

LIVORNO

LA CITTÀ
DEL FUTURO



Variante PIANO STRUTTURALE



COMUNE
DI LIVORNO



QCD.02.A - Dossier Aree Produttive - volume 1

QUADRO CONOSCITIVO

Sindaco
Luca Salvetti

Assessore all'Urbanistica
Silvia Viviani

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

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

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

ADOZIONE
MAGGIO 2023

UFFICIO DI PIANO

Segreteria tecnica Ufficio di Piano
Settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto

Staff Attività amministrativa, pianificazione e attuazione strumentazione urbanistica

Carla Bruni
Giulietta Scannapieco
Sonia Stillitano

Uff. Programmi Complessi

Nicoletta Leoni
Marco Maestri

GRUPPO DI LAVORO OPERATIVO
Progettazione urbanistica

Camilla Cerrina Feroni
Maria Rosaria Guerrini

Collaboratori attività di progettazione urbanistica

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

Michele Bastiani
Claudia Bigongiali
Jacopo Casamonti
Manuela Ceremigna
Giacomo Cupisti
Irene Domenici
Cinzia Ragonesi
Elisa Taccini

PROFESSIONISTI E CONTRIBUTI ESTERNI

Società NEMO s.r.l. - VAS/componente ecosistemica e agroforestale e implementazione del quadro conoscitivo e previsionale
Società LDP (Progetti GIS)- Supporto GIS
CAIRE- Informazione e partecipazione
SINLOC Sistema Iniziative- Studio di fattibilità di ambiti urbani strategici
NOMISMA S.p.A.- analisi delle dinamiche e della domanda abitativa nel Comune di Livorno
LSB architetti associati- Carta Strategica della sostenibilità degli spazi pubblici
PFM S.r.l. Società tra Professionisti - indagini agronomiche
RTP Hydrogeo/Geo Eco Progetti - indagini geologico-idrauliche e sismiche
Cantieri Animati snc - gestione del percorso partecipativo

REFERENTI ALTRI SETTORI DELL'A.C.

Direzione Generale
Luigi Pingitore

Settore Ambiente e Verde

Michele Danzi - Resp.le Uff. Bonifica e sostenibilità ambientale
Alessio Tanda - Resp.le Uff. Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici
Barbara Saliva - Resp.le Uff. Rifiuti ed igiene ambientale
Mirco Branchetti - Resp.le Uff. Gestione e manutenzione dei parchi e del verde pubblico

Settore Urbanizzazioni Infrastrutture e Mobilità

Stella Sav' - Resp.le Uff. Mobilità Urbana Sostenibile
Elga Pellegrini - Resp. e Uff. Progettazione stradale e di infrastrutture per la mobilità

Settore Sviluppo Valorizzazione Manutenzione

Christian Boneddu

Settore Impianti Tecnologici

Daniele Agostini - Dirigente
Silvestro Abate - Resp.le Illum. pubbl., impianti semaforici progett. e videosorveglianza cittadina

Settore Edilizia Privata e SUAP

Caterina Pracchia
Mauro Puccini

Settore Protezione Civile e Demanio

Jacopo Tamberi
Valerio Pierotti

Settore Società partecipate e Patrimonio

Enrico Montagnagni - Dirigente

Settore Sistemi Informativi

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

Settore Sviluppo Economico, Turismo e Sportello Europa

Paoa Ramolino - Resp. le Uff. turismo
Claudia Desideri- Uff. Commercio su aree private e a tre attività produttive
Katia Le Rose - Resp. le Uff. Finanziamenti comunitari, sviluppo economico ed EDIC

Settore Politiche Sociali Sociosanitarie e abitative

Caterina Tocchini - Dirigente
Elisabetta Cella - Resp. e Uff. Programmazione e servizi per il fabbisogno abitativo

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

Alessio Tanda - Resp.le Uff. Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici- Settore Ambiente e Verde
Valeria Bercodo - Resp.le Uff. Progettazione Opere idrauliche e gestione reti di drenaggio urbano- Settore Urbanizzazioni Infrastrutture e Mobilità

Referente per redazione documento preliminare VAS

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

Supporto giuridico e amministrativo

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

Gruppo di supporto comunicazione ed informazione

Ursula Galli - Responsabile Ufficio Stampa
Andrea Valenti - video maker

Settore Urbanistica e Programmi Complessi
Arch. Camilla Cerrina Feroni
Dirigente Settore Urbanistica e Programmi Complessi

Ufficio Pianificazione, gestione e attuazione strumentazione urbanistica
Resp.le Arch. Maria Rosaria Guerrini
Arch. Irene Domenici
Arch. Jacopo Casamonti
Arch. Manuela Ceremigna
Arch. P.T. Jlenia Zaccagna
Arch. P.T. Jonathan Nucci



COMUNE
DI LIVORNO

DOSSIER AREE PRODUTTIVE

Volume 1

VOLUME 1

1. PREMESSA

2. LA STRUTTURA DEL LAVORO

PARTE A: IL CONTESTO URBANISTICO ED ECONOMICO DELLE AREE PRODUTTIVE COMUNALI

3. L'EVOLUZIONE URBANISTICA DELL'AREA INDUSTRIALE LIVORNESE

- 3.1 Il Piano '58-61' (cd Detti)
- 3.2 Il Piano Insolera
- 3.3 Il Piano Strutturale del 1997
- 3.4 Il PIP Picchianti 1978

4. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

- 4.2 Il PTCP
- 4.3 Il DPSS
- 4.4 Le relazioni di area vasta e l'analisi delle potenzialità insediative

5. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA COMUNALE VIGENTE

- 5.1 Il Regolamento Urbanistico vigente Gregotti 1999
- 5.2 La Variante Urbanistica al PS e al RU del 2015 per l'approvazione del PRP
- 5.3 Il PRP
- 5.4 Il Nuovo Piano Strutturale (2019)

6. LA SITUAZIONE ECONOMICA DELL'AREA PRODUTTIVA LIVORNESE

PARTE B: QUADRO CONOSCITIVO DELL'AREA PRODUTTIVA

7. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI INDAGINE

- 7.1 Uso del suolo
- 7.2 I morfotipi dei Tessuti del PIT-PPR
- 7.3 Le UTOE a destinazione produttiva del PS
- 7.4 Le Aree normative del RU a destinazione portuale e produttiva
- 7.5 Ambiti d'indagine

8. ANALISI TERRITORIALI

- 8.1 Infrastrutture viarie
 - 8.1.1 Le Infrastrutture di area vasta
 - 8.1.2 Analisi del contesto infrastrutturale dell'area di indagine
- 8.2 Analisi della mobilità
- 8.3 Fasce di rispetto e vincoli

9. ANALISI AMBIENTALI

- 9.1 Pericolosità idraulica
- 9.2 Pericolosità sismica e geomorfologica
- 9.3 Analisi della permeabilità dei suoli
- 9.4 Aree SIR e SIN
- 9.5 Aziende a Rischio di Incidente Rilevante e Aziende Insalubri

10. L'INDAGINE SULLE AREE LIBERE

- 10.1 Le aree libere: classificazione dimensionale dei lotti
- 10.2 Le aree libere: riferimenti normativi R.U.
- 10.3 Le aree libere selezionate
- 10.4 Schede aree libere selezio

11. L'INDAGINE SULLE AREE EDIFICATE

1	11.1 Le attività economiche	93
2	11.2 Il tessuto produttivo	102
	11.2.1 Analisi funzionale: le destinazioni d'uso prevalenti al piano terra	104
3	11.2.2 Analisi della densità delle aree edificate	106
4	11.2.3 Analisi delle aree con densità inferiore al 10%	108
4	11.2.4 Analisi delle aree potenzialmente convertibili ad altri usi produttivi	109
6	11.3 Ambiti produttivi: metodologia di lavoro	110
8	11.4 Sintesi dei dati	115
10	11.4.1 Edifici dismessi - carta d'unione	116
14	11.4.2 Edifici dismessi - quadro di sintesi	118
16		
18		
20	PARTE C: VALUTAZIONI STRATEGICHE PER NUOVE IPOTESI LOCALIZZATIVE ESTERNE AL T.U.	123
22	12. GUARDANDO AL P.O. E ALLA VARIANTE AL P.S.	125
22	12.1 I fabbisogni territoriali e urbani delle imprese	125
25	12.2 Criteri selettivi per la ricognizione di nuove aree	126
26	12.2.1 Caratteristiche fisico - ambientali	127
27	12.2.2 Caratteristiche antropiche	128
35	12.3 Nuove ipotesi localizzative	129

VOLUME 2

allegato alla PARTE B: QUADRO CONOSCITIVO DELL'AREA PRODUTTIVA

39	AMBITI PRODUTTIVI: SCHEDATURA ISOLATI E FABBRICATI DISMESSI	135
41	A – PICCHIANTI	136
42	B – CIGNA	196
44	C – VIA FIRENZE	218
46	D- ENI / EX TRW	230
48	E – AREA RETROPORTUALE – SAN MARCO	246
50	F – AREA PORTUALE	290
52	G – SCOLMATORE	292
52	H – PIAN DI ROTA – VALLIN BUIO	308
53	I – SALVIANO	316
54	L – LA ROSA	342
56	M – ANTIGNANO – ARDENZA	352
61	N – NUOVO CENTRO / LA LECCIA	360
65	O – TESSUTI PRODUTTIVI FRAMMENTATI ESTERNI AL T.U.	368
66		
68		
70		
72		
74		
77		
78		
82		
84		
86		





1. PREMESSA

L'area Livornese ha attraversato e sta attraversando una fase particolarmente grave per la sostenibilità del proprio tessuto economico. A partire dal biennio 2008-2009, il sistema locale ha iniziato a subire la recessione che ha interessato l'intera economia nazionale, e che ha colpito soprattutto il settore industriale – manifatturiero, con gravi ripercussioni e che ha assunto caratteri di complessità tali da compromettere l'equilibrio dell'intero sistema economico-sociale di Livorno.

Si tratta di un'evidenza che investe il sistema delle imprese operanti nel territorio livornese per poi riflettersi sul mercato del lavoro. Le varie crisi aziendali che si sono aperte negli ultimi anni hanno coinvolto principalmente aziende di medie e grandi dimensioni con importanti ripercussioni sull'intero sistema produttivo e sociale del territorio.

Alla luce del perdurare della situazione di crisi economica del territorio della costa livornese, la Regione Toscana mediante Del. G.R. n. 140 del 24.02.2014 ha approvato la presentazione di istanza di riconoscimento di situazione di crisi industriale complessa, per il territorio del Polo produttivo della componentistica automotive di Livorno e Collesalveti ricomprendendo anche il Comune di Rosignano Marittimo (Del. G. R. n. 468 del 7.04.2014).

Con DM 7 agosto 2015 il Polo produttivo dell'area costiera livornese, coincidente con i Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo, è stato pertanto riconosciuto quale "Area di crisi industriale complessa" ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 27 del D. L. n. 83 del 22 giugno 2012.

L'asse di intervento "Sviluppo economico", di cui all'Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, ha previsto l'attivazione di una serie di misure agevolative statali e regionali rivolte agli investimenti delle imprese finalizzati anche al sostegno dell'occupazione, quali gli aiuti di cui alla legge n. 181/89 e i Protocolli di insediamento. Specifici criteri di premialità erano stati attribuiti ai programmi di investimento presentati a valere sui bandi regionali di aiuto rivolti alle grandi e alle piccole e medie imprese.

In data 20 ottobre 2016 presso il Ministero dello Sviluppo Economico è stato approvato l'Accordo di Programma per il Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) per l'Area di crisi complessa del Polo produttivo ricompreso nei territori dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. Elaborato e gestito da INVITALIA, il PRRI rappresenta lo strumento per attuare la strategia per il rilancio, basata sullo sviluppo della rete infrastrutturale logistica e sul sostegno finanziario agli investimenti produttivi e all'occupazione.

Numerose sono state in questi anni le iniziative, le azioni e le misure a sostegno degli investimenti produttivi, attraverso la pubblicazioni di bandi relativi a finanziamenti, agevolazioni e contributi.

In questo percorso segnato dall'Accordo di Programma e dalle recenti richieste effettuate dal Comune di Livorno alla Regione Toscana, in ordine all'inserimento nelle Zone Logistiche Semplificate, si inserisce un progetto che questa Amministrazione ha scelto di promuovere al fine di approfondire le indagini sull'area produttiva comunale.

La sempre più pressante richiesta di aree libere disponibili per l'insediamento di attività produttive, da un lato, la richiesta di una maggiore flessibilità sulle destinazioni insediate per far fronte alle diverse esigenze del mercato dall'altro, sono stati due elementi che hanno portato alla volontà di impostare il progetto della ricognizione delle aree produttive.

Il progetto quindi a fronte di queste molteplici richieste è stato orientato a delineare un quadro conoscitivo del contesto produttivo comunale a vari livelli: urbanistico, ambientale ed economico traguardando nell'indagine anche il territorio dell'area vasta.

Una conoscenza approfondita ottenuta sia attraverso i dati a disposizione, possibilmente aggiornati alla pandemia in corso, sia con l'analisi urbanistica e ambientale a diverse scale d'indagine, da quella degli strumenti di pianificazione alla ricognizione in sito.

Questa analisi approfondita del contesto getta le basi per le future scelte strategiche sull'area, che traguardano la variante al Piano Strutturale ma anche la pianificazione di livello operativo.

2. LA STRUTTURA DEL LAVORO

Il dossier sul tessuto produttivo comunale è articolato in tre parti. La prima parte organizza un'analisi del contesto urbanistico ed economico dell'area produttiva cercando di rileggere gli strumenti urbanistici e di programmazione economica sia a scala comunale che sovraordinata (PIT/PPR, PTCP, DPSS) che si sono avvicendati nel tempo e che hanno consegnato alla città l'attuale tessuto produttivo.

La seconda parte entra nel merito dell'approfondimento delle conoscenze, strutturando il quadro conoscitivo dell'area sia a livello territoriale che a livello ambientale andando a definire degli ambiti di indagine dove concentrare le analisi economiche, urbanistiche e ambientali del tessuto produttivo. In seguito alla fase ricognitoria degli aspetti territoriali e ambientali il primo obiettivo trapiato è l'individuazione della quantità di aree libere presenti nell'area d'indagine potenzialmente utili per l'insediamento di nuove realtà produttive.

La seconda fase della ricerca si sostanzia, in modo complementare alla prima, nella ricognizione a vari livelli del tessuto produttivo esistente: sono state necessarie indagini sul tessuto economico delle imprese insediate affiancate da quelle di taglio più urbanistico-edilizio nonché funzionale, verificate anche con un'indagine conoscitiva in sito.

Nell'ottica di una scelta pianificatoria improntata alla rigenerazione o riqualificazione urbana, l'analisi dei tessuti produttivi consolidati comprende anche una ricerca mirata all'individuazione di manufatti sottoutilizzati, vuoti o abbandonati al fine di poter individuare le azioni necessarie ad essere ripristinati e reinseriti in un contesto industriale attivo.

Il progetto termina con una parte di indagini che trapiatano la futura pianificazione: attraverso ulteriori elementi conoscitivi riguardo, sia ai fabbisogni territoriali e urbani che sono emersi dalle imprese operanti che alle caratteristiche fisico - ambientali e antropiche del territorio, sono state individuate le possibili nuove localizzazioni per l'insediamento di attività produttive.



PARTE A

IL CONTESTO URBANISTICO ED ECONOMICO DELLE AREE PRODUTTIVE COMUNALI



3. L'EVOLUZIONE URBANISTICA DELL'AREA INDUSTRIALE LIVORNESE

3.1 Il Piano '58-'61 (cd. Detti)

Il Piano Regolatore Generale denominato Piano "Detti" del Comune di Livorno è stato adottato con Delibere del Consiglio Comunale n. 61141 del 19.07.1958 e n. 61442 del 21.07.1958.

Il PRG è stato approvato con Decreto del Presidente della Repubblica in data 25.8.1961, registrato alla Corte dei Conti il 31.1.1962, Registro n. 6 LL.PP., foglio n. 249 ed è divenuto efficace il giorno successivo a quello di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, avvenuto il 14.3.1962.

Nella relazione illustrativa dove veniva svolta l'analisi dello stato di fatto, la città veniva divisa in quattro zone e le necessità di sviluppo percepite come maggiormente necessarie erano sostanzialmente due: dare una base viaria principale per unire la parte est della città con la parte a sud per ridurre il traffico urbano e creare una netta divisione tra frazione di Ardenza e città attraverso una zona sportiva e una agricola. Per quanto riguarda le analisi del tessuto produttivo all'interno della relazione generale si rileva come l'industria livornese nel periodo dopo guerra si trovava, nonostante fossero trascorsi già dieci anni, lontana dal potenziale industriale anteguerra.

Il Piano Detti suddivideva la città in zone, ciascuna definita da un articolo specifico all'interno delle NN.TT.A.: ai sensi dell'art. 4 delle suddette norme venivano individuate le zone per la piccola industria e l'artigianato all'interno delle quali era consentita la realizzazione di soli edifici destinati alle attività proprie dell'industria e del porto, agli uffici, nonché alla refezione, alla sosta e alla ricreazione dei dipendenti, specificando che nei progetti dei nuovi complessi industriali "*..dovranno essere previste aree verdi per una superficie la cui entità sarà stabilita nei piani particolareggiati della zona industriale..*". Le maggiori attenzioni espansive quindi erano dedicate al porto e alle attività ad esso connesse che si concentravano nell'area nord del comune.

A titolo esemplificativo si riporta a fianco uno stralcio delle tavole 3A e 3B di PRG dell'area nord del territorio comunale, mentre nella pagina successiva si riporta l'ortofoto del volo del 1954 che rappresenta lo stato prevalente alle previsioni urbaniste indicate nel Piano "Detti" (fonte Cartoteca GEOSCOPIO Regione Toscana).





3.2 Il Piano Insolera

Il Piano Regolatore Generale denominato "Insolera", dal nome del suo progettista, è stato approvato dalla G.R.T. con Delibera n.4457 del 14.05.1980.

Nella relazione di premessa al piano, viene fatto un'esame critico della situazione in cui versava la città alla fine degli anni 70 a seguito di una pianificazione urbanistica, considerata di "quantità", lasciando Livorno "...un'ampia distesa di architettura degli anni '50, '60, '70 interrotta dalla striscia dei Borghi superstiti...". Il piano "Detti" viene individuato come uno strumento condizionato dalla necessità di produrre, in termini di costruito, in quantità piuttosto che in qualità, prefigurando quindi la redazione del futuro PRG come "il piano delle qualità", spingendo quindi gli obiettivi del piano verso la riqualificazione dei quartieri residenziali che si sono realizzati, implementandone i servizi.

Per quanto riguarda le analisi relative alle aree dedicate alle attività produttive, all'interno della relazione del piano, si delineano le caratteristiche principali delle aree specificando che la città di Livorno si trova in una situazione particolare in quanto si riscontra una bipartizione netta tra le aree produttive insistenti nel territorio. Una parte delle aree comprende le attività di artigianato, piccola industria e qualche media industria di antico impianto, mentre un'altra parte è dedicata alle attività portuali, lo stoccaggio e la grande industria.

Le analisi condotte evidenziano, come riportato in relazione di Piano, diverse tipologie di criticità anche di carattere localizzativo delle aree produttive, il PRG quindi propone tre diversi livelli di organizzazione delle attività produttive:

- il primo livello riguarda le produzioni artigianali e la piccola industria compatibili con il tessuto residenziale;
- il secondo livello riguarda quella parte delle produzioni artigianali e di piccola industria ormai incompatibili con i tessuti residenziali, individuando nel Piano del Picchianti la localizzazione più consona delle stesse;
- il terzo livello da dover affrontare a livello comprensoriale in quanto ha ad oggetto la grande industria: il PRG individua quindi, quale area di espansione, la zona delle grandi industrie nell'area di pianura del Comune di Collesalveti, parallelamente allo scolmatore, alla ferrovia; individua inoltre sempre in questa area la zona dell'autoporto.

Per il Porto viene individuato il complesso delle attività portuali che fanno capo a Livorno, complessi di interesse comprensoriale, regionale e nazionale; si prevede uno studio dettagliato per mettere il porto in grado di affrontare con competitività gli sviluppi futuri.

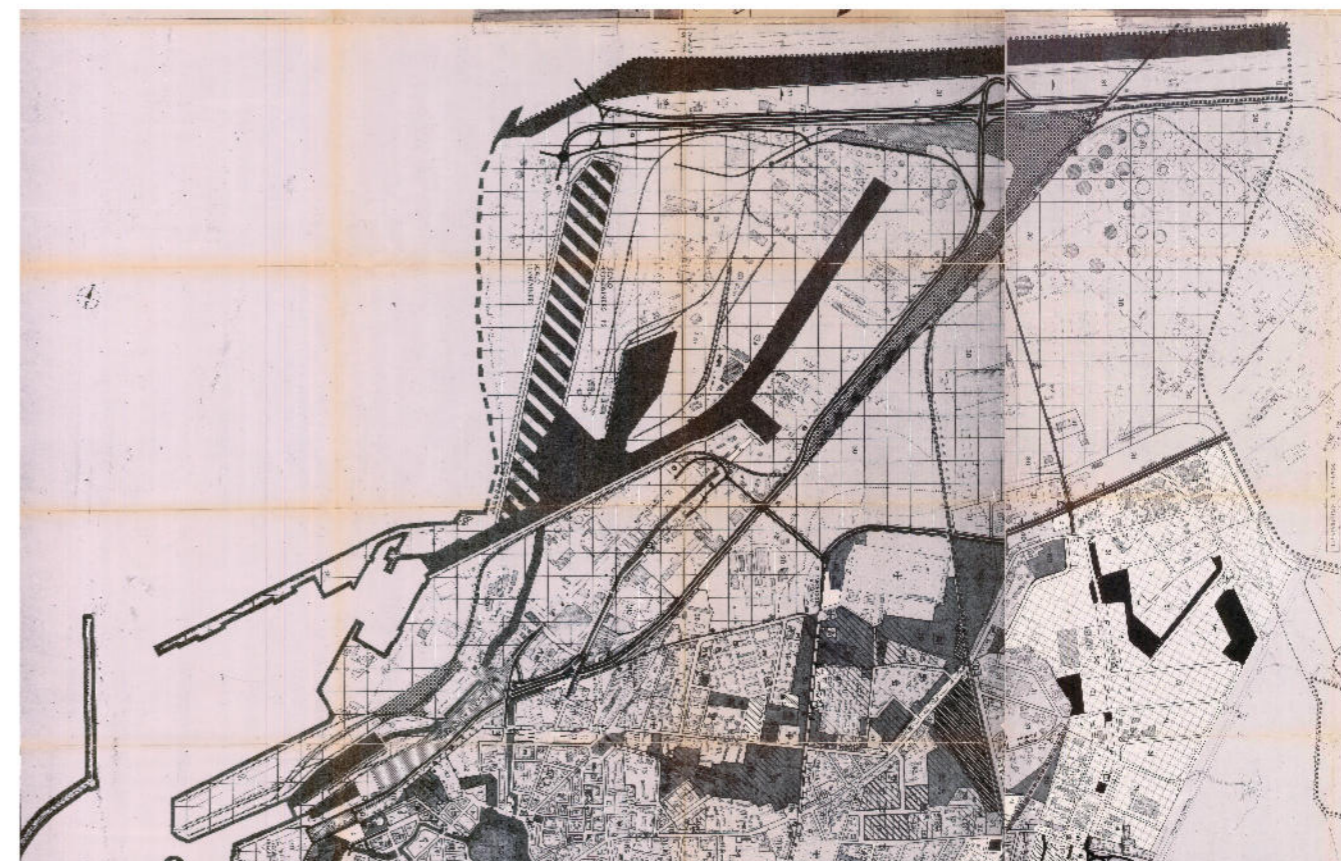
Nelle norme del PRG le zone industriali sono state raggruppate in due grandi classificazioni:

- la grande industria e il porto, di cui all'art. 49;
- la piccola e la media industria, di cui agli artt. 50 e 51.

Si prevede che PP o PIP siano obbligatori al fine di razionalizzare la situazione attuale per coordinare le trasformazioni e gli ampliamenti.

A titolo esemplificativo si riporta a fianco uno stralcio della tavola 12 di PRG dell'area nord del territorio comunale.

Nella pagina successiva si riporta un'ortofoto relativa all'anno 1999 (fonte Cartoteca GEOSCOPIO Regione Toscana).





3.3 Il Piano Strutturale del 1997

Il primo Piano Strutturale di Livorno nasce a seguito dei nuovi disposti normativi introdotti dalla Legge Regionale n. 5/1995 che sostituisce il Piano Regolatore Generale in particolare con due nuovi livelli di pianificazione: il Piano Strutturale a cui affida le scelte strategiche e il Regolamento Urbanistico con il quale si intendono definire le scelte operative.

Il Piano Strutturale approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.145 del 21.07.1997 e pubblicato sul BURT n. 32 del 13.08.1997.

Si compone dei seguenti elaborati:

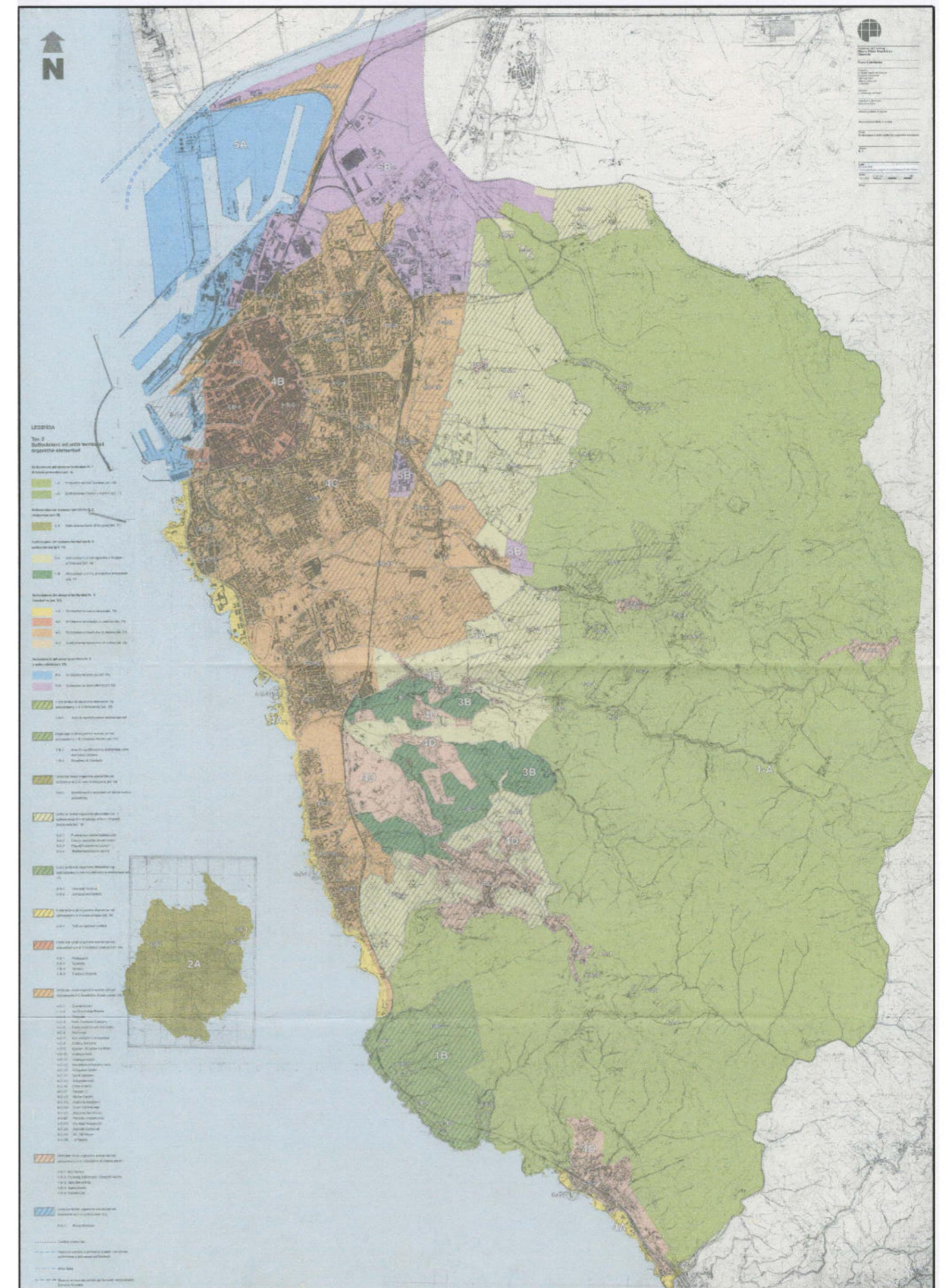
- Norme Tecniche di Attuazione.
- Tavola n.1 - Sistemi Territoriali e Funzionali, Invarianti, Luoghi con Statuto Speciale, Luoghi Centrali.
- Tavola n.2 - Sottosistemi Territoriali e Unità Territoriali Organiche Elementari.
- Tavola n.3 - Sistemi Funzionali Infrastrutturali.

Il Piano Strutturale individua il Sistema territoriale n. 5 dedicato all'attività portuale e alle attività in generale. Il Sistema comprende le aree portuali comunque utilizzate, le aree libere che il Piano Strutturale destina ad ampliamento, completamento e servizio del porto, le aree in cui sono insediate le attività produttive e di servizio alle imprese la cui localizzazione è confermata dal Piano strutturale.

All'interno del sottosistema n. 5 il piano individua due sottosistemi: 5-A portuale e 5-B delle attività. Gli obiettivi generali del sistema si legge nell'articolato delle norme tecniche di attuazione, sono i seguenti:

- migliorare l'accessibilità al sistema;
- messa in sicurezza delle zone ad alta concentrazione industriale;
- incentivare l'insediamento di nuove attività;
- potenziare l'attività portuale;
- realizzare infrastrutture di collegamento con l'interporto di Guasticce
- realizzare servizi di interesse generale collegati alla realizzazione del Polo Ecologico;
- la nuova localizzazione degli insediamenti industriali comportanti rischio industriale dovrà essere valutata rispetto agli insediamenti esistenti.

All'articolo 25 delle NN.TT.A., dedicato in dettaglio al sub-sistema delle attività produttive e individuato prevalentemente a nord del Comune (colore violetto in cartografia), si ritrovano obiettivi specifici atti a favorire la localizzazione di nuove attività produttive, a favorire l'insediamento di nuove attività nelle aree industriali dismesse o sottoutilizzate a favorire la localizzazione di servizi alle attività produttive.





3.4 Il PIP Picchianti 1978

Con due Deliberazioni del Consiglio Comunale del 1974, venivano adottate le varianti al PRG che trasformavano una vasta zona agricola, compresa tra il Rio Cigna, la Via delle Sorgenti e la Variante Aurelia, in zona per la piccola industria ed artigianato.

Tale variante, veniva approvata con Deliberazione della G.R.T. n. 5348 del 19.06.1975 e successivamente nel 1976, definiva l'ambito da adibire a piccola industria ed artigianato ampliato successivamente con un'ulteriore variante approvata con Delibera G.R.T. n. 1239 del 16.02.1977.

Con Deliberazione n. 200 del 27.05.1977 fu approvato il Piano Particolareggiato esteso all'intera zona interessata dalle due precedenti varianti. Il Piano fu denominato "Picchianti".

Le previsioni del Piano, dovevano essere attuate mediante stipula di convenzione con i proprietari delle aree.

Con Deliberazioni del C.C. n. 61 del 23.02.1978 e della G.R.T. n. 280 del 24.04.1978 fu rispettivamente adottato ed approvato il PIP. Per la zona del Picchianti per una superficie complessiva di mq. 932.000.

Come riportato nella relazione generale allegata alla approvazione del Piano del 1978, al fine di conseguire la finalità di pubblico interesse, posta come principio dell'intera operazione non è restata altra soluzione che procedere alla formazione del PIP, in luogo del previsto P.P. del 1977, per il sopraggiungere dell'accresciuta urgenza al fine di assicurare *"...prospettiva di consolidamento e progresso produttivo alla piccola e media impresa manifatturiera, comprovata dal consistente aumento della domanda di aree..."* oltre ad *"...assicurare nel più breve tempo possibile il trasferimento dello stabilimento "Pirelli" dall'attuale sede di Viale Carducci..."*.

La necessità era quindi quella di disporre di un'area capace di accogliere funzionalmente il trasferimento di attività manifatturiere dai vari quartieri cittadini, per assicurare operatività al programma generale di risanamento e di rinnovo urbano previsto dal nuovo PRG "Insolera" del 1980.

All'approvazione del P.I.P., seguì una prima variante alla normativa, per escludere dalla assegnazione di aree le attività di costruzione, riparazione, deposito e movimentazione di containers, case di spedizioni, autotrasporti e simili.

Con Del. C.C. n. 473 del 29.07.1983 e Del. C.C. n.804 del 10.12.1983 veniva approvata la graduatoria delle imprese che avevano fatto richiesta di terreni nel suddetto PIP, assegnando un punteggio definito sulla base di parametri e criteri stabiliti con atto consiliare n. 646 del 29.10.1982.

Le convenzioni per la costituzione del diritto di superficie stipulate negli anni successivi, tra Comune di Livorno e assegnatari dei lotti, riportano sempre la destinazione relativa allo svolgimento dell'attività che si insedia, stabilendo in relazione ad essa, il contributo per gli oneri di urbanizzazione da corrispondere. Il diritto di superficie sull'area viene concesso per la durata di anni 60. Il diritto è esteso alla realizzazione dei manufatti secondo il progetto presentato e approvato dall'A.C. esclusivamente destinati a quanto stabilito nella convenzione. Nel caso intervenissero variazioni nell'attività dell'impresa concessionaria purché compatibili con le prescrizioni del PIP, è necessaria l'autorizzazione dell'A.C. e l'eventuale maggior contributo per gli oneri di urbanizzazione.

La seconda variante risale al 1985 e ha interessato lo schema viario della zona nord e la diversa organizzazione delle aree destinate a parcheggi, al verde e servizi.

Nel 1997 si approva una variante anticipatrice del R.U. per le attività produttive e portuali, con particolare riferimento alla specificazione delle destinazioni d'uso ammissibili, rimanendo validi i parametri urbanistici ed edilizi individuati con il PIP.

Con l'approvazione del R.U. avvenuta con Del. C.C. n.19/1999, l'area è normata all'art.25, che conferma i parametri urbanistici ed edilizi, le destinazioni d'uso stabiliti nella normativa di attuazione del piano stesso.

Con l'approvazione della variante del 2001 (Del. C.C. n.226 del 20.12.2001), il perimetro dell'area soggetta al piano per insediamenti produttivi, viene rimodulata escludendo quasi tutte le aree che nel PIP venivano dichiarate già edificate e insieme a queste, l'area individuata come "agricola con vincolo di inedificabilità".

Vengono invece mantenute tutte le "aree edificabili in zona di espansione" e tutte le aree a servizi, riformulando la variante come Piano Particolareggiato. Al momento dell'approvazione, erano stati assegnati lotti per circa metà delle aree, di cui circa il 70% concesse in diritto di superficie e circa il 30% in proprietà.

A proposito di questo aspetto, nel frattempo a livello legislativo nazionale, sono intervenuti due provvedimenti, destinati del tempo a produrre la modifica dell'assetto giuridico delle aree:

- la Legge n.662 del 23.12.1996, che all'art.3 comma 64, prevede la possibilità per i Comuni di cedere in proprietà le aree destinate ad insediamenti produttivi ex L.167/1962, per le quali fu costituito diritto di superficie, ai sensi dell'art.27 della Legge n.885/1971;

- la Legge n.448 del 23.12.1998 che all'art.31 comma 48 stabilisce che il prezzo delle aree trasformate (da diritto di superficie a diritto di proprietà) è determinato dal Comune su parere del proprio Ufficio Tecnico.

Con deliberazione del C.C. n. 59 del 19.04.1999, della G.C. n.15 del 19.01.2000 e della G.C. n. 66 del 02.03.2000, il Comune di Livorno, ai sensi del citato 64° comma art. 3 della legge 662 del 23.12.1996, ha disposto a favore dei concessionari convenzionati ex art. 27 L. 865/1971 di trasformare in diritto di proprietà il diritto di superficie a suo tempo costituito sopra le aree del PIP Picchianti, alle condizioni previste dal comma 48 dell'art. 31 L. 448/1998, determinato in L. 50.000/mq., e detratto quanto già corrisposto dai concessionari stessi per oneri di costituzione del diritto di superficie rivalutati sulla base delle variazioni ISTAT. A partire dagli anni successivi a questo provvedimento, sono numerose le richieste di trasformazione in diritto di proprietà del diritto di superficie da parte dei concessionari.

Tutti gli atti di cessione fanno ovviamente riferimento ai contenuti delle convenzioni originarie e ne confermano clausole, patti e condizioni e riportano puntualmente le seguenti precisazioni:

art. 4

...omissis

ed in particolare le condizioni, i criteri e le clausole relative alla destinazione della struttura ad attività compatibili con le prescrizioni delle norme tecniche di attuazione del Piano Insediamenti Produttivi Picchianti....

Nel caso in cui il concessionario dell'intervento ceda, venda, trasferisca a qualsiasi titolo o conceda in locazione od in affitto a terzi tutto o parte della struttura realizzata, esso ne darà comunicazione al Comune di Livorno. Lo stesso concessionario potrà richiedere al Comune di Livorno copia della graduatoria all'epoca vigente delle imprese non ancora assegnatarie di aree nel PIP Picchianti, per offrire ad esse l'affare. Il Comune di Livorno si impegna a fornire detta graduatoria.

L'ultima variante del 2010, viene approvata con Del. C.C. n.22 del 08/02/2010 e pubblicata sul BURT in data 10.03.2010, dal punto di vista normativo, con particolare riguardo alle destinazioni, non comporta cambiamenti rispetto alla variante del 2001.

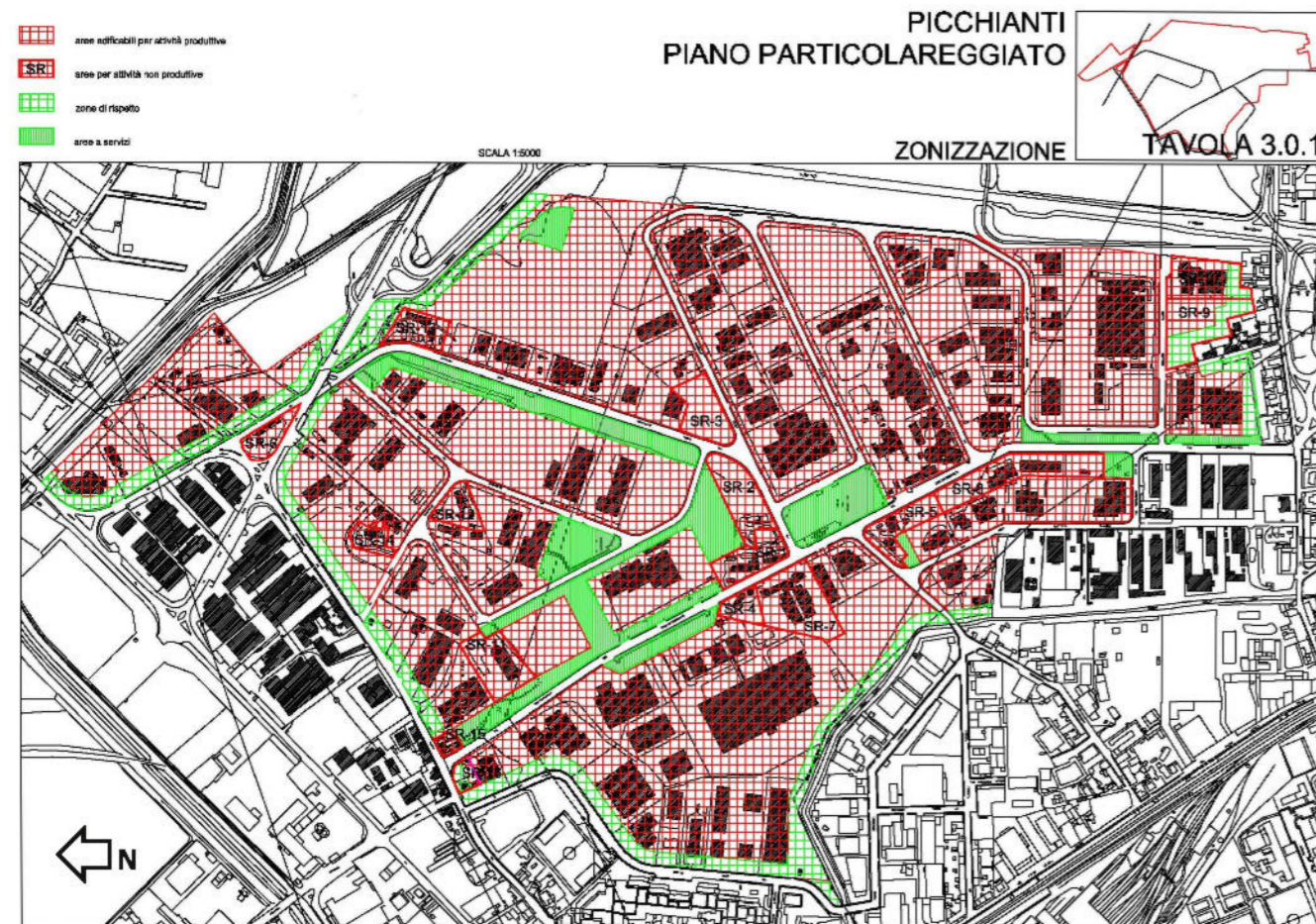
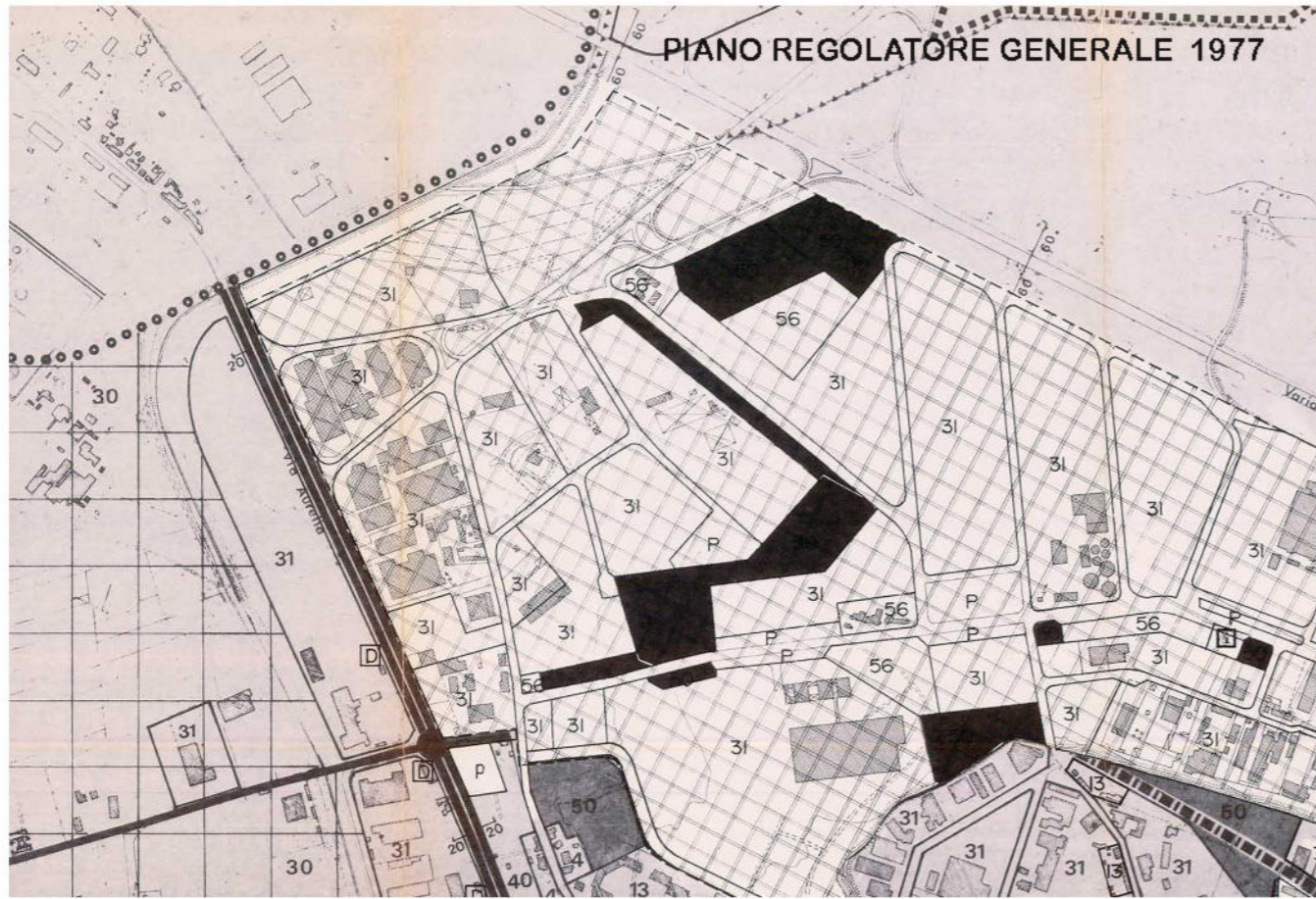
Il Piano vigente disciplina:

- le aree destinate alle attività produttive ed ai relativi servizi;
- le aree destinate alle attività non produttive (SR);
- gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

Alla luce dell'evoluzione di questo strumento di pianificazione urbanistica nel suo complesso, e di come nel tempo si sono adeguati i contenuti delle convenzioni e il titolo giuridico delle aree, è interessante dare conto di alcuni aspetti:

1. variazione della perimetrazione dell'area nel passaggio tra PIP e PP;
2. variazione delle norme in relazione alle destinazioni d'uso consentite;
3. stato giuridico attuale delle aree (diritto di superficie – diritto di proprietà).

1. VARIAZIONE DELLA PERIMETRAZIONE DELL'AREA NEL PASSAGGIO TRA PIP E PP



2. VARIAZIONE DELLE NORME IN RELAZIONE ALLE DESTINAZIONI D'USO CONSENTITE

PIP 1978

(e successive varianti)

Imprese che svolgono attività nei settori dell'edilizia, del commercio alimentare e non alimentare; imprese a carattere artigianale; imprese a livello di piccola e media industria che non eseguono lavorazioni né rumorose né inquinanti e che non comportino lo svolgimento di grande volume di traffico

PIP 1997

(variante attività produttive e portuali)

- Attività produttive;
- Artigianato di servizio;
- Attrezzature e impianti di interesse generale;
- Commercio all'ingrosso;
Sono comprese nella destinazione principale le funzioni a supporto dell'attività insediata; residenza custode, attività espositive, attività di ricerca, laboratori, attività miste socio-sanitarie, commerciali, di deposito.
Sono escluse attività di costruzione, riparazione, deposito e manutenzione containers, case di spedizione, autotrasporti e attività di magazzino connesse al trasporto.

REGOLAMENTO URBANISTICO 1999

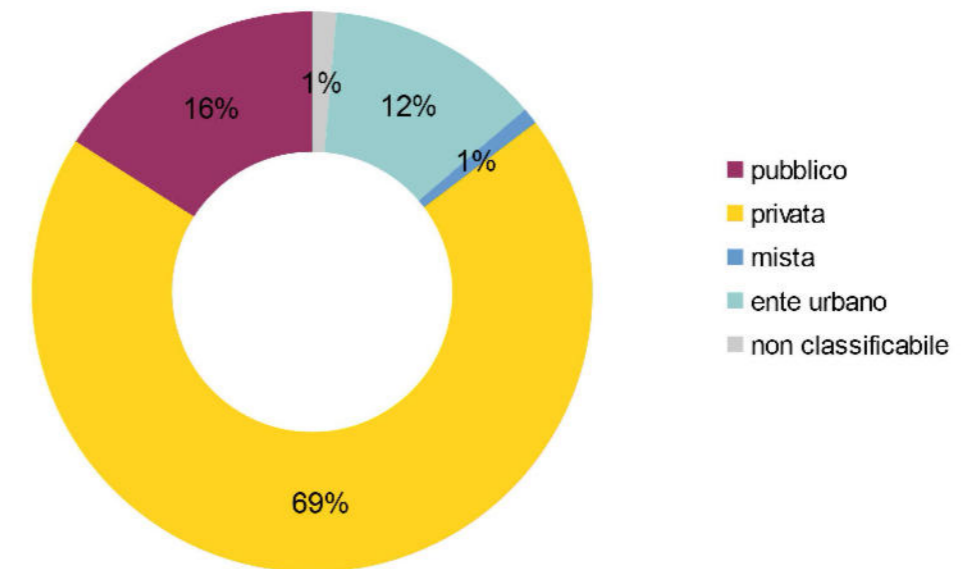
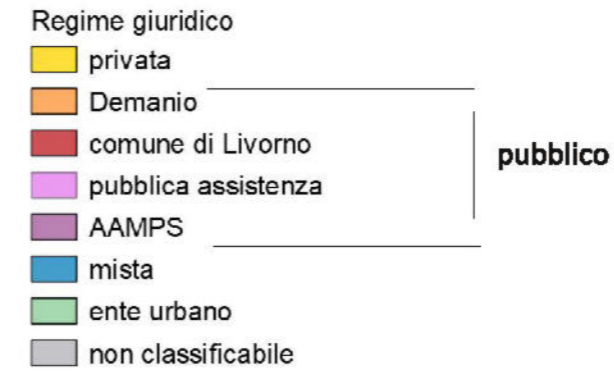
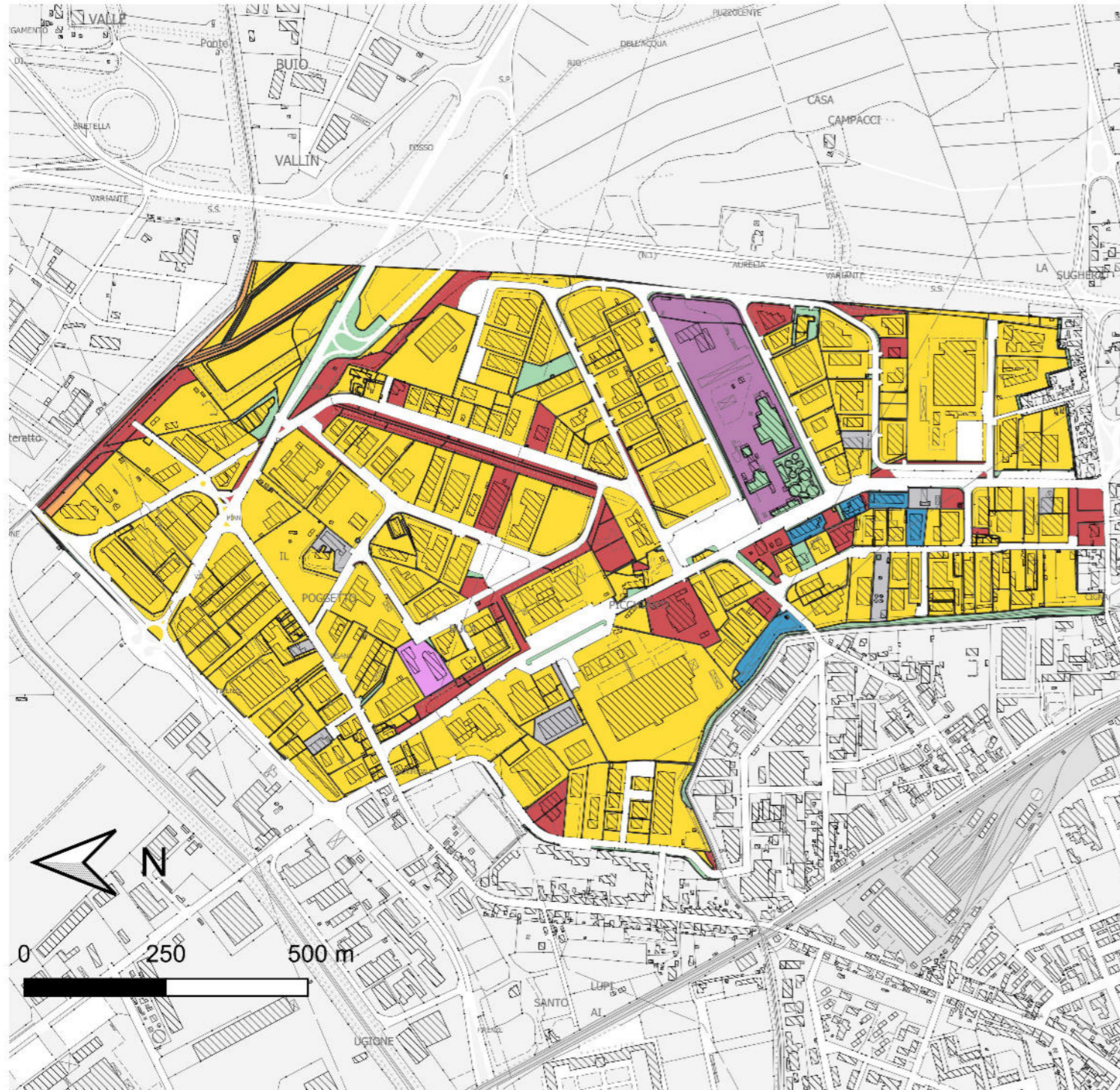
- Attività produttive;
- Artigianato di servizio;
- Attività di servizio alle imprese. La destinazione commerciale non può superare il 20% della SLP totale e in ogni caso non può essere superiore a 400 mq di SLP totale nel rispetto delle restanti disposizioni riportate all'art.53 e quadro A allegato in attesa della emanazione delle disposizioni regionali di cui al Digs 114/98.
- Attrezzature e impianti di interesse generale;
- Commercio all'ingrosso;
Sono comprese nella destinazione principale le funzioni a supporto dell'attività insediata; residenza custode, uffici. Tali funzioni sono ammesse solo se connesse con l'attività principale.
Sono escluse attività di costruzione, riparazione, deposito e manutenzione containers, case di spedizione, autotrasporti e attività di magazzino connesse al trasporto ad eccezione dell'area compresa tra lo scolmatore d'Arno, via Massaua e via Leonardo da Vinci.
Sono vietati impianti di incenerimento, impianti di produzione di energia elettrica alimentati da combustibile derivato da rifiuti, termovalorizzatori e termoutilizzatori; impianti per il trattamento di fanghi, per la macinazione di inerti. Per gli impianti tecnici di interesse generale e per l'erogazione di servizi pubblici o di interesse pubblico in contrasto con le destinazioni di piano localizzati nel PIP Picchianti sono consentiti interventi funzionali connessi allo svolgimento dei compiti di istituto.

VARIANTE 2001/2010

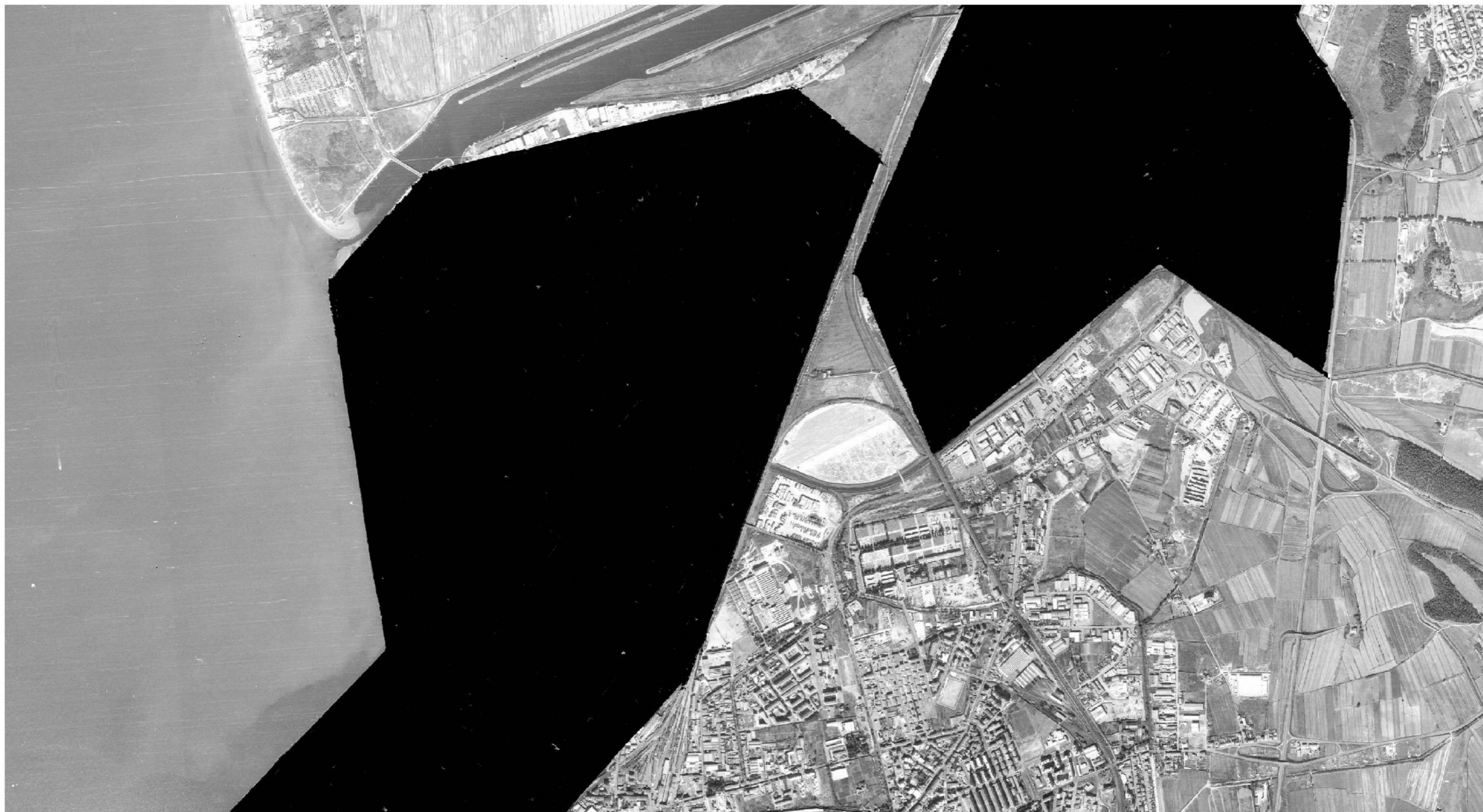
Aree edificabili per attività produttive

- Attività produttive;
- Artigianato di servizio;
- Attrezzature e impianti di interesse generale;
- Commercio all'ingrosso;
Sono comprese nella destinazione principale le funzioni a supporto dell'attività insediata quali; residenza custode, attività espositive, attività di ricerca, laboratori, attività miste socio-sanitarie, attività commerciali, attività di deposito. Tali funzioni sono ammesse solo se strettamente connesse con l'attività principale insediata. Sono escluse attività di costruzione, riparazione, deposito e manutenzione containers, case di spedizione, autotrasporti e attività di magazzino connesse al trasporto e attività di raccolta di demolizione e di rottamazione di autoveicoli. E' inoltre vietato il deposito di relitti e rottami e attrezzature per la compattazione.
Sull'area compresa tra Via dell'Artigianato, Via del Corda, Via del Soffiatori del Vetro e Via degli Arrotini, è consentita la costruzione di un termovalorizzatore in conformità a quanto previsto dal Piano Provinciale dei rifiuti.

