

# Livorno cruciale

Quadrimestrale di arte e cultura

XX  
e XXI

Numero 10



Edizioni ETS



*il porto*

# Livorno cruciale <sup>XX</sup> e <sup>XXI</sup>

<https://livornocruciale.wordpress.com/>

Quadrimestrale di arte e cultura fondato nel 2009  
Anno IV, n. 10, settembre-dicembre 2012, fasc. 11

Promosso da "Archivi e Eventi" Associazione Culturale  
per la documentazione e la promozione dell'Ottocento e del Novecento Livornese

*Direttore editoriale*  
Dario Matteoni

*Vice direttore*  
Alessandro Merlo

*Direttore responsabile*  
Francesco Foresi

*Coordinamento di redazione*  
Francesca Cagianelli

*Redazione*  
Laura Ferrario  
Cristina Olivieri

*Comitato scientifico*  
Francesca Cagianelli  
Dario Matteoni  
Marzia Ratti  
Franco Sborgi

*Collaboratori*  
Alice Barontini, Mario Bernardi Guardi  
Francesco Boni, Tommaso Eppesteingher  
Gianfranco Grossi, Angela Guiducci  
Cinzia Jelencovich, Ilario Luperini  
Carla Lupi, Desiderata Manca  
Federico Marri, Sergio Nieri  
Antonio Papini

*Un vivissimo ringraziamento a tutti coloro  
che hanno consentito la realizzazione della rivista:*

Circolo Culturale d'Arte Antonio Amato, Livorno  
Galleria Chiellini, Livorno  
Galleria d'Arte San Barnaba Due, Livorno

*Impaginazione:* Punto Pagina, Livorno - [puntopagina@tin.it](mailto:puntopagina@tin.it)

© Copyright 2012  
Archivi e Eventi  
Via Ricasoli, 103, 57125 Livorno  
[francesca.cagianelli@fastwebnet.it](mailto:francesca.cagianelli@fastwebnet.it)

EDIZIONI ETS  
Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa  
[info@edizioniets.com](mailto:info@edizioniets.com)  
[www.edizioniets.com](http://www.edizioniets.com)

Distribuzione  
PDE, Via Tevere 54, I-50019 Sesto Fiorentino [Firenze]

ISBN 978-884673431-0

Finito di stampare nel mese di ottobre 2012

La rivista è disponibile nelle migliori edicole  
e librerie di Livorno.

Fascicoli pubblicati:  
0 la grafica pubblicitaria  
1 la caricatura  
2 gallerie d'arte  
3 l'oriente  
4 gli interni  
5 la moda  
6 il lungomare  
7 150°  
8 la fotografia  
9 lo sport  
10 il porto

In copertina  
Vittorio Matteo Corcos  
Una donna elegante a Saint Malo, olio su tela, cm 106x64

# Indice

## XX secolo

### Il Porto, la città, la sua immagine

Francesca Cagianelli	
<i>Iconografia del porto e storia dell'arte livornese. Un rapporto aureo</i>	6
Alessandro Merlo	
<i>Il porto di Livorno nel secondo dopoguerra</i>	11

## XXI secolo

### Il Porto verso nuovi equilibri

<i>Il presidente Gallanti parla del piano regolatore</i>	16
Luca Difonzo	
<i>Il terminal Crociere del porto di Livorno</i>	18
<i>Il Porto in mente: l'obiettivo di Carlo Cantini</i>	26

## Quadrante

### Artisti allo specchio

<i>Intervista a Alfio Contini di Massimo Ghirlanda</i>	36
<i>Intervista a Sandro Bottari di Alice Barontini</i>	39
<i>Intervista a Claudio Bimbi di Francesco Boni</i>	42

### Le arti sul palco

Federico Marri	
<i>Vent'anni di storia del teatro Goldoni: il carrozzone, i suoi fanti e i suoi re</i>	45
Antoni Papini	
<i>@ilsorpasso2012</i>	48

### Capitoli sul collezionismo

Francesca Cagianelli	
<i>La collezione di Paolo Diara</i>	52

### Sulle tracce dell'inedito

Francesca Cagianelli	
<i>Arte di guerra e cultura nordica: un binomio accertato per Benvenuto Benvenuti</i>	59

