

of the time, because the invitation was open to anyone who could start a family, whatever their origin, background or religion and even to those from persecuted minorities. Indeed, especially to persecuted minorities like the Sephardi Jews expelled from Spain, who, under the protection of the Medici, were able to rebuild their lives and a community that was second only to that of Amsterdam in size. The earliest population announcements were at the behest of Cosimo I, but it was his son Ferdinando who, with his famous leggi livornine laws of 1591-93, triggered the process that enabled the city to grow and prosper over such a short period of time. Consequently, the population overall was multicultural. Livorno is the so-called City of Nations because the immigrants who landed there immediately gathered together according to their origin in organisations of a corporate nature. So we have the Jewish nation, Nação, the largest and best organised, the English nation, formed mostly by the merchants of the British Factory, the Dutch-Alemannic nation, the French, the united Greeks and the Schismatics, the Armenians, the Syrian Maronites and, of course, many Italians from every corner of the Italy. This is why Charles De Brosse felt so disorientated. But how was that medley of peoples possible, when hatred fuelled religious war elsewhere? According to Jerome de La Lande, another traveller and who was perhaps a little over optimistic, Livorno people enjoyed «perfect freedom of conscience», and the city could rightfully claim to be the «Homeland of the Universe». Yes, because Livorno immediately becomes home to all those who arrive there. The disorientation caused by the «fair for costumes» is immediately balanced by the sense of familiarity and of being at home found in the network of nations. There is no doubt: Livorno gave a second chance to every immigrant. For the Jews of the Diaspora, it was a «little

«una piccola epitome d'Inghilterra», e anche De Brosse, dopo essersi confuso tra le maschere, si sentì molto meno spaesato quando si rese conto che a Livorno «la lingua francese è la volgare, o almeno è così comune che può passar per tale».

Non ha importanza da dove si arrivi, è così un po' per tutti. Prendiamo un altro viaggiatore, Hanna Dyâb, un giovane siriano maronita di Aleppo che giunse a Livorno nel 1709 al seguito del suo padrone Paul Lucas dopo un lungo viaggio nei paesi del Levante. Ad Hanna siamo tutti debitori di molti dei più bei racconti delle *Mille e una notte*, a cominciare dalla *Lampada di Aladino*; fu lui che li avrebbe fatti conoscere all'orientalista Antoine Galland... Hanna, dicevo, proprio come De Brosse, alla prima passeggiata rimase sconcertato. «Era la prima città che visitavo in un paese cristiano», e fui «stupefatto – dice – da ciò che non avevo mai visto in precedenza». «Vidi delle donne nelle botteghe, che vendevano e acquistavano come se fossero uomini. Se ne andavano a spasso per la via a viso scoperto, senza velo! Ebbi l'impressione di sognare».

Ma esattamente come per De Brosse, dopo lo stupore c'è la consolazione della familiarità. «A un certo punto – continua il racconto – mentre passavo per una via sentii chiamarmi in lingua araba. Mi voltai e vidi un uomo sulla soglia di un Caffè. Mi avvicinai...

Benvenuto al figlio del mio paese – esclama l'uomo – Entra, dai! Che ti faccio respirare l'odore del mio paese!

E chi sei tu fratello? Da quale paese vieni? Eh, io sono aleppino, della nazione dei maroniti».

Ecco perché Livorno era straordinario. Il più antico porto franco del Mediterraneo, il grande emporio dove affluivano le merci da ogni angolo della terra, ma soprattutto, al di là del porto, lasciato alle spalle il lazzeretto, c'era la «patria dell'Universo». Una città che stupiva il viaggiatore e l'esule, ma poi lo guariva

Jerusalem», for the British, a «little epitome of England» and even De Brosse, after his confusion among the costumes, felt much less so when he realised that in Livorno «French is the vernacular, or at least it is so widely spoken that it can pass for such». It doesn't matter where you come from; we're all in the same boat. Let's take another traveller, Hanna Dyâb, a young Syrian Maronite from Aleppo who arrived in Livorno in 1709 with his master Paul Lucas after a long journey through the countries of the Levant. We are all indebted to Hanna for many of the most beautiful tales of the Thousand and One Nights, starting with Aladdin's Lamp; for it was he who would introduce them to the orientalist, Antoine Galland ... Hanna, I was saying, just like De Brosse, was disorientated the first time he walked around the city. «It was the first city I visited in a Christian country», and I was «amazed - he says - by what I had never seen before». «I saw women in the shops, selling and buying as if they were men. They would walk down the street with their faces uncovered, without a veil! I thought I must be dreaming».

But his initial astonishment turned familiarity, just as it had for De Brosse. «At some time - the story continues - while I was walking down a street, I heard someone call to me in Arabic. I turned and saw a man on the threshold of a Coffee Shop. I went closer...

Welcome to the son of my country - the man exclaimed - Come on, come in! I'll let you breathe in the scent of my country!

And who are you, brother? What country are you from?

Well, I'm from Aleppo, in the nation of the Maronites».

This is why Livorno was extraordinary. The oldest free port in the Mediterranean, the great emporium where goods arrived from every corner of the earth, but most important of all, beyond the port, leaving the hospital behind, there was the «Patria dell'Universo». A city that amazed travellers

dalla nostalgia, gli faceva dimenticare di essere lontano da casa, perché al suo interno racchiudeva tantissime patrie, ed era come un disorientante caleidoscopio di appartenenze diverse, dove ciascuno non stentava a ritrovare la propria.

and exiles alike, later curing them of homesickness, making them forget that they were far from home, because, contained within a disorienting kaleidoscope of different senses of belonging, were so many homelands and no one struggled to find his own.

Riferimenti

- Archenholz, Joahnn Wilhelm, von, *Tableau de l'Italie, Bruxelles, Le Francq, 1788.*
- Belly, *Mémoires sur l'Etat du Commerce et des Manufactures en Italie, in Nouvelles Éphémérides Économiques, Paris, Lacombe, tom. VII, 1775.*
- Bernard Guillaume, *Description de la mer Méditerranée, Amsterdam, Nicolas, 1607.*
- Buffon, George Louis Leclerc, *Histoire Naturelle, Amsterdam, Schneider, tom. I, 1766.*
- Büsching, Anton Friedrich, *Géographie Universelle, Strasbourg, Bauer & Treuttel, tom. II, 1778*
- Coyer, Gabriel François, *Voyages d'Italie et d'Hollande, Paris, Duchesne, tom. I, 1775.*
- De Brosses, Charles, *Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740, Paris, Didier, tom. I, 1858.*
- Dyâb, Hanna, *D'Alep à Paris. Les pérégrinations d'un Jeune syrien au temps de Louis XIV, a cura di P. Fahmé-Thiéry, B. Heyberger e J. Lentin, Sindbad, Actes Sud, 2015*
- Labat, Jean-Baptiste, *Voyages du P. Labat en Espagne et Italie, Paris, Delespine, tom. II, 1730.*
- La Lande, Jerome, de, *Voyage en Italie, Paris, Desaint, 1786*
- Michelot, Henri, *Le Portulan de partie de la Mer Méditerranée, ou le vray Guide des Pilotes Costiers, Marseille, Mesnier, 1703.*
- Targioni Tozzetti, Giovanni, *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana, Firenze, Cambiagi, tom. II, 1768.*

References

- Archenholz, Joahnn Wilhelm, von, *Tableau de l'Italie, Bruxelles, Le Francq, 1788.*
- Belly, *Mémoires sur l'Etat du Commerce et des Manufactures en Italie, in Nouvelles Éphémérides Économiques, Paris, Lacombe, tom. VII, 1775.*
- Bernard Guillaume, *Description de la mer Méditerranée, Amsterdam, Nicolas, 1607.*
- Buffon, George Louis Leclerc, *Histoire Naturelle, Amsterdam, Schneider, tom. I, 1766.*
- Büsching, Anton Friedrich, *Géographie Universelle, Strasbourg, Bauer & Treuttel, tom. II, 1778*
- Coyer, Gabriel François, *Voyages d'Italie et d'Hollande, Paris, Duchesne, tom. I, 1775.*
- De Brosses, Charles, *Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740, Paris, Didier, tom. I, 1858.*
- Dyâb, Hanna, *D'Alep à Paris. Les pérégrinations d'un Jeune syrien au temps de Louis XIV, a cura di P. Fahmé-Thiéry, B. Heyberger e J. Lentin, Sindbad, Actes Sud, 2015*
- Labat, Jean-Baptiste, *Voyages du P. Labat en Espagne et Italie, Paris, Delespine, tom. II, 1730.*
- La Lande, Jerome, de, *Voyage en Italie, Paris, Desaint, 1786*
- Michelot, Henri, *Le Portulan de partie de la Mer Méditerranée, ou le vray Guide des Pilotes Costiers, Marseille, Mesnier, 1703.*
- Targioni Tozzetti, Giovanni, *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana, Firenze, Cambiagi, tom. II, 1768.*

LIVORNO E L'ECONOMIA DEL MARE: LA FORZA DELL'INTEGRAZIONE

LIVORNO AND THE ECONOMY OF THE SEA: THE STRENGTH OF INTEGRATION



Raffaella ANTONINI

Researcher and economic statistical data analyst. Study and Services Centre, Chamber of Commerce of Maremma and Tirreno.

Researcher and economic statistical data analyst. Study and Services Centre, Chamber of Commerce of Maremma and Tirreno. Researcher and economic statistical data analyst for Study and Services Centre, special company of the Chamber of Commerce of Maremma and Tirreno (from 2005). Activities and skills: collection, processing, analysis and dissemination of social-economic information; periodical drafting of thematic reports as handicraft, building activities, industry, port activities, blue economy, territorial economic accounting as added value, income and consumptions, labour market, entrepreneurship indicators and other; survey and analysis of economic trends and professional needs in companies and trade associations; financial statements analysis of joint stock companies; labour market orientation seminars in high schools. Degree in Business economics - University of Pisa (2002).



Mauro SCHIANO

Statistician. In-depth expertise consultant in social, economic and demographic analysis of local systems. Study and Services Centre, Chamber of Commerce of Maremma and Tirreno.

Statistician. In-depth expertise consultant in social, economic and demographic analysis of local systems. Study and Services Centre, Chamber of Commerce of Maremma and Tirreno. Statistician. Consultant of the Maremma and Tirreno Chamber of Commerce. Director of Study and Services Centre (from 2016 to 2018), Grosseto, Italy. Registrar of Companies and Chief Operating Officer of the "Studies, Statistics and Publications" Offices CCIAA Grosseto, Italy (2002-2016). Secretary-general of the General Chamber of Commerce of Pisa, Italy (2000-2002). Deputy secretary-general (1996-2000) and study and statistics officer (1982-1996) at the Grosseto Chamber of Commerce, Grosseto, Italy. Scientific researcher Sago spa Florence, Italy (1981- 1982). Member of the Italian Statistical Society since 1992. Author of studies and investigations on the local social, demographic and economic situation. Degree with honours in Statistical and Demographic Sciences, University of Rome, Rome, Italy, in 1978.



Livorno e il Porto. (© Giampaolo Biagi).
Livorno and the Port. (© Giampaolo Biagi).

Ad inizio 2019 si rileva che nella provincia di Livorno hanno sede 4.091 imprese definite *blue* [1] in cui risultano occupate 18.322 persone, un potenziale che nel passato 2018 ha generato direttamente quasi un miliardo di euro di valore aggiunto (VA). Fanno parte di questo settore *blue* il 12,5% delle imprese complessivamente operanti nel territorio provinciale. L'impatto sul tessuto economico locale è decisamente significativo, soprattutto considerando che la media in Toscana ed in Italia si attesta al 3,3% e che Livorno è la terza provincia italiana per incidenza percentuale delle imprese *blue* sul tessuto imprenditoriale locale. Se in Toscana è localizzato il 7% delle attività *blue* nazionali lo si deve in buona parte a Livorno dove hanno sede il 29,7% delle imprese della *Blue Economy* regionale. Del resto, valutando il fenomeno in termini assoluti, Livorno risulta la provincia toscana con il più alto numero di imprese legate all'Economia del Mare [2].

At the beginning of 2019 records show that 4,091 companies with headquarters in the province of Livorno were defined as blue [1] and employed 18,322 people, a potential that generated added value (AV) of almost one billion EUR in 2018. 12.5% of the companies operating within the province belong to this blue sector. The impact on the local economic fabric is highly significant, especially considering that the average in Tuscany and Italy stands at 3.3% and that the province of Livorno has the third highest percentage in Italy of blue companies in the local business fabric. If 7% of domestic blue enterprises are located in Tuscany, it is largely thanks to Livorno, where 29.7% of regional Blue Economy companies are based. Moreover, evaluating the phenomenon in absolute terms, Livorno, of all the provinces in the Region of Tuscany, has the highest number of companies linked to the Economy of the Sea [2].



Le filiere dell'Economia del Mare.
The Economy of the Sea supply chains.

La maggior parte delle imprese *blue* livornesi tende a concentrarsi, nell'ordine, in tre filiere principali: *Servizi di alloggio e ristorazione, Attività sportive e ricreative e Movimentazione merci e passeggeri via mare*. Una percentuale significativa di imprese è tuttavia presente anche nell'ambito della *Cantieristica* e dell'*Ittica*. Solo una piccola nicchia di *Blue enterprises* si dedica invece all'*Industria delle estrazioni marine* o alle *Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*. Giova tuttavia segnalare il crescente interesse degli imprenditori locali verso quest'ultima filiera di attività, coinvolta nel processo di valorizzazione green delle attività *blue*.

Le imprese livornesi operanti nell'ambito della *Movimentazione merci e passeggeri* costituiscono oltre il 50% della corrispondente dotazione toscana. Un tale impatto deriva dalla presenza sul territorio provinciale del più importante porto della Toscana, sito nel capoluogo, del porto di Piombino e dei porti elbani. Il rilevante ruolo svolto da tali infrastrutture nel contesto regionale conduce, da un lato, a definire Livorno come porta marittima della Toscana, e dall'altro a sottolineare la forte integrazione esistente tra la provincia ed i suoi porti e conseguentemente tra provincia e regione.

Con una stima di 985 milioni/€ di VA prodotto in un anno, la *Blue Economy* livornese occupa una posizione di rilievo nel contesto regionale e nazionale: prima in Toscana per valore assoluto della ricchezza *blue* e 9a in Italia, subito dopo Trieste e prima di Bari. La ricchezza generata dalle attività legate al mare vale l'11,9% del VA complessivamente prodotto nel territorio provinciale; molto più di quanto registrato per la media Toscana (2,8%) e Italia (3%). Nella graduatoria delle province italiane, per incidenza della ricchezza prodotta dall'Economia del Mare su quella complessivamente generata sul territorio, Livorno occupa il 6° posto.

Pochi dati delineano quindi come la *Blue Economy* non sia un fenomeno isolato e

Most of the Livorno blue companies tend to be concentrated in three main supply chains (in order): Accommodation and catering services, Sports and recreational activities and Handling of goods and passengers by sea. However, there is a significant percentage of companies in the Shipbuilding and Fishing industries. Only a small niche of Blue enterprises are involved in Marine extraction industries or in Environmental research, regulation and protection activities. However, it is worth noting the growing interest of local entrepreneurs in the latter chain of activities, regarding the process of green enhancement of blue enterprises.

Livorno companies operating in Cargo and Passenger handling constitute over 50% of the capacity for Tuscany. Not only is port in the provincial capital of Livorno, the most important port in Tuscany, but the province also contains the port of Piombino and those on the Island of Elba. The significant role played by this infrastructure in the regional context, on the one hand, leads to the definition of Livorno as a seaport for Tuscany, and on the other, underlines the high degree of integration existing between the province and its ports and consequently between the province and the region.

With Added Value estimated at € 985 million per year, the Livorno Blue Economy occupies an important position in the regional and national context: leader in Tuscany for absolute value of blue wealth and 9th in Italy, immediately after Trieste and before Bari. The wealth generated by activities related to the sea is worth 11.9% of the total AV produced throughout the province; much more than the average recorded for the whole of the Region of Tuscany (2.8%) and of Italy (3%). In terms of the influence of wealth produced by the Economy of the Sea on the overall wealth generated in the province, Livorno has the 6th highest of all the provinces of Italy. This data therefore outlines how Blue Economy

avulso dal contesto dove storicamente anche la Grande Industria ha avuto un ruolo importante. Le attività del mare, infatti, hanno da sempre svolto un ruolo di collegamento, coesione ed integrazione all'interno di un sistema economico locale estremamente policromo e per questo apparentemente disunito per la diversità di derivazione produttiva. La capacità delle attività labroniche del mare di creare integrazione ha origini lontane: le "Leggi Livornine", promulgate da Ferdinando I alla fine del XVI secolo, fecero di Livorno una città dalle molteplici sfaccettature e cosmopolita per eccellenza, un carattere distintivo che col tempo non solo non si è perso ma ha finito per contaminare l'intera provincia. I provvedimenti di Ferdinando I fecero della città il principale sbocco a mare del Granducato di Toscana, un ruolo rimasto immutato nel tempo. Se inizialmente è stata la presenza del porto a guidare il processo di sviluppo e di integrazione territoriale, con il tempo intorno al mare si è sviluppata una molteplicità di ambiti produttivi e centri

is not an isolated phenomenon, detached from the context where, historically, even Big Industries have played an important role. Within an extremely variegated local economy, apparently divided by diversity of production origin, Maritime Enterprise has always oiled the wheels of connection, cohesion and integration. The ability of Livorno's enterprises to advance integration has its origins in the "Livornine Laws" promulgated by Ferdinand I at the end of the 16th century, which were instrumental in Livorno becoming a multi-faceted and cosmopolitan city par excellence, a distinctive character that has not only survived the test of time but has also pervaded the entire province. The measures undertaken by Ferdinand I made the city the main point of access to the sea for the Grand Duchy of Tuscany, a role that has remained unchanged over time. If initially it was the presence of the port that guided the process of development and integration for the province, over time a multitude of manufacturing and residential

Livorno, Terrazza Mascagni.
Livorno, Terrazza Mascagni.



abitativi, un processo che nel suo divenire ha dato vita alla realtà odierna.

Ad oggi, la maggior parte del VA *blue livornese* deriva anzitutto dalle imprese riconducibili alla filiera *Alloggio e ristorazione*, a seguire da quelle di *Movimentazione merci e passeggeri via mare* e *Cantieristica*. Da segnalare come il contributo delle *Attività di ricerca regolamentazione e tutela ambientale* (6,8%) risulti più consistente e determinante rispetto a quello offerto dalle *Attività sportive e ricreative* (6%).

Occorre non dimenticare che il contesto economico è frutto di una fitta e complessa rete di relazioni, tanto che l'input dato da una filiera crea un effetto a catena sulle altre, anche di settori diversi, solo apparentemente distanti per tipologia d'attività. In pratica, esiste una sorta di *moltiplicatore* [3] per cui per ogni euro prodotto da un'attività della *Blue Economy* se ne attivano quasi altri due sul resto dell'economia, secondo una logica di sistema. Si tratta di un altro forte segnale dell'esistenza di una radicata integrazione tra mare e territorio.