3. STATO GIURIDICO ATTUALE DELLE AREE (diritto di superficie/diritto di proprietà)



La maggior parte dei lotti risulta al 31.10.2021, di "proprietà privata". Nel regime giuridico di "proprietà pubblica" sono state identificate oltre le aree di proprietà del Comune di Livorno, anche le aree appartenenti al Demanio, alla Pubblica Assistenza, ad AAMPS. Le aree identificate a "proprietà mista" rappresentano quelle situazioni in cui vi sono quote diverse di proprietà pubblica e proprietà privata. Non classificabile sono state definite quelle situazioni in cui la particella è indicata come ente urbano e risulta un nominativo come proprietario con quota di possesso 0/0. Nella definizione "ente urbano" ricadono prevalentemente porzioni di territorio contermini a strade, viabilità in genere, corsi d'acqua e piccoli appezzamenti di terreno.



4. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE STRATEGICA

4.1 II PIT-PPR

Il quadro della pianificazione, a livello regionale, si è fortemente evoluto nell'ultimo periodo a seguito dell'approvazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), approvato con D.C.R. n. 37 del 28.03.2015 e con valenza di piano paesaggistico ai sensi dell'art. 143 del Codice dei beni culturali e del Paesaggio, strumento di pianificazione territoriale al quale PS e PO devono conformarsi.

Il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico *"..persegue la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, attraverso la riduzione dell'impegno di suolo, la conservazione, il recupero e la promozione degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, culturale, manifatturiera, agricola e ambientale del territorio, dai quali dipende il valore del paesaggio toscano."* (art.1 Disciplina di Piano).

Il piano regionale inoltre, quale strumento di pianificazione con specifica considerazione dei valori paesaggistici, *"..unitamente al riconoscimento, alla gestione, alla salvaguardia, alla valorizzazione e alla riqualificazione del patrimonio territoriale della Regione, persegue la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e la promozione dei valori paesaggistici coerentemente inseriti nei singoli contesti ambientali"*.

Il documento della Disciplina di piano dà applicazione al Codice dei beni culturali e del Paesaggio, per l'attribuzione al Piano della valenza di Piano Paesaggistico, e costituisce riferimento per le disposizioni di cui alla L.R. 65/2014 che disciplinano la forma e i contenuti del PIT/PPR.

Si divide in 3 titoli:

- Titolo 1 - Il piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico: definisce le finalità, i contenuti, la natura e l'articolazione della disciplina, ed elenca gli elaborati e gli allegati del Piano, in coerenza con le disposizioni della L.R. 65/2014;
- Titolo 2 - Statuto del territorio toscano: definisce, descrive e disciplina lo statuto del territorio con specifica attenzione al patrimonio territoriale ed alle sue invarianti strutturali così come definite all'art.6;
- Titolo 3 - La strategia dello sviluppo territoriale: definisce la strategia dello sviluppo regionale.

Nello specifico lo Statuto del territorio toscano, al titolo 2, principalmente contiene:

- la disciplina delle Invarianti strutturali, ovvero i caratteri specifici, i principi generativi, le regole di riferimento per la riproduzione e valorizzazione delle componenti del patrimonio territoriale, che si individuano nei caratteri idro-geo-morfologici, dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici, i caratteri eco-sistemici dei paesaggi, il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali, e i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali. Gli artt. 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della Disciplina definiscono gli obiettivi generali e le disposizioni relative alle invarianti, riportate inoltre nel documento 'Abachi delle Invarianti' (che individua caratteri, valori, criticità e indicazioni per le azioni da perseguire), quale strumento conoscitivo e di riferimento tecnico/operativo ai fini dell'elaborazione degli strumenti di pianificazione;
- la disciplina relativa agli Ambiti di paesaggio, attraverso cui è interpretato e descritto il paesaggio toscano, in riferimento ai quali sono definiti specifici obiettivi di qualità; sono individuati 20 ambiti di paesaggio in cui la relativa disciplina e i caratteri specifici trovano definizione in un'apposita scheda;
- la disciplina del Beni paesaggistici, che contiene obiettivi di rango regionale, direttive e prescrizioni d'uso, nonché apposite schede norma per i Beni paesaggistici ai sensi dell'art.136, mentre per i Beni paesaggistici ai sensi dell'art.142 del Codice il PIT/PPR definisce le indicazioni per la pianificazione comunale ai fini della loro corretta individuazione, delimitazione e rappresentazione.

La Disciplina di Piano contiene inoltre, al fine di contenere il consumo di suolo e di tutelare il territorio, specifiche indicazioni metodologiche per l'applicazione della carta della perimetrazione del territorio urbanizzato alla scala comunale di cui all'Abaco dell'Invariante strutturale III "Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali" di cui devono tenere conto, ai fini della

conformazione o adeguamento, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica nell'individuare il perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'art.4, commi 3 e 4 della L.R. n.65/2014.

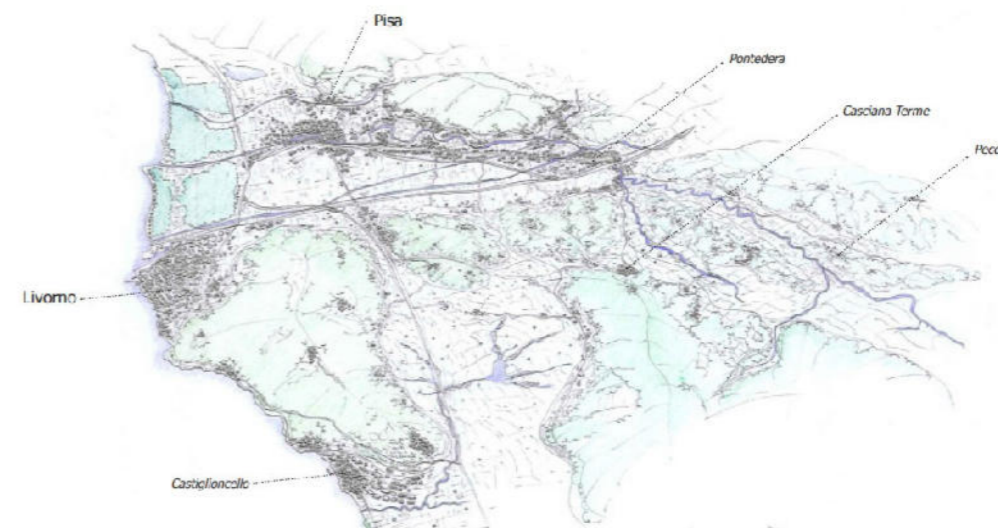
La Strategia dello sviluppo invece, è articolata in:

- disposizioni generali riguardanti l'accoglienza mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana, l'accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca, la mobilità intra e interregionale, la presenza industriale in Toscana, la pianificazione territoriale in materia di commercio, la pianificazione territoriale in materia di grandi strutture di vendita, le infrastrutture di interesse unitario regionale, la valutazione e monitoraggio;
- progetti di paesaggio.

Ambito di paesaggio n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera"

Il PIT/PPR dall'analisi degli aspetti, dei caratteri peculiari e delle caratteristiche paesaggistiche del territorio derivanti dalla natura, dalla storia e dalle interrelazioni, suddivide il territorio regionale in 20 ambiti, per ciascuno dei quali definisce specifici obiettivi di qualità e normativa d'uso (art. 13 della Disciplina di Piano).

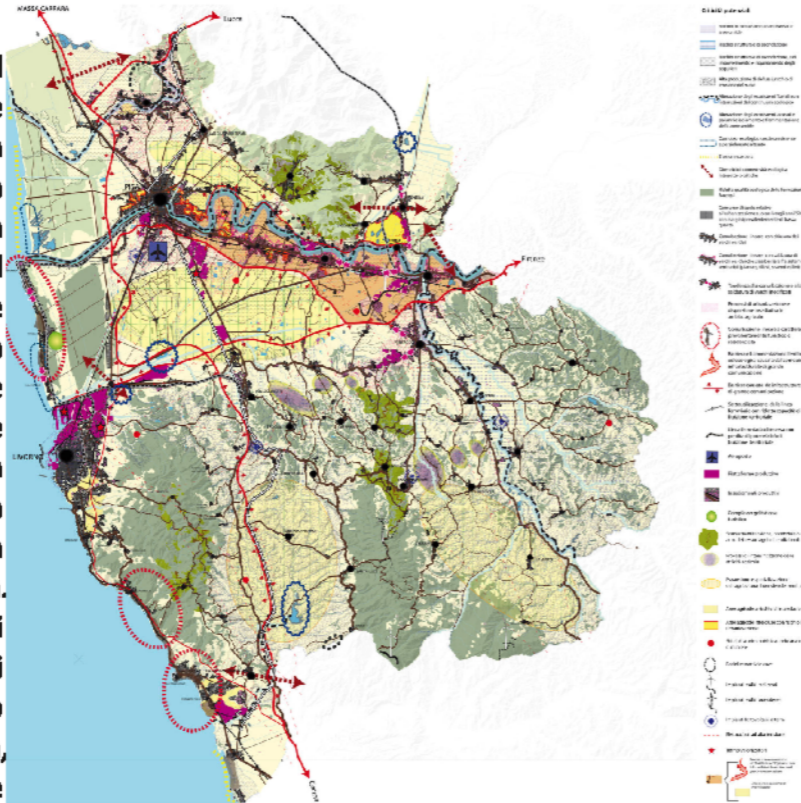
Il Comune di Livorno è inserito nella scheda d'ambito n. 8 è descritto nel profilo come segue con *"(...) una struttura territoriale ben riconoscibile, disegnata dal sistema insediativo storico e dal sistema idrografico. Si contraddistingue per la presenza della pianura alluvionale del basso valdarno caratterizzata da agricoltura intensiva ed elevata urbanizzazione che si completa verso Ovest con l'importante sistema costiero sabbioso del Parco Regionale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli. La fascia costiera inoltre comprende sia le coste sabbiose - tra Livorno e Marina di Torre del Lago e tra Castiglioncello e Cecina, che la costa rocciosa - tra Livorno e Castiglioncello, a cui si aggiungono gli ambienti insulari delle Isole di Capraia e Gorgona. Un sistema costiero di elevata importanza naturalistica e paesaggistica, interessato dalla presenza di numerose Aree protette e Siti Natura 2000. L'assetto insediativo è caratterizzato dalla dominanza di Pisa e Livorno, con le loro raggere di assi viari in uscita, di cui il principale - corridoio infrastrutturale storico "Pontedera-Cascina-Pisa" - risulta deformato e saturato nelle sue relazioni con il territorio agricolo e l'Arno. La pianura è circondata da un arco collinare (Cerbaie, Colline Pisane, Monti di Castellina, Monti Livornesi), articolato ed eterogeneo, che comprende due tipologie di paesaggio. Un paesaggio intensamente antropizzato, caratterizzato da piccoli centri storici disposti in posizione di crinale (Palaja, Lari, Crespina) e numerosi nuclei minori e case sparse ad occupare i supporti geomorfologici secondari. Simile il sistema a maglia fitta delle colline Pisane, con i borghi storici di Lorenzana, Fauglia, Crespina e le fasce basse dei Monti di Castellina e di quelli Livornesi. (...)"*



Oltre il profilo d'ambito suddetto, le Schede di Ambito di Paesaggio, come indicato all'art.13, comma 3 della Disciplina di Piano sono articolate in 6 sezioni:

1. profilo dell'ambito;
2. descrizione interpretativa contenente la strutturazione geologica e geomorfologica, i processi storici di territorializzazione, i caratteri del paesaggio e l'iconografia del paesaggio;
3. invarianti strutturali, per ogni invariante strutturale come definita dall'art. 6 della Disciplina di piano, nella scheda d'ambito si definisce la descrizione strutturale, le dinamiche di trasformazione, i valori e le criticità;
4. interpretazione di sintesi, il patrimonio territoriale e paesaggistico e le criticità;
5. indirizzi per le politiche, articolate in base ai sistemi morfogenetici del territorio;
6. disciplina d'uso che contiene gli obiettivi di qualità e le direttive che insieme agli indirizzi per le politiche sono parte integrante della disciplina.

Relativamente la sezione 4 che riporta il patrimonio territoriale e paesaggistico e le relative criticità, si vuole sottolineare come la piana di Livorno-Pisa-Pontedera è stata storicamente condizionata sia dal sistema insediativo urbano sia dai caratteri del territorio agricolo-rurale. L'assetto urbano e viario attualmente si presenta alterato da trasformazioni recenti e si contraddistingue per un'articolazione complessa, riconducibile al ruolo dominante svolto da Pisa (sistema radiale asimmetrico) e di Livorno (sistema radiocentrico a ventaglio), al sistema policentrico lineare Pontedera-Cascina-Pisa. Tali trasformazioni realizzate negli ultimi decenni rappresentano quindi le maggiori criticità ed hanno profondamente trasformato gli assetti della pianura. Nella piana bonificata, nuovi inserimenti di urbanizzazioni e fasce infrastrutturali hanno contribuito alla frammentazione e semplificazione del territorio rurale e delle dotazioni ecologiche. Nelle aree costiere, le numerose espansioni residenziali e delle aree produttive comportano ripercussioni negative sui paesaggi litoranei. A ciò si aggiunge inoltre l'elevato impatto delle imponenti "piattaforme" portuali e industriali e i corridoi infrastrutturali che tagliano la pianura mettendo in alcuni casi in crisi le relazioni territoriali con le aree collinari.



La sezione 6 contiene i 4 obiettivi di qualità, individuati nell'ambito della scheda n. 8 tutti inerenti il territorio comunale; ciascun obiettivo è poi declinato attraverso una serie di direttive correlate che impegnano gli enti territoriali, all'attuazione di quanto in esse è previsto, al fine di raggiungere gli obiettivi generali e di qualità indicati dal piano, e orientamenti, ovvero esemplificazioni non vincolanti di modalità e di attuazione delle direttive d'ambito a cui gli enti possono fare riferimento nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica:

- Obiettivo 1 – Salvaguardare e riqualificare, evitando nuovo consumo di suolo, i valori ecosistemici, idrogeomorfologici, paesaggistici e storico-testimoniali del vasto sistema delle pianure alluvionali.
- Obiettivo 2 – Tutelare i caratteri paesaggistici della fascia costiera da marina di torre del lago a Mazzanta, nell'alternanza tra costa sabbiosa e rocciosa e salvaguardare l'identità storica della città di Livorno.
- Obiettivo 3 - Preservare i caratteri strutturanti il paesaggio della compagine collinare che comprende sistemi

rurali densamente insediati, a prevalenza di colture arboree, e morfologie addolcite occupate da seminativi nudi e connotate da un sistema insediativo rado.

Obiettivo 4 –Tutelare gli elementi di eccellenza naturalistica del territorio dell'ambito, caratterizzato da paesaggi eterogenei, ricchi di diversità geo-strutturale, geo-morfologica ed ecosistemica, comprese le isole di capraia e gorgona.

Nell'obiettivo 1 e 2 in particolare si specificano direttive correlate al sistema insediativo - infrastrutturale riguardanti le aree produttive della piana; si riporta, in riferimento all'obiettivo 1, il punto 1.2 che specifica di "riqualificare le grandi conurbazioni della piana, con particolare riferimento a quelle lineari (...) tra cui l'area a sud dello Scolmatore dell'Arno, fino alla zona dell'Interporto di Guasticce e, evitare ulteriori saldature lineari, mantenere e recuperare i varchi esistenti", e il punto 1.7 che specifica di "riqualificare da un punto di vista paesaggistico le grandi piattaforme produttive e logistiche (interporto di Livorno; canale dei Navicelli), assicurare la compatibilità dei nuovi interventi e promuovere progetti di recupero e riuso delle strutture industriali dismesse".

Con riferimento all'obiettivo 2 si riporta fra le direttive correlate il punto 2.5 che specifica di "salvaguardare la riconoscibilità, l'integrità storica e visuale di Livorno, valorizzare le relazioni storicamente consolidate tra la città e il mare, attraverso la riqualificazione degli ingressi, dei waterfront urbani e delle aree di interfaccia fra la città e l'area portuale-industriale-commerciale (...)".

Beni paesaggistici

Ai sensi del Codice dei beni culturali il PIT/PPR contiene la codificazione della descrizione, interpretazione e disciplina dei beni paesaggistici vincolati, ai sensi di specifici decreti (art. 136 del Codice) o di legge (art. 142 del Codice).

Come indicato nella relazione generale del piano paesaggistico la descrizione dei vincoli si ritrova nei seguenti elaborati:

- elenco dei vincoli relativi alle aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice;
- elenco degli immobili e delle aree per i quali, alla data di entrata in vigore del Codice risulta avviato, ma non ancora concluso, il procedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico;
- schede relative alle aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, contenenti principalmente l'identificazione del vincolo compresa la sezione analitico descrittiva del provvedimento di vincolo, la cartografia identificativa, e la relativa disciplina d'uso.

Completano questa parte l'Elenco dei vincoli da sottoporre alla commissione regionale, di cui all'art.137 del Codice e della L.R. 26/2012.

In merito ai beni paesaggistici di cui all'art. 142 del Codice, le cosiddette "aree tutelate per legge", sono contenute nell'Elaborato 7B "Ricognizione, delimitazione e rappresentazione delle aree tutelate ai sensi dell'art. 142 del Codice" che costituisce parte integrante e sostanziale della disciplina di piano e contiene per ogni categoria i Riferimenti legislativi, le Definizioni e criteri, e la Metodologia di acquisizione per ogni categoria. L'elaborato 8B "Disciplina dei beni paesaggistici ai sensi degli artt. 134 e 157 del Codice" contiene inoltre la specifica disciplina, che per ciascuna categoria di beni definisce Obiettivi, Direttive e Prescrizioni da osservare.

4.2 II PTCP

er quanto riguarda la strumentazione urbanistica provinciale la Provincia di Livorno ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) con D.C.P. n. 52 del 25.03.2009.

Il PTCP è composto dal:

- quadro conoscitivo
- documento di piano che costituisce elemento di indirizzo e riferimento per la presente disciplina, in particolare per quanto riguarda la individuazione dei valori statuari e fondativi e la definizione delle strategie;
- la disciplina di piano;
- la disciplina dei valori e degli obiettivi di qualità paesaggistici;
- gli elaborati progettuali riportanti i sistemi territoriali e sistemi funzionali individuati, i valori statuari del paesaggio e le strategie paesaggistiche di governo.

Il PTCP attraverso lo statuto del territorio individua i sistemi ed i sottosistemi territoriali e funzionali che definiscono la struttura del territorio provinciale e individua le invarianti strutturali, per stabilire regole di insediamento e di trasformazione idonei a garantire nei territori interessati processi evolutivi rispettosi dei principi di sviluppo sostenibile.

Assumendo come fondamentale il principio della centralità del paesaggio e, in base a peculiarità fisiche, idro-geo-morfologiche, ambientali ed insediative, definisce la struttura del territorio provinciale individuando quattro sistemi territoriali:

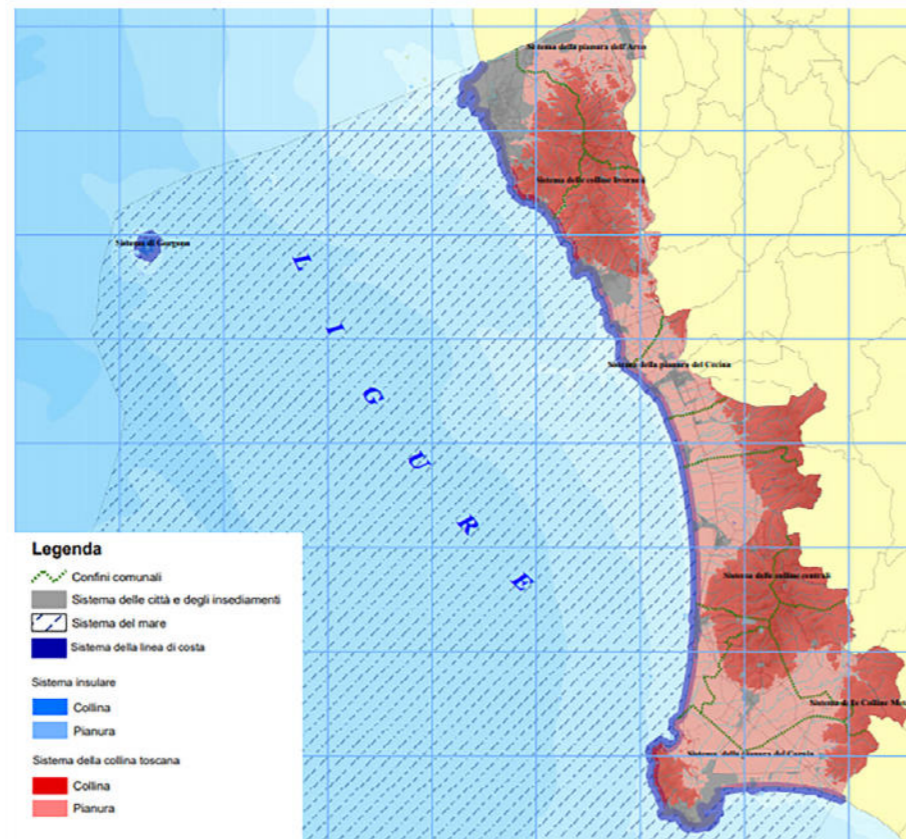
- sistema territoriale della fascia costiera e della pianura;
- sistema territoriale delle colline;
- sistema territoriale delle isole;
- sistema territoriale del mare e della linea di costa;

delineando per ognuno di essi (e per i relativi sotto sistemi) le rispettive connotazioni date da la geomorfologia, l'idrografia naturale ed antropica, dal mosaico forestale e quello agrario, dagli insediamenti storici, moderni e contemporanei, dalle reti, dagli impianti viari e tecnologici, dai parchi, dalle aree protette, dalle emergenze paesaggistiche, dai vincoli preordinati.

Nello specifico il territorio del comunale di Livorno ricade all'interno di tutti e quattro i sistemi territoriale.

Si riportano in sintesi i principali obiettivi del sistema territoriale della fascia costiera e della pianura (art.19.1 Disciplina di Piano):

- promuovere un equilibrato sviluppo degli insediamenti e delle attività economiche, incentrato sul consolidamento e recupero dell'edificato esistente, sulla salvaguardia e sulla valorizzazione delle risorse fondamentali – energia, risorsa idrica, lavoro, coesione sociale, valori locali, sull'attivazione di un sistema diffuso di servizi pubblici e privati efficienti attraverso processi di



effettiva sussidiarietà non solo fra istituzioni, ma anche coinvolgendo l'iniziativa privata;

- individuare limiti alla crescita degli insediamenti per recuperare uno stabile equilibrio tra insediamenti e territorio aperto, riqualificando gli spazi aperti interclusi (..);

- contrastare ulteriori fenomeni di dispersione insediativa e di insediamenti monotematici, tutelando gli spazi aperti residui quali componenti di una rete ambientale a scala territoriale;

- favorire l'evoluzione di processi organizzativi nei settori produttivi, sostenendo l'attivazione di reti di collaborazione fra le imprese finalizzate alla innovazione tecnologica, allo scambio di informazioni, alla cooperazione, allo sviluppo di fattori capaci di rafforzare il sistema della PMI, sia che essa operi nell'indotto delle grandi attività manifatturiere – promuovendola dal semplice ruolo di fornitura di beni e servizi all'impresa maggiore ad entità produttiva in grado di operare su mercati "aperti" -, sia che operi in settori del turismo e dell'agricoltura;

- concorrere allo sviluppo della piattaforma logistica costiera attraverso:

- Il potenziamento della direttrice tirrenica;
- l'ampliamento del Porto di Livorno;
- lo sviluppo di aree della logistica integrata;
- lo sviluppo del trasporto merci mediante crescita delle connessioni intermodali.

Costituiscono obiettivi specifici di questo sistema territoriale, individuate nei sottosistemi interessati sul territorio comunale livornese:

- l'attuazione dell'intesa d'Area Vasta sottoscritta nel gennaio 2007, sul recupero del canale Scolmatore d'Arno;

- l'attuazione dell'intesa sul nuovo PRP del porto di Livorno;

- sviluppo della metropolitana di superficie e recupero della linea ferroviaria Pisa-Tirrenia-Livorno (art. 20.1 Disciplina di Piano).

Il sistema territoriale delle colline, "connotato dai rilievi delle colline livornesi coperte dalla macchia mediterranea che chiude la pianura terrazzata urbanizzata verso oriente, con una rapida elevazione di quota di rilevante valore paesaggistico-percettivo da e verso il mare a cavallo dei comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano (..)\" riporta come obiettivo generale la "salvaguardia del connubio tra il valore architettonico monumentale dei manufatti storici e l'alto pregio naturalistico del contesto spingendo verso la valorizzazione della componente ecologico-naturalistica oltre al pregio panoramico e l'elevato valore percettivo. Spiccano valori di rinaturalizzazione in corso, spesso con valore di ponte ecologico tra il mare e i territori dell'interno. Queste componenti spingono verso lo sviluppo didattico naturalistico ma anche funzioni turistico ricreative\" (art.23.1 Disciplina di Piano).

All'interno del sistema territoriale delle isole, l'obiettivo generale del territorio livornese ricadente nel sottosistema territoriale delle isole di Gorgona, prevede che "l'attività carceraria che spinge verso un'economia a ciclo chiuso, agricolo, forestale e della pesca, che richiedono processi e interventi antropici che vanno conciliati con le caratteristiche naturalistiche dell'isola anche mediante riqualificazione dei manufatti esistenti attraverso una ricomposizione percettiva paesistica dei valori antropici. Queste componenti spingono verso lo sviluppo didattico naturalistico ma anche funzioni turistico ricreative.\" (art.27.1 Disciplina di Piano).

All'interno del sistema territoriale del mare e della linea di costa, gli obiettivi di carattere generale in sintesi sono il mantenimento e la conservazione della struttura morfologica costiera, degli ecosistemi della flora e della fauna, del mantenimento della qualità delle acque e degli aspetti paesistici; si ritrovano inoltre obiettivi relativi all'attività di tipo portuale commerciale e diportistico.

Il PTCP sempre attraverso lo statuto del territorio individua inoltre i Sistemi ed i sottosistemi funzionali come ambiti di riferimento funzionali alla "lettura" dell'assetto organizzativo del territorio provinciale per quanto attiene all'uso delle risorse essenziali, alla distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture.

Il PTCP articola il territorio della provincia di Livorno nei seguenti Sistemi e Sottosistemi Funzionali (*art.32 Disciplina di Piano*):

- sistema funzionale degli insediamenti;
- sistema funzionale delle attività economiche;
- sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali;
- sistema funzionale per l'ambiente.

Il sistema funzionale delle attività economiche si articola, fra le altre, nel sistema funzionale della produzione di beni e servizi rappresentato dagli impianti storici industriali di Livorno, Rosignano Solvay, e Piombino e di tutte le attività ad esso connesso. Si accompagnano agli impianti storici le funzioni indotte dalle "case madri" e la crescita di aree funzionalmente collegate. Il sistema non si racchiude nell'area dello stabilimento ma coinvolge apparati insediativi funzionali alla produzione di servizi necessari alla produzione dei beni e collocati non necessariamente in ambito industriale.

Il PTCP individua per questo sistema funzionale, in sintesi, i seguenti obiettivi prestazionali per il consolidamento della presenza industriale:

- l'incentivazione del radicamento nel territorio delle imprese *big player* di Livorno, Rosignano, favorendo la crescita dell'indotto locale, rappresentato dalla piccola e media impresa, e l'integrazione tra industria e terziario come fonte di un duraturo sviluppo economico, risultando la dotazione dei servizi uno dei fattori determinanti ai fini delle scelte insediative;
- promozione di poli industriali attrattivi di attività e funzioni, esterni dal sistema urbano prevalentemente residenziale nel quale, invece, può continuare l'insediamento di piccola impresa e di servizio alla residenza la cui coesistenza con il tessuto cittadino deve potersi fondare su elementi di effettiva integrazione;
- promozione di iniziative per favorire la collaborazione fra le imprese e di esse con i centri titolati all'alta formazione, alla innovazione ed alla ricerca;
- riqualificazione, riagggregazione, integrazione funzionale e diffusione dell'innovazione nel sistema produttivo industriale/artigianale, delle aree produttive esistenti;
- integrazione del sistema produttivo con un sistema infrastrutturale efficiente favorendo una maggiore accessibilità dei luoghi di produzione verso il sistema infrastrutturale anche mediante implementazione della intermodalità nella distribuzione delle materie prime e dei prodotti da e verso i luoghi di produzione, e l'agevolazione dei collegamenti fra più poli di produzione;
- esternalizzare i servizi per incrementare la crescita dell'indotto lo sviluppo di servizi comuni alle imprese, di servizi per il lavoro e l'occupazione, di servizi rivolti a conciliare i tempi di vita e di lavoro;
- insediamento di nuove imprese e settori di elevato contenuto tecnologico;
- promozione di organismi sovracomunali di gestione delle aree e di forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi;
- accesso ai finanziamenti previsti dalle leggi regionali e comunitarie per lo sviluppo e qualificazione in senso ambientale delle attività produttive;
- l'accesso al sistema comunitario di ecogestione ed *audit* ambientale, anche promuovendo forme di certificazione riferita all'area produttiva nel suo complesso, oltre che al singolo sito produttivo.

4.3 Il DPSS

Con la riforma della Legge 84/94 (operata con D.Lgs 169/2016 e 232/2017) la Pianificazione Portuale ha subito una radicale innovazione prospettando una nuova generazione di strumenti per la pianificazione portuale di cui il principale è il Piano Regolatore di Sistema Portuale che si sviluppa su due livelli:

- livello strategico: il DPSS che recepisce e dettaglia a livello sistemico il quadro programmatico di riferimento fornendo indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo;
- livello operativo: i singoli PRP più snelli di prima che mutuano quadro conoscitivo e strategie dal DPSS, e vocati all'operatività in continuità con gli indirizzi sistemici del livello superiore.

A livello normativo il D. Lgs. 232/2017 con la modifica dell'art. 5 della L. 84/94, chiama il DPSS:

- a definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle autorità portuali;
- a individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema, gli attraversamenti del centro urbano;
- a descrivere, gli obiettivi, le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione, l'assetto territoriale del sistema (con rappresentazioni grafiche a scale opportune);
- ad assicurare, per la redazione dei PRP, una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure.

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale si trova nelle condizioni di dover elaborare il Piano Regolatore di Sistema Portuale per tre ordini di motivi:

- ottemperare alle disposizioni introdotte dal D.Lgs. 232/2017;
- attuare i 2 PRP (Piombino e Livorno) e elaborare gli altri quattro del sistema in un'ottica di armonizzazione e sinergia;
- coordinare a livello di sistema Varianti o Adeguamenti Tecnici Funzionali dei diversi porti attraverso il DPSS.

Come primo passo ha quindi inteso procedere alla elaborazione del DPSS per poi aggiornare o elaborare i Piani Regolatori Portuali secondo la nuova ottica di sistema.

L'iter del DPSS

L'iter di approvazione del DPSS è fortemente articolato e condiviso tra enti competenti: prevede l'adozione da parte del Comitato di Gestione dopo la consultazione dei "Comuni territorialmente interessati", quindi l'approvazione da parte della Regione "previa intesa con il



MIT, che si esprime sentita la Conferenza nazionale".

Il DPSS si occupa dell'individuazione delle criticità/potenzialità di sistema e del riconoscimento degli obiettivi generali di sistema portuale. Tali obiettivi non possono prescindere dalla verifica di quelli indicati dalla pianificazione strategica sovraordinata, nel dettaglio:

- programmazione europea, nazionale e regionale (TEN-T, PSNPL, PRIIM);
- programmazione Economica e Finanziaria nazionale e regionale (DEF e DEFR);
- pianificazione territoriale strategica (PIT/PPR, PTCP, PS).

La formulazione della *vision* e della *mission* è solo l'inizio di tutta la fase strategica del DPSS preliminare che, per produrre i risultati desiderati nella fase successiva, deve passare attraverso la definizione dei diversi obiettivi e delle conseguenti strategie da mettere in campo per perseguirli.



La formazione del piano strategico parte dall'individuazione di 5 macro tematiche da trattare nel piano attraverso l'incrocio della lettura di Piani e strumenti di pianificazione vigenti e le tematiche specifiche derivate dallo sviluppo della portualità sistemica. Queste 5 macro-tematiche sono:

- **World Wide Sustainable Ports** - quadro economico, sociale, ambientale e dello sviluppo tecnologico (cap.3);
- **Quay, Plug & Play** - porto operativo (cap. 4.1)
- **Overcoming Network Impedance** - assetto infrastrutturale e ultimo miglio (cap. 4.2)
- **City-port Agreements** - interazione porto-città (cap. 4.3)
- **Glocal Governance Re-focusing** - la pianificazione portuale: criticità e prospettive (cap.5)

Gli approfondimenti effettuati con il quadro conoscitivo, che determina il corpus centrale del documento strategico, hanno portato a definire 21 obiettivi Generali di Sistema individuati divisi delle 5 macro-categorie che strutturano il DPSS.

Questi obiettivi sono stati condivisi con i vari soggetti che hanno partecipato alla fase del DPSS preliminare.

WORLD WIDE SUSTAINABLE PORTS



- Consolidare il sistema portuale come nodo efficiente nella rete dei corridoi europei (TEN-T)
- Rivestire un ruolo centrale all'interno della catena dei traffici mediterranei
- Autonomia energetica
- Sistemizzare gli applicativi ICT per facilitare la gestione dell'operatività del porto

QUAY, PLUG & PLAY



- Innalzamento degli standard dei servizi portuali
- Razionalizzazione delle funzioni esistenti e del lay-out generale delle attività
- Incremento degli indici di efficienza delle banchine e delle aree portuali
- Definizione di un sistema integrato più efficiente per la gestione degli accosti pubblici

CITY-PORT AGREEMENTS



- Diminuzione interferenze porto-città
- Rigenerazione del waterfront
- Condivisione delle scelte con enti territoriali, stakeholder e cittadini
- Valorizzazione del patrimonio storico-identitario e ambientale

OVERCOMING NETWORK IMPEDANCE



- Potenziamento del sistema infrastrutturale di collegamento alle reti sovra-territoriali
- Riorganizzazione dei flussi dell'ultimo miglio al fine di superare le impedenze nell'accesso alle aree portuali
- Switch modale delle merci dalla gomma alla rotaia
- Miglioramento dell'accessibilità marittima di merci e persone
- Efficientamento della continuità territoriale

GLOCAL GOVERNANCE RE-FOCUSING



- Governance del Sistema Mare più autorevole e coordinata
- Concorrenza e trasparenza
- Semplificazione, omogeneizzazione e velocizzazione delle pratiche amministrative e doganali

Nel novembre del 2020 è stato inoltrato, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS), il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), di cui all'art. 5 della L. 84/1994, per l'espressione del parere di competenza del Comune di Livorno.

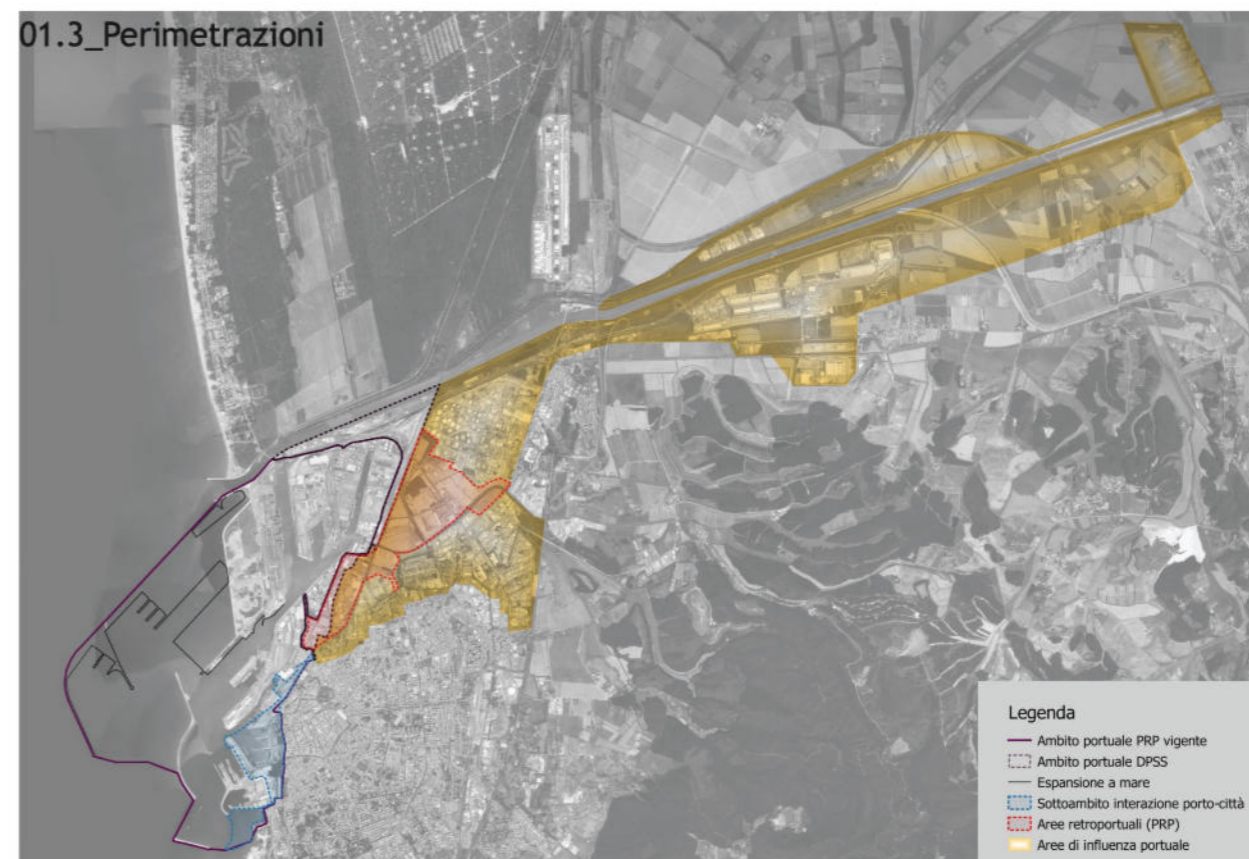
L'iter di approvazione del DPSS prevede che dopo la consultazione dei "Comuni territorialmente interessati", si proceda con l'approvazione da parte della Regione "previa intesa con il MIT, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale".



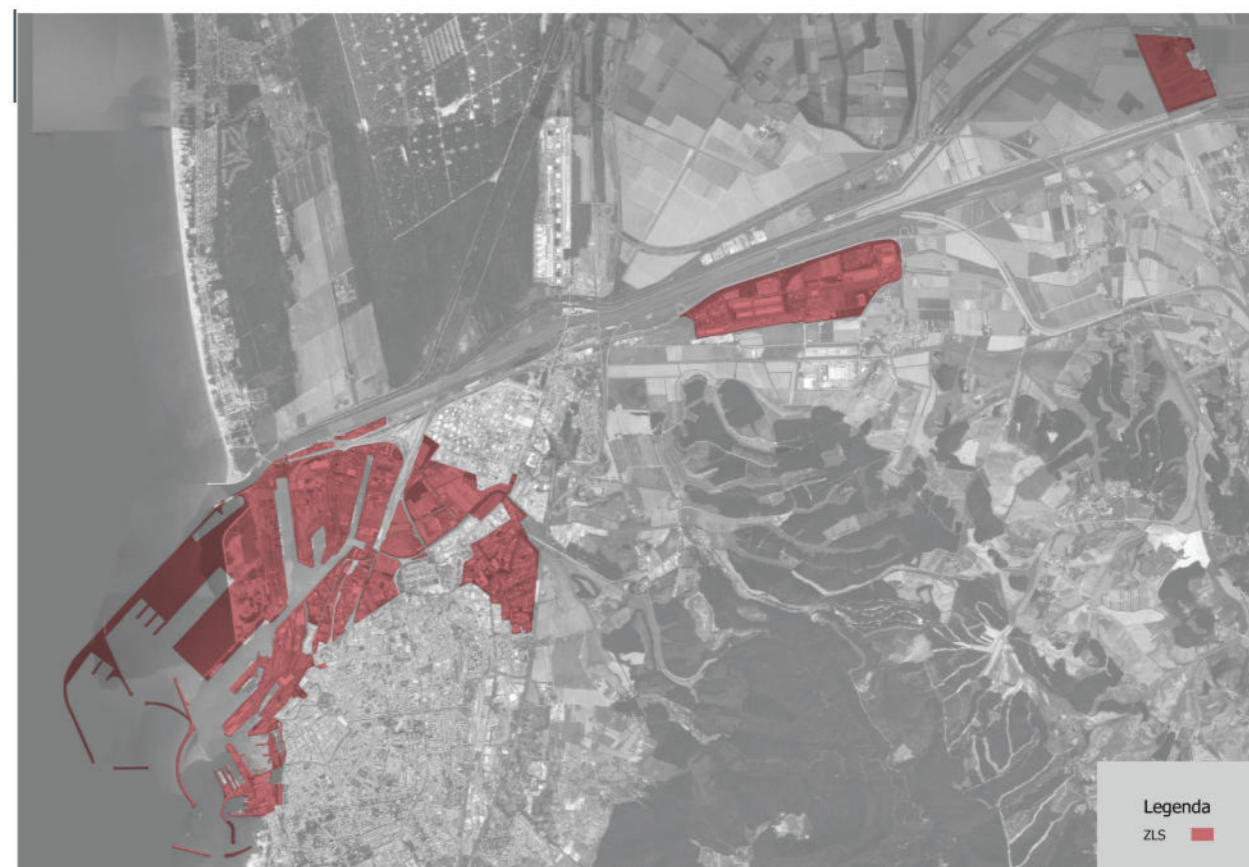
Nodo multimodale e logistico livornese - LIVORNO E COLLESALVETTI

La componente progettuale del DPSS in parallelo con le "Indicazioni a livello di sistema", utili per la programmazione a livello sistemico, si declina in "Schede di nodo" che contengono indirizzi, norme, procedure e azioni per l'aggiornamento o la redazione dei PRP. Similmente a come accade in altri piani strategici di livello territoriale l'area di competenza del DPSS è suddivisa in ambiti che per i territori di Livorno e Collesalveti corrisponde al "Nodo multimodale e logistico livornese".

01.3_Perimetrazioni



Nell'ambito della scheda di nodo sono identificate le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), ossia aree limitrofe alla zona portuale di servizio e supporto per la logistica e le attività di trasporto e aree insediative che si prestano ad ospitare nuovi insediamenti produttivi.



4.4 Le relazioni di area vasta e l'analisi delle potenzialità insediative

Prima di procedere alle analisi specifiche del tessuto produttivo del Comune di Livorno, non si può non alzare lo sguardo ad una lettura di area vasta territoriale in cui la città e il suo territorio si inseriscono.

Come illustrato nella carta alla pagina seguente le aree produttive della città devono essere lette in un sistema territoriale di area vasta che considera in prima analisi la dimensione territoriale della Provincia di Livorno e quella del Comune di Pisa.

Le aree produttive dei comuni di area vasta, sono “categorizzabili” in due macro gruppi:

- aree produttive principali, con una valenza d'interesse provinciale ed in alcuni casi regionale e/o nazionale, così suddivise per localizzazione comunale

Comune di Livorno:

Picchianti; Area portuale e retro porto; Zona Nord;

Comune di Collesalvetti:

Area produttiva Stagno; Interporto A. Vespucci.

Comune di Rosignano Marittimo:

Impianto Solvay; Le Morelline.

Comune di Pisa:

Area Ospedaletto

Area Navicelli - Saint Gobain

- aree produttive secondarie, con una valenza d'interesse provinciale, sovracomunale od in alcuni casi locale, così suddivise per localizzazione comunale:

Comune di Livorno:

Area Salviano e Nuovo Centro; Area Antignano/La Rosa.

Comune di Collesalvetti:

Il Faldo; La Chiusa.

Le aree produttive principali, anche se non tutte organicamente collegate tra di loro, sono servite da infrastrutture di carattere sovracomunale, che ne garantiscono, nella maggior parte dei casi, un agevole raggiungimento.

È da sottolineare la presenza di strade di grande comunicazione, quali l'autostrada Genova-Rosignano e la superstrada FI-PI-LI, nonché i rami ferroviari principali, quali la ferrovia Tirrenica e il Porto di Livorno, che nel loro insieme consentono i trasporti e le connessioni anche a scala sovra regionale e Nazionale.

Altro elemento strategico dell'ambito risulta essere la vicinanza con l'aeroporto Galilei di Pisa, raggiungibile tramite viabilità stradale e ferroviaria.

È inoltre da evidenziare a seguito dell'aggiornamento del Quadro Conoscitivo del Masterplan “la rete dei porti toscani” il cui rapporto conclusivo è stato approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n° 9 del 12.02.2020, il focus sulle prospettive di sviluppo del sistema portuale di Livorno, quale ruolo principale nel mediterraneo della piattaforma logistica costiera, attraverso il quale si evidenziano gli accordi relativi ai progetti finanziati per l'area livornese per lo sviluppo dei collegamenti di area vasta, tra i quali il collegamento ferroviario tra l'interporto A. Vespucci, la linea ferroviaria Collesalvetti – Vada e la linea ferroviaria Pisa e i collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio TEN-T scandinavo mediterraneo.

Il tessuto industriale principale, posto a nord della Città di Livorno, struttura una diversa relazione con le aree industriali dei comuni limitrofi: è evidente che il polo di Rosignano Marittimo si trovi, per le caratteristiche del territorio e la mancanza di collegamenti diretti, in posizione marginale che ne ostacola

quindi il rapporto diretto necessario ad un ottimale sviluppo delle politiche di area vasta. Mentre è altrettanto evidente come Collesalvetti risulti quale naturale espansione delle aree produttive di Livorno legate al porto e alla logistica. Le zone industriali di Pisa sono legate in sinergia con il Porto di Livorno tramite il canale dei Navicelli e la ferrovia Tirrenica.

Aree produttive

- Aree produttive principali:**
- Comune di Livorno:
 - Picchianti
 - Area portuale
 - Zona Nord
 - Comune di Rosignano Marittimo:
 - Impianto Solvay
 - Le Morelline
 - Comune di Collesalveti:
 - Area produttiva Stagno
 - Interporto A. Vespucci
 - Comune di Pisa:
 - Ospedaletto
 - Navicelli/Saint-Gobain

- Aree produttive secondarie:**
- Comune di Livorno:
 - Area Salviano e Nuovo centro
 - Antignano/La Rosa
 - Comune di Collesalveti:
 - La Chiusa
 - Il Faldo

- Aree produttive
- Impianto Solvay

- Terminal Container

- Connessioni strategiche di area vasta da sviluppare, rafforzare e/o implementare

Sistema infrastrutturale

- Porto di Livorno
- Aeroporto Galilei - Pisa

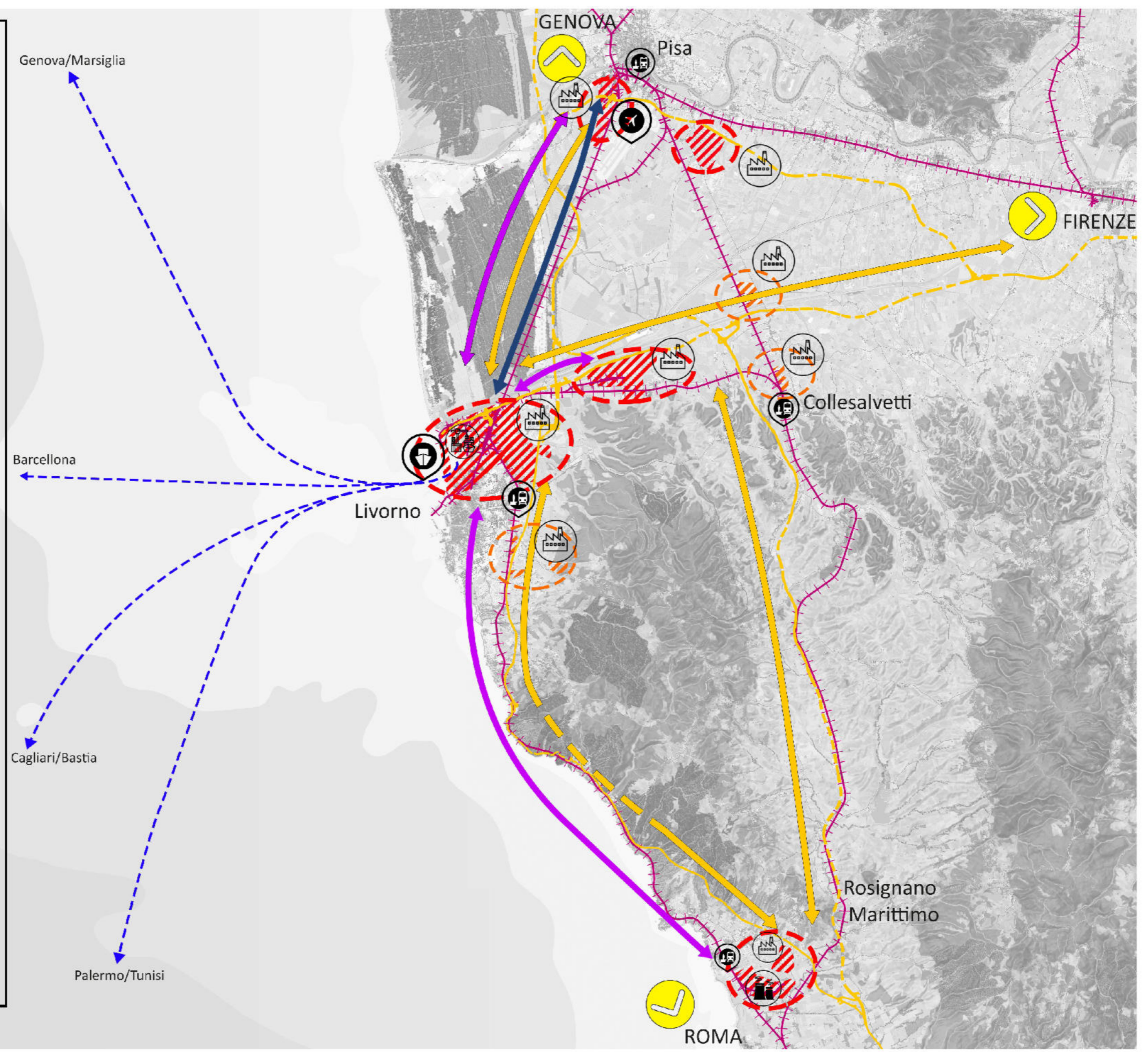
- Stazioni ferroviarie principali
- Collegamenti marittimi

- Viabilità principale a valenza regionale
- Ferrovia

- Collegamenti stradali veloci:
 - Collesalveti/Rosignano: Autostrada
 - Livorno/Collesalveti/Firenze: Superstrada
 - Livorno/Pisa: Autostrada

- Collegamenti stradali da completare:
 - Livorno/Rosignano: Variante Aurelia (Lotto 0)

- Collegamento Pisa/Livorno: Canale dei Navicelli



5. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA COMUNALE VIGENTE

5.1 Il Regolamento Urbanistico vigente Gregotti 1999

Lo strumento operativo tutt'ora vigente nel Comune di Livorno risale al 1999 ed è stato approvato nella vigenza delle L.R. n. 5/1995 che, per prima, distinse il PRG (Piano regolatore generale) in due livelli di pianificazione, l'uno di valenza strategica e l'altro di valenza operativa, corrispondenti al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico.

Mentre l'approvazione del previgente Piano Strutturale (PS) ha seguito la procedura dell'accordo di pianificazione tra Regione Provincia e Comune, il Regolamento Urbanistico (RU) - la cui progettazione era stata affidata, unitamente a quella del Piano Strutturale, alla Gregotti Associati Studio - fu adottato e approvato dal Consiglio Comunale rispettivamente con deliberazioni C.C. n. 43/1998 e n. 19/1999.

Livorno infatti è stato uno dei primi comuni toscani a dotarsi di PS e di RU ed ha costituito un banco di prova della nuova legge urbanistica: nella Relazione Illustrativa allegata al RU si afferma che *“La nuova legge regionale urbanistica del 1995 introduce un nuovo concetto di pianificazione urbanistica dove il piano non è limitato alla individuazione della localizzazione degli interventi ma è costituito da un complesso di analisi e studi che ne determina le scelte in rapporto alla sostenibilità ambientale”*.

Infatti con la L.R. n. 5/95 si passa dal concetto tradizionale di “urbanistica” - come gestione dell'espansione edilizia in vista della crescita ordinata della città - al concetto di “governo del territorio” che non considera il territorio in sé ma tutti gli aspetti e le discipline ad esso legati (paesaggio, idrologia, geomorfologia, cultura, ambiente, economia) nell'ottica di assicurarne lo sviluppo sostenibile, ossia garantire uguali potenzialità di crescita del benessere dei cittadini salvaguardando i diritti delle generazioni presenti e future a fruire delle risorse del territorio: concetto, questo, che si è andato via via affinando e rafforzando nella successiva legislazione regionale in materia (L.R. n. 1/2005, L.R. 10/2010, L.R. 65/2014) e che ha trovato piena attuazione nella strumentazione pianificatoria regionale con l'approvazione nel 2015 della variante al Piano d'Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico.

Come si evince dall'art. 1 delle NN.TT.A. “I contenuti del Regolamento Urbanistico”, in via generale il RU disciplina puntualmente l'assetto del territorio sotto il profilo delle sue trasformazioni e della disciplina del patrimonio edilizio esistente in armonia e secondo gli indirizzi, obiettivi, e prescrizioni del PS.

In particolare, la disciplina è articolata su due piani: da un lato, la disciplina degli interventi ammessi sugli edifici esistenti, individuati e classificati in sei gruppi, graficamente rappresentati in apposita tavola, in ragione delle diverse caratteristiche a ognuno dei quali corrisponde una specifica disciplina in ragione di esigenze di tutela delle qualità riscontrate; dall'altro lato, la disciplina delle interventi ammessi, delle destinazioni, dei parametri urbanistico - edilizi, delle modalità attuative distinta in ventisette aree normative in cui è suddiviso il territorio cittadino in relazione ai caratteri morfologici, naturalistici, ambientali, e di impianto del tessuto edilizio delle singole aree, anch'esse graficamente rappresentate in apposita tavola.

Sotto il profilo strutturale, il RU si articola in due livelli: il Piano della Città (NN.TT.A. Parte II – artt. 9-40), che costituisce la struttura normativa e localizzativa del RU, e La Collaborazione dei cittadini (NN.TT.A. Parte III – artt. 41 - 45) costituito dalla collaborazione dei cittadini alla realizzazione degli obiettivi di piano, sulla base di meccanismi appositamente disciplinati, secondo una visione che supera il concetto di piano regolatore come mero azionamento del territorio comunale.

Mentre il Piano della Città contiene la disciplina generale e ordinaria di piano, ossia individua, sia per gli edifici esistenti che per le aree normative, gli usi e le trasformazioni possibili, la collaborazione dei cittadini disciplina le condizioni e i limiti di ammissibilità delle proposte dei cittadini che, pur non coincidenti con i contenuti del piano della città, sono comunque finalizzate a perseguire gli stessi obiettivi: ossia, nell'attuazione degli interventi previsti dal RU, la normativa ha consentito ai cittadini di avanzare comunque proposte e soluzioni adattate alle proprie esigenze che, nel caso abbiano determinato un apprezzabile vantaggio pubblico, potevano anche discostarsi dalla disciplina generale di piano entro dei limiti fissati per

ogni area normativa.

A tal proposito, la Relazione Illustrativa al Regolamento Urbanistico sottolinea che nelle aree normative in cui può operare la collaborazione del cittadino *“gli interventi sono sempre subordinati a meccanismi di cessione di aree per servizi e strutturati in maniera da assicurare benefici anche alle aree circostanti. Condizione per operare è quindi quella di rispondere ad un disegno urbano complessivo di miglioramento della qualità urbana”*.

Viene in evidenza principalmente il meccanismo disciplinato dall' art. 44 in base al quale il cittadino proprietario di aree destinate a verde e servizi, classificate secondo il D.M. n. 1444/68, ha potuto proporre la cessione gratuita all'A.C. in cambio di capacità edificatoria da utilizzarsi per realizzare interventi privati su parte dell'area medesima o in altra area individuata dal RU stesso: tale meccanismo ha consentito l'acquisizione da parte dell'A.C. di aree per servizi senza ricorrere alla procedura espropriativa (con risparmio di tempi e di risorse economiche, prevenendo anche eventuali contenziosi in materia di indennità di esproprio).

In altri termini, l'attribuzione di capacità edificatoria in cambio della cessione ha avuto lo scopo di stimolare i privati ad avanzare proposte di interventi di trasformazione e, quindi, di “collaborare” alla concreta attuazione del piano soddisfacendo così l'obiettivo di incrementare la dotazione di servizi (standard); tale facoltà inoltre, per disposto del medesimo RU (art. 46 NN.TT.A.), ha potuto essere esercitata anche successivamente alla decadenza dei termini entro i quali può procedersi all'esproprio, di modo che l'A.C., pur non potendo più avvalersi dell'acquisizione forzata delle aree a servizi, ha potuto comunque acquisirle in forza della cessione gratuita proposta dai privati (cfr. ricognizione dello stato di attuazione pag.42).

A seguito dell'approvazione del nuovo Piano Strutturale, lo strumento della Collaborazione dei cittadini non è più attuabile, in conseguenza dell'entrata in vigore delle norme di salvaguardia del piano stesso che ne hanno escluso l'applicazione, al fine di non pregiudicare le future scelte di PO.