**Luci sulla città**

Olimpia Vaccari

*La città di Livorno: dalla storia della portualità  
al recupero del waterfront*

62

**Arte e Scuola**

Tommaso Eppesteingher, Angela Guiducci

Carla Lupi, Desiderata Manca

*Impara l'arte...e non metterla da parte - 4ª puntata*

67

**Versus**

Antonio Papini

*Intervista a Lorenzo Del Lucchese*

71

**Critica e Cacciucco**

Francesca Cagianelli

*L'effetto farfalla. Storici e redattori tra bozze e falene*

77

**Vagliature**

Massimo Masiero

*Musei e cultura come risorsa economica,  
ma con pubblico e privato insieme a far sistema*

79

**Mostre: le scelte**Francesco Boni - *Americani a Firenze*

81

Francesco Boni - *Il Sentimento della Natura*

81

Alice Barontini - *PREMIO COMBAT: i vincitori*

82

Valeria Falleni - *Words Works*

83

**Novità editoriali**Sabina Meini - *"Ettore Scola – Ruggero Maccari,**Il sorpasso. La sceneggiatura"*

84

Massimo Masiero - *"Echi dall'oblio" cronache di uomini soli*

85

# Il porto di Livorno nel secondo dopoguerra

Alessandro Merlo



Le aree portuali, molto di più di quelle residenziali, sono un coacervo di interessi dove pubblico e privato, ora in lotta, ora alleati, operano per massimizzare i profitti derivanti dalle loro attività. L'altra faccia della stessa medaglia, quella in generale nota ai più, mostra invece un porto "amico" capace di dare lavoro e di tenere in piedi l'economia di una città. Questi e molti altri sono i volti del cosiddetto "territorio del porto", nelle sue tre principali sfaccettature: industriale, commerciale e turistico.

Inutile dirlo, la prima è stata di gran lunga la più importante almeno fino agli anni Sessanta, quando la storica vocazione dello scalo labronico, quella di centro di stoccaggio e smistamento delle merci, riprese nuovamente il sopravvento, dopo otto decenni di tiepidi risultati legati alle vicende del porto industriale e delle aree connesse.

Ma qual è l'importanza del "territorio del porto"? Se osservassimo la città

dall'alto ci renderemmo conto di come le dimensioni di tale area rivaleggiamo con quelle della città. Una seconda e sconosciuta Livorno, fatta di bacini, darsene, banchine, ponti, attrezzature portuali, grandi magazzini, impianti industriali, immensi piazzali, palazzine direzionali, strade, ferrovie e quanto altro necessario al suo funzionamento.

Per cercare di comprendere come si è formata questa seconda Livorno è necessario fare un passo indietro nel tempo, almeno fino al 1834, anno in cui la superficie del demanio marittimo fu ampliata entro i limiti di quello che sarà, almeno in parte, l'area del porto industriale del 1929, considerata "zona industriale annessa al porto". Fatto quest'ultimo non secondario, dato che al progetto del nuovo porto si saldava quello dell'istituzione di una zona industriale soggetta alle facilitazioni delle leggi del 1904 e del 1911 (promulgate per la ripresa economica della città di Napoli) che prevedevano agevolazioni fiscali per l'impianto di aree industriali. L'intento era chiaramente quello di creare un grande polo industriale che, forte della presenza dello scalo portuale e della sua felice collocazione geografica, avrebbe potuto proliferare con enorme successo. Il progetto di ampliamento, elaborato dall'ingegner Coen Cagli (autore dello scalo veneziano di Porto Marghera), venne recepito nel 1923 con la terza variante al primitivo Piano Regolatore del porto di Livorno (elaborato nel 1906 dall'ingegner Luigi Cozza) e prevedeva la realizzazione di un porto cosiddetto "interno". Promotrice dell'iniziativa fu la S.I.C.A.M., una società con sede in Roma tra le cui fila vi erano personaggi di spicco del mondo finanziario e politico di allora. A tale proposito è bene ricordare che i successi e gli insuccessi di tutte le grandi iniziative legate al porto sono sempre stati determinati dall'interessamento, o meno, di uomini di governo vincolati in qualche modo alla città.

