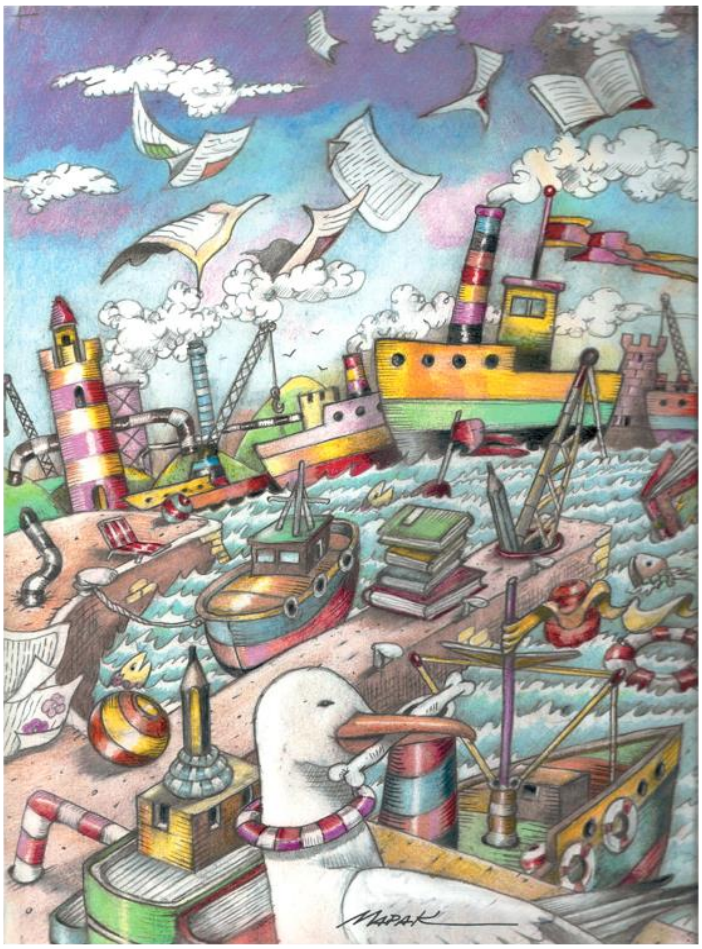
NAUTILUS

NavigAzioni tra Locale e Globale

Porti, città, persone

Luglio-Agosto 2022 n. 13/14



DIRETTORE RESPONSABILE

Monica Pierulivo

REDAZIONE

Marco Bracci
Benedetta Celati
Patrizia Lessi
Francesca Passeri
Rossano Pazzagli

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Fabio Canessa
Mauro Carrara
Lucia Checchia
Stefano D'Atri
Luciano Guerrieri
Guido Morandini
Elena Pecchia
Leonardo Piccini
Olimpia Vaccari
Alessandro Volpi

Si ringraziano per il contributo all' impaginazione il ***prof. Antonio Meucci*** *e* ***Alessia Rossi*** *(progetto PTCO-Alternanza Scuola Lavoro) dell'****ISIS "Einaudi-Ceccherelli" di Piombino***

ILLUSTRAZIONE DI COPERTINA E LOGO DI **Massimo Panicucci**

Info: redazione@nautilusrivista.it

SOMMARIO

EDITORIALE

4 **Porti, Città, persone**
di Monica Pierulivo

7 **Ritorno a Piombino**
di Elena Pecchia

8 **Le nuove sfide del Sistema dei porti dell'Alto Tirreno**
Intervista a Luciano Guerrieri
(*Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*)

12 **La portualità toscana e la crisi dell'industria**
di Leonardo Piccini

14 **Il porto di Piombino: spazi, luoghi e persone nel tempo**
Intervista a Mauro Carrara

18 **Tutti al mare!**
di Guido Morandini

21 **Il porto dell'immaginario**
di Fabio Canessa

23 **Porti senza mare. Navigazione e approdi nelle acque interne**
di Rossano Pazzagli

26 **Il porto come luogo sociale aperto al futuro**
di Marco Bracci

28 **Le navi e il mare. Ragusa /Dubrovnik, una storia nel Mediterraneo**
di Stefano D'Atri

30 **Fra terra e mare: il porto adriatico di Termoli**
di Lucia Checchia

32 **Un palcoscenico mediterraneo. Il porto di Livorno e la portualità toscana nel tempo**
di Olimpia Vaccari

35 **Una struttura tardiva. Le origini del porto di Marina di Carrara**
di Alessandro Volpi

37 **Crocevia sull'acqua**
di Patrizia Lessi

39 **Porti, immagini e suoni**
di Paolo Mazzucchelli

EDITORIALE

Porti, città, persone

di Monica Pierulivo

"Qui tra la gente che viene che va/dall'osteria alla casa o al lupanare/dove son merci e uomini il detrito di un gran porto di mare/io ritrovo, passando, l'infinito/nell'umiltà..."
(U. Saba)

Non poteva mancare un numero sui **Porti,** per una rivista come "Nautilus" che si occupa di navigazioni tra locale e globale, di culture e interculture, di sfide e di cambiamenti. I porti quindi non solo come infrastrutture, ma anche come luoghi e spazi di interconnessioni, di passaggi, di turismo, di cultura e di economia del mare.

Come snodi di una rete globale, i porti sono funzionali al contesto economico che li accoglie e il loro successo dipende spesso dallo sviluppo e dalla ricchezza del retroterra economico dove sono collocati. Leggere le città attraverso i loro scali è un'operazione interessante che consente di vedere i collegamenti tra la parte terrestre e quella marittima.
Importanti città nate e cresciute intorno ai loro porti come **Livorno** e **Carrara** nel mar Tirreno, **Ragusa (Dubrovnik)** e **Termoli** nell'Adriatico vengono descritte in questo numero in rapporto alla loro storia e alle loro caratteristiche geografiche e territoriali, con interessanti ricostruzioni rispettivamente di **Olimpia Vaccari**, **Alessandro Volpi, Stefano D'Atri** e **Lucia Checchia.**

I porti sono inoltre luoghi di trasformazione e sostituzione, abbandonati e vissuti allo stesso tempo, spazi di vita, di socialità, di innovazione e di tutela di un patrimonio di saperi, conoscenze ed esperienze legate alla navigazione, alla pesca e all'infinita cultura del mare.

Esiste in Italia una vasta realtà di comunità attive nella riscoperta e trasmissione dell'importante eredità immateriale connessa alla marineria da pesca e del piccolo trasporto di cabotaggio: un mondo fatto di barche tradizionali a **vela latina** e **al terzo**, costruite secondo pratiche tramandate dai maestri d'ascia di generazione in generazione, di saperi e tecniche della navigazione, di rituali del varo e contro il maltempo, di parole scambiate all'interno di una *koinée* mediterranea, di tante storie e narrazioni.
Pochi giorni fa a **Marciana Marina** (isola d'Elba), ho avuto modo di ammirare due "luedi "dei primi decenni del '900, barche a vela latina utilizzate in Liguria per il cabotaggio in tutta l'area mediterranea. Un'iniziativa promossa dal circolo locale di Legambiente insieme al Comune per valorizzare questo importante patrimonio culturale. È un patrimonio delicato, sopravvissuto alla grande trasformazione turistica delle nostre coste, poco rappresentato, ma che ha potuto contare su alcuni ricercatori e interpreti, su alcuni

musei specializzati, e che negli ultimi due decenni ha visto molti gruppi attivi, soprattutto sul versante degli aspetti di cultura immateriale legata alla navigazione con le barche da lavoro a vela tradizionale.

Per riuscire a rappresentare al meglio i molteplici significati e le questioni che sottendono a un tema così ampio, affrontiamo il tema proponendo quindi una pluralità di voci e sguardi diversi. L'intervista a **Luciano Guerrieri**, presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, ci offre un quadro aggiornato sul ruolo che i porti di questo ambito rivestono nei traffici nazionali e internazionali, sui temi ambientali ed energetici attualmente più stringenti, e sulle specificità e gli equilibri tra i porti stessi all'interno del Sistema. Un'occasione per conoscere scenari e questioni ampie connesse all'economia del mare e alle nuove sfide che dovranno essere intraprese nel prossimo futuro per stare al passo con le questioni ambientali più stringenti.

Dal globale al locale, in riferimento al porto di Piombino, con il racconto vivo di **Mauro Carrara**, impiegato della locale Compagnia Portuali dal 1954 al 1990 e cultore di storia, descrive i cambiamenti di questo porto nel corso del '900 fino a oggi: da piccolo microcosmo e spazio vissuto all'interno del tessuto urbano, a porto industriale e commerciale a servizio dei turisti per l'Elba.

Parlando anche di altro, **Guido Morandini**, regista Rai e autore di recenti documentari sul Canale di Piombino, su vie d'acqua e di terra, narra con uno sguardo esterno il proprio punto di vista sulla cultura del territorio e si pone l'interrogativo se Piombino sia attualmente una vera città di mare, introducendo suggestioni e interessanti visioni.Ma i porti sono anche immaginario, e letteratura.

La navigazione è da sempre metafora del viaggio della vita**,** afferma **Fabio Canessa** che ci trasporta in un viaggio a tema nelle atmosfere dei miti e della letteratura, mentre **Elena Pecchia**, con una nota sul "De reditu suo" di **Rutilio Namaziano**, ci riporta alle vocazioni portuali originarie della Piombino di molti secoli fa. Rimandi culturali da non dimenticare per comprendere appieno una terra e il suo mare.

Ci sono poi anche i porti senza mare di **Rossano Pazzagli.** Porti interni, costruiti lungo canali, fiumi, laghi o paludi, in un sistema che metteva in collegamento con il mare anche a molta distanza dalla costa. Porti poi quasi completamente eclissati dallo sviluppo delle moderne modalità di trasporto.In questa narrazione molteplice, **Marco Bracci** rappresenta il porto come luogo sociale, mezzo di comunicazione tra e con territori altri, lontani, legato al proprio passato e allo stesso tempo uno dei luoghi più "moderni" che le società contemporanee possano esprimere.

Tornando invece alla *Blue Economy*, **Leonardo Piccini,** ricercatore **Irpet,** traccia

un quadro della portualità in Toscana, dei suoi aspetti positivi e delle sue criticità, in un contesto costiero caratterizzato da una forte crisi industriale.
Incursioni infine nell'arte del cinema con **Patrizia Lessi** e nell'arte grafica delle copertine dei dischi con **Paolo Mazzucchelli** con le rappresentazioni che dei porti hanno fatto grafici e fotografi in riferimento ai testi musicali.

Immaginario e realtà che dialogano tra di loro abbracciando ambiti disciplinari diversi, per offrire chiavi di lettura e d'interpretazione, per aiutare a comprendere e a "navigare" con maggiore consapevolezza.

RITORNO A PIOMBINO

Tra la fine del IV secolo e l'inizio del V, un poeta latino di origine gallica, che viveva nella città più bella del mondo prima che i barbari la devastassero del tutto, decise di compiere un viaggio per mare da **Roma** alla **Gallia**, *Coast to coast*.

Rutilio Namaziano, questo il suo nome, racconta in un poema in versi, "De reditu suo", il suo viaggio di ritorno in patria da **Roma** a **Luni**. E sentite dove sbarcò: *"Falesia, vicina, ci accolse provati dal viaggio sebbene il sole non fosse a metà cammino. E volle il caso che allora, ilari, i villaggi per gli incroci campestri, lenissero con feste sacre gli animi stanchi: perché proprio in quel giorno Osiride, infine rinato, risveglia i lieti semi a nuove messi. Sbarcati, ci dirigiamo a una villa e vaghiamo in un boschetto, ammiriamo gli stagni dallo specchio racchiuso in un modo delizioso: lascia giocare i pesci arzilli fra i vivai l'onda abbondante dell'acqua imprigionata".*

Come ricorda il Progetto "Uomini e cose a Vignale" (a cura del Dipartimento di Scienze Storiche e dei beni culturali dell'Università di Siena, del Ministero per i beni e Attività Culturali e del Comune di Piombino), la linea della costa era molto più arretrata di oggi e il punto di approdo di Falesia nominato da **Namaziano** probabilmente è da identificare con la stazione di posta, la villa e le peschiere scavate recentemente a Vignale. La vocazione del porto, il luogo ameno, la vitalità di una piccola comunità, c'era già tutto tanti secoli fa, a Piombino.

E.P.

Le nuove sfide del Sistema dei porti dell'Alto Tirreno

intervista a **Luciano Guerrieri**

(Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)

*L'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP) si è costituita nel 2017, a seguito della riforma introdotta dal decreto legislativo n. 169/2016, disegnando una nuova geografia portuale. Comprende sei porti: **Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia**. Alla base della riforma portuale, la necessità di fare sistema, coordinando nel miglior modo il livello istituzionale con le regolamentazioni europee e con il sistema produttivo e logistico nazionale e internazionale, ricercando lo sviluppo del locale nel globale e il giusto equilibrio tra innovazione e sostenibilità.*

Cosa si prevede per i porti in tema di transizione ecologica?