L'effetto moltiplicativo dell'Economia del Mare non è però uguale in tutte le ripartizioni italiane. Nel Nord Italia il moltiplicatore tende ad essere più elevato (soprattutto nel Nord-Est) mentre il Centro si mantiene in perfetta media Italia. Sud e Isole presentano un moltiplicatore contenuto, ma in ogni caso significativo. Applicando a Livorno il moltiplicatore stimato per il Centro Italia (peraltro coincidente con quello nazionale nel suo insieme) pari a 1,9, si calcola che nel 2018 i 985 milioni/€ di VA attribuibili all'Economia del Mare abbiano attivato quasi altri 2 miliardi/€ (1.871 milioni/€) sul resto dell'economia locale, per un totale di circa 2,9 miliardi/€ (ovvero il 34,5% del totale VA prodotto dall'intera economia provinciale).

Si tratta in verità di un semplice esercizio matematico che non tiene conto tuttavia che per le sette filiere costituenti il sistema mare è possibile individuare specifici moltiplicatori che, in alcuni casi,

areas developed around the port, a process that lead to the reality we find today.

Up until now, most of Livorno's blue AV has derived primarily from the Accommodation and catering sector, followed by those of Goods and passenger handling by sea and Shipbuilding. It should be noted that the contribution from Environmental research, regulation and protection (6.8%) is more consistent and decisive than that offered by Sports and recreational activities (6%).

It should not be forgotten that the economic context is the result of a dense and complex network of relationships, so much so that input from one supply chain creates a ripple effect on the others, even on sectors that appear to have little in common. In practice, a multiplier [3] exists whereby for every Euro produced by one Blue Economy enterprise, almost two more are produced in the rest of the economy. This is another strong indicator of the existence of deep-rooted integration between the sea and the territory.

However, the multiplication effect of the Economy of the Sea is not the same in all parts of Italy. In Northern Italy the multiplying factor tends to be higher (especially in the North-East) whereas the Central Regions are in line with the average for Italy. The South of Italy and the Islands have a smaller, but nevertheless significant, multiplier. Applying the multiplier estimated for Central Italy (which coincides with the national average as a whole) of 1.9 to Livorno, it is estimated that in 2018 AV of € 985 million attributable to the Economy of the Sea stimulated almost a further € 2 billion (€ 1,871 million) in the rest of the local economy, totalling approximately € 2.9 billion (or 34.5% of the total AV produced by the entire economy of the province).

This simple mathematical exercise does not, however, take into account that for the seven supply chains making up the sea economy it is possible to identify specific multipliers, which, in some cases, differ

si discostano anche significativamente dal valore medio complessivo. Secondo l'ultimo rapporto Unioncamere-Si Camera le filiere con più elevata capacità moltiplicativa sono: *Movimentazione di merci e passeggeri*, che per ogni euro prodotto riesce ad attivarne sul resto dell'economia altri 2,8; *Cantieristica* (2,4) e *Attività sportive e ricreative* (2,1). Rilevante, ancorché in linea con il valore medio, anche il contributo dato all'effetto moltiplicativo delle filiere *Servizi di alloggio e ristorazione* e *Ittica*; entrambe attivano indirettamente quasi altri 2 euro per ogni euro prodotto. Se proseguiamo con l'esercizio matematico, applicando ai singoli valori di filiera i moltiplicatori di VA individuati per l'Italia, otteniamo i valori specifici del VA attivato per ciascuna filiera livornese.

significantly from the overall average value. According to the latest Chambers of Commerce "Unioncamere-Si" report, the supply chains with the highest multiplication factors are: Goods and passenger handling: every Euro produced induces 2.8 in the rest of the economy; Shipbuilding: 2.4 and Sports and recreational activities: 2.1. Also significant, although in line with the average value, is the contribution to the multiplication factor of the Accommodation and catering services and Fishing sectors; both of which induce almost a further € 2 for each Euro produced. If we continue with this mathematical exercise, applying the AV multipliers identified for Italy to the individual values of the supply chain, we obtain the specific values of the AV induced in each of Livorno's supply chains.

Tabella 1 – Moltiplicatori e Valore aggiunto (VA) prodotto, attivati e totale (mln/€) per la filiera blue								
Anno: 2018								
	Ittica	Estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazione merci e passeggeri via mare	Alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Economia del Mare totale*
Moltiplicatore nazionale	1,9	1,2	2,4	2,8	1,9	0,5	2,1	1,9
Livorno								
VA prodotto	53,2	6,9	72,4	330,5	395,9	66,9	59,3	985
VA attivato	101	8,2	173,8	925,3	752,1	33,5	124,6	1.871,5
VA Totale	154,2	15,1	246,3	1.255,7	1.148,00	100,4	183,9	2.856,50

* A seguito dell'applicazione alle singole filiere dello specifico moltiplicatore stimato, la somma dei valori attivati da esse differisce dal totale ottenuto utilizzando il moltiplicatore medio generale

Table 1 - Multipliers and Added Value (AV) produced, induced and total (€ millions) for the blue supply chain								
Year: 2018								
	Fishing	Marine Extraction	Shipbuilding	Handling of goods and passengers by sea	Accommodation and catering services	Environmental research, regulation and protection activities	Sports and recreational activities	Total Economy of the Sea*
National multiplier	1.9	1.2	2.4	2.8	1.9	0.5	2.1	1.9
Livorno								
AV produced	53.2	6.9	72.4	330.5	395.9	66.9	59.3	985
AV induced	101	8.2	173.8	925.3	752.1	33.5	124.6	1,871.5
AV Total	154.2	15.1	246.3	1,255.7	1,148.00	100.4	183.9	2,856.5

* Following the application of the specific estimated multiplier to the individual supply chains, the sum of the values induced by them differs from the total obtained using the general average multiplier

Moltiplicatori e Valore Aggiunto (VA) prodotto, attivato e totale (mln/€) per filiera blue - Anno 2018. (Fonte: Elaborazione Centro Studi e Servizi CCIAA Maremma e Tirreno su dati di Unioncamere-Si Camera).

Multipliers and Added Value (AV) produced, induced and total (€ millions) for the blue supply chain. Year: 2018 (Source: Elaboration of data by the Chambers of Commerce of the Maremma and Tirreno Centre for Studies and Services on data from Unioncamere-Si Camera).

Da precisare, tuttavia, che la somma dei singoli valori attivati differisce dal risultato ottenuto applicando al totale VA diretto il moltiplicatore medio generale.

In definitiva, il moltiplicatore del VA costituisce una possibile espressione quantitativa del valore dell'integrazione tra l'Economia del Mare ed il resto dell'economia, anche se tale fenomeno non si arresta al contesto economico ma pervade finanche la vita politica, amministrativa e sociale di ogni territorio gravitante intorno alla risorsa mare ed il cui sviluppo risulti indissolubilmente legato ad essa.

It should be noted, however, that the sum of the individual induced values differs from the result obtained by applying the general average multiplier to the direct AV total.

Ultimately, the AV multiplier is a viable quantitative expression of the value of the integration between the Economy of the Sea and the rest of the economy and this phenomenon does not impact the economy alone. The effect also impacts the political, administrative and social life of each territory gravitating around, and whose development is indissolubly linked to, the sea.

Note

[1] Metodologia di definizione a cura del gruppo di lavoro Unioncamere-Si Camera, gruppo di lavoro che produce i rapporti tematici annuali relativi all'Economia del Mare i cui dati vengono elaborati e approfonditi per la realtà locale dal Centro Studi e Servizi, azienda speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno <http://www.unioncamere.gov.it/P42A0C2507S144/economia-del-mare.htm>.

[2] Il gruppo di lavoro ha identificato, in base alla codifica dell'attività economica (ATECO) svolta, quali tipologie di imprese possono essere ricondotte alla cosiddetta Economia del Mare. Dette imprese sono state poi catalogate in sette distinte filiere: Ittica, Estrazioni marine, Cantieristica, Movimentazione merci e passeggeri via mare, Alloggio e ristorazione, Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, Attività sportive e ricreative.

[3] Per un approfondimento della metodologia del moltiplicatore si rinvia ai rapporti citati nelle note precedenti.

Riferimenti

VIII Rapporto sull'Economia del Mare (2019), Unioncamere, Italy.

Rapporto sull'Economia del Mare (2020), Un contributo alla conoscenza della *Blue Economy nelle province di Livorno e Grosseto anno 2020*, Centro studi e servizi Azienda speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.

Notes

[1] *Definition methodology by the Unioncamere-Si Camera working group, which produces annual thematic reports relating to the Economy of the Sea and whose data is processed and analysed at local level by the Chambers of Commerce of the Maremma and Tirreno Centre for Studies and Services*
<http://www.unioncamere.gov.it/P42A0C2507S144/economia-del-mare.htm>.

[2] *The working group identified, on the basis of the ATECO code of the economic activity carried out, the types of companies that can be traced back to the so-called Economy of the Sea. These companies were then categorised into seven distinct supply chains: Fishing, Marine extraction, Shipbuilding, Handling of goods and passengers by sea, Accommodation and catering services, Environmental research, regulation and protection activities, Sports and recreational activities.*

[3] *For an in-depth analysis of the multiplier methodology, please refer to the reports cited in the notes above.*

References

VIII Rapporto sull'Economia del Mare (2019), Unioncamere, Italy.

Rapporto sull'Economia del Mare (2020), Un contributo alla conoscenza della Blue Economy nelle province di Livorno e Grosseto anno 2020, Centro studi e servizi Azienda speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.

LIVORNO CITTÀ DI PORTO: ARCHETIPI E “BARCHETIPI” DAL MARE

THE CITY-PORT OF LIVORNO: ARCHETYPES AND “BARCHETIPI” FROM THE SEA



Barbara BONCIANI

Councillor for port and port-city integration at the Municipality of Livorno. Researcher at the Port Network Authority of the North Tyrrhenian Sea. Research associate at National Research Council (IRCrES-CNR). Adjunct lecturer in sociology of development at the University of Pisa.

Sociologist, Ph.D. in Sociology at the University of Pisa. Master in European projects management; Degree in Political Science. Councillor for port and port-city integration, university and innovation, international relations and cooperation at the Municipality of Livorno (since June 2019). Researcher at the Port Network Authority of the North Tyrrhenian sea (since 2011). Marie Curie Fellow at the University of Newcastle Upon Tyne, UK (Curds: Centre for urban and regional studies, 2002); Shuman trainee at the European Parliament, DG Research, 2001. Adjunct

lecturer at the University of Pisa, since 2003. Research associate at the CNR- IRCrES, since 2017. Editorial member board of Sociologia professionale (Franco Angeli); Member of Scientific Committee of RETE; Member of scientific committee of Quaderni IRCrES-CNR. United Nation expert – IOM, ACP- UE Rosters of expert in migration (since 2017). Expert at the European Parliament (ACP-Joint Assembly – Committee of economic development, finance and trade, 2017; Asia-Europe Summit, ASEAN 10th 2018). Expert at the European Commission (DEAR Project, 2015).



La Fortezza Vecchia. (Foto: Paolo Pampana).
The Fortezza Vecchia (Old Fortress). (Photo: Paolo Pampana).

La città di Livorno vanta un'identità urbano-portuale fondata sulla stratificazione storica peculiare che ne ha caratterizzato le origini e lo sviluppo, e che ancora oggi permea la *forma mentis* di chi la abita e plasma gli ambienti circostanti. Il mare, principale risorsa della città, ambito di scambio continuo di genti e merce, fonte dell'immaginario collettivo e creativo dei suoi abitanti, spazio di navigazione e di collegamento fra terra e acqua, è alla base della costruzione della città e della continua trasformazione degli approdi, del *waterfront*, degli elementi naturali e culturali costruiti.

Livorno è città nata dal mare, da un borgo tirrenico insalubre e insignificante, e diventata nel XVII sec., grazie alla famiglia dei Medici, una città popolosa e ricca di traffici, principale porto del Granducato di Toscana, tra i porti più trafficati del

The City of Livorno boasts an urban-port identity based on the distinctive stratification that characterised its origins and development and which still today permeates the mind-set and shapes the surroundings of those who live there. The sea, where ships pass and where land and water meet in the never-ending interchange of people and goods, is not only the main source of wealth for Livorno and of the collective and creative imagination of its inhabitants, it also lies at the heart of the construction of the city and of the continuous transformation of the natural and cultural fabric of the waterfront.

Livorno rose from the Tyrrhenian Sea, on the site of a tiny coastal settlement, thanks to the Medici family and soon became a densely populated city and the main port of the Grand Duchy of Tuscany, one of the busiest on the Mediterranean

Mediterraneo. La città ancora oggi vanta dal mare la principale vocazionalità economica, sociale e culturale, tanto che l'attività portuale costituisce il principale motore di sviluppo economico. Dal mare deriva anche la cultura marinairesca che si riflette ancora oggi nel tessuto urbano, in particolare nell'affaccio a mare delle cantine remiere dei rioni cittadini, sia lungo il circuito dei Fossi Medicei, sia negli specchi acquei del Porto Mediceo. La tradizione marittima si esprime anche nei numerosi circoli nautici che popolano di barche gli specchi acquei del tessuto urbano cittadino. Livorno, come molte città di porto esprime altresì una cultura cantieristica legata alla costruzione navale, tanto da aver ospitato uno dei cantieri più famosi d'Italia, quello dei Fratelli Orlando nel XIX secolo, acquistato nei recenti anni dal gruppo Azimut Benetti. Dal mare, Livorno esprime anche una nuova vocazionalità turistica legata al traffico delle navi da crociera in transito che apre la città a visitatori provenienti da tutto il mondo.

in the seventeenth century. Today, the city continues to claim its main economic, social and cultural vocation from the sea, so much so that port activity is the major driving force for economic development. This seafaring heritage can still be seen in the urban fabric, especially in the waterfront access of the rowing clubs in the city's districts along the canal of the Fossi Medicei and around the harbour of the Porto Mediceo. The maritime tradition is also expressed in the numerous sailing clubs that populate the stretches of water of the urban fabric. Livorno, like many port cities, also has a great shipbuilding tradition and is home to one of the most famous shipyards in Italy of the nineteenth century, Fratelli Orlando, which was recently purchased by the Azimut Benetti group. Livorno has a new vocation as a port of call for cruise ships, which opens the city to visitors from all over the world.

Vista della città (Scali Novi Lena) dal porto Mediceo. (Foto: Paolo Pampana).
View of the city (Scali Novi Lena) from the Porto Mediceo. (Photo: Paolo Pampana).



“Barchetipi” dal mare

Sappiamo che per chi vive in prossimità del mare la percezione dello spazio della linea di costa diviene coordinata concettuale e visiva che permea l'identità e i codici di comportamento del vivere quotidiano. Il mare è senso di appartenenza e parte fondante della relazione del livornese con la propria città. Per questo, la barca costituisce il principale elemento di mediazione fra terra e mare, il prolungamento in acqua dell'habitat terrestre, un modo per navigare dentro la città o in mare aperto. La barca, che sia un gommone, una imbarcazione da diporto, a vela, un peschereccio od altro costituisce per il livornese, uno dei principali strumenti di relazione con la propria città, mezzo con cui raggiungere i luoghi della memoria collettiva, come le Secche della Meloria, oppure percorrere spazi in mare aperto, praticando attività di pesca o semplicemente spendendo tempo libero in compagnia. La barca è altresì espressione dell'empatia che lega il livornese al mare, ma anche di quell'inquietudine e senso di 'anarchia' che lo spinge lontano dalla costa nel tentativo di avvicinarsi idealmente a quella linea d'orizzonte in perpetuo movimento. Nelle barche, nella loro trasformazione strutturale e funzionale d'uso nel tempo, può essere letto e compreso il cambiamento intervenuto nel modo in cui la comunità marittima livornese esprime oggi, in modo 'speciale' il proprio rapporto con il mare; in questa trasformazione, gli elementi tradizionali del passato si riscoprono e ridefiniscono in forme e stili di vita presenti, in cui passato e presente trovano una sintesi compiuta. Quelli che mi piace definire “barchetipi” [1] sono proprio il risultato del processo di adattamento della cultura marittima locale alle trasformazioni storiche e socio-economiche che hanno caratterizzato lo sviluppo della città-porto di Livorno. Uno

“Barchetipi” from the sea

We know that for those who live near the sea, the perception of the space of the shoreline forms a conceptual and visual coordinate that permeates the identity and codes of conduct of everyday life. The sea is a sense of belonging and a fundamental part of the relationship between the people of Livorno and their city. For this reason, watercraft are the principal forms of mediation between land and sea, the extension into the water of the terrestrial habitat and a means of transport around the city or for traversing the open sea. Whatever the vessel, be it a rubber dinghy, a pleasure-, a sailing-, a fishing- or any other kind of boat, for the people of Livorno it is one of the main means for relating to their city and a way of reaching places like the Meloria Shallows, that are part of folk memory, or for sailing out to sea, for fishing or simply for spending free time in the company of friends. The boat is also an expression of the empathy that binds Livorno people to the sea, but also of that restlessness and sense of 'anarchy' that pushes them away from the coast in an endeavour to embrace that line of the horizon in perpetual motion. The change that has taken place in the way in which the Livorno maritime community today expresses its relationship with the sea in a 'special' way can be interpreted and understood from the transformation in the structure and function over time of these vessels; in this transformation, the traditional elements of the past are rediscovered and redefined in present forms and lifestyles, in which past and present find a complete synthesis. What I like to define as “barchetipi” [1] (barca = boat + archetypes) are precisely the result of the process of adaptation of the local maritime traditions to the historical and socio-economic transformations that have characterised the development of the port-city of Livorno. One of the most

degli esempi più evidenti è la trasformazione del paesaggio urbano del sistema dei Fossi Medicei. originariamente pensato per il trasporto delle merci e oggi divenuto lo spazio ricreativo di eccellenza per “il popolo delle barchette”, vale a dire la gran parte dei cittadini che lì tiene ormeggiata la propria barca. Nella foto seguente, scattata negli anni '60 sono ancora presenti i navicelli [2], vale a dire le imbarcazioni storiche deputate al trasporto delle merci, testimonianza di un'epoca di traffico portuale e fluviale che fonda le proprie origini storiche nella Toscana Granducale. Tali imbarcazioni scomparse con la fine dell'utilizzo del sistema dei Fossi Medicei per il traffico merci, sono oggi sostituite, come visibile nella foto successiva dalle tante barche da diporto dei residenti che hanno modificato radicalmente il paesaggio urbano, oltre che le modalità di utilizzo del sistema dei Fossi Medicei.

evident examples is the transformation of the urban landscape of the Fossi Medicei canal network. Originally conceived for the transport of goods, today it has become the recreational space of excellence for the “people of the little boats”, that is to say the majority of the city dwellers, who keep their boats moored there. The photo below shows a 1960s view of the navicelli [2], the traditional boats used for the transport of goods and which testify to an era of port and river traffic that has its historical roots in the Tuscany of the Grand Duchy. These boats, which disappeared when the Fossi Medicei canal network was no longer used to transport goods, have now been replaced, as the next photo shows, by the many pleasure boats belonging to local residents and which have radically changed not only the urban landscape but also the way in which the Fossi Medicei canals are used.