Per quanto riguarda i principali contenuti tematici del Regolamento Urbanistico, la Relazione Illustrativa sottolinea una particolare attenzione per i seguenti:

- *L'ambiente*: previsione di interventi di riqualificazione ambientale e di fruizione pubblica dell'ambiente.
- *La città costruita*: previsione di interventi di tutela della città storica, di miglioramento della città contemporanea e di trasformazione di aree già edificate e delle aree libere strategiche destinate a diventare nuovi poli della vita urbana.
- *Aree a servizi*: realizzazione di nuovi servizi in funzione del miglioramento dello spazio urbano e incremento delle aree verdi.
- *Le attività*: individuazione, in relazione alle differenti caratteristiche, di cinque aree: area per le attività portuali, area per le attività industriali, area di recupero per le attività produttive, area per le attività produttive e per i servizi alle imprese, area per le attività nocive.
- *Turismo*: previsione di significativi interventi di trasformazione (porto turistico e Stazione marittima), di riqualificazione della costa urbana, di insediamento di attività turistico-ricettive nelle aree collinari e pedecollinari, di interventi di adeguamento dell'offerta alberghiera.
- *Viabilità*: previsione di nuove strade di collegamento tra importanti insediamenti urbani e la rete esistente, di interventi diretti a garantire una migliore accessibilità all' area di riqualificazione ambientale, di interventi di adeguamento alle normative di sicurezza.

Il Regolamento Urbanistico dalla sua approvazione ad oggi, ossia nell'arco di circa vent'anni, è stato oggetto di numerose varianti sia di dettaglio che generali. Tra queste ultime si ricordano:

- le varianti adottate nel 2005 (Delib. C.C. nn. 127 e 128) dirette principalmente all'eliminazione dagli elaborati di regolamento di errori, discordanze e disparità di trattamento riscontrate sia direttamente dall'A.C. che su istanze dei cittadini nonché all'adeguamento dell'assetto urbanistico in relazione alle mutate esigenze sorte successivamente all'approvazione del RU;
- la variante approvata nel 2013 (Delib. C.C. n. 18) con la quale sono state eliminate le previsioni relative alle aree a servizi ex art. 44 NN.TT.A. per le quali non erano state presentate proposte da parte dei cittadini decorsi più di dieci anni dall'approvazione del RU o ritenute non più strategiche, a seguito della verifica del soddisfacimento dello standard a servizi, con conseguente modifica della destinazione urbanistica delle aree e recupero della SLP da esse derivante (sulla base del meccanismo della cessione gratuita in cambio di SLP sopra descritto) per concentrarla nell'area di Coteto da destinare a interventi di edilizia residenziale pubblica allo scopo di dare immediata risposta alla pressante domanda connessa al fenomeno del disagio abitativo.

Con l'entrata in vigore delle norme di salvaguardia del Piano Strutturale approvato nel 2019, non sono ammessi gli interventi previsti dal RU che siano in contrasto con le previsioni del PS aventi contenuti dimensionali e/o funzionali. Per una migliore disamina si riporta di seguito il comma 2 dell'art. 8 delle Norme Tecniche di PS (Elaborato STS 9 - Strategie dello Sviluppo Sostenibile):

"Nel periodo di salvaguardia decorrente dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione del piano strutturale non sono ammessi, in quanto in contrasto con le previsioni del presente piano aventi contenuti dimensionali e/o funzionali i seguenti interventi previsti dal regolamento urbanistico vigente:

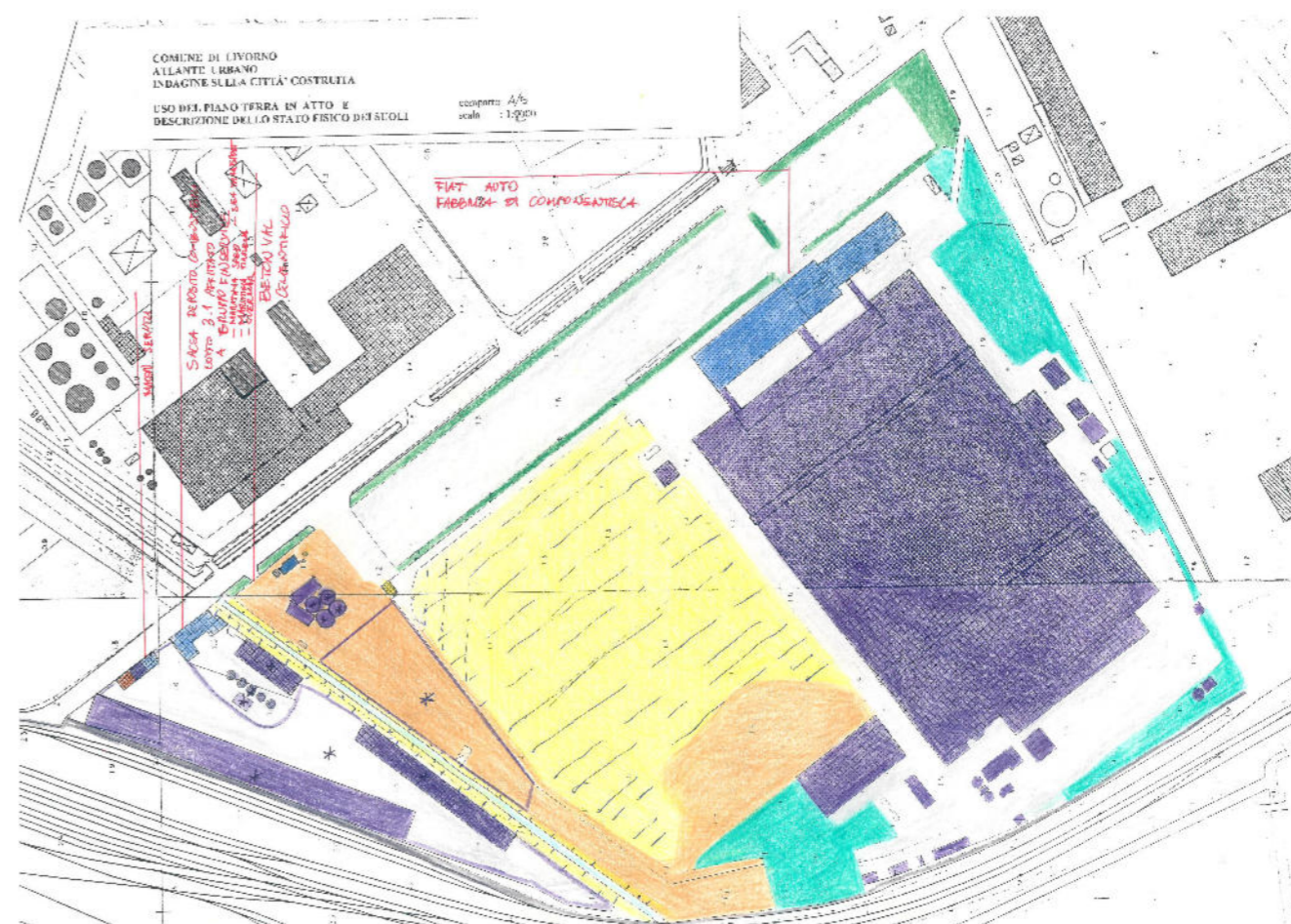
- gli interventi previsti negli isolati di riqualificazione ricadenti nelle aree normative di impianto storico indicati nell'Allegato A per i quali non sia già stata sottoscritta la relativa convenzione;
- gli interventi previsti nelle aree di ristrutturazione urbanistica indicati anch'essi nell'Allegato A: Scheda 5 – area F2 via Lamarmora Nord e Scheda 6 – area B4 via Glauco Masi;
- gli interventi previsti dal piano attuativo dell'UTOE 4C25 ATL di via Meyer in contrasto con le previsioni della scheda di intervento;
- gli interventi e le cessioni di aree presentati ai sensi della Parte III – Collaborazione dei cittadini del Regolamento Urbanistico per i quali non sia stata sottoscritta la relativa convenzione o approvato l'eventuale piano attuativo ovvero la proposta non sia stata apprezzata positivamente da parte dell'Amministrazione Comunale;
- gli interventi indicati all'Allegato G relativamente alle Falesie di Antignano;
- gli interventi di nuova edificazione previsti nell'area normativa Aree a ville con giardino, all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato di cui alla tavola ST 03 del PS/2;
- gli interventi che interessano le cave costiere dismesse;
- gli interventi ricadenti nelle aree interessate dalla realizzazione delle opere connesse alla messa in sicurezza idraulica perimetrata e/o localizzate alla tavola;
- IDR T9.1 "Interventi di cui all'ordinanza commissariale n. 482/2017 Quadro nord;
- IDR T9.2. "Interventi di cui all'ordinanza commissariale n. 482/2017 Quadro centro;
- IDR T9.3 "Interventi di cui all'ordinanza commissariale n. 482/2017 Quadro sud;
- gli interventi di nuova edificazione all'interno del perimetro del territorio urbanizzato previsti nell'area normativa Aree a ville con giardino ricadenti nell'UTOE 14 Quercianella Tav STS 01 del Piano Strutturale."

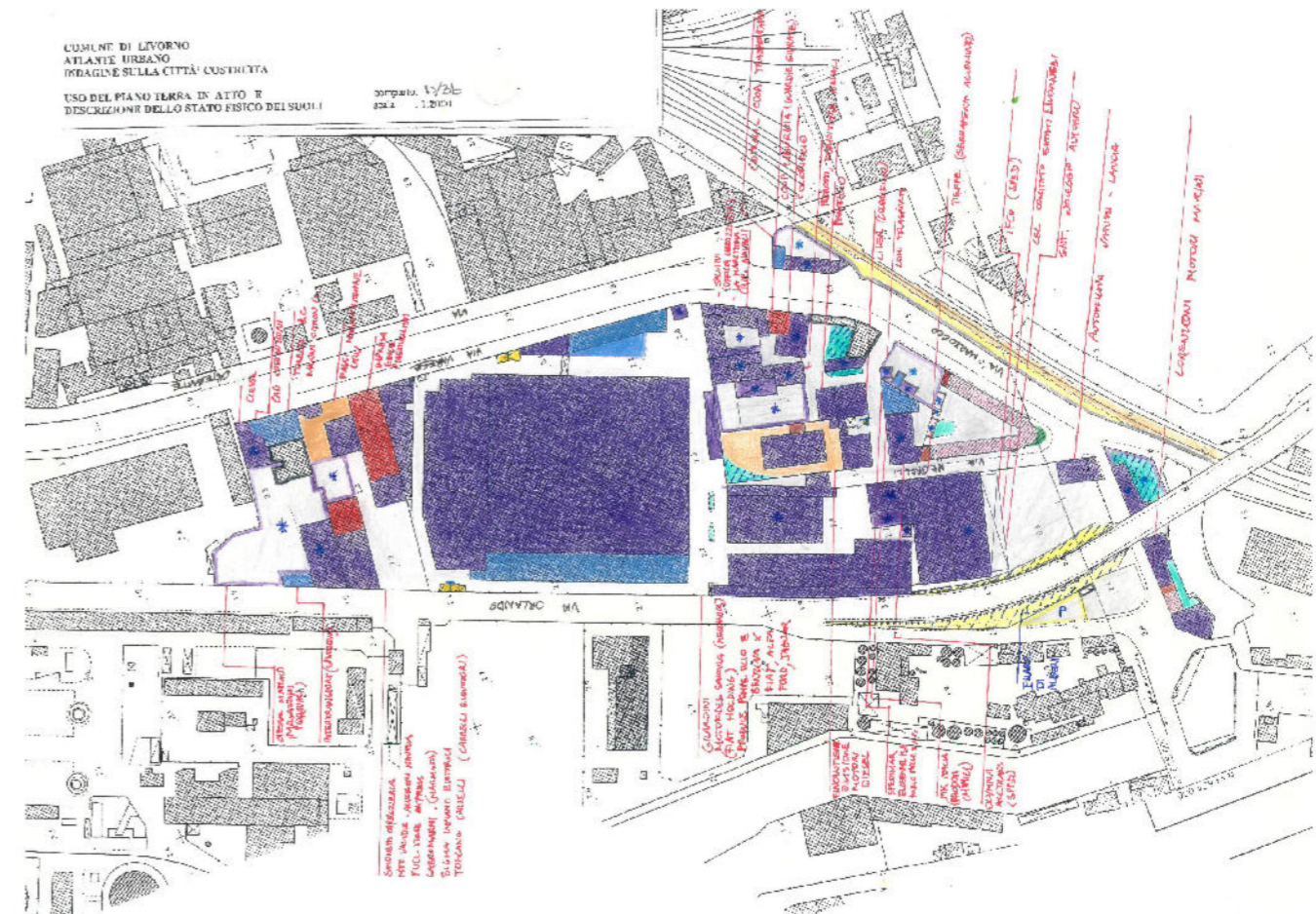
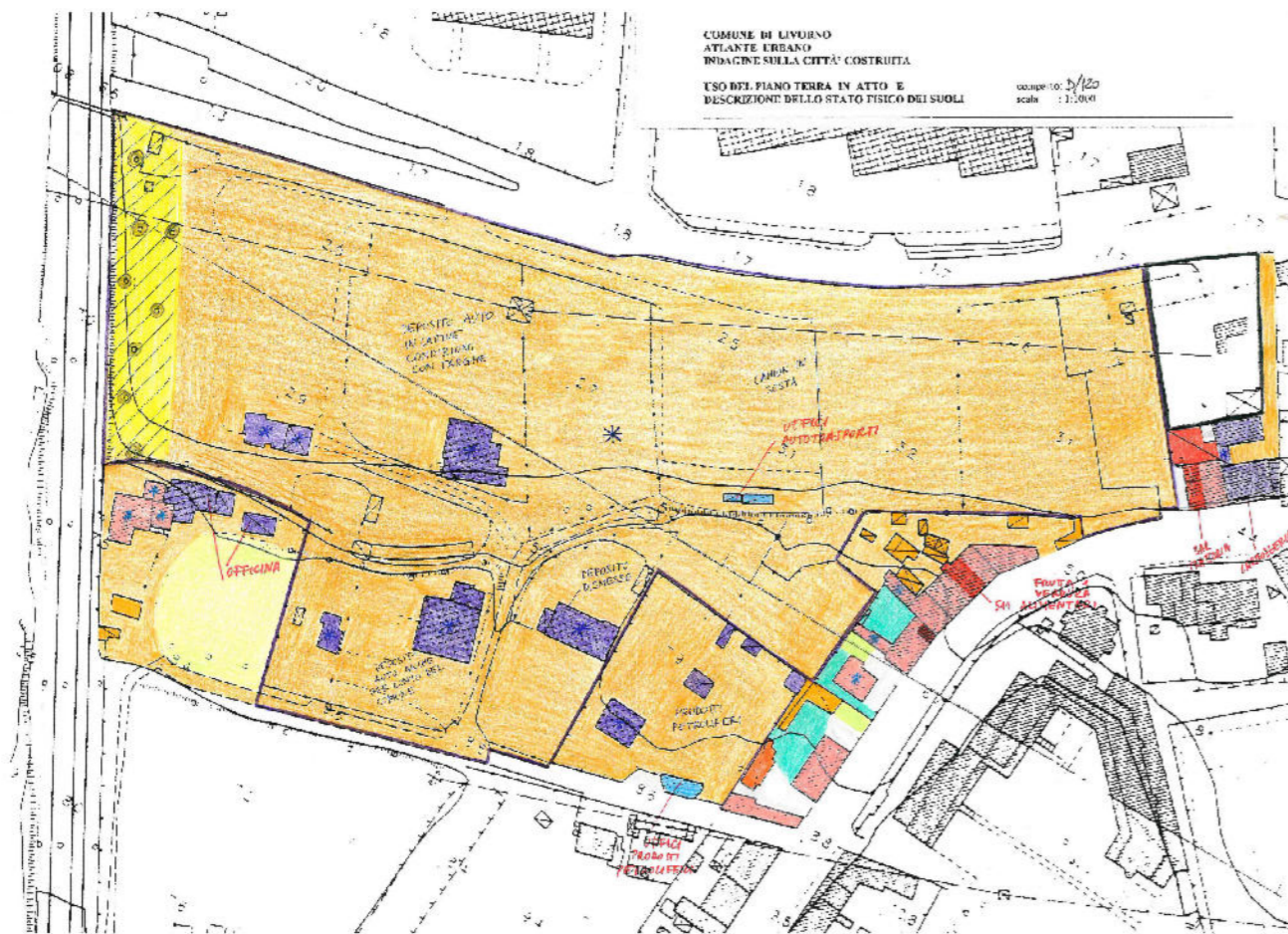
ATLANTE URBANO

Per gli studi sul sistema insediativo e produttivo, sui servizi esistenti e sui sistemi ambientali, utili all'elaborazione del presente documento ci si è avvalsi, come elemento conoscitivo storico, della sistematica indagine sugli usi del suolo e degli edifici, le caratteristiche tipologiche, lo stato di conservazione dei medesimi, estesa a tutto il territorio urbanizzato e le sue immediate adiacenze; tale indagine è stata realizzata, nell'estate del 1994, in concomitanza con l'elaborazione del nuovo Regolamento Urbanistico e rappresentata all'interno dell'Atlante Urbano della città di Livorno.

L'Atlante è organizzato in quarantaquattro tavole riassuntive - che permettono la lettura immediata dell'uso al piano terra degli edifici e dello stato fisico dei suoli- e nei volumi in cui sono contenuti tutti i dati raccolti e restituiti, che forniscono informazioni più complete e di maggiore dettaglio su ogni singolo comparto rilevato. Lo studio è consultabile attraverso un indice composto dal quadro d'insieme in scala 1:5000 e trentadue volumi con la restituzione basata sulla compilazione di sette planimetrie in formato A4/A3 nella stessa scala del rilievo.

Nella figura sotto riportata viene rappresentato un estratto dell'Atlante Urbano caratterizzante la tavola dell'uso del suolo al piano terra e della descrizione dello stato fisico dei suoli dell'area exTRW .





La lettura sistematica dei dati raccolti, come esplicitato nella relazione che accompagna l'Atlante, permetteva di delineare le tendenze in atto sul territorio rispetto alla collocazione delle funzioni sul territorio comunale e di indirizzare ulteriori approfondimenti.

In particolare, riguardo alle aree industriali, si evidenziava – già all'epoca – che le attività produttive principali si concentrano nella zona nord, dove sono localizzate le aree a servizio del porto e quelle interessate dai grandi impianti industriali, mentre la piccola industria e l'artigianato trova collocazione nel PIP Picchianti. Si segnala la presenza di due realtà industriali di importante dimensione nelle aree a sud-est della città tutt'ora esistenti (Whitehead e Cheddite) e la trasformazione di lotti nell'ambito del porto industriale e nella fascia circostante in aree di deposito (container e automobili di importazione).

Rispetto alla presenza di aree dismesse, ad eccezione di alcune situazioni, si tratta di piccoli lotti di superficie inferiore all'ettaro, mentre più consistenti sono i fenomeni di sottoutilizzo. Queste osservazioni saranno utili nella fase successiva dello studio al fine capire l'evoluzione in termini di sviluppo delle aree e funzioni in esse collocate.

5.2 La Variante Urbanistica al PS e al RU del 2015 per l'approvazione del PRP

La variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico, il cui procedimento è stato avviato con Deliberazione G.C. n. 150/2009 - a seguito della sottoscrizione in data 10.7.2008 dell'Accordo procedimentale ai sensi dell'art. 15 della L. 241/1990 tra la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, l'Autorità Portuale e il Comune di Livorno per la definizione del Piano Regolatore del Porto. Il Consiglio Comunale in data 13 Marzo 2015 ha approvato la Delibera n. 52 "Definizione del Piano Regolatore del Porto di Livorno (art. 5 L. n. 84/94). Ratifica dell'accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 43 - comma 2 - L.R. 65/2014. Controdeduzioni alle osservazioni pervenute e approvazione della variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico ai sensi dell'art. 43 - comma 2 - L.R. 65/2014."

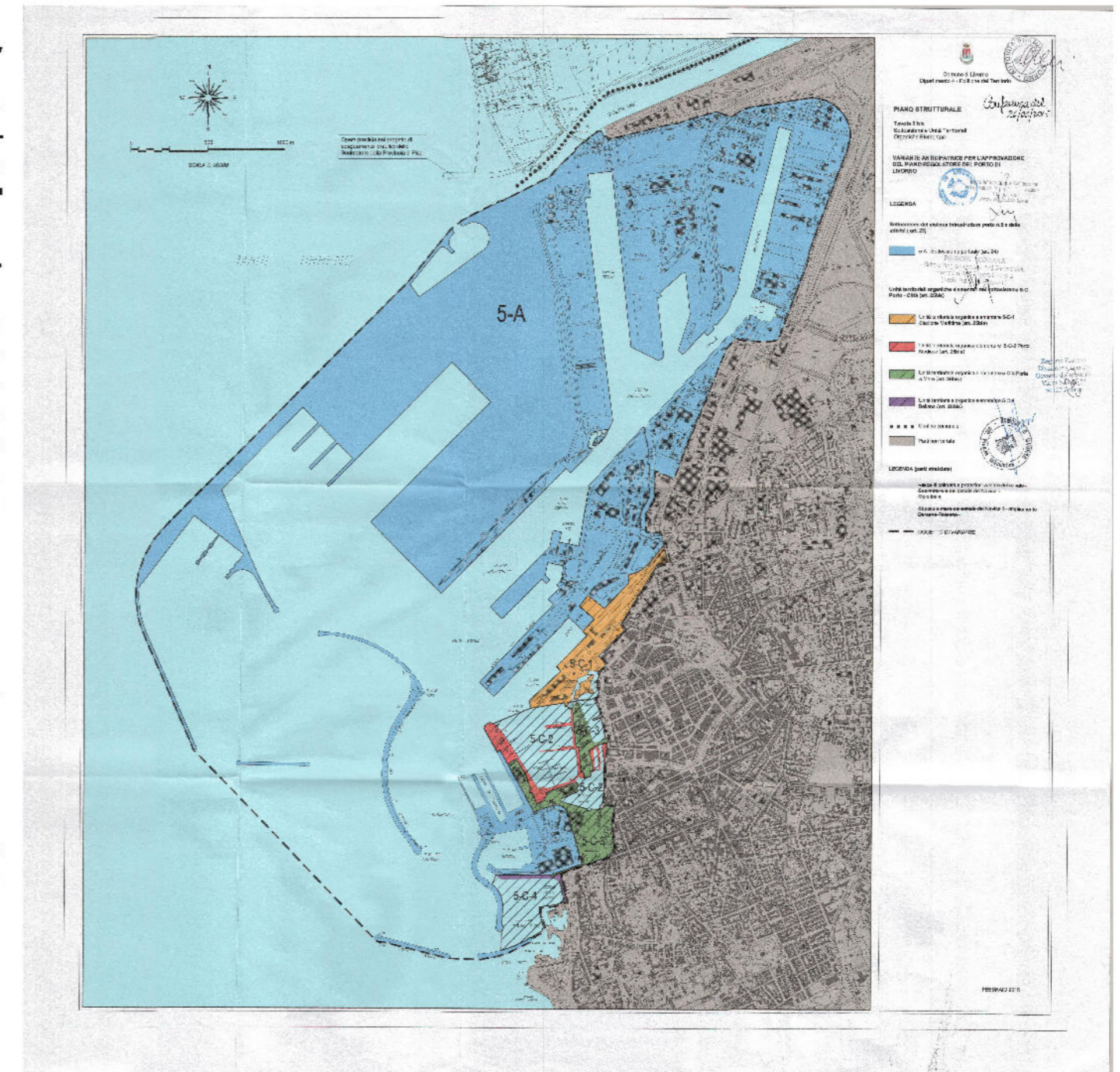
L'avviso di deposito della Delibera C.C. n. 52/2015 è stato pubblicato sul BURT n. 16 del 22 Aprile 2015.

La variante si è resa necessaria al fine di rendere coerente la strumentazione urbanistica comunale al progetto di Nuovo Piano Regolatore Portuale, il quale prevede la realizzazione a mare di nuove banchine (Darsena Europa) con lo scopo di incrementare i traffici commerciali e connotare specificamente il Porto di Livorno come piattaforma Logistica di rilievo internazionale con conseguente potenziamento delle reti stradali e ferroviarie, nonché la riqualificazione della Stazione Marittima, e la realizzazione dei porti turistici al Molo Mediceo e alla Bellana per valorizzare e incrementare la nautica da diporto. In sinergia con il progetto del nuovo Piano Regolatore Portuale, gli obiettivi specifici possono sintetizzarsi come segue:

- a) ampliamento dell'area portuale e riorganizzazione delle funzioni;
- b) potenziamento delle infrastrutture e delle connessioni tra area portuale e città;
- c) efficienza e autonomia energetica dell'area portuale;
- d) mitigazione delle criticità ambientali; e) miglioramento delle relazioni tra porto e città;

Si tratta, in particolare, di una variante anticipatrice rispetto al processo pianificatorio di revisione generale del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico vigenti.

Con la variante al Regolamento Urbanistico in coerenza con le modifiche apportate al PS, viene conseguentemente modificato l'art. 22 NN.TT.A. del RU inserendo nell'area normativa "Aree per le attività portuali" le aree del c.d. Porto città comprese nelle UTOE 5C1, 5C2, 5C3 e 5C4.



5.3 II PRP

Il porto di Livorno si identifica nella vasta area posta nella parte settentrionale della città affacciata sul mare verso ovest e compresa tra lo Scolmatore d'Arno a nord, la zona retro-portuale di Stagno ad est e lo Scoglio della Regina a sud.

Il vigente Piano Regolatore Portuale (PRP) rappresenta, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n° 84 " Riordino della legislazione in materia portuale", il quadro di riferimento territoriale e funzionale per l'attuazione degli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale in relazione alle prospettive di sviluppo del porto di Livorno, in conformità agli strumenti di pianificazione e di programmazione locale e regionale il PRP è stato approvato dalla Regione Toscana con D.C.R. n. 36 del 25.3.2015 a seguito della definizione di accordo di pianificazione tra la Regione, la Provincia, il Comune e l'allora Autorità Portuale di Livorno - oggi divenuta Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - sulla base di un complesso percorso che comincia a delinearsi fin dall'anno 2007.

La Regione Toscana con il Piano d'Indirizzo Territoriale approvato nel 2007 aveva individuato, nel *Masterplan* "La rete dei porti toscani", quale obiettivo strategico della portualità toscana lo sviluppo della piattaforma logistica costiera e quale obiettivo territoriale, relativamente ai porti commerciali, lo sviluppo infrastrutturale e la realizzazione delle autostrade del mare; in particolare per il porto di Livorno, si individuava la realizzazione di una nuova Darsena come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera, la realizzazione di collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra il porto livornese, l'interporto di Guasticce e il nodo di Pisa, nonché il consolidamento della connessione con la darsena pisana e il canale dei Navicelli.

Nel luglio 2008 con Deliberazione n. 126 il Consiglio Comunale approvava il documento contenente gli "Indirizzi per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno", in cui si auspicava la suddivisione dell'ambito portuale in due sub-ambiti, il "porto operativo", dedicato alle opere a mare e alle funzioni cantieristiche e tipicamente portuali, e il "porto città" comprendente le aree di interfaccia (*waterfront*) caratterizzate dalla presenza di funzioni promiscue, da riqualificare e rivitalizzare.

La Provincia di Livorno con il Piano Territoriale di Coordinamento adottato nel 2008 e poi definitivamente approvato nel 2009 confermava la necessità per il Porto di Livorno di riacquisire, attraverso il nuovo PRG portuale, la competitività internazionale procedendo alla modernizzazione dello scalo.

L'Autorità Portuale di Livorno riteneva quindi di provvedere alla stesura di un nuovo Piano Regolatore per poter sviluppare il porto, attraverso la sua espansione a mare e la previsione dell'importante opera della Darsena Europa, quale importante motore economico e produttivo per la città di Livorno e non solo, rendendolo competitivo con altri scali e adeguato al naviglio ed alla marineria che, soprattutto negli ultimi anni, stava evolvendo verso il gigantismo nautico. Dal momento che il porto, in una visione più attuale, non è solo un terminale per il trasporto delle merci, configurandosi sempre più come nodo complesso all'interno di un'ampia rete di relazioni infrastrutturali ed economiche, anche il PRP non è più un semplice programma di opere, ma uno strumento di pianificazione complesso ed articolato in grado di legare l'area portuale da un lato alle reti di traffico marittimo in costante evoluzione, dall'altro alle reti infrastrutturali, coniugando insediamenti produttivi, commerciali e relativi piani di sviluppo, in armonia con la sostenibilità ambientale.

In data 10 luglio 2008 è stato quindi sottoscritto l'Accordo procedimentale ai sensi dell'art. 15 della L.241/1990 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Autorità Portuale e Comune di Livorno, al fine di procedere mediante Accordo di Pianificazione, alla definizione del Piano Regolatore del Porto, così come previsto dall'art. 21 comma 4 della L.R. 1/2005 allora vigente (accordo poi aggiornato nel 2013 limitatamente alle fasi della procedura a seguito delle innovazioni normative intervenute).

In quella sede è emersa la necessità di variare, contestualmente alla definizione del PRP, anche la strumentazione urbanistica comunale vigente - non conforme al progetto di PRP predisposto dall'Autorità Portuale - nonché di implementare ed aggiornare il quadro conoscitivo del *masterplan* "La rete dei porti

Toscani" allegato al PIT/PPR regionale. In data 12 marzo 2015, quindi, fu sottoscritto l'accordo di pianificazione tra Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale, in attuazione del quale il Comune di Livorno ha approvato la Variante Anticipatrice al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico con Deliberazione n. 52/2015: si tratta di variante "anticipatrice" dal momento che il Comune aveva già avviato fin dal 2009 il procedimento per la revisione del Piano Strutturale vigente, poi approvato nel 2019, che ha quindi recepito i contenuti della variante (cfr. UTOE 11 e 12 del Piano Strutturale 2).

Con la variante in sostanza sono state inserite nella pianificazione territoriale ed urbanistica comunale le previsioni delle opere a mare previste dal progetto di PRP e si è operata la distinzione tra le aree portuali comunque utilizzate e/o destinate a servizio del porto che sono andate a costituire il c.d. "porto operativo" e sono disciplinate prioritariamente dal PRP e le aree caratterizzate da forte interrelazione appunto con la città, (vecchia stazione marittima, aree e specchi d'acqua destinate al nuovo porto turistico, aree ex cantiere navale Orlando, area della Bellana) che sono andate a costituire il c.d. "porto - città" e sono disciplinate prioritariamente dal Regolamento Urbanistico.

Il Piano Regolatore del Porto di Livorno, approvato definitivamente con Delibera del C.R.T. n. 36 del 25.03.2015, è principalmente basato su due linee di intervento:

- la riorganizzazione funzionale delle aree e le infrastrutture portuali allo scopo di specializzare le aree in funzione delle tipologie merceologiche e di traffico e rafforzare così il carattere polivalente del porto;
- l'espansione a mare dell'infrastruttura.

In attuazione delle previsioni del PRP sono stati approvati da AdSP nel 2020 due piani di dettaglio, l'uno riguardante le "Aree Porto Autostrade del Mare e *Multipurpose*", l'altro le "Aree Porto Prodotti Forestali ed Industria Energetica"; sono stati altresì autorizzati numerosi interventi diretti in conformità di quanto previsto dal combinato disposto del Regolamento Urbanistico e del PRP.

Per quanto concerne i grandi interventi previsti per la realizzazione della Piattaforma Europa, sono in corso di espletamento le necessarie procedure e verifiche ambientali.

Attualmente, risultano altresì in istruttoria alcune proposte di Adeguamento Tecnico Funzionale che, per disposto normativo, non costituiscono variante al PRP.

5.4 Il Nuovo Piano Strutturale (2019)

Il Piano Strutturale vigente viene approvato a distanza di oltre venti anni dal primo Piano Strutturale redatto per il Comune di Livorno, che fu uno dei primi in Toscana ad essere approvato con la nuova legge regionale sul governo del territorio, la n. 5 del 1995, che introdusse lo sdoppiamento della pianificazione comunale rispetto alla visione unitaria del PRG: il Piano Strutturale di livello strategico e il Regolamento Urbanistico di livello operativo.

Il vigente Piano nella sua elaborazione ha avuto un percorso simile a quello precedente, non solo per la tempistica con cui è stato approvato: anche questa volta il Pianificatore (Studio Gregotti Associati), lo stesso del primo Piano Strutturale, si è dovuto confrontare con una nuova legge regionale, la n. 65/2014, che ha innovato in modo sostanziale le basi della pianificazione urbanistica con concetti innovativi quali ad esempio quelli di territorio urbanizzato, territorio rurale, patrimonio territoriale, andando a rivedere e a rimodulare anche il concetto di statuto del territorio. Non solo. Il nuovo PS si è dovuto confrontare con lo strumento sovraordinato del PIT che nel marzo del 2015 viene approvato anche con valore di Piano Paesaggistico Regionale (PPR). La struttura normativa della L.R. 65/2014 e la disciplina di Piano del PIT/PPR segnano una strada maestra rispetto alla quale gli atti di governo del territorio comunale devono allinearsi, trovando nelle strutture, nelle dinamiche e vocazioni del proprio territorio, individuate dagli strumenti sovraordinati, ma opportunamente declinati a livello locale, gli elementi paesaggistici e territoriali che lo possono rendere unico e che lo elevano a rango di patrimonio da consegnare, al fine di non disperderlo, alle generazioni future.

In questo contesto normativo mutato e dinamico, al quale si aggiunge un significativo avvicendamento politico, il nuovo Piano Strutturale è stato approvato assumendo la fondamentale prospettiva strategica, da intendersi quasi come imperativo categorico, di contrastare il consumo di suolo al fine di arrestare l'espansione urbana rispetto ai confini della città attuale e al contempo dirigere l'attenzione e la nuova edificazione sulla parte già costruita per rigenerarla, riqualificarla e trasformarla. Un obiettivo questo che limita ogni evoluzione espansiva.

Come si legge nella relazione di Piano: *"In passato il Piano Strutturale prefigurava uno sviluppo della città che poteva essere misurato e da questo discendeva la futura economia, l'ampliamento delle aree urbane ed insieme ad esso il miglioramento dell'assetto della città. In una fase di crisi profonda e nello stesso tempo di diminuite esigenze urbane, con le quali si è confrontata la redazione del vigente PS, un percorso così misurato e deduttivo non è stato possibile. Né risulta così un piano definito là dove i problemi sono noti e aperto là dove è assai difficile prevedere"*.

Nella sua articolazione, ordinata dalla L.R. 65/2014 e dal PIT/PPR, il Piano Strutturale è strutturato in tre macro contenitori, il Quadro Conoscitivo, lo Statuto del Territorio e la Strategia dello Sviluppo Sostenibile, che vanno a definire e a regolare a livello strategico, anche attraverso l'apparato normativo, le attività di governo del territorio.

Il Piano Strutturale ha una doppia finalità. In primo luogo deve esprimere e contenere gli indirizzi generali che, individuando la struttura attuale della città, la indirizzano verso il futuro, in una prospettiva nuova che raccolga gli indirizzi già espressi nella sua storia e ne rilanci le finalità.

La seconda finalità, più concreta, sta invece nel fornire indicazioni e impegni per tradurre le stesse finalità in un quadro operativo che orienterà la formazione del Piano Operativo da elaborare successivamente, e in grado di promuovere e di attualizzare le indicazioni contenute negli indirizzi generali, applicandoli ai diversi caratteri e morfologie di cui la città è ricca.

Il Quadro Conoscitivo

Il Quadro Conoscitivo comprende l'insieme delle analisi redatte sui molti e diversi momenti attraversati dalla città. Si compone di più relazioni che possono essere schematicamente suddivise in tre parti: la Relazione di Quadro Conoscitivo, le Relazioni dei consulenti, le indagini marittimo - portuali. A questo apparato si aggiungono tre allegati: Allegato A *"Elenco delle aree di interesse archeologico e delle aree sottoposte a*

vincolo archeologico ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio"; Allegato B *"Elenco degli edifici, dei palazzi e delle ville di interesse storico"* Allegato C *"Elaborato tecnico RIR (Rischio di Incidente Rilevante)"*.

Le singole relazioni, quando necessario, sono corredate di disegni, bibliografie e sono state redatte 12 tavole grafiche per descrivere parte dei contenuti delle indagini conoscitive effettuate.

Al fine di delineare le prospettive future della città con il Quadro Conoscitivo, aggiornato al 2014, è stata effettuata una ricognizione di dati, elementi territoriali e ambientali atti a fotografare la situazione sotto vari aspetti della città. Il Quadro Conoscitivo si è però sostanziato anche di alcune relazioni specialistiche che hanno approfondito in particolare i temi intorno ai quali si snodano le prospettive economiche e si articolano le possibili evoluzioni demografiche, sociali e culturali della città e del territorio circostante con una particolare attenzione ad effettuare un raffronto tra le previsioni del traffico del Piano Strutturale di 20 anni fa e le nuove necessità comunali relative alla viabilità e alla mobilità.

Le relazioni dei consulenti, sono sei e sono raccolte in un unico elaborato: Relazione Beni culturali (*Prof. Giorgio Bonsanti*); Relazione Studi sociali e demografici (*Prof. Giampaolo Nuvolati*); Relazione Economia, Commercio e Turismo (*Prof. Tomaso G. Pompili*); Relazione Sistemi di Trasporto e di Traffico (*Prof. Ing. Antonio Pratelli*); Relazione Agronomia (*Dott. Agronomo Roberto Branchetti*); Relazione Aspetti Giuridico - Normativi (*Avv. Fortunato Pagano*).

I consulenti hanno non solo descritto uno stato di fatto della città per il proprio ambito di competenza ma hanno anche dato un contributo, proposto visioni future per le scelte strategiche del Piano.

Lo Statuto del Territorio

Lo Statuto del Territorio è raccontato nel Piano Strutturale sia con una parte grafica che con una più descrittiva. Si trova infatti nella "Relazione di Piano" un capitolo dedicato alla lettura dello Statuto del Territorio comunale dove è analizzato in particolare il patrimonio territoriale attraverso letture sintetiche, quali il paesaggio, l'insieme dei colli livornesi, gli orti e la costa. Il Pianificatore ne riprende i tratti salienti che gli sono stati utili per la definizione delle scelte strategiche. Un altro elaborato "ST 04 Invarianti strutturali" è dedicato interamente a questo tema: individua degli "Insiemi di invarianti" composti ciascuno da più invarianti strutturali: gli insiemi permettono di leggere in modo trasversale e tematico gli elementi di valore strutturanti la città. Ciascuna invariante strutturale è descritta e declinata nel territorio comunale, ne sono poi individuate le regole generatrici che nel Piano Operativo dovranno essere osservate nelle scelte progettuali.

Nelle tavole grafiche si dedica una sezione allo Statuto del Territorio articolandola nella rappresentazione delle quattro Invarianti strutturali, mutate pedissequamente da quelle del PIT/PPR e del Patrimonio Territoriale, rappresentato descrivendo graficamente gli elementi di valore delle quattro strutture patrimoniali.

Nello Statuto del Territorio si trova poi la carta del Perimetro del Territorio Urbanizzato dove sono sinteticamente riportati alcuni dei morfotipi della città contemporanea. Il disegno del perimetro è convergente rispetto agli obiettivi di rango strategico del piano, che come si è detto si propone di limitare in modo stringente il consumo di suolo. Lo Statuto del Territorio viene poi declinato, nella disciplina e negli elaborati cartografici di piano, attraverso la definizione e l'individuazione degli ambiti, individuati graficamente nella tavola ST_04 "Territorio rurale, territorio urbanizzato e ambiti" dove viene definita la struttura di base, il fondamento che accompagna la parte strategica e che evolve nell'individuazione delle UTOE. Gli ambiti, si legge nella Relazione di Piano, sono *"l'articolazione del territorio rurale e del territorio urbanizzato. Nel territorio rurale sono comprese le aree utilizzate dagli agricoltori, le aree ad orti e quelle predisposte per gli orti amatoriali. Tutto ciò che non è compreso nelle suddette aree è destinato alla tutela dell'ambiente collinare. In essa si trovano già istituiti il Parco Provinciale dei Monti Livornesi, l'Area naturale protetta di interesse locale, il sito di interesse regionale di Calafuria, l'isola di Gorgona nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, l'Area Naturale Marina Protetta Secche della Meloria.*

Il territorio urbanizzato a sua volta è diviso in ambiti determinati dalle funzioni prevalenti o dalle localizzazioni geografiche, quali l'ambito Porto, individuato sulla base delle funzioni prevalenti e l'ambito insediativo. Queste suddivisioni sono attraversate da una valutazione che tutte pervade, quella del paesaggio".

La Strategia dello Sviluppo Sostenibile

Questa parte del Piano Strutturale si articola in più elaborati che affrontano, declinano e dettagliano i diversi aspetti e a diversa scala le scelte strategiche del Piano.

Le UTOE, Unità Territoriali Organiche Elementari, sono state definite attraverso l'individuazione delle "parti di città", elementi che hanno consentito al pianificatore di riconoscere una chiara identità delle varie aree della città per formulare ipotesi di governo con caratteri distinti ma anche di individuare indirizzi di piano omogenei. L'individuazione delle singole parti, cioè il frazionamento dell'unità urbana, in UTOE, tiene conto in primo luogo dell'identità e della riconoscibilità dei luoghi.

Come si evince dalla relazione di piano *"Lo sviluppo lineare di Livorno lungo la costa testimonia chiaramente la costruzione per parti territorialmente definite. Lo sviluppo storico della città non è riconoscibile solamente nella sequenza cronologica, ma anche nel modo di costruire aree ed edifici, di tracciare i percorsi, le reti stradali, i canali, ecc., cioè quelle realizzazioni che insieme al non costruito danno luogo alla città. Più che la data di costruzione è la morfologia urbana che ne distingue le parti"*.

L'allegato STS 6 "UTOE – Unità Territoriali Organiche Elementari – e ambiti" contiene tutte le schede redatte per le UTOE. Ciascuna scheda indica quali siano le prospettive e gli indirizzi generali che il piano operativo dovrà assumere oppure semplicemente prendere in considerazione secondo le disposizioni normative.

Per comprendere compiutamente le scelte strategiche operate per ciascuna UTOE è necessario leggere, insieme agli obiettivi per esse individuati, il dimensionamento massimo riportato nell'elaborato STS 8 "Previsioni per UTOE": per ciascuna UTOE sono stati riportati, suddivisi per categoria funzionale come richiesto dalle indicazioni normative regionali, le quantità di SUL massima edificabile sia per la nuova costruzione che per il riuso. Solo per alcune UTOE centrali sono previsti incrementi di SUL di nuova edificazione, nelle altre UTOE del territorio urbanizzato sono consentiti solo modesti incrementi che sarà il Piano Operativo ad attribuire in seguito ad una ulteriore e più dettagliata lettura del territorio. Anche le superfici destinate al riuso sono concentrate maggiormente nella zona nord e centro della città, in corrispondenza delle aree di rigenerazione e riqualificazione urbana.

La strategia del contenimento dell'utilizzo del nuovo suolo, che si legge nel dimensionamento delle UTOE, è infatti complementare alla scelta di individuare aree di rigenerazione e di riqualificazione urbana e ambientale. La città non si espande ma si rilegge al suo interno individuando aree degradate per le quali ritrovare un nuovo schema distributivo che punti all'aumento dei servizi e alla qualità insediativa. La tavola STS_02 "Aree di intervento" e l'allegato ad essa correlato STS 07 - "Schede - Aree di intervento" individuano prevalentemente nel territorio urbanizzato aree destinate a questi interventi. Il documento descrive le aree di intervento e per ciascuna di esse individua i caratteri, gli obiettivi specifici e ne identifica la categoria di intervento urbanistico prevalente. Gli interventi individuati appartengono alla categoria della rigenerazione, della riqualificazione urbana e della riqualificazione ambientale.

Gli interventi di rigenerazione comprendono aree inserite nel contesto urbano dove si registrano condizioni di degrado del patrimonio edilizio ovvero usi impropri del medesimo, oppure attività in contrasto con gli usi residenziali delle aree limitrofe, aree dismesse, spesso caratterizzate da un assetto complesso delle proprietà dei suoli e degli edifici. Gli interventi di rigenerazione sono pensati come una combinazione di interventi edilizi, urbanistici, ambientali, infrastrutturali e funzionali diretti a migliorare la qualità urbana di parti della città che presentano condizioni di degrado, di inadeguatezza funzionale delle residenze, spazi pubblici insufficienti o degradati, attraverso un insieme sistematico di opere.

Gli interventi di riqualificazione urbana sono stati suggeriti per ambiti comprendenti aree di notevole estensione. All'interno di tali ambiti sono compresi complessi od organismi edilizi da riqualificare

funzionalmente per ospitare le funzioni originarie o nuove funzioni di interesse urbano e territoriale. Gli interventi di riqualificazione possono comprendere il potenziamento delle funzioni originarie o l'inserimento di nuove funzioni, il miglioramento della dotazione di servizi alle funzioni insediate, anche attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica.

Negli ambiti di riqualificazione è prestata particolare attenzione allo sviluppo delle connessioni tra essi e le aree contigue con particolare riferimento agli altri tipi di ambito di intervento.

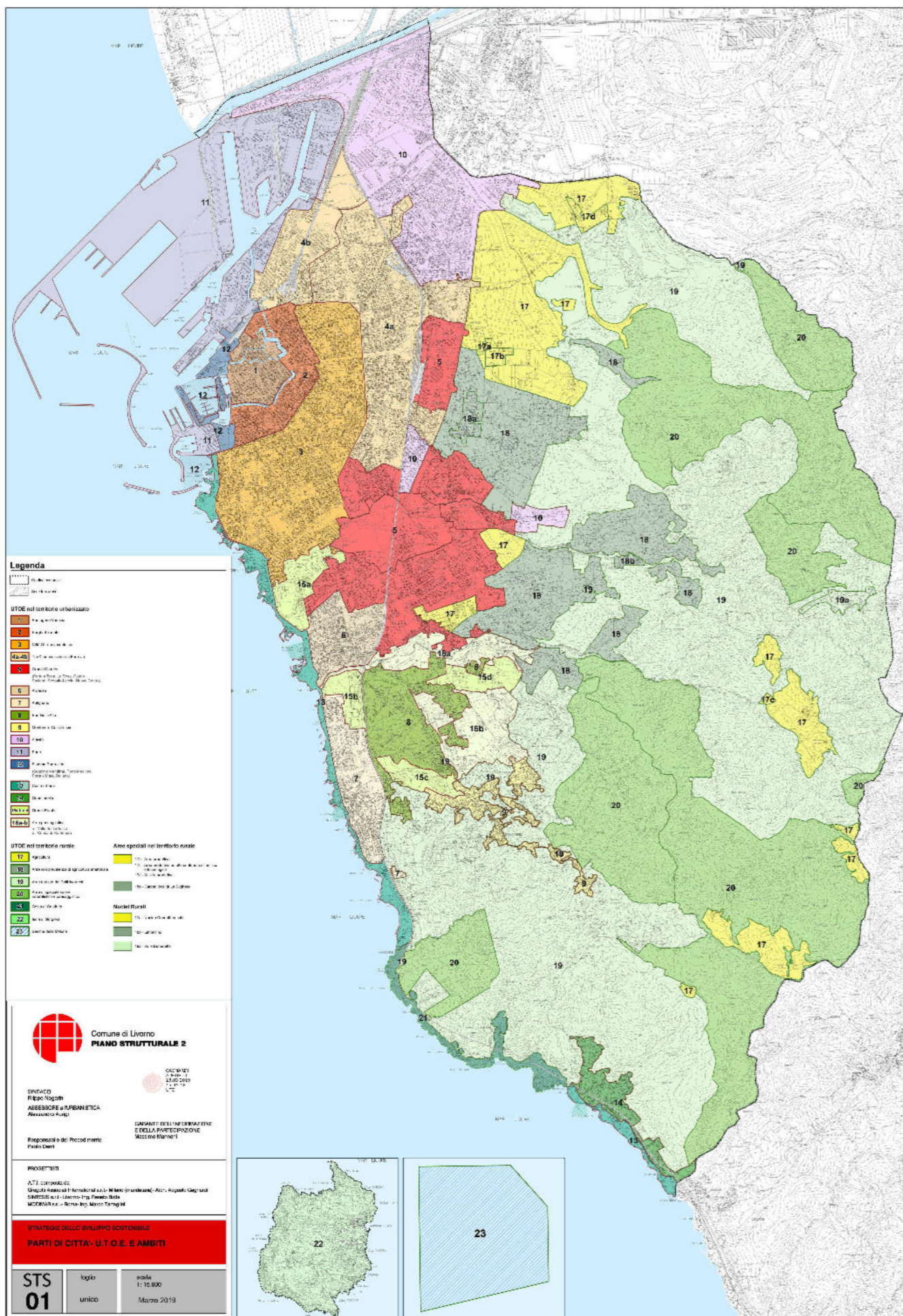
Gli interventi di riqualificazione ambientale sono mirati ad ambiti di elevato valore paesaggistico e ambientale prossimi alle aree urbanizzate e sono diretti alla conservazione degli elementi di pregio paesaggistico e naturalistico, alla riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree compromesse, alla fruizione pubblica dei luoghi.


Il Piano Strutturale nella sua parte strategica oltre a fare un bilancio degli standard urbanistici suddiviso per UTOE, richiesto dalla normativa regionale, dedica una tavola grafica alla descrizione delle scelte strategiche relative alle infrastrutture e alla mobilità.


Rileva in generale che i nuovi assetti della viabilità e del sistema infrastrutturale non saranno sottoposti a grandi stress per modifiche dell'assetto urbano soprattutto dato che si attueranno operazioni di revisione dell'esistente attraverso ristrutturazioni e rigenerazioni dei tessuti urbani già esistenti che non indurranno a modificazioni sostanziali della struttura urbana. L'unico intervento rilevante è quello riguardante il porto che viene potenziato e strutturato per accogliere il nuovo traffico compreso quello crocieristico. Si prevede l'incremento della dotazione, potenzialità e capacità delle connessioni sia stradali che ferroviarie a servizio del porto soprattutto verso gli assi di collegamento interregionale e nazionale, in maniera tale da interferire il meno possibile sul lato nord del porto con la rete urbana.

Gli approfondimenti svolti conducono a ritenere che non sono prevedibili incrementi intensi della circolazione per il nuovo assetto generato, sono però da prendere in attenta considerazione gli incrementi fisiologici nella compagine urbana dovuti al progressivo incremento delle ragioni di movimento. La struttura della città è talmente compatta da non dare possibilità di incrementare le sezioni stradali realizzando nuovi assi stradali. Il piano prevede di migliorare la rete esistente là dove è possibile con interventi sulle strade esistenti, negli incroci esistenti. Considerata la rigidità dell'impianto viario della città ciò che dovrebbe essere perseguito sono le limitazioni al traffico da introdurre nell'uso della rete stradale, sia pur migliorata attraverso gli interventi citati.

Nella pagina seguente si riporta la tavola del vigente PS relativa alla suddivisione del territorio comunale in UTOE (Tav. STS01: Parti di città UTOE e Ambiti) e il monitoraggio aggiornato al 30.06.2021 delle UTOE 10 e 11 degli interventi incidenti sul dimensionamento del PS.



 PIANO STRUTTURALE 2	MONITORAGGIO INTERVENTI INCIDENTI SUL DIMENSIONAMENTO	UTOE 10 UTOE
	DENOMINAZIONE UTOE: ATTIVITA'	SALVAGUARDIA
Categorie funzionali di cui all'art. 99 L.R. 65/2014	Dimensioni massime sostenibili del PS2 interne al perimetro del territorio urbanizzato - SUL (Mq)	DimensionI residuali
	Nuova edificazione (NE)	Disponibile
a) residenziale	0	0
b) turistico-ricettiva	0	0
c) industriale artigianale	30.000	27.614,21
d) commerciale al dettaglio	0	0
e) direzionale e di servizio	0	0
f) commerciale all'ingrosso e depositi	0	0

 PIANO STRUTTURALE 2	MONITORAGGIO INTERVENTI INCIDENTI SUL DIMENSIONAMENTO	UTOE 11 UTOE
	DENOMINAZIONE UTOE: PORTO	SALVAGUARDIA
Categorie funzionali di cui all'art. 99 L.R. 65/2014	Dimensioni massime sostenibili del PS2 interne al perimetro del territorio urbanizzato - SUL (Mq)	DimensionI residuali
	Nuova edificazione (NE)	Disponibile
a) residenziale	0	0
b) turistico-ricettiva	0	0
c) industriale artigianale	720.000	719.824,31
d) commerciale al dettaglio	0	0
e) direzionale e di servizio	0	0
f) commerciale all'ingrosso e depositi	0	0

All'interno della strategia dello sviluppo del vigente PS è stato redatto l'elaborato STS07 - Schede Aree di Intervento; il documento descrive le aree di intervento individuate dal Piano Strutturale all'interno delle UTOE e graficamente rappresentate alla tavola STS02 "Aree di intervento" in scala 1:15.000, illustrando, per ciascuna di esse, i caratteri e gli obiettivi specifici del Piano Strutturale da sviluppare ulteriormente, sia in merito ai contenuti sia in merito alla attuazione dei medesimi, a cura del Piano Operativo.

Per ognuna di esse il Piano Strutturale specifica la categoria di intervento urbanistico prevalente, secondo una delle seguenti categorie:

- RIGENERAZIONE;
- RIQUALIFICAZIONE URBANA;
- RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE.

Si riporta di seguito l'elenco delle aree di intervento, suddivise per categoria di intervento, specificatamente individuate nelle aree del tessuto produttivo del territorio comunale.

Le aree sono individuate graficamente alla tavola "STS-02 Aree di intervento":

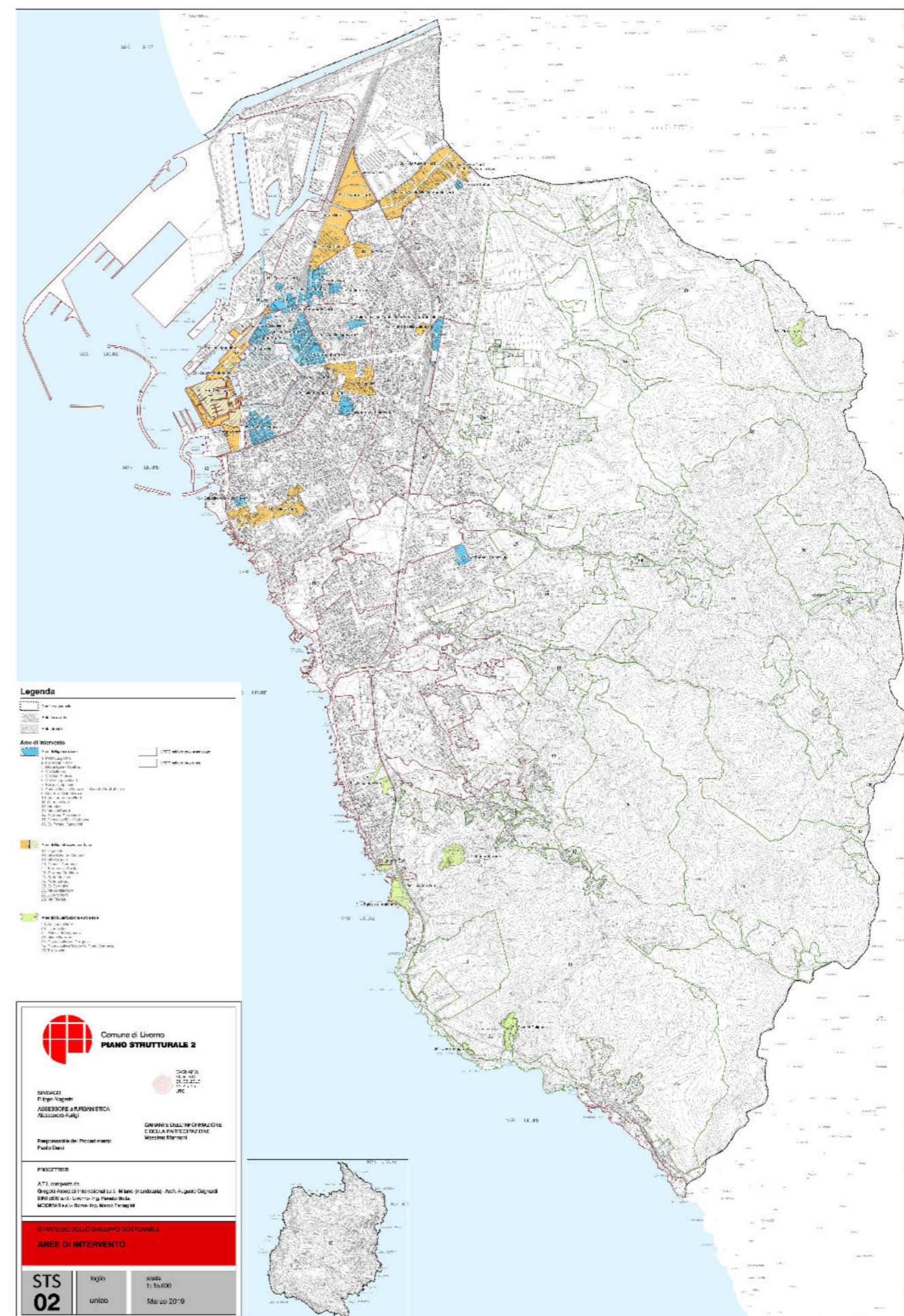
AREE DI RIGENERAZIONE

- 11. Quartieri nord
- 13. via dei Fabbri
- 14. Stazione S. Marco

AREE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

- 25. ex Ceramica industriale
- 26. via Aurelia nord
- 27. Livorno Nord

A fianco si riporta la tavola del vigente PS relativa all'individuazione nel territorio comunale delle aree di intervento (Tav. STS02: Aree d'intervento), nelle pagine seguenti si riportano a titolo informativo le schede delle aree di intervento sopra citate.





**13. AREA DI RIGENERAZIONE
VIA DEI FABBRI**

Descrizione

Area inserita nel perimetro del Piano per insediamenti produttivi Picchianti su cui insistono attività produttive non compatibili con gli insediamenti abitativi limitrofi.

Obiettivi

Trasferimento delle attività insediate in altra area da individuarsi in sede di Piano operativo nell'ambito dell'UTOE 10.

Favorire l'insediamento di attività produttive-artigianali o comunque conformi alla destinazione d'uso di zona a condizione che siano compatibili con i limitrofi insediamenti abitativi.

Obiettivi di carattere idrologico idraulico

L'intervento dovrà assicurare il corretto funzionamento della rete di drenaggio e smaltimento acque reflue senza aggravio della rete esistente e dei corpi idrici recettori, in termini sia quantitativi che qualitativi

Ai sensi dell'art.10 della "Disciplina di Piano" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) gli interventi sono subordinati alla messa in sicurezza rispetto alla classe di pericolosità idraulica fluviale "P2 - pericolosità da alluvione media" individuata dal PGRA.