Dopo la crisi pandemica che ha fortemente penalizzato le attività portuali nel corso degli ultimi due anni dobbiamo dare la giusta importanza alla portualità in un nuovo processo di sviluppo economico territoriale che faccia leva sulle filiere e sulla capacità degli operatori e delle istituzioni di fare gioco di squadra. Dobbiamo mettere al centro della portualità le competenze professionali, il **capitale umano** per sostenere in modo adeguato le sfide che ci attendono. Tra queste c'è sicuramente la **sfida ambientale**. Per quanto ci riguarda, da questo punto di vista stiamo procedendo al rinnovo del **parco navi** che dovranno utilizzare nuovi combustibili per arrivare a una totale **decarbonizzazione**. Nel PNRR, che è sicuramente una occasione per riparare i danni causati dalla crisi e preparare il futuro alle giovani generazioni, ci sono 500 milioni di euro per favorire la transizione ad altri combustibili. Le due associazioni **Confitarma** e **Assarmatori** stanno procedendo su questa linea, con le necessarie gradualità. Il processo è partito e già oggi in porto le emissioni sono in diminuzione. **Grimaldi** ad esempio adotta già un combustibile a basso tenore di zolfo e usa batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione. Nel porto di **Livorno** ci sono già navi Grimaldi della classe Eco che utilizzano questa soluzione e che sono riconoscibili dalla scritta *Hybrid.* Per consentire la transizione anche i porti dovranno attrezzarsi per offrire i servizi di rifornimento necessari alle navi. Entro l'anno è previsto l'arrivo di una nave Moby alimentata a gas. Il gas, con riferimento al bio-metano o alla produzione di un **GNL green**, è e sarà il combustibile della transizione ecologica per almeno i prossimi 10-15 anni. Parallelamente bisogna costruire però delle alternative e questo produrrà un cambiamento enorme nel giro di tempi non certo lunghissimi. Dobbiamo tenere presente comunque che le unità alimentate con GNL costano oggi circa il 20% in più rispetto a quelle tradizionali e che il GNL è considerato

–a livello di tassonomia – come un combustibile comunque fossile.

Tra i combustibili alternativi non si parla solo di gas (GNL) ma anche di **idrogeno** e di **ammoniaca**, rispetto ai quali non c'è ancora un accordo ben preciso per le criticità che presentano. Si tratta di **vettori energetici**, più che combustibili, che devono essere gestiti con attenzione. L'idrogeno ha densità energetica piuttosto bassa e inoltre il suo immagazzinamento, trasporto ed utilizzo pongono problemi di sicurezza legati alla possibilità di combustioni accidentali. Riguardo all'ammoniaca l'energia prodotta da tale combustibile è meno densa di quella del petrolio, il che significa che le navi consumeranno molto più carburante in volume. Ha però il vantaggio di poter essere movimentata con maggior facilità. Il passaggio a questi combustibili alternativi comporta dunque la necessità di un doppio adeguamento – lato mare e lato banchina – in quanto si tratta di prodotti con caratteristiche profondamente diverse da quelle dei combustibili tradizionali; senza dimenticare che anche il personale dovrà essere adeguatamente formato. Si tratta quindi di una transizione che richiederà del tempo e che dovrà avvenire a livello globale.

Qual è il contesto strategico all'interno del quale si muove l'AdSP MTS?

Il nostro sistema portuale è il più meridionale dei poli portuali centrali europei ma allo stesso tempo il più settentrionale del porti mediterranei. La vicinanza ai ricchi mercati dell'Italia centro-settentrionale, in particolare con il quadrante **nord-orientale** e con il **Triveneto**, ne costituisce un punto di forza così come le opportunità offerte dai collegamenti transeuropei offrono un'importante possibilità di sviluppo. Le politiche di filiera sulle quali stiamo ragionando possono collegarsi anche a porti del **Mediterraneo.** Il riferimento è pertanto duplice: da un lato l'entroterra europeo con i mercati **dell'Europa continentale**, **dall'Italia nord-orientale** fino alle regioni europee; dall'altro la dimensione più mediterranea con i collegamenti con le isole maggiori e i Paesi della sponda sud del Mediterraneo.

Al primo ambito fanno riferimento le relazioni di porto *gateway* che il Sistema svolge nei confronti dei distretti industriali con flussi di merce *containerizzata*.

Per il secondo ambito, i flussi di ***Short Sea Shipping*** possono dimostrare il ruolo di prim'ordine del Sistema dell'Alto Tirreno nell'interscambio, dimostrando il potenziale di diversificazione dei traffici.

È importante ricordare che il porto di **Livorno** è il primo porto *Ro-Ro* italiano, cioè con navi traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

Importanti i traffici con paesi mediterranei come la **Spagna** mentre diventa sempre più strategico rafforzare le relazioni con i Paesi della sponda sud e porti come interlocutore primario delle relazioni intra-mediterranee.

Piombino è il porto continentale più vicino alla **Corsica** e all'**Elba**. In quest'ottica, assume rilievo il flusso di passeggeri e i servizi di collegamento con i porti insulari anche dell'arcipelago toscano.

Che posizionamento dare al porto di Piombino nell'ambito dell'AdSP?

C'è il problema infrastrutturale da risolvere con la questione ormai urgente del prolungamento della S.S. 398 fino al porto. Anas ha comunque appaltato il primo lotto che arriva al Gagno e abbiamo ottenuto a gennaio 2022 i fondi per portare la strada fino al porto, quindi ci auguriamo di risolvere prima possibile (con tempi tecnici di almeno 4 anni).

Per **Piombino** c'è poi un potenziamento in atto con nuovi fondali, banchine, aree sulla base del Piano Regolatore del 2013 per soddisfare in modo ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci, specialmente quella connessa ai prodotti delle attività industriali, alle merci rinfuse, alle Autostrade del Mare e ai passeggeri, incluso crociere. Teniamo presente che d'estate transitano da **Piombino** circa 110 navi passeggeri al giorno tra entrata e uscita.

Altra esigenza prioritaria riguarda la rapida connessione del porto con il "Corridoio tirrenico" e con le ferrovie, oltre allo sviluppo di infrastrutture per la nautica da diporto.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, è in fase di progettazione il **Piano del Ferro** con interventi a carico di RFI per fare di **Livorno** e **Piombino** degli snodi a favore dell'intermodalità. L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale intende favorire la realizzazione in tempi brevi tutti di collegamenti necessari: Scavalco Porto-Interporto; Interporto Collesalvetti/Vada, Piombino-Collesalvetti/Vada e *bypass* nodo Pisa. L'intenzione è quella di raggiungere entro i prossimi anni i mercati e gli interporti del **Centro-Nord Italia**, il **Corridoio del Brennero** e del **Gottardo** così come i mercati dell'**Europea Centro Orientale**.

Il tema è sicuramente quello di trovare nuovi traffici anche se **Piombino** non può comunque prescindere dalle merci industriali, che rappresentano la sua vocazione. Bisogna comunque essere competitivi ed attrattivi. Un tema importante ma difficile, non lo nascondo, è quello di recuperare "pezzi di territorio" non più utilizzato (area demaniale dell'ex ciclo integrale siderurgico -le aree ex Irfid). Su tutto questo è necessario lavorare.

Inoltre per Piombino ci sono altre prospettive che sono quelle della cantieristica e della costruzione in corso del nuovo **porto turistico** in **Chiusa**, degli **allevamenti ittici** e nuove prospettive di logistica collegate con la realizzazione di un autoparco, una sorta di ***Hub*** per le auto nuove.

Ma Piombino è un porto *hub* o un porto-città?

Piombino può diventare anche un porto *hub* per determinati metalli, grandi navi, grandi stoccaggi, il problema è che ha ancora poche banchine e quindi su questo bisogna investire.

Inoltre stiamo lavorando a un progetto di **ricucitura urbanistica** importante, che prevede il rifacimento della stazione marittima con elementi di pregio unita a un *restyling* paesaggistico ed energetico. Gli interventi di mitigazione ambientale prevedono la realizzazione di elementi verticali che ripropongono l'idea stilizzata e artificiale di un "fusto di albero o di canna" di pannelli rivestiti con pellicola fotovoltaica per la produzione di energia. Saranno ubicati lungo tutta la lunghezza dei due moli di protezione consentendo una produzione di energia annua di due milioni di KWh.

Inoltre è prevista la realizzazione di una torre di nove piani con terrazza panoramica nell'area della stazione marittima dove saranno ubicati i piloti del porto oltre ad un'area di parcheggio sopraelevato che consentirà di inserire la struttura nel complesso integrato tra i servizi portuali esistenti e la sede dell'AdSP. La torre sarà rivestita con elementi ceramici che richiameranno il mare e il centro città diventando un elemento di congiunzione urbanistica.

Ad oggi è stata consegnata la progettazione preliminare dell'opera e il costo è stato stimato complessivamente in 7 milioni di euro.

Infine teniamo presente che in tutta l'AdSP passano ogni anno circa **9 milioni** di passeggeri.

Le sfide da affrontare sono molte e la realizzazione dei molti progetti in campo sarà la priorità dell'AdSP per traghettare i nostri porti e il nostro territorio verso un futuro di benessere e di sostenibilità ambientali.

La portualità toscana e la crisi dell'industria

di Leonardo Piccini

La fase recessiva vissuta dall'economia toscana ha accentuato le disparità territoriali invertendo una tendenza verso la convergenza che aveva caratterizzato gli anni precedenti la grande crisi del 2008. Nei sistemi locali della toscana costiera (e ancor più in quelli caratterizzati dalla presenza di porti di rilevanza regionale come **Carrara, Piombino e Livorno**), la crisi industriale ha assunto caratteri di tale complessità da rendere necessario il mantenimento di un forte impegno in termini di politiche pubbliche di intervento. L'economia della costa toscana ha mostrato, fin dal periodo del decollo industriale, caratteristiche peculiari rispetto al modello dominante, caratterizzandosi per una dimensione media d'impresa maggiore e una specializzazione in settori ad alta intensità di capitale e di uso del suolo. Proprio questo sistema industriale ha vissuto una crisi profonda prolungata nel tempo, senza trovare un percorso efficace di riconversione. Oggi, questo contesto può tuttavia contare sulle potenzialità di alcuni settori che, anche in prospettiva, sembrano in grado di contribuire allo sviluppo dell'area e all'intera economia regionale. Un efficiente sistema logistico risulta infatti una necessaria leva di recupero di competitività per il sistema produttivo e per la riduzione dei divari di sviluppo.

Per una regione come la Toscana, caratterizzata da una forte propensione alle esportazioni (il traffico marittimo incide per la Toscana per circa un terzo del totale in termini di valore ma per più dei due terzi in termini di quantità) e da una storica vocazione turistica, l'accessibilità di lungo raggio consente quello scambio continuo di persone, beni e servizi verso il resto del mondo che favorisce l'innovazione e la competitività e assicura la piena espressione delle potenzialità di crescita del sistema.

Il sistema portuale e logistico italiano (e di riflesso, quello toscano) ha inoltre tutte le potenzialità per beneficiare dell'accresciuta centralità del **Mediterraneo** nella geografia dei flussi commerciali e turistici mondiali. Tuttavia, proprio le opportunità che si sono determinate hanno innescato una forte competizione, nella quale riescono ad affermarsi quei sistemi che sono in grado di dare risposte di servizio concorrenziali e affidabili. Il sistema portuale si trova dunque a operare in un contesto in cui pesa la concorrenza dei porti del **Mediterraneo** (grazie ai minori costi operativi) e di quelli del **Northern Range** (dotati di servizi e collegamenti più efficienti). I porti toscani scontano fattori di criticità infrastrutturali comuni a tutto il sistema portuale italiano: infrastrutture sottodimensionate per profondità dei fondali e disponibilità di spazi per la movimentazione; insufficienza dei raccordi infrastrutturali terra-mare, in particolare con la rete ferroviaria; eccessiva lunghezza delle pratiche amministrative, difficile relazione con il tessuto urbano e conflittualità con altre funzioni economiche.

Recenti interventi nazionali (come il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** del 2015) e regionali hanno cercato di superare i limiti descritti, razionalizzando le

autorità portuali del paese, semplificando le procedure amministrative per ridurre i tempi di sdoganamento e rilanciando la pianificazione degli investimenti.
Nello specifico del caso toscano, il principale intervento è indubbiamente la prevista realizzazione della **Piattaforma Europa** nel **Porto di Livorno**: un nuovo terminal destinato ad accogliere le grandi navi container, dotato di una profondità di 20 metri, con accesso diretto alla linea ferroviaria, per un investimento pari oltre 800 milioni di euro.