Sistema dei fossi di Livorno con i navicelli. (Foto: Paolo Bonciani).
Livorno canal with “navicelli”.
(Photo: Paolo Bonciani).



Il sistema dei Fossi Medicei oggi animato dalle barche dei residenti. (Foto: Paolo Pampana).
Fossi Medicei canal network today animated by the boats of local residents.
(Photo: Paolo Pampana).



Saper guardare la città dal mare

Guardare la città di mare da un'imbarcazione, navigando, offre uno spaccato unico di comprensione della città-porto di Livorno che unisce agli approfondimenti conoscitivi urbani quelli di natura più identitaria legati all'esperienza reale della città. Livorno è una città che per la sua conformazione urbana e per la sua identità marittimo-portuale può essere compresa nella sua complessità e profondità proprio navigando le vie d'acqua che collegano ancora in parte in modo funzionale la città al porto (sistema dei Fossi Medicei) sul Pentagono del Buontalenti, e in cui oggi sono collocate le tante barche dei residenti, i circoli nautici, le cantine delle gare remiere; oppure allontanandosi dalla costa e percorrendo gli spazi di mare che si compenetrano con la città, in particolare gli ambiti a ridosso del Porto Mediceo, in cui l'affaccio urbano è spesso mediato dalla visione di navi e da barche in sosta e transito, a cui si aggiungono pescherecci in rientro o in partenza, gozzi con equipaggi in allenamento. Le suggestioni di questi spazi antropici e urbani da mare riflettono la memoria collettiva della città, la sua vocazione marittima e marinaiasca, oltre che il desiderio dei propri cittadini di relazionarsi al mare in modo sinergico e continuativo. Spazi vitali e della memoria collettiva che rimangono saldamente ancorati nella mente del livornese, in quegli affacci urbani dal mare che intende conservare a tutti i costi intatti, in quanto parte costitutiva della propria identità urbana e marittima. Comprendere Livorno dal mare, navigando le sue vie d'acqua o il mare aperto modifica la percezione della terraferma aprendo la nostra mente ad una diversa modalità di conoscenza, arricchendola di suggestioni visive che divengono spazi di approfondimento conoscitivo. Un esempio può essere ricondotto alla visione della città che si apre

Observing the city from the sea

Looking at the coastal city from a boat, while out sailing, offers a unique insight that unites perception of the whole urban landscape of the city-port of Livorno with that of the individual features bound to the everyday life of the city.

Because of its urban layout and maritime-port identity, Livorno can be truly appreciated in all its complexity by travelling along the Fossi Medicei canals that still connect the city to the port and around the Pentagono del Buontalenti, home to the many boats of the local residents, the sailing clubs and rowing clubs; or by moving away from the coast and crossing the harbour waters that penetrate the city, in particular the areas close to the Porto Mediceo, where the view is often moderated by the sight of ships and boats at berth and in transit, fishing boats coming or going and "gozzi" with their crews.

The appeal of these areas by the sea reflects the folk memory of the city, its maritime and seafaring vocation and the desire of its inhabitants to relate to the sea in a synergetic and continuous manner. Living spaces and those of tradition that remain firmly anchored in the mind of the people and in those views of their city from the sea that they treasure at all costs, as a constituent part of their urban and maritime identity.

Appreciating Livorno from the sea, along its waterways or out in the open sea, changes the perception of the mainland by broadening our minds to a different form of acquaintance, enhanced by a visual appeal and a deeper understanding.

realizzando un breve viaggio a mare a bordo della pilotina, vale a dire il mezzo che viene utilizzato per accompagnare i piloti a bordo nave per facilitare la manovra del vettore in ingresso e in uscita dal porto. Una delle esperienze più suggestive, che si possono fare, non solo per comprendere il lavoro di queste persone, ma anche per apprezzare la città dal mare mediante suggestioni visive complesse e articolate. La vicinanza del porto alla città rende questi squarci visivi ancora più significativi e emozionanti, aprendo la mente ad un paesaggio urbano e portuale unico, in cui gli elementi del lavoro legato all'attività portuale, il transito delle navi e il contesto urbano trovano una sintesi visiva che diviene anche elemento di approfondimento conoscitivo.

One such vision of the city is that from aboard a pilot boat as it accompanies ships' manoeuvres on entry or exit from the port.

This is one of the best ways for appreciating not only the work of these people, but also the complex and articulated series of beautiful images of the approach to the city from the sea. The proximity of the port to the city makes these visual glimpses even more significant and exciting and broadens the mind to a unique, urban and port landscape, in which the aspects of the port as a workplace, the transit of ships and the urban context find a visual synthesis that adds to our acquaintance.

La città di Livorno dalla Pilotina. (Foto: Paolo Pampana).
The City of Livorno from the Pilot Boat. (Photo: Paolo Pampana).





La Torre della Meloria. (Foto: Barbara Bonciani).
The Torre della Meloria. (Photo: Barbara Bonciani).

Navigando i luoghi della memoria collettiva

A Livorno, molti dei luoghi più rappresentativi della storia e identità marittima della città, fondamento della memoria collettiva trovano spazio prevalentemente in area portuale o nello spazio di cerniera fra città e porto (ne ricordiamo solo alcuni, come la Fortezza Vecchia, il Fonte di Bocca, il Porto Mediceo con le sue mura storiche, il sistema dei Fossi Medicei che collega funzionalmente città e porto, la Torre del Marzocco collocata nel porto commerciale), oltre che in mare aperto (Secche della Meloria). L'acqua è elemento funzionale di mediazione e collegamento fra molti di questi luoghi, grazie al sistema dei Fossi Medicei.

Questi luoghi richiamano ancora oggi la sua storia della città di Livorno, luogo di confine fra terra e mare in cui ancora riscoprire, nelle architetture, nei luoghi urbani nella ricchezza della multiculturalità prodotta dall'incrocio di rotte e mari, la propria identità marittima, le contaminazioni di rotte e culture [3]. Questi spazi urbani oggi esprimono e trasmettono la memoria collettiva della città. In questo contesto Livorno è espressione urbana di una comunità che fonda la propria identità sul rapporto con il mare e la navigazione.

Sailing through Folk Memory

In Livorno, many of the most representative places for the city's history and maritime identity, the cornerstone of folk memory, are situated in the port area or in the area between the city and the port - such as the Old Fortress, the Fonte di Bocca, the Porto Mediceo with its historic walls, the Fossi Medicei canals that connect the city and the port and the Torre del Marzocco located in the freight port, to name but a few - and also at sea, as in the case of the Meloria Shallows. Water connects many of these places, thanks to the Fossi Medicei canal network.

These places still recall their history of the City of Livorno, on the border between land and sea, and in whose architecture, urban places and wealth of multiculturalism produced by the intersection of routes and seas, its maritime identity, a contamination of routes and traditions, can still be discovered [3]. These urban spaces today express and transmit the folk memory of the city. In this context, Livorno is the urban expression of a community that bases its identity on its relationship with the sea and shipping.

Matrice salmastra

Vivere a Livorno significa guardare l'orizzonte e vedere giornalmente le navi in attesa in rada, ascoltare il suono delle onde, mescolarsi con il vento, respirare aria salmastra, camminare controvento nelle giornate in cui soffia il Libeccio, navigare; vivere l'identità dei luoghi urbani la memoria collettiva marittima e marinai conservata nei luoghi e negli spazi della città.

Per questo, pescare, camminare o contemplare la città dal mare dal Porto

Origins in the salty tang of the sea

Living in Livorno means looking towards the horizon at any time and seeing ships waiting in the harbour. It means listening to the sound of the wind and the waves, breathing in the salty sea air and walking against the wind on the days when the southwesterly "Libeccio" is blowing. This is what it means to experience the identity of Livorno and its maritime and seafaring folk memory, which is kept alive in every part of the city.

This is why, for many people from Livorno, myself included, fishing, walking or just

Porto Mediceo.
Porto Mediceo.



Mediceo significa per molti livornesi, compresa la sottoscritta, ritrovare la propria centralità, in un mix visivo e olfattivo e uditivo che richiama l'appartenenza alla cultura marittima e marinaresca.

Oltre alle forme architettoniche e urbanistiche, Livorno come città di porto e di mare si esprime nelle imbarcazioni antiche e moderne, frutto di un processo creativo comune che nel mare trova ispirazione comune e ragion d'essere. A Livorno cultura urbana e cultura marinaresca si sovrappongono definendo una visione e costruzione della città in cui passato e presente si incontrano.

"Il mare unisce ciò che la terra divide" si legge su di un muro del Porto Mediceo: la cultura marittima è un fattore che unisce tutte le comunità di mare, nello spazio e nel tempo, nelle diverse regioni del mondo e nella loro evoluzione storica.

È dal mare che si possono cogliere le modificazioni più significative della città, ed è sempre dal mare che si percepisce la trasformazione dell'identità di cui la città di mare è portatrice. Sempre dal mare si scopre l'empatia che lega il livornese al mare e su cui si fonda il dialogo della città di Livorno con il mare. La conoscenza della città può essere restituita solo dall'esperienza reale.

contemplating the city from the Porto Mediceo give us the chance to rediscover ourselves and, in a blend of visual, olfactory and auditory sensations, our awareness of being a part of our maritime and seafaring tradition.

In addition to its architecture and urban landscape, Livorno as a City Port and Sea Port expresses itself through its water vessels of bygone and modern times, the fruits of a collective, creative process, which takes inspiration from and finds its raison d'être in the sea. In Livorno, urban and seafaring traditions are superimposed, mapping the appearance and fabric of the city in which past and present meet.

"Where land divides, the sea unites", says the writing on a wall in the Porto Mediceo: maritime heritage is a factor that unites all sea communities, in space and time, in every part of the world and throughout their history.

It is from the sea that the most significant changes to the city can be observed and it is from the sea that the transformation of the city's waterside identity can be perceived. Again from the sea, one discovers the empathy that binds Livorno to the sea and on which the dialogue between the City of Livorno and the sea is based. Acquaintance with the city can only be gained from lived experience.

Note

[1] I termini Archetipi e “Barchetipi” sono ispirati al lavoro di Massimo Clemente, “Città dal Mare. L’arte di Navigare e l’arte di costruire la città”, riportato in bibliografia.

[2] Con il termine navicello vengono definite due tipiche imbarcazioni toscane: il *navicello* da mare adibito alla navigazione costiera e il navicello propriamente detto, vale a dire l’imbarcazione fluviale adibita al trasporto di merci che trae la sua propulsione dal traino effettuato mediante l’impiego di persone (Alzaioli), o animali da tiro. Oggi l’ultimo reperto di navicello propriamente detto è conservato presso il Magazzino Ex FS collocato in area portuale, visitabile grazie ad un progetto di valorizzazione realizzato dall’Autorità di sistema portuale del MTS.

[3] Livorno è città di contaminazioni e ibridazioni. Basti ricordare come il sistema di immunità ed esenzioni promosso dalla famiglia dei Medici, con l’adozione delle Leggi Livornine (1591-1593) arricchì la città della presenza di mercanti ponentini e levantini, ebrei, marrani e cristiani. Frattarelli Fischer L., [2018] *L’Arcano del mare. Un porto nella prima età globale: Livorno*. Editore Pacini, Pisa.

Riferimenti

Boncianni B., [2019] *L’identità marittima come driver per l’integrazione sociale dei porti: Il caso dell’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Portus, n.37, 2019.

Boncianni B., [2015] “Turismo culturale e recupero del patrimonio storico”, in Massa M. (a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi*. Debate Editore, Livorno.

Charles Landry, [2008] *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, London.

Clemente M., [2011] *Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire la città*. Editoriale scientifica. Collana “Città e Architettura”, CNR Napoli.

Clemente M., [2013] “Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare.” In *Towards a Circular Regenerative Urban Model*. BDC, 13, n. 1, Anno 2013, Università degli studi di Napoli Federico II.

Frattarelli Fischer L., [2018] *L’Arcano del mare. Un porto nella prima età globale: Livorno*. Editore Pacini, Pisa.

Notes

[1] *The terms Archetipi and “Barchetipi” are inspired by the work of Massimo Clemente, “Città dal Mare. L’arte di Navigare e l’arte di costruire la città”. See bibliography.*

[2] *The term navicello refers to two traditional Tuscan boats: the vessel used in coastal waters and the river vessel used for transporting goods, which was towed either by people known as “Alzaioli” (from alzaia, meaning towrope), or draught animals. The last remaining river “navicello” is kept in the former railway warehouse in the port area, and can be visited thanks to a restoration project carried out by the MTS Port System Authority.*

[3] *Livorno is a city of contamination and hybridisation. Suffice it to recall how the city befitted from the system of immunities and exemptions advanced by the Medici family, in the Livornine Laws (1591-1593), which attracted merchants from the east and the west, Jews, Marranos and Christians.... Frattarelli Fischer L., [2018] *L’Arcano del mare. Un porto nella prima età globale: Livorno*. Editore Pacini, Pisa.*

References

Boncianni B., [2019] *L’identità marittima come driver per l’integrazione sociale dei porti: Il caso dell’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale*. Portus, n.37, 2019.

Boncianni B., [2015] “Turismo culturale e recupero del patrimonio storico”, in Massa M. (a cura di) *Livorno: un porto e la sua città. Progetti e studi*. Debate Editore, Livorno.

Charles Landry, [2008] *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, London.

Clemente M., [2011] *Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire la città*. Editoriale scientifica. Collana “Città e Architettura”, CNR Napoli.

Clemente M., [2013] “Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare.” In *Towards a Circular Regenerative Urban Model*. BDC, 13, n.1, Anno 2013, Università degli studi di Napoli Federico II.

Frattarelli Fischer L., [2018] *L’Arcano del mare. Un porto nella prima età globale: Livorno*. Editore Pacini, Pisa.

L'IMPATTO ECONOMICO DEL CROCIERISMO A LIVORNO E IN TOSCANA ATTRAVERSO UN MODELLO INPUT-OUTPUT MULTIREGIONALE

THE ECONOMIC IMPACT OF CRUISING IN LIVORNO AND TUSCANY USING MULTI-REGIONAL INPUT OUTPUT MODEL



Enrico CONTI

*Senior Researcher, PhD in Economic History,
Master in Public Utilities. IRPET - Regional Institute
for Economic Planning of Tuscany.*

Economic Historian, PhD in Economic History, University of Bari. Master in "Public Utilities Economics", University of Florence. From January 2009 senior researcher in IRPET - Regional Institute for Economic Planning of Tuscany. Research issues: Economics of public and private services, specialization in Tourism, Public Utilities and Education Economics. Enrico Conti is an expert in the economics of Tourism. Since 2009 he has deepened the study of the causal relationship between tourism and

regional economic development. The scientific production is particularly concentrated on the issue of economic and environmental impacts of tourism on a local scale, through the use of input output modelling and, recently, through the estimate of the satellite account of tourism at the regional level. He is, on behalf of the Tuscany Region, the author of the Annual Report on the tourist situation in Tuscany and among the authors of the "Strategic Plan on Tourism in Tuscany".

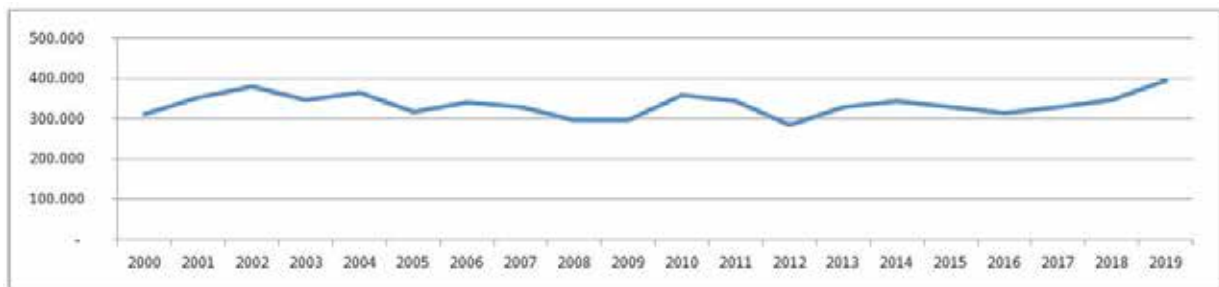


Navi da crociera nel Porto di Livorno. (Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, www.portialtotirreno.it).

Cruise ships in the Port of Livorno. (Source: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Northern Tyrrhenian Sea Port System Authority, www.portialtotirreno.it).

Perché valutare l'impatto economico delle crociere a Livorno? A livello globale, sin dagli anni '50 il comparto delle crociere si è rivelato un settore estremamente dinamico che genera un impatto economico rilevante. Secondo le stime della Cruise Lines International Association (CLIA, 2019) nel continente europeo l'industria delle crociere ha generato nel 2018 un impatto economico complessivo pari a circa 48 miliardi di euro. Essendo il paese leader costruttore di navi da crociera in Europa, e il più grande paese *home-port*, l'Italia ne trarrebbe il beneficio maggiore con un fatturato che supera i 13 miliardi e 5,4 miliardi di spesa diretta. Livorno è come noto una città a vocazione

Why evaluate the economic impact of the cruise industry on Livorno? Since the 1950s, the cruise industry has proved to be an extremely dynamic sector with a significant economic impact worldwide. According to the Cruise Lines International Association (CLIA, 2019), the cruise industry had an overall economic impact on the European continent of around EUR 48 billion in 2018. Being the leading cruise ship builder in Europe and the largest home-port country, Italy benefits the most, with a turnover in excess of 13 billion and 5.4 billion in direct spending. The City of Livorno is known for its trade and industry and its main tourism



Presenze turistiche in strutture ricettive ufficiali nel Comune di Livorno, 2000-2019.

(Fonte: ISTAT Regione Toscana).

Tourism in officially recognised accommodation in the Municipality of Livorno, 2000-2019.