Obiettivi di carattere geologico-tecnico e sismico

Gli interventi dovranno essere attuati in conformità alle caratteristiche geologico-tecniche, idrogeologiche e sismiche dell'area, accertate mediante idonee indagini geognostiche estese al volume di sottosuolo significativo e adeguate alla classe di pericolosità dei luoghi.

Dati dimensionali

Superficie area di intervento: 10.663 mq
Riuso del patrimonio edilizio esistente e SUL realizzabile fino a 8.531 mq di cui 6.825 mq industriale- artigianale e 1.706 mq commerciale e (IF: 0,8 mq SUL/mq SF).

Destinazioni d'uso

Attività produttive-artigianali.



**25. AREA DI RIQUALIFICAZIONE
URBANA EX CERAMICA**

Descrizione

Aree occupate da insediamenti produttivi di notevole estensione, parzialmente dismessi o sottoutilizzati, prossimi al tessuto insediativo dei quartieri nord.

Obiettivi

Favorire l'insediamento di attività produttive ad alto contenuto tecnologico e scientifico compatibili con la residenza, il commercio ed attività di servizio alle imprese, centri di ricerca e altre attività funzionali alle attività portuali ed industriali compatibili con i limitrofi quartieri residenziali.

Creazione di una cortina verde o di un parco fra la ferrovia e le attività insediate.

Riqualificare l'intero fronte strada di via Filzi, attraverso la creazione di una cortina prevalentemente residenziale.

Riqualificazione delle aree prospicienti le zone cimiteriali.

L'elaborazione del piano di riqualificazione urbana può comprendere una quota di residenza e di direzionale ed attività ad alto valore tecnologico, commerciale ad integrazione del piano di rigenerazione dei Quartieri Nord. L'insieme è indirizzato a configurare la Porta Nord della città.

Obiettivi di carattere idrologico idraulico

Poiché le aree sono ricomprese tra quelle a pericolosità idraulica secondo la cartografia allegata al Piano Strutturale, gli interventi dovranno rispettare i requisiti indicati nella disciplina di Piano del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) per la relativa classe di pericolosità. La riqualificazione dovrà ricomprendere interventi di mitigazione del rischio, il non incremento del livello di pericolosità idraulica del territorio e l'adeguamento del

patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente alle necessità di protezione di persone e beni. Gli interventi dovranno essere orientati ad una riduzione delle superfici impermeabili e dovranno assicurare anche il corretto funzionamento della rete di drenaggio e smaltimento acque reflue senza aggravio della rete esistente e dei corpi idrici recettori.

Ai sensi dell'art. 8, c.1, lett. b) e c) della "Disciplina di Piano" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) gli interventi sono subordinati alla messa in sicurezza rispetto alla classe di pericolosità idraulica fluviale "P3 - pericolosità da alluvione elevata" individuata dal PGRA.

Obiettivi di carattere geologico-tecnico e sismico

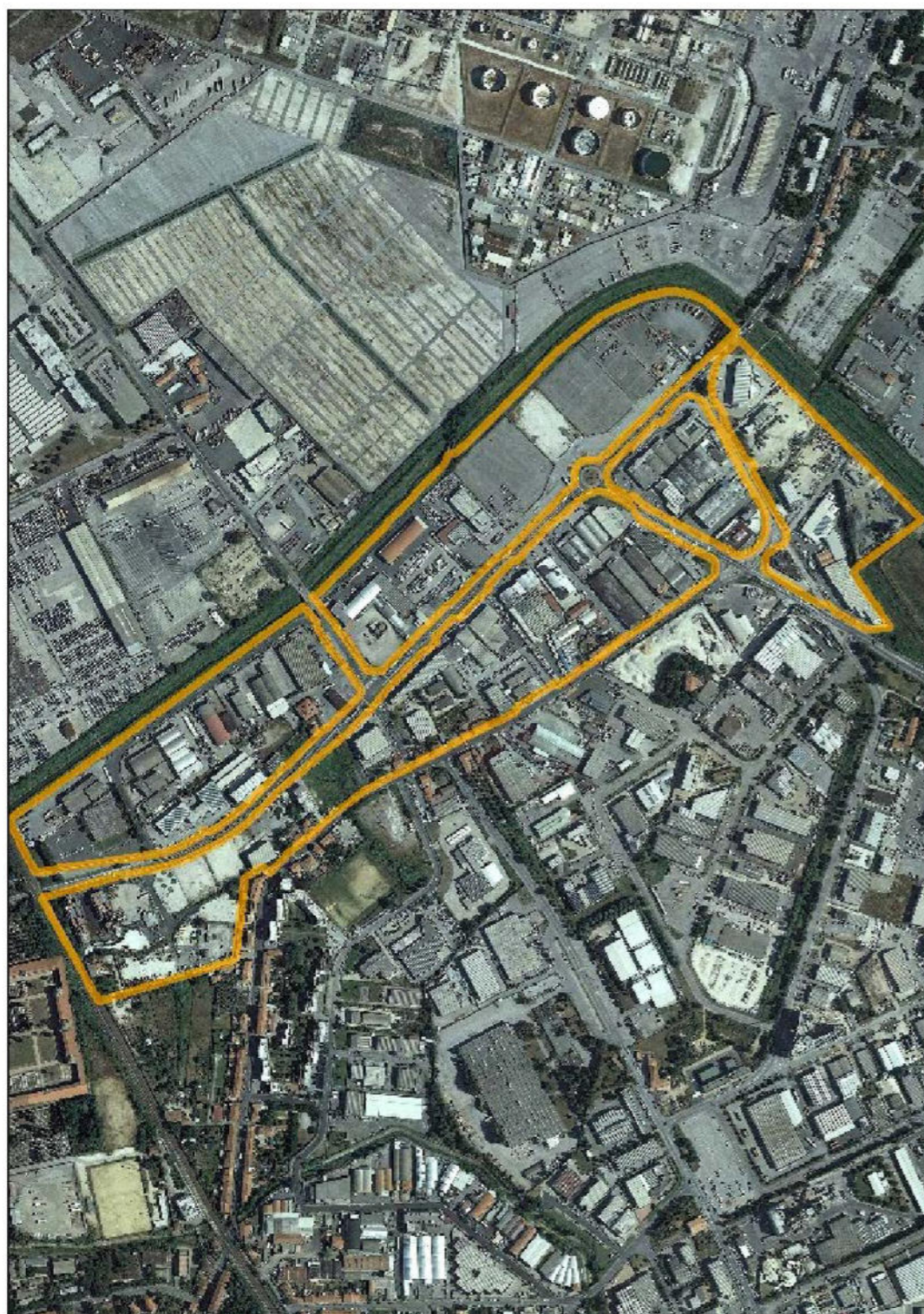
Gli interventi dovranno essere attuati in conformità alle caratteristiche geologico-tecniche, idrogeologiche e sismiche dell'area, accertate mediante idonee indagini geognostiche estese al volume di sottosuolo significativo e adeguate alla classe di pericolosità dei luoghi.

Dati dimensionali

Superficie area di intervento: 200.978 mq
La SUL complessiva non può superare l'indice territoriale 0,5 mq/mq (SUL max 100.489 mq), così ripartita per destinazioni d'uso: max 1/3 commercio, 1/3 attività produttive e di servizio (alta tecnologia e direzionale) e min 1/3 residenza.

Destinazioni d'uso

Attività produttive ad alto contenuto tecnologico e scientifico, commercio, servizi e residenza.



**26. AREA DI RIQUALIFICAZIONE
URBANA VIA AURELIA NORD**

Descrizione

Aree su cui insistono prevalentemente attività di servizio alle persone e alle imprese, attività commerciali specializzate. La porzione sud è invece caratterizzata da edilizia residenziale a bassa densità allineata lungo la via Provinciale Pisana. Nell'area è compresa l'area archeologica, tutelata dal Codice dei Beni culturali e dal PIT-Piano paesaggistico regionale (cod. identificativo: 90490090373), in cui sono stati rinvenuti resti di epoca romana del Portus pisanus. L'area a nord della viabilità è caratterizzata da insediamenti con varie destinazioni d'uso.

Obiettivi

Migliorare l'accessibilità all'area ed eliminare la promiscuità degli accessi dei mezzi pesanti legati alle attività produttive e quelli della residenza. Incrementare la dotazione di servizi e la qualità dello spazio pubblico. Tutelare i ritrovamenti archeologici. Favorire l'inserimento di attività commerciali.

Nell'ambito del Piano operativo dovranno essere predisposte le linee guida per la redazione di un piano di riqualificazione urbana che, tenuto conto dei vincoli sovraordinati interessanti l'area (vincolo cimiteriale, aree a pericolosità idraulica), e nel rispetto dell'indice territoriale 0,8 mq/mq dovrà:

1. individuare le aree per la viabilità e servizi, di concentrazione dell'edificato e i caratteri planovolumetrici degli interventi ammessi (altezze massime, rapporto di copertura), con particolare riferimento agli edifici e SUL esistenti;
2. Trasferimento delle attività insediate in altra area da individuarsi in sede di Piano operativo nell'ambito dell'UTOE 10.

Favorire l'insediamento di attività produttive-artigianali o comunque conformi alla destinazione d'uso di zona a condizione che siano compatibili con i limitrofi insediamenti abitativi.

3. definire la distribuzione delle destinazioni d'uso e dei servizi di supporto alle medesime; eventuali modalità di trasferimento di diritti edificatori da aree non edificabili per la presenza di vincoli sovraordinati verso le aree di concentrazione dell'edificato individuate dal piano medesimo

4. Il piano di riqualificazione urbana può perseguire l'obiettivo di consolidare la fascia di edilizia residenziale a bassa densità lungo la Via Provinciale Pisana fino all'altezza di via dell'Artigianato.

Obiettivi di carattere idrologico idraulico

Poiché le aree sono ricomprese tra quelle a pericolosità idraulica secondo la cartografia allegata la Piano Strutturale, gli interventi dovranno rispettare i requisiti indicati nella disciplina di Piano del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) per la relativa classe di pericolosità. La riqualificazione dovrà ricomprendere interventi di mitigazione del rischio, il non incremento del livello di pericolosità idraulica del territorio e l'adeguamento del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente alle necessità di protezione di persone e beni. Gli interventi dovranno essere orientati ad una riduzione delle superfici impermeabili e dovranno assicurare anche il corretto funzionamento della rete di drenaggio e smaltimento acque reflue senza aggravio della rete esistente e dei corpi idrici recettori.

Ai sensi dell'art. 8, c.1, lett. b) e c) della "Disciplina di Piano" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) gli interventi sono subordinati alla messa in sicurezza rispetto alla classe di

pericolosità idraulica fluviale "P3 - pericolosità da alluvione elevata" individuata dal PGRA.

Obiettivi di carattere geologico-tecnico e sismico

Gli interventi dovranno essere attuati in conformità alle caratteristiche geologico-tecniche, idrogeologiche e sismiche dell'area, accertate mediante idonee indagini geognostiche estese al volume di sottosuolo significativo e adeguate alla classe di pericolosità dei luoghi.

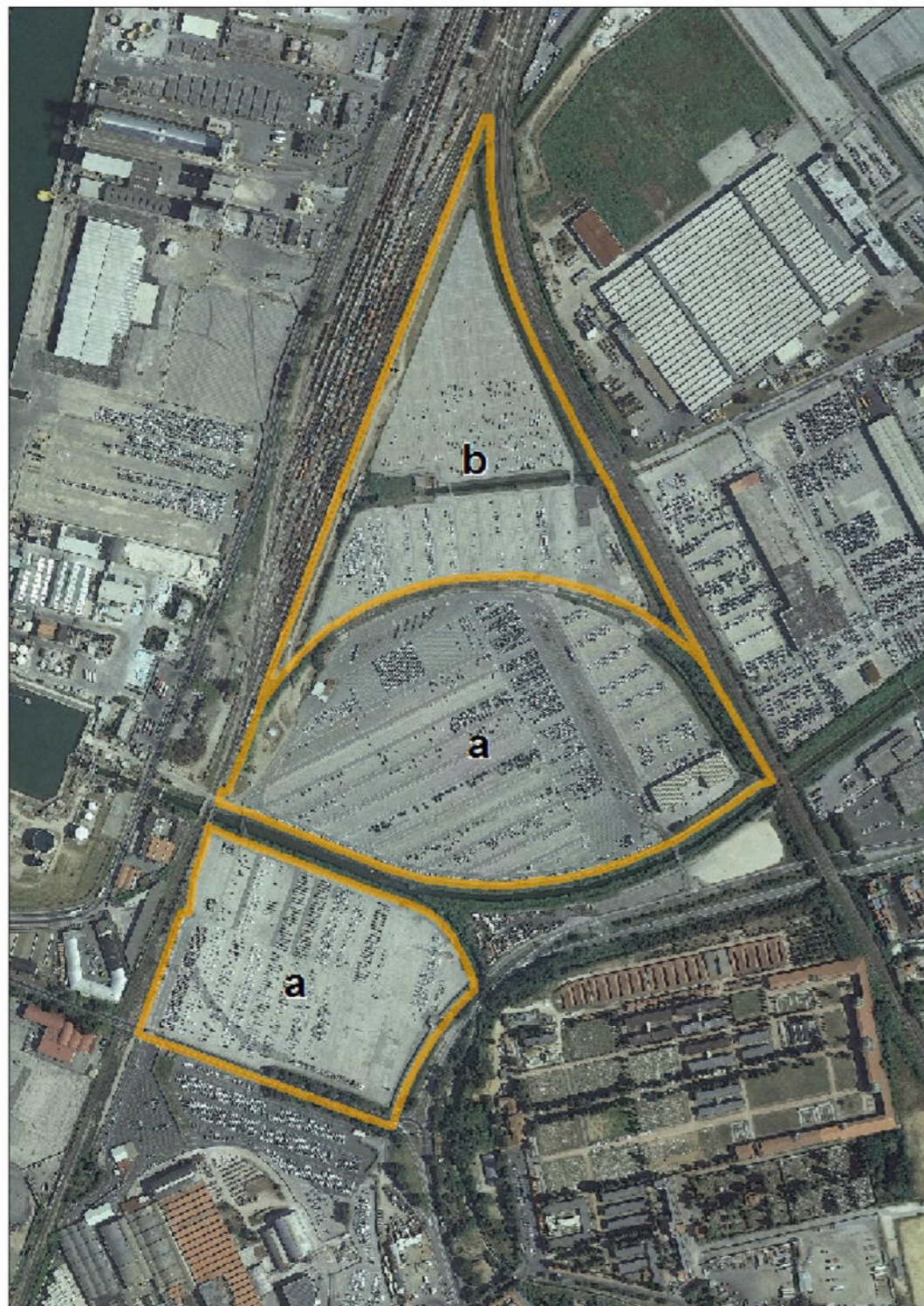
Dati dimensionali

Superficie area di intervento: 406.995mq
SUL insediabile riutilizzo del patrimonio edilizio esistente attraverso il piano di riqualificazione urbana fino ad un max. 325.596mq (It 0,8 mq /mq).

Destinazioni d'uso*

Attività produttive-artigianali, commercio, residenza, servizi pubblici e verde.

*Le parti dell'area d'intervento comprese all'interno delle "aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale" (Art. 12 N.T.A. P.R.P.) dovranno presupporre l'intesa con l'AdSP MTS per definire destinazione d'uso, tipologia di intervento e fisicità dei manufatti.



**27. AREA DI RIQUALIFICAZIONE
URBANA LIVORNO NORD**

Descrizione

Aree che si estendono fra via Leonardo da Vinci e la ferrovia fino ad arrivare in prossimità del cimitero ai Lupi e via Genova.

Tali aree sono caratterizzate da usi impropri rispetto al carattere di decoro delle zone cimiteriali, da utilizzazioni (depositi di auto nuove) che, seppur funzionali ai traffici portuali, per la collocazione geografica dell'area non risultano pienamente rispondenti alle potenzialità offerte dalla localizzazione rispetto alla città.

Parte dell'area è attraversata dal rilevato ferroviario di raccordo tra la linea Livorno Calambrone – Livorno centrale con la linea Livorno Calambrone – Livorno Porto vecchio, oggi utilizzato come binario tronco a servizio dei piazzali di sosta delle auto sbarcate o da imbarcare.

Area a): aree poste tra la destra e la sinistra idrografica del T.Ugione.

Area b): aree poste tra la linea Livorno Calambrone – Livorno Marittima e Roma-Pisa.

Dati dimensionali

Superficie area di intervento: 312.542 mq.

Obiettivi specifici

Area a): aree poste tra la destra e la sinistra idrografica del T.Ugione

Previa messa in sicurezza idraulica delle aree a rischio idraulico individuate nel Quadro conoscitivo del Piano Strutturale, e degli esiti del piano di caratterizzazione del sito inquinato di interesse regionale (SIR Livorno) è ammesso l'insediamento di attività produttive/artigianali ad alto valore tecnologico e scientifico, commerciali, funzioni direzionali terziarie, di un polo tecnologico, di attività di ricerca e delle connesse attività produttive anche attraverso edifici sviluppati in altezza.

Possibilità di realizzare un polo fieristico ed espositivo, impianti sportivi ed attività motoristiche di nuova generazione (con particolare riferimento a autodromo, crossodromo e motodromo).

Creazione di un sistema di verde in modo da isolare i nuovi interventi dai tracciati ferroviari e allontanarli dalle aree cimiteriali, conformando un nuovo asse di connessione con la ex Stazione di San Marco.

Inoltre può incorporare il raccordo tra la linea tirrenica e la linea Livorno Calambrone – Livorno Porto Vecchio al fine del suo utilizzo per il traffico passeggeri tra la stazione di Livorno Centrale e Livorno Porto Vecchio.

Necessità di creare dei collegamenti fra le due aree poste a destra e a sinistra del torrente Ugione e fra le aree a e b.

Obiettivi di carattere idrologico idraulico

Poiché le aree sono ricomprese tra quelle a pericolosità idraulica secondo la cartografia allegata la Piano Strutturale, gli interventi dovranno rispettare i requisiti indicati nella disciplina di Piano del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) per la relativa classe di pericolosità. La riqualificazione dovrà ricomprendere interventi di mitigazione del rischio, il non incremento del livello di pericolosità idraulica del territorio e l'adeguamento del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente alle necessità di protezione di persone e beni. Gli interventi dovranno essere orientati ad una riduzione delle superfici impermeabili e dovranno assicurare anche il corretto funzionamento della rete di drenaggio e smaltimento acque reflue senza aggravio della rete esistente e dei corpi idrici recettori

Aree a) e b):

Ai sensi dell'art. 8, c.1, lett. b) e c) della "Disciplina di Piano" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) gli interventi sono subordinati alla messa in sicurezza rispetto alla classe di pericolosità idraulica fluviale "P3 nonché - pericolosità da alluvione elevata" individuata dal PGRA.

Obiettivi di carattere geologico-tecnico e sismico

Gli interventi dovranno essere attuati in conformità alle caratteristiche geologico-tecniche, idrogeologiche e sismiche dell'area, accertate mediante idonee indagini geognostiche estese al volume di sottosuolo significativo e adeguate alla classe di pericolosità dei luoghi.

Dati dimensionali

Superficie territoriale: 234.522 mq di cui 1/3 destinata al polo fieristico.

IT: 0,1 mq/mq

SUL 23.450 mq riservata al polo fieristico- espositivo

Destinazioni d'uso*

Polo espositivo, attività produttive ad alto valore tecnologico e scientifico, commercio, terziario, direzionale e attività sportive.

Area b): aree poste tra la linea Livorno Calambrone – Livorno Marittima e Roma-Pisa

Previa messa in sicurezza idraulica delle aree a rischio idraulico individuate nel Quadro conoscitivo del Piano Strutturale è prevista la riconferma dell'attuale funzione a parcheggio.

Necessità di creare dei collegamenti fra le aree a e b.

Dati dimensionali

Superficie territoriale: 78.020 mq.

Destinazioni d'uso*

Parcheggio a servizio della Area a).

*le parti dell'area d'intervento comprese all'interno delle "aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale" (Art. 12 N.T.A. P.R.P.) dovranno presupporre l'intesa con l'AdSP MTS per definire destinazione d'uso, tipologia di intervento e fisicità dei manufatti.

6. LA SITUAZIONE ECONOMICA DELL'AREA PRODUTTIVA LIVORNESE

La realtà produttiva comunale

L'area Livornese ha attraversato e sta attraversando una fase particolarmente grave per la sostenibilità del proprio tessuto economico. A partire dal biennio 2008-2009, il sistema locale ha iniziato a subire la recessione che ha interessato l'intera economia nazionale, e che ha colpito soprattutto il settore industriale – manifatturiero, con gravi ripercussioni e che ha assunto caratteri di complessità tali da compromettere l'equilibrio dell'intero sistema economico-sociale di Livorno.

Si tratta di un'evidenza che investe il sistema delle imprese operanti nel territorio livornese per poi riflettersi sul mercato del lavoro. Le varie crisi aziendali che si sono aperte negli ultimi anni hanno coinvolto principalmente aziende di medie e grandi dimensioni con importanti ripercussioni sull'intero sistema produttivo e sociale del territorio.

Alla luce del perdurare della situazione di crisi economica del territorio della costa livornese, la Regione Toscana mediante Del. G.R. n. 140 del 24.02.2014 ha approvato la presentazione di istanza di riconoscimento di situazione di crisi industriale complessa, per il territorio del Polo produttivo della componentistica *automotive* di Livorno e Collesalvetti ricomprendendo anche il Comune di Rosignano Marittimo (Del. G. R. n. 468 del 07.04.2014).

La disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa è stata riordinata dall'articolo 27 del D.L. 22 giugno 2012 n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012 n. 134, "Misure urgenti per la crescita del Paese". Il citato articolo prevede, tra l'altro, che il Ministero dello sviluppo economico, al fine di sostenere la competitività del sistema produttivo nazionale, l'attrazione di nuovi investimenti e la salvaguardia dei livelli occupazionali nei casi di situazioni di crisi industriale complessa con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, adotti Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) e che per la definizione ed attuazione degli stessi si avvalga della Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. (Invitalia).

Con la D.G.R. n. 140 del 24 febbraio 2014 la Regione Toscana ha presentato istanza al Ministero dello sviluppo economico per il riconoscimento come area di crisi industriale complessa del Polo produttivo della componentistica *automotive* di Livorno e Collesalvetti, poi integrata con il Comune di Rosignano Marittimo, alla luce del fatto che il tessuto produttivo e manifatturiero locale era caratterizzato da una profonda trasformazione, anche in conseguenza delle decisioni di disimpegno da parte di grandi imprese del territorio, che davano alla crisi una dimensione tale da non consentire alla Regione Toscana di intervenire soltanto con le proprie risorse e strumentazioni.

In data 8 maggio 2015 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma "per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese", volto a definire un percorso finalizzato a promuovere la competitività dell'area, secondo un quadro programmatico e progettuale condiviso da istituzioni e forze sociali a livello locale, regionale e nazionale mediante l'attuazione di un Piano indicato dall'Asse di intervento "Riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale di Livorno – Collesalvetti e sviluppo del parco produttivo di Rosignano Solvay".

Con D.M. del 7 agosto 2015 il Polo produttivo dell'area costiera livornese, coincidente con i Comuni di Livorno, Collesalvetti e Rosignano Marittimo, è stato pertanto riconosciuto quale "area di crisi industriale complessa", ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 27 del D.L. 22 giugno 2012 n. 83.

Con D.M. del 1° ottobre 2015, in coerenza con quanto disposto dal comma 6, art. 1, del D.M. 31 gennaio 2013, è stato costituito il Gruppo di Coordinamento e Controllo che aveva tra le sue funzioni quella di fornire ad Invitalia gli indirizzi strategici per l'elaborazione del PRRI.

In data 20 luglio 2016 si è tenuta la riunione del Gruppo di Coordinamento e Controllo nel corso della quale è stata approvata la proposta di PRRI dell'area di crisi industriale complessa, elaborata da Invitalia, ai sensi del comma 6 dell'art. 27 del D.L. n. 83 del 22.06.2013, convertito in Legge n. 134 del 7.08.2012, e degli articoli 2 e 3 del decreto del Ministro dello sviluppo economico del 31 gennaio 2013.

Programma degli interventi di riferimento

1. Il programma degli interventi è riportato nel "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale"

elaborato da Invitalia. In particolare, si prevedono le seguenti azioni:

1. **Potenziamento delle attività portuali e infrastrutturali** tramite:
 - a) realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno;
 - b) realizzazione dello scavalco ferroviario Porto di Livorno- Interporto di Guasticce;
 - c) riconoscimento zona franca doganale;
 - d) razionalizzazione e sviluppo infrastrutture energetiche ;
 2. **Rafforzamento dei settori produttivi** in grado di sostenere l'economia locale e tracciare traiettorie di sviluppo sostenibile tramite:
 - a) pacchetto integrato di agevolazioni per insediamenti produttivi;
 - b) realizzazione di un polo tecnologico e incubatore di imprese;
 - c) interventi di messa in sicurezza idraulica di aree destinate ad accogliere attività produttive.
 3. **Ricollocamento lavorativo del personale appartenente ad uno specifico bacino** tramite azioni volte alla riqualificazione e reimpiego dei lavoratori.
2. Il PRRI prevede inoltre la realizzazione di azioni di contesto quali:
- mappatura aree produttive disponibili;
 - *networking* con le amministrazioni comunale dell'area di crisi, con il locale sistema del credito e con il sistema regionale degli operatori del trasferimento tecnologico e la realizzazione di specifico piano di comunicazione, promozione e monitoraggio impegni del Comune di Livorno.

L'asse di intervento "Sviluppo economico", di cui all'Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese ha previsto l'attivazione di una serie di misure agevolative statali e regionali rivolte agli investimenti delle imprese finalizzati anche al sostegno dell'occupazione, quali gli aiuti di cui alla Legge n. 181/1989 e i Protocolli di insediamento. Specifici criteri di premialità erano stati attribuiti ai programmi di investimento presentati a valere sui bandi regionali di aiuto rivolti alle grandi e alle piccole e media imprese.

Invitalia ha raccolto, nel maggio del 2016, i contributi delle imprese attivate mediante una manifestazione di interesse sull'area di Livorno per iniziative imprenditoriali, da localizzare nell'area, finalizzate alla realizzazione di Programmi di investimento e connessi Programmi occupazionali. Si è trattato di una *call* conoscitiva con l'obiettivo di definire i fabbisogni di sviluppo dell'area, propedeutica all'approvazione definitiva del PRRI.

Dal *report* della manifestazione di interesse effettuato da Invitalia nel giugno 2016 si può vedere che sono pervenute (alla data del 31 maggio 2016) 71 schede progettuali (64 investimenti produttivi, 7 programmi di R&S) che presentano un valore complessivo di € 291.554.000,00 ed una occupazione prevista di 1.280 addetti. Le schede sono state presentate da 61 PMI e 10 Grandi Imprese.

Investimenti Produttivi	PMI		
	Investimenti Produttivi €	Ricerca e Sviluppo €	Occupazione n°
• € 283.079.000	207.359.000	4.875.000	1.210
Ricerca e sviluppo			
• € 8.475.000			
Totale			
• € 291.554.000			
Occupazione			
• 1.280			
Investimenti Produttivi	GI		
	Investimenti Produttivi €	Ricerca e Sviluppo €	Occupazione n°
	75.720.000	3.600.000	70

Riguardo la localizzazione degli investimenti, 30 schede progettuali hanno riguardato il Comune di Livorno, 14 il Comune di Collesalvetti, 27 il Comune di Rosignano Marittimo.

Comune	N°Schede	Investimenti Produttivi €	Occupazione n°
Livorno	27	70.310.000	788
Collesalvetti	12	91.136.000	172
Rosignano Marittimo	25	121.633.000	253
Totali	64	283.079.000	1.213

Comune	N°Schede	Investimenti R&S €	Occupazione n°
Livorno	3	150.000	6
Collesalvetti	2	4.025.000	50
Rosignano Marittimo	2	4.300.000	11
Totali	7	8.475.000	67

La sezione di attività economica C Attività manifatturiere è quella maggiormente rappresentata sia in termini di importi che come numero di occupati.

Il valore medio dei 46 progetti imprenditoriali è di circa 4,9 mln €; le ipotesi progettuali con investimenti produttivi pari o superiori ai 1,5 mln € sono 27, mentre quelle con un importo inferiore sono 19.

Riguardo agli investimenti produttivi, si evidenziano le proposte progettuali relative alle "attività industriali" (26 proposte progettuali pari al 67,7% del totale complessivo degli investimenti ed al 57,9% degli occupati) ed ai "Servizi alle Imprese" (20 proposte progettuali pari al 10,8% del totale complessivo degli investimenti ed al 18,8% degli occupati); tali proposte prevedono un valore complessivo pari a € 228.839.000,00 e 981 occupati.

Oltre alla manifestazione di interessi Invitalia ha condotto per l'Area di Crisi Complessa una ricognizione delle aree produttive disponibili dei tre comuni.

La ricognizione ha individuato per il Comune di Livorno due lotti siti nell'area produttiva del Picchianti dove è presente per ciascuno un fabbricato immediatamente fruibile. Non sono state individuate aree libere a disposizione, come invece rilevato nei comuni di Collesalvetti e Rosignano Marittimo (vedi estratti alle pagine seguenti).

Dal febbraio 2021 si è avviata una fase di confronto e interlocuzione tra gli enti istituzionalmente competenti finalizzata all'aggiornamento dell'Accordo di programma del 2016 per estendere a tutta l'area di crisi complessa incentivi europei concessi solo ad alcune aree e all'individuazione e utilizzo di nuove aree per insediamenti produttivi attraverso strumenti di pianificazione concordata tra i livelli di governo comunale e regionale, avendo attenzione a recupero di aree dismesse ma anche ad aree di nuovo insediamento.

Sono stati poi posti all'attenzione ulteriori temi in particolare:

- la definizione di tempi certi per la realizzazione e ultimazione di due importantissimi interventi infrastrutturali, ovvero lo scavalco ferroviario Porto di Livorno-Interporto Vespucci, e la Piattaforma Europa;
- l'istituzione di una zona logistica semplificata a livello regionale che comprenda il Porto e l'Interporto;
- la richiesta al Ministero dell'Ambiente di sbloccare la questione che riguarda le aree SIN -SIR: l'intento è quello di arrivare, tramite la Regione ad un a un Accordo di Programma che permetta il completamento degli studi finalizzati essenzialmente alla bonifica delle aree SIR, essendo in atto procedimenti di autorizzazione degli interventi di bonifica o ripermetrazione delle aree SIN mentre maggiori problemi residuano sulle aree SIR.

Inoltre, accogliendo la richiesta avanzata da Comune di Livorno, insieme ai Comuni di Collesalvetti e Rosignano Marittimo, la Regione con Delibera della Giunta Regionale n. 621 del 7 giugno 2021 avente ad oggetto "AdP Area costiera livornese - Approvazione degli indirizzi per l'adozione del bando regionali "Microinnovazione digitale delle MPMI - Area costiera livornese", ha attivato in data 8 luglio 2021 il nuovo bando, adottato con Decreto Dirigenziale n. 11056 del 17.06.2021, finalizzato alla concessione di una sovvenzione a favore delle imprese (e professionisti) per la realizzazione di progetti in attività di innovazione digitale delle MPMI, tramite la concessione di agevolazioni sotto forma di contributo a fondo perduto erogato nella forma di voucher. Dopo poco più di 1 ora dall'apertura del portale, le domande pervenute,

presentate da 17 imprese, hanno raggiunto la soglia massima di risorse disponibili e conseguentemente lo sportello telematico è stato chiuso.

Nel marzo 2022 la Commissione Europea ha approvato una modifica della Carta degli Aiuti di Stato a finalità regionale dell'Italia, in particolare, la modifica definisce le regioni italiane ammissibili agli aiuti a finalità regionale per il periodo 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2027.

Con la Delibera n. 428 del 19.04.2022 la Giunta della Regione Toscana prende atto di tale modifica, recependo nell'ambito territoriale della Regione Toscana, quali aree ammissibili ai sensi dell'art.107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE ed eleggibile per la Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, le aree individuate dalla Commissione europea.

Tra le nuove zone c non predefinite è stata inserita anche buona parte del territorio comunale livornese, con un importo massimo di aiuto per le grandi imprese pari al 15% dei costi d'investimento ammissibili.

Area industriale di Collesalveti e disponibilità insediative

INVITALIA

Aree produttive disponibili - Aree per autotrasportatori

L'area ha una superficie di circa 90.000 mq e prevede una suddivisione in lotti contigui di circa 5.000 mq (quindi con possibilità di acquisire più lotti limitrofi per chi necessita di maggiori superfici).

L'area è di proprietà dell'Interporto Vespucci ma gestita dal Comune di Collesalveti (tramite Convenzione). E' da urbanizzare e necessita di interventi di palificazione. Non è ammessa l'attività commerciale. E' previsto un ampliamento della destinazione d'uso anche per le attività produttive (Tempo: 5 mesi).

- ▶ **Indice di fabbricabilità:** libero
- ▶ **Apporto di copertura:** 15%
- ▶ **Altezza massima:** 7,50
- ▶ **Modalità di acquisizione:** vendita o leasing immobiliare
- ▶ **Permessi necessari:** S.C.I.A.
- ▶ **Prezzo al mq:** da concordare con il comune



7

INVITALIA

Aree produttive disponibili - Parco Industriale

Il Parco Industriale di Guasticco è una previsione già vigente nella strumentazione urbanistica comunale con attuazione di tipo privato e/o pubblico. L'area ha una estensione complessiva di 285.000 mq circa (destinazione produttiva) con la previsione di 80.000 mq coperti e 45.000 mq di verde pubblico attrezzato e circa 4.200 mq di parcheggi pubblici.

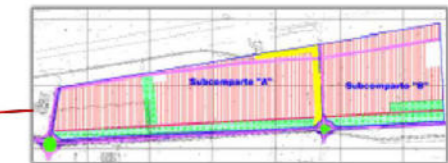
L'area è gestita da privati ed il Comune si rende disponibile per le necessarie indicazioni; non è previsto lo svolgimento di attività commerciali. Tempo previsto per l'urbanizzazione un anno.

- ▶ **Indice di fabbricabilità:** non previsto
- ▶ **Rapporto di copertura:** 50%
- ▶ **Altezza massima:** ml 10
- ▶ **Modalità di acquisizione:** da valutare con la proprietà privata
- ▶ **Permessi necessari:** piano attuativo e permesso di costruire
- ▶ **Prezzo al mq:** da concordare con la proprietà privata



Interporto A. Vespucci

Parco Industriale Guasticco



9

INVITALIA

Aree produttive disponibili - La Chiusa

L'area ha una superficie di circa 70.000 mq e prevede una offerta di:

- 15.000 mq di area coperta (suddivisa in mq 10.000 con destinazione commerciale - terziario e 5.000 mq con destinazione artigianale produttivo)
- 3.000 mq parcheggi pubblici
- 15.000 mq di verde

Si prevede la localizzazione di un complesso edilizio integrato capace di ospitare le attività commerciali artigianali e terziarie.

L'area è gestita dal Comune di Collesalveti, è di recente edificazione ed è previsto un anno per la effettiva fruibilità

- ▶ **Indice di fabbricabilità:** non previsto
- ▶ **Rapporto di copertura:** 25%
- ▶ **Altezza massima:** ml 10
- ▶ **Modalità di acquisizione:** vendita, leasing immobiliare, diritto di superficie
- ▶ **Permessi necessari:** Pia unitario convenzionato
- ▶ **Prezzo al mq:** da concordare



8

INVITALIA

Aree produttive disponibili - Interporto A. Vespucci SpA - Aree

L'interporto A. Vespucci, situato vicino al porto di Livorno, si estende su 3 milioni mq ed è collegato alle principali reti viarie nazionali ed internazionali. L'interporto dispone di circa 350.000 mq di aree urbanizzate con destinazione assegnata, su cui non sono state ancora realizzate costruzioni.

Le aree sono gestite dalla società Interporto Toscano A. Vespucci,

- ▶ **Altezza massima:** 20 m
- ▶ **Modalità di acquisizione:** vendita
- ▶ **Permessi necessari:** S.C.I.A.
- ▶ **Oneri utilizzo infrastrutture comuni:** gestione condominiale esclusione oneri di urbanizzazione
- ▶ **Prezzo al mq:** da concordare con l'interporto



Interporto A. Vespucci

10



INVITALIA



Aree produttive disponibili - Parco Industriale Solvay

L'area è di proprietà della Solvay Chimica Italia SpA che ospita al suo interno diverse società (per la produzione di polietilene alta densità, cloro e derivati, carbonato di Sodio e derivati, perossidati, elementi di meccanica di precisione), sono presenti inoltre due centrali elettriche di cui una cogenerativa per la produzione anche di vapore ed altra dedicata alla produzione di energia elettrica per il mercato. Il sito per la tipologia delle produzioni esistenti è classificato come Seveso.

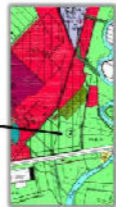
La Solvay è disposta a favorire l'insediamento di investitori nella parte libera del sito industriale pari a 370.000 mq circa, suddivisi in due aree:

Il sito offre una serie di servizi comuni, come guardiana, servizio antincendio, mensa, rete elettrica, rete gas, rete vapore, rete acqua demineralizzata, reti acqua grezza, collegamento con rete ferroviaria nazionale, due pontili industriali, servizi di logistica, etc.



Area 1 120.000 mq

L'area 1 in funzione delle caratteristiche morfologiche e delle attività industriali svolte risulta aree R.I.R. (Rischio Incidente Rilevante).



Area 2 250.000 mq

L'area 2, oltre che R.I.R., in funzione del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) è individuata anche come a Pericolosità Idrogeologica Molto Elevata (P.I.M.E.). A seguito di un Accordo di Programma tra Ministero dell'Ambiente, Regione e società Rosaelectra sono attualmente partiti i lavori per la messa in sicurezza idraulica.

Le aree libere possono allocare al loro interno nuovi impianti, integrativi, complementari o sostitutivi di quelli esistenti, in ampliamento ad essi o come nuovi corpi autonomi, purché funzionali all'attività prevalente, o collegati alle filiere industriali realizzate nello stabilimento.

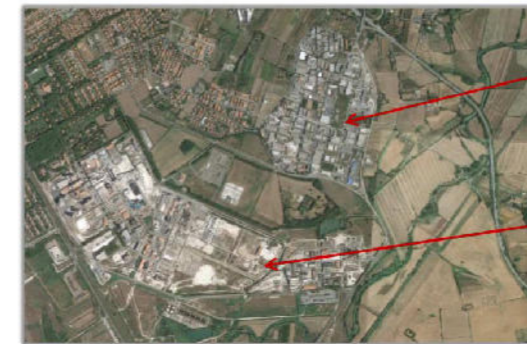
14

INVITALIA



Aree produttive disponibili - Le Morelline 1/2

L'area industriale si trova nelle vicinanze del parco industriale della Solvay. Le aree di potenziale interesse per gli investitori (aree di privati convenzionati con il Comune di Rosignano) hanno una estensione complessiva pari a 13.000 mq (n°5 lotti) per attività produttive/artigianali e 4.200 mq (n°3 lotti) per attività commerciali. Le aree sono immediatamente disponibili.



15

PARTE B

QUADRO CONOSCITIVO DELL'AREA PRODUTTIVA





7. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI D'INDAGINE

Il primo step dell'indagine è stato quello di individuare l'ambito sul quale svolgere la ricognizione del tessuto produttivo comunale. Per individuare quest'area in modo più oggettivo possibile sono state scelte una serie di informazioni provenienti sia dagli strumenti urbanistici comunali vigenti che da dati esistenti in banche dati della Regione Toscana (Geoscopio), opportunamente cartografati. Si sono così presi in considerazione i seguenti tematismi:

- Uso del Suolo;
- Morfotipi della città contemporanea;
- UTOE del Piano Strutturale a vocazione produttiva;
- Aree normative del Regolamento Urbanistico a prevalentemente destinazione produttiva.

I primi dati informativi sono stati ottenuti scaricando dal portale di Geoscopio della Regione Toscana l'Uso del Suolo: i dati esistenti sono stati filtrati per categorie relative alle aree produttive e portuali hanno permesso di individuare degli areali dove è riconosciuta la presenza di attività a destinazione produttiva.

Lo shapefile Uso del Suolo presente sul portale Geoscopio della Regione Toscana è stato estratto, al livello 3 CLC, per il Comune di Livorno e filtrato per i seguenti codici:

- 121 Aree Industriali;
- 123 Aree Portuali;

Gli areali in cartografia evidenziano quasi una mono-destinazione ad aree produttive e portuali a nord del comune mentre al centro si ritrovano dei comparti più o meno estesi solo a destinazione produttiva sia fuori che dentro il perimetro del territorio urbanizzato. L'uso del suolo evidenzia una quasi totale assenza di aree produttive a sud.

Si è proceduto in seguito a individuare i morfotipi esistenti partendo dalla carta ST_03 "Individuazione del Perimetro del Territorio Urbanizzato" del Piano Strutturale vigente ma è stato necessario definirli puntualmente secondo le indicazioni contenute nell'Abaco delle Invarianti Strutturali del PIT/PPR, facendo riferimento alla III Invariante Strutturale.

Sono stati così perimetrati tre tessuti della città produttiva e specialistica:

- T.P.S.1 – Tessuto a proliferazione produttiva lineare;
- T.P.S.2 – Tessuto a piattaforme produttive, commerciali, direzionali;
- T.P.S.3 – Insule specializzate.

Da questa perimetrazione possiamo ulteriormente verificare come nella parte nord del Comune è stata identificata la presenza di tutti e tre i tessuti produttivi, mentre al centro vi è una presenza più limitata del T.P.S.1 e T.P.S.2, posizionati prevalentemente in adiacenza con la viabilità di scorrimento della variante Aurelia e T.P.S.3, per la sua valenza multi funzionale, è stato individuato invece in modo più consistente.

Dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti sono state evidenziate per il Piano Strutturale le UTOE che hanno una "vocazione" prevalentemente produttiva: sono state così individuate e rappresentate in cartografia le UTOE 10 "Attività", 11 "Porto", 12 "Porto-città", 4b (sub-UTOE) "Tra la circonvallazione e la ferrovia" e le aree speciali dell'UTOE 17 "Agricoltura": 17b "Aree contigue al nucleo di Condotti vecchi su cui insistono attività produttive", 17d "Aree su cui insistono attività artigianali in prossimità Cisternino Pian di Rota"; l'area speciale dell'UTOE 18 "Aree con prevalenza di agricoltura amatoriale" 18a "Le Sughere"

Per il Regolamento Urbanistico vigente si sono analizzati i tessuti produttivi risultanti dalle seguenti aree normative:

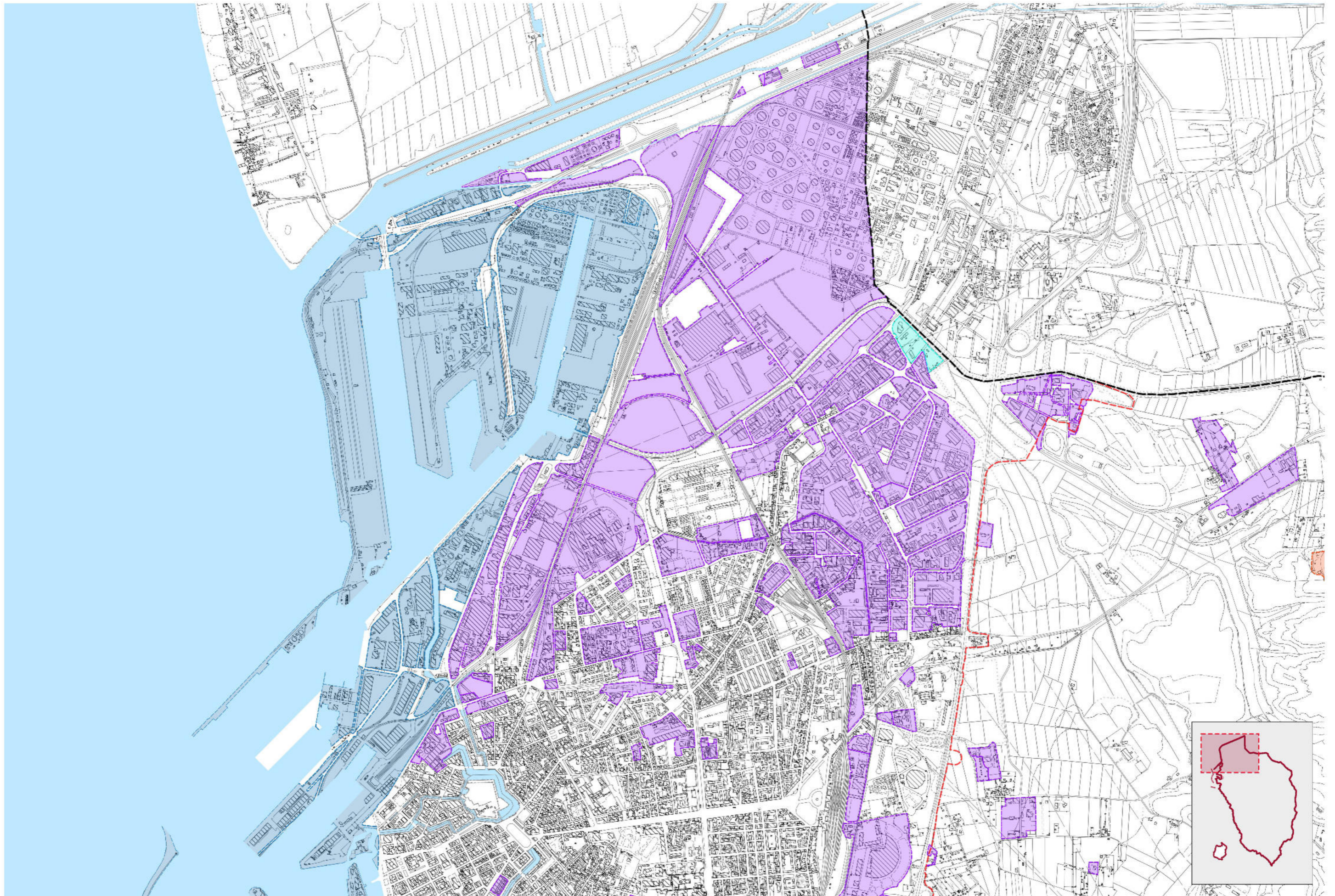
- art. 22 - Aree per le attività portuali;
- art. 23 - Aree per le attività industriali;
- art. 24 - Aree per il recupero delle attività produttive;
- art. 25 - Aree per le attività produttive e per i servizi alle imprese;
- art. 26 - Aree per le attività nocive.

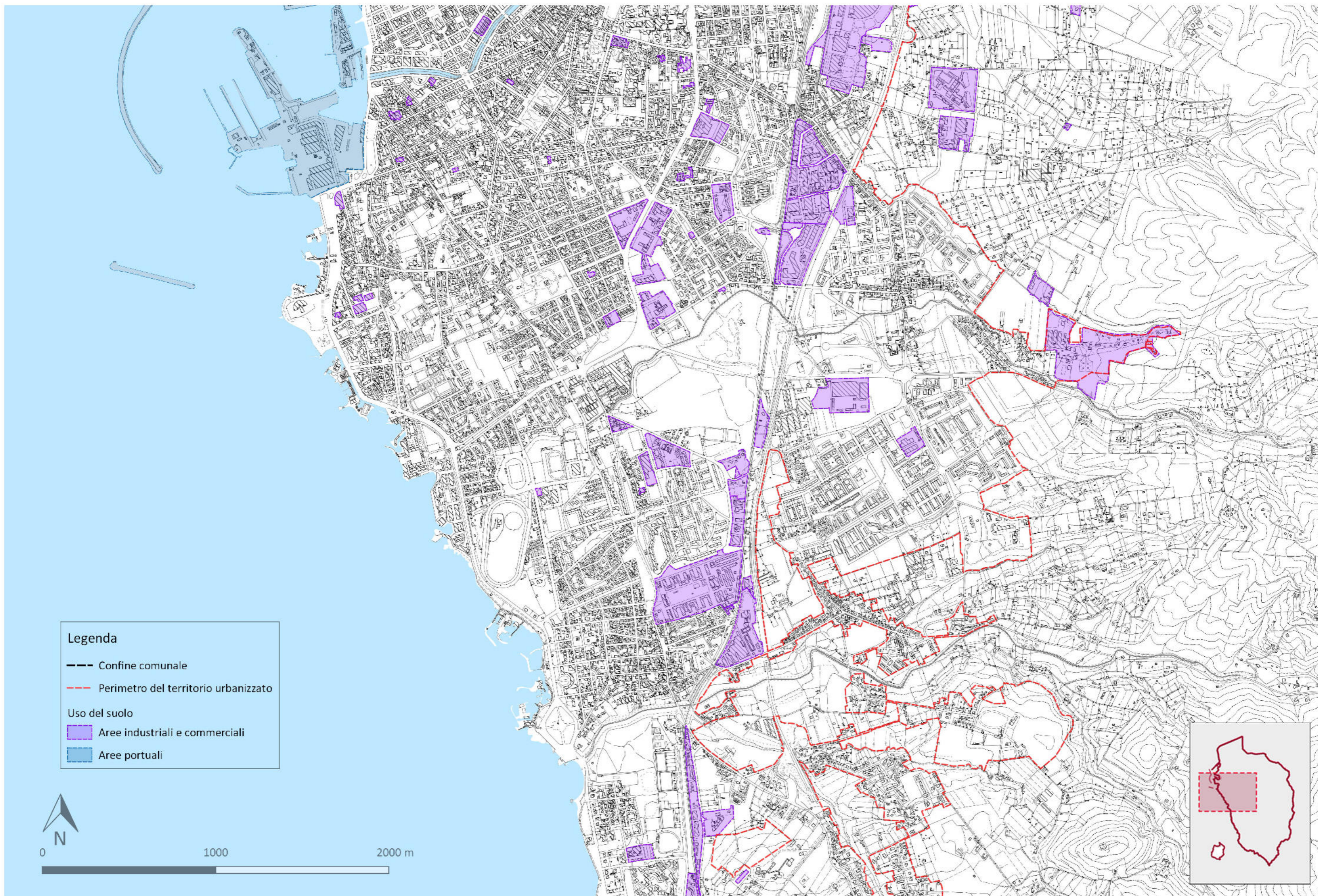
Le informazioni provenienti dai suddetti tematismi sono state sovrapposte con l'utilizzo di sistemi GIS e nelle aree in cui è stata riscontrata la presenza di due o più informazioni provenienti da tematismi diversi si è

potuto iniziare a perimetrare l'ambito di interesse: nella perimetrazione sono stati considerati solo i tessuti dove la destinazione d'uso produttiva è prevalente e non i singoli lotti a destinazione produttiva presenti all'interno di un tessuto con un'altra destinazione d'uso prevalente (es. un lotto a destinazione produttiva all'interno di un tessuto residenziale). Si è così delineata a nord una macro area che coincide con il perimetro delle UTOE 10, 11 e 4b mentre al centro l'ambito di indagine è frammentato e discontinuo andando in alcuni casi a coincidere con realtà produttive mono-aziendali (Cheddite spa, Leonardo spa) e in altri a individuare delle aree con presenza di un tessuto produttivo più variegato e polifunzionale.

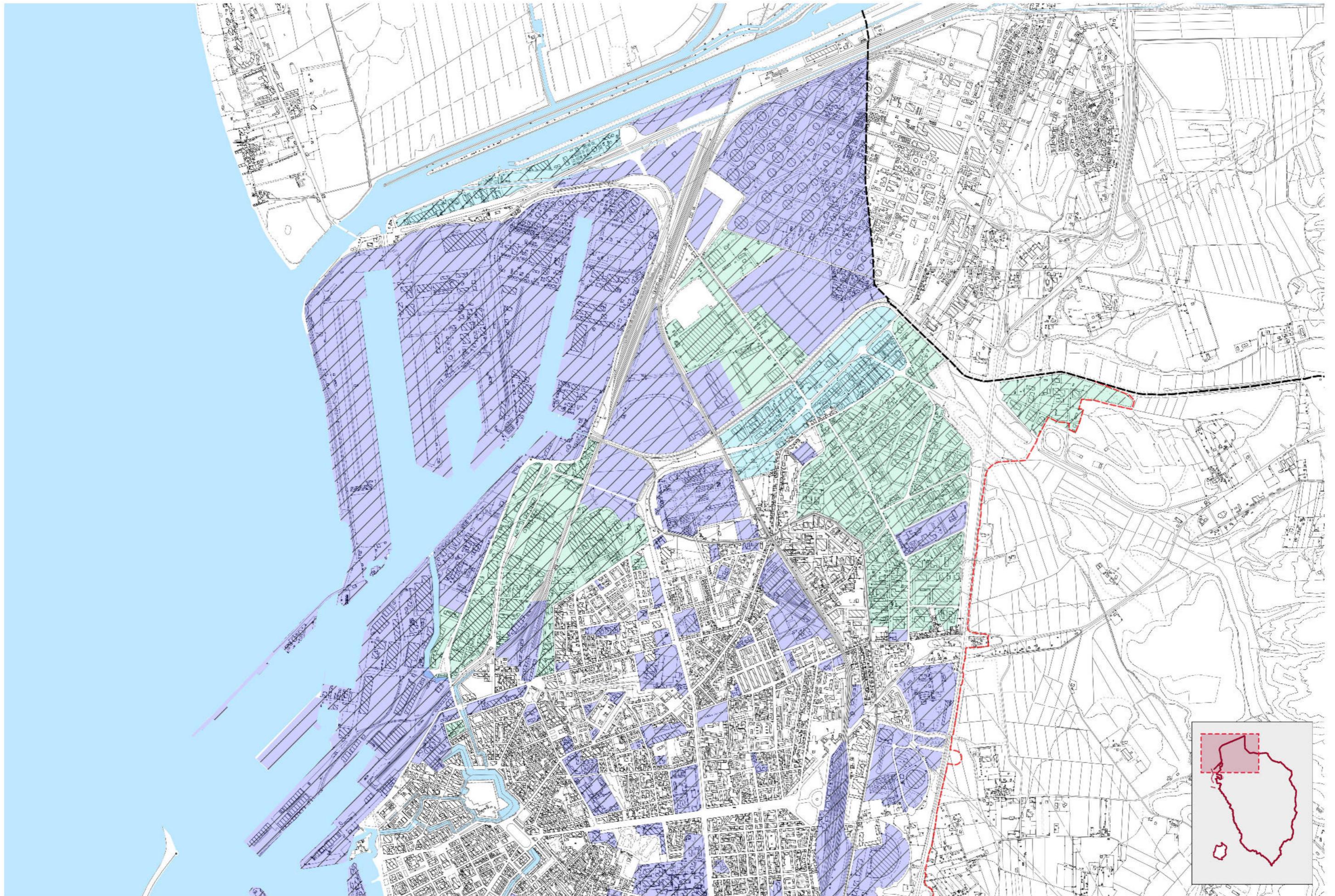
Su questo ambito "multipart", composto da più aree saranno effettuate delle indagini conoscitive di matrice territoriale, ambientale ed economica.