A ciò si aggiungono altri interventi di razionalizzazione infrastrutturale, il cui obiettivo è fare del porto il fulcro della piattaforma logistica costiera a servizio dei corridoi multimodali comunitari. Importanti investimenti sono stati programmati anche sugli altri porti toscani, in particolare su Piombino, con l'escavo dei fondali fino a 20 metri e la specializzazione nella rottamazione delle grandi navi, oltre che nel ruolo di piattaforma logistica a servizio delle aree industriali riconvertite.

Tuttavia, gli investimenti infrastrutturali, soprattutto quelli di grandi dimensioni, appaiono in Italia generalmente afflitti da sistematici ritardi nelle procedure di avvio ed esecuzione dei lavori (come dimostra anche il caso della **Piattaforma Europa**) e da altrettanto frequenti aumenti dei costi.

Tempi lunghi e costi alti portano a rallentare l'effetto anticiclico e rendono spesso inefficace – perché tardiva – la risposta alle richieste del territorio. In un periodo di forte incertezza come quello attuale, è necessario accorciare il più possibile tale distanza, rendendo subito operativi gli investimenti disponibili e coordinando i diversi attori della pianificazione infrastrutturale affinché il sistema sia in grado di massimizzare l'impatto della realizzazione delle opere.

LA MEMORIA

Il porto di Piombino spazi, luoghi e persone nel tempo

di Mauro Carrara

*Per ricostruire la storia del porto di Piombino e della Compagnia Portuali, realtà importanti del territorio, abbiamo raccolto la memoria di **Mauro Carrara**, dipendente della Compagnia Portuali per 36 anni, oltre che attento e appassionato conoscitore della realtà locale e dei suoi passaggi storici più importanti, quelli legati al passato più remoto e alla storia illustre del piccolo Stato di Piombino e quelli più recenti relativi alle grandi trasformazioni del '900*

Avevo 16 anni e 8 mesi ed era il maggio del '54 quando cominciai a lavorare al porto, in una delle due sezioni della **Compagnia Portuale di Piombino**. All'epoca la **Compagnia Portuali**, nata nel 1945, era suddivisa infatti nella sezione **Elba** e in quella intitolata a **Edo Micchi,** lavoratore portuale morto sul lavoro, che trattava le merci industriali.

Nel '67 il Governo concesse l'autonomia funzionale all'Italsider e i lavoratori portuali furono esclusi dai lavori al pontile e alla darsena. Quindi le due sezioni furono unificate.

Fino al '67 la **sezione Elba** si collocava se non al primo sicuramente al secondo posto per reddito a livello nazionale, ma anche dopo l'unificazione le attività fecero registrare livelli molto positivi in termini di traffici turistici e industriali. Mi occupavo di amministrazione ma anche dei dati statistici.

Il cambiamento del porto dagli anni '50

Oggi il porto è molto cambiato, non lo riconosco più, è senz'anima e assomiglia a molti altri luoghi. In quegli anni era un vero e proprio microcosmo: c'erano le agenzie, la "pesa pubblica" di **Elbano Guiggi** dove venivano pesate le merci da e per l'Elba, la dogana, il bar collocato al centro del porto. Dove ora inizia la diga si trovavano le agenzie marittime, i piloti, gli ormeggiatori, tutti vicini alla diga foranea. C'era un piccolo *Navalcarp* dove dei veri e propri maestri d'ascia costruivano le barche da pesca. Quando facevano il varo, davanti all'attuale Capitaneria, veniva organizzata una vera e propria cerimonia.

Le barche da pesca erano tante. All'interno della **darsena Magona** c'era una c*urvidiga* con tante imbarcazioni, comprese quelle dei battellieri che facevano la spola con le navi in rada o al pontile acciaierie per scaricare materiali. Un'altra attività importante era quella dei **fratelli Donato** che avevano la concessione della nettezza urbana delle navi. Prendevano i rifiuti e li portavano alla discarica. Al porto lavoravano inoltre molti operatori occasionali che venivano chiamati a seconda del bisogno.

Insomma c'era un'organizzazione ben definita con una vera e propria differenziazione del lavoro.

I barconi e i primi traghetti

Le merci per l'Elba negli anni '50 venivano trasportate con grandi barconi a motore.

Il traffico turistico e passeggeri cominciava a muoversi in quegli anni e le auto passeggeri venivano caricate sulle navi con delle gru, le corvette "**Portoferraio**" e "**Porto Azzurro**".

Nell'estate del '57 partì invece l'**Aethalia**, il primo traghetto che poteva caricare direttamente le auto.

In quegli anni arrivò direttamente sul porto anche la ferrovia e questo rappresentò un grande cambiamento. Negli anni '60 i flussi turistici erano già consistenti e si contavano già oltre tre milioni di passeggeri da e per l'Elba.

All'inizio degli anni '70 vennero introdotti altri traghetti, il famoso "**Calimero**", il "**Luigi Rizzo**", la "**Città di Piombino**". Poi la linea dei Golfi con la Sardegna con un incremento incredibile per **Olbia** e un tonnellaggio che balzò alle stelle. Tra l'altro la linea con la Sardegna oggi è praticamente scomparsa ma per buona parte del '900 non è stato così.

L'Elba in quegli anni divenne una seconda Capri; i piccoli proprietari elbani vendettero molti terreni agli stranieri, abbandonando la terra che era stata una delle principali attività sull'isola. Ricordo di aver visto passare macchine con targhe provenienti da tutta Europa.

Il porto e la città

Il porto allora era vissuto, dopo le acciaierie era l'attività economica più importante. Oggi è solo un passaggio di turisti e Piombino non assorbe niente.

All'epoca invece era una realtà integrata nella vita sociale, un'area aperta dove si arrivava anche a piedi per fare una passeggiata. Il bar rappresentava un luogo di ritrovo e non soltanto di passaggio, era anche uno spazio sociale e d'incontro. Negli anni '70 vi fu costruita anche la terrazza con il ristorante.

Un altro spazio sociale era la spiaggia del porto con un altro bar, il bar di **Riccardo Zanna**, frequentatissimo, dove ora si trova il terminale della diga, sotto Poggio Batteria. Ricordo che questo locale non potette utilizzare l'insegna "ristorante", che era già stata attribuita all'altro locale sul porto, e quindi fu chiamato semplicemente "Cibi cotti".

All'epoca all'Elba si svolgevano anche importanti manifestazioni culturali internazionali, ad esempio il **Cantagiro,** e quindi era facile assistere al passaggio di artisti e personalità del mondo dello spettacolo, elemento che rappresentava un'attrazione per tutti.

Ricordo quando venne **Marisa Allasio** dopo il successo del film "Poveri ma belli" oppure **Elsa Martinelli**, attrice e modella famosa.

La **Compagnia portuali** partecipava poi regolarmente alle attività delle associazioni,

alle iniziative sportive, tornei di calcio, di tennis e molto altro.

Tutta l'area di viale Regina Margherita in collegamento con il porto era considerata centro, mentre ora è periferia. Lo stadio svolgeva una funzione importante, all'epoca venivano anche dall'Elba a vedere le partite allo **stadio "Magona"** ma anche la stazione ferroviaria era un punto importante di relazioni.

I personaggi del porto

Essendo un luogo vissuto, c'erano anche tanti personaggi conosciuti che svolgevano attività diverse. "Zoccolino" era uno di questi e faceva il portabagagli (all'epoca al porto ce ne erano circa 5 o 6 che si occupavano del trasporto dei bagagli dei passeggeri). Il porto era caratterizzato inoltre da altri personaggi che vendevano orologi, collane al nero e mettevano di mezzo anche i turisti.

Ricordo poi l'episodio del treno che andò a finire direttamente in mare, per un guasto ai freni. Fortunatamente non c'era nessuno a bordo. Arrivò proprio sul molo "Elba", frantumò lo sbarramento di cemento e andò in mare.

E poi non possiamo dimenticare la tragedia del febbraio 1989, quando **Luciano Costanzo**, portuale e sub esperto, fu divorato da uno squalo al largo dello Stellino. Un episodio terribile che ebbe una grande risonanza anche a livello nazionale. **Costanzo** era una persona molto conosciuta in città e tutto fu veramente terribile e scioccante.

Piombino e il mare

Piombino è nata sul mare ma oggi non è più città di mare, proprio perché le attività produttive legate al mare sono poche e meno rilevanti rispetto al passato. C'è solo il turismo balneare.

È stata però un'importante **città di mare**, basti pensare al suo passato. Gli Appiani avevano le navi al porto e si dedicavano al commercio. Piombino fu il primo Stato ad avere un ambasciatore con **Tunisi** nella seconda metà del '400. Aveva rapporti e intratteneva traffici con tutto il **Mediterraneo.**

Anche nel '900 la città viveva di attività e mestieri legati al mare, come la costruzione delle vele, delle reti da pesca e altro. Piombino è stata anche città di marinai e di grandi velisti. Basti pensare allo sport che veniva praticato negli anni '50 quando fu costruito il **Centro Velico**, oppure all'attività della **Lega Navale**.

Un tempo c'era un grande mercato del pesce che serviva la costa toscana, c'erano diverse famiglie che commerciavano con il pesce come i Tondellini, i Grieco, i Della Monica. Le attività di pesca oggi sono poche e le lampare sono sempre più rare in porto.

Possiamo dire che si è persa la **cultura del mare.** Una perdita di un pezzo d'**identità** della città e del territorio. Purtroppo allontanandoci dal mare abbiamo scordato tanto del nostro passato.

Piombino è sempre stata una città d'acqua, circondata dal mare e dalle paludi. Negli anni '40 e '50 tante persone vivevano dei prodotti della palude, si pensi agli impagliatori, ai pescatori di "ceche", di ranocchi e anche di

sanguisughe. Una tradizione e una ricchezza di mestieri che non sono sopravvissute.

La mia esperienza al porto è stata molto importante ed è durata fino al 1990, anno del mio pensionamento grazie alla "Legge Prandini". In questo periodo ne ho viste di cotte e di crude, 36 anni di sviluppo e di cambiamento della città e di tutta l'Italia, dove il porto ha sempre svolto un ruolo fondamentale a livello locale e nazionale.

Si pensi che quando chiuse la **Magona** nel '53 e furono mandate a casa 2500 persone, tanti operai emigrarono ma tanti trovarono posto al porto che rappresentò all'epoca una vera e propria valvola di contenimento.

Adesso la situazione è molto diversa, ci troviamo ad affrontare una fase di grande criticità dovuta principalmente alla crisi industriale, associata a una profonda crisi culturale e identitaria del territorio.

Per questo è importante capire come eravamo, da dove siamo venuti, per provare a immaginare qualcosa di diverso per il prossimo futuro partendo proprio da quella cultura del mare e di acqua che ci aveva contraddistinto in passato e che non dovrebbe essere persa.

Tutti al mare!

di Guido Morandini

(Un dialogo che intreccia le esperienze autobiografiche e i pensieri personali dell'autore con un flusso di pensieri e riflessioni più generali legate al rapporto di una città come Piombino con il mare. Uno sguardo esterno che esprime un punto di vista libero da stereotipi e visionario, facendo confronti per capire cosa sia davvero la cultura del mare).

dal ponte di *Born Free*, barca a Vela di 11 metri

Come una città **sul mare** (non) diventò una citta **di mare.** Quali sono i requisiti affinché una città geograficamente posizionata sulla costa possa diventare marittima? Uno solo: essere costretti, da contingenze storiche interne o esterne, ad un cambiamento antropologico violento. Perché di questo si tratta. Una comunità che ha vissuto di Terra può guardare ad un elemento instabile ed ostile solo se questo rappresenta la sua unica possibilità di sviluppo e di sopravvivenza.

Sono nato nell'interno della Toscana., da una famiglia contadina che aveva i campi sulla lama dell'Arno. L'acqua del fiume faceva paura quando cresceva per le piogge autunnali o primaverili. L'argine era considerato una difesa ma se ne percepiva anche la sua fragilità. Ho vissuto l'Alluvione del 1966 come trauma personale e catastrofe condivisa. L'acqua nel bene e nel male e sempre stata un problema. La terra era la vera risorsa.

Innanzi tutto occorre precisare che il mare è bello, se lo guarda dalla riva, magari prendendo il sole sdraiati su una spiaggia e, forse certi amministratori locali pensano che parlare di cultura marittima significhi parlare di **turismo balneare**.