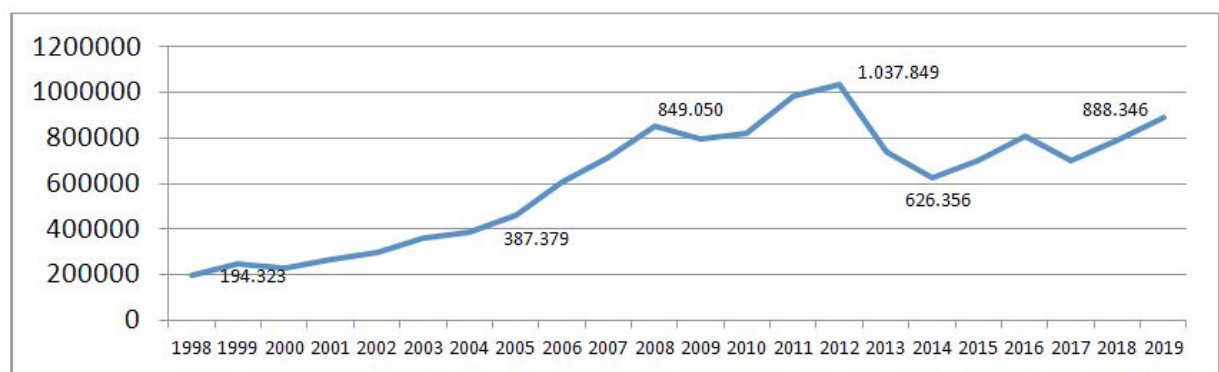
(Source: National Institute of Statistics (ISTAT), Region of Tuscany).

commerciale e industriale la cui principale funzione turistica è legata al mare ed ancor più specificamente al porto e al polo logistico che esso rappresenta. Se consideriamo il turismo tradizionale in terraferma la città appare caratterizzata dalla stabilità dei flussi negli ultimi venti anni, intorno alle 350.000 presenze, con una prevalenza del segmento domestico degli italiani sia del nord che del centro-sud e provenienti dalle isole, in buona parte in transito, in parte minore desiderosi di esplorare Livorno e il suo litorale.

Per Livorno l'attività crocieristica rappresenta senza alcun dubbio uno dei segmenti turistici principali. Nel 2019 a fronte di 184.000 arrivi di turisti pernottanti in strutture ricettive ufficiali in terraferma, che generano circa 394.000 giornate di

function is linked to the sea and, more specifically, to its port and logistics hub. If we consider traditional tourism on the Italian mainland, the flow of tourists to Livorno has been stable over the last twenty years at around 350,000 visitors; these are mainly from the domestic segment, Italians from the north, from the central-southern regions and from the islands, the majority of whom are in transit, with those eager to explore Livorno and its coastline a minority.

For Livorno, the cruise industry undoubtedly represents one of the main tourism segments. In 2019, 184,000 tourist arrivals were registered in accommodation on terra firma, generating approximately 394,000 visitor days for



Movimento di passeggeri nel Porto di Livorno, 1998-2019. (Fonte: Autorità Portuale di Livorno).
Handling of passengers in the Port of Livorno, 1998-2019. (Source: Livorno Port Authority).

presenza nel comune, hanno attraccato in porto circa 888.000 crocieristi. Tra il 1998 ed il 2008 il movimento dei crocieristi a Livorno è più che quadruplicato passando da 200.000 a 850.000 passeggeri per poi giungere, dopo un breve pausa, a sfondare il tetto del milione nel 2012, con una quota di mercato sul totale dei movimentati nel mediterraneo che è passata dal 2,5% fino al 3,8% per giungere nel 2012 al picco del 3,9%. In seguito il cambiamento del contesto geopolitico mediterraneo, le scelte delle grandi compagnie e i problemi specifici di competitività portuale della destinazione livornese hanno determinato una frenata dei flussi che, pur in ripresa dal 2014 in avanti, ancora oggi non hanno recuperato i livelli record del 2012.

L'impatto economico delle crociere attraverso un modello Input Output multiregionale

Per valutare l'impatto economico dell'attività crocieristica sulla provincia di Livorno e sul complesso del territorio regionale ci siamo avvalsi dei risultati dell'indagine diretta rivolta ai crocieristi sbarcati a Livorno nel corso del 2016 predisposta e somministrata in collaborazione tra IRPET e Autorità Portuale di Livorno (IRPET, 2018). L'indagine ha profilato le caratteristiche del crocierista che visita il territorio livornese e toscano, ne ha individuato le aspettative ed esigenze, ne ha rilevato il grado di soddisfazione e i comportamenti, in particolare i comportamenti di spesa, divenendo lo strumento efficace per valutare l'impatto dell'attività delle crociere sull'economia livornese e toscana.

Per la valutazione dell'impatto economico dell'attività crocieristica a Livorno, è stata utilizzata la modellistica Input Output multi regionale patrimonio dell'IRPET. Il

the municipality, whereas approximately 888,000 cruise passengers docked in the port. Between 1998 and 2008, the handling of cruise passengers in Livorno more than quadrupled from 200,000 to 850,000 passengers and then, after a short break, broke through the million mark in 2012; the market share of the total number of Mediterranean passengers rose from 2.5% to 3.8%, reaching a peak of 3.9% in 2012. Following the change in the geopolitical context of the Mediterranean, the decisions made by the large companies and the specific issue of port competitiveness of Livorno have lead to a slowdown in numbers which, despite an upturn from 2014 onwards, have not yet returned to the record levels of 2012.

The economic impact of cruises through a multi-regional Input Output model

In order to assess the economic impact of the cruise industry on the Province of Livorno and on the whole of the regional territory, we used the results of a survey, prepared and administered jointly by IRPET (Tuscany Regional Institute for Economic Planning) and the Port Authority of Livorno, of passengers disembarking in Livorno in 2016 (IRPET, 2018). The survey profiled the characteristics of the cruise passengers visiting the Province of Livorno and the Region of Tuscany. It identified their expectations and needs and measured levels of satisfaction and behaviour, especially spending, and has been seen as an effective tool for evaluating the impact of the cruise industry on the economy of the province and the region as a whole.

The evaluation of the economic impact of the cruise industry on Livorno used IRPET multi-regional Input Output modelling.

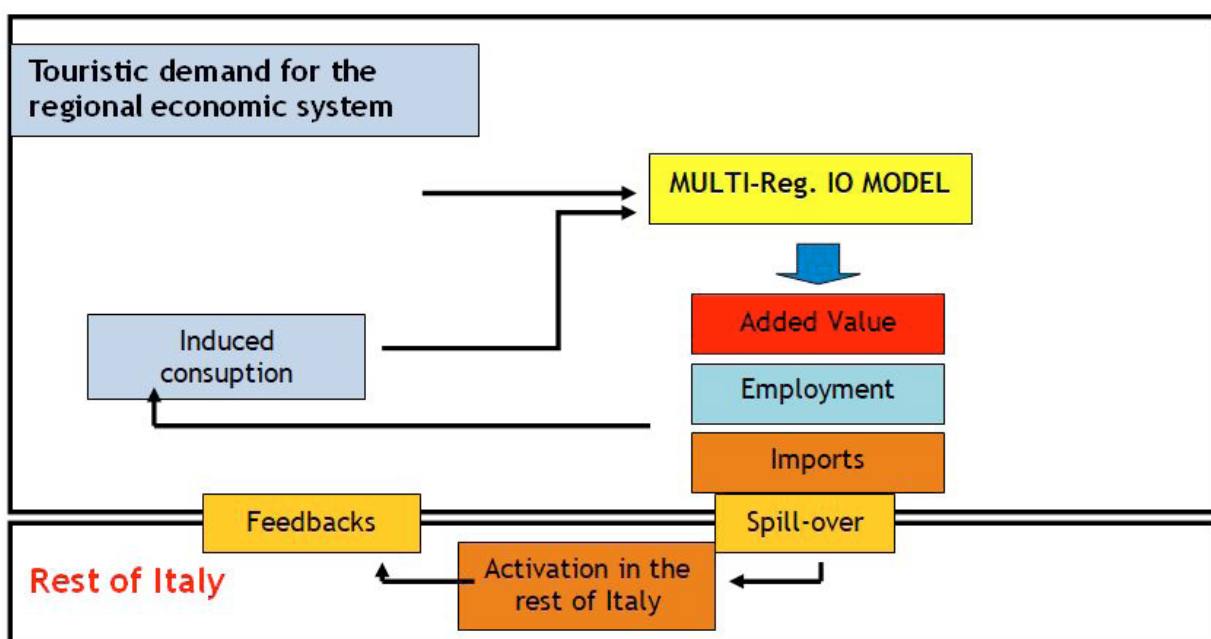
modello stima i flussi di interscambio tra la Toscana e le altre regioni italiane (Resto d'Italia) attivati dalla domanda che ricade all'interno della Toscana. Per localizzare l'impatto regionale toscano nel territorio di Livorno sono state utilizzate tecniche di stima che fanno uso degli indici di specializzazione settoriale, patrimonio informativo in possesso dell'IRPET.

Il modello permette di valutare la ricaduta economia diretta indiretta e indotta della domanda espressa dal crocierismo, impattando i relativi vettori di spesa/ investimenti effettuati. L'impatto diretto è costituito dalla produzione interna all'economia dei beni e servizi che soddisfano direttamente la domanda espressa con la spesa, l'impatto indiretto è costituito dal valore dei fattori produttivi (beni e servizi intermedi) acquistati dalle imprese del territorio per produrre i beni e i servizi atti a soddisfare la domanda espressa dai crocieristi. L'impatto indotto è infine costituito dal valore della domanda in più generata per il sistema economico dalla remunerazione

The model estimates the flows between Tuscany and the other Italian regions (Rest of Italy) triggered by demand within Tuscany. To localise the Tuscany regional impact in the Livorno area, estimate techniques based on the economic activity codes applied by IRPET were used.

The model makes it possible to evaluate the direct, indirect and induced economic impact of the demand expressed by cruises that impacts the relative vectors of expense/investment. Direct impact is constituted by the internal production of the goods and services that directly satisfy the demand expressed by expenditure and indirect impact is constituted by the value of the production factors (intermediate goods and services) purchased by local enterprises to produce goods and services designed to meet the demand expressed by cruise passengers. The induced impact is also constituted by the value to the economy of the extra demand generated by the remuneration of the production factors involved directly

Schema sintetico dei modelli Input-Output.
Summary overview of Input-Output models.



dei fattori produttivi coinvolti direttamente e indirettamente nella produzione dei beni e servizi per i crocieristi. Il modello permette anche di valutare le importazioni generate da questo processo e dunque il peso di quella parte della domanda che attiva una produzione al di fuori del territorio economico di riferimento (i cosiddetti "leakages"). In questo modo è possibile calcolare il valore aggiunto settoriale e le unità di lavoro attivate dall'attività crocieristica e i moltiplicatori relativi. Sono cinque le principali fonti di impatto economico dell'attività crocieristica. La prima è rappresentata dall'attività di costruzione e manutenzione delle navi da crociera. Questa componente viene attivata dal complesso della spesa per investimenti in nuove navi e per manutenzione delle navi esistenti da parte delle compagnie di navigazione, ed è al di fuori della portata del presente studio. Lo studio prende in considerazione invece le altre quattro componenti della spesa:

- La spesa dei crocieristi a terra, la cui stima è il risultato dell'indagine effettuata ai crocieristi.
- La spesa degli equipaggi a terra, la cui stima deriva dallo studio a cura di Barbara Bonciani dal titolo "L'impatto economico degli equipaggi della crocieristica sulla città di Livorno: stato attuale e opportunità per la città".
- La spesa per servizi portuali effettuata dalle compagnie per attraccare e sostare nel porto.
- La spesa media annua effettuata per gli investimenti in infrastrutture portuali, attribuibile quota parte all'utilizzo crocieristico.

L'impatto economico delle crociere nel complesso della regione

Nel complesso l'attività crocieristica nel porto di Livorno ha prodotto nel 2016 una

and indirectly in the production of goods and services for cruise passengers. The model also enables the evaluation of the imports generated by this process and therefore the weight of that part of the demand that triggers production outside the economic territory of reference (so-called "leakage"). In this way, it is possible to calculate the added value by sector and the employment units brought about by the cruise industry and their relative multipliers.

There are five main sources of economic impact from the cruise industry. The first is the construction and maintenance of cruise ships.

This component is triggered by overall expenditure on investments in new ships and on maintenance of existing ships by shipping companies and is beyond the scope of this study. The study takes into consideration the remaining four areas of expenditure:

- *Expenditure ashore by cruise passengers, estimated from the survey of cruise passengers.*
- *Expenditure ashore by crew, estimated from the study by Barbara Bonciani, "The economic impact of cruise ship crews on the City of Livorno: current status and opportunities for the city".*
- *Expenditure by cruise companies on port services for docking and berthing in the port.*
- *The average annual expenditure on investment in port infrastructures, partly attributable to use by cruise industry.*

The economic impact of cruises on the region as a whole

Overall, in 2016, cruise activity in the port of Livorno produced expenditure of

spesa pari a circa 52,2 milioni di euro, così suddivise:

- 36,8 milioni sono costituiti dalla spesa diretta dei crocieristi a terra. Di questi il 28% è speso a Livorno.
- 2,7 milioni di spesa effettuata dagli equipaggi delle navi (circa 16 euro pro-capite per marittimo sceso a terra).
- 10,9 milioni di euro di spesa corrente per servizi portuali pagati dalle navi che attraccano.
- 1,8 milioni di investimenti medi annui effettuati dall'Autorità Portuale e dalla Società Porto di Livorno 2000 per infrastrutture portuali a servizio della crocieristica.

approximately EUR 52.2 million, which was split as follows:

- € 36.8 million from direct expenditure by cruise passengers ashore, of which 28% was spent in Livorno.*
- € 2.7 million was spent by ships' crews (approximately € 16 for every crew-member going ashore).*
- € 10.9 million running costs for port services paid by ships docking.*
- € 1.8 million average annual investment made by the Port Authority and the company, Port of Livorno 2000, for port infrastructures serving the cruise industry.*

Circa il 50% della spesa complessiva ricade direttamente sulla città di Livorno, 25.7 milioni di euro. Del complesso della spesa il 71% è rappresentato da quella dei crocieristi, il 21% dalla spesa per servizi portuali mentre la spesa degli equipaggi conta circa il 5% e quella media annua per investimenti il 3%. Il moltiplicatore del PIL segnala come ogni euro di spesa effettuata nell'ambito del crocierismo attiva in media solo 0,60 euro di PIL sul territorio regionale.

Approximately 50% of the total expenditure was received directly by the city of Livorno, € 25.7 million. Of the total expenditure, 71% was by cruise passengers, 21% on port services and expenditure by crews accounts for about 5%, for an annual average on investment of 3%. The GDP multiplier indicates that every cruise-related Euro spent triggered an average of only € 0.60 in GDP in the region. Considering that the value of the

	Totale spesa/investimento	Spesa/investimenti effettuati a Livorno	Quota di spesa effettuata nel sistema economico di Livorno
Spesa dei crocieristi a terra 2016	36.852.226	10.315.762	28%
Spesa degli equipaggi al 2016	2.687.834	2.687.834	100%
Spesa corrente per servizi del porto	10.894.000	10.894.000	100%
Spesa annua per investimenti sul Porto	1.774.625	1.774.625	100%
Totale spesa 2016	52.208.684	25.672.221	49%

Categoria e ammontare di spesa afferente all'attività crocieristica: anno 2016. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).

	Total Expenditure/Investment	Expenditure/Investment made in Livorno	Share of expenditure made in Livorno economy
2016 Expenditure ashore by cruise passengers	36,852,226	10,315,762	28%
2016 Expenditure ashore by crew	2,687,834	2,687,834	100%
Expenditure for port services	10,894,000	10,894,000	100%
Annual investment expenditure on the Port	1,774,625	1,774,625	100%
Total expenditure 2016	52,208,684	25,672,221	49%

Category and amount of expenditure relating to the cruise industry: 2016. (Source: IRPET calculations on survey data).

Se consideriamo che il valore dell'indicatore calcolato per il complesso delle attività turistiche nel 2015 è circa del 0,94 individuamo un carattere strutturale del crocierismo non particolarmente positivo, ossia l'alto grado di leakage da cui è strutturalmente caratterizzato, ovvero l'alto coefficiente di importazioni interregionali e internazionali che attivano i beni e servizi turistici domandati dal crocierismo.

I settori economici più coinvolti dall'attività crocieristica sono naturalmente quelli dei servizi. In primo luogo il commercio al dettaglio e all'ingrosso, che pesa per il 22% ed a seguire i servizi di trasporto e magazzinaggio (19%) le attività di servizi immobiliari (12%) le altre attività di servizio alle imprese (9%) i servizi di alloggio e ristorazione (5%), le altre attività di servizi pubblici sociali e personali (5%) le attività legali di contabilità e consulenza (4%) le

indicator calculated for tourism overall in 2015 was approximately 0.94, we see that the structural character of cruising is not particularly positive, namely, the high degree of leakage by which it is structurally characterised, or rather the high coefficient of interregional and international imports required to satisfy the demand by the cruise industry for tourism goods and services.

The economic sectors most involved in the cruise industry are naturally those of services. In first place, retail and wholesale trade, which accounts for 22%, followed by transport and warehousing services (19%), real estate services (12%), other business services (9%), accommodation and catering services (5%), other social and personal public services (5%), legal, accounting and consulting services (4%), insurance and financial services (4%),

%	Valore aggiunto prodotto	PIL attivato in Toscana	Quota di PIL attivato in Toscana	Moltiplicatore del PIL (PIL/Spesa)	Produzione diretta	Produzione indiretta	Produzione indotta	Incidenza sul PIL regionale
Spesa dei crocieristi a terra	18.612.681	23.051.342	0,022%	0,63	25.145.293	2.699.689	8.281.233	0,02%
Spesa degli equipaggi al 2016	1.419.131	1.456.886	0,001%	0,54	1.853.499	181.149	626.713	0,001%
Spesa corrente per servizi del porto	5.271.208	5.639.093	0,005%	0,52	7.654.414	805.682	2.379.179	0,01%
Spesa media annua per investimenti sul Porto	1.385.832	1.434.584	0,001%	0,81	2.197.147	393.095	602.449	0,001%
Totale spesa per consumi e investimenti 2016	26.688.852	31.581.905	0,030%	0,60	36.850.353	4.079.615	11.889.573	0,03%

Valore Aggiunto e PIL attivato dal crocierismo, moltiplicatore del PIL, produzione attivata. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).

%	Added Value produced	GDP triggered in Tuscany	Share of GDP triggered in Tuscany	GDP multiplier (GDP/Expenditure)	Direct production	Indirect production	Induced production	Impact on regional GDP
Expenditure ashore by cruise passengers	18,612,681	23,051,342	0.022%	0,63	25,145,293	2,699,689	8,281,233	0.02%
2016 Expenditure ashore by crew	1,419,131	1,456,886	0.001%	0,54	1,853,499	181,149	626,713	0.001%
Expenditure for port services	5,271,208	5,639,093	0.005%	0,52	7,654,414	805,682	2,379,179	0.01%
Average annual expenditure on investments in the Port	1,385,832	1,434,584	0.001%	0,81	2,197,147	393,095	602,449	0.001%
Total expenditure for consumption and investments 2016	26,688,852	31,581,905	0.030%	0,60	36,850,353	4,079,615	11,889,573	0.03%

Added Value and GDP triggered by cruise industry, GDP multiplier, triggered production. (Source: IRPET calculations on survey data).