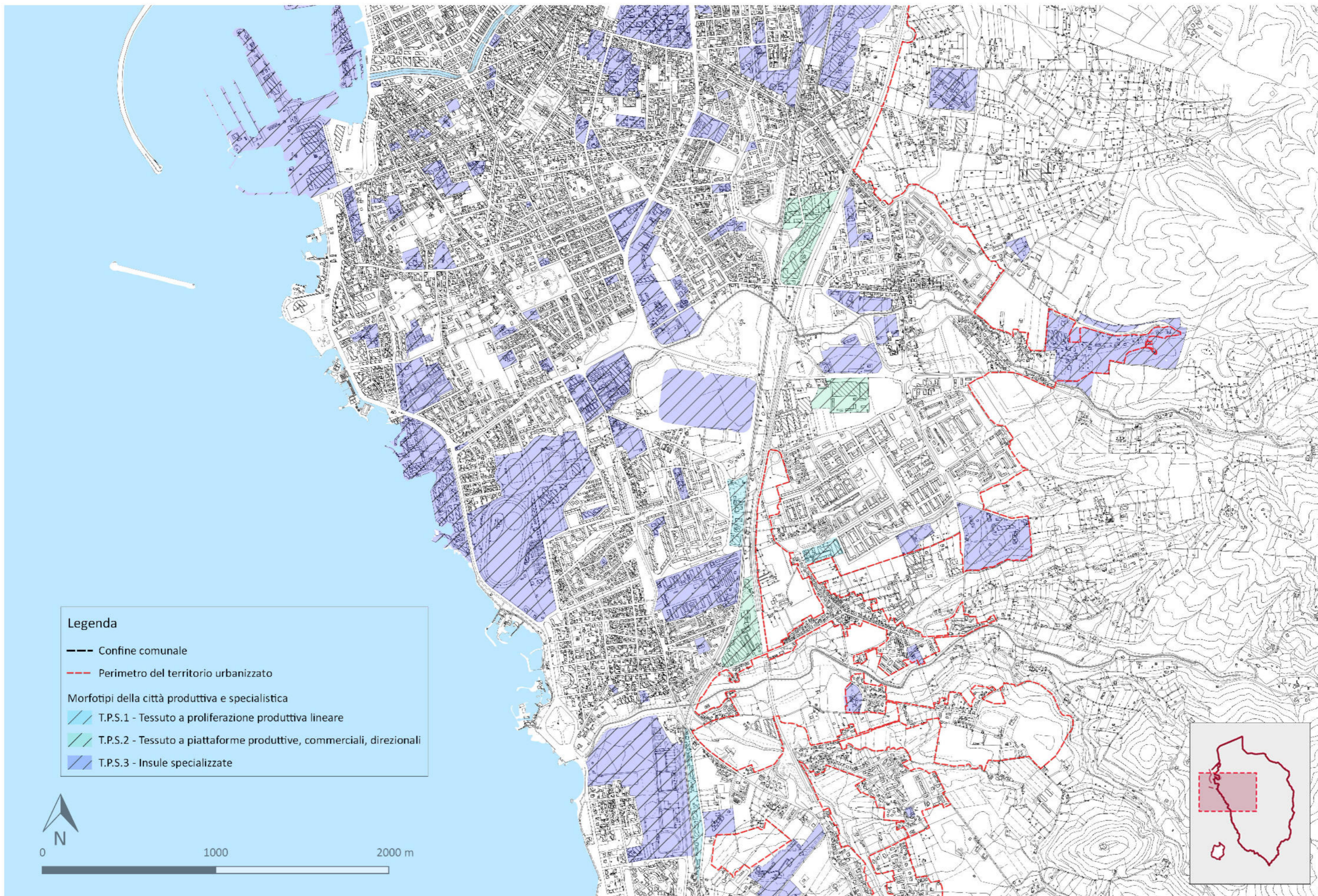
7.1 Uso del suolo





7.2 I morfotipi del Tessuti del PIT-PPR





Legenda

--- Confine comunale

- - - Perimetro del territorio urbanizzato

Morfotipi della città produttiva e specialistica

T.P.S.1 - Tessuto a proliferazione produttiva lineare

T.P.S.2 - Tessuto a piattaforme produttive, commerciali, direzionali

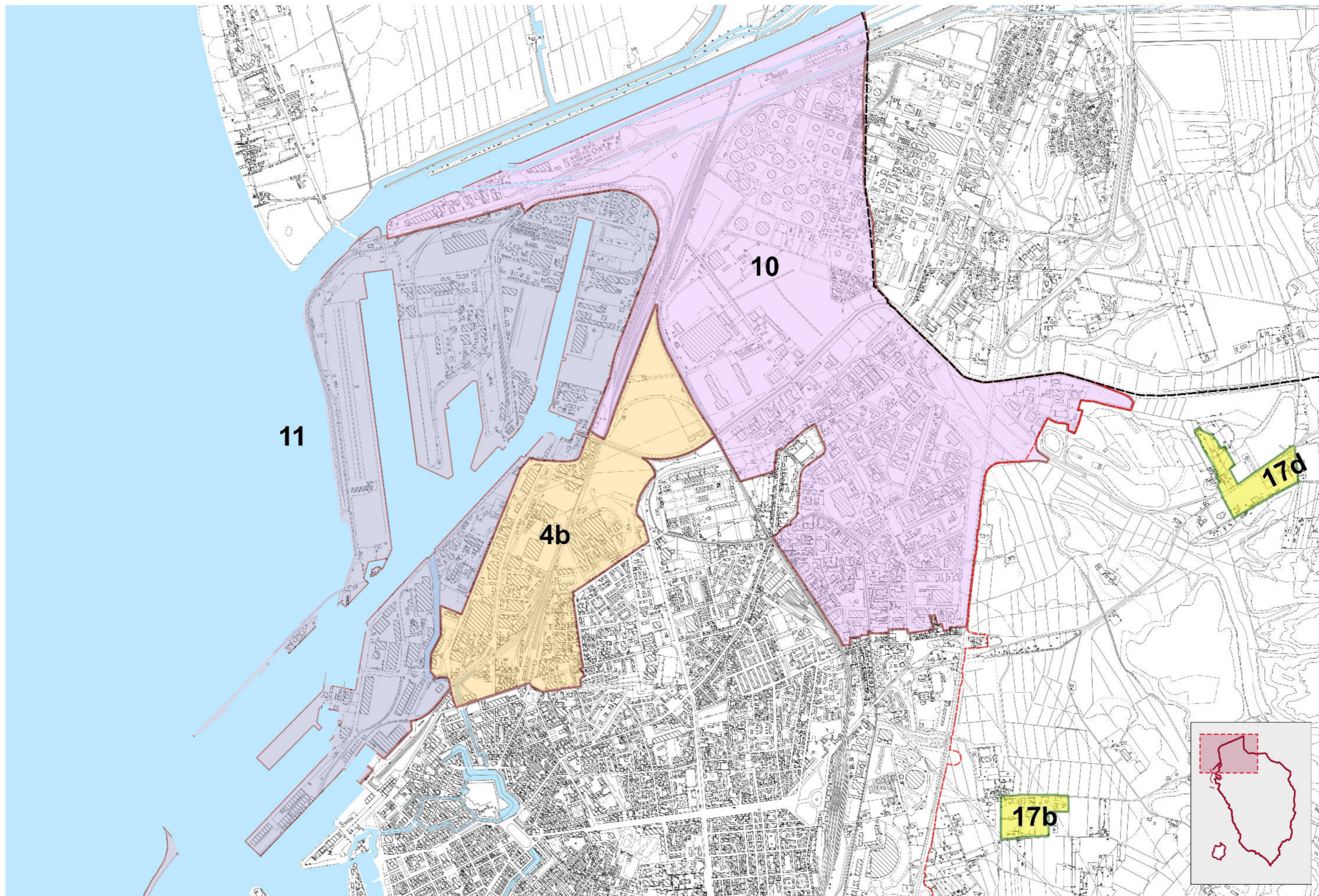
T.P.S.3 - Insule specializzate

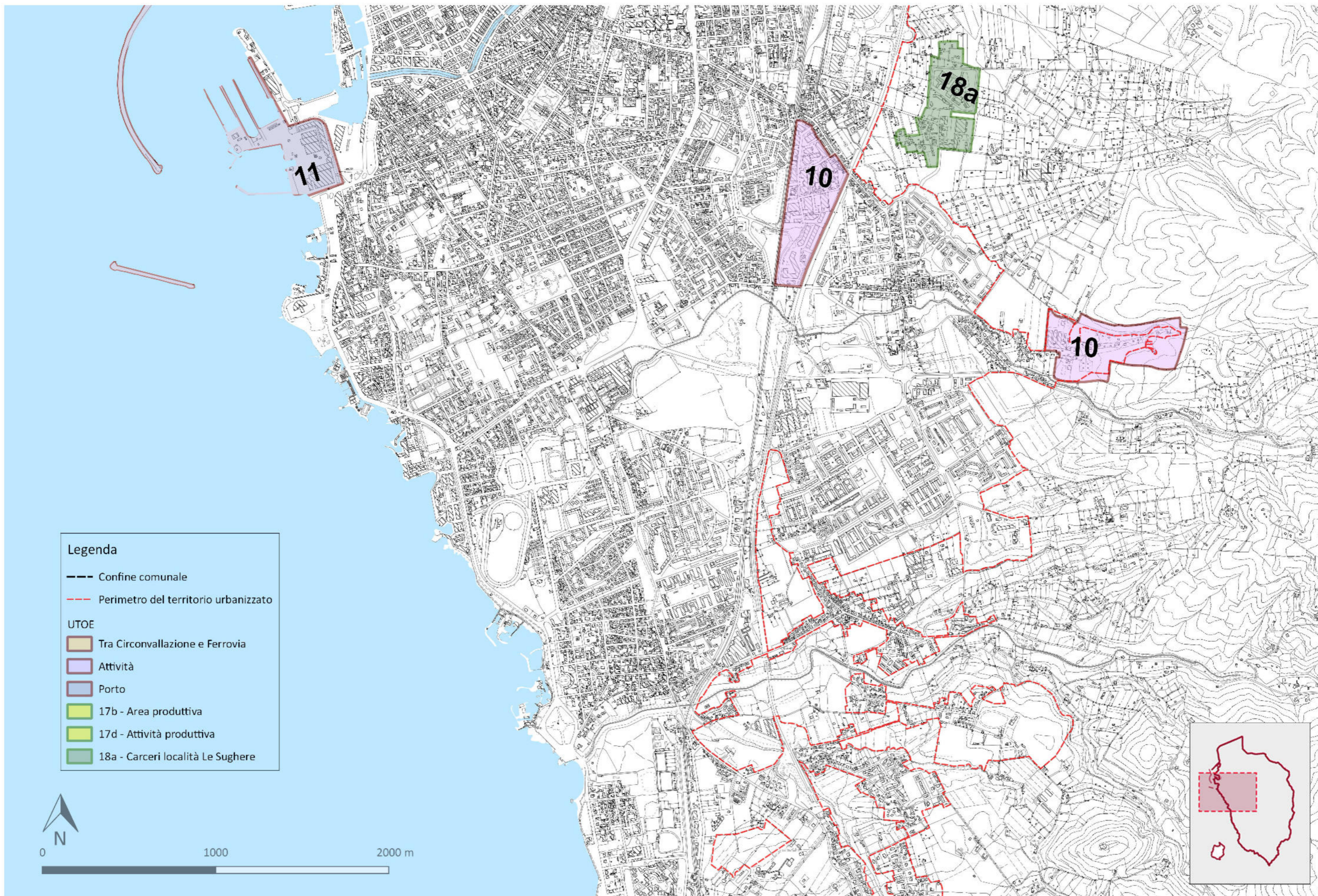


0 1000 2000 m



7.3 Le UTOE a destinazione produttiva del PS





Legenda

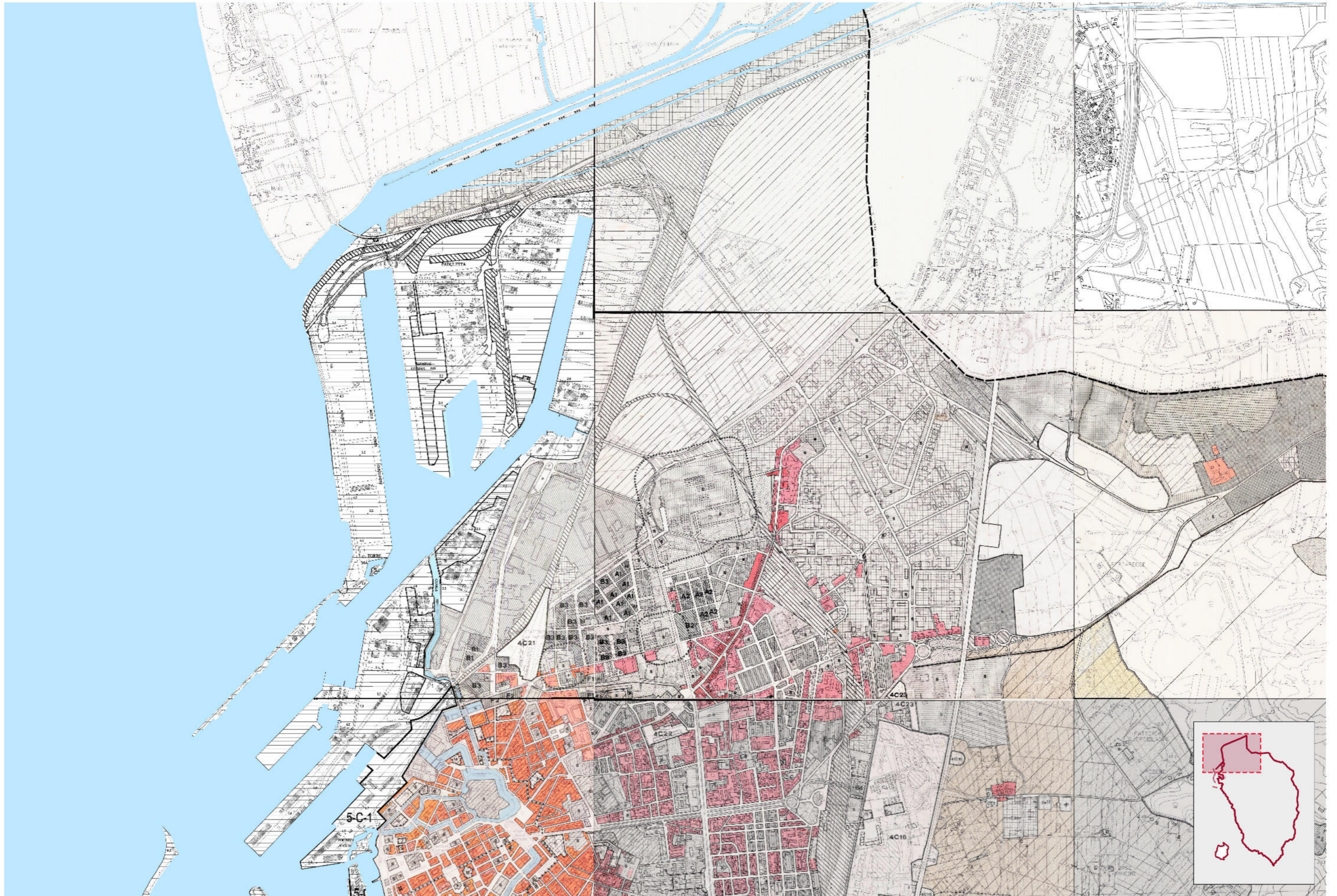
- Confine comunale
- - - Perimetro del territorio urbanizzato

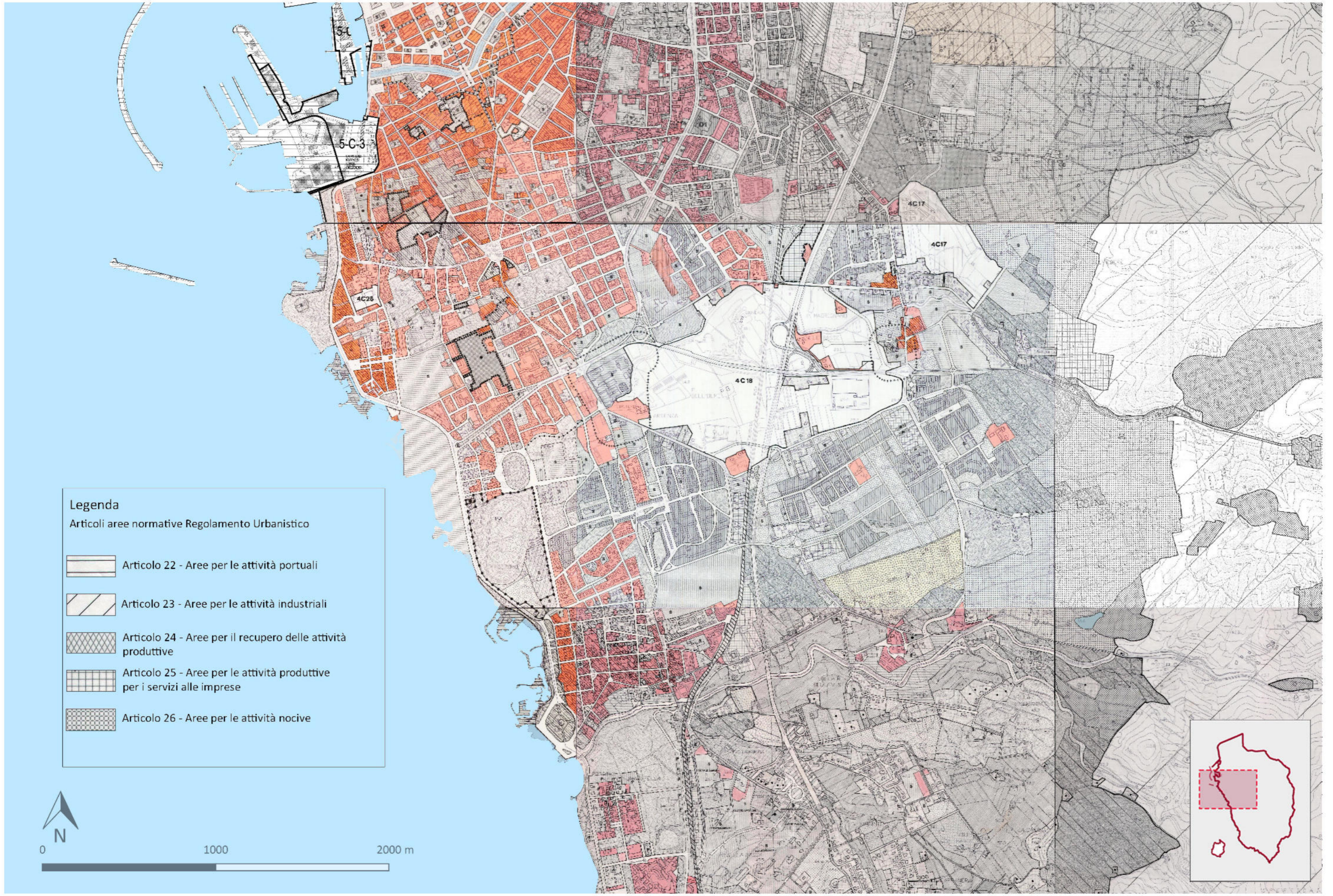
UTOE

- Tra Circonvallazione e Ferrovia
- Attività
- Porto
- 17b - Area produttiva
- 17d - Attività produttiva
- 18a - Carceri località Le Sughere



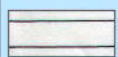




7.4 Le Aree normative del RU a destinazione portuale e produttiva

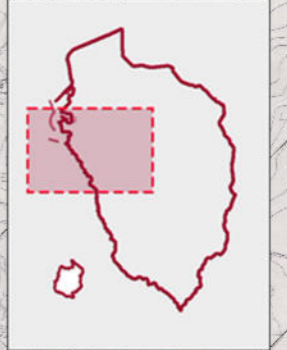
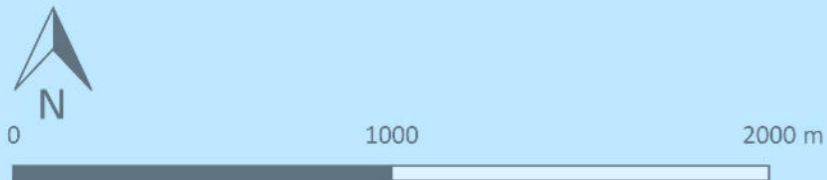




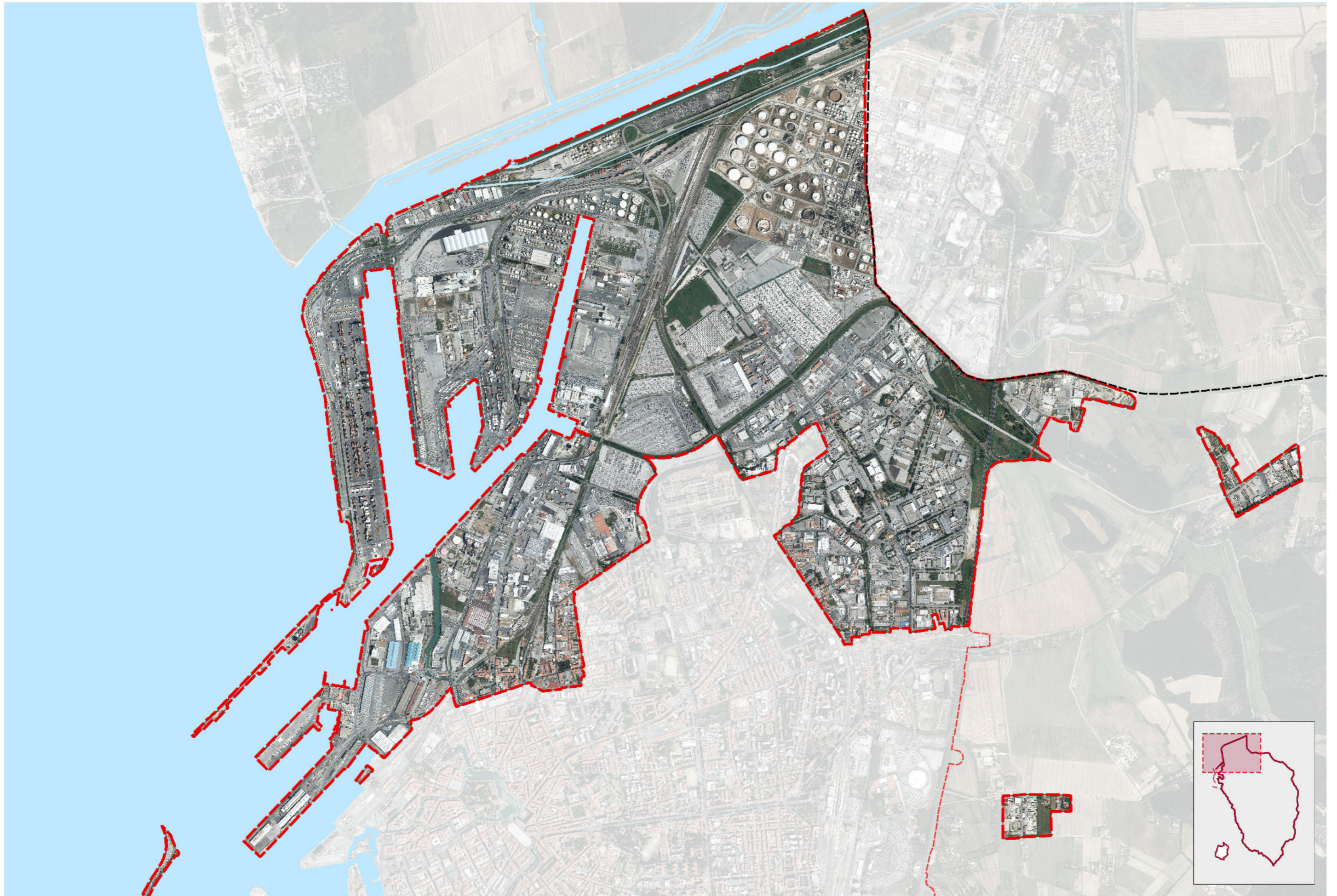
Legenda

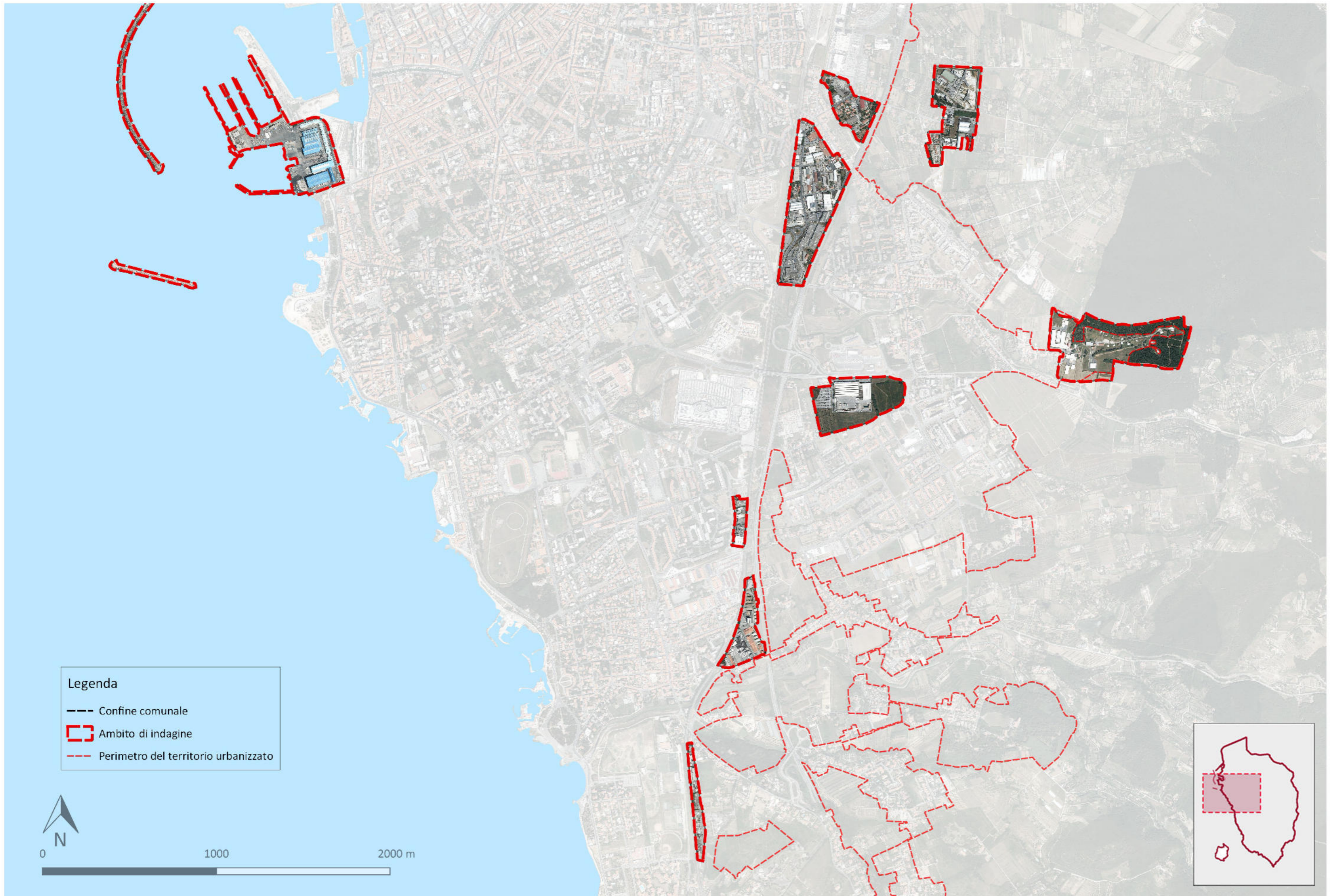
Articoli aree normative Regolamento Urbanistico

-  Articolo 22 - Aree per le attività portuali
-  Articolo 23 - Aree per le attività industriali
-  Articolo 24 - Aree per il recupero delle attività produttive
-  Articolo 25 - Aree per le attività produttive per i servizi alle imprese
-  Articolo 26 - Aree per le attività nocive



7.5 Ambito d'Indagine





8. ANALISI TERRITORIALI

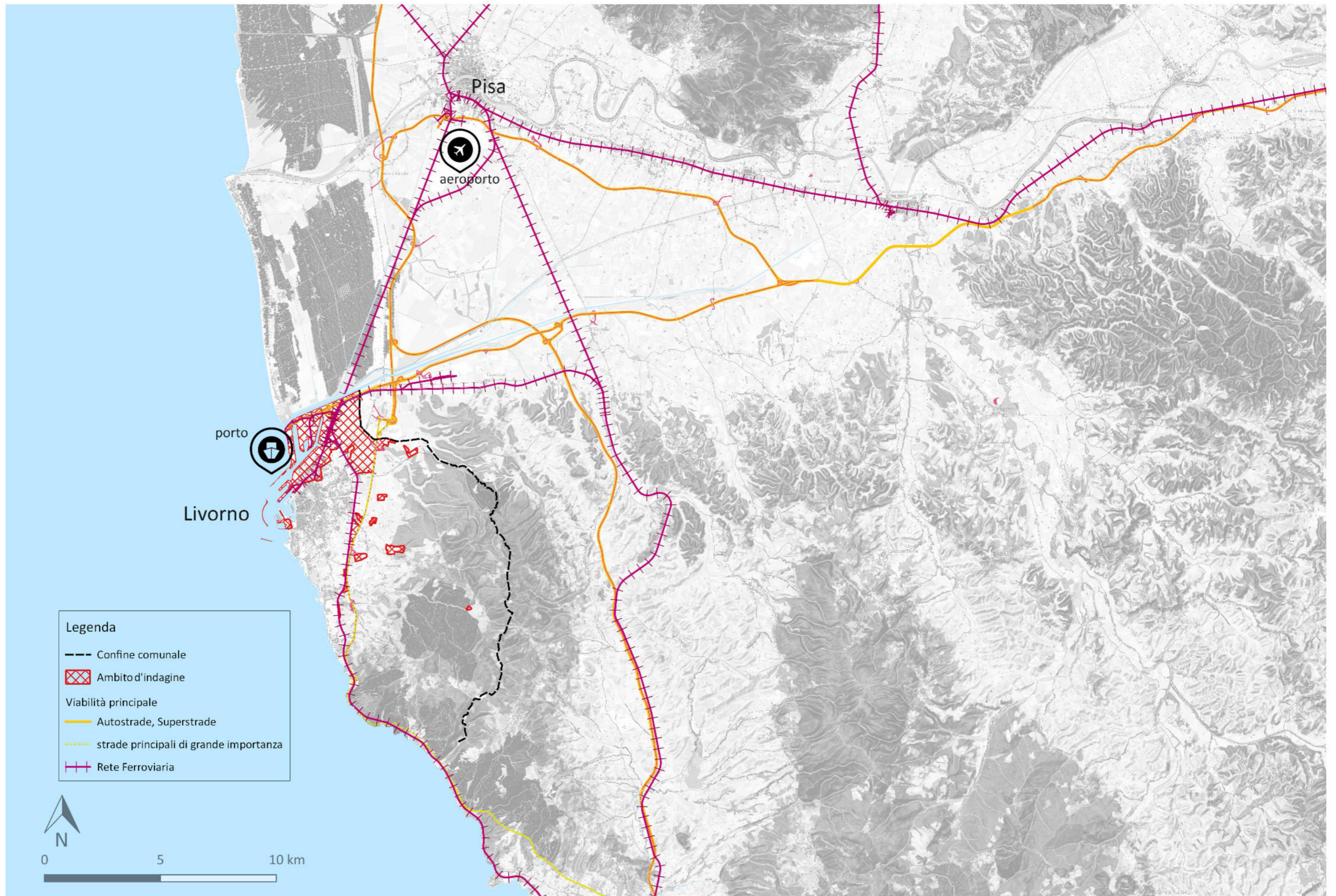
8.1 Infrastrutture viarie

Una prima analisi delle infrastrutture viarie è stata condotta a livello di area vasta (Tav.8.1.1) inquadrando l'ambito di indagine all'interno dei tre comuni limitrofi (Pisa, Collesalveti e Rosignano Marittimo). È evidente come l'area a nord del Comune sia attraversata da una rete infrastrutturale più diffusa e differenziata: la superstrada FI-PI-LI, che ha un accesso diretto all'area, la strada statale Aurelia, la rete ferroviaria che si dirama sia verso nord che verso sud. Le aree produttive collocate al centro del territorio comunale si trovano servite solo dalla variante Aurelia e da strade a dimensione più locale.

Concentrando l'analisi delle infrastrutture a livello comunale (Tav.8.1.2) si osserva come l'area a nord sia divisa nettamente in due parti dalla presenza della ferrovia che ha i suoi punti operativi, soprattutto a servizio delle attività collocate nell'ambito portuale, nella stazione "Calambrone" e nell'area della Stazione Marittima: tra queste due stazioni è ancora presente e riconoscibile la dismessa Stazione di San Marco. Nella parte a mare (ovest) le infrastrutture viarie sono state potenziate progressivamente negli anni, in parallelo con lo sviluppo delle attività portuali ma non sono state strutturate con una maglia regolare, un disegno organico bensì seguendo l'andamento più casuale dei lotti produttivi esistenti. Nella parte a terra, retroportuale (est) si legge soprattutto nell'area del Picchianti una rete infrastrutturale a dimensione comunale a maglia medio-larga e più regolare, esito della pianificazione attuativa che l'ha interessata (PIP).

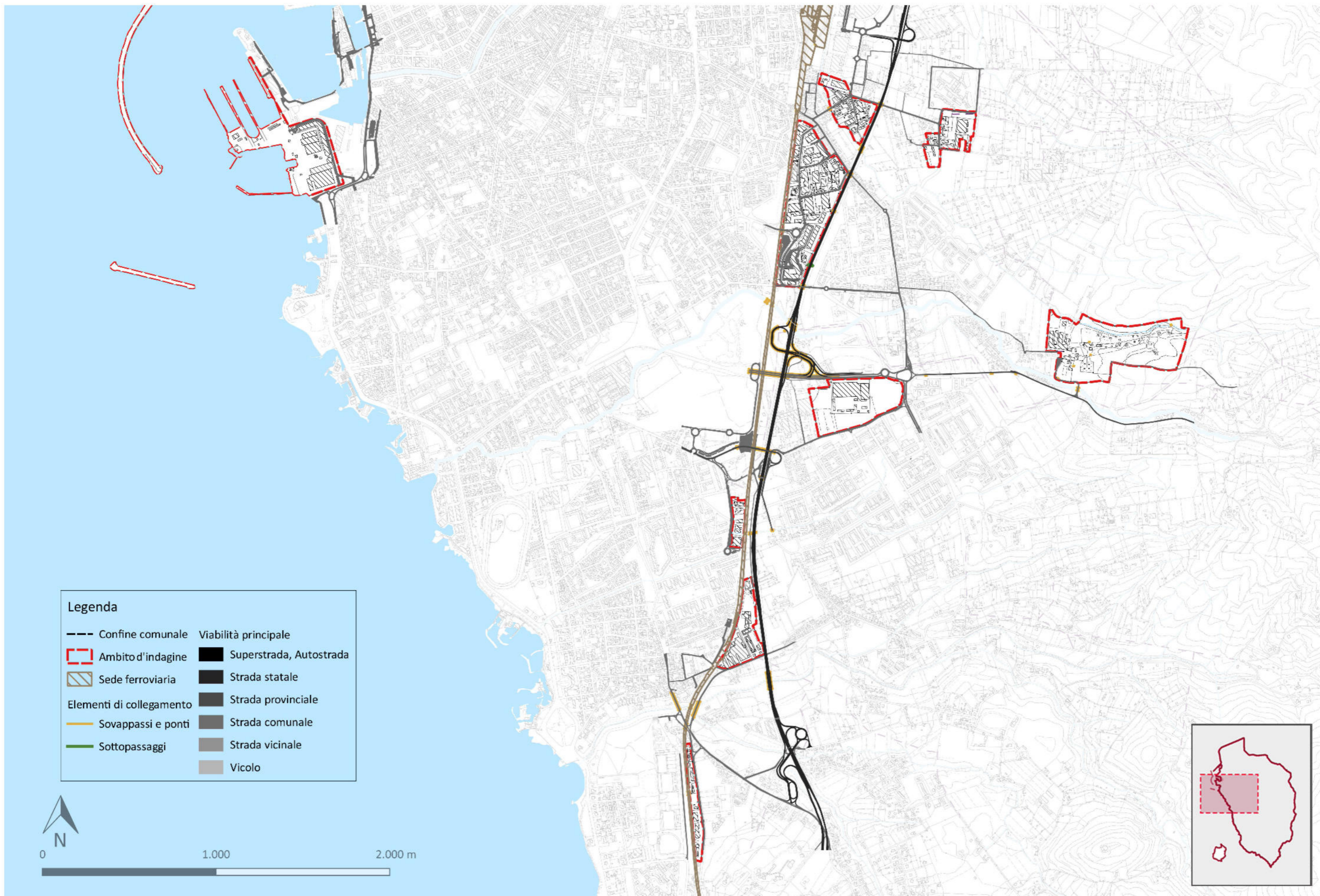
Il collegamento tra le due parti est-ovest è assicurato da alcuni attraversamenti che risultano probabilmente non sufficienti a servire tutte le aree in modo adeguato considerando anche la cesura che si viene a definire per la presenza del torrente Ugione.

8.1.1 Le Infrastrutture di area vasta



8.1.2 Analisi del contesto infrastrutturale dell'ambito di indagine





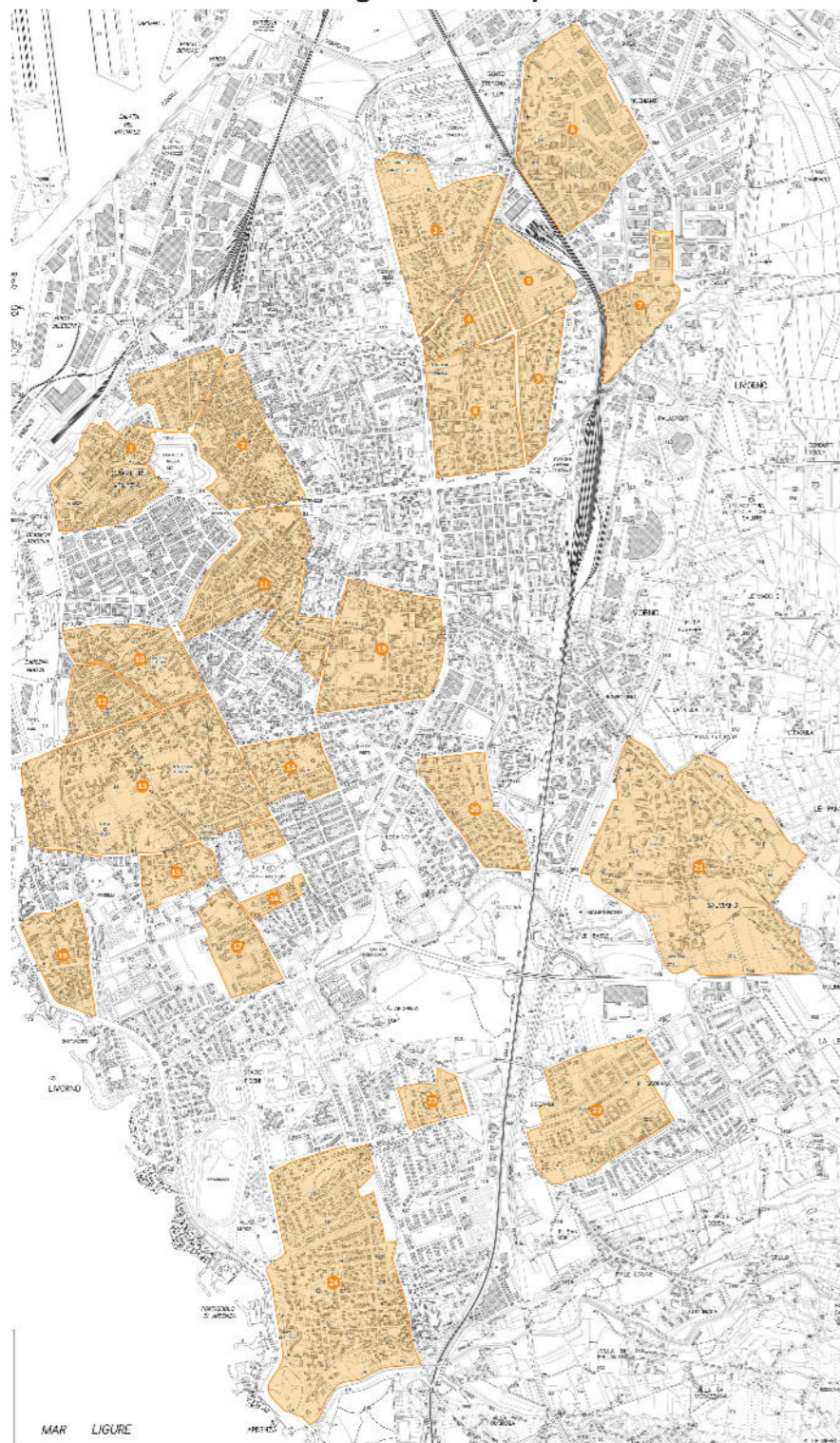
8.2 Analisi della mobilità

Nell'analisi relativa al sistema della mobilità, si è fatto principalmente riferimento ai contenuti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) recentemente approvato con Del.C.C. n. 96 del 13 maggio 2021. Si tratta di un piano strategico che mira a soddisfare le necessità di mobilità di persone e merci con l'obiettivo di migliorare le prestazioni ambientali delle aree urbane.

Gli estratti riportati, sono relativi alle tavole progettuali del PUMS e danno conto dei seguenti aspetti:

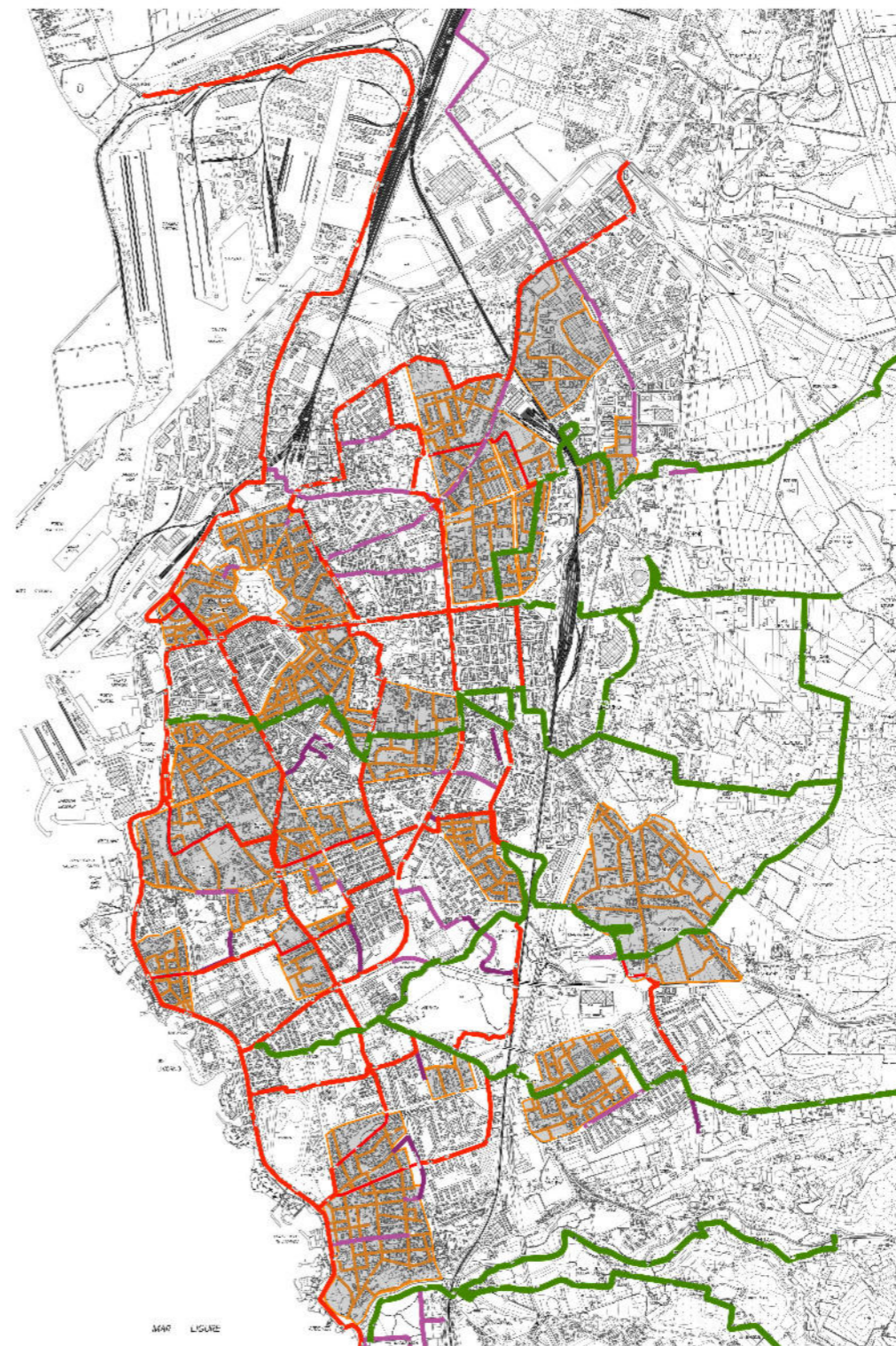
- Le zone 30 (tavola B03.1), costituiscono un importante elemento funzionale con la mobilità dolce, ossia con le piste ciclabili esistenti e di progetto. Rappresentano infatti, la porzione di rete stradale urbana, dove il limite di velocità è di 30 chilometri orari al fine di permettere una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni.

Nell'ambito dell'area di indagine ricadono parti delle zone 6 - Picchianti Nord e 7 - Picchianti Sud.



- La riorganizzazione della rete degli itinerari ciclabili (Tavola B02.0), nella quale sono individuati gli itinerari ciclabili principali, la rete ciclabile secondaria di progetto ed esistente, la rete delle vie verdi ciclabili.

- Itinerari ciclabili principali
- Zone 30
- Rete ciclabile secondaria compresa nelle zone 30
- Rete ciclabile secondaria di progetto
- Rete ciclabile secondaria esistente
- Rete delle vie verdi ciclabili



Nella carta della mobilità (Tav.8.2.1 TPL,Piste ciclabili, Parcheggi pubblici), sono stati evidenziati tutti quegli aspetti che riguardano le modalità di spostamento in ambito urbano quali la presenza delle linee di trasporto pubblico locale, la possibilità di interscambio data dalla presenza dei parcheggi e le piste ciclabili esistenti, come riportate nella tavola B010 del PUMS.

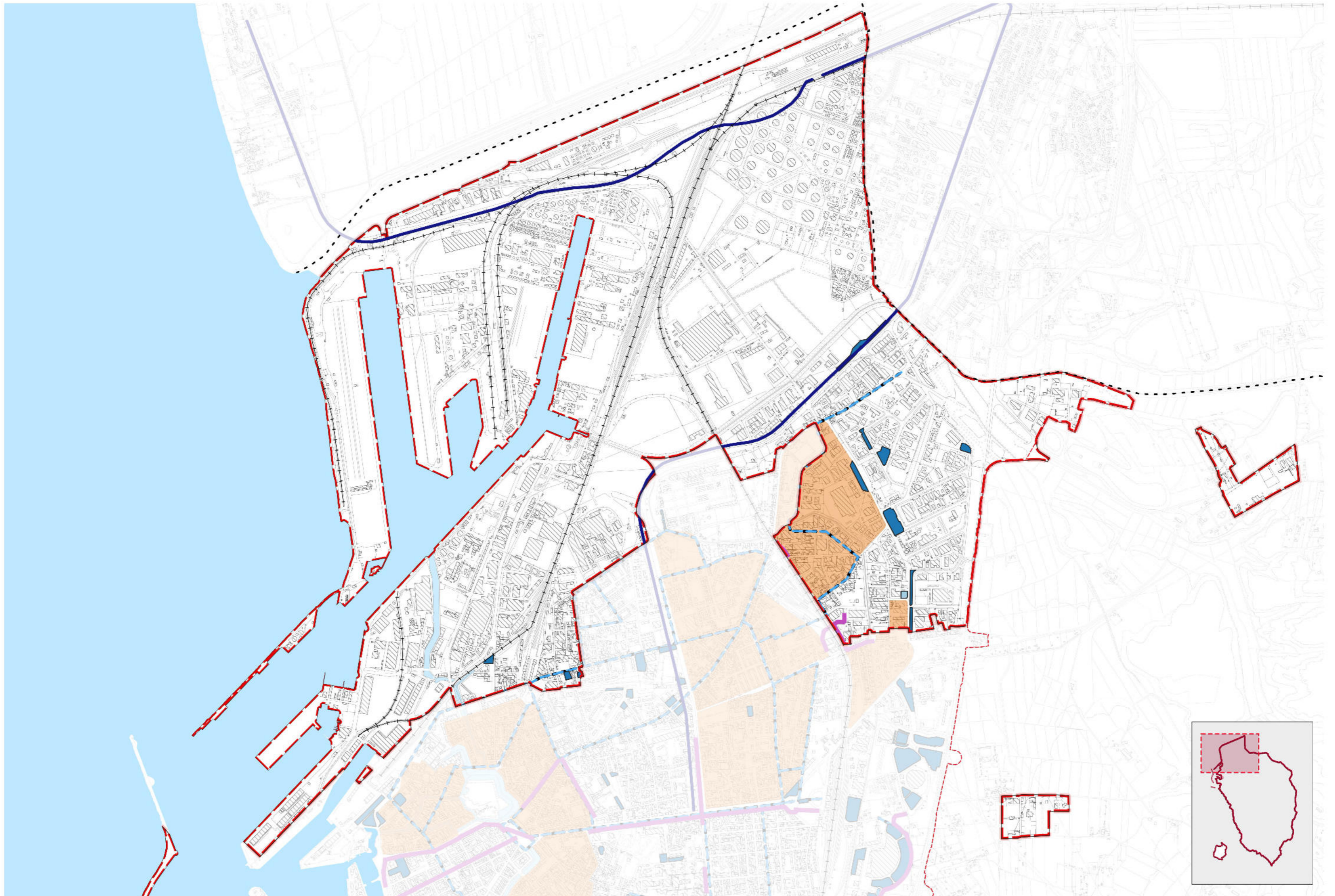
La dotazione di parcheggi pubblici particolarmente evidente nel PIP del Picchianti è strettamente connessa alla realizzazione degli interventi nell'ambito del piano stesso.

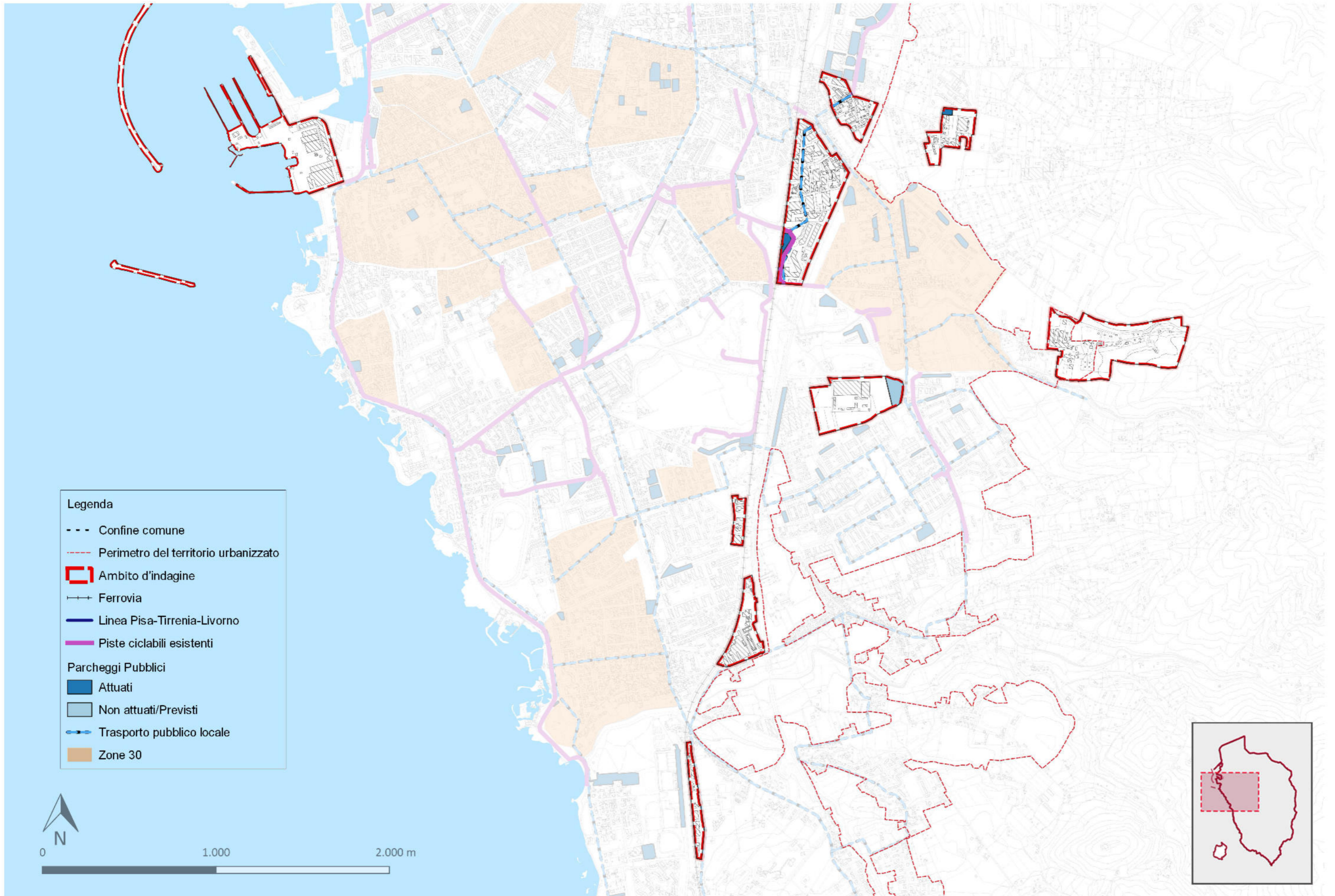
Fonte dei dati: P.U.M.S. (piste ciclabili esistenti)

P.S. (parcheggi pubblici)

C.T.T. Nord (linee trasporto pubblico locale)

8.2.1 TPL, Piste ciclabili esistenti, Parcheggi pubblici







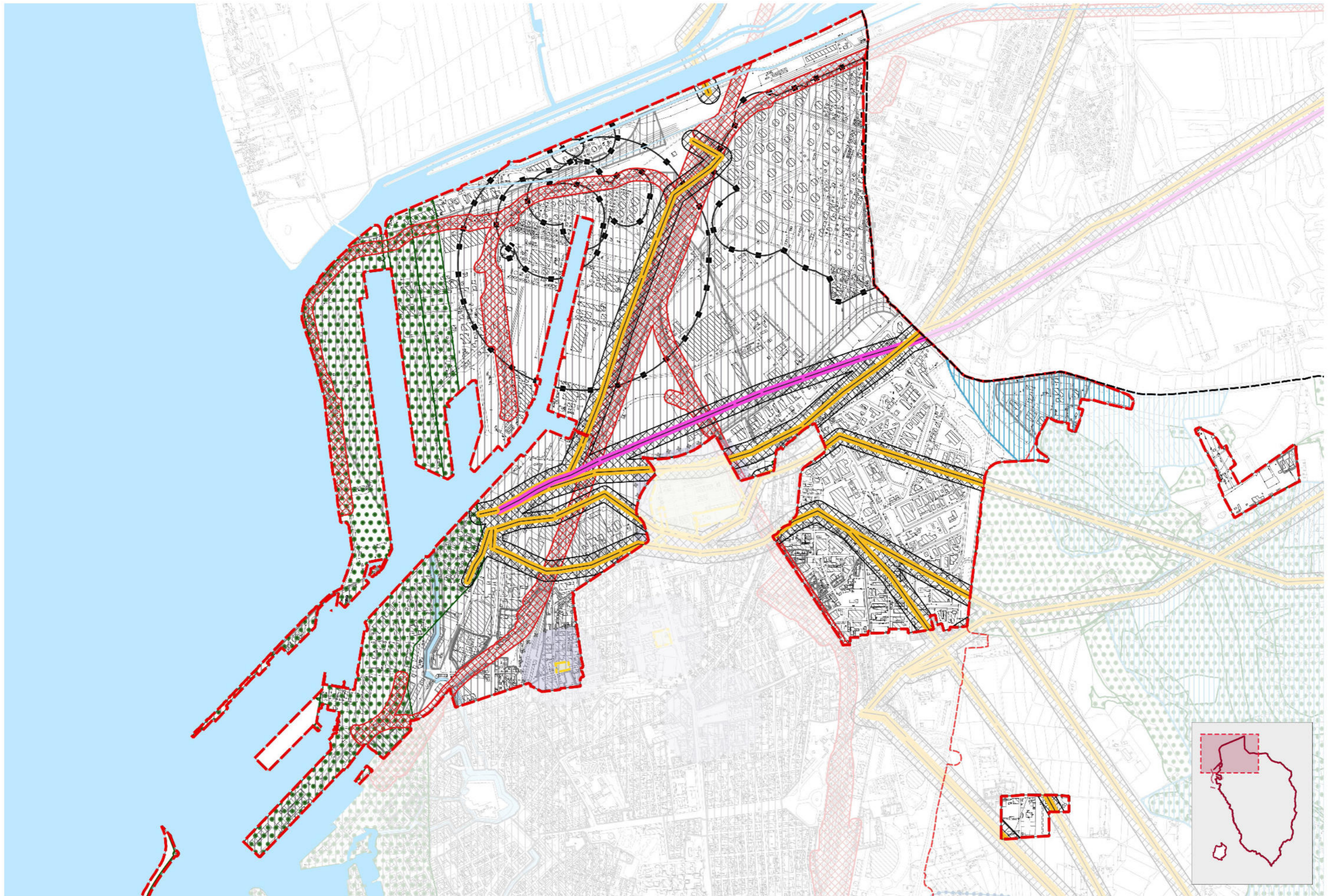
8.3 Fasce di rispetto e vincoli

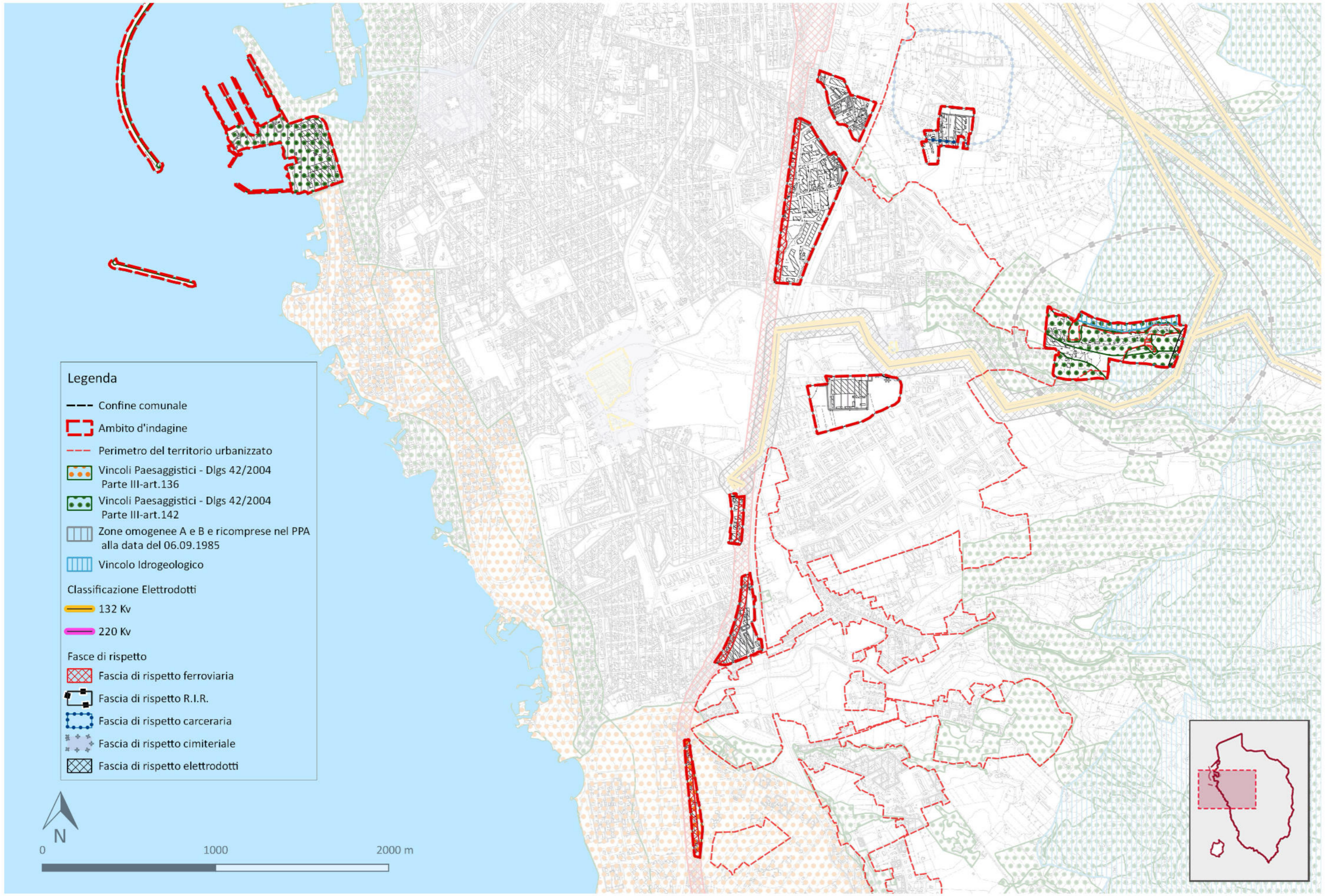
L'analisi dei vincoli e delle fasce di rispetto è stata mutuata dalle indagini condotte per il Piano Strutturale che sono state rappresentate nella tavola di quadro conoscitivo QC10 "*Fasce di rispetto e vincoli derivanti da normativa sovraordinata*" e QC11 "*Aree tutelate per legge o per decreto (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio)*". I dati delle due cartografie sono stati uniti per essere contenuti in un'unica rappresentazione grafica.