Negli anni Sessanta del Novecento, con il boom economico, anche le popolazioni dell'interno scoprono il mare. Ad agosto facevo le vacanze a Vallombrosa e ricevevamo le cartoline degli amici con i saluti da Follonica, da San Vincenzo, da Cecina… Il mare l'ho visto per la prima volta a 13 anni e devo dire che non mi ha fatto impazzire: si muoveva sulla spiaggia avanti e indietro inutilmente, non scorreva con una direzione come faceva invece il mio fiume.

Piombino non è una città di mare! Perlomeno non ancora. Eppure ha un porto profondo, una marineria diportistica, ci sono persone che escono tutti i giorni con le barche per pescare, c'è un'attività intensa di traghetti, una compagnia con portuale, degli ormeggiatori, un importante allevamento ittico di livello nazionale. Allora che cosa manca a Piombino per diventare una città di mare?

Appena arrivato a Piombino mi hanno impressionato le cattedrali dell'industrializzazione come **Torre del Sale, l'AFO 4**, le dimensioni dilatate dell'acciaieria, i chilometri di binari, le strutture reticolari e cilindriche dell'impianto siderurgico. Orgoglio passato, archeologia dell'Italia settima potenza manifatturiera del mondo. Oggi ruggine e decadenza. Ho camminato a piedi dal **Gagno, l**ungo il rettifilo del **Cotone,** costeggiando i *murales* che addolciscono il confine tra il lavoro e il riposo. Poi ho scavalcato la barriera della fabbrica e ho proseguito nella depressione artificiale dello

stabilimento. Superata la triste scarpata, ho attraversato la strada che porta ai traghetti. Entrato nella città ortogonale, ho passeggiato per il salotto di **Corso Italia**, ho ammirato il **Rivellino** e dentro il centro storico sono scivolato su **Piazza Bovio** e ho visto il **Canale**. Ho pensato: **Ferry Boat**, nell'origine ci sta il futuro.

Un cambio di **paradigma culturale**. Ovvero passare da una secolare solidità stanziale a una condizione di instabilità navigante. Ovvero cultura del rischio, perdita di certezze garantite e spirito d'avventura. Sembrano più aspetti romantici e letterari che paradigmi economici e sociali.

La storia ci viene in aiuto per comprendere meglio il passaggio che alcune comunità hanno dovuto affrontare per sopravvivere. I popoli che nella storia hanno guardato al mare come orizzonte di vita hanno fatto un cambiamento così radicale che ci fa per capire con quale fatica e con quali sofferenze si diventa marittimi. I Romani, gli abitanti di Aquileia, i Liguri, i Portoghesi, gli Inglesi, gli Americani e perchè no? I **marrani** livornesi (ebrei in fuga dalla Spagna costretti alla conversione forzata al cristianesimo) e altri ancora.

Eppure gli abitanti di Piombino sono convinti di essere cittadini del mare, ma hanno vissuto per la maggior parte sempre di altro.

Percorrendo l'Aurelia ho capito che i toscani sono un grande **popolo idraulico** ma non **marittimo**. I **Medici,** i **Lorena** trafficavano in **Maremma** e alla foce dell'**Arno** per bonificare e rendere produttivo il suolo. Fare grano. Si grano, perché un chicco con il sole, solo con il sole, produce una spiga, fa fruttare, incrementa il capitale. Solo i contadini sono i principali produttori di ricchezza, gli altri sono necessari ma comunque dipendenti dal lavoro della terra.

La marineria piombinese, se c'è, non affronta il mare aperto, il porto è un attracco di traghetti e pochi cargo legati alla ridotta produzione dell'industria siderurgica (quella per intenderci che in passato ha generato un tonnellaggio rilevante anche su scala nazionale). Non ha un retroterra manifatturiero e metropolitano che le permette di garantire una movimentazione con volumi importanti di merci. Si pensi ai porti di **Livorno, La Spezia, Genova** che servono l'area fiorentina, padana e nord-europea. Eppure è un porto profondo che permetterebbe l'attracco delle grandi navi oceaniche. Ha grandi spazi retroportuali (in crescita con le dismissioni progressive dell'acciaieria), la possibilità dell'insediamento di attività cantieristiche e di grandi aree stoccaggio. Ha uno sfiocco ferroviario che la collega alla rete ferroviaria nazionale e internazionale (anche se necessita di un adeguamento per il traffico merci).

Seguendo l'Aurelia si arriva a **Livorno, Pisa, Viareggio, La Spezia** e si comincia a capire il mare. Non sono le grandi navi, la cantieristica, l'arsenale, è il Carnevale con i carri (che chiamerei barche) è il Palio del Golfo, è l'appropriazione spontanea degli anfratti portuali, è la passione centenaria degli uomini e donne cresciuti con il culo a bagno che fa la differenza. Occorre la paura e la sfida per stare di fronte all'immensità degli spazi marini. Bisogna avere le spalle al muro dell'Appennino che piega inesorabilmente verso la costa e forma l'arco ligure.

L' **acquacoltura** nuova frontiera della produzione ittica, non è pescare come dicono i pescatori, concepisce il mare come un normale appezzamento di terreno usato per l'allevamento quindi va inquadrata come attività agricola. Ha una grande importanza economica soprattutto per il Golfo di Follonica ma non è propriamente un valore marittimo.

Non bastano i ristoranti di pesce, le bellezze naturali di **Baratti,** di **Cala Moresca** e della **Sterpaia**, lo sviluppo del diportismo con le **marine di Salivoli**, delle **Terre Rosse** e del **futuro porto turistico in Chiusa** per riconvertire una economia legata storicamente alla fabbrica verso la risorsa la marittima. Serve un cambio di rotta che aiuti le giovani generazioni a guardare al blu come un' opportunità. Facendo "le vasche serali" fino a piazza Bovio è bene guardare al **Canale** come è stato vissuto per secoli dal **Principato di Piombino**. Il Principato, ecco di nuovo la storia, ovvero la **cultura** come motore narrativo che orienti il pensiero imprenditoriale.

Ho immaginato **Leonardo da Vinci** impegnato a progettare le mura di Piombino girare per la Marina e osservava stupito le barche a vela che risalivano il vento, ma era assai più interessato alle mareggiate, alle tempeste che agitavano nel Canale i piccoli navigli dei pescatori. Lo stupore e il piacere di disegnare la tempesta per riprodurla semmai in un quadro sul **Diluvio Universale**. Atterrire lo spettatore, cercare il grandioso della natura per comunicare paura, sgomento e la salvezza.

Il **Principato di Piombino** deve la sua esistenza e la sua indipendenza solo alla geopolitica. Controllava la rotta strategica del **Canale** tra l'**Elba** e la **costa maremmana**. Era strategico e quindi per le potenze che si affacciano sul Mediterraneo occidentale era meglio che non appartenesse a nessun competitore diretto. Per la piccola città toscana questo diventò una rendita di posizione. Recuperiamo allora questa visione geopolitica (a una scala ovviamente diversa, contemporanea e relativa). Il posizionamento di Piombino al centro di un arco geografico che abbraccia tutte le isole dell'Arcipelago Toscano. Partiamo dai due Canali, **Piombino** e Corsica, dalle rotte che ci sono e che possono essere potenziate. Per esempio **Bastia** è più vicina alla **Toscana** che **Marsiglia**.

I Greci raggiunsero **Marsilia** grazie all'ascensore tirrenico ovvero navigando da Sud a Nord usando le isole come tappe per una navigazione più sicura. Prendete una carta geografica e provate a fare una rotta di isola in isola. L'anno scorso ho provato a farlo realmente con una barca a vela. Funziona.

Ecco una visione Est-Ovest che parte da **Arezzo,** passa da **Siena** e **Grosseto**, arriva a **Piombino**, fa ponte sull'**Elba** e raggiunge **Bastia** in **Corsica**. Che idea è? Si tratta d di tracciare una linea di sviluppo che unisca un entroterra rarefatto ma dai forti valori paesaggistici e culturali con il **Medio-Tirreno** e le **isole**. In pratica partiamo dagli svantaggi che i territori hanno subito con lo sviluppo industriale novecentesco (sia in termini di mancato sviluppo che di dismissione industriale) e lo eleviamo a paradigma progettuale per nuove economie.

Nella cartina, una proposta di visione geografica dell'area centrale toscana pensata in connessione per con la linea di costa grossetana e piombinese, le isole toscane e la Corsica.

Ho osservato da Piazza Bovio nelle varie stagioni il sole che tramonta. Ruota ad arco da **Montecristo** a oltre **Capraia**. Mi sono sempre sentito al centro di qualcosa. Forse è questo centro che Piombino deve cercare, ma prima di dire il MARE cerchiamo di capire cosa significa. Da uomo dell'Appennino che ha iniziato a navigare dico: la prima cosa da fare è superare la NAUPATIA.

Il porto dell'immaginario

di Fabio Canessa

Se la navigazione è da sempre metafora del viaggio della vita, il porto non può che esserne l'approdo finale. Non solo e non tanto come placida rappresentazione della vecchiaia e della morte, ma soprattutto come esito, chiusura perfetta. Arrivare in porto significa soprattutto raggiungere l'obiettivo: dal momento che l'esistenza si configura come un percorso avventuroso gravido di minacce e di dolori, durante il quale la fragile navicella sulla quale viaggiamo rischia di naufragare, la vista del porto già ci riempie di gratificazione, facendoci intravedere la salvezza. Il porto è sinonimo di protezione, di liberazione dagli affanni e dai disagi di chi si sforza di mantenere la rotta durante la tempesta. Chi non salpa non vive, chi non ha il coraggio di tentare l'avventura per mare si priva delle emozioni di stare al mondo, impedendosi di conoscere se stesso e l'universo che lo circonda.

L'**Ulisse** di **Omero**, mito fondatore della cultura occidentale, ha come fine ultimo il ritorno a Itaca, ma l'imprevedibilità del fato gli riserva un'innumerevole serie di deviazioni, allontanamenti, tentazioni che lo separano da Penelope. Al punto che l'**Ulisse** di **Dante** non riesce ad acquietarsi nella propria casa e, pur vecchio e stanco, cede al richiamo della vita e dell'avventura, osando l'inosabile. Una vita protetta non è degna di essere vissuta e la nostalgia del focolare domestico si nutre della continua minaccia di essere privati della dimensione familiare, in balia dei numi avversi. Il vero marinaio non può infilarsi le pantofole e abbandonare remi e vele per la poltrona e il telecomando. Meglio rischiare che la Provvidenza affondi con il suo carico di lupini e **Bastianazzo** affoghi piuttosto che rinunciare ad affrontare il mare aperto. Una vita viva è sempre un'odissea, per i flutti del **Mediterraneo** o tra le vie di **Dublino** poco importa.

Chi si sente, come **Montale**, "della razza che rimane a terra", ne serberà sempre il rimpianto e il rimorso. Ogni poeta concepisce la propria opera come un viaggio per mare e scorgere le banchine del porto vuol dire aver condotto a compimento la propria vocazione. La folla di illustri *vip* che attende l'approdo della nave in porto nell'ultimo canto **dell'Orlando Furioso** acclama l'abilità del nocchiero **Ariosto,** che è riuscito a chiudere il poema nonostante le spinte centrifughe del suo complicatissimo intreccio. Magari riuscissimo anche noi a terminare compiutamente le nostre vite prima che la morte le interrompa nel bel mezzo di una trama irrisolta e inconcludente. Una volta scesi a terra, l'avventura non è finita. L'atmosfera del porto non è quella dei sonnolenti e prevedibili quartieri borghesi: crocevia di popoli e destini, di arrivi e partenze, il porto è da sempre la vera società multietnica. Il suo fascino è quello dell'ambiguità, perché è luogo di incontri, regione instabile dell'effimero e del fortuito, perennemente mutevole. Vi sbarcano ciurme da tutto il mondo, nei suoi vicoli puoi trovare **Braccio di Ferro** e Corto Maltese, i marinai *gay* di **Fassbinder** e i pirati di **Stevenson, Marlon Brando** e **Marlene Dietrich**, gli eroi di Salgari e i mercanti di **Boccaccio**, gli ubriaconi tatuati e le puttane dal cuore d'oro, gli esploratori inglesi in cerca di tribù sconosciute e gli affaristi senza scrupoli, i pescatori di pesce e quelli di perle, gli illusi e i delusi, gli armatori miliardari e i reietti della società. Serbatoio dell'immaginario letterario, cinematografico e fumettistico, il porto è l'apprendimento della vita, la palestra del disordine sentimentale (avere una ragazza in ogni porto è il sogno di ogni marinaio) e la serenità della morte cui aspirava **Ugo Foscolo** ("e cerco anch'io nel tuo porto quiete").