La gestione dei terreni venne affidata per dieci anni alla stessa S.I.C.A.M., alla quale subentrò, allo scadere del mandato, prima il Ministero dei Lavori Pubblici e poi la Società Anonima Porto Industriale, nel 1937 incaricata della gestione dei soli lotti ad uso industriale e dal 1939 anche delle aree del porto.

Il riferimento alla S.A.P.I. non è casuale poiché questa società, che nel 1939



assunse l'acronimo di S.P.I.L., guiderà, direttamente o tramite sue consociate, le sorti del porto – prima del solo industriale e poi progressivamente di quello commerciale e turistico (vedi *terminal* marittimo) – e delle aree connesse del retroterra, fino ai nostri giorni.

Non è questa la sede per tracciare una storia della Porto Industriale, ma è necessario sottolineare come fin dall'anno successivo alla sua costituzione, la compagine sociale fosse formata dai principali soggetti che operavano nella città e che avevano forti interessi sul porto, al limite, diremmo oggi, del conflitto d'interesse: Comune di Livorno, Cassa di Risparmi di Livorno, Monte dei Paschi di Siena, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Livorno (Camera di Commercio), etc..

La distruzione dello scalo labronico nel 1943 e l'occupazione alleata di molte aree portuali condussero ad un tracollo completo delle attività portuali, sia di tipo industriale che commerciale.

Dal punto di vista materiale non esisteva più un metro quadrato di banchina e le attrezzature meccaniche, eccetto quattro gru, erano andate perse. A questa situazione si deve aggiungere la requisizione, fino alla fine del 1947, di spazi e fabbricati posti nella zona dello scalo da parte delle forze alleate.

Il 1948, grazie alla condotta delle principali società che operavano nello scalo quali la Camera di Commercio, il Consorzio Lavoratori Portuali e l'Azienda Mezzi Meccanici, segnò una ripresa che interessò sia le aree industriali che quelle portuali. Per ciò che concerne le prime è da evidenziare l'attività di alcune importanti realtà produttive, quali la Cementeria Italiana, la Genepesca, l'A.N.I.C., e la SPICA, oltre naturalmente alla cantieristica. Senza ombra di dubbio, però, in quegli anni prevalsero le esigenze delle seconde, in particolare per ciò che concerneva le attività commerciali e di deposito (come ad esempio quella degli oli minerali grezzi e dei carburanti).

All'inizio degli anni Sessanta il porto di Livorno accolse una nuova sfida, attrezzandosi ad essere competitivo nel traffico merci attraverso i *containers*. Tra il 1968 ed il 1970, questa attività rilanciò lo scalo labronico sul piano internazionale e favorì molteplici iniziative legate alla realizzazione dei *terminals*. Il crescente svilup-



po del traffico commerciale portò infatti alcuni dei principali soggetti operanti nel porto (Azienda Mezzi Meccanici e Compagnia Lavoratori Portuali) a richiedere la disponibilità di ulteriori aree da adibire a depositi.

La necessità di utilizzare il retroterra per impiantare delle attività a sostegno del porto si fece pertanto nuovamente sentire (le prime proposte risalivano agli anni Cinquanta). Anche in questo caso le iniziative si diversificarono per assecondare le esigenze di ciascuna delle due principali anime dell'attività portuale: magazzini e piazzali per le necessità del porto commerciale; lotti di differenti dimensioni per impiantare nuove attività industriali e artigianali. Il coinvolgimento dei comuni limitrofi di Pisa e Livorno era, per entrambe le situazioni, la *conditio sine qua non* per decretarne il successo.

Alla prima può essere riferita la realizzazione, tra il '79 ed il '93, nel territorio di Collesalveti del Centro Intermodale Toscano per lo smistamento delle merci; alla seconda invece, la vicenda CMF di Guasticce e la lottizzazione dei terreni a Sud dello Scolmatore di piena dell'Arno da destinare ad uso industriale e turistico-sportivo.

Il paesaggio urbano di Livorno e del suo *interland* è oggi fortemente condizionato da queste presenze: prati di automobili e montagne di containers caratterizzano molti scorci della città. Niente di male, verrebbe da dire, se non vi fosse il dubbio che certe scelte legate all'occupazione dei suoli soddisfino in realtà gli interessi di pochi a scapito del beneficio di molti.