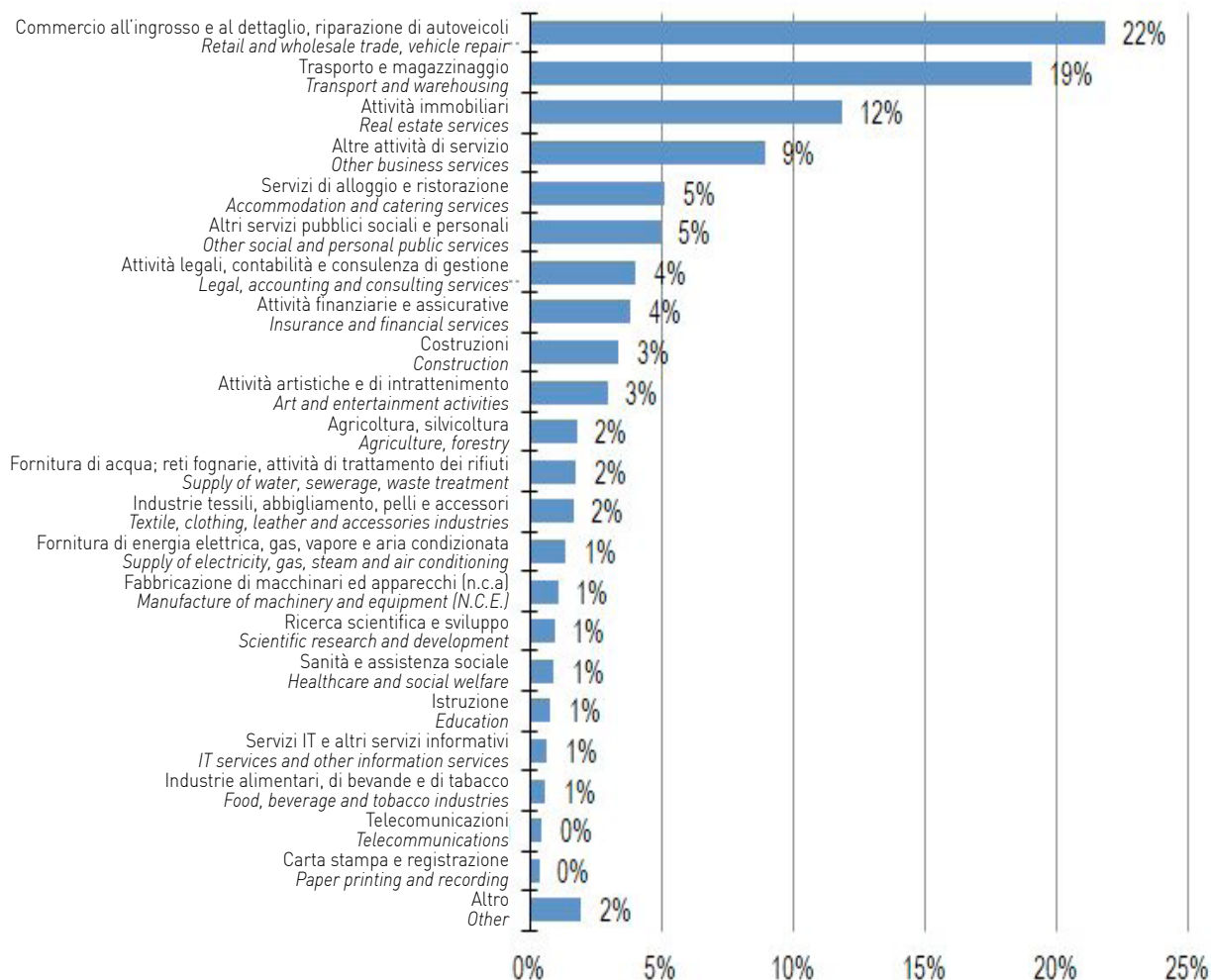
attività assicurative e finanziarie (4%) le costruzioni (3%) le attività artistiche di divertimento e intrattenimento (3%). Tutte queste attività di servizi contano per circa l'86% del totale del valore aggiunto prodotto. Il valore aggiunto prodotto dal crocierismo nel sistema economico regionale rappresenta circa lo 0,3% del valore aggiunto generato dal complesso dell'attività turistica in regione e lo 0,003% del PIL regionale. Dunque un impatto limitato, ma in ogni caso non irrilevante. In termini di fattore lavoro il complesso delle attività legate alla crocieristica attiva circa 470 di unità di lavoro equivalenti full time.

construction (3%), Art and Entertainment (3%). All these service activities account for about 86% of the total added value produced.

The added value produced by the cruise industry in the regional economy represents approximately 0.3% of the added value from tourism in the region and 0.003% of the regional GDP. Therefore a limited impact, but in any case not insignificant. In terms of employment, the total number of enterprises linked to cruising generated approximately 470 equivalent full-time employment units.

Il Valore Aggiunto attivato dall'attività crocieristica in Toscana: distribuzione per settore. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).

The Added Value activated by the cruise industry in Tuscany: distribution by sector. (Source: IRPET calculations on survey data).



L'impatto economico delle crociere nella provincia di Livorno

Sul complesso dei 52,5 milioni di euro di spesa circa il 50% afferisce al territorio livornese e più precisamente il 100% della spesa per investimenti sulle infrastrutture portuali, il 100% della spesa per i servizi portuali da parte delle compagnie di navigazione, il 100% della spesa degli equipaggi e il 28% della spesa dei crocieristi. L'impatto economico generato da questo ammontare di spesa in termini di valore aggiunto è di circa 8,8 milioni di euro pari a circa lo 0,11% del totale dell'intera provincia e a poco meno dell'3% del valore aggiunto generato all'interno del comune. Si tratta dunque di un impatto non enorme che attiva peraltro circa 142 unità di lavoro equivalenti a tempo pieno. Del resto ciò era da attendersi. Da un lato per la particolare

The economic impact of cruises on the Province of Livorno

Of the total expenditure of € 52.5 million, approximately 50% regards the Livorno area, put more precisely, 100% of the expenditure for investments in port infrastructures, 100% of the expenditure for port services by shipping companies, the 100% of the crews and 28% of the expenditure by cruise passengers. The economic impact generated by this amount of expenditure in terms of added value was approximately € 8.8 million, equal to approximately 0.11% of the total for the entire province and just under 3% of the added value generated within the municipality. It is therefore not a huge impact and activates around 142 equivalent full-time employment units. Moreover, this was to be expected. On

Descrizione	Totale VA Attivato a Livorno	Totale ULA Attivate	% di VA attivato a Livorno sul Totale	% ULA attivate a Livorno sul Totale	Incidenza sul VA provinciale
VA attivato dalla spesa turistica	2.011.156,02	35	11%	10%	0,03%
VA attivato dalla spesa degli equipaggi al 2016	1.419.130,85	27	100%	100%	0,02%
VA attivato dalla spesa corrente per servizi del porto	5.271.207,73	79	100%	100%	0,07%
VA attivato dalla spesa media annua per investimenti	113.087,19	2	8%	8%	0,00%
Totale Valore aggiunto attivato per settore	8.814.581,79	142	33%	30%	0,11%

Valore Aggiunto e ULA attivate nel territorio livornese. (Fonte: Elaborazioni IRPET su dati dell'indagine).

Descrizione	Total AV generated in Livorno	Total AEU Generated	% of AV generated in Livorno on the Total	% of AEU generated in Livorno on the Total	Impact on Provincial AV
AV generated by tourist spending alone	2,011,156.02	35	11%	10%	0.03%
AV generated by spending by crews in 2016	1,419,130.85	27	100%	100%	0.02%
AV generated by expenditure on port services	5,271,207.73	79	100%	100%	0.07%
AV generated by the average annual expenditure for investments	113,087.19	2	8%	8%	0.00%
Total added value generated by sector	8,814,581.79	142	33%	30%	0.11%

Added Value and Added Employment Units generated in the Livorno area. (Source: IRPET calculations on survey data).

natura dell'attività crocieristica; la maggior parte delle spese per ricettività e ristorazione sono infatti effettuate a bordo e non a terra e la maggior parte delle escursioni sono effettuate fuori dal territorio livornese. Dall'altro poiché più è piccola la porzione di territorio entro il quale si calcola l'impatto della domanda turistica e tanto più rilevanti sono le importazioni che tale domanda attiva per essere soddisfatta, ovvero tanto meno è capace il territorio di riferimento di soddisfare la domanda che riceve senza dover attivare un elevato ammontare di importazioni.

Conclusioni

Valutare l'impatto economico del crocierismo a Livorno non è affatto un esercizio accademico. La crocieristica è infatti un segmento della domanda turistica particolarmente dinamico che riveste una crescente importanza economica nel panorama mondiale. In questo quadro il Mediterraneo rappresenta forse la destinazione più in crescita negli ultimi decenni, anche se le attuali instabilità politiche e le minacce terroristiche che ne interessano in particolare la sponda sud ed est ne hanno frenato temporaneamente lo slancio. Le previsioni per i prossimi anni raccontano di un ulteriore aumento dei flussi ma anche di una competizione sempre più aspra tra le destinazioni ed i porti per la loro conquista. Livorno ha vissuto come altri porti del mediterraneo una crescita importante nell'ultimo ventennio in termini di flussi di crocieristi, una crescita interrottasi nel 2012 e ripresa successivamente con ritmi e andamento più moderato. Oggi ad ogni buon conto il crocierismo rappresenta il segmento quantitativamente più importante dell'economia turistica livornese. L'indagine diretta ai turisti ha permesso di valutare l'impatto dell'attività delle

the one hand, due to the nature of the cruise business, most of the expenditure on accommodation and catering takes place on board and not ashore and most of the excursions are carried out outside the Livorno area. On the other hand, since the smaller the portion of the territory within which the impact of tourist demand is calculated, the more significant are the imports required to satisfy the demand that is triggered, or put another way, the territory is less able to satisfy that demand without having to create a large number of imports.

Conclusion

Evaluating the economic impact of the cruise industry on Livorno is by no means an academic exercise. Cruising is an especially dynamic segment of tourism demand and is of growing economic importance on the world scene. In this context, the Mediterranean has been perhaps the fastest growing destination over recent decades, even if the current political instability and terrorism threats affecting its southern and eastern shores in particular have temporarily slowed this momentum. Forecasts for the next few years indicate a further increase in volume but also signal increasingly fierce competition to corner market shares between destinations and ports. Livorno, like other ports in the Mediterranean, has experienced significant growth over the last twenty years in terms of the volume of cruise passengers, growth that was halted in 2012 and which subsequently resumed at a more moderate pace and trend. Today, in any case, cruising represents the most quantitatively significant segment of the tourism economy for Livorno. The survey of tourists made it possible to assess the impact of the cruise industry

crociere sull'economia livornese e toscana nel 2016. Naturalmente la ricaduta economica del crocierismo va ben oltre l'impatto determinato dalla sola spesa a terra dei passeggeri, ancorché questa ne costituisca la parte più rilevante. Lo studio ha preso dunque in considerazione quattro componenti della spesa. La spesa dei crocieristi a terra, la cui stima è il risultato dell'indagine effettuata ai crocieristi. La spesa degli equipaggi a terra. La spesa per servizi portuali effettuata dalle compagnie per attraccare e sostare nel porto. La spesa media annua effettuata per gli investimenti in infrastrutture portuali attribuiti all'utilizzo crocieristico. Nel complesso l'attività crocieristica nel porto di Livorno ha prodotto nel 2016 una spesa pari a circa 52,2 milioni di euro, che hanno attivato 26,7 milioni di valore aggiunto e 31,6 milioni di PIL in Toscana oltre a 470 unità di lavoro equivalenti *full time*. Un impatto ragguardevole dunque anche se una buona parte dell'impulso della spesa si disperde attivando importazioni interregionali e internazionali (circa il 40%). All'interno dell'economia livornese ricade circa il 49% della spesa pari a 25,7 milioni di euro che determinano circa 8,8 milioni di valore aggiunto e a 142 unità di lavoro equivalenti *full time*. Un impatto economicamente rilevante anche se il coefficiente di importazioni attivate si fa inevitabilmente più ampio essendo molto piccolo e dunque meno auto contenuto economicamente il sistema economico rispetto al quale si valuta l'impatto della spesa.

In conclusione appare evidente come il crocierismo abbia svolto un ruolo di ammortizzatore della crisi, che avrebbe potuto certamente essere più rilevante se non si fosse interrotta la dinamica di crescita delle presenze di crocieristi a partire dal 2012. Il superamento dei limiti infrastrutturali, il miglioramento della quantità e qualità dei servizi della

on the economy of Livorno and Tuscany in 2016. Of course, the economic impact of cruising goes far beyond the impact determined simply by passengers' expenditure ashore, which nevertheless makes up the most significant part. The study therefore considered four components of expenditure. Expenditure ashore by cruise passengers, estimated from the survey of cruise passengers. Expenditure ashore by crew-members. Expenditure by cruise companies on port services for docking and berthing in the port. The average annual expenditure on investment in port infrastructures, attributable to use by cruise industry. Overall, in the Port of Livorno in 2016, the cruise industry produced an expenditure of approximately € 52.2 million, which generated added value of 26.7 million and 31.6 million GDP in Tuscany, in addition to 470 equivalent full-time employment units. A considerable impact, therefore, even if a large proportion of the expenditure was dispersed through interregional and international imports (around 40%). The Livorno economy received approximately 49% of the expenditure, equal to € 25.7 million, which determined added value of approximately € 8.8 million and 142 equivalent full-time employment units. An economically significant impact, even if the coefficient of generated imports inevitably widens, the smaller, and therefore less economically self-contained, the economy is and on which the impact of the expenditure is evaluated.

In conclusion, it is clear that the cruise industry has acted as a shock absorber for the economic downturn and could certainly have been more significant had the growth in the number of cruise passengers not been halted as of 2012. Overcoming infrastructure limits, improving the quantity and quality of port services and greater inclusion of the port

destinazione portuale e la sua maggior integrazione con una rinnovata e integrata offerta turistica di territorio appaiono gli elementi capaci di aumentare gli impatti positivi del crocierismo sulla destinazione Livorno.

È una sfida difficile e affascinante che può essere vinta solo se il capoluogo labronico riuscirà a produrre quelle risorse intangibili ma cruciali (Trigilia, 2004) rappresentate dalla fiducia tra gli attori istituzionali e da un insieme di strategie coordinate e di ampio respiro, che costituiscono i prerequisiti essenziali dello sviluppo locale.

as part of an improved and integrated supply of tourism facilities emerge as contributing factors in increasing the positive impact of the cruise industry on Livorno as a destination.

This is a difficult and appealing challenge that can only be won if the provincial capital of Livorno is able to produce those intangible but crucial resources (Trigilia, 2004) represented by the trust between institutional players and by a set of coordinated and wide-ranging strategies, which constitute the prerequisites for local development.

Riferimenti

CLIA (2019), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2018 Edition*.

Crouch G. I., Ritchie J. R. B. (1999), "Tourism, competitiveness, and societal prosperity", *Journal of Business Research*, 44:137-152, DOI: 10.1016/S0148-2963(97)00196-3.

IRPET (2018), *Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana*, MIMEO.

Risposte Turismo (a cura di) (2015), *Il traffico crocieristico in Italia nel 2016 e le previsioni per il 2017*.

Risposte Turismo (a cura di) (2014), *La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio livornese*.

Ritchie J. R. B., Crouch G. I. (2000), "The competitive destination: A sustainability perspective", *Tourism Management*, 21, 1-7.

Trigilia C. (2004), *Sviluppo locale, un progetto per l'Italia*.

References

CLIA (2019), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2018 Edition*.

Crouch G. I., Ritchie J. R. B. (1999), "Tourism, competitiveness, and societal prosperity", *Journal of Business Research*, 44:137-152, DOI: 10.1016/S0148-2963(97)00196-3.

IRPET (2018), *Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana*, MIMEO.

Risposte Turismo (a cura di) (2015), *Il traffico crocieristico in Italia nel 2016 e le previsioni per il 2017*.

Risposte Turismo (a cura di) (2014), *La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio livornese*.

Ritchie J. R. B., Crouch G. I. (2000), "The competitive destination: A sustainability perspective", *Tourism Management*, 21, 1-7.

Trigilia C. (2004), *Sviluppo locale, un progetto per l'Italia*.

IL SOGNO DI UNO SBOCCO AL MARE DELLA FIRENZE MEDICEA ALLA FINE DEL XVI SECOLO, PER UNA CITTÀ CHE NASCE MODERNA E COSMOPOLITA: LIVORNO

THE DREAM OF AN ACCESS TO THE SEA FOR MEDICEAN FLORENCE AT THE END OF THE 16TH CENTURY, FOR A CITY THAT WAS BORN MODERN AND COSMOPOLITAN: LIVORNO



Simone LENZI

*Councillor for Culture, libraries and museums,
Goldoni Foundation, Relations of the Mascagni
Institute, table of religions, folklore, toponomastic.
Municipality of Livorno.*

Philosopher, author of numerous novels, translator, songwriter and co-writer; he has obtained important literature and film

awards; he cooperates as writer with the local newspaper «Il Tirreno» in the artistic and cultural field.



Livorno. La Terrazza Mascagni. (© Comune di Livorno, 2020).
Livorno. The Terrazza Mascagni. (© Comune di Livorno, 2020).

Livorno nasce alla fine del XVI secolo, come sogno dello sbocco al mare di Firenze, dopo che il porto pisano si era interrato. Nasce moderna, grazie a un'intuizione del Granduca Ferdinando I de' Medici, che la vuole porto franco e sicuro per i mercanti di tutto il Mediterraneo, e ai quali si rivolge in quelle che diventeranno famose come "Leggi Livornine" e che rappresentano, a tutt'oggi, un esempio straordinariamente avanzato di civiltà giuridica, di cosmopolitismo e di apertura al mondo: "A tutti Voi Mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grechi, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani, dicendo ad ognuno di essi salute". Nasce così, in luogo di un piccolo borgo di pescatori, una Città delle Nazioni, dove vige libertà di culto e di commercio, dove gli Ebrei che già erano sfuggiti alle persecuzioni spagnole, trovano rifugio senza essere costretti a vivere in un ghetto, dove si stamperà l'Encyclopédie degli illuministi, dove verrà a rifugiarsi

The dawning of Livorno came about at the end of the sixteenth century as a result of the quest for access to the sea by Florence made necessary because the harbour in Pisa had silted up. It was born modern, thanks to the insight of Grand Duke Ferdinando I de' Medici, who wanted it to be a free port and safe haven for all merchants on the Mediterranean, to whom the famous "Leggi Livornine" (Livornine Laws) were addressed and which represent, to this day, an extraordinarily progressive example of legal society, cosmopolitanism and openness to the world: "To all of you Merchants of any nation, Westerners, Easterners, Spaniards, Portuguese, Greeks, Germans, Italians, Jews, Turks, Moors, Armenians, Persians, we salute each of you". Thus, a small fishing village became a City of Nations, where there was freedom of worship and trade, where the Jews who had escaped Spanish persecution found refuge without being forced to live in a ghetto, where they he would print the Encyclopédie

Shelley, perché, passata la tempesta causata dall'uscita del suo "The necessity of atheism", a Livorno sa che respirerà aria di tolleranza.