Lo aveva capito bene **Dante**, che nel **Paradiso** definisce gli uomini come le creature che "si muovono a diversi porti/ per lo gran mar dell'essere, e ciascuna/ con istinto a lei dato che la porti". La rima equivoca ci ricorda l'affinità tra il porto e l'essere portati, o trasportati, ognuno verso il proprio approdo. A meno che l'ispirazione non ci destini verso il porto sepolto: quello, secondo Ungaretti, dove "vi arriva il poeta/ e poi torna alla luce con i suoi canti/ e li disperde".

Porti senza mare

Navigazione e approdi nelle acque interne

di Rossano Pazzagli

Verso la fine di marzo del 1720 i "populi del piano e comunità di Buggiano", nella ricca **Valdinievole** tra **Lucca** e **Pistoia**, si rivolsero al granduca di Toscana per lamentare gli "arbitrj a' poveri abitanti" compiuti dalle guardie del marchese Feroni impedendo "che i navicelli non carichino vino a' particolari al Porto del Capannone, e questo è contro l'uso antico e inveterato che detto Porto è stato sempre per commodo universale". Era uno degli aspetti della privatizzazione del territorio che si andava affermando nel corso dell'età moderna, che ci consente di fare luce sull'importanza storica della portualità interna in Toscana.

I porti interni, realizzati lungo fiumi, canali, laghi o paludi, erano veri e propri *terminal* di un sistema infrastrutturale che a lungo ha costituito quella che Fernand Braudel chiamava la "grande trama del mare", un mare che continuava a far sentire la sua influenza e il suo valore fin nell'entroterra, anche a molta distanza dalla costa. In alcuni casi questi porti disponevano di strutture integrate e complesse, ma più spesso consistevano in semplici approdi in legno con un piazzale adiacente per la manovra dei carri e lo stoccaggio del materiale trasportato; spesso gli scali erano contigui al corso dell'Arno (come nel caso del porto fiorentino di Signa), ma in molti casi si trovavano distanti diverse miglia dall'arteria principale. Nella moltitudine di porti in terra che costellavano il bacino idrografico dell'Arno, i principali erano quello di **Altopascio**, nel **Padule di Bientina**, e quelli delle Case e del Capannone nei punti più interni del **Padule di Fucecchio**. Essi si raccordavano con l'asse centrale rappresentato dall'Arno tramite canali, laghi e paludi, opportunamente resi idonei alla navigazione. Tra le imbarcazioni impiegate per i trasporti commerciali, ma anche per lo spostamento delle persone, il più comune era il **navicello**, un barcone agile e resistente con la chiglia piatta, la prua rialzata e le fiancate larghe e basse, che in genere misurava tra 12 e 20 metri di lunghezza e fino a tre di larghezza, con una stazza che poteva raggiungere le 25 tonnellate. Nel '700 in un cantiere aperto a **Limite sull'Arno** venne iniziata la costruzione in serie dei navicelli da parte dell'imprenditore Domenico Picchiotti, detto *Beco*: da qui uscirono molte delle centinaia e centinaia di navicelli che solcando il fiume e i suoi affluenti approdavano nelle località e poi – attraverso il canale dei navicelli costruito tra Pisa e Livorno – raggiungevano il grande porto labronico.

Con i porti interni esisteva anche una cantieristica interna.

I poveri abitanti che protestavano nel 1720 avevano ragione. In effetti, il porto del Capannone (oggi nel comune di Ponte Buggianese, in provincia di Pistoia) costituiva un punto nevralgico nella geometria dei circuiti commerciali che mettevano in collegamento quest'area ricca e vitale con il bacino dell'Arno e quindi con Livorno ed il suo porto, vera proiezione internazionale dell'intera economia toscana, un "palcoscenico mediterraneo", come lo ha definito Olimpia Vaccari in questo numero di Nautilus.

La progressiva privatizzazione del Capannone, incorporato nell'imponente patrimonio di Bellavista concesso dal granduca Cosimo III a Francesco Feroni nel 1673, non poteva non entrare in contrasto con gli interessi complessivi dell'economia territoriale. Lo stesso avvenne nella parte orientale della **Valdinievole** dove il marchese Bartolommei era divenuto proprietario dell'altrettanto importante **Porto delle Case**. Si affermò così, nel corso del '700, un diritto d'imbarco o di sbarco, che poteva essere acquisito solo con il pagamento di una "fida" al proprietario. Il porto del Capannone rivestì per tutto il '700 e anche nella prima metà dell''800 un ruolo importante come scalo commerciale per i prodotti in arrivo o in partenza dalla Valdinievole.

Dove finivano i canali, o dove cessava il loro tratto navigabile, cominciavano le strade, che mettevano in relazione i porti con le campagne e i centri urbani dell'entroterra. L'attenzione per questi collegamenti si rivela costante nella documentazione storica, soprattutto a partire dall'età di Pietro Leopoldo. Verso la fine del Settecento, ad esempio, il vicario di Bellavista proponeva di selciare la via che dal Porto del Capannone portava a Borgo a Buggiano e a Pescia, che diventava impraticabile nelle stagioni piovose, mentre era necessaria per il commercio di "grani, segali e vino". Oltre al vino, dunque, anche i cereali percorrevano, sui navicelli, le acque del Padule per raggiungere Pisa e soprattutto Livorno. L'importanza dello scalo aveva fatto sì che intorno ad esso si sviluppasse un complesso architettonico polifunzionale, in grado di rispondere alle esigenze di immagazzinamento di grano e vino, di costruzione e manutenzione di navicelli e altri tipi di piccole imbarcazioni, di residenza del personale incaricato della sorveglianza, ecc.. Il tutto descritto nel catasto del 1789 come "Casamento con granai, cantine, abitazione del sottofattore, forno, piaggione con buche da grano, tettoie per costruzione dei piccoli battelli e per ricovero dei navicelli, con terra soda attorno". Accanto all'edificio si trovava infine una piccola chiesa. La presenza del "piaggione" con le buche da grano caratterizzava entrambi i principali porti interni (Altopascio e Capannone) e testimoniava l'importanza del commercio dei cereali tra Livorno e la Toscana interna. Le buche da grano, prototipo dei nostri silos, erano cavità ricavate in materiale di riporto, rivestite di mattoni e foderate di paglia, e costituivano un diffuso sistema di conservazione dei cereali nell'area mediterranea.

Ancora negli anni '30 dell'Ottocento il Capannone, dove esisteva una dogana di terza classe, svolgeva la funzione di "luogo di sbarco nel canal maestro dell'Usciana sul lembo settentrionale del Padule di Fucecchio". Ma nel XIX secolo molte cose erano ormai cambiate o in corso di cambiamento. L'applicazione ai trasporti dell'energia a vapore e in particolare lo sviluppo delle ferrovie, che in Toscana si realizza a partire dagli anni '40 dell'Ottocento, in via prioritaria proprio lungo i due assi paralleli (e interconnessi) del Valdarno e della Valdinievole, provoca l'irreversibile declino della navigazione fluviale imperniata sull'Arno, spinge alla disoccupazione le

famiglie dei navicellai, determina l'abbandono dei porti interni e la riconversione o la decadenza delle strutture annesse. Alla fine dell''800 lo scalo esisteva ancora, tanto che nel 1895 alcuni abitanti della zona chiedevano al comune di massicciare il tratto di strada "che conduce al Porto detto del Capannone [che] è in istato non molto praticabile, essendo sterrato con buche profonde da costituire un pericolo per i carri e barrocci che nella stagione di primavera e d'estate devono transitarvi per condursi al porto suddetto a caricarvi i fieni, falaschi ed altro...". Ma si trattava ormai di un approdo legato esclusivamente alle esigenze interne del Padule e non più a circuiti commerciali più vasti ed importanti: fieni e falaschi – appunto – avevano preso il posto di cereali, vino, spezie, tessuti e altre merci.

Quella dei porti interni è in gran parte una storia da fare, utile per rileggere il territorio e cogliere una delle tante facce della transizione dal "commodo universale" (cioè dal bene pubblico) all'interesse privato, oltre a fornirci indicazioni per il recupero di un patrimonio nascosto in chiave didattica, scientifica e culturale.

Nota bibliografica

- *Vallis Arni # Arno Valley: la Toscana dal fiume al mare tra eredità storiche e prospettive future*, a cura di M.L. Ceccarelli Lemut, F. Franceschini, G. Garzella, O. Vaccari, Pisa, Pacini, 2019
- U. Mugnaini, *Approdi, scali e navigazione del fiume Arno nei secoli*, Pisa, Felici, 1999
- M. Pacini, *Tra acque e strade. Lastra a Signa da Pietro Leopoldo al Regno d'Italia*, Firenze, Olschki, 2001.
- R. Pazzagli, *La circolazione delle merci nella Toscana moderna. Strade, vie d'acqua, porti e passi di barca nel bacino dell'Arno*, in "Società e storia", 99, 2003, pp.1-30.

Le frasi riportate nel testo tra virgolette sono riprese da documenti conservati nell'Archivio Comunale di Buggiano (Pt) e nell'Archivio di Stato di Firenze.

Il porto come luogo sociale aperto al futuro

di Marco Bracci

Passaggio, ingresso. Questo il significato della parola **porto;** un luogo di transito, di partenza e di arrivo. Per noi turisti-consumatori del viaggio contemporaneo, il porto è quell'ambiente fisico cui si accede per salire a bordo di un'imbarcazione al fine di raggiungere una meta, o che, una volta sbarcati, si attraversa per dirigerci da qualche parte; il porto è percepito come uno spazio fisico cui non sono attribuiti particolari significati, tranne il caso in cui si crei una situazione di forzata, imprevista e prolungata attesa (leggasi: ritardo), uno stato di sospensione temporanea del movimento che dapprima provoca irritazione, poi noia, fino a sfociare nell'attesa.

Ma c'è un problema: le nostre vite frenetiche e i ritmi cui siamo oramai abituati ci hanno diseducato a coltivare una virtù particolare, tipica delle società del passato e tradizionali, vale a dire la capacità di saper aspettare, ed è veramente strano che proprio all'interno di un porto abbiamo la possibilità di impararlo di nuovo.

Aspettare non significa "non fare niente", anzi è una pratica culturale attiva che copre un'ampia gamma di comportamenti; perciò, aspettare è un "fare" e tra le molteplici possibilità che si possono dischiudere davanti a noi, c'è anche quella di osservare il luogo – il porto – da un punto di vista diverso e scoprire l'inaspettato, fino a rendersi consapevoli che non è soltanto un luogo fisico, ma un *luogo sociale* rilevante in cui accadono cose - sbarchi, attracchi, partenze, carichi-scarichi merci, rumori, dialoghi, urla, acquisti etc... – che ispirano emozioni e reazioni inaspettate.

Il porto definisce se stesso grazie al territorio che lo circonda, avendo alle spalle una città o un paese e di fronte il mare, quindi è un luogo sociale racchiuso tra altri due luoghi sociali dai quali storicamente è stato influenzato ma che ha saputo trasformarsi per coltivare una propria cultura, norme non scritte, abitudini, costumi, un linguaggio specifico che lo caratterizzano e lo rendono riconoscibile; tutto ciò è reso possibile dai tipi sociali che lo hanno frequentato (lavoratori e viaggiatori) nel corso dl tempo e da quelli che lo attraversano e lo vivono oggi. Ogni porto ha quindi una sua "personalità", o meglio, ha una sua identità, formatasi e ridefinitasi più volte.

"In quanto nodi infrastrutturali che mettono in connessione merci e persone, i porti non devono essere analizzati soltanto nella loro natura economica, come zone di spedizione e trasporto: osservare il Mediterraneo dal punto di vista di un porto significa scrutarlo nella sua natura di spazio percorribile, territorio di interscambio non solo merceologico, ma anche culturale e sociale." (Masciopinto, *I porti del Mediterraneo: mondi sociali e spazi di frontiera,* in *Politics. Rivista di studi politici*, 2016).

I porti del Mediterraneo, com'è quello di Piombino, sono comunità complesse, interdipendenti con altri luoghi dei quali contribuiscono a ridefinirne l'identità e il loro ruolo nel mondo; i porti sono "vivi", in continuo mutamento, spesso invisibile a chi distrattamente li guarda senza osservarli e senza pensarli attentamente.

Il porto, come ogni luogo sociale, è un mezzo di comunicazione tra e con territori altri, lontani; è altresì un ambiente interculturale - si pensi soltanto al multilinguismo che lo caratterizza, visti i pubblici di varie nazionalità che lo frequentano – dove sensibilità differenti hanno la possibilità di incontrarsi, conoscersi, ibridarsi. Il porto, quindi, è legato al proprio passato dal quale trae la sua "anima" originale, ma è forse uno dei luoghi più "moderni" che le società contemporanee possano esprimere, in cui sperimentare, tra l'altro, nuove tecnologie (si pensi al settore della logistica avanzata) e innovative esperienze sociali.