Per le fasce di rispetto sono state rappresentate: la fascia di rispetto ferroviaria, la fascia di rispetto cimiteriale, la fascia di rispetto carceraria; dal punto di vista ambientale sono state rappresentate la fascia di rispetto degli elettrodotti (DPA) e la fascia di rispetto degli edifici soggetti a Rischio di Incidente Rilevante (RIR).

Per quanto concerne i vincoli paesaggistici sono stati riportati quelli di cui agli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/04 e sono state rappresentate le aree che al 6 settembre 1985 erano comprese in una zona omogenea A, B o ricompresa in un PPA. Si può così verificare che l'area a nord è esclusa dal vincolo paesaggistico mentre al centro risultano vincolate solo due aree. Nella cartografia è stato riportato anche il vincolo idrogeologico.

8.3.1 Vincoli e Fasce di rispetto





- Legenda**
- Confine comunale
 - ▭ Ambito d'indagine
 - - - Perimetro del territorio urbanizzato
 - ▨ Vincoli Paesaggistici - Dlgs 42/2004 Parte III-art.136
 - ▩ Vincoli Paesaggistici - Dlgs 42/2004 Parte III-art.142
 - ▧ Zone omogenee A e B e ricomprese nel PPA alla data del 06.09.1985
 - ▩ Vincolo Idrogeologico
 - Classificazione Elettrodotti**
 - ▬ 132 Kv
 - ▬ 220 Kv
 - Fasce di rispetto**
 - ▨ Fascia di rispetto ferroviaria
 - ▭ Fascia di rispetto R.I.R.
 - ▩ Fascia di rispetto carceraria
 - ▩ Fascia di rispetto cimiteriale
 - ▩ Fascia di rispetto elettrodotti





9. ANALISI AMBIENTALI

Le prime analisi ambientali riportate nell'indagine conoscitiva di questo documento sono state riprese dalle indagini di quadro conoscitivo effettuate per il Piano Strutturale vigente.

Sono state riprese dalle indagini idrauliche le pericolosità delle carte del PS (IDR T.6.1 -6.2 – 6.3). La carta della pericolosità idraulica (Tav. 9.1) mostra che l'area a nord risulta interessata da estese aree a livello di pericolosità PI2 e PI3 che le rendono quindi a fattibilità condizionata limitandone la possibile espansione.

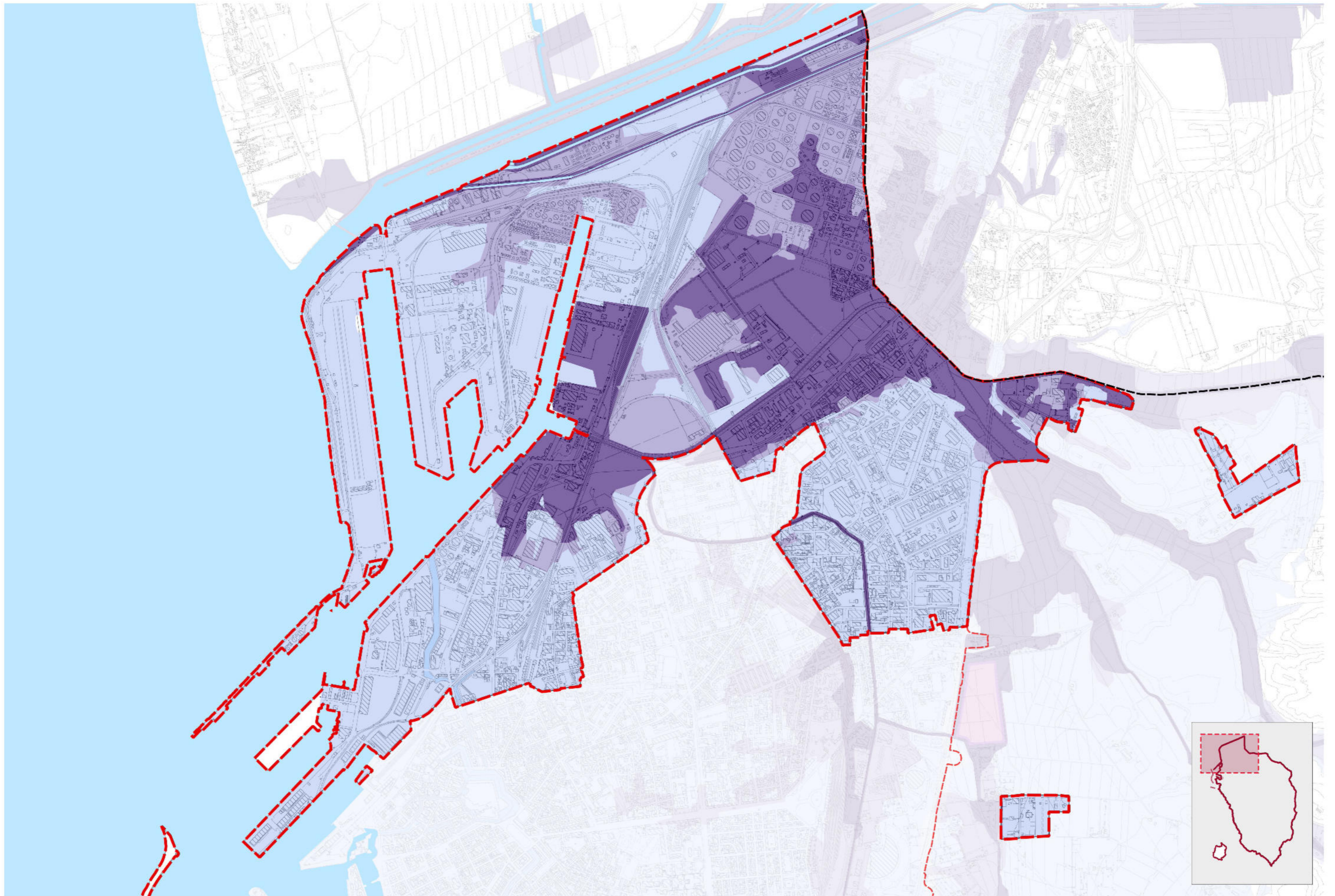
Per rappresentare la pericolosità geomorfologica e sismica (Tav. 9.2) sono state riprese le cartografie del Piano Strutturale relative alle indagini geologiche e geomorfologiche. L'ambito risulta quasi completamente in pericolosità sismica di livello 3, mentre l'area a nord e una piccola propaggine di un'area ad est risultano in pericolosità geomorfologica 3. L'area a nord risulta interessata anche da una vulnerabilità della falda.

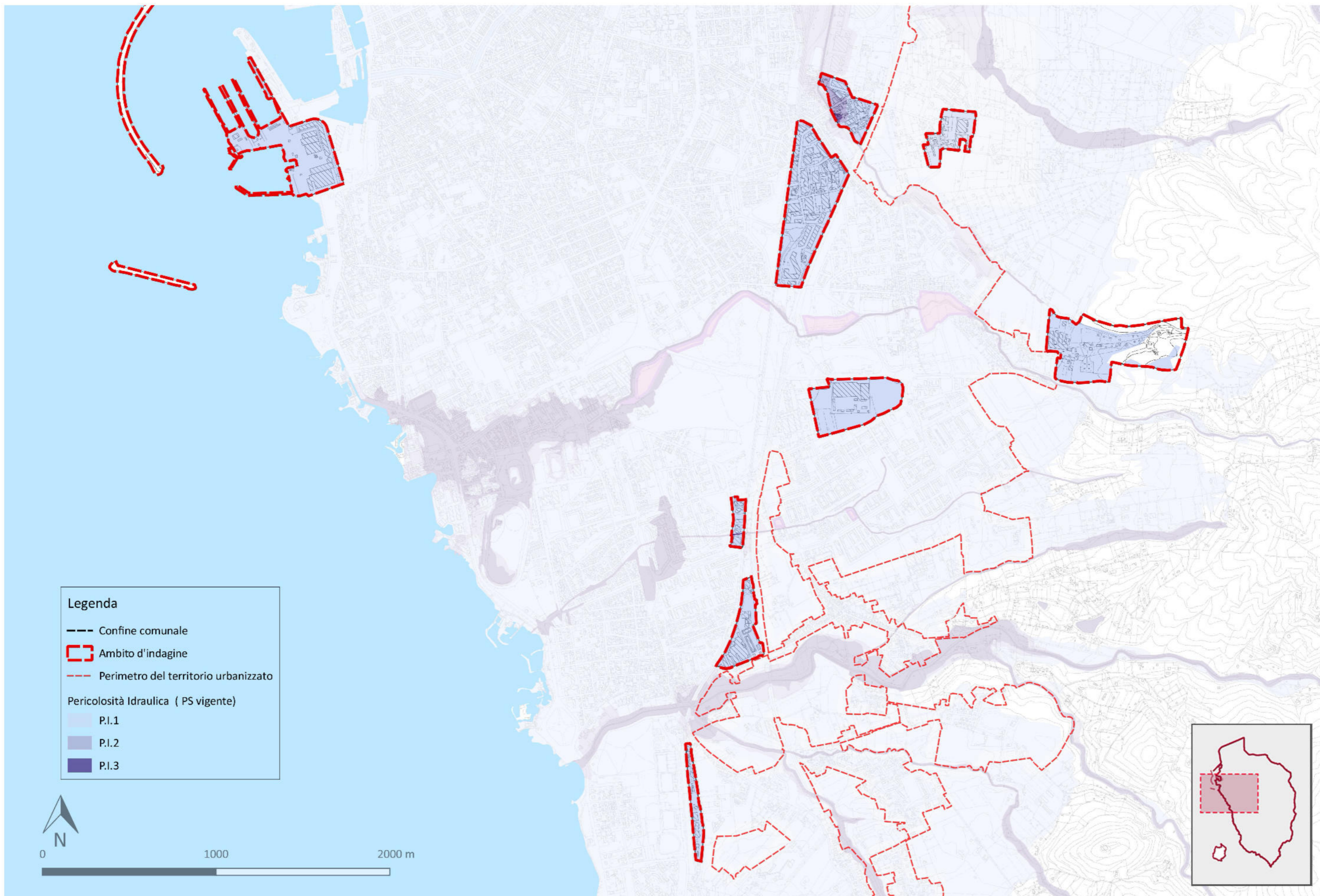
Ad integrazione di questi dati è stata redatta una carta (Tav. 9.3) che documenta il rapporto tra le aree permeabili (verde, verde connettivo) e le impermeabili secondo una gradazione che differenzia le aree completamente impermeabili (infrastrutture viarie) dalle aree impermeabili costituite da tessuti continui e discontinui distinti da una diversa gradazione di grigio.

Sempre dal Quadro Conoscitivo del Piano Strutturale vigente sono state prese le perimetrazioni delle aree contaminate ricadenti nel Sito di interesse Nazionale (SIN) e nel Sito di interesse Regionale (SIR) che necessitano di interventi di bonifica (Tav. 9.4).

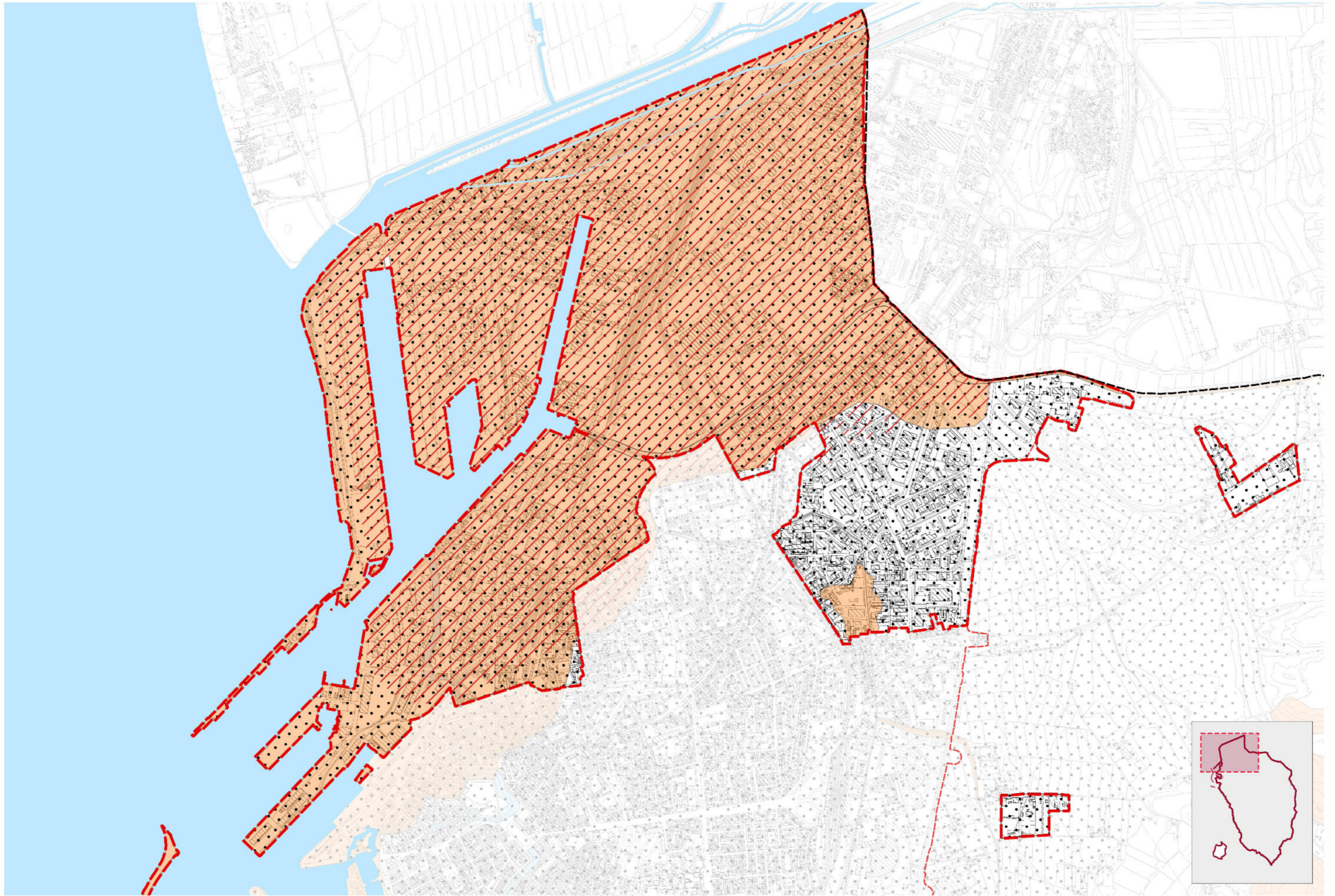
Dall'allegato C del Piano Strutturale "Elaborato tecnico R.I.R. (Rischio di Incidente Rilevante)" sono state riprese le aziende presenti nell'area di indagine soggette ad Rischio di Incidente Rilevante per le quali sono state evidenziate anche le fasce di rischio (Tav. 9.5).

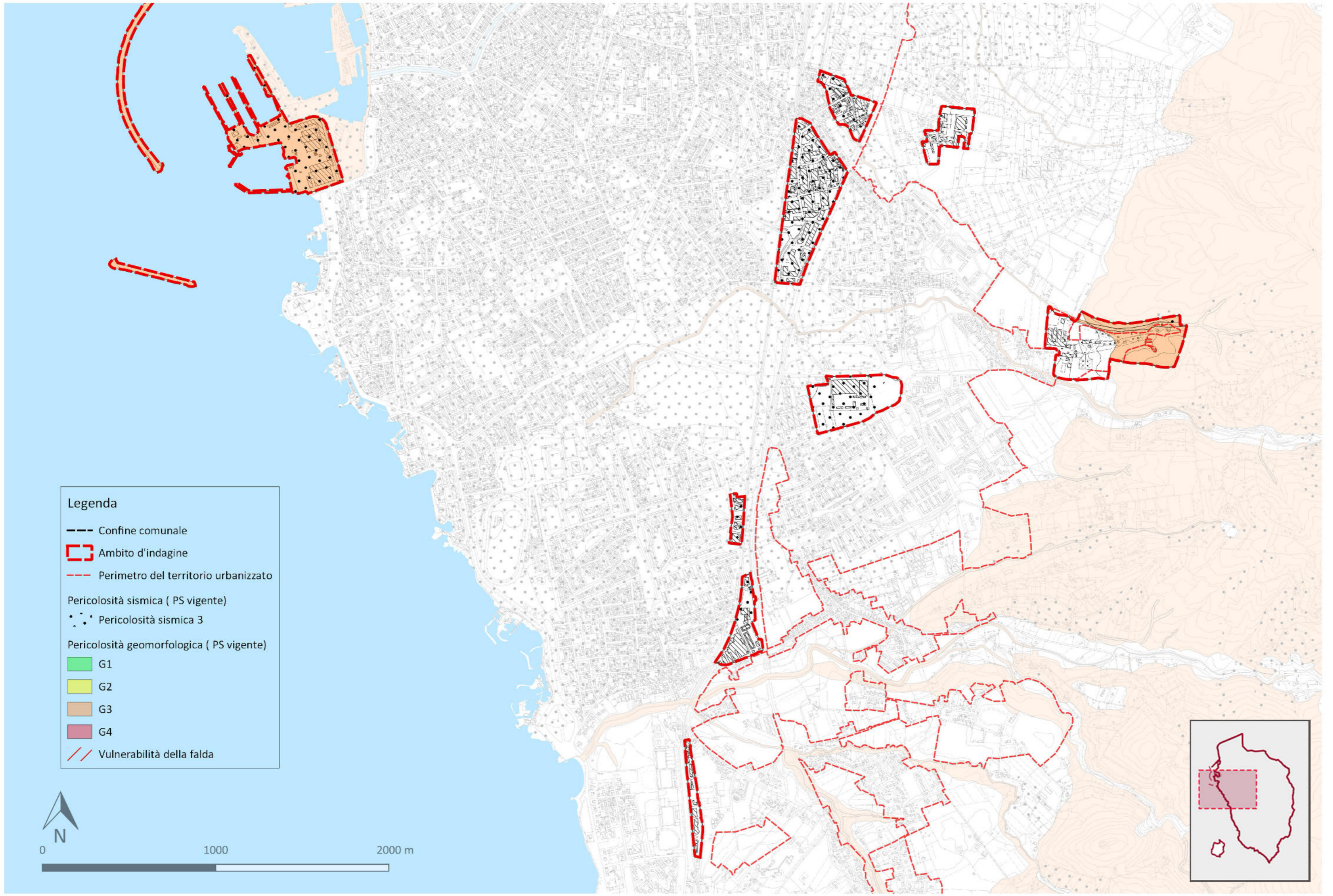
Sulla base dei dati attinti al portale del Sistema Informativo Regionale Ambientale della Toscana (SIRA), sono state inoltre evidenziate le aziende soggette ad Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA).





9.2 Pericolosità sismica e geomorfologica



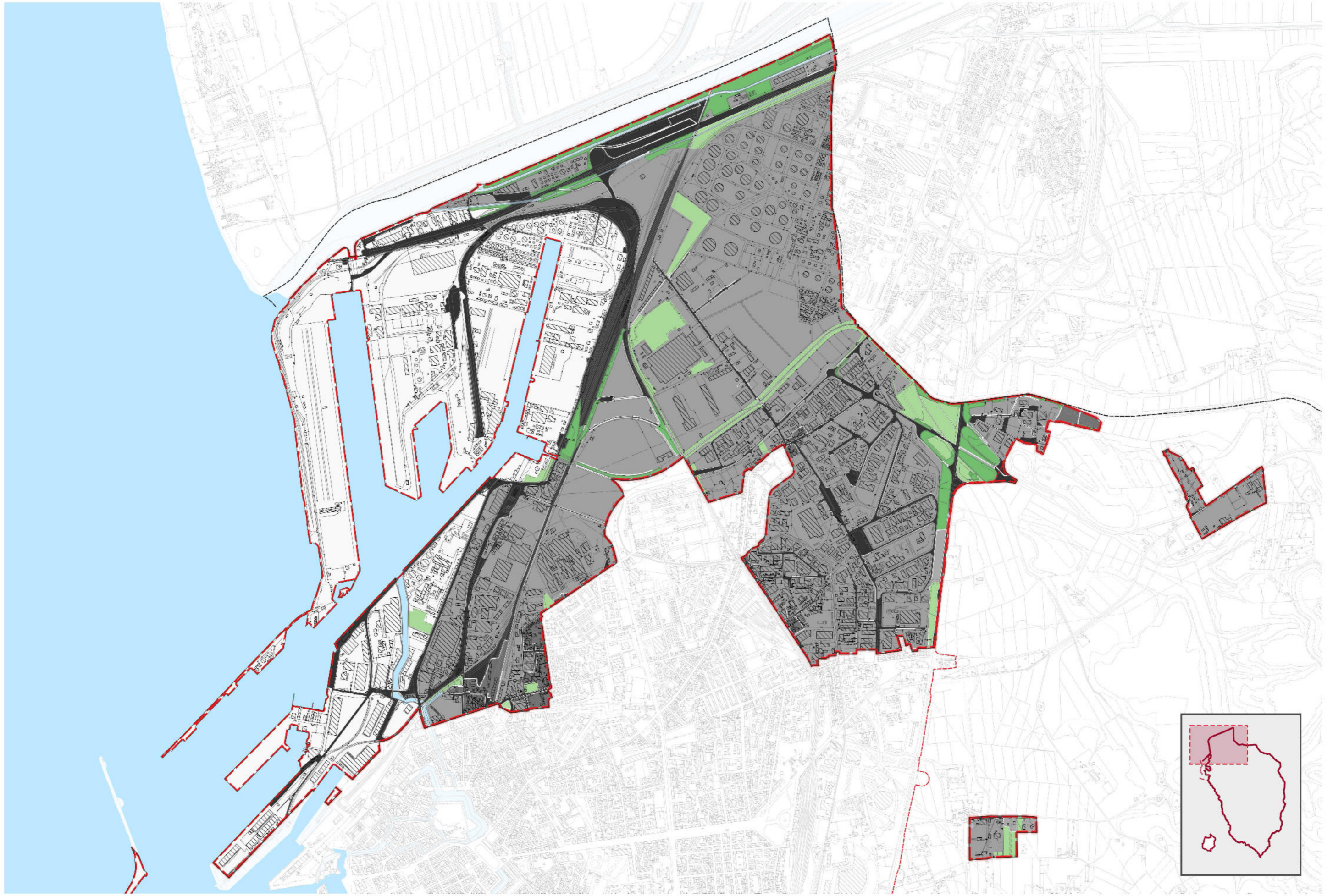


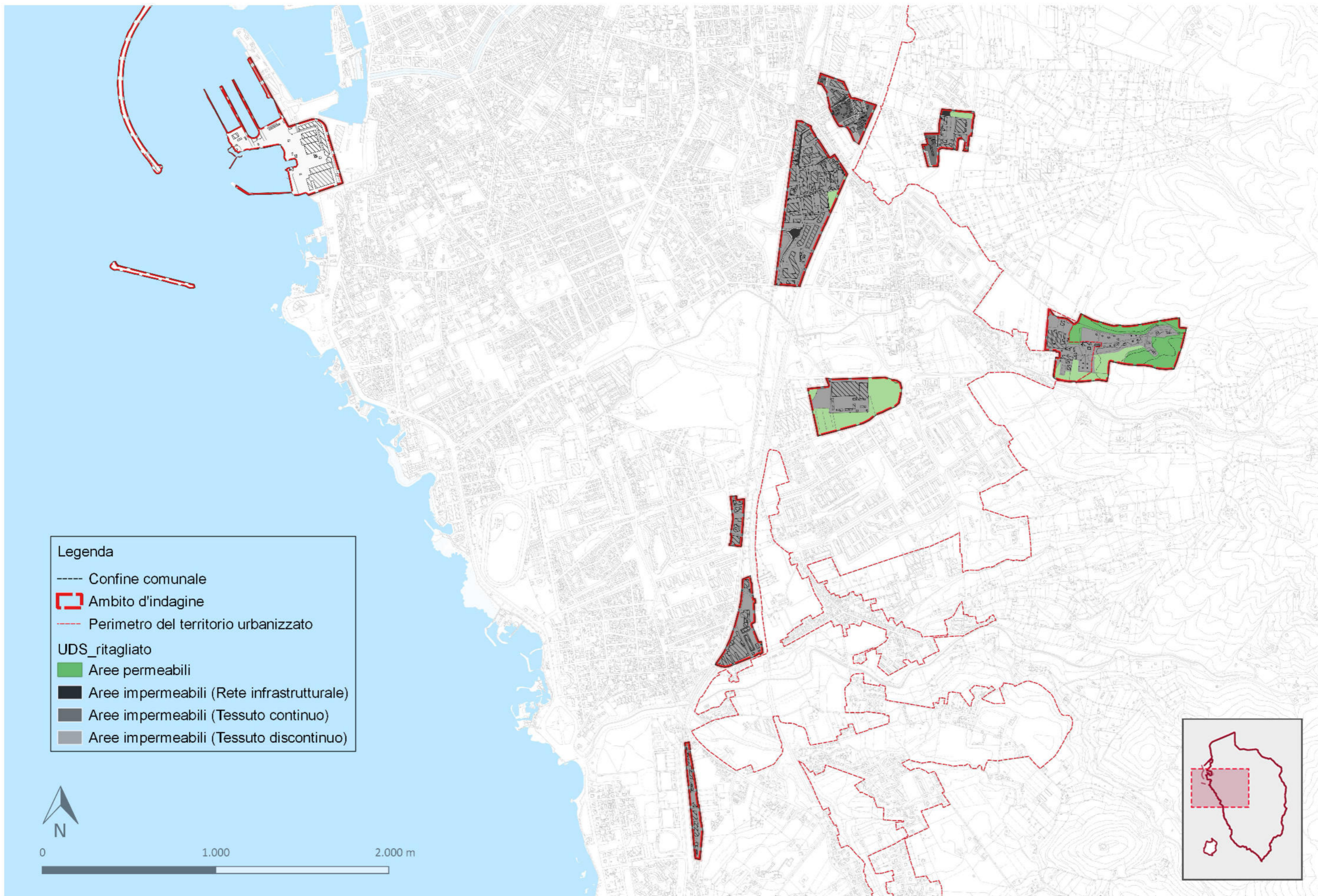
Legenda

- Confine comunale
- Ambito d'indagine
- - - Perimetro del territorio urbanizzato
- Pericolosità sismica (PS vigente)
- Pericolosità sismica 3
- Pericolosità geomorfologica (PS vigente)
- G1
- G2
- G3
- G4
- Vulnerabilità della falda

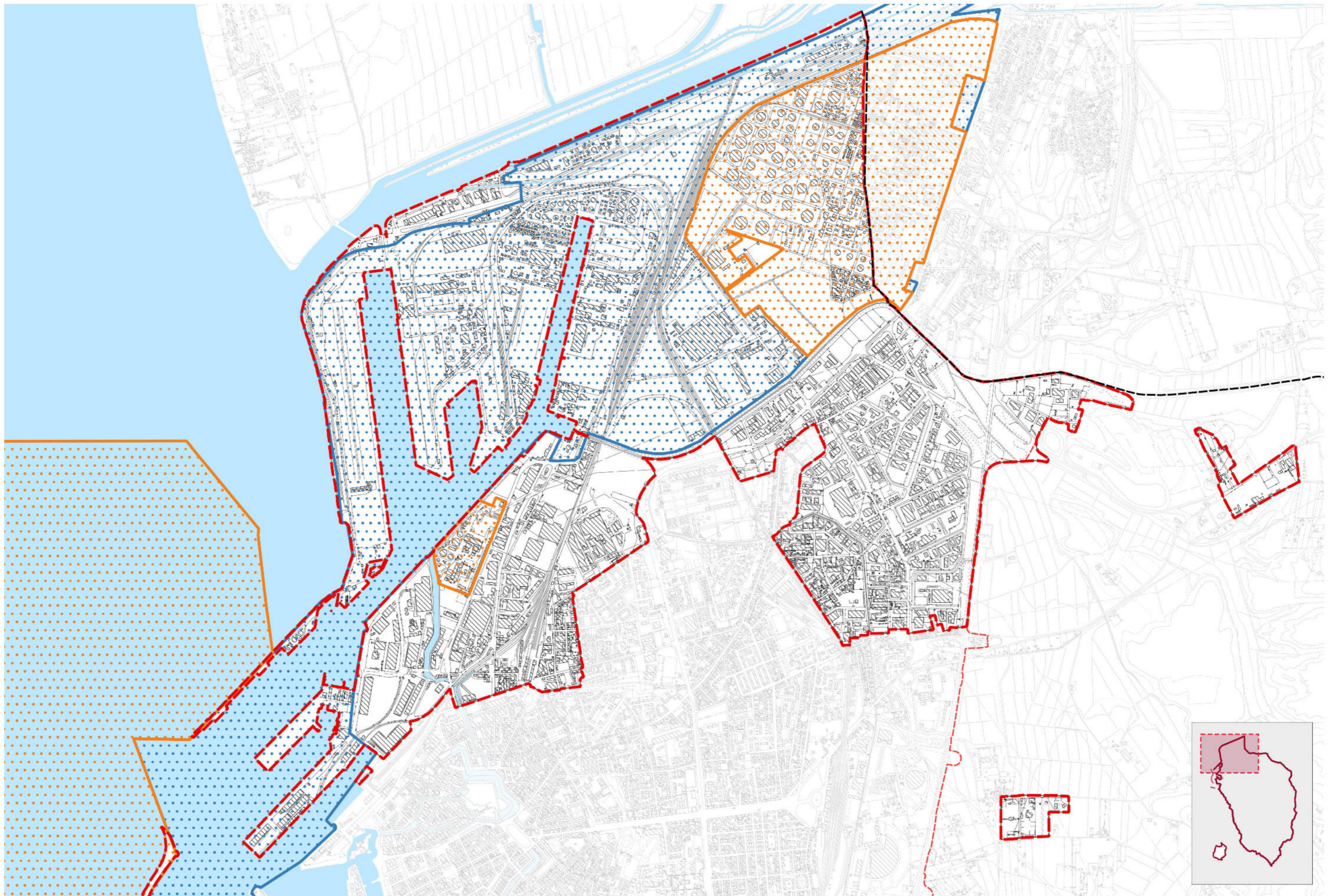


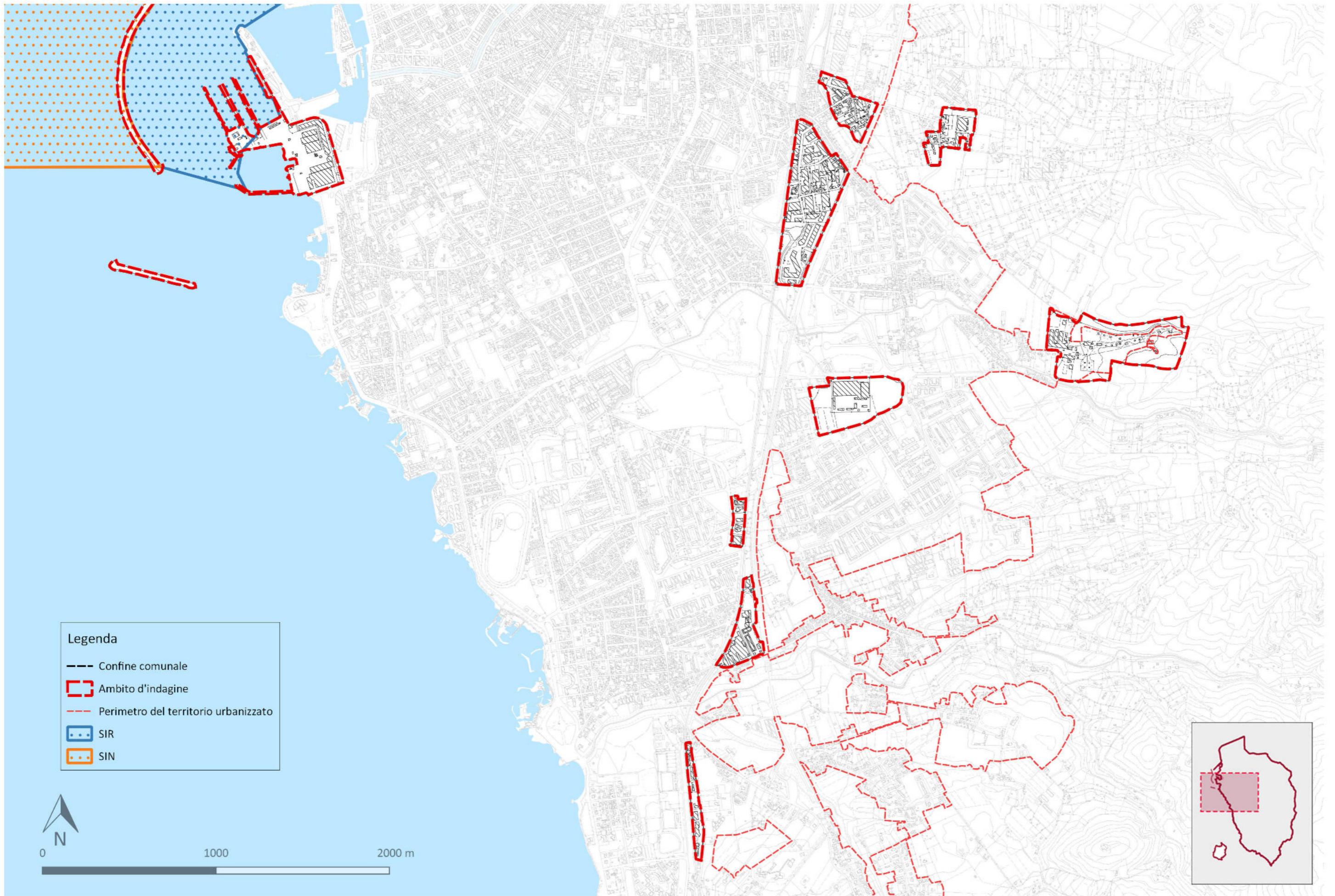
9.3 Analsi della permeabilità dei suoli





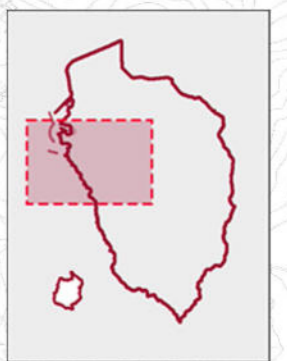
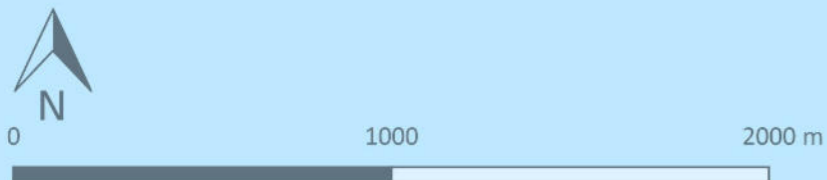
9.4 Aree SIR e SIN



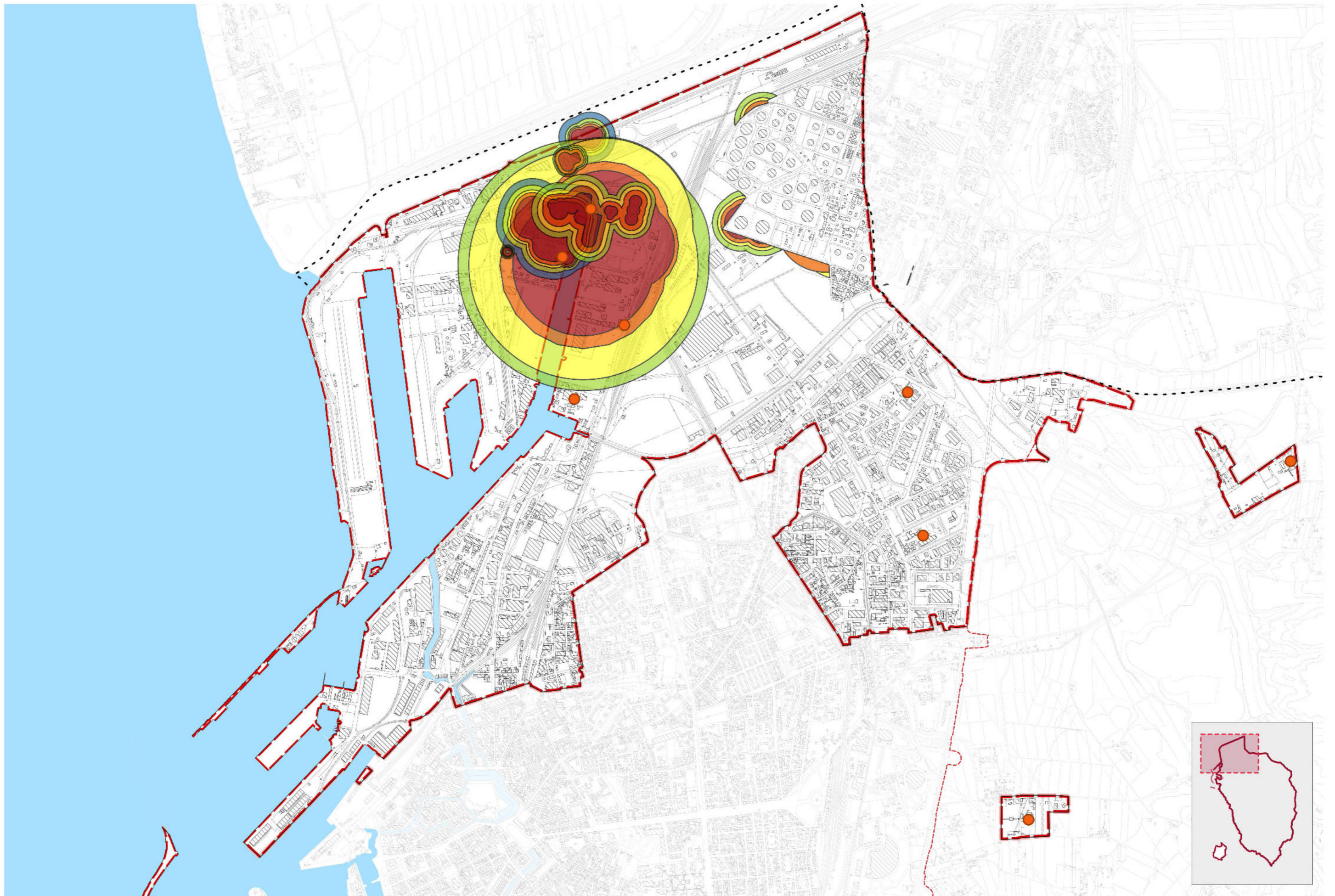


Legenda

- Confine comunale
- ▭ Ambito d'indagine
- - - Perimetro del territorio urbanizzato
- ▭ SIR
- ▭ SIN



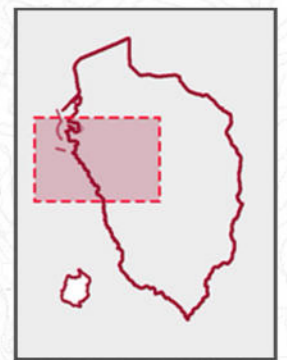
9.5 Aziende a Rischio di Incidente Rilevante e Aziende soggette a A.I.A.





Elenco Stabilimenti a RIR
 ENI S.p.a. - Raffineria Livorno
 Costieri d'Alesio S.p.A.
 Costieri Gas S.p.A.
 Depositi Costieri del Tirreno S.r.l.
 Neri Depositi Costieri S.p.a.
 Masol Continental Biofuel S.r.l.
 Cheddite S.r.l.

Legenda
 - - - Confine comune
 Ambito d'indagine
 - - - Perimetro del territorio urbanizzato
 Aziende a Rischio di Incidente Rilevante
 Effetto Tossico
 Elevata Letalità
 Inizio Letalità
 Lesioni Irreversibili
 Lesioni Reversibili
 Aziende soggette a AIA
● di competenza regionale





10. L'INDAGINE SULLE AREE LIBERE

Aspetti metodologici

La metodologia per l'individuazione delle aree libere, con caratteristiche dimensionali tali da consentire il potenziale insediamento di nuove attività, è stata condotta con l'ausilio di un software GIS, attraverso una serie di approfondimenti e passaggi consequenziali.

Il riferimento iniziale è stato quello relativo ai dati catastali dei terreni e fabbricati (fonte: Gestionale SIT Comune di Livorno). La prima operazione è stata quella di evidenziare tutte le particelle occupate da edifici e in seguito per differenza sono state individuate le aree libere non occupate da fabbricati.

Per queste aree, ancorché catastalmente libere, è stata verificata la presenza di funzioni o attività riconducibili al settore produttivo, che ne determinano un reale utilizzo, che le rende di fatto occupate al pari di quelle edificate e quindi da escludere dalla disponibilità, come per esempio l'utilizzo di vaste aree per lo stoccaggio di auto e mezzi.

A partire da questo dato sono state condotti gli approfondimenti di seguito descritti.

L'analisi dimensionale

Il primo approccio all'indagine ha riguardato gli aspetti dimensionali, ossia quante aree disponibili (numero) e di quale consistenza in termini di superfici (mq). Per semplificare la lettura dei dati, sono state individuate sei classi dimensionali, così ripartite:

da 0 a 240 mq

da 241 a 625 mq

da 626 a 2000 mq

da 2001 a 5000 mq

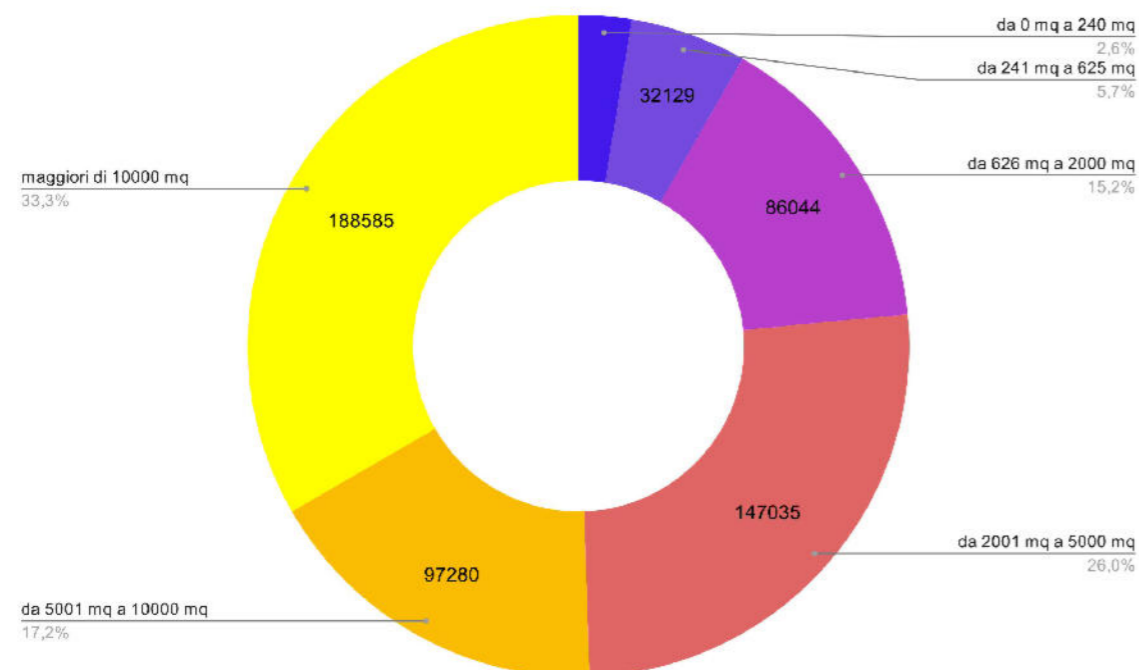
da 5001 a 10.000 mq

maggiori di 10.000 mq.

Dall'analisi dei dati, riepilogati nei grafici, emerge come il numero delle aree ricadenti nelle prime due classi dimensionali siano le più numerose e rappresentino in termini numerici circa il 62% delle aree libere complessive, mentre in termini dimensionali raggiungano solo il 9% delle superfici complessive.

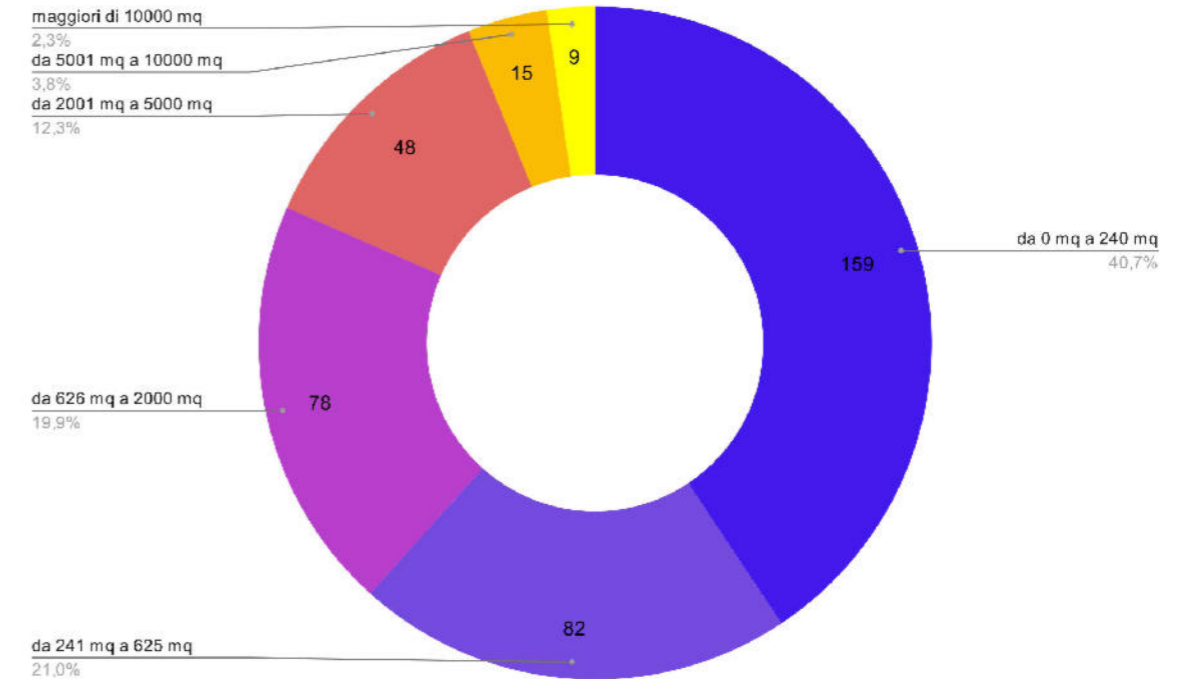
I lotti di superficie compresi tra 626 mq e 2000 mq rappresentano in termini numerici circa il 19,9%, mentre in termini di estensione il 15,2%.

I lotti con superficie comprese tra 5.000 e 10.000 mq, rappresentano in termini numerici circa il 12,3%, mentre in termini dimensionali il 17,2%.

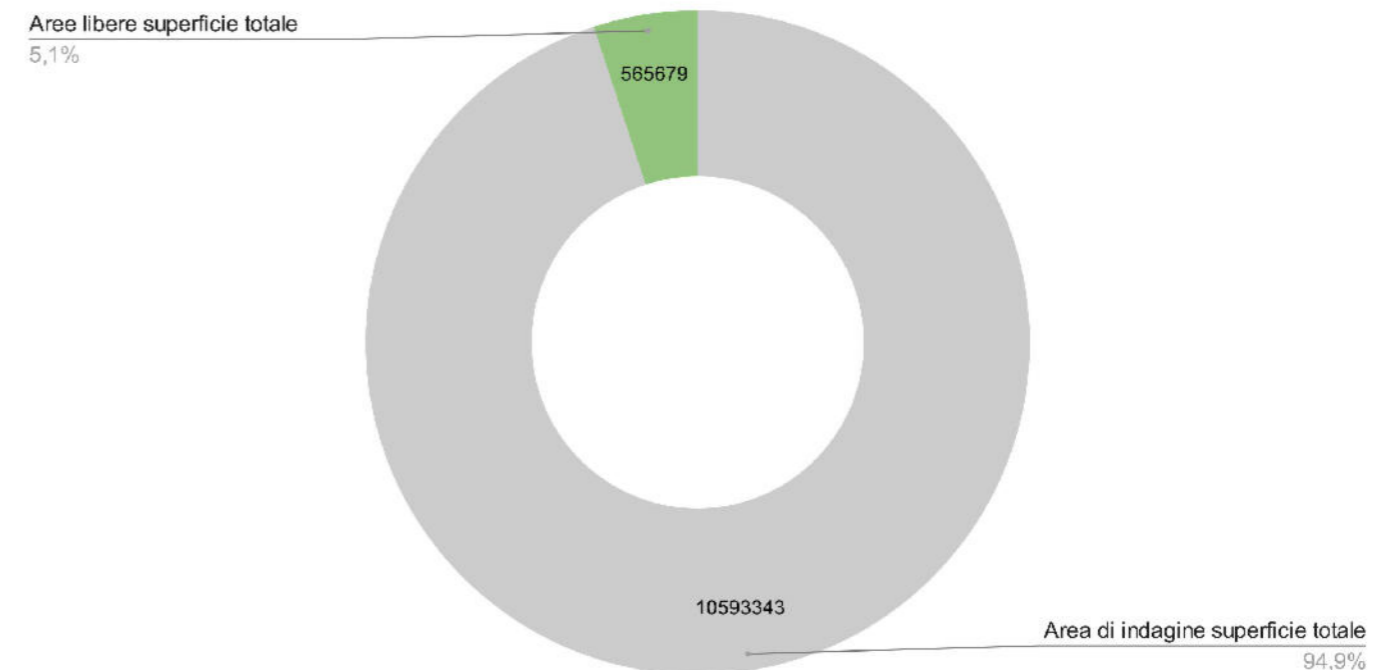


I lotti con superfici maggiori sono di numero limitato, rappresentano solo il 6% delle aree e hanno un'estensione superficiale che rappresenta il 50% delle superfici complessive libere.

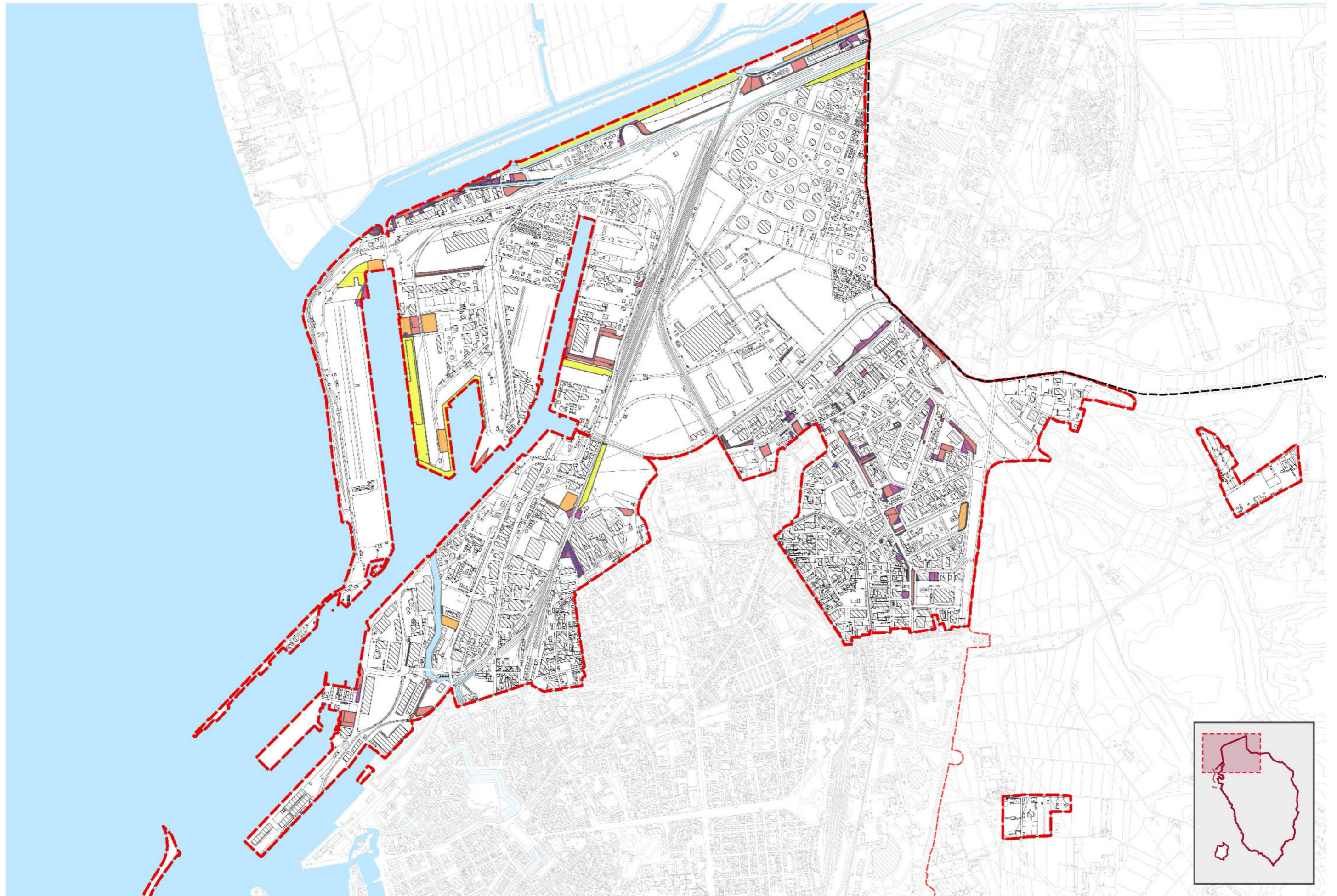
I dati elaborati sono stati restituiti graficamente all'interno dell'area di indagine (Tav. 10.1 AREE LIBERE: CLASSIFICAZIONE DIMENSIONALE DEI LOTTI).

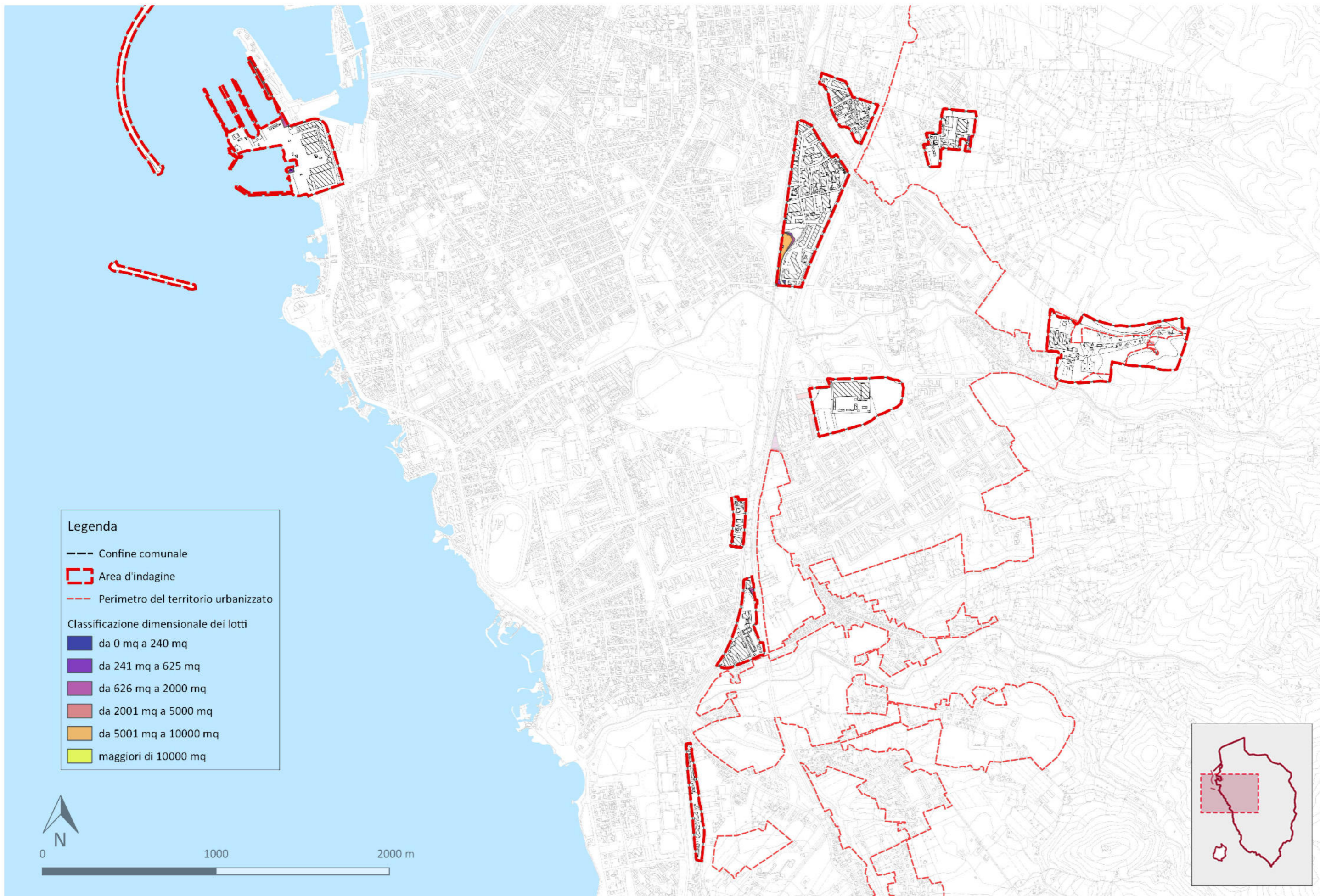


A conclusione dell'indagine sui dati relativi alle aree libere, il risultato del dato sulla consistenza in termini di superficie (mq) è stato rapportato a quello dell'area complessiva di indagine. Emerge da questo raffronto che le aree libere rappresentano poco più del 5% sull'area totale.



10.1 AREE LIBERE: CLASSIFICAZIONE DIMENSIONALE DEI LOTTI





L'analisi qualitativa

La prima valutazione che ha riguardato in modo analitico gli aspetti dimensionali, è stata accompagnata da valutazioni relative a caratteristiche e qualità dei lotti disponibili: sono stati individuati a tal fine una serie di parametri funzionali alla corretta interpretazione del dato numerico. In particolare sono stati presi in considerazione i seguenti aspetti:

- l'area normativa di riferimento (articolo NTA Regolamento Urbanistico);
- la dimensione del lotto in termini di superficie (classificazione mq) correlata alla conformazione del lotto stesso (forma).

Alle aree libere è stata sovrapposta l'area normativa del Regolamento Urbanistico, riscontrando che le aree ricadono in uno dei seguenti articoli:

- art. 22 – Aree per le attività portuali
- art. 24 – Aree per il recupero delle attività produttive
- art. 25 – Aree per le attività produttive e per i servizi alle imprese
- art. 26 – Aree per le attività nocive
- art. 37 – Aree per servizi.