Così, Livorno (forse unica fra le città che non fossero capitali di stato) comincia ad essere tradotta nelle principali lingue europee: *Leghorn* nel Regno Unito e negli Stati Uniti, *Livourne* in Francia, *Liorna* in Spagna.

A metà Ottocento, dopo che ha già perso tanto dello splendore settecentesco, la ritrovo ancora al cinquantacinquesimo posto in una classifica inglese delle città più popolate di Europa: sopra Francoforte, Trieste, Odessa o Bologna.

Eppure, la Livorno che ho conosciuto io, è soprattutto quella rinata con fatica dalla macerie della seconda guerra mondiale, quella che aveva cercato nel dopoguerra una vocazione industriale che era servita a garantire lavoro e sviluppo ma che poi aveva segnato il passo. E tuttavia, ancora in quella città di cui ormai si parlava sempre meno nel mondo, e che i miei amici di foravia identificavano soprattutto come quel posto dove venivano a prendere il traghetto per le vacanze nell'arcipelago toscano, o per andare in Sardegna, restava qualcosa di essenziale, il lascito ancora palpabile di una storia bella e unica che meritava di essere raccontata.

Perché, a differenza di altre città toscane, che trovano nella loro superba monumentalità simboli facilmente serializzabili per l'industria del turismo, a Livorno dobbiamo piuttosto trovare il modo di raccontarci ogni volta da capo, forse con uno sforzo doppio, ma che sicuramente vale la pena di fare.

Del resto, se è doppio lo sforzo che ci viene chiesto, è altrettanto vero che possiamo ricavarne un beneficio che investe ogni aspetto della vita della nostra comunità.

A differenza di altre città toscane, la cui straordinaria bellezza si presta al consumo del turismo-cavalletta, che spesso si

of the Enlightenment philosophers and where Shelley would take refuge after the fallout from the publication of his essay, "The Necessity of Atheism", safe in the knowledge that in Livorno he would be free to breathe.

And thus, Livorno began to see its name translated into the main European languages (a rare occurrence for a city that is not state capital): Leghorn in Britain and America, Livourne in France and Liorna in Spain.

In the mid-nineteenth century, even after it had lost so much of its eighteenth-century splendour, records show that Livorno was nevertheless the fifty-fifth most populous city in Europe, ranking above Frankfurt, Trieste, Odessa and Bologna, according to a British survey.

Yet, the Livorno that I know is above all the city that struggled in its rise from the rubble of the Second World War and had, thereafter, sought an industrial vocation that had once guaranteed employment and development but which had then marked time. And yet, despite the city's declining celebrity around the world and that friends from afar were only really interested in catching the ferry to holiday destinations on the Tuscan archipelago or Sardinia, something essential remained, the legacy of a beautiful and unique story was still palpable and deserved to be told.

Because, unlike other cities in Tuscany, whose superb monumentality are easily recognised symbols for the tourism industry, we in Livorno have to keep talking about ourselves, from the top of the page every time and perhaps twice as loud, but the effort is definitely worth it.

Anyway, if doubling our endeavour is what it takes, it is also true that the benefits will impact every aspect of the life of our community.

Unlike other Tuscan cities, whose extraordinary beauty lends itself to the "grasshopper tourism" of trompe



Livorno. Costiera di Calafuria, Il Romito. [© Comune di Livorno, 2020].
Livorno Coast. Costiera di Calafuria, Il Romito. [© Comune di Livorno, 2020].

esaurisce nel *trompe l'oeil* fotografico in cui si finge di tenere in piedi la torre pendente di Pisa, o al selfie davanti alla porta d'oro del battistero di Firenze, la bellezza di Livorno, diffusa nel pentagono del Buontalenti, negli scorci della Venezia, nel blu che sovrasta le ampie piazze, sul lungomare, e poi a sud, inerpicandosi sul Romito, è ancora qualcosa che mantiene intatto il *genius loci*, lo spirito del luogo. Ovvero quella cosa che non potresti raccontare in un depliant, ma che pure traccia netto il confine fra una vacanza e un'esperienza. Proprio nel momento in cui sempre più persone, in ogni parte del mondo, per una rinnovata consapevolezza, chiedono esattamente questo: la possibilità di vivere un luogo come un'esperienza. Qualcosa cioè che non si lasci catturare in un'immagine presto

l'oeil snap shots of the Leaning Tower of Pisa or selfies in front of the doors to the Baptistery in Florence, the beauty of Livorno that emanates from the Pentagon of Buontalenti, from the glimpses of Venice Quarter, from the blue dominating the large Piazzas and the Promenade, and, to the south, from the view from the top of the Romito is something that protects the genius loci, the spirit of the place. No brochure could do justice to what clearly distinguishes an experience from just another holiday. More and more people around the world are awakening to this possibility and calling for the opportunity to experience the true essence of a place. That something that defies being captured in an image that

dimenticata nell'immenso cloud digitale, che tanto più ricorda di noi quanto più noi ci dimentichiamo di noi stessi, ma che resti nel bagaglio delle cose che in qualche modo ci cambiano e ci arricchiscono. Dunque l'idea di una città che nasce come porto franco, come terreno di incontro e di scambio per le "nazioni", aperta al mare, che è da sempre la porta per cui si arriva da lontano, è un'idea che non si consuma in una cartolina ma che, dalla fine del Cinquecento, può continuare a riverberare nel presente e nel futuro della nostra comunità. Perché questo eravamo e questo possiamo tornare ad essere: *diversis gentibus una*, una comunità composita e cosmopolita, abituata a vivere traguardando orizzonti più lontani e suggestivi di quelli di cui ci siamo contentati in questi ultimi anni.

is soon lost in an immense digital cloud but which is stored as impressions that somehow change and enrich our lives. The nature of a city built at the end of the sixteenth century as a place of meeting and exchange between "nations", a free port open to the sea and gateway for those from afar, and which continues to resonate to the present day and towards future of our community is not something that can be encapsulated in a simple postcard. Because this is who we were and this is who we can be once again: diversis gentibus una a diverse and cosmopolitan community, used to setting our sights on more distant and appealing horizons than those we have been content with over recent years.

Livorno. Centro storico, Quartiere La Venezia. (© Comune di Livorno, 2020).

Livorno. Centro storico (Old Town), Quartiere La Venezia. (© Comune di Livorno, 2020).



I FOSSI DI LIVORNO AL CENTRO DELLA STORIA, DELLA FORMA E DEL PROGETTO DI CITTÀ

FOSSI DI LIVORNO: THE CANALS AT THE HEART OF THE HISTORY, FORM AND LAYOUT OF THE CITY



Silvia VIVIANI

Architect, Councillor of the Municipality of Livorno with powers to town planning, public works, urban green areas, accessibility, harbour plan. Municipality of Livorno.

Since 1989 professional studio owner specialized in planning. Drafter of numerous plans (large or municipal areas). Publishing activities. Speaker at conferences. Participation in research. Component of various commissions. Contract professor at the University of Architecture in Florence. Specific knowledge on Strategic Environmental Assessment. Consultant for ANCI (the Italian National Association of

Municipalities). President of the National Institute of Urban Planning (INU) from 2013 to 2019. Member of the National Executive INU and the founding commission of the Fondazione Astengo. Currently Vice President of the Association "Transizione Ecologica e Solidale", member of the Board of Directors of "Cassa Depositi e Prestiti Immobiliare", Councillor of the Municipality of Livorno.



Il progetto urbanistico del Pentagono di Livorno di Bernardo Buontalenti.
The urban plan of the Pentagono of Livorno by Bernardo Buontalenti.

Livorno è città portuale, e della struttura mercantile e marittima storica permane testimonianza nel quartiere della Venezia Nuova, ove la rete d'acqua che ha connesso mare e terra mantiene un rango centrale nella forma della città.

Rete strutturata sul tratto urbano del Canale dei Navicelli, sul Fosso Reale e sul Fosso della Venezia, ma costituita anche dai fondi, dalle cantine e dai magazzini che vi si affacciano, essa costituisce un sistema urbano che può dirsi unico nel suo genere, riuscito a riemergere dopo gli ingenti bombardamenti bellici che hanno distrutto Livorno.

Per arrivare al quartiere della Venezia Nuova, che prende il nome dalla manodopera e dalle tecniche importate dal capoluogo veneto, bisogna inoltrarsi nella storia di Livorno fra sgravi fiscali, attività commerciali e costruzione di opere portuali e di fortificazioni.

Livorno is a port city and it is in the district known as Venezia Nuova that the historic mercantile and maritime fabric of the city can still be observed and where the canal network linking sea and land is a distinctive component of the form of the city. A structured network on the urban stretch of the Navicelli Canal, on the Fosso Reale and on the Fosso della Venezia, but also comprising the stores, cellars and warehouses that overlook it. This constitutes an urban system that can be said to be one of kind and which was capable of rising from the huge destruction of the bombardment of Livorno.

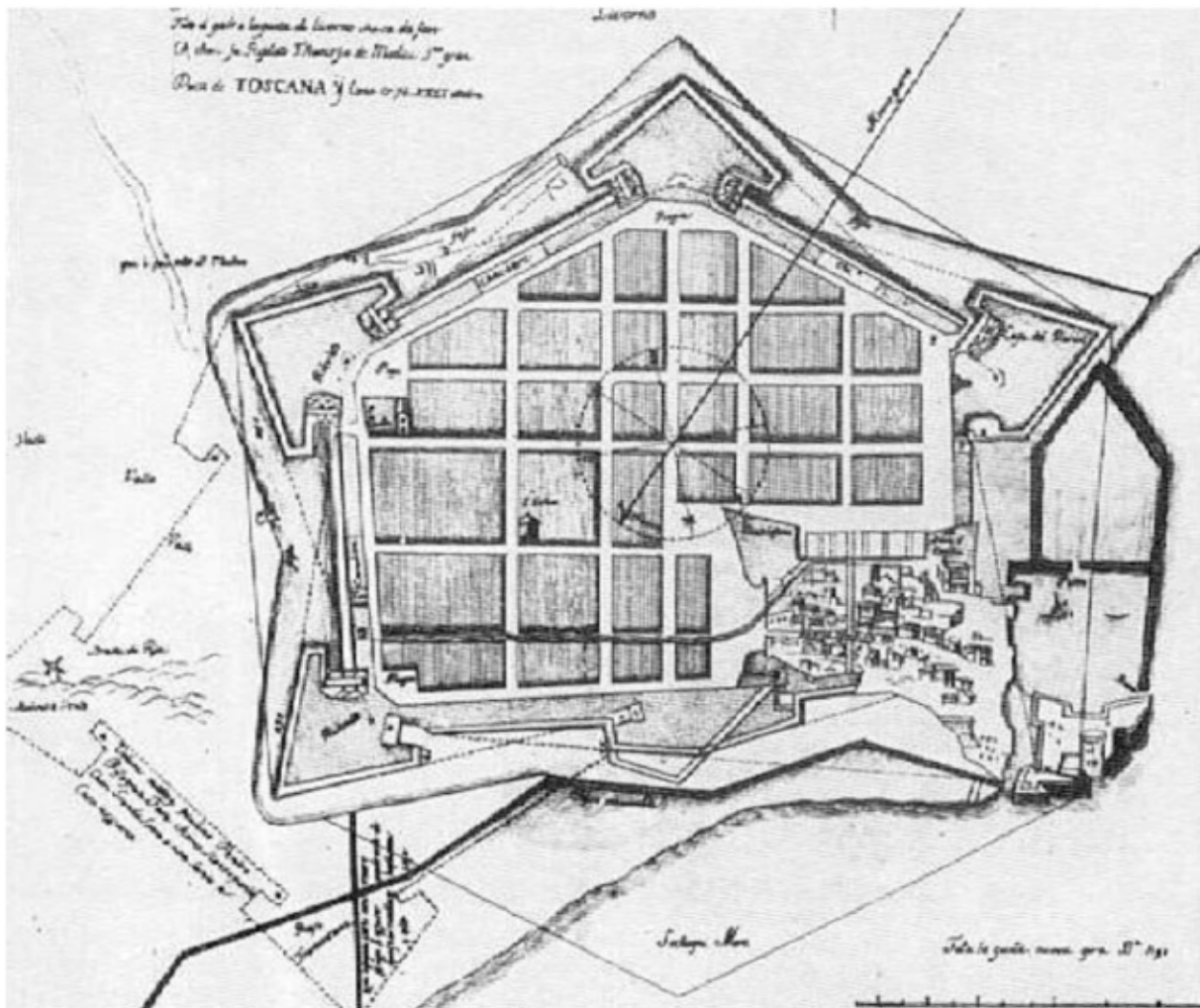
To get to the Venezia Nuova district, which takes its name from the workforce and techniques imported from Venice, it is necessary to delve into the history of Livorno with its tax relief, commercial activities and the construction of port works and fortifications.

Nel Cinquecento il Buontalenti progetta un abitato ordinato e cinto di mura secondo una forma pentagonale, protetto da baluardi e fossati (immagine seguente). L'abitato si espanderà tra la fine del Seicento e l'inizio del Settecento in aree ricavate dalla parziale distruzione della Fortezza. Nella Venezia Nuova si concentrarono le principali attività edilizie dell'epoca. Vengono realizzati i Bottini dell'Olio (oggi sede del Museo della città), i palazzi mercantili sulla via Borra, le chiese barocche di San Ferdinando e Santa

In the sixteenth century, Buontalenti designed an organised, pentagonal, walled settlement, protected by bulwarks and moats (image below). The inhabited area expanded between the end of the seventeenth century and the beginning of the eighteenth century into areas obtained from the partial destruction of the Fortress. The major construction works of the time were concentrated in the Venezia Nuova area. The olive oil store, Bottini dell'Olio (now home to the City Museum), the merchant houses on Via Borra, the Baroque churches

Dalla metà del Cinquecento Buontalenti progetta e lavora alla città fortificata in un perimetro pentagonale delimitato da un fossato.

From the mid-sixteenth century, Buontalenti planned and worked on the fortified city with pentagonal perimeter delimited by a moat.



Caterina con il convento domenicano, le Case Pie, la Pescheria Nuova e il Convento gesuita. Il sistema dei Fossi diventa arteria commerciale urbana. I riempimenti e l'avanzare della città sui fossi determinano quel sistema di discese e di scalinate lastricate che rende Livorno una città da guardare sempre in chiave tridimensionale. L'edificazione privata scende dalla strada ai fossi e si realizzano le cantine e i magazzini che li collegano alle botteghe e alle abitazioni per il trasporto delle merci e il loro scambio dall'acqua alla terra ferma.

Nel XX Secolo si fa largo l'urbanità moderna pubblica e privata nel quartiere antico e di nuovo la costruzione della città dialoga con la rete d'acqua (immagine seguente). Piazze, palazzi, le Scuole Benci, il Tempio degli Olandesi, il grandioso Mercato delle Vettovaglie si affacciano sui fossi (immagine successiva). Vengono realizzate due darsene e una cinta doganale a servizio del porto franco, viene rettificato il Fosso Reale. Finché dura il modello economico marittimo e mercantile la città consolida la morfologia d'acqua, di mattoni e di pietra con l'ampliarsi delle cantine e dei palazzi in profondità, larghezza e altezza.

Quando nella seconda metà dell'Ottocento cambia il funzionamento del porto con la perdita delle franchigie doganali e nel Novecento arriva la logistica nuova per le merci, il sistema dei fossi perde la sua funzione originaria e così accade per le cantine e i magazzini progressivamente destinati ad attività varie e diverse legate allo sport, alla nautica, alla pesca, alla musica, all'enogastronomia, all'arte.

Il Novecento è anche il secolo della rinascita e dei restauri post bellici, della riapertura del Canale dei Navicelli tombato in nome dell'igiene e della salute già a fine Secolo XX, degli eventi, della scoperta di piazze, palazzi, chiese, ponti a cui accostarsi navigando in battello nei fossi cittadini.

of San Ferdinando and Santa Caterina with the Dominican convent, the Case Pie, the fish market, Pescheria Nuova, and the Jesuit Convent were also built. The Fossi canal system became an urban trading artery. The fillings and the advance of the city over the canals necessitated a system of paved slopes and steps which mean that Livorno should also be observed in three-dimensions. Civil construction descended from the road to the canals and cellars and warehouses were built to connect them to shops and homes so that goods could be transported and loaded from the water.

In the twentieth century, modern public and private urban life made its way into the old quarter and again the construction of the city conversed with the water network (image below). Squares, palaces, the Benci Schools, the Dutch German Church, the grandiose Mercato delle Vettovaglie overlook the canals (following image). Two docks and a customs barrier were built to serve the free port and the Fosso Reale was rectified. As long as the maritime and mercantile economic model lasted, the city consolidated the morphology of water, brick and stone with the expansion of cellars and buildings in depth, width and height.

When, in the second half of the nineteenth century, the functioning of the port changed with the loss of customs exemptions and, in the twentieth century, new logistics for goods arrived, the canal system lost its original function and so the cellars and warehouses were gradually destined for other purposes related to sport, boating, fishing, music, food and wine and art.

The twentieth century was also that of rebirth and post-war restoration, of the reopening of the Navicelli Canal, which had been covered for the sake of hygiene at the end of the twentieth century, of events and of the discovery of squares, palaces, churches and bridges along the city's canals.



Piazza della Repubblica, realizzata su progetto dell'architetto Luigi Bettarini nella prima metà del XIX secolo.

Piazza della Repubblica, built on the plans by the architect Luigi Bettarini in the first half of the 19th century.

La rete dei canali livornesi è da considerare una infrastruttura complessa da coinvolgere necessariamente nel progetto di rinnovo urbano, in primo luogo da assoggettare a bonifica e restauri e da considerare luogo strategico in un momento nel quale si delineano programmi e progetti per la città e il porto.

Nella programmazione dell'Amministrazione comunale lo sviluppo di Livorno città d'acqua non è obiettivo settoriale né residuale, ma anzi strategico e trasversale a settori e assessorati.

Vi sono incluse la salvaguardia dell'identità marittima; la valorizzazione degli spazi e degli edifici legati al ciclo delle acque; la gestione del sistema dei Fossi Medicei per la navigabilità creando una modalità di trasporto sostenibile anche con utilità e valenza turistica; il mantenimento della nautica sociale come presenza valoriale; la tutela e la valorizzazione di cantine, fortezze, bastioni e architetture cittadine legate all'acqua, in una spinta economica complessiva attraverso il turismo, il commercio, la cultura. Ne fanno parte i nuovi assetti della Stazione Marittima, della Fortezza Vecchia e di Forte San Pietro, i progetti per il polo tecnologico e le opere di pulizia e di bonifica dei canali, già iniziate nel tormentato periodo della pandemia.