Il porto non è soltanto un luogo dove andare per partire o cui giungere; è un luogo sociale che va compreso e vissuto, con l'interesse e la curiosità di chi guardando verso il mare riesce a immaginare il futuro.

Le navi e il mare
Ragusa (Dubrovnik) una storia nel Mediterraneo

di Stefano d'Atri

«Le navi, e il mar, son' invece à Raugia, di campi e d'oliveti». Questa definizione si trova nella **Storia di Ragusa** che **Serafino Razzi** scrive verso la fine del XVI secolo e può essere considerata la migliore rappresentazione di **Ragusa**. Perché la sua storia è legata al mare e dal mare Ragusa ha tratto la sua forza, forse – facendo le dovute distinzioni di scala - anche più di **Genova** e **Venezia.**

Non si può fare a meno di provare un senso di meraviglia davanti alla storia straordinaria di questa piccola Repubblica, un territorio di circa 45 miglia e 54/5 mila abitanti nella seconda metà del XVI secolo. Situata a sud della costa orientale dell'Adriatico, **Ragusa** è posta all'incrocio delle strade che collegano **l'Italia ai Balcani** da ovest ad est e **Venezia al Mediterraneo** da nord a sud: un crocevia naturale, la congiunzione - come afferma **Braudel** - di due movimenti che Ragusa, con una non comune abilità politica, abilmente ha saputo

trasformare in un vantaggio, un mezzo di potente crescita economica.

La storia della fondazione di Ragusa è una storia basata – come spesso accade – su una sovrapposizione di cronache e mito. Quel che è certo che già alla fine del IX secolo, Ragusa era una città fortificata e di una certa importanza nel basso Adriatico e che, all'inizio del nuovo millennio, si trovò spesso invischiata nei conflitti che avevano l'**Adriatico** e la **Dalmazia** come protagonisti, nel periodo in cui **Venezia** inizia a costruire la sua sovranità nell'Adriatico. Ecco allora che da subito è riconoscibile quelle che sarà la caratteristica della sua storia, ovvero la capacità di muoversi su più fronti, In questi anni la città dalmata, da una parte, approfitta della debole sovranità bizantina – a cui

è formalmente sottoposta – per stabilire non solo rapporti commerciali con diverse città italiane e. dall'altra, stringe i primi accodi commerciali con le vicine potenze balcaniche (**Bosnia e Serbia**).

Con il dominio veneziano (1204-1358) inizia un periodo molto importante per la costruzione della struttura politica ed economica della città: proprio durante il XIII secolo hanno inizio i lavori della costruzione del porto cittadino (**Gradska luka** o, più comunemente **Porat**, come viene chiamato dagli abitanti di Dubrovnik). E non a caso lo Statuto cittadino promulgato nel 1272 contiene un intero Capitolo, il VII, dedicato alle navi e alla navigazione.

A cominciare dalla seconda metà del XV secolo, poi, **Ragusa** sottoscrive un accordo con l'Impero Ottomano, veramente vantaggioso per entrambi i contraenti: pace, sicurezza e privilegi commerciali in cambio di un tributo annuale. Questo accordo è la vera chiave di lettura per comprendere questa storia: qui basterà evidenziare le più basse tariffe doganali e gli ampi privilegi commerciali concessi alla Repubblica, primo fra tutti quello di essere l'unica nazione cui era permesso comprare grano nei territori dell'Impero, con l'unica clausola di non venderlo nei paesi non mussulmani. Questo significa per Ragusa poter contare anche su un mercato di approvvigionamento granario che potremmo definire "protetto" tanto da consentirle – caso quasi unico nella storia mediterranea in età

moderna – di affrontare con meno rischi le crisi granarie, crisi che nel Mediterraneo di età moderna rappresentano una sorta di "normalità".

Ecco allora che le "**navi e il mare**" si confermano le chiavi di lettura della nostra storia. Non c'è dubbio che la città e, più in generale. la Repubblica fosse situata in un territorio poco adatto alla coltivazione e, quindi, l'approvvigionamento cerealicolo raguseo dipendevano essenzialmente dal commercio. Un commercio che ha il suo punto di forza in una delle maggiori marinerie mediterranee e in una struttura di approvvigionamento che può contare su mercati diversificati ad Occidente e ad Oriente ma che ha nei mercati "protetti" ottomani la propria specificità. Ed è proprio il rapporto privilegiato con **l'Impero Ottomano** – che possiamo definire "un reciproco, conveniente, rapporto di affari"- a permette alla piccola Repubblica un margine di manovra impensabile, soprattutto se misurato dal punto di vista delle sue dimensioni politiche e territoriali.

Potenza mercantile e navale tale da rivaleggiare per tutto il Cinquecento con Venezia, ponte economico e sociale (ma anche religioso) tra Occidente e Oriente, anomalia politica – tanto nella forma di governo quanto nell'estensione territoriale – in un'Europa sempre più dominata da monarchie nazionali e da grandi imperi sovranazionali, Ragusa è stato spesso un luogo visitato per cercare di trovare risposte alle grandi questioni che hanno accompagnato la ricerca storica nell'ultimo mezzo secolo. Cosa che, però, spesso ha generato quella che ho definito "la sindrome del condizionamento", ovvero non aver studiato Ragusa per quello che ha rappresentato nell'economia mediterranea in età moderna, ma, piuttosto, in funzione di altre esigenze e altre realtà.

Invece la sua è una storia importante e la sua ascesa a potenza mediterranea, come ha affermato recentemente **David Abulafia**, deve essere considerato uno dei grandi avvenimenti della storia del Mediterraneo.

Ecco allora che se vogliamo comprendere il Mediterraneo, dobbiamo studiare Ragusa, dal momento che, affermava **Braudel**, se «c'è una probabilità di comprendere il Mediterraneo del secolo XVI, la si trova proprio in questo centro privilegiato».

Piccola bibliografia di riferimento

F. Braudel, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 volumi, Torino 1986.S. d'Atri, *Ragusa (Dubrovnik) in età moderna: alcune considerazioni storiografiche*, in «Società e Storia», 109 (2005), pp. 599-609.

S. d'Atri, Le navi e il mar, invece di campi e d'oliveti, tengono la città abbondante d'ogni bene. *Il sistema annonario di Ragusa (Dubrovnik) in età moderna*, in «Storia Urbana», 134 (2012), pp. 31-56.

B. Krekić, *Dubrovnik in the 14th and 15th. A city between East and West*, University of Oklahoma Press, Norman, 1972

A. Nicetić, ***Povijest dubrovačke luke*** **[Storia del porto di Dubrovnik]**, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti u Zagrebu. Dubrovnik 1996.S.

Razzi, *La storia di Ragusa*, Lucca, Per Vincentio Busdraghi, 1595 (reprint Bologna: Arnaldo Forni Editore, 1980).

J. Tadić, *Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle*, in Michel Mollat *(*ed.), *Le navire et l'Économie Maritime du Moyen-Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée*, S.E.V.P.E.N. Paris 1958, pp. 9-26.

Fra terra e mare: il porto adriatico di Termoli

di Lucia Checchia

Se provassimo a guardare al mare con occhi più attenti non vedremmo una lunga distesa di acqua salata, ma uno "spazio storico" costituito da un intricato sistema di strade, sia di mare che di terra; un complesso sistema di circolazione costituito da innumerevoli nodi tra loro interconnessi: i porti.

La nascita di un porto, a prescindere dall'esistenza o meno di strutture artificiali, era legata innanzitutto alle condizioni geomorfologiche di un luogo ed era favorita dalla presenza di un "territorio abitato" nelle vicinanze.

Ogni porto doveva essere dotato di servizi utili ai naviganti e garantire la presenza di cantieri navali e magazzini per lo stoccaggio delle merci. I porti erano presidiati da Autorità portuali che, oltre ad occuparsi del controllo della situazione sanitaria, ovvero delle misure di isolamento, profilassi e prevenzione, sorvegliavano la criminalità e il rispetto delle disposizioni commerciali.

Ma il porto era anche, e soprattutto, **un luogo di incontro**, di raduno di mercanti e pescatori, una sorta di "porta" aperta verso il mare, un rifugio e una risorsa al tempo stesso. Nel passato, per una piccola regione come il Molise, il mare ha rappresentato un importante elemento di strutturazione economica e sociale, contribuendo al processo di territorializzazione nel lungo periodo, soprattutto quando, in seguito alla forte crescita demografica che investì il Regno di Napoli nel corso del Settecento, le campagne molisane divennero nuovi mercati di riferimento per il commercio del grano.

In quegli anni, gli approdi di **Termoli** e **Campomarino** insieme alla **foce del Fortore**, divennero luoghi di scambio molto frequentati. Essi furono in grado di rispondere alla continua e crescente domanda di frumento, sia da parte di **Napoli** sia, in subordine, di altri centri della costa del Regno.

Dopo la rivoluzione industriale il tema dei porti divenne un punto focale sul quale i governi centrali cominciarono a concentrare la propria attenzione. L'evoluzione della domanda di trasporto, l'espansione del commercio su rotte lunghe e le innovazioni tecnologiche avevano infatti portato a profondi cambiamenti nell'ambito della navigazione e del trasporto marittimo e le grandi navi richiedevano rifugi sicuri, in seni di mare profondi. Dopotutto, per un Regno le cui coste si estendevano per "1144 miglia italiane", il mare era sicuramente la più agevole via da percorrere, le navi il miglior mezzo di trasporto, porti e scali strumenti indispensabili per assicurare il ricovero dei navigli e agevolare l'imbarco e lo sbarco delle merci.

È però da sottolineare che nel passato termini come **marina, approdo, spiaggia, caricatoio, scaro, seno, cala, rifugio,** non denotavano situazioni distinte tra loro o comunque non necessariamente di ordine inferiore al porto. Ancora fino ai primi decenni dell'800, a **Termoli**, le imbarcazioni con un maggior pescaggio dovevano ancorarsi nei pressi della foce del fiume **Biferno,** mentre i navigli più

piccoli venivano tirati a secco nel seno di Ovest, l'insenatura a sinistra del borgo.
Durante il decennio francese, proprio in quella zona, venne attrezzato un piccolo cantiere navale ubicato sotto le mura, sulla spiaggia del **Pozzo Dolce**, utilizzato sia per costruire nuove barche da pesca sia per riparare quelle danneggiate che giungevano da fuori.
Seppur privo delle infrastrutture, che sempre più apparivano necessarie, il porto di **Termoli** continuò comunque a svolgere un ruolo di primaria importanza nei flussi commerciali della Provincia.
Nonostante i molti progetti redatti, e talvolta anche approvati, investimenti significativi sul porto si realizzarono, però, solo nel corso del '900.
L'attuale porto di **Termoli,** realizzato ad est del borgo antico, è un porto turistico, commerciale, industriale e da pesca. I suoi tre moli ospitano: i cantieri navali (molo nord), un piccolo porto turistico (molo sud), un attracco per i pescherecci, i mezzi della Guardia costiera e della Guardia di Finanza, un attracco per le navi che trasportano passeggeri alle **Isole Tremiti** e, solo nei mesi estivi, in **Croazia**, con un flusso annuo di passeggeri che si aggira attorno alle 240.000 unità.
La flotta peschereccia si compone di 68 unità (10 draghe, 35 strascico, 23 piccola pesca). Sono inoltre attivi anche quattro impianti di mitilicoltura.
Dopo l'ingresso nella Zona Economica Speciale (ZES) Adriatica, condivisa con la Regione Puglia, da giugno 2022 l'approdo termolese è entrato a far parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale insieme ai porti di **Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli**.
All'Autorità Portuale spetterà il ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti rientranti nell'area di competenza. Si tratta di un passo molto importante che consentirà alla regione di riappropriarsi della propria storia e di ribadire, ancora una volta, l'importanza del porto come motore per lo sviluppo socioeconomico.

Bibliografia

Braudel, Fernand, ***Il Mediterraneo. Lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione***, Newton & Compton Editori, Roma, 2002
Checchia, Lucia, ***Dal campo al mare. Il sistema portuale di Termoli e il grano del Molise tra Settecento e primo Novecento***, in: Glocale. Rivista molisana di storia e scienze sociali, nn. 16-17/2022
Bicocchi, Julie, ***Tra terra e mare. Dialoghi sul porto, oggi***, FrancoAngeli, Milano, 2017
Carrino, Annastella, and Biagio Salvemini, ***Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)***, in: Quaderni Storici, vol. 41, n. 121, 2006, pp. 209-54, http://www.jstor.org/stable/43779530.