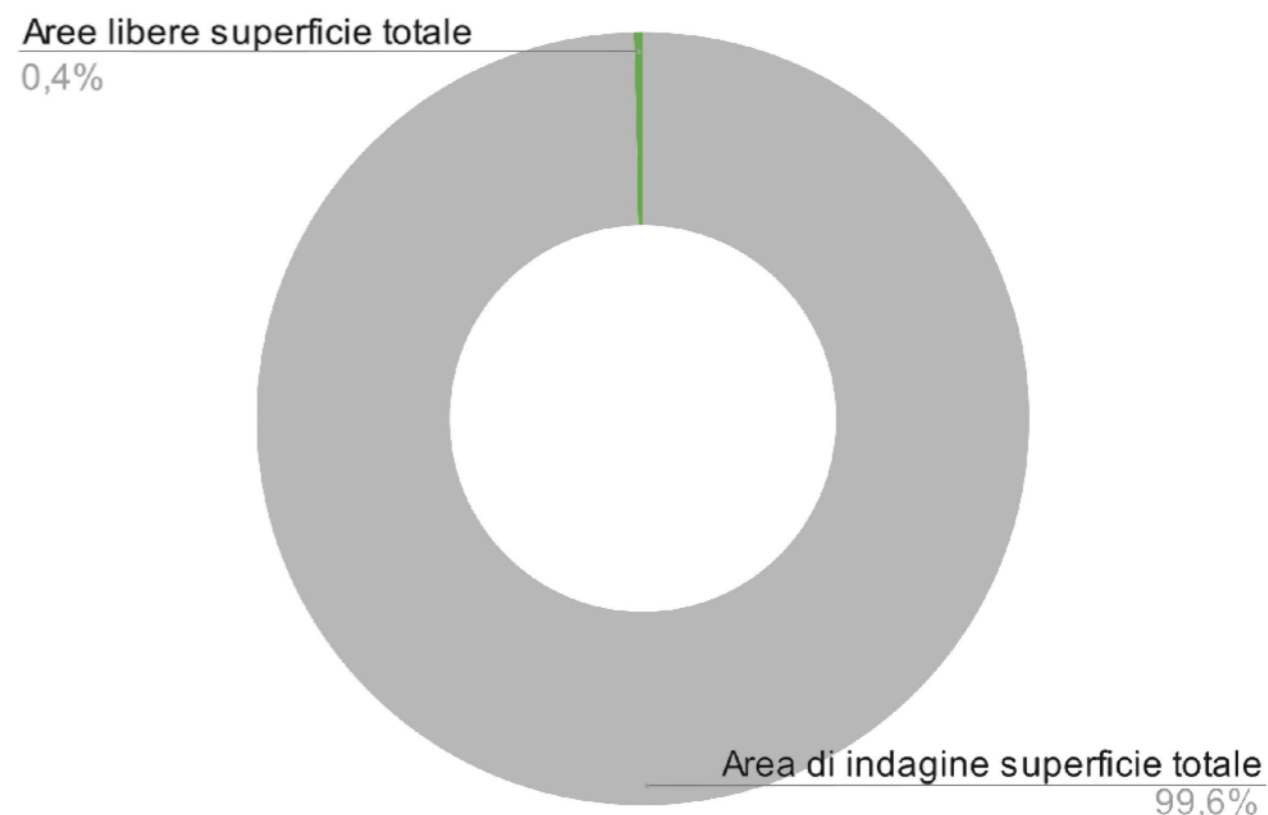
Alla Tav. 10.2 sono state evidenziate le aree con i relativi riferimenti normativi di R.U. e caratterizzate graficamente sulla base del regime giuridico pubblico o privato.

La prima analisi condotta, riguarda quindi la disciplina normativa dei lotti in esame, in particolare sono stati esclusi – indipendentemente dalla dimensione - tutti quelli ricadenti o nell'ambito disciplinare dell'art.22 che sottendono alla disciplina del Piano Regolatore del Porto e quelli ricadenti nell'ambito disciplinare dell'art.37 nei quali ricadono prevalentemente i parcheggi e il verde.

Il passaggio successivo, riguarda un affinamento rispetto alla valutazione delle caratteristiche dimensionali dei lotti liberi precedentemente suddivisi nelle sei classi dimensionali (vedi tavola 10.1), ed ha seguito i seguenti criteri. Il primo criterio, è stato quello di escludere i lotti non contermini ad altri liberi e al di sotto di una superficie pari a 2000 mq, in quanto detti lotti potrebbero configurarsi come possibili aree di ampliamento di attività esistenti. Il secondo criterio applicato, ha riguardato la lettura della classificazione dimensionale congiuntamente alle caratteristiche di forma (lotti stretti e allungati) e collocazione (lungo canali, infrastrutture viarie e ferroviarie), questo filtro ha portato all'esclusione di ulteriori aree che, pur avendo ampie dimensioni, non consentono comunque l'insediamento di una nuova attività. In relazione al regime giuridico dell'area, sono state ulteriormente filtrate ed escluse tutte quelle di proprietà pubblica.


Questa metodologia è stata accompagnata dalla campagna di verifica, sia attraverso la consultazione di GoogleEarth, sia da sopralluoghi in sito, e che ha permesso questo ulteriore affinamento dell'indagine.

In conclusione le aree libere disponibili per un possibile insediamento di nuove attività è circa lo 0,4% della superficie complessiva dell'area di indagine.



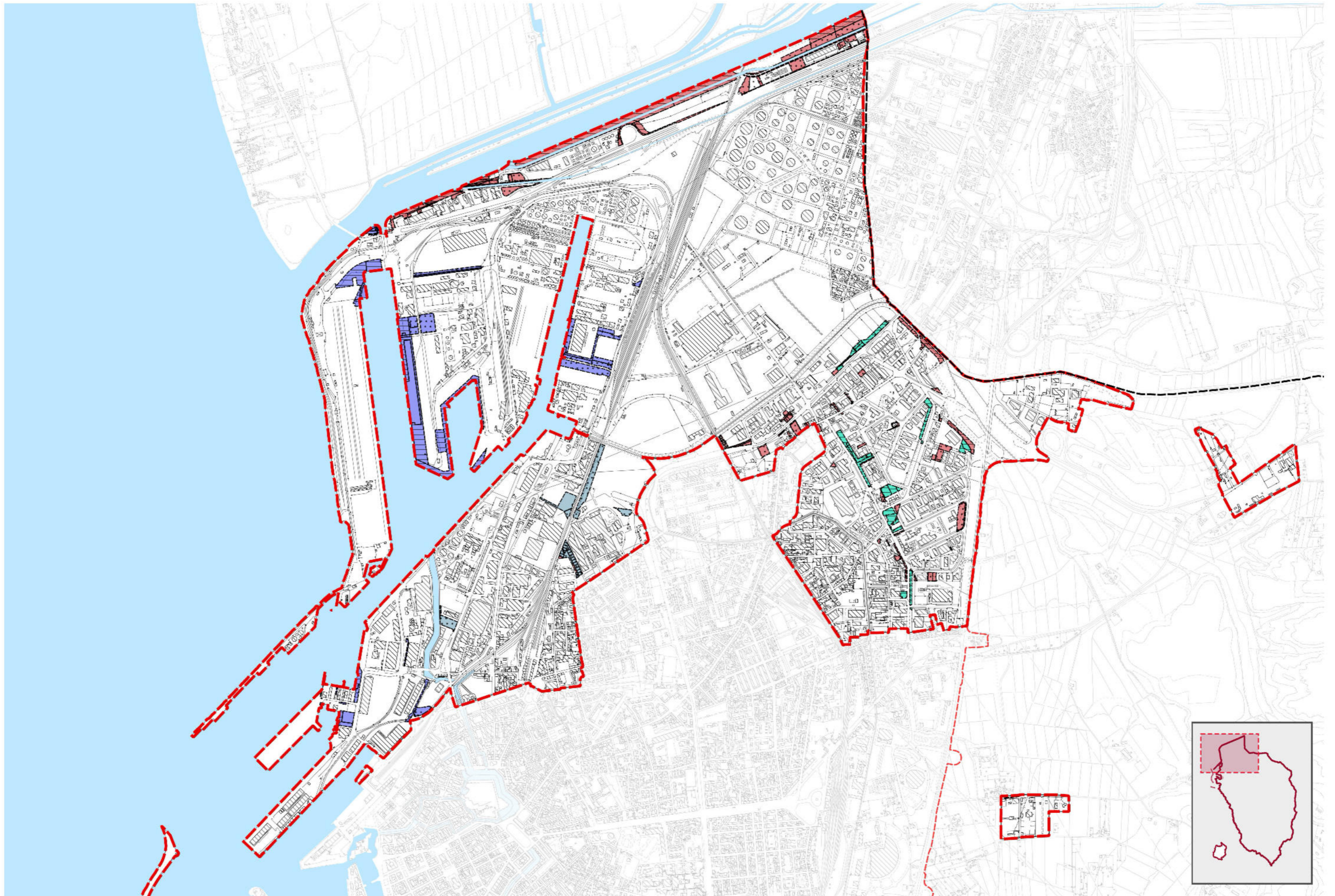
Per ciascuna delle aree libere selezionate, come individuate alla tav.10.3, è stata redatta una scheda riepilogativa che a partire dall'individuazione attraverso l'immagine satellitare (fonte. Google Earth) ne descrive le caratteristiche principali.

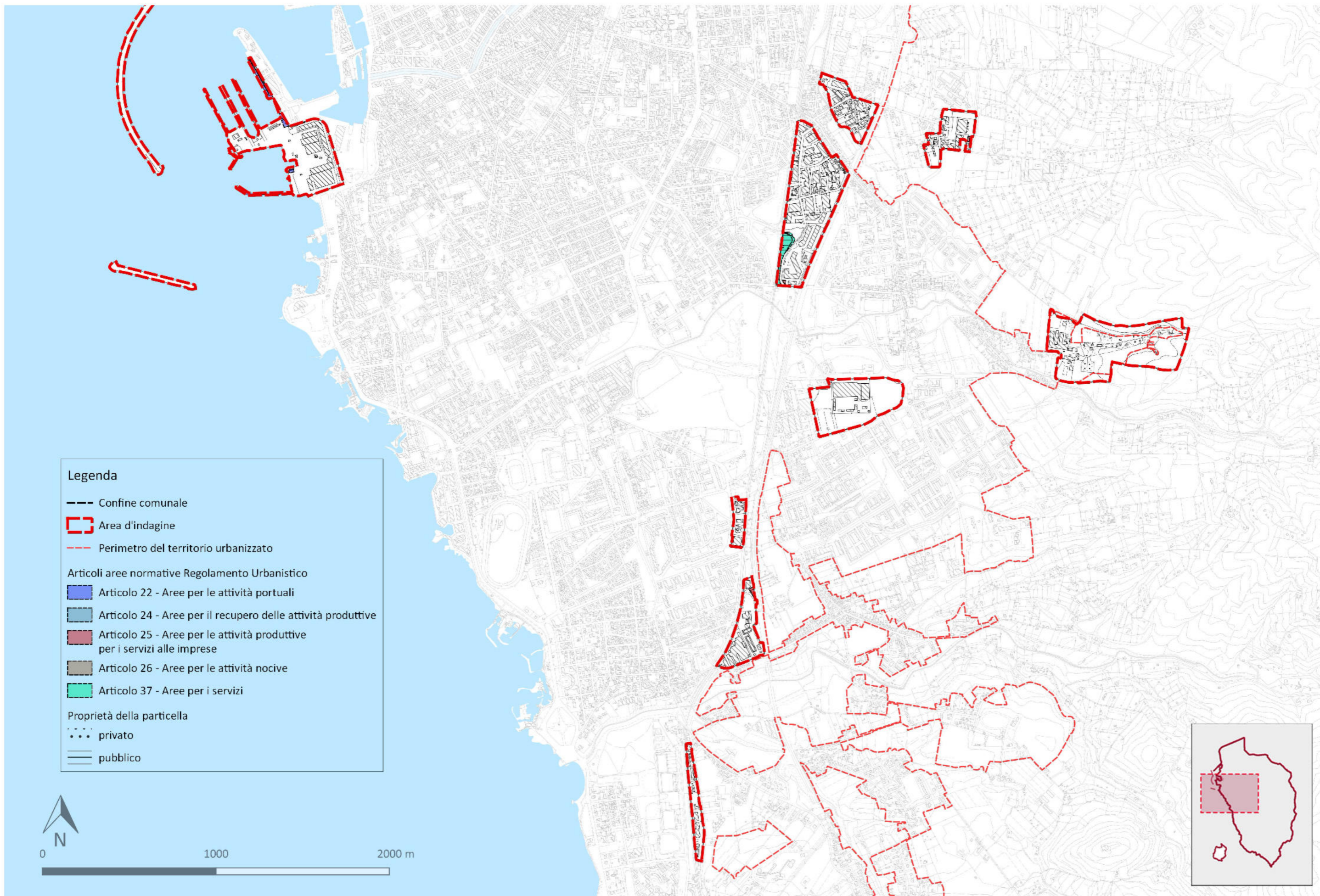
Questi i contenuti:

IDENTIFICATIVO: Numero dell'area in esame	LOCALIZZAZIONE: Estratto immagine satellitare																								
AREA 2																									
<table border="0"> <tr> <td>Individuazione area produttiva</td> <td>Picchianti</td> </tr> <tr> <td>Localizzazione</td> <td>Via dei Ramai</td> </tr> <tr> <td>Coordinate</td> <td>1608570.3,4825209.3</td> </tr> <tr> <td>UTOE</td> <td>10 - Attività</td> </tr> <tr> <td>Morfotipo PIT/PPR</td> <td>TPS1</td> </tr> <tr> <td>NTA Regolamento Urbanistico</td> <td>Art. 25 - Aree per attività produttive e servizi alle imprese</td> </tr> <tr> <td>Superficie catastale</td> <td>$(307,96+2010,54)+(12,80+349,73+628,90) = 3.309,93$ mq</td> </tr> <tr> <td>Foglio</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Particelle catastali</td> <td>256-264 / 257-258-266</td> </tr> <tr> <td>Proprietà</td> <td>Privato (2 soggetti)</td> </tr> <tr> <td>Vincoli/Rispetti</td> <td>L'area è lambita dalla fascia di rispetto della linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132). Ricade in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G2, in classe di pericolosità sismica S3.</td> </tr> <tr> <td>Note</td> <td>I mappali 256-264 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà esclusiva con convenzione rep. n.56170 del 08/05/2003 come rilevato nella convenzione rep.n.58334/2008. I mappali 257-258-266 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà, poiché rappresentano il completamento del lotto acquisito con convenzione rep. n.56049/2002.</td> </tr> </table>		Individuazione area produttiva	Picchianti	Localizzazione	Via dei Ramai	Coordinate	1608570.3,4825209.3	UTOE	10 - Attività	Morfotipo PIT/PPR	TPS1	NTA Regolamento Urbanistico	Art. 25 - Aree per attività produttive e servizi alle imprese	Superficie catastale	$(307,96+2010,54)+(12,80+349,73+628,90) = 3.309,93$ mq	Foglio	12	Particelle catastali	256-264 / 257-258-266	Proprietà	Privato (2 soggetti)	Vincoli/Rispetti	L'area è lambita dalla fascia di rispetto della linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132). Ricade in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G2, in classe di pericolosità sismica S3.	Note	I mappali 256-264 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà esclusiva con convenzione rep. n.56170 del 08/05/2003 come rilevato nella convenzione rep.n.58334/2008. I mappali 257-258-266 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà, poiché rappresentano il completamento del lotto acquisito con convenzione rep. n.56049/2002.
Individuazione area produttiva	Picchianti																								
Localizzazione	Via dei Ramai																								
Coordinate	1608570.3,4825209.3																								
UTOE	10 - Attività																								
Morfotipo PIT/PPR	TPS1																								
NTA Regolamento Urbanistico	Art. 25 - Aree per attività produttive e servizi alle imprese																								
Superficie catastale	$(307,96+2010,54)+(12,80+349,73+628,90) = 3.309,93$ mq																								
Foglio	12																								
Particelle catastali	256-264 / 257-258-266																								
Proprietà	Privato (2 soggetti)																								
Vincoli/Rispetti	L'area è lambita dalla fascia di rispetto della linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132). Ricade in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G2, in classe di pericolosità sismica S3.																								
Note	I mappali 256-264 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà esclusiva con convenzione rep. n.56170 del 08/05/2003 come rilevato nella convenzione rep.n.58334/2008. I mappali 257-258-266 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà, poiché rappresentano il completamento del lotto acquisito con convenzione rep. n.56049/2002.																								

DESCRIZIONE:
Elementi identificativi e caratteristiche principali

10.2 AREE LIBERE: RIFERIMENTI NORMATIVI RU





Legenda

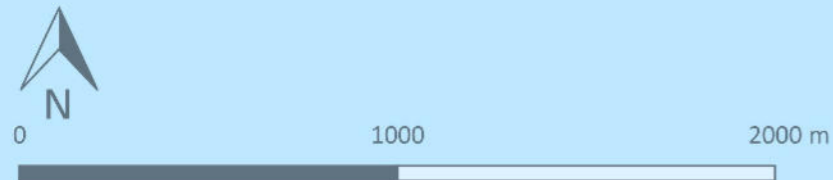
- Confine comunale
- ▭ Area d'indagine
- - - Perimetro del territorio urbanizzato

Articoli aree normative Regolamento Urbanistico

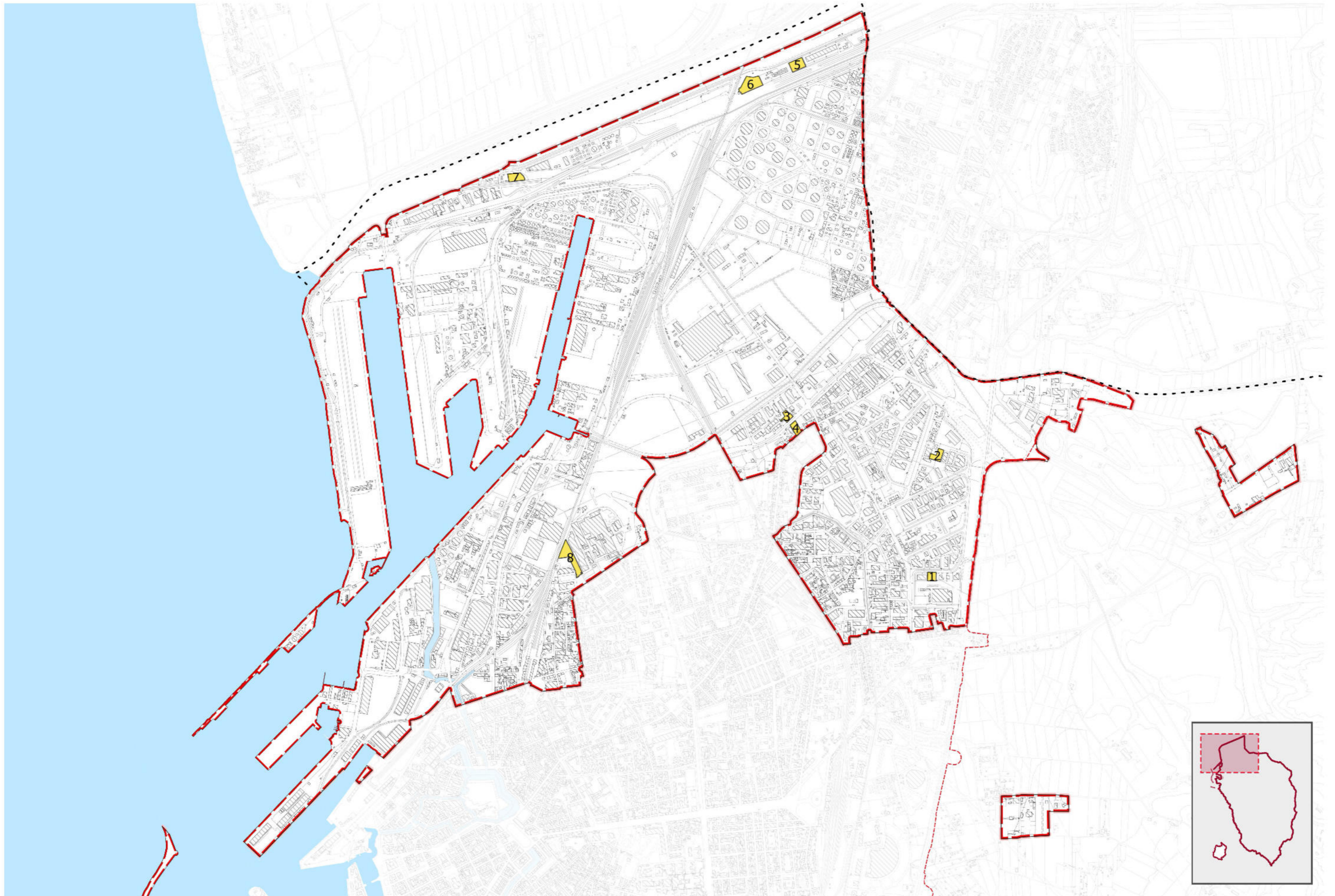
- ▭ Articolo 22 - Aree per le attività portuali
- ▭ Articolo 24 - Aree per il recupero delle attività produttive
- ▭ Articolo 25 - Aree per le attività produttive per i servizi alle imprese
- ▭ Articolo 26 - Aree per le attività nocive
- ▭ Articolo 37 - Aree per i servizi

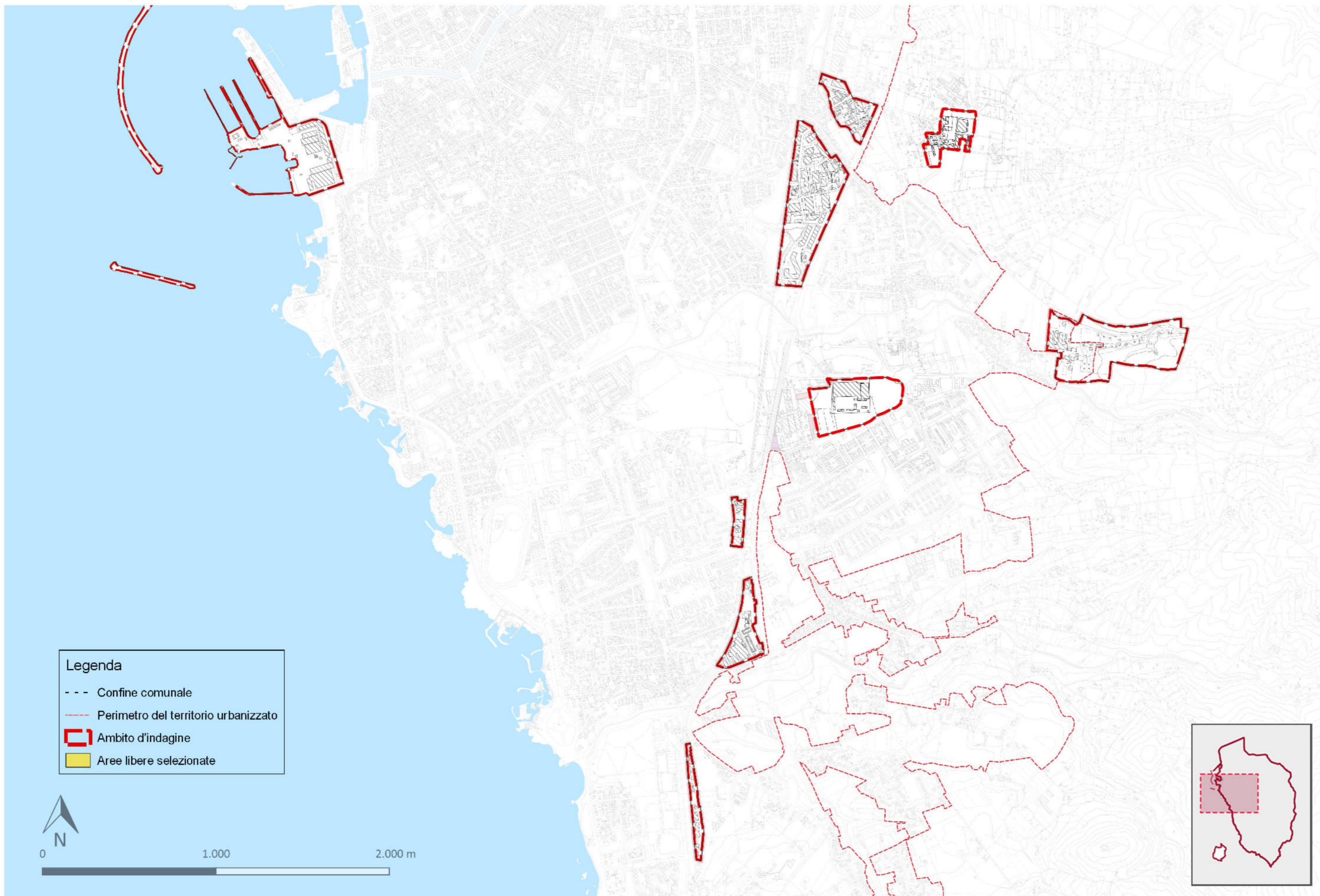
Proprietà della particella

- ⋯ privato
- ▭ pubblico



10.3 AREE LIBERE SELEZIONATE





10.4 SCHEDE AREE LIBERE SELEZIONATE

AREA 1



Individuazione area produttiva	Picchianti
Localizzazione	Via degli Arrotini
Coordinate	1608547.8,4824521.2
UTOE	10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR	TPS1
NTA Regolamento Urbanistico	Art. 25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Superficie catastale	$(986,25+1303,46+143,54) = 2.433,25$ mq
Foglio	11
Particelle catastali	1137 - 1223 - 1224
Proprietà	Privato (unico soggetto)
Vincoli/Rispetti	L'area è attraversata dalla linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132) e interessata dalla relativa fascia di rispetto. Ricade in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G2, in classe di pericolosità sismica S3.
Note	

AREA 2



Individuazione area produttiva	Picchianti
Localizzazione	Via dei Ramai
Coordinate	1608570.3,4825209.3
UTOE	10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR	TPS1
NTA Regolamento Urbanistico	Art. 25 - Aree per attività produttive e servizi alle imprese
Superficie catastale	$(307,96+2010,54)+(12,80+349,73+628,90) = 3.309,93$ mq
Foglio	12
Particelle catastali	256-264 / 257-258-266
Proprietà	Privato (2 soggetti)
Vincoli/Rispetti	L'area è lambita dalla fascia di rispetto della linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132). Ricade in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G2, in classe di pericolosità sismica S3.
Note	I mappali 256-264 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà esclusiva con convenzione rep. n.56170 del 08/05/2003 come rilevato nella convenzione rep.n.58334/2008. I mappali 257-258-266 sono stati ceduti dal comune di Livorno in proprietà, poiché rappresentano il completamento del lotto acquisito con convenzione rep. n.56049/2002.

AREA 3



Individuazione area produttiva Via Firenze
Localizzazione Via Firenze
Coordinate 1607714.0,4825440.4
UTOE 10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR TPS1
NTA Regolamento Urbanistico Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Superficie catastale (664,99+623,83+479,40+332,13+267,70) = 2.368,05 mq
Foglio 9
Particelle catastali 79-82-186 - 249-546
Proprietà Privato (unico soggetto)
Vincoli/Rispetti L'area ricade completamente in classe di pericolosità idraulica P.I.3, in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3.

Note

AREA 4



Individuazione area produttiva Via Firenze
Localizzazione Via Provinciale Pisana
Coordinate 1607763.5,4825375.2
UTOE 10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR TPS1
NTA Regolamento Urbanistico Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Superficie catastale 2.791,82 mq
Foglio 9
Particelle catastali 458
Proprietà Privato (unico soggetto)
Vincoli/Rispetti L'area è attraversata dalla linea dell'elettrodotto ENEL ad alta tensione (132) e interessata dalla relativa fascia di rispetto. Ricade quasi completamente in classe di pericolosità idraulica PI3, in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3.

Note

AREA 5



Individuazione area produttiva

Localizzazione	Scolmatore
Coordinate	Via dei Canali
UTOE	1607774.1,4827466.3
Morfotipo PIT/PPR	10 - Attività
NTA Regolamento Urbanistico	TPS1
Superficie catastale	Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Foglio	4.775,23 mq
Particelle catastali	5
Proprietà	56
Vincoli/Rispetti	Privato (10 soggetti) L'area rientra nella perimetrazione SIR (aree soggette e procedura di bonifica). Inoltre ricade completamente in classe di pericolosità idraulica P.I.3, in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3.
Note	

AREA 6



Individuazione area produttiva

Localizzazione	Scolmatore
Coordinate	Via dei Canali
UTOE	1607509.4,4827358.8
Morfotipo PIT/PPR	10 - Attività
NTA Regolamento Urbanistico	TPS1
Superficie catastale	Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Foglio	(3.869,43+3.671,53+850,30) = 8.391,26 mq
Particelle catastali	5
Proprietà	11 - 12 - 41
Vincoli/Rispetti	Privato (unico soggetto) L'area rientra nella perimetrazione SIR (aree soggette e procedura di bonifica). Inoltre ricade parzialmente in classe di pericolosità idraulica P.I.3 e P.I.2., in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3. La particella 11 è lambita ad ovest dalla fascia di rispetto della linea ferroviaria.
Note	

AREA 7



Individuazione area produttiva	Scolmatore
Localizzazione	Via dello Scolmatore
Coordinate	1606158.0,4826821.2
UTOE	10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR	TPS1
NTA Regolamento Urbanistico	Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Superficie catastale	(84,69+2.904,36+851,25) = 3.840,30 mq
Foglio	3
Particelle catastali	104 - 105 - 106
Proprietà	Privato (unico soggetto)
Vincoli/Rispetti	L'area ricade nell'involuppo dell'area RIR (Costieri Gas Livorno); rientra nella perimetrazione SIR (aree soggette e procedura di bonifica). in classe di pericolosità idraulica P.I.2 e per una piccola porzione a sud in classe di pericolosità idraulica P.I.3, ricade inoltre in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3.

Note

AREA 8



Individuazione area produttiva	Area retroportuale - San Marco
Localizzazione	Via Fabio Filzi
Coordinate	1606500.3,4824583.6
UTOE	10 - Attività
Morfotipo PIT/PPR	TPS1
NTA Regolamento Urbanistico	Art.25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese
Superficie catastale	(390,73+295,61+365,44+406,3+264,17+378,14+383,24+378,19+379,07+393,9+380,7+387,6+375,44+382,18+330,54+118,73+3,59+185,88+6,75+2567,35+4,35+176,24+362,07+340,56) = 9.265,77 mq
Foglio	7
Particelle catastali	397-398-399-400-401-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-436-593-598-600-602-636
Proprietà	Privata (unico soggetto)
Vincoli/Rispetti	L'area è interessata in parte dalla fascia di rispetto ferroviario (nord-ovest) ed è attraversata dalla linea dell'elettrodotto con le relative fasce di rispetto (sud). L'area in relazione ai vincoli sui beni paesaggistici rientra nella perimetrazione delle "Zone omogenee A e B e ricomprese nel PPA alla data del 6 settembre 1985". Ricade inoltre prevalentemente in classe di pericolosità idraulica P.I.1, in classe di pericolosità geomorfologica G3, in classe di pericolosità sismica S3.

Note

Conclusioni

Le aree libere selezionate nell'area di studio sono otto, si collocano tutte nella zona nord del territorio comunale, in particolare nell'UTOE 10 – Attività. Rappresentano come descritto nella parte metodologica (vedi paragrafo 10), lo 0,4% della superficie complessiva dell'area individuata ai fini dell'indagine.

Questo dato è già fortemente significativo ed evidenzia la carenza o comunque il numero esiguo di spazi immediatamente disponibili all'insediamento di nuove aziende sul territorio comunale.

E' comunque interessante fare alcune considerazioni, sia riguardo alle caratteristiche dimensionali di queste aree, sia riguardo agli aspetti qualitativi ed in particolare riguardo alle limitazioni all'uso derivanti dalla presenza di eventuali vincoli e/o fasce di rispetto.

In relazione a questo sono stati presi in considerazione i seguenti aspetti:

- le fasce di rispetto (stradale, ferroviario, elettrodotto, cimiteriale)
- la classe di pericolosità idraulica, geomorfologica e sismica;
- l'inviluppo delle aree soggette a RIR;
- le aree soggette a procedura di bonifica.

In ordine alle caratteristiche dimensionali, delle otto aree selezionate, sei hanno una superficie complessiva al di sotto dei 5.000 mq, e le due rimanenti non raggiungono i 10.000 mq.

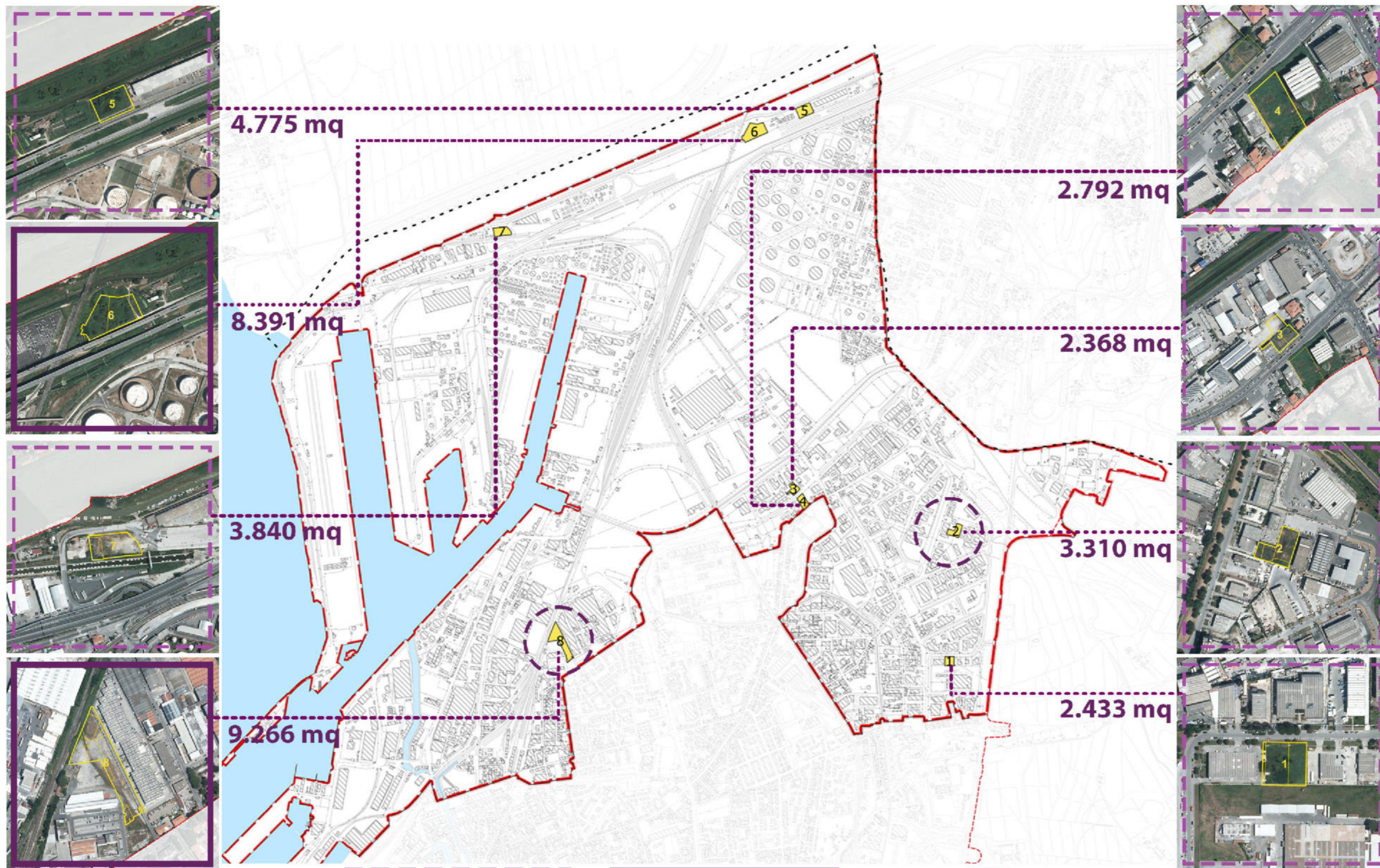
numero area	superficie (mq)	classe dimensionale
1	2.433	da 2001 a 5000
2	3.309	da 2001 a 5000
3	2.368	da 2001 a 5000
4	2.792	da 2001 a 5000
5	4.775	da 2001 a 5000
6	8.391	da 5001 a 10.000
7	3.840	da 2001 a 5000
8	9.266	da 5001 a 10.000
totale	37.174	

Rispetto alle caratteristiche qualitative, la maggior parte di esse è gravata da più vincoli o limitazioni all'uso, come si evince dalla tabella riepilogativa che segue dove il colore evidenzia il grado di interessamento dell'area.

assente 
 parziale 
 totale 

NUMERO AREA	ELETTRODOTTO	RISPETTO FERROVIARIO	PERICOLOSITÀ IDRAULICA	PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	PERICOLOSITÀ SISMICA	AREA RIR	AREA SIR
1	totale	assente	PI1	G2	S3	assente	assente
2	assente	assente	PI1	G2	S3	assente	assente
3	assente	assente	PI3	G3	S3	assente	assente
4	totale	assente	PI3	G3	S3	assente	assente
5	assente	assente	PI3	G3	S3	assente	totale
6	assente	parziale	PI3- PI2	G3	S3	assente	totale
7	assente	assente	PI2-PI3	G3	S3	totale	totale
8	parziale	parziale	PI1	G3	S3	assente	assente

In sintesi le uniche aree effettivamente disponibili per un possibile nuovo insediamento sono rappresentate dall'area identificata al n.2 per complessivi 3.309 mq e dall'area n.8 per complessivi 9.266 mq. che presenta comunque delle criticità.



**6 AREE
hanno
superficie
< 5.000 mq**

**2 AREE
hanno
superficie
compresa tra
8.000 mq e
10.000 mq**

**vincoli e
limitazioni all'uso
riducono le aree
effettivamente
utilizzabili a 2**



11. L'INDAGINE SULLE AREE EDIFICATE

Una volta costruito il quadro della situazione riguardante le aree libere della zona industriale oggetto di indagine, si è passati all'analisi delle aree edificate. Lo studio ha approfondito due aspetti in particolare, quello relativo all'analisi economica del tessuto produttivo (vedi paragrafo 11.1) e quello attinente alla configurazione funzionale e urbanistica (vedi paragrafo 11.2) attraverso i parametri relativi a destinazioni d'uso e densità, cercando di mettere in relazione, dati e caratteristiche delle aziende, con la loro collocazione territoriale.

11.1 Le attività economiche

Volendo approfondire le indagini in relazione alla caratterizzazione delle attività economiche presenti nell'area di indagine, il passaggio successivo è stato spostare l'attenzione dai fabbricati, alle singole attività che si localizzano al loro interno.

L'interrogazione - tramite il Sistema Informativo Territoriale del Comune- dei dati relativi alle sezioni dei codici ATECO 2007, ha permesso di aggregare i dati dell'area di indagine, in modo tale da avere un'idea più precisa delle attività operanti su questa parte di territorio comunale.

Di seguito lo schema che sintetizza le sezioni e la loro lettera di riferimento riscontrabile nei successivi grafici.

Come viene descritto dal Prof. Pompili, nella relazione che accompagna il Piano Strutturale (Posizionamento e prospettive strategiche di Livorno. Economia e lavoro. Commercio e turismo), la città di Livorno, oltre che nella presenza del Porto e strettamente connesso a quest'ultimo, trova il suo sistema economico nel grande commercio, specialmente all'ingrosso, svolgendo il ruolo di porta di accesso al sistema insediativo toscano. Questa considerazione viene confermata ulteriormente dai dati, che vedono la sezione G (Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli) come la preponderante (29.1%).

Subito dopo troviamo la sezione C, quella dell'attività manifatturiera molto legata al mondo del supporto all'edilizia o riparazioni di auto/imbarcazioni.

Il terzo trend è rappresentato dalla sezione H, quella dei magazzini e imprese logistiche, molto presenti radicate sul territorio (14.0%). La quarta e ultima categoria che emerge dai dati, è rappresentata dalla sezione F delle costruzioni, quindi tutte le attività operanti quali imprese edili e impiantistiche (9.3%).



Rispetto alle imprese insediate nell'ambito di indagine, il dato relativo al numero delle aziende ci restituisce quali siano le sezioni principali presenti sul territorio ma non le attività singole.

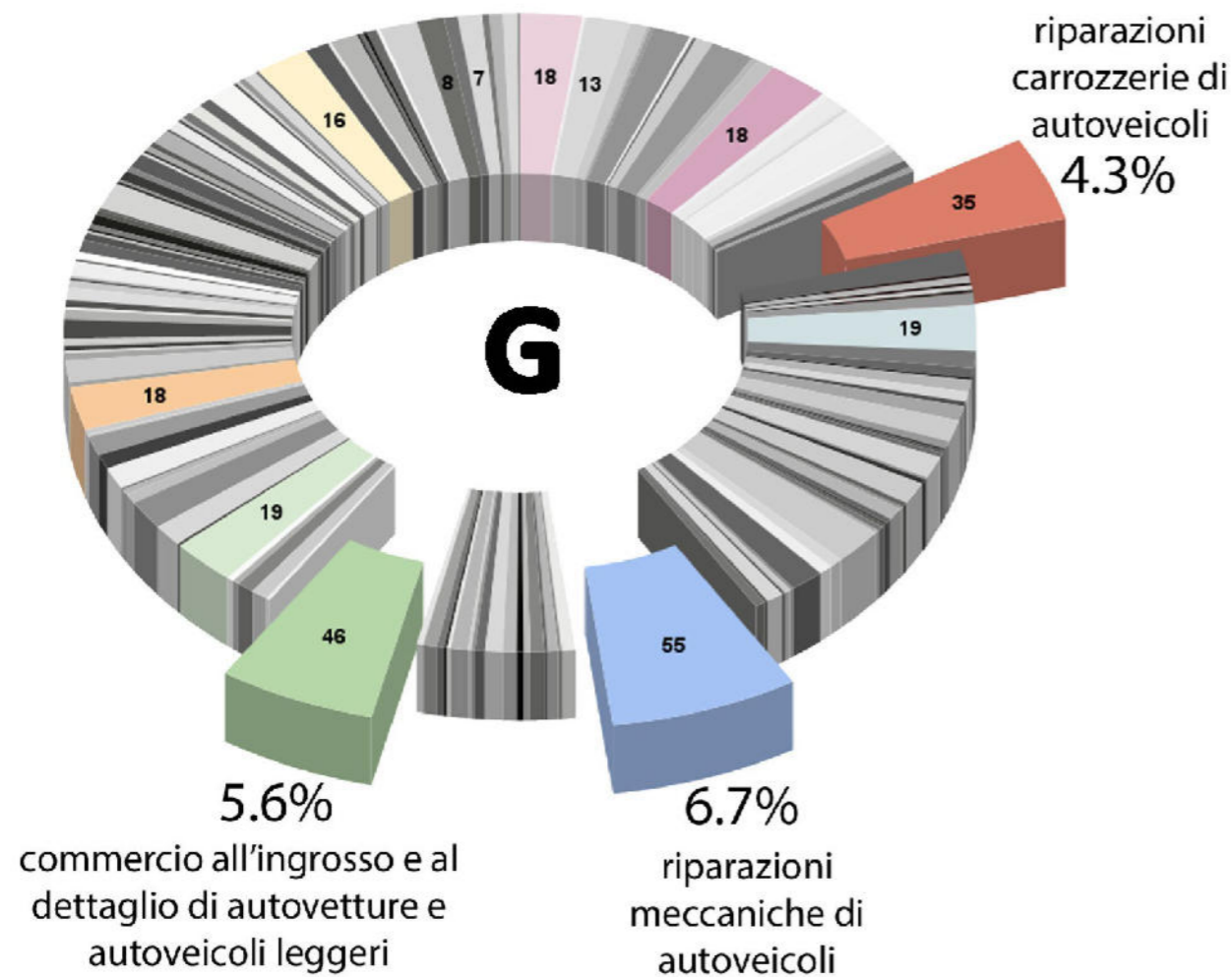
È stato quindi necessario fare dei focus di indagine sui quattro principali trend e vedere quali fossero le specifiche attività per poter eventualmente localizzare dei distretti specializzati.

Il lavoro è stato quello dello scorporo delle categorie ATECO precedentemente aggregate, per poi aggregarle nuovamente in base alle sotto categorie specifiche: così facendo è stato possibile contare le unità per ogni singola tipologia di attività all'interno della stessa sezione.

Sezione	Descrizione
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca
B	Estrazione di minerali da cave e miniere
C	Attività manifatturiere
D	Fornitura energia elettrica, gas, vapore, area condizionata
E	Fornitura di acqua, reti fognarie, gestione rifiuti e risanamento
F	Costruzioni
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli
H	Trasporto e magazzinaggio
I	Attività dei servizi di alloggio e ristorazione
J	Servizi di informazione e comunicazione
K	Attività finanziarie e assicurative
L	Attività immobiliari
M	Attività professionali, scientifiche e tecniche
N	Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese
O	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale e divertimento
P	Istruzione
Q	Sanità e assistenza sociale
R	Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento
S	Altre attività di servizi
T	Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico; Produzioni di beni e servizi indifferenziati per uso proprio da parte di famiglie e convivenze
U	Organizzazioni ed organismi extraterritoriali

sezione G

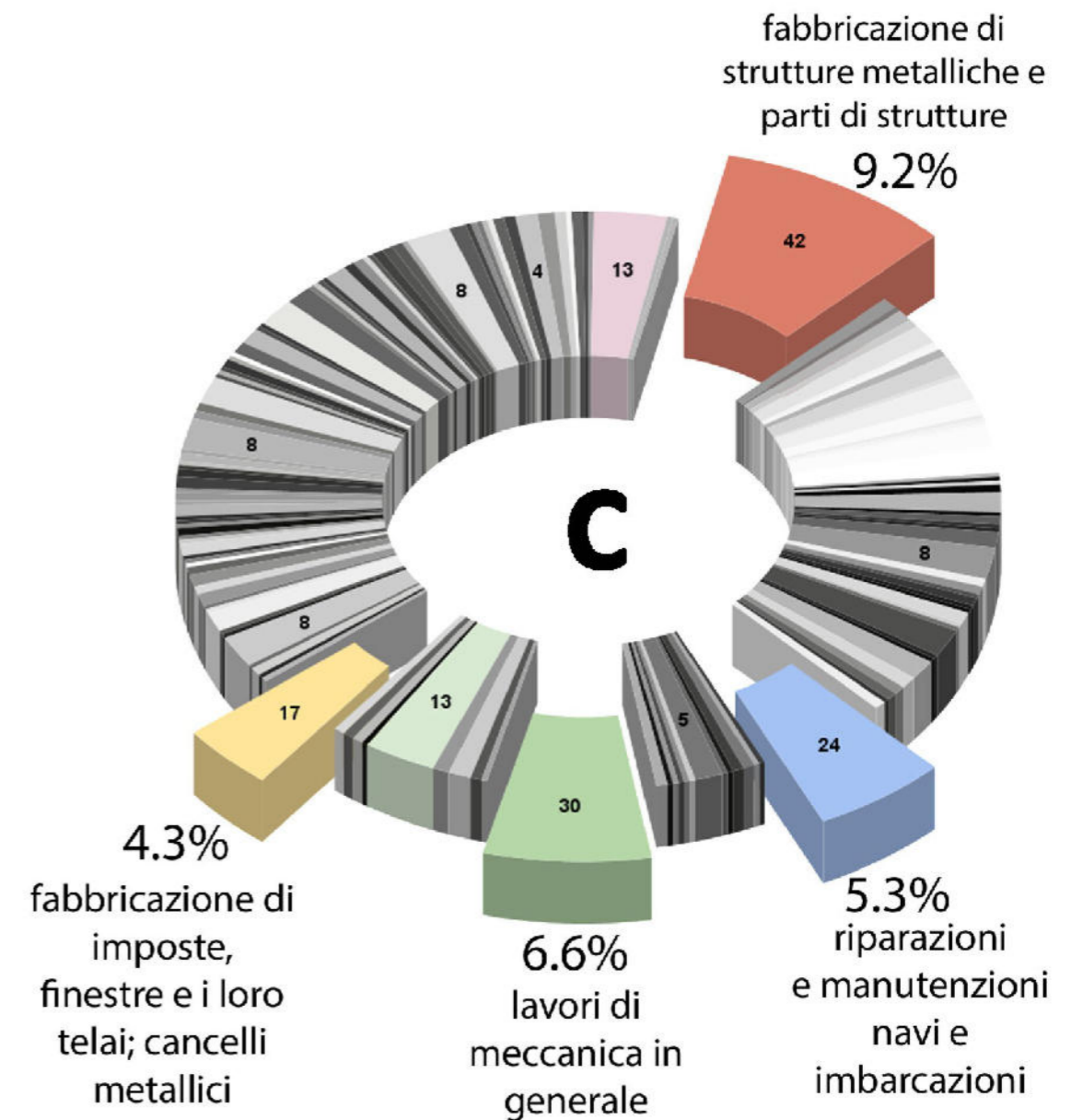
commercio all'ingrosso e al dettaglio,
riparazione autoveicoli e motocicli



Dal grafico della sezione G emerge che le principali attività sono le case al commercio di autovetture, ciclomotori e alla riparazione entrambi. Insieme a questa grande fetta di attività più classiche, emerge anche un dato interessante per quanto riguarda le attività legate all'informatica; infatti il commercio di software e hardware piuttosto che il commercio via Internet hanno una discreta importanza sull'intera sezione, considerando anche le molteplici frazioni minori delle altre attività restanti.

sezione C

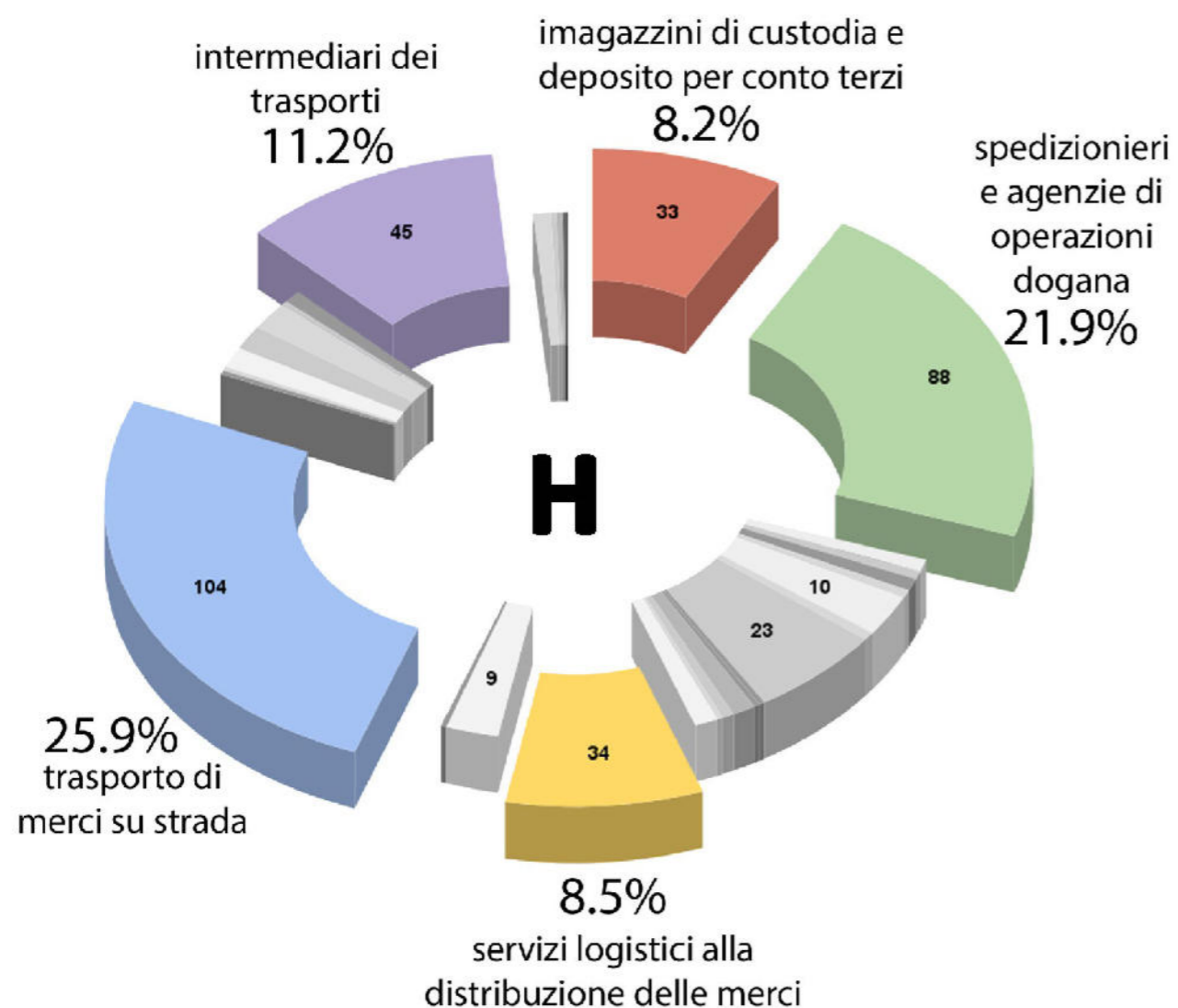
attività manifatturiere



La sezione C, anche questa molto frazionata, ha una forte componente di supporto al campo delle costruzioni: infatti troviamo moltissime aziende manifatturiere che si occupano di fabbricazione di strutture per l'edilizia come parti metalliche, parti in legno oppure telai per infissi. Anche qui a riconferma della forte influenza delle vendite di auto e moto, troviamo una fetta importante per i lavori di meccanica generale e riparazioni e manutenzioni agli scafi di navi e imbarcazioni.

sezione H

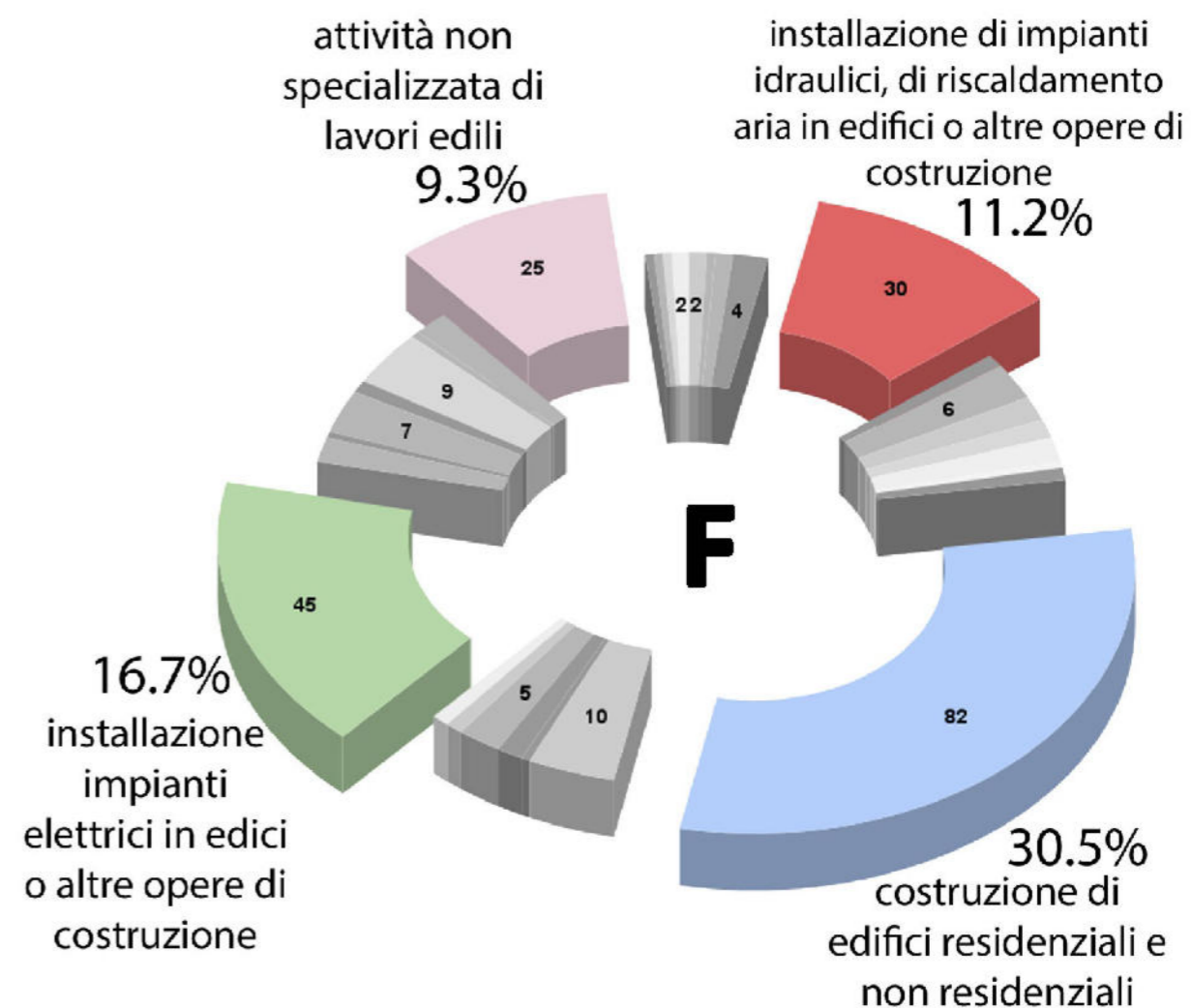
trasporto e magazzinaggio



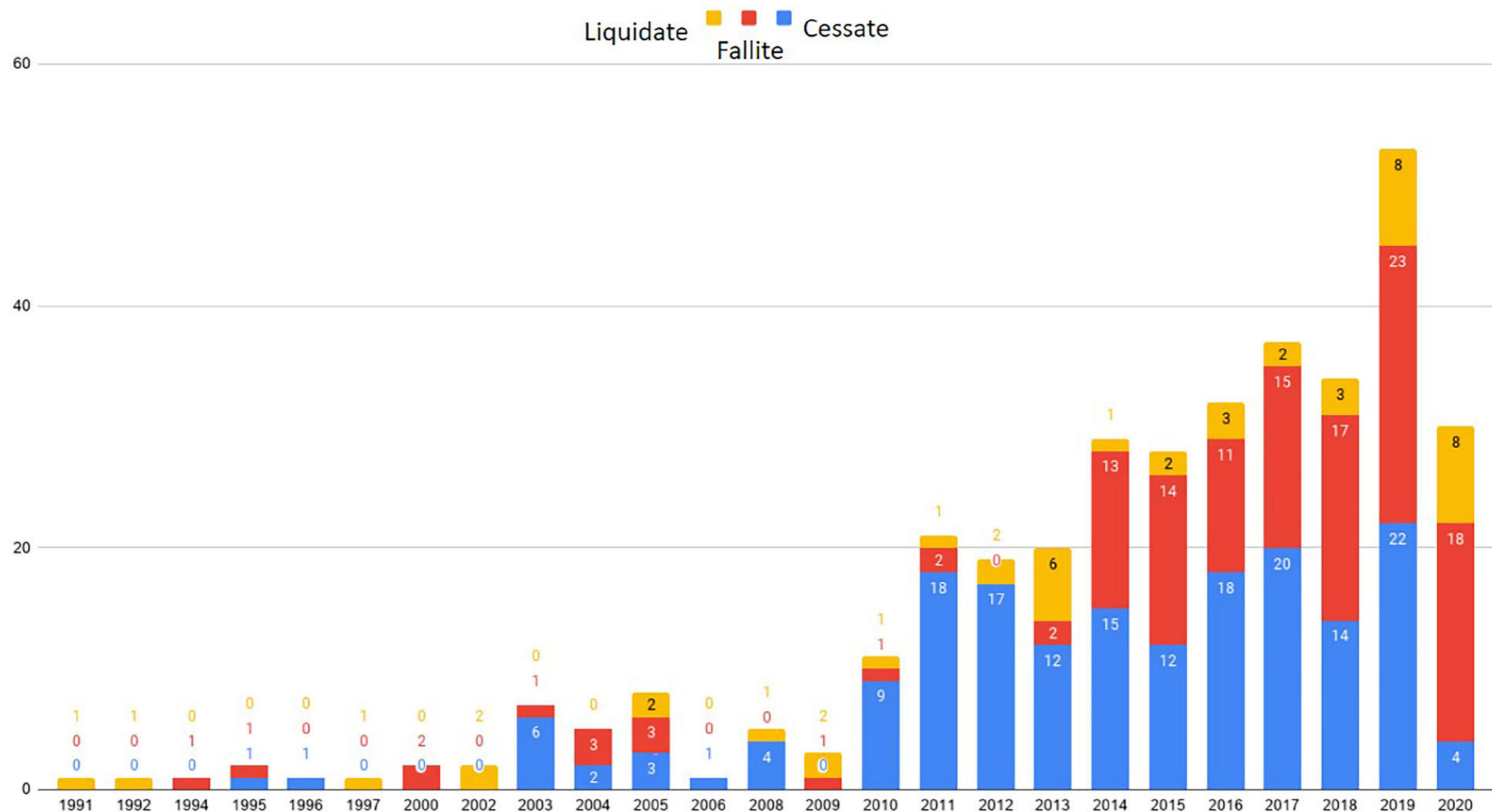
La sezione H è caratterizzata principalmente dalle attività legate alla logistica, con numeri che superano addirittura quelli del commercio della categoria G, sebbene ci sia molto meno frazionamento delle attività e quindi sia più facile trovare una coesione di attività simili.

sezione F

costruzioni



L'ultima sezione è la F, quella delle costruzioni, che presenta un numero molto elevato di attività che si occupano di costruzioni di edifici "residenziali e non", e un altrettanto alto numero di imprese che si occupano di installazione di impianti idraulici, elettrici o lavori edili a corredo delle costruzioni.