I fossi si trovano coinvolti nel progetto di Livorno anche nel Terzo Millennio, a conferma di quanto raccontano le vicende della costruzione del suo profilo urbano e in esse la storia del quartiere della Venezia Nuova, cuore del cuore della città. Per la loro riqualificazione saranno attivati percorsi di partecipazione cittadina e saranno costituiti appositi tavoli fra i soggetti competenti, inclusi i centri di ricerca. Le risorse saranno cercate nel plafond europeo, considerata la politica di coesione 2021-2027 che si sviluppa su 5 obiettivi di policy (un'Europa più intelligente, più verde, più connessa, più sociale, più vicina ai cittadini), ove si individuano assi strategici costituiti dalla

The Livorno canal network is a complex infrastructure that must be included in the urban renewal project, primarily undergoing reclamation and restoration, and seen as strategic at a time when programs and projects for the city and the port are outlined.

In municipal administration planning, the development of the city on water of Livorno is not a sector or residual objective, but rather a strategic and transversal objective for sectors and departments.

This includes the safeguarding of Livorno's maritime identity; the enhancement of areas and buildings linked to the water cycle; the management of the navigability of the Fossi Medicei, creating a sustainable mode of transport with benefit to tourism; the maintenance of social boating as a value; the protection and enhancement of the cellars, fortresses, ramparts and city architecture linked to the water, in an overall economic boost through tourism, trade and culture. This includes the renewing the Harbour Station, the Fortezza Vecchia and Forte San Pietro, the projects for the technological centre and the cleaning and reclamation of the canals, which had already begun as the harrowing pandemic took hold.

The canals are also part of the project for the Third Millennium, confirming the events in the history of Livorno's urban development, in which the district, district of Venezia Nuova features at the heart. Citizen participation activities and consultation with competent bodies, including research centres, will be set up in order to establish the ways and means for the renovation of the canals. Funding will be sourced via the EU 2021-2027 cohesion policy based on the 5 objectives (Smarter Europe, Greener Europe, a more Connected Europe, a more Social Europe, a Europe closer to citizens), where axes are identified strategies

cultura come veicolo di coesione economica e sociale. La visione dei fossi come bene culturale, dispositivo ambientale, mezzo di trasporto sostenibile e fattore di promozione dello sviluppo turistico e commerciale comporta la declinazione di progetti che non possono limitarsi alla rete d'acqua ma devono comprendere il restauro degli scalandroni, delle cantine e dei magazzini, così che il sistema degli scali riassuma un rango sociale ed economico strutturato. In questo modo anche la rigenerazione degli spazi urbani a livello stradale nel quartiere della Venezia Nuova potrà essere trattata in modalità intersettoriale - fisica, sociale, economica - recuperando la vitalità inseparabile dei canali e dei palazzi, delle discese e delle piazze. Ne avranno beneficio anche la sicurezza reale e quella percepita che derivano dall'accessibilità, dalla qualità estetica, dall'introduzione di attività varie e diverse, come incubatori di alta qualità storico-artistica, economie innovative rese compatibili con la tutela grazie alla tecnologia, offerte sempre attrattive di consumo enogastronomico, di prodotti locali e di socialità.

wherein culture is a vehicle for economic and social cohesion. The view of the canals as a cultural asset, an environmental device, a means of sustainable transport and a factor for promoting tourism and commercial development requires that the development of projects cannot be limited to the water network alone but must also include the restoration of stairways, cellars and warehouses, so that the system point to point regains structured social and economic significance. In this way, the regeneration of urban spaces at street level in the district of Venezia Nuova can also be managed to take into account the physical, social and economic aspects, restoring the inseparable vitality of the canals, buildings, steps and squares. Accessibility, aesthetic quality and new forms of enterprise, such as high quality historical-artistic incubators, conservation-friendly, tech-innovation economies, venues for consuming food and wine, local products and socialising will all contribute to a real and perceived sense of certainty.

Il Mercato Centrale di Livorno con prospetto su Fosso Reale.
The Central Market of Livorno with a view of Fosso Reale.



LA LIVORNO DEGLI SCARRONZONI E DELLE GARE REMIERE THE LIVORNO OF SCARRONZONI AND ROWING RACES



Gabriele BENUCCI

*European project consultant. Cultural operator.
Journalist.*

Gabriele Benucci was born in Florence in 1967, graduated in letters, journalist, cultural operator, writer, European project consultant, Quite a lot of his theatrical pieces are about

Leghorn stories and historical characters. Among these pieces the one dedicated to the Scarronzoni.



Palio Marinaro. (Foto: Filippelli).
Palio Marinaro. (Photo: Filippelli).

Otto è il nome con cui, nel gergo del canottaggio, si indica l'imbarcazione da gara con otto vogatori più timoniere a bordo: otto remi poggiati su scalmi *aggettanti*, diciotto metri di lunghezza per sessanta centimetri di larghezza. La più grande, la più difficile, la più ambita da tutti i vogatori, perché saliti lì sopra bisogna diventare una squadra: una sola anima, un solo cuore, un solo battito di remo nell'acqua.

È questo che riuscirono a essere gli *Scarronzoni*, l'*Otto* più famoso della storia sportiva italiana di tutti i tempi: dodici volte campioni nazionali, due volte campioni europei e soprattutto altre due volte vicecampioni olimpici a Los Angeles nel '32 e a Berlino nel '36.

Tutti livornesi, tutti scaricatori di porto, manovali, operai, *Risiatori*: quegli equipaggi che facevano a gara, a forza di remi, per toccare per primi i mercantili in arrivo e sbarcarne il carico. Gli stessi che poi erano pronti a infilarsi tra le onde quando c'era da salvare qualche nave.

Erano così anche gli *Scarronzoni*: generosi, sfrontati, possenti. Tanto da vogare solo di

In rowing jargon, Eight is the name given to the race boat with eight rowers and cox: eight oars resting on overhanging rowlocks, eighteen meters long by sixty centimetres wide. Of all race boats, it is the longest, the most difficult to steer and yet the most aspired to because when you climb in you have to become a team: one soul, one heart and one oar-beat into the water.

This is what the Scarronzoni, the most famous Eight in Italian sporting history of all time, managed to be: twelve times national champions, two times European champions and two times Olympic runners-up in Los Angeles in 1932 and Berlin in 1936.

All eight were born in Livorno and all of them were harbour dockers, labourers, workers, and members of the crews of Risiatori, who, by force of oars, competed to be the first to reach the merchant ships and unload them. And who were also prepared to slip between the waves when there were ships to be saved. Big-hearted, bold and mighty, as were also

forza, senza troppa attenzione alla tecnica e finire per “scarrocciare”, almeno agli inizi della loro avventura sportiva: da cui il nome simpaticamente irriverente che alludeva al loro procedere non sempre rettilineo e che rimase loro addosso per sempre.

Una storia, quella degli *Scarronzoni*, durata venti anni: venti anni fatti di fatica, di spirito di abnegazione, di voglia di rivalse e di tante vittorie. Anche quelle mancate di un soffio, ma che vittorie furono comunque per questa squadra di ragazzoni del popolo, sempre abbronzati perché a lavoro tutto il giorno sotto il sole, che la cosa più elegante che avevano da mettersi era una camicia strappata e un paio di pantaloni rattoppati. Una squadra che, però, lottando anche contro la Federazione Italiana - favorevole a più aristocratici e ricchi circoli di canottaggio - arrivò a giocarsela alla pari e persino a sconfiggere blasonati equipaggi di vogatori provenienti da Oxford e Cambridge. Ma gli americani no. Con loro non ci fu verso. Due centesimi di secondo a Los

the Scarronzoni, who rowed only by force, paying little attention to technique, at least in the early days of their sporting adventure. Unable to row in a straight line, they would sometimes drift, or “scarrocciare”, hence the rather unflattering nickname, which they never lost.

The Scarronzoni, an adventure spanning two decades of hard work and self-sacrifice in the will to avenge defeat and to win. Even when they lost by a hair's breadth, for this team of strapping young men of the people, tanned from working all day in the hot sun and for whom a torn shirt and a pair of patched trousers were the smartest clothes they had, victory was still theirs. Challenging the Italian Federation's bias for the wealthier and more aristocratic rowing clubs, the Scaronzoni proved their worth and even managed to beat the award-winning rowing teams from Oxford and Cambridge. But not the Americans. There was no way with them. Two hundredths of a second in Los Angeles and six in Berlin separated the

La squadra degli Scarronzoni.
The Scarronzoni Crew.



Angeles e sei a Berlino divisero per sempre gli *Scarronzoni* dalla barca statunitense e dalle medaglie d'oro olimpiche; seppure col dubbio irrisolto di un intervento sul negativo del fotofinish di Los Angeles.

Eppure, rientrati a Livorno, entrambe le volte furono accolti come vincitori da migliaia di concittadini festanti che si sentivano tutti per uno e uno per tutti. Come i Moschettieri, anche gli *Scarronzoni* si erano presi la loro rivincita e lo avevano fatto per una città intera volando sull'acqua.

(Gli *Scarronzoni*. Giochi olimpici di Berlino 1936 Video: <https://youtu.be/m05nsDBEblQ>)

Scarronzoni from the American boat and from ever winning an Olympic gold medal, despite doubts, which linger to this day, about the authenticity of the negative of the photo finish in Los Angeles.

Nevertheless, on each occasion of their return to Livorno they were welcomed as champions by thousands of cheering fellow townspeople. The Scarronzoni had got their revenge and their achievement, flying over the water, was for the whole city. Just like the Musketeers, all for one and one for all.

(The Scarronzoni. Olympic Games in Berlin 1936 Video: <https://youtu.be/m05nsDBEblQ>)

Le Gare Remiere

Ma quando a Livorno si parla di acqua, si parla prima di tutto di mare. Quello stesso mare che scorre dentro la città attraverso le vene dei suoi canali: i *Fossi Medicei*. Tra lui e i livornesi esiste un rapporto intenso, vero, rude, salato: come il salmastro che stilla dalle tamerici del lungomare. Un rapporto che ogni anno in qualche modo si rinnova con un voto: quello delle *Gare Remiere*. E come ogni matrimonio riconfermato, immancabilmente arriva la festa: una festa d'acqua salata e di remi che coinvolge l'intera città, partecipe di un rito fatto di sport, passione e folklore.

La tradizione delle *Gare Remiere* tra i rioni cittadini ha radici antiche. Rimonta a prima dell'elevazione di Livorno al rango di città nel 1606. Già nel XVI secolo, infatti, si festeggiavano i grandi eventi con regate, "pali di barchette" e dispute combattute a colpi di remi all'interno del porto. Nel Settecento e nell'Ottocento queste "feste d'acqua" furono oggetto di stampe e di tele, mentre nel frattempo avevano fatto la loro comparsa i *Risiatori*, le cui braccia possenti iniziarono a spingere anche le barche dei rioni in disputa.

Quattro gli appuntamenti annuali. Il primo,

The Rowing Races

When we mention water in Livorno, we mean the sea, above all. That same sea that flows into the town through the veins of its canals: the Fossi Medicei. Like the salty air of the sea that sweeps through the tamarisks of the waterfront, between the sea and the people of Livorno there is an intense, genuine and rugged bond. A relationship that is somehow renewed every year with one vow: The Rowing Races. A sort of wedding ceremony in which oars and salty water meet, involving the whole town to participate in a ritual of sport, passion, and folklore. The tradition of the Rowing Races between the quarters of the town has origins dating back to before Livorno was given city status in 1606. By the 16th century, great events were already being celebrated with regattas, "pali di barchette" boat races and rowing competitions inside the port. In the eighteenth and nineteenth centuries these "water festivals" were the subject of prints and canvases, and, in the meantime, the Risiatori, whose mighty arms had also begun to drive the boats of the competing districts, made their appearance. Four annual events. The first, Palio dell'Antenna, takes place on 21 May. This competition was recently revived and differs

il *Palio dell'Antenna*, si svolge il 21 maggio. È una competizione recuperata in anni recenti e diversa dalle altre tre. Ha luogo presso la *Darsena Nuova* e vede i rioni sfidarsi per raggiungere prima degli altri un alto palo (l'*Antenna*) al centro dell'area di gara. In cima ad esso sventola un drappo (il *Cencio*), la cui conquista conferisce la vittoria al rione. A giugno c'è poi la massacrante *Coppa Risiatori*: 8 chilometri di mare aperto dalle secche della *Meloria* fin dentro il porto. Sempre in giugno, la *Coppa Barontini*, gara a cronometro e forse la più affascinante delle competizioni. È disputata in notturna dentro i *Fossi Medicei*, le cui spallette, in quella sera, traboccano di gente, di suoni e di colori. Infine, la prima domenica di luglio, il *Palio Marinaro*, che si tiene in mare aperto di fronte alla suggestiva *Terrazza Mascagni*. In questo caso è forse la gara che più di tutte le altre attizza il fuoco della competizione tra i rioni. Ecco, le gare remiere sono in qualche modo l'emblema del rapporto che lega la città al suo mare e al tempo stesso rappresentazione plastica del carattere dei suoi abitanti. (*Palio Marinaro* - Video: <https://youtu.be/j-JYw0hGZds>)

*from the other three. It takes place in the Darsena Nuova and sees the town quarters challenge each other to arrive first at a high pole (the Antenna) placed in the middle of the of the competition area. At the top of the Antenna there is a waving cloth (the Cencio), whose conquest confers the victory to the quarter. Then, in June, there is the gruelling Coppa Risiatori: 8 kilometres offshore, from the Meloria Shallows to the harbour. Again in June, the Coppa Barontini, a time trial and perhaps the most fascinating of the four competitions. It is held at night in the Fossi Medicei, the embankments of which, that evening, overflow with people, sounds and colours. Lastly, on the first Sunday of July, the Palio Marinaro, which is held offshore in front of the impressive Terrazza Mascagni. This is perhaps the competition that stokes the fire of competition between the districts more than any other. For all these reasons, the Rowing Races are somehow the emblem of the relationship that binds Livorno to its sea and, at the same time, a representation of the character of its inhabitants. (*Palio Marinaro* - Video: <https://youtu.be/j-JYw0hGZds>)*

*Coppa Barontini. (Foto: Filippelli).
Coppa Barontini. (Photo: Filippelli).*



LIVORNO ACCOGLIE DAL MARE: STRUTTURE E SERVIZI ASSISTENZIALI A SUPPORTO DEI MARITTIMI

LIVORNO WELCOMES FROM THE SEA: WELFARE FACILITIES AND SERVICES TO SUPPORT SEAFARERS



Chiara MANASSERO

Student at the Master of Science for Peace: conflict transformation and development cooperation. Department of Civiltà e Forme del Sapere, University of Pisa.

Student at the Master of Science for Peace: conflict transformation and development cooperation (from 2019), University of Pisa. Traineeship and volunteering at Stella Maris

of Livorno Association (2018-2019). Bachelor's degree in Science for Peace: international cooperation and conflict transformation (2016-2019), University of Pisa.



Roberto Palmerini e Pietro Delfino, volontari della Stella Maris prima di una visita a bordo nave. (Foto: Pietro Delfino, 18 Giugno 2020, Livorno).

Roberto Palmerini and Pietro Delfino, Stella Maris volunteers before a visit on board ship. (Photo: Pietro Delfino, 18 June 2020, Livorno).

Si è abituati a considerare i porti come luoghi di scambio commerciale, snodi logistici per la merce, punti di arrivo e transito per i turisti imbarcati su navi da crociera, luoghi di grande importanza per la crescita economica e la ricchezza di ogni nazione. Questa visione comune tuttavia non basta a completare il quadro dell'universo portuale in cui deve sempre essere posta al centro la figura dei lavoratori e delle lavoratrici che rendono tutto questo possibile. La nave, elemento imprescindibile di questo connubio, è spesso considerata un'unità, un *unicum* che tuttavia nasconde al suo interno lavoratori troppo spesso invisibili all'opinione pubblica, a causa di un impiego svolto prevalentemente a bordo nave, fra ponti, paratie e motori. Per queste persone, a volte in navigazione per

We are used to seeing ports as places for trade, logistical hubs for goods, the port of call for cruise ships and their passengers and places of great importance for the economic growth and wealth of every nation. However, this view is not the whole picture because at the heart of the port universe are the many workers who make all this possible. Whilst the ship is fundamental to this union, it is often seen as a unit. However, hidden from view, are the people who, by the very nature of their employment on board, work below deck, between bulkheads and engines, and who are too often off the radar of public opinion. For these people, often sailing for weeks, their time in port, however fleeting, is their only contact with the mainland and

settimane, l'arrivo in un porto, per quanto fugace, diviene l'unico momento di contatto con la terraferma, e proprio per questo, il porto e la città devono essere, prima di tutto, un luogo di accoglienza. L'accoglienza dei marittimi nobilita non soltanto lo scalo portuale, ma in senso più ampio, l'intera comunità locale che vive intorno al porto. L'accoglienza parte dal riconoscimento della centralità della persona e dal rispetto dei diritti e della dignità di questi lavoratori.

Un importante passo avanti al fine di garantire uno standard di garanzie di base per il lavoro marittimo, è avvenuto con l'entrata in vigore della convenzione internazionale MLC 2006 (Maritime Labour Convention) [1] che ha introdotto strumenti di tutela e di promozione del lavoro svolto dal personale marittimo di tutto il mondo, assicurando condizioni di vita e di lavoro sicure all'interno della nave, ma anche l'accesso alle strutture di assistenza a terra. L'Italia ha ratificato la Convenzione MLC nel 2013 che è entrata in vigore solo nel 2014. Dallo spirito della convenzione MLC ed al fine di promuovere e tutelare il benessere dei lavoratori marittimi in transito nei porti italiani, si è sviluppato nel nostro paese un sistema più strutturato di accoglienza, con la creazione, proprio dal 2006, del Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare, presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e, a seguire, dei numerosi Comitati Territoriali, dislocati nei vari porti, tra cui anche Livorno a partire dal 2008. Si tratta di organismi alla cui presidenza è deputato il locale Comandante del Porto, in cui siedono Istituzioni, Enti pubblici e privati, Associazioni locali, con lo scopo di coordinare le azioni relative alla creazione promozione e sviluppo di una rete di solidarietà e sostegno rivolta alla Gente di Mare. Nel Comitato Welfare, una posizione di primario rilievo è attribuita all'Associazione Stella Maris. Essa è un ente senza scopo di lucro, istituito il 15 Ottobre del 2005 [2], che ha come principale funzione proprio l'accoglienza dei marittimi. Nel tempo, grazie anche all'impegno del

for this reason, the port and the city must be a place of welcome first and foremost. Welcoming seafarers not only bestows honour on the port, but also, in a broader sense, the entire local community.

That welcome begins with the recognition of the centrality of the person and respect for the rights and dignity of these workers. An important step forward to ensuring a standard of basic guarantees for maritime work took place with the entry into force of the international Maritime Labour Convention MLC 2006 [1], which introduced instruments for the protection and promotion of work carried out by maritime personnel from all over the world, ensuring safe living and working conditions inside the ship, but also access to shore support facilities.

Italy ratified the MLC Convention in 2013 and it entered into force only in 2014. From the spirit of the MLC convention and in order to promote and protect the well-being of seafarers in transit in Italian ports, a more structured reception system has been developed, with the founding of the Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare (National Committee for Seafarers' Welfare) at the Italian Corps of the Port Captaincies – Coast Guard in 2006 and, thereafter, of numerous local port committees, including Livorno in 2008.