Un palcoscenico mediterraneo Il porto di Livorno e la portualità toscana nel tempo

di Olimpia Vaccari

«..Si distinguono le città con porto dalle città-porto. Nelle prime i porti sono stati costruiti per necessità, nelle altre si sono creati secondo la natura dei luoghi; qui sono una mediazione o un completamento, là l'inizio o il centro. Ci sono porti che restano sempre soltanto approdi o ancoraggi, mentre altri divengono palcoscenici e infine mondi (...). Possiamo altresì distinguere i porti da altri elementi: se sono stati aperti dal corso di un fiume, se l'hanno scelto o imposto le spinte di terraferma o addirittura dall'entroterra o se infine è stato proprio voluto dal mare…» Così **Prédrag Matvejevic,** saggista croato, nel *Breviario mediterraneo* oltre a ricostruire gli infiniti significati storici della parola "Mediterraneo" descrive le numerose caratteristiche della città-porto mediterranea, definita dal rapporto con il luogo e dalle relazioni che instaura con l'orografia ed il paesaggio. Ne consegue che la scelta fondativa di un porto è legata a condizioni geografiche ottimali di approdo e che a loro volta inducono la fondazione di un insediamento urbano.

Studi recenti sulla portualità toscana hanno mostrato che la matrice originaria dei porti della Toscana affonda le sue radici nel ruolo fondamentale esercitato all'interno del Mediterraneo antico dall'estrazione, produzione e commercializzazione del ferro dell'Elba, uno dei poli principali e di lunghissima durata nel sistema di comunicazione e di circolazione delle risorse nella Toscana marittima.

In età romana, al crocevia formato dal promontorio di **Populonia** e di **Piombino** e dalla rete dell'arcipelago si affiancò lo sviluppo più a Sud del porto collegato all'antico sito di **Cosa/Ansedonia**. Più a Nord si consolidò un terzo polo, costituito dal sistema portuale pisano allo sbocco della valle del fiume **Arno.** All'estremo settentrionale di questa costellazione di approdi, sul confine ligure, si posero il porto e la città di **Luni**, in funzione del marmo apuano, mentre, in area versiliese, si individuavano scali minori connessi ad attività estrattive.

In questo quadro il ***Portus Pisanus*** costituì il centro di un sistema articolato in una pluralità di scali ed approdi marittimi e fluviali, che vide il suo declino alla fine del VII secolo. Occorre attendere il XII secolo per ritrovare investimenti in infrastrutture portuali sulla costa toscana e in particolare nel nuovo polo portuale di **Porto Pisano** e del vicino castello di **Livorno**.

Una complessa trasformazione insediativa riguardò anche il promontorio di **Populonia,** da cui emerse il porto "nuovo" di Piombino, che ripristinava l'antica simbiosi tra l'**Elba** e la terraferma. Ad uno scalo marittimo stabile e autonomo puntarono **Lucca**, con il porto versiliese di **Motrone,** e **Siena** con **Talamone.**

Nei primi decenni del Quattrocento Firenze conquistò lo stato pisano e il suo sistema portuale: al controllo di Porto Pisano si affiancò nel 1421 il possesso di Livorno. Restarono esclusi dal controllo fiorentino, Motrone e Talamone, e – più significativamente – lo snodo piombinese ed elbano rimasti sotto la signoria dei d'Appiano.

Durante il Rinascimento, i porti della Toscana furono sottoposti ad una importante revisione urbanistico – architettonica del loro sistema difensivo marittimo nel quadro di una costruzione di un asse economico lungo la valle dell'Arno da Firenze al mare. Gli interventi furono volti a rafforzare il ruolo di **Pisa** come città emporio mentre una costellazione di porti furono potenziati con fortificazioni che rispondevano allo sviluppo delle nuove tecnologie militari. Nel 1548, la costruzione di **Cosmopolis** (oggi **Portoferraio**), il primo avamposto sul mare, che si configurava come porto, città e fortezza atta a difendere le coste del nuovo Stato regionale e lo specchio del Mar Tirreno dalle incursioni dei pirati musulmani.

Nel 1577 il porto livornese fu ridisegnato dal Buontalenti nella ***forma urbis*** della bastionatura pentagonale: il castello di Livorno venne inglobato e il porto divenne il fulcro del sistema dal quale si innestava il **Canale dei Navicelli** (1574), la via d'acqua che, configurandosi come uno dei primi sistemi di intermodalità nel trasporto su acqua, effettuava l'interscambio commerciale toscano attraverso Pisa, la città-emporio.

Ma fu solo con la creazione del *porto franco* sostenuto da statuti di franchigia che consentì a **Livorno**, ad iniziare dal tardo Cinquecento, di giocare un ruolo essenziale nel commercio di deposito e di ridistribuzione internazionale come centro di smistamento del commercio tra il Mediterraneo orientale e le rotte verso i paesi dell'Europa del Nord. Nel Seicento la crescita demografica ed economica di **Livorno,** lo sviluppo del porto dei grani e del porto di deposito, il ruolo delle galere stefaniane, la proclamazione del porto franco e il riconoscimento della sua neutralità divennero un motivo imprescindibile dell'azione politica e diplomatica del Granducato toscano sullo scenario italiano e internazionale. In questa prospettiva gli spazi portuali -moli, banchine, magazzini, lazzaretti, abitazioni per le comunità commerciali- rappresentarono un punto di osservazione privilegiato per indagare le modalità di intervento in relazione alla domanda di strutture marittime portuali e urbane.

Nel corso del Seicento e Settecento tutto ciò fu tradotto in un nuovo disegno urbano complessivo: il progetto di creare un quartiere per il porto di deposito livornese, denominato ***la Venezia*****.** Si partì con i lavori alle fortificazioni e la conversione dei vecchi fossati militari in comode vie d'acqua che si estendevano nell'area smilitarizzata della Fortezza Nuova**.** Le vie d'acqua servivano per trasportare le merci con i navicelli direttamente dalle navi ai magazzini, depositi a livello della strada e del fosso. La costruzione di questo quartiere sull'acqua, richiamava tuttavia alla memoria il disegno di **Leonardo** per una città ideale che sviluppava le sue funzioni attraverso una viabilità articolata su più livelli.

La simbiosi tra porto e città terminò nell'Ottocento con la progressiva chiusura delle aree portuali con il porto franco e la creazione delle barriere doganali. **Livorno** dimenticò questi spazi sull'acqua che sottratti al suo dominio divennero luoghi autonomi, specializzandosi sempre più secondo una logica di mero potenziamento infrastrutturale. Le colmate a nord di Livorno ridisegnarono il limite costiero sostituendovi gli spazi delle nuove banchine che allontanarono così il porto dalla città.

La definitiva cesura dell'Età contemporanea e postunitaria condusse il porto livornese e la Toscana costiera ad una nuova stagione in un complesso rapporto tra intervento statale, sistema creditizio ed

imprenditoria nazionale e internazionale. La nascita e lo sviluppo nella prima e seconda età moderna dei nuovi porti di **Viareggio** e di **Carrara** aprì a una nuova pagina del sistema portuale toscano, dove solo Piombino, fino alla crisi mineraria elbana e, successivamente, della siderurgia rappresenterà il secondo polo portuale della toscana, dopo Livorno.

Nel quadro dei processi di industrializzazione e trasformazione dell'economia italiana, gli sviluppi novecenteschi fino alle esperienze più recenti -collegate al trasporto marittimo dei container e agli itinerari delle grandi navi turistiche- **Livorno** rimane ancora una volta il principale porto toscano, inserito nel contesto delle relazioni mondiali.

Bibliografia essenziale

STORIA DEL PORTO DI LIVORNO
1949- 1994, LIVORNO 2004

-L.Frattarelli Fischer, *L'Arcano del Mare, un porto nella prima età globale: Livorno*, Pisa, Pacini 2018
- P. Matvejević, *Mediteranski breviari*, 1987; trad.it. *Breviario mediterraneo*, 1988
- *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità a oggi*, a cura di M.L. Ceccarelli Lemut - G. Garzella - O. Vaccari, Pisa, Pacini, 2011.
- *Il porto di Piombino. Tra storia e sviluppo futuro,* a cura di ML. Ceccarelli Lemut, G. Garzella, G. Petralia, O. Vaccari, Pisa 2015 (Collana Centro di Studi Storici Mediterranei "Marco Tangheroni", 4)
- *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto fra storia e sviluppo futuro,* Atti del Convegno di studi (Ancona, 8-9 aprile 2011) a cura di G. Garzella - R. Giulianelli - I. Simonella - O. Vaccari, Pisa 2011, (Collana Centro di Studi Storici Mediterranei "Marco Tangheroni", 1), pp.105-112
-Sordini B., 2000, *Il porto della "vana gente". Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena

Una struttura tardiva
Le origini del Porto di Marina di Carrara

di Alessandro Volpi

Nel gennaio 1752 il noto ingegnere francese **Milet de Mureau**, che tra il settembre e l'ottobre del 1751 aveva soggiornato a **Carrara**, preparò per incarico del duca **Francesco Maria d'Este** una memoria "sur la construction du port de Massa de Carrare" che individuava il sito migliore di tale opera nella spiaggia di **Avenza** dove ormai da tempo venivano caricati i marmi provenienti dalle cave apuane. Si trattava di un tassello importante nel più complessivo progetto del duca, successo nel 1737 al padre Rinaldo, che intendeva aprire una via di comunicazione tra **Modena e Massa**, garantendo ad essa uno sbocco marittimo. I lavori diretti da **Milet,** che prevedevano una diga foranea si interruppero già nel 1753 a causa della sua morte, dopo un primo scandaglio di tutta la costa e la realizzazione di alcune opere in muratura. Scomparso l'ingegnere francese, il progetto di dar vita ad un porto vero e proprio incontrò numerose resistenze motivate in gran parte dalle critiche giunte da più osservatori, in particolare da **Giuseppe Boscovich** e da **Lazzaro Spallanzani** che ritenevano la spiaggia di **Avenza** inadatta a ospitare uno scalo.. Dopo il tentativo di **Francesco III** dovettero passare vari decenni perché venisse riproposto il tema della costruzione di un porto a **Carrara**. A metà degli anni Quaranta dell'Ottocento, il duca **Francesco IV** e il **granduca Massimiliano,** suo zio, tornarono a riflettere sulla possibilità di creare un porto a **Carrara** promuovendo l'edificazione di alcuni fabbricati sulla spiaggia. Nel 1844 l'architetto **Marchelli** preparò un piano regolatore dell'antica vicinanza di **Avenza** e nei primi mesi dell'anno successivo furono avviati i lavori per dar corpo ad un progetto che prevedeva un canale ed una darsena, affidati alla direzione del colonnello **Sigismondo Ferrari.** Tali opere si conclusero già a luglio frenate dall'impossibilità di dar vita a strutture in grado di contrastare la forza delle mareggiate. Per ovviare in parte all'assenza di un porto, nel 1851 **William Walton** chiese l'autorizzazione per la costruzione di un pontile che si protendesse verso il mare per oltre 200 metri così da favorire l'attracco e il caricamento delle imbarcazioni utilizzando delle gru. Il progetto incontrò numerose resistenze, a cominciare da quelle dell'influente famiglia dei **conti Guerra**, residenti a Massa, che cercarono l'appoggio dell'**arciduca Massimiliano** per realizzare uno scalo alla foce del **Cinquale**. Con l'obiettivo di superare gli ostacoli, **Walton** si recò a **Modena** per illustrare il piano dei lavori. Lì ebbe modo di incontrare il delegato di governo **Raffaello Raffaelli** a cui dichiarò l'intenzione di garantire l'intero finanziamento dell'operazione. Nell'agosto di quell'anno