Nel corso degli anni la città di Livorno ha visto più volte l'aumento e la diminuzione del numero di imprese sul suo territorio, in risposta a fattori economici interni o esterni alla città. Per capire meglio questo fenomeno è stato necessario indagare quale fosse stato l'andamento storico delle attività locali insediate a Livorno e nel tempo fallite, cessate, liquidate oppure ancora oggi in fase di liquidazione.

Il dato che ci ha permesso di eseguire questa analisi è stato elaborato tramite l'incrocio tra la banca dati della Camera di Commercio e quella del SIT del Comune che localizza ogni impresa sul territorio.

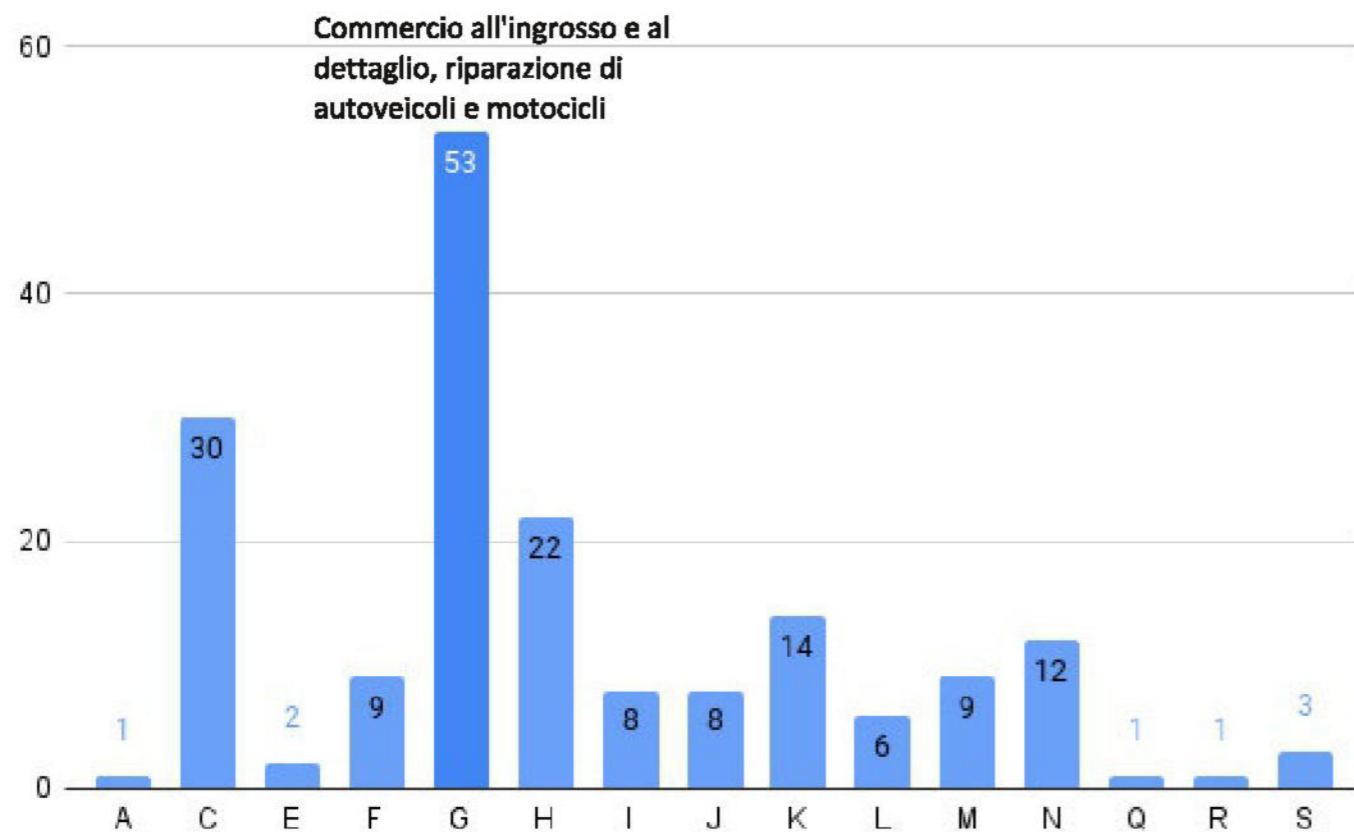
Dal grafico è possibile vedere quanto esponenzialmente sia aumentato il numero delle attività cessate e fallite a seguito della crisi finanziaria del 2008. È evidente quanto ci sia un prima e un dopo il 2008. Le attività cessate e le attività fallite hanno tre analoghi nella maggior parte degli anni, ovvero il numero dell'una è simile o si avvicina molto al numero dell'altra.

Ora è interessante riprendere i dati relativi allo stesso arco temporale (1991-2020), suddivisi nelle sezioni ATECO 2007 e vedere quali di queste hanno subito più fallimenti, cessazioni, liquidazioni o procedimenti

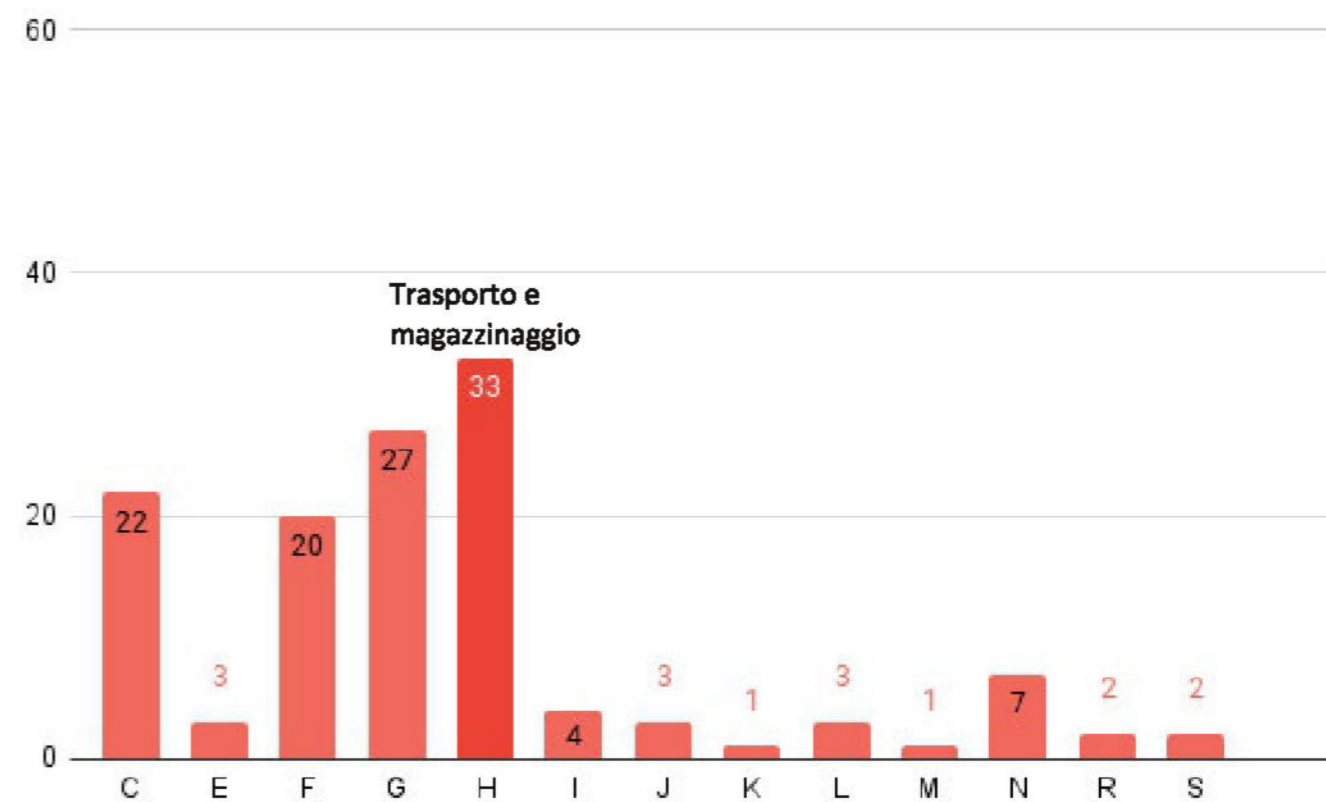
ancora in liquidazione. I grafici dimostrano che le attività con più perdite sono nuovamente quelle più presenti sul territorio, in maggior modo troviamo più forte la "Cessazione" delle attività appartenenti alla sezione G - Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli; il "Fallimento" nell'attività appartenenti alla sezione H - Trasporto e magazzinaggio e di nuovo la "Liquidazione" delle attività legate al settore G del commercio ingrosso o dettaglio.

Questo dato era abbastanza prevedibile, perché essendo queste le categorie più rappresentate, sono anche quelle più propense a perdere numeri. Un dato che può ritenersi interessante, osservabile da questi grafici, è quanto la sezione F delle attività legate alle costruzioni non abbia numeri alti nelle attività cessate come la sezione C, G e H, ma abbia numeri simili alle attività fallite delle medesime sezioni. Questo può essere indice del fatto che ci sia stata una forte depressione di mercato sulle attività delle costruzioni e che siano state costrette al fallimento, per fattori esterni, invece della cessazione.

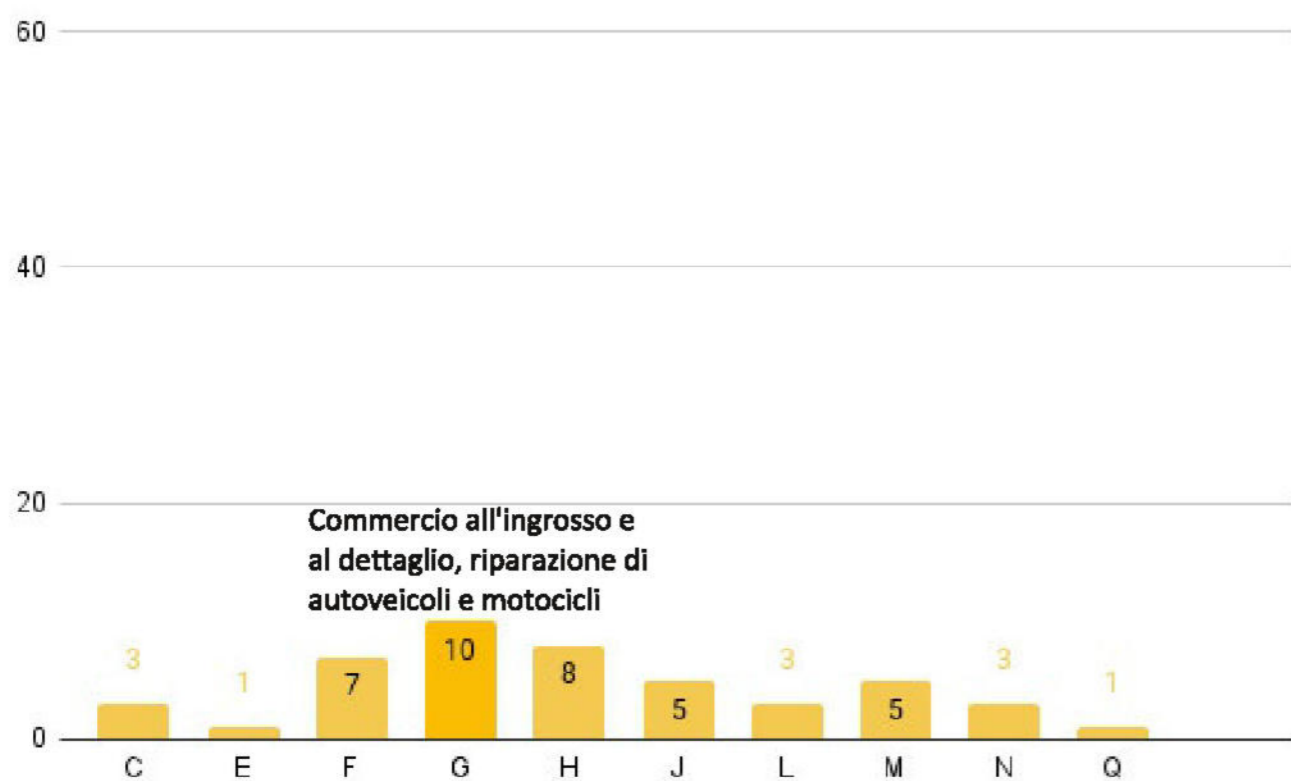
Attività cessate



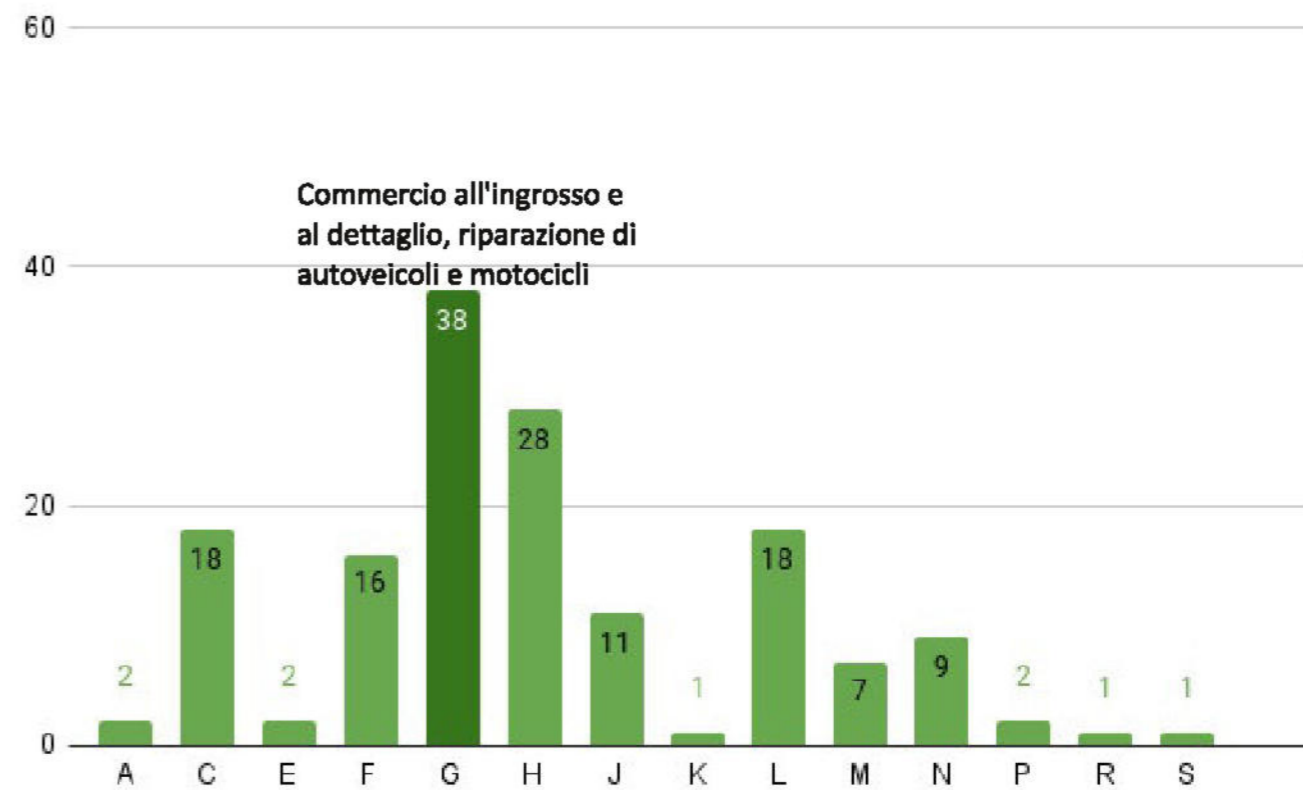
Attività fallite



Attività liquidate

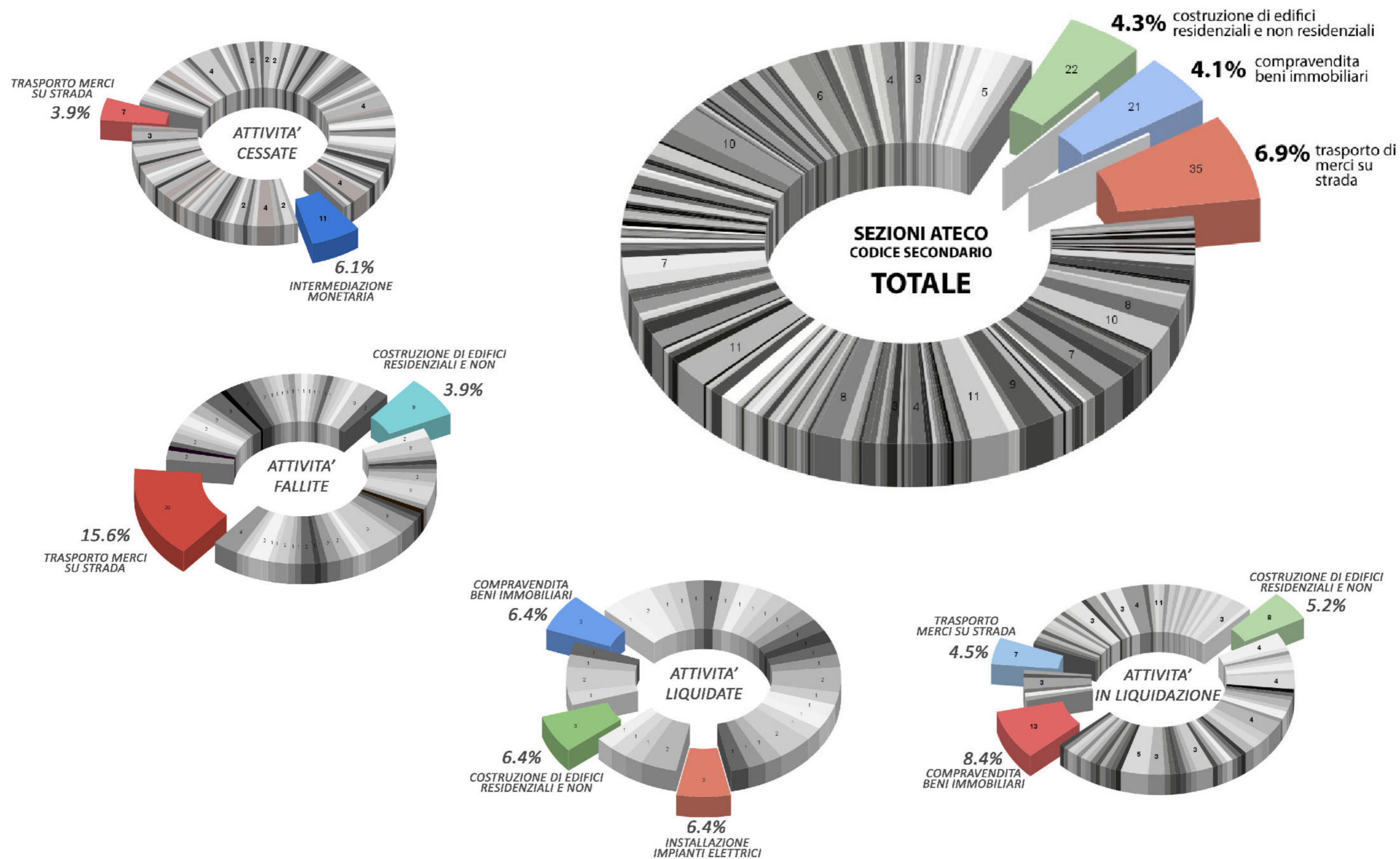


Attività in liquidazione



Come già eseguito per le attività ancora in essere, il dato permette di eseguire un focus analizzando e scorporando le sezioni ATECO, riaggregandole per le sottocategorie specifiche.

SETTORI MAGGIORMENTE COLPITI



Una volta indagato l'andamento dei vari settori ed individuato quelli più deboli, era opportuno applicare un'analisi analoga a quella temporale precedentemente svolta, sulle attività ancora in essere (attive) e vedere quale fosse il loro trend nel corso dell'ultimo ventennio.

Nell'arco temporale preso in analisi, il numero delle nuove unità locali ha una tendenza generale principalmente in positivo, il che significa che tra alti e bassi il sistema produttivo dell'area campione sta crescendo. Guardando invece le singole variazioni percentuali si nota come alternino negli anni momenti in positivo e in negativo: ricorrente infatti è il pattern dell'alternanza tra l'uno e l'altro.

Un numero stabile di nuove imprese si raggiunge solamente nel triennio 2001-2003 e nel biennio 2010-2011. Il trend positivo che caratterizza la serie è caratterizzato da oscillazioni anche molto notevoli negli anni dal 2012 in poi, periodo che collima con l'inserimento della città di Livorno all'interno dell'accordo programma che ha per oggetto l'attuazione del "progetto di riconversione e riqualificazione industriale" finalizzato al consolidamento dell'area di crisi industriale complessa del polo produttivo di tre comuni (Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo). Tale progetto prevedeva l'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali ma anche il reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro.

Il discorso è più complesso per l'andamento a picco del 2020, dove la crisi sanitaria da covid-19 ha messo in grave pericolo il sistema economico mondiale, e Livorno non è un'eccezione, infatti il numero delle nuove imprese è crollato vertiginosamente come mai dalla creazione del registro delle imprese nel 1996.

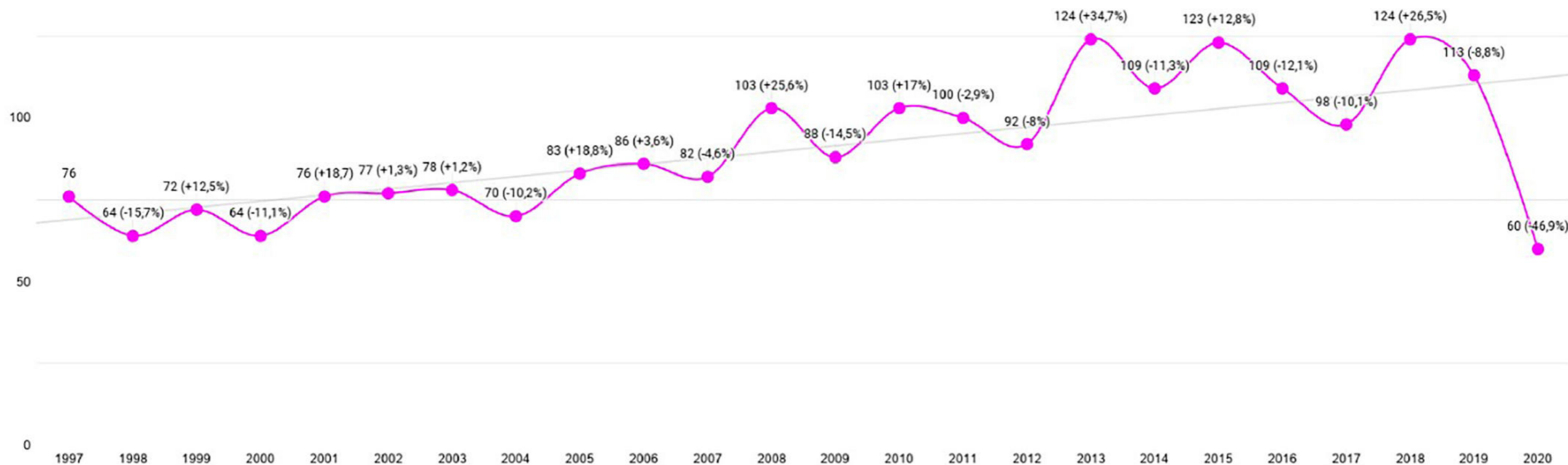
Nonostante la pandemia, nel 2020 il tessuto imprenditoriale livornese ha mostrato una qualche dinamicità sul mercato del lavoro, tanto che oltre il 49% delle imprese ha previsto di effettuare assunzioni nel corso dell'anno, percentuale superiore a quella riscontrata in Toscana (44,3%) e Italia (46,3%) ma ampiamente inferiore a quanto registrato nel 2019 in provincia (63,4%).

Tab. 10 - Imprese registrate per attività ATECO al III° trim. 2020 e variazioni tendenziali

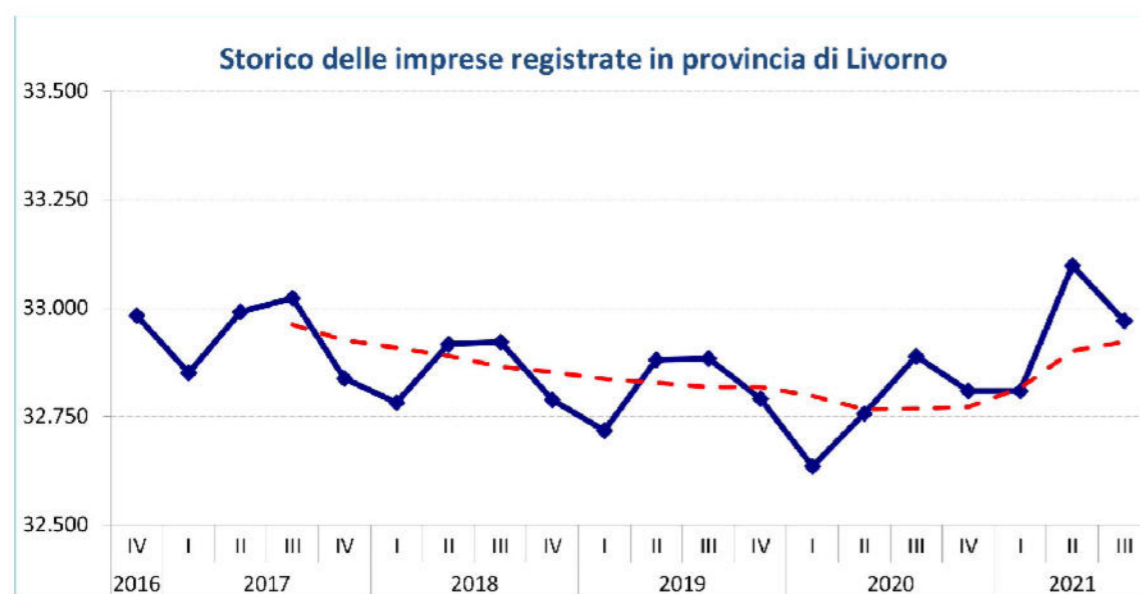
Settori	Grosseto		Livorno		CCIAA Mar. e Tirr.	
	Val. Ass.	Var tend. %	Val. Ass.	Var tend. %	Val. Ass.	Var tend. %
Agricoltura, silvicoltura pesca	9.206	-0,4	2.643	0,3	11.849	-0,3
Estrazione di minerali	27	-6,9	16	-5,9	43	-6,5
Attività manifatturiere	1.532	-0,1	2.164	-0,1	3.696	-0,1
Fornitura di energia elettrica...	30	7,1	48	2,1	78	4,0
Fornitura di acqua; reti fognarie...	49	11,4	89	3,5	138	6,2
Costruzioni	3.344	0,2	4.445	1,1	7.789	0,7
Commercio	5.323	-1,2	9.042	-1,7	14.365	-1,5
Trasporto e magazzinaggio	468	0,4	1.259	-1,5	1.727	-1,0
Alloggio e ristorazione	2.673	-0,3	3.880	0,7	6.553	0,3
Informazione e comunicazione	308	3,0	642	1,9	950	2,3
Attività finanziarie e assicurative	404	0,5	696	3,4	1.100	2,3
Attività immobiliari	1.284	1,5	1.659	0,2	2.943	0,8
Attività prof.li, scient. e tecn.	548	3,0	827	0,2	1.375	1,3
Noleggio, agenzie di viaggio...	968	3,3	1.381	0,1	2.349	1,4
Istruzione	108	-5,3	190	3,8	298	0,3
Sanità e assistenza sociale	99	3,1	177	5,4	276	4,5
Attività artistiche, sportive...	565	1,8	552	0,5	1.117	1,2
Altre attività di servizi	1.108	2,1	1.391	-0,9	2.499	0,4
Imprese non classificate	1.163	-1,9	1.788	2,4	2.951	0,6
Totale	29.207	-0,1	32.889	0,0	62.096	0,0

Elaborazione Centro Studi e Servizi CCIAA Maremma e Tirreno su dati Infocamere

150



Dal Report Studi e Ricerche a cura della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativo alla "Demografia di impresa nelle province di Grosseto e Livorno III° trimestre 2021", sono stati estratti i dati relativi alla demografia di impresa utili ad inquadrare la situazione livornese soprattutto in relazione agli ultimi due anni. Il grafico sottostante, evidenzia come l'andamento nell'anno 2021, sia stato caratterizzato da una prima fase che possiamo definire di "congelamento" dell'attività imprenditoriale, al quale è seguita una mini fase espansiva che si interrompe per invertire la tendenza e registrare un incremento delle Cessazioni. Nel III trimestre si sono iscritte a Livorno 336 nuove imprese e al contempo ne sono state cancellate 465, così che il saldo è negativo per 129 unità. Le iscrizioni risultano calate del 9,2% in ragione d'anno, variazione corrispondente ai dati relativi alla regione Toscana (-9,2%). Il tasso di natalità trimestrale è dunque in calo nel raffronto con quello calcolato dodici mesi prima e resta inferiore a al valore assunto per l'ambito sia regionale sia nazionale. Relativamente alle cessazioni, queste appaiono in fortissimo aumento tendenziale registrando +94%. Il calo delle sedi di impresa ha interessato il settore del commercio del manifatturiero e della logistica, mentre sono in lieve crescita il settore primario e quello delle costruzioni.



Riguardo alle imprese divise per settore economico, nella relazione "Demografia d'impresa nelle province di Grosseto e Livorno - Anno 2021", si evidenzia nell'insieme delle due province una pesante flessione del manifatturiero (-2,6%), della logistica (trasporto e magazzinaggio, -3,1%) ed una più contenuta del commercio (-1,0%). D'altro canto ad una sostanziale tenuta del primario (+0,2%) e del turismo (alloggio e ristorazione, +0,1%) si affianca un incremento per le costruzioni (+0,8%) e per quasi tutti i restanti comparti del terziario.

Tab. 5 - Imprese registrate distinte per attività ATECO, confronto 2020/2021 - CCIAA MT

Settori ATECO	2020	2021	Var. %	Peso % 2021
Agricoltura, silvicoltura pesca	11.855	11.875	0,2	19,24
Estrazione di minerali da cave e miniere	40	35	-12,5	0,06
Attività manifatturiere	3.668	3.579	-2,4	5,80
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore...	79	81	2,5	0,13
Fornitura di acqua; reti fognarie...	134	126	-6,0	0,20
Costruzioni	7.768	7.832	0,8	12,69
Commercio all'ingrosso e al dettaglio...	14.263	14.124	-1,0	22,88
Trasporto e magazzinaggio	1.722	1.669	-3,1	2,70
Attività dei servizi alloggio e ristorazione	6.543	6.550	0,1	10,61
Servizi di informazione e comunicazione	951	944	-0,7	1,53
Attività finanziarie e assicurative	1.096	1.116	1,8	1,81
Attività immobiliari	2.937	2.934	-0,1	4,75
Attività professionali, scientifiche e tecniche	1.371	1.383	0,9	2,24
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto...	2.347	2.382	1,5	3,86
Istruzione	301	299	-0,7	0,48
Sanità e assistenza sociale	272	278	2,2	0,45
Attività artistiche, sportive, d'intrattenim. e divertim.	1.102	1.096	-0,5	1,78
Altre attività di servizi	2.503	2.514	0,4	4,07
Imprese non classificate	2.947	1.173	-60,2	1,90
Totale	61.899	61.727	-0,3	100,00

Elaborazione Centro Studi e Servizi CCIAA Maremma e Tirreno su dati infocamere



11.2 Il tessuto produttivo

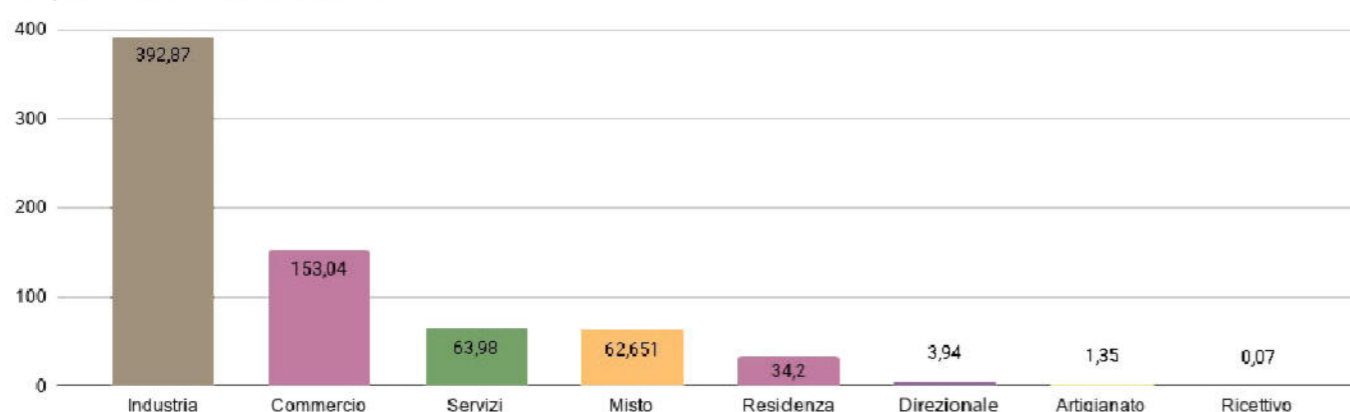
Analizzare il tessuto produttivo del comune di Livorno ha richiesto l'utilizzo dell'area studio, precedentemente elaborata ed utilizzata anche nell'indagine delle aree libere, dalla quale partire per indagarne aspetti sia in ordine dimensionale, sia riguardo agli usi e alla caratterizzazione economica delle aree.

Il tessuto produttivo in generale si presenta come poco compatto e a maglia medio-larga, avendo la caratteristica di ospitare molteplici attività soprattutto nell'ambito più a nord e nell'area portuale mentre risulta più denso, a tratti molto denso, nelle aree più prossime alla città.

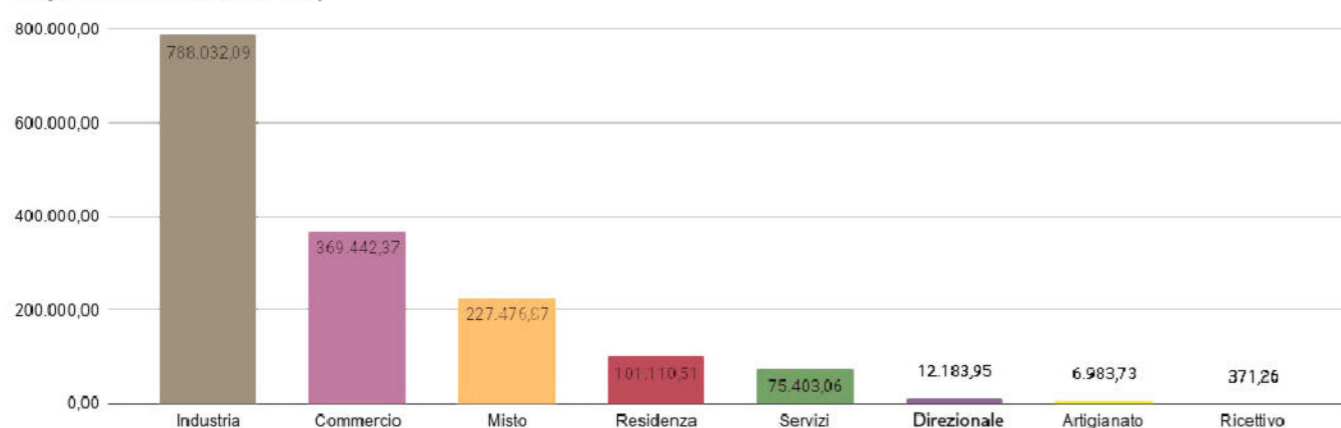
Nell'ambito dell'area di studio, sono stati quindi prima, analizzati i dati relativi alla consistenza dei manufatti presenti e più in generale delle superfici edificate, e successivamente sono state redatte due tavole utili a contestualizzare i risultati numerici al territorio.

L'analisi dei dati ci restituisce una prevalenza del comparto produttivo.

Superfici dei tessuti in ettari



Superficie edificato in mq



Come si osserva dal grafico ben 706.922 mq di edificato sono ad uso industriale; il secondo trend invece è costituito dalla superficie totale dei manufatti commerciali che sebbene sia lontana da quelli industriali si compone di 216.293 mq. A consolidamento della multifunzionalità arriva il dato degli edifici misti di ben 120.390 mq, il terzo trend per destinazione d'uso; in questa categoria sono stati inseriti gli edifici e le relative aree di pertinenza che contenevano più di due categorie catastali di differente funzione.

Un successivo approfondimento ha riguardato l'analisi delle destinazioni d'uso ossia la vocazione principale dei tessuti produttivi a partire dall'incrocio di diverse informazioni. Grazie ai dati reperibili sul SIT del comune di Livorno, è stato possibile tentare un primo approccio mettendo in relazione le destinazioni di uso

di ogni edificio alla rispettiva categoria catastale prevalente. Questa metodologia ha permesso di andare a mappare visivamente le destinazioni d'uso prevalenti a livello di isolato di attività insediate.

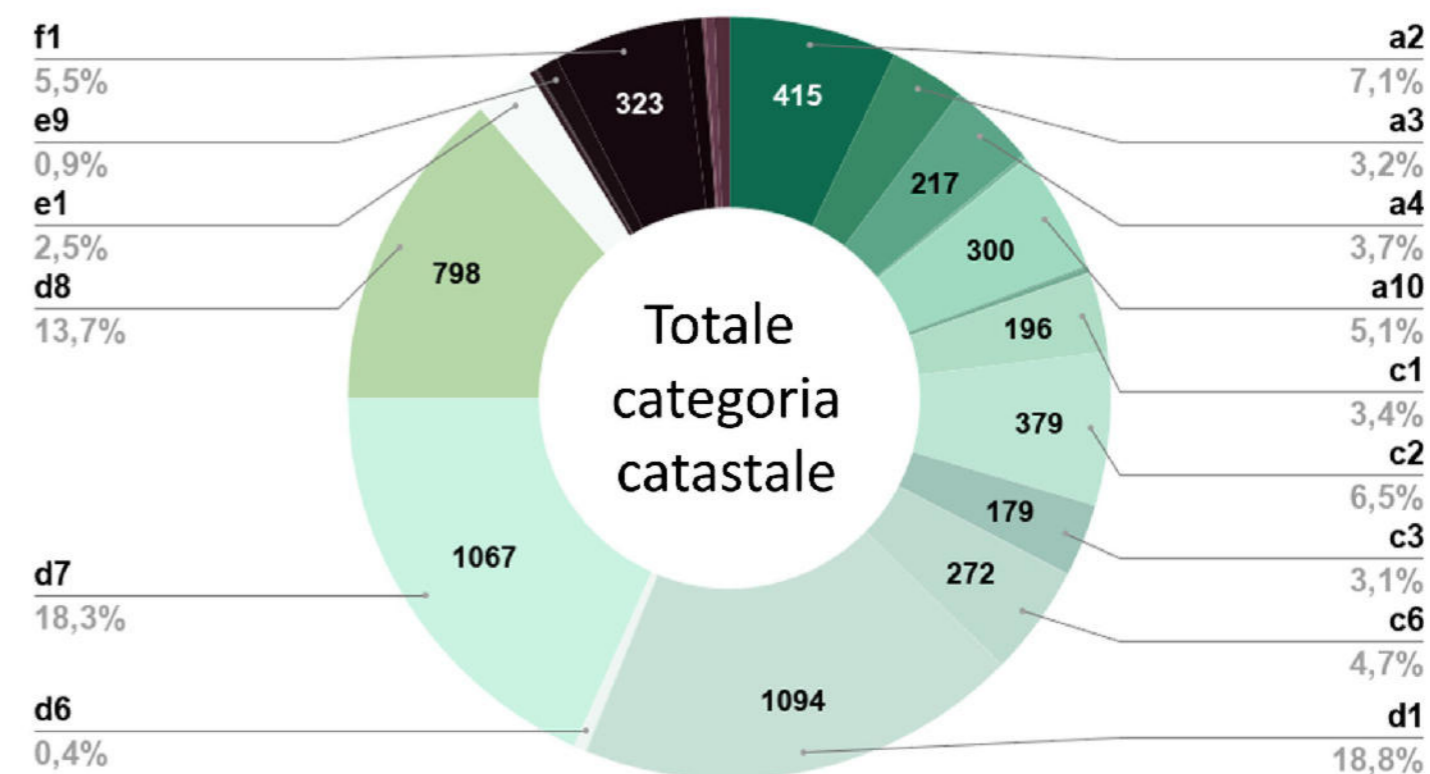
L'area ha evidenziato sin da subito una forte complessità funzionale, presentando anche molteplici usi all'interno di stessi fabbricati (più subalterni con categorie catastali differenti). Utilizzando il concetto di uso prevalente, è stato possibile raggruppare categorie catastali analoghe e definire macro gruppi riconducibili alle seguenti destinazioni d'uso:

- artigianato;
- commercio;
- industria;
- misto;
- residenza;
- servizi;
- direzionale.

Nel grafico a torta che segue, sono evidenziate la somma delle singole partizioni delle categorie catastali presenti sull'area di indagine ed elencate in modo completo nella tabella a fianco.

Per numero di unità spiccano su tutte la categoria D01 - Opifici, riconducibile alle attività manifatturiere, la categoria D07 - Fabbricati per attività industriali, per il generico uso produttivo del fabbricato ed infine, la categoria D08 - Fabbricati per attività speciali, che rappresenta un uso commerciale, generalmente di dimensioni ampie e con spazi accessori all'attività prevalente. Queste tre categorie, rappresentano il 50.8% delle unità immobiliari individuate, per complessive 2.959.

A queste categorie seguono le A02 - Abitazioni di tipo civile, le A03 - Abitazioni di tipo economico e le A04 - Abitazioni di tipo popolare, riconducibili tutte alla residenza, e rappresentano il 14% delle unità immobiliari complessive. Infine le categorie C02 - Magazzini, locali di deposito e C06 - Stalle, rimesse, scuderie, autorimesse senza fini di lucro; probabilmente attribuibili in buona parte all'attività di rimessaggio delle auto e dei mezzi in genere (11.2%).



Categoria	Descrizione
A01	Abitazioni di tipo signorile
A02	Abitazioni di tipo civile
A03	Abitazioni di tipo economico
A04	Abitazioni di tipo polare
A05	Abitazioni di tipo ultra popolare
A06	Abitazioni di tipo rurale
A07	Villini
A08	Ville
A09	Palazzi di Pregio
A10	Uffici
A11	Abitazioni Tipici dei luoghi
B01	Collegi, educatori
B02	Case di cura
B03	Riformatori
B04	Uffici Pubblici
B05	Scuole e Laboratori Scientifici
B06	Biblioteche, Musei
B07	Cappelle, oratori
B08	Magazzini Sotterranei
C01	Negozi e botteghe di qualunque genere e tipo
C02	Magazzini – locali di deposito non per derrate alimentari e non sotterranei
C03	Laboratori per le arti e i mestieri
C04	Fabbricati per esercizio sportivo che non hanno fine di lucro
C05	Stabilimenti balneari e termali senza fini di lucro
C06	Stalle, rimesse, scuderie, autorimesse senza fine di lucro
C07	Tettoie chiuse e aperte
D01	Opifici
D02	Alberghi e pensioni
D03	Teatri
D04	Ospedali
D05	Istituti di credito
D06	Fabbricati sportivi
D07	Fabbricati per attività industriali
D08	Fabbricati per attività speciali
D09	Ponti
D10	Fabbricati dedicati ad attività agricole
E01	Servizi per stazioni di trasporto
E02	Ponti comunali
E03	Fabbricati per esigenze pubbliche
E04	Recinti chiusi per necessità speciali pubbliche
E05	Fabbricati per fortificazioni
E06	Semafori, Torri
E07	Fabbricati per culto
E08	Costruzioni o fabbricati nei cimiteri
E09	Edifici con destinazioni speciali
F01	Area Urbana
F02	Unità collabenti
F03	Fabbricati in fase di costruzione
F04	Fabbricati non ancora definiti
F05	Lastico solare
F06	Fabbricati in attesa di dichiarazione

La mappa 11.2.1 Analisi funzionale: le destinazioni d'uso prevalenti al piano terra, così costruita restituisce come siano strutturate le attività economiche sull'area di indagine, e si compone prevalentemente dell'edificato e relative pertinenze categorizzato secondo la categoria catastale di appartenenza.

E' evidente che c'è una forte componente di mixité funzionale all'interno dei singoli isolati, infatti le residenze si compenetrano con il tessuto industriale e produttivo piuttosto che con quello commerciale. Sebbene le categorie catastali con destinazione residenziale siano in gran numero, nella maggior parte dei casi si tratta di edifici appartenenti al comparto produttivo, che sia artigianato, industria, servizi o uffici, che ospitano la residenza del custode. Infatti, nonostante questo dato, le superfici totali ricoperte dalle industrie sono in numero maggiore, confermando il produttivo come destinazione prevalente.

La carta della densità delle aree edificate (Tavola 11.2.2) è stata costruita attraverso operazioni GIS a partire dalla sovrapposizione:

- della carta tecnica regionale (CTR) dalla quale sono stati estratti gli isolati;
- del database catastale comunale (SIT) dal quale sono stati attinti i fabbricati.

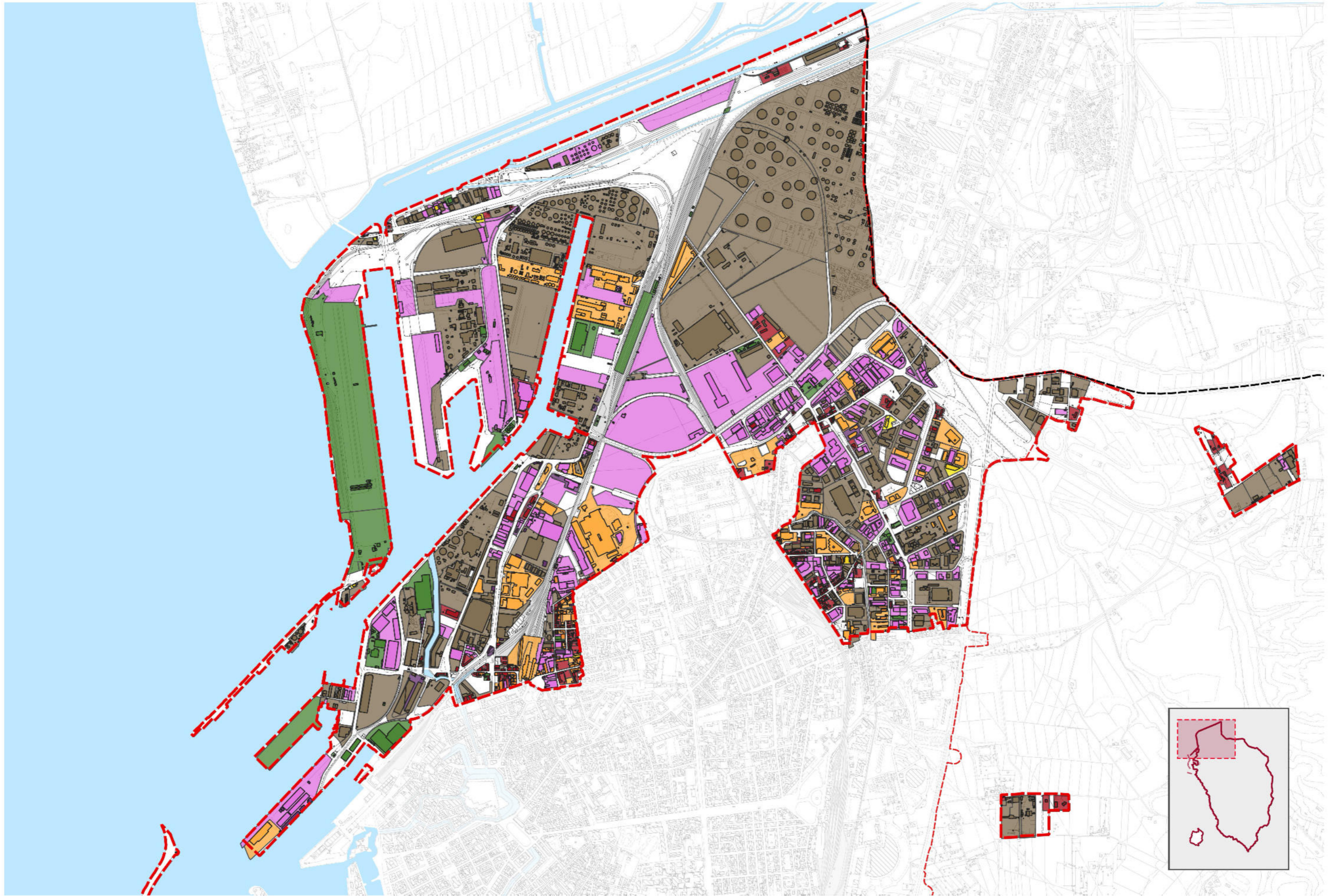
L'analisi ha fornito valori sulla densità insediativa del tessuto produttivo che sono stati convertiti in percentuale secondo cinque classi dimensionali.

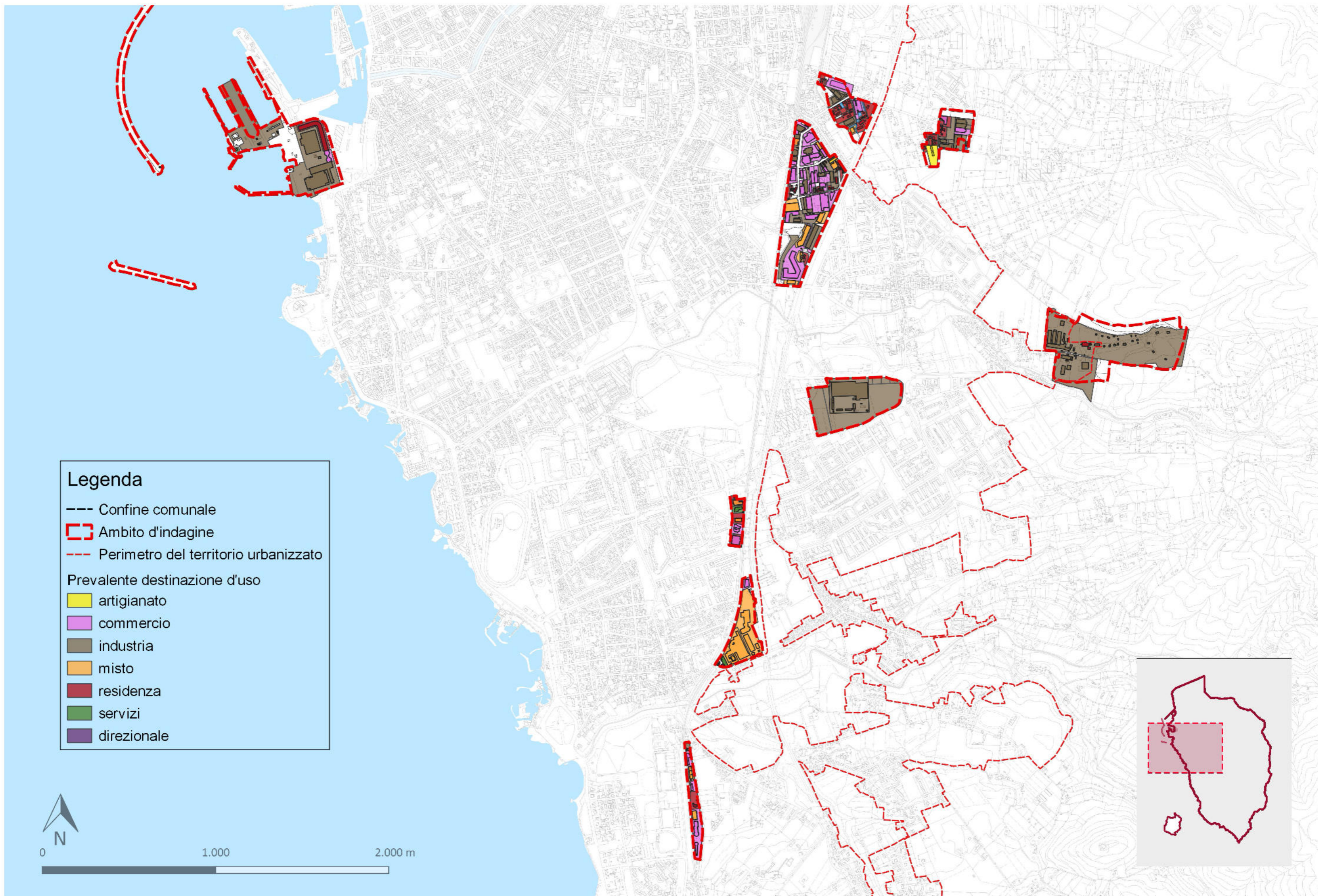
Tale operazione ha evidenziato come siano prevalenti ed estese, le aree che presentano una bassa percentuale di densità. A questa informazione è stato necessario aggiungere, per correttezza di interpretazione del dato, una iconografia puntuale (aree ad uso logistico; aree pertinenziali utilizzate dall'impresa; aree a rimessaggio per autovetture) che restituisse l'utilizzo/occupazione da parte di attività produttive non riferibili all'esistenza di un fabbricato insistente sull'area stessa. L'uso della simbologia è funzionale ad evidenziare che le aree connotate da una bassa densità risultano comunque occupate in modo continuativo, come può accadere nell'ambito portuale e dell'automotive (grandi superfici destinate allo stoccaggio di auto e mezzi).

Un successivo approfondimento ed in particolare l'individuazione di una serie di aree a bassa densità (inferiore al 10%) ha suscitato l'interesse ad indagare ulteriormente in ordine alle loro caratteristiche funzionali finalizzato ad una eventuale possibilità di riconversione. Escludendo le aree destinate alle attività portuali e quelle prevalentemente interessate da infrastrutture per la mobilità (rotatorie, svincoli, viabilità in genere) sono state individuate circa 8 aree comprese tra il porto ad est, l'ENI a nord, la zona produttiva di via Firenze ad ovest e il cimitero a sud, per complessivi 52 ettari.

Negli approfondimenti condotti in ordine alla presenza di vincoli e/o limitazioni alla loro trasformazione emerge che tutte - anche se con grado e percentuali diverse - sono fortemente condizionate per la presenza di fasce di rispetto (RIR, ferrovia, cimitero, elettrodotto) ed estese aree con pericolosità idrauliche elevate. Questo scenario conferma l'indisponibilità di queste aree quali possibili spazi da destinare ad un diverso utilizzo.

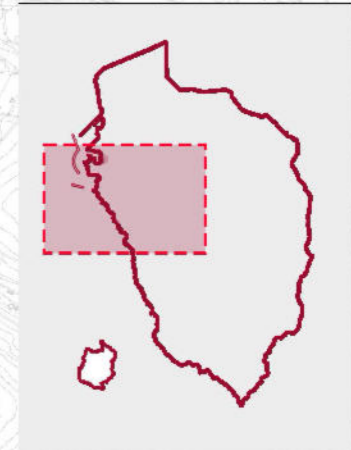
11.2.1 ANALISI FUNZIONALE: le destinazioni d'uso prevalenti al piano terra