These committees are presided over by the local Port Commander and comprise representatives from the authorities, public and private bodies and local associations, with the aim of co-ordinating the creation, promotion and development of a network of solidarity and support for Seafarers.

On the Welfare Committee, a position of primary importance is held by the Stella Maris Association. This is a non-profit organisation, established on 15 October 2005 [2], whose main function is the reception of seafarers. Thanks also to the



Inaugurazione nuova sede Stella Maris Livorno alla presenza del Vescovo Mons. Simone Giusti, di Padre Emilio, dell'Ammiraglio Tarzia (Direttore Marittimo della Toscana) e di Salvatore Vasta (Presidente Stella Maris).

Inauguration of the new Stella Maris Livorno headquarters in the presence of Bishop Mons Simone Giusti, Father Emilio, Admiral Tarzia (Tuscany Maritime Director) and Salvatore Vasta (Stella Maris President).

Comandante Federico Sgherri, è riuscita a divenire presenza stabile all'interno dell'area portuale, arrivando ad ottenere una sede nella zona del porto commerciale, distante dalla città, e un furgone 9 posti per poter effettuare il servizio di trasporto. Dal 2018 la sede è stata trasferita alla stazione marittima in prossimità del centro cittadino [3].

Dal momento della sua nascita a Livorno, l'Associazione Stella Maris, grazie al costante contributo dei volontari, ogni giorno si impegna affinché le attività e i servizi ai marittimi possano essere forniti con continuità e nei tempi che le soste delle navi concedono. L'operato e l'esistenza stessa nella realtà locale dell'Associazione non sarebbero possibili se non fosse per l'impegno della Capitaneria di Porto di Livorno nel creare e mantenere vivo un Comitato in cui trovano spazio Servizi portuali, Associazioni

commitment of Comandante Federico Sgherri, the Stella Maris has become a stable presence in the port area, with premises in the commercial port area, far from the city, and a 9-seater minibus to carry out transport services. In 2018 the headquarters transferred to the harbour station near the city centre [3].

From the moment of its birth in Livorno and thanks to the constant effort of volunteers, the Stella Maris Association works every day so that activities and services for seafarers can be provided round the clock and at the times when ships are at berth. The work and the very existence of the Association would not be possible were it not for the commitment of the Port Captaincy of Livorno in establishing and keeping alive a Committee on which port services, trade

di categoria, Sindacati, Terminalisti e Imprese portuali, nonché l'Autorità di Sistema Portuale e, più recentemente, il Comune di Livorno, attori tutti che contribuiscono, ognuno secondo le proprie possibilità, a far sì che quest'organizzazione possa continuare ad operare e migliorare i servizi che il porto e la città di Livorno vogliono e possono offrire a tutti i lavoratori marittimi. Le attività dell'Associazione si svolgono grazie al costante impegno dei volontari che si occupano di accoglienza, sia presso la sede - dove i marittimi trovano libero accesso a connessione internet e hanno l'opportunità di informarsi sulle notizie principali dei paesi di provenienza- sia nelle visite a bordo nave, sia in Stella Maris -dove i volontari forniscono le informazioni base sui principali punti di interesse della città e sui servizi a disposizione dei marittimi, primo fra tutti il servizio di

associations, trade unions, terminal operators and port companies, as well as the Port System Authority and, more recently, the Municipality of Livorno, find space and contribute, each according to their possibilities, to ensure that this organisation can continue to operate and improve the services that the port and the city of Livorno can and want to offer to all maritime workers.

The activities of the Association take place thanks to the constant commitment of the volunteers, who deal with hospitality at the headquarters - where seafarers find free access to Internet and the opportunity to check for news from their countries of origin - during visits on board the ship and at Stella Maris - where the volunteers provide basic information about the main places of interest in

Il comandante Federico Sgherri e alcuni marittimi alla festa di Natale in Stella Maris.
(27 Dicembre 2016, Livorno).

*Comandante Federico Sgherri and seafarers at the Stella Maris Christmas party.
(27 December 2016, Livorno).*



trasporto gratuito da porto a centro città e viceversa, garantito grazie al pulmino 9 posti in possesso dell'Associazione. Infine viene chiesto loro se hanno necessità particolari come ad esempio andare a fare la spesa, comprare una scheda telefonica, essere accompagnati a cambiare le valute, etc. I servizi a bordo nave, a causa della situazione pandemica in atto (COVID 19), richiedono un impegno sempre maggiore per consentire ai marittimi di ricevere quanto nelle proprie necessità.

L'attività dell'Associazione, inoltre, permette ai marittimi che lo desiderino di accedere all'assistenza spirituale, sia a terra che a bordo grazie alla presenza del Cappellano del Porto, Padre Emilio, servizio altrimenti difficilmente accessibile per i membri di equipaggi sempre in navigazione.

Non mancano, inoltre, come la recente realtà portuale ci dimostra, i servizi straordinari in caso di abbandono della nave in porto da parte dell'armatore: membri dell'equipaggio senza salario, comandanti che non sono in grado di provvedere al sostentamento minimo della nave (viveri, carburante, materiale di sicurezza di bordo) né di coprire i costi di rimpatrio dell'equipaggio. In questi momenti gli equipaggi necessitano di forte sostegno morale, ma anche di aiuti materiali come rifornimenti di gasolio, cibo e acqua data l'impossibilità per i marittimi di rientrare nei loro paesi di origine, in quanto risulterebbero disertori e non troverebbero imbarchi successivi; l'unica loro possibilità è un'azione legale nei confronti dell'armatore. Ecco, quindi, che divengono fondamentali il sostegno e gli aiuti portati dalla comunità portuale tutta, attraverso i volontari della Stella Maris.

Nel suo operato la Stella Maris è, quindi, fondamentale punto di incontro tra marittimi, realtà portuale e cittadina; proprio questa posizione privilegiata porta l'Associazione a rivolgersi non solo verso il porto, ma anche verso gli altri soggetti coinvolti. Negli ultimi anni, l'Associazione, ha realizzato, in collaborazione con l'Università

the city and on the services available to seafarers, first of all the free transport service between the port and city centre, guaranteed by the Association's minibus. Finally, they are asked if they have special needs such as going shopping, buying a phone card, being accompanied to change currencies, etc.

Because of the COVID-19 pandemic, services on board ship require an ever-greater commitment to ensure seafarers to receive what they need.

The Association also offers access to spiritual guidance, both ashore and on board ship, from the Port Chaplain, Father Emilio, and which crew members who are always at sea find difficult to obtain.

Furthermore, as recent events have demonstrated, demand is rising for assistance when owners abandon ships in port, leaving crew members without wages, and captains who are unable to provide for the minimum sustenance of the ship (food, fuel, safety material on board) or to cover the costs of repatriation of the crew. In these circumstances, seafarers need not only great moral support, but also material assistance, such as supplies of diesel and food and water, given that seafarers cannot return to their countries of origin, unless they desert ship and thus jeopardise any future employment aboard; their only option is legal action against the shipowner. Aid and support from the whole port community, through the volunteers of the Stella Maris, are therefore of vital importance.

The Stella Maris is a fundamental meeting point between seafarers, the port and the city and this privileged position means that the Association can engage not only with the port, but also with the other parties involved. In collaboration with the University of Pisa, the Association has established a Degree Course in Sciences for Peace, International Cooperation and



Tirocinanti dell'Università di Pisa e volontari della Stella Maris, incontrano l'equipaggio del Moby Vincent. (Foto: Roberto Palmerini, 16 Aprile 2019, Livorno).

Trainees from the University of Pisa and Stella Maris volunteers meet the crew of the Moby Vincent. (Photo: Roberto Palmerini, 16 April 2019, Livorno).



Festa di Natale in Stella Maris. (13 Dicembre 2019, Livorno).

Christmas party at Stella Maris. (13 December 2019, Livorno).

di Pisa, un Corso di Laurea in Scienze per la Pace, Cooperazione Internazionale e Trasformazione dei Conflitti, una serie di incontri per raccontare la vita dei marittimi a bordo delle navi, le necessità che incontrano a terra, offrendo anche agli studenti universitari possibilità di tirocinio presso l'Associazione. Sempre sulla linea di far conoscere la realtà di vita dei marittimi, Stella Maris offre inoltre agli studenti dell'Istituto Superiore Nautico di Livorno la possibilità di svolgere attività di volontariato. L'associazione Stella Maris, grazie al costante contributo dei volontari, ogni giorno si impegna affinché le attività e i servizi ai marittimi possano essere forniti. Tuttavia, per quanto gli sforzi della comunità portuale e locale possano essere incisivi, il servizio di accoglienza a terra promosso a favore di questi lavoratori necessita di non essere lasciato solo al volontariato, ma di ricevere un supporto economico da parte del governo nazionale più strutturato.

Conflict Transformation, which includes a series of meetings to expose the life of seafarers on board ships and the needs they encounter ashore and the opportunity for university students to gain work experience with the Association. Stella Maris also offers secondary school students at the Istituto Superiore Nautico di Livorno the opportunity to carry out voluntary work and gain insight into the life.

The Stella Maris Association, thanks to the constant support of volunteers, strives every day to ensure that assistance and services for seafarers can be provided. Regardless of how effective the efforts of the port and local community are, the shore reception service offered to these workers should not have to rely solely on the goodwill of volunteers; more structured economic support from the national government is required.

Note

[1] MLC 2006 (Maritime Labour Convention) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf

[2] Statuto Stella Maris di Livorno, 15 Ottobre 2005 e successivi aggiornamenti.

[3] <https://www.stellamaris.tv/livorno>

Riferimenti

Apostolato del Mare (2009) *Il benessere dei lavoratori del mare e i servizi offerti dai porti italiani*.

Boncianni B (2017) *Etica e impresa: quale responsabilità sociale? Un equilibrio complesso*. Pisa University Press.

Manassero C., "I nomadi del mare: analisi sul benessere dei marittimi", Tesi di Laurea Triennale in Scienze per la Pace: cooperazione internazionale e trasformazione dei conflitti, Università di Pisa, Anno Accademico 2018-2019, Relatrice: Prof.ssa Boncianni Barbara.

MLC 2006 (Maritime Labour Convention) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf

Stella Maris di Livorno, *Statuto della Stella Maris di Livorno*, 15 Ottobre 2005.

Notes

[1] MLC 2006 (Maritime Labour Convention) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf

[2] *Statute Stella Maris, Livorno, 15 October 2005 as amended and supplemented*.

[3] <https://www.stellamaris.tv/livorno>

References

Apostolato del Mare (2009) *Il benessere dei lavoratori del mare e i servizi offerti dai porti italiani*.

Boncianni B (2017) *Etica e impresa: quale responsabilità sociale? Un equilibrio complesso*. Pisa University Press.

Manassero C., "I nomadi del mare: analisi sul benessere dei marittimi", Tesi di Laurea Triennale in Scienze per la Pace: cooperazione internazionale e trasformazione dei conflitti, Università di Pisa, Anno Accademico 2018-2019, Relatrice: Prof.ssa Boncianni Barbara.

MLC 2006 (Maritime Labour Convention) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf

Stella Maris di Livorno, *Statuto della Stella Maris di Livorno*, 15 Ottobre 2005.

Gli autori delle interviste

The authors of interviews



Ursula GALLI

*Responsabile Ufficio Stampa e Media Team.
Comune di Livorno.*

Professional Journalist. Livorno Municipality's media team. Degree in Modern Literatures. Master in Public and Politics Communication, Pisa University. Master in Italian Writing, Pisa University.

ugalli@comune.livorno.it



Marco CASALE

Giornalista. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Livorno.

Journalist, registered in the professional journalist guild (from 2009). Chief editor of www.portnews.it (from 2012); Head of communication at the Port Network Authority (from 2010). Degree in Journalism, University of Rome (2008).

m.casale@portaltotirreno.it



Dania CORDAZ

Sociologa, PhD in Storia e Sociologia della Modernità. Ufficio Integrazione Città-Porto, Comune di Livorno.

Sociologist, PhD in History and Sociology of Modernity, at the Department of Political Science, University of Pisa; social network researcher with teaching experience in the areas of research methods in social sciences and social Network Analysis. Master in Human Resource at the University of Florence (2001). Degree in Political Science, University of Pisa (2000).

dania.cordaz@gmail.com



Associazione per la Collaborazione tra Porti e Città
Association for the Collaboration between Ports and Cities

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE GOVERNING BOARD

PRESIDENTE PRESIDENT

Rinio Bruttomesso. *Venezia / Venice*

VICEPRESIDENTI VICE PRESIDENTS

Manuel Guerra. *Valencia / Valencia*
Roberto Converti. *Buenos Aires / Buenos Aires*

MEMBRI MEMBERS

Joan Coldecarrera. *Barcelona / Barcelona*
Adilson Luiz Gonçalves. *Santos / Santos*
Teófila Martínez. *Cadice / Cadiz*
Miguel António Moniz da Costa. *Azzorre / Azores*
Luisa Maria Neves Salgueiro. *Matosinhos / Matosinhos*
Pietro Spirito. *Napoli / Naples*

SEGRETARIA GENERALE GENERAL SECRETARY

Raquel Boy. *Cadice / Cadiz*

DIRETTORE DEL COMITATO SCIENTIFICO DIRECTOR OF THE SCIENTIFIC COMMITTEE

Massimo Clemente. *Napoli / Naples*

SEGRETARIA DEL COMITATO SCIENTIFICO SECRETARY OF THE SCIENTIFIC COMMITTEE

Eleonora Giovane di Girasole. *Napoli / Naples*

DIRETTORE DI PORTUS EDITOR OF PORTUS

Joan Alemany. *Barcellona / Barcelona*

DIRETTORE SCIENTIFICO DI PORTUSplus SCIENTIFIC EDITOR OF PORTUSplus

Carola Hein. *Delft / Delft*

RESPONSABILE DI REDAZIONE DI PORTUS E PORTUSplus EDITOR IN CHIEF OF PORTUS AND PORTUSplus

Oriana Giovinazzi. *Genova / Genoa*

DISEGNO GRAFICO E DIREZIONE ARTISTICA WEB GRAPHIC DESIGN AND WEB ART DIRECTION

Luisa Bordato. *Venezia / Venice*

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA E AMMINISTRATIVA ORGANIZATIONAL AND ADMINISTRATIVE SECRETARIAT

Gaia Daldanise. *Napoli / Naples*

30124 VENEZIA (Italia)
San Marco 397
secretaria@retedigital.com
www.retedigital.com

SOCI ORDINARI ORDINARY MEMBERS

Administração do Porto de Lisboa, S.A. [APL]. *Lisbona / Lisbon*
Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. [APDL]. *Leixões / Leixões*
Câmara Municipal de Matosinhos. *Matosinhos / Matosinhos*
Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). *Valparaiso / Valparaiso*
Puertos del Estado. *Madrid / Madrid*

SOCI COLLABORATORI COLLABORATING MEMBERS

Administração do Porto de Aveiro, S.A. [APA]. *Aveiro / Aveiro*
Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. [APRAM]. *Funchal, Madeira / Funchal, Madeira*
Autoridad Portuaria de Baleares. *Palma de Maiorca / Palma de Mallorca*
Autoridad Portuaria de Castellón. *Castellon / Castellon*
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. *Cadice / Cadiz*
Autoridad Portuaria de Sevilla. *Siviglia / Seville*
Autoridad Portuaria de Valencia. *Valencia / Valencia*
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto. *Taranto / Taranto*
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. *Napoli / Naples*
Ayuntamiento de Málaga - Servicio de Programas. *Malaga / Malaga*
Camara Municipal de Viana do Castelo. *Viana do Castelo / Viana do Castelo*
Comune di Livorno. *Livorno / Livorno*
Consorzio Porto di Alghero Soc. Cons. a.r.l. *Alghero, Sardegna / Alghero, Sardinia*
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo, Consiglio Nazionale delle Ricerche [CNR-IRISS]. *Napoli / Naples*
Gerencia Urbanística Port Vell - Port de Barcelona. *Barcellona / Barcelona*
Portos dos Açores, S.A. *Horta, Azzorre / Horta, Azores*

ASSOCIATI ASSOCIATED MEMBERS

ADELTE Ports & Maritime, S.L.U. *Barcellona / Barcelona*
Associação Cultural Saber Global. *Rio de Janeiro / Rio de Janeiro*
Autoridad Portuaria de A Coruña. A *Coruña / A Coruña*
Colegio Oficial de Arquitectos de Illes Balears - Delegación Menorca. *Menorca / Menorca*
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura (DICAR), Università degli Studi di Catania. *Catania / Catania*
García - Cabrera Asesores en Urbanismo, S.L. *Malaga / Malaga*
Instituto Superior de Educação Santa Cecília. *Santos / Santos*
Rohde Nielsen, A.S. - Sucursal em Portugal. *Porto / Porto*
Universidad Argentina de la Empresa (UADE). *Buenos Aires / Buenos Aires*

María José Andrade Marqués. *Malaga / Malaga*
Jorge Miguel Bartolo, Figueira da Foz / *Figueira da Foz*
Luisa Bordato. *Venezia / Venice*
Rinio Bruttomesso. *Venezia / Venice*
Maria Fabrizia Clemente. *Napoli / Naples*
José Luis Estrada Llaquet. *Barcellona / Barcelona*
André Fernandes. *Lisbona / Lisbon*
Lídia Maria Matias. *Lisbona / Lisbon*
María Mayén González. *Siviglia / Seville*
Giovanna Piga. *Canterbury / Canterbury*
Anna Maria Ribas. *Barcellona / Barcelona*
Adolf Romagosa. *Barcellona / Barcelona*

SOCI ONORARI HONORARY MEMBERS

Joan Alemany Llovera. *Barcellona / Barcelona*
Luís Carlos Antunes Barroso. *Lisbona / Lisbon*
Ibon Areso. *Bilbao / Bilbao*
Luisa Bordato. *Venezia / Venice*
Emílio Fernando Brogueira Dias. *Leixões / Leixões*
Rinio Bruttomesso. *Venezia / Venice*
José Luis Estrada Llaquet. *Barcellona / Barcelona*
João Figueira de Sousa. *Lisbona / Lisbon*
Oriana Giovinazzi. *Genova / Genoa*
Brian Hoyle. *Southampton / Southampton*
Julián Maganto Lopez. *Madrid / Madrid*
José Joaquín Martínez Sieso. *Santander / Santander*
Manuel Matoses Rebollo. *Algeciras / Algeciras*
Natércia Rego Cabral. *Lisbona / Lisbon*
Ana Cristina dos Reis e Cunha. *Lisbona / Lisbon*
José Ramón Ruiz Manso. *Santander / Santander*



PORTUS
the online magazine of **RETE**

RETE

Pubblicazione periodica edita dal Comune di Livorno
Anno 1991 - N. 1 - 1000 copie



COMUNE DI LIVORNO