ricevette l'approvazione preliminare che contemplava anche la realizzazione di una "via ferrata" dal magazzino dello stesso Walton fino al mare. Già nel luglio del 1852 il pontile risultò in grado di caricare diversi velieri e nel 1854 fu descritto da un preciso articolo comparso su "The Illustrated London News". Il completamento dell'opera, avvenuto nel 1855, favorì senza dubbio lo sviluppo della marina di **Avenza**, che cominciò ad essere appellata **Marina di Carrara.** La discussione sulla necessità di costruire a Marina di Carrara un vero e proprio porto si riaccese all'inizio del nuovo secolo; il dibattito si svolse in primo luogo nell'ambito del consiglio comunale dove fu costituita una commissione incaricata di rivolgersi, tramite un tecnico, l'ingegner **Lo Gatto**, al ministero competente. Nel gennaio del 1904 fu il Ministero dei Lavori pubblici a nominare una commissione in materia con il compito di analizzare il progetto **Lo Gatto** che prevedeva uno scalo del costo di 5 milioni di lire. Tale progetto fu approvato nel novembre del 1907; tuttavia dal momento che l'esigenza accolta in sede ministeriale era soprattutto quella di garantire una maggiore sicurezza alle imbarcazioni attraccate ai pontili, lo stanziamento iniziale si limitava a poco più di 1 milione di lire. Una simile soluzione provocò l'immediata reazione della locale Camera di commercio, convinta invece dell'importanza di un porto di dimensioni significative. Tra il 1900 e il 1913, infatti, da **Marina di Carrara** salparono quasi 1,8 milioni di tonnellate di marmo, con una media annua di 129 mila tonnellate e larga parte di tali quantitativi continuava ad essere trasbordata dai navicelli partiti da **Carrara** sulle navi ancorate a **Livorno** con un costo annuo superiore ai 2 milioni. Le sollecitazioni carraresi furono raccolte dall'onorevole **Eugenio Chiesa**, eletto nel collegio di Carrara, che convinse il Consiglio superiore dei lavori pubblici ad affidare all'ingegnere **Ignazio Inglese** l'incarico di ridefinire il progetto di massima. In seguito a tali modifiche, deliberate nell'agosto del 1911, il costo complessivo saliva a 5,5 milioni. All'incirca nei medesimi giorni era stata introdotta una tassa sui marmi scavati che sarebbe stata indirizzata, almeno in parte, a finanziare le spese del porto. Il piano Inglese fu redatto in un anno e il Comune di Carrara chiese al ministero di poter finanziare l'intera spesa necessaria per accelerare i tempi di costruzione. L'autorizzazione giunse nel giugno 1913 per un porto che avrebbe coperto uno specchio d'acqua di circa 41 mila metri quadrati, collocato tra i pontili esistenti e dotato di un molo di Ponente di 540 metri di lunghezza, di un altro molo a Levante di 560 metri, di una diga frangiflutti di 740 metri e di una banchina lunga 840 metri e larga 10. In realtà i lavori veri e propri iniziarono solo nel febbraio 1922 per iniziativa della società Bianchi, Righetti e Godola di Milano, con la realizzazione di una diga "normale" alla spiaggia, definita "diga di ponente", e furono necessari 5 anni perché tale opera venisse ultimata e si potesse iniziare quella foranea con una direttrice Est-Sud-Est per riparare lo specchio d'acqua dai vent

Crocevia sull'acqua

di Patrizia Lessi

Quanto nastro di pellicola si è dipanato fra terra e mare in oltre un secolo di cinema? Non c'è nave, sottomarino, piccola imbarcazione o leggendario translatico che non abbiano fatto da sfondo ad una storia se non sono stati essi stessi, talvolta, la storia da raccontare. E quante spiagge o isole hanno colmato di suggestione un racconto sullo schermo? Pensiamo al mare e davanti ci si staglia l'immagine di una vivida, straniante immensità. Libertà e solitudine, natura e incognita si sono spesso sprigionate dall'azzurro fluttuante in uno schermo. Se invece pensiamo a un porto, piccolo o grande, quanti film ci vengono in mente in cui non gli sia stata dedicata che una manciata di immagini, in cui non sia stato lo sfondo vociante e confuso di arrivi e partenze, il ristretto momento di passaggio fra una vastità e l'altra, fra la terra e l'acqua?

Ad alcuni potrebbe venire a mente ***Fronte del porto,*** il film che nel 1954 contribuì a rendere immortale la stella di Marlon Brando. Sebbene il titolo originale scelto da Elia Kazan fosse ***On the waterfront*** il porto è comprimario assoluto delle vicende dei suoi protagonisti, dallo scaricatore interpretato da Brando, alla sua ragazza, i compagni di lavoro, il prete della parrocchia vicina, il sindacato corrotto dalla mafia. Vite legate a una banchina fino alla fine (spesso tragica) di alcune. Qui il mare non è che un insieme di scorci, rettangoli e fessure aperte fra le costruzioni del porto industriale, i volti e le mani, seppur sferzati dal vento o asciugati dal sale, sono intrisi di sporco, fumo, olio, polvere. Camion, gru, casse spostate, rombi di motore, cigolii e ferro coprono il suono di onde e gabbiani. Qui l'idea di vastità data dal mare aperto o da una landa di terra sterminata si frammenta in scorci plumbei e brulicanti di facce e voci di passaggio.

Non troppo diverso è l'orizzonte offerto dalla città portuale di **Le Havre** ritratta da **Marcel Carné** in ***Le Quai des brumes*** (Il porto delle nebbie) in cui **Jean Gabin** e **Michèle Morgan** incrociano i loro destini nel grigio andare e venire di navi da trasporto o nei passi anonimi di avventori infreddoliti. Seppur in bianco e

nero il porto diventa fucina di passioni ardenti, incontrollate, si fa tempesta contro un mare avvolto da una immobile foschia. Lo **stesso Marcel Carné,** presidente della giuria alla 39° Mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia avrebbe voluto premiare col Leone d'oro l'ultima opera di **Reiner Werner Fassbinder**, *Querelle de Brest* (Querelle) in cui le immagini si velano del rosso e del giallo delle vecchie Polaroid. Il porto della città francese si fa teatro umido e rarefatto del connubio fra sesso, amore e morte caro al cineasta tedesco. I grandi amori di **Kazan** e **Carné** spariscono negli anfratti di un bordello in cui i marinai mitigano con l'oppio il mal di terraferma e fumo o nebbia qui si rarefanno senza dare alcuno spazio alla luce, ma corrompendo il colore in una fluidità onirica e quasi tattile. Il porto di **Fassbinder** non è che un lungo, fluttuante calderone in cui i corpi si dissipano in sudore salino.

Tre film, tre esempi in cui il porto ci presenta il conto dei territori di mezzo, di quei mondi aggrovigliati e ritorti su se stessi dove le navi si muovono solo nell'attimo in cui salpano o attraccano e le costruzioni non sono case ma container. Quasi nessuno vive nel porto eppure in esso la vita scorre in una ritualità costante fatta di orari, odori e rumori propri. E come il mare non si scorge che in lontananza, ritagliato dai profili di cose ora ferme, ora in movimento, ma sempre in mezzo, il porto stesso si apre fino ai bordi di uno schermo, compagno vociante, indifferente o complice dei destini di chi vi si ferma per un'ora o molto più a lungo. Un po' come nella vita in cui le immensità collettive si dividono immancabilmente ai crocevia individuali.

Porti, immagini e suoni

di Paolo Mazzucchelli

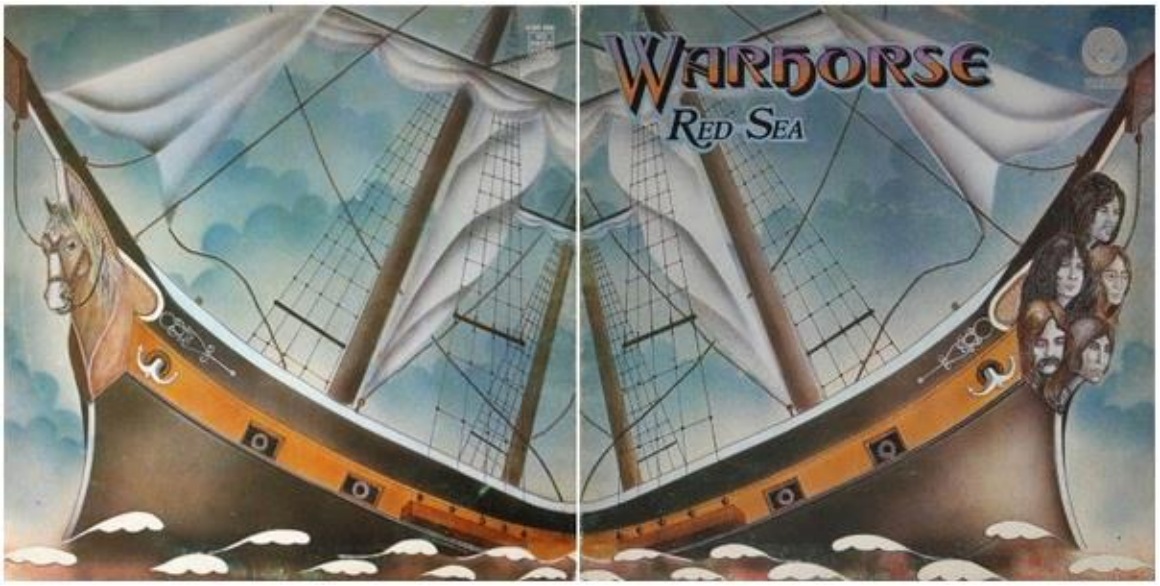
Porti… e alla mente mi arrivano immagini suoni, odori che parlano di navi, di marinai, di mare…Il primo ad affacciarsi è il lupo di mare dallo sguardo inquietante che fa "bella" mostra di sé

sulla copertina di "*A salty dog*" (1969) dei **Procol Harum**, opera di **Dickinson** (pseudonimo dietro il quale si cela la moglie del compositore **Keith Reid**), firma cui vanno ascritti anche gli *artworks* di altri due album della band inglese.

Sul disegno che fa da sfondo al celebre marinaio notiamo anche un faro, elemento che ritroviamo in diverse altre copertine a sfondo marinaro, a partire da quello "lunare" protagonista del "*Best of…"* della band canadese **Lighthouse.** Colori e stildel disegno portano la memoria direttamente al tratto di **Roger Dean**, cui probabilmente paga un debito di ispirazione notevole **Allan O'Marra**, grafico titotare dell'artwork di quest'album targato 1974.

Per completezza va ricordato che già tre anni prima i **Lighthouse** avevano utilizzato un faro per la copertina di "*One fine light*. Fari a protezione di chi naviga, pronti a guidare navi in piena tempesta come quella che appare alle spalle dei componenti della **Steve Miller Band** sulla psichedelica cover di "*Sailor*" (1968),

o come quella che attraversa il "*Red Sea*", secondo disco dei **Warhorse** impreziosito dal disegno di **Rick Breach**, firma di spicco dell'etichetta **Vertigo.**



Ad alcuni comunque il faro è servito a poco, come si evince dalla copertina di *"Lying and dying in ¾ time"* (1974) del **cantautore** **Jimmy Buffet**; un'occhiata alla fotografia sul retro renderà ancora più sarcastico il nome della barca.

Per raccontare di un naufragio si può pure ricorrere ad una citazione artistica "colta", come decidono di fare nel 1985 gli irlandesi **Pogues** per il loro "*Rum, Sodomy and the Lash*"

affidando al grafico **Peter Mennim** l'irriverente rivisitazione dell'opera "*La zattera della Medusa*" dell'artista **Theodore Géricault**

.

E’ opera di una sconosciuto **Wayne Lum** la meravigliosa cover di “*Salt Sun and Time*” **di Bruce Cockburn**

un disegno che stuzzica la curiosità, inducendo a ben più di uno sguardo per comprenderne il gioco, svelatoci infine grazie al retro copertina e all’altrettanto meravigliosa fotografia interna di **Lyle Wachovsky.**

Moli e spiaggia finalmente, godendo della malinconica bellezza di artwork come quello di "*Quay*" (2017) del progetto di ambient music **Quest,**

della struggente sensazione di spaesamento e disillusione che ci rimandano alcuni degli scatti presenti nel prezioso libretto di ben 44 pagine incluso nell'edizione *gatefold* di "*Quadrophenia*" (1974), forse l'ultimo grande album degli **Who**,

o come quello che ritrae Charles Aznavour ne "*Il bosco e la riva"* (1973), artwork nel quale riconosciamo senza dubbio alcuno il tratto inconfondibile di **Caesar Monti.**

Sono il mare e la zona portuale della natia **Canvey Island** a fare da sfondo ai componenti dei **Dr. Feelgood** sulla copertina del loro album d'esordio targato 1975,

e non potrebbe essere diversamente visto che il titolo dell'album è "*Down the jetty",* letteralmente *"Giù dal molo"*. Quest'album verrà spesso citato come fonte d'ispirazione da artisti quali Blondie, Ramones, Richard Hell, Bob Geldof e Paul Weller, al punto che quest'ultimo deciderà di inserire la copertina di "*Down by the jetty*" fra gli oggetti presenti in quella di "*Our favourite shop*" dei suoi **Style Council.**

Il cerchio di questa carrellata si chiude tornando ai fari, come quello che ci appare ben saldo di fronte alla mareggiata sulla cover di "*Lighthouse*" (2016) di **David Crosby**,

ricordandoci il profondo rapporto che lega da sempre l'artista californiano al mare e ai suoi elementi, nonchè la struggente copertina del suo primo lavoro solista, *"If I could only remember my name"* (1971), con quel tramonto che, spegnendosi sul suo viso, pare una lacrima dorata a scivolare sulle tribolate vicende personal e i demoni che lo attanagliavano in quel periodo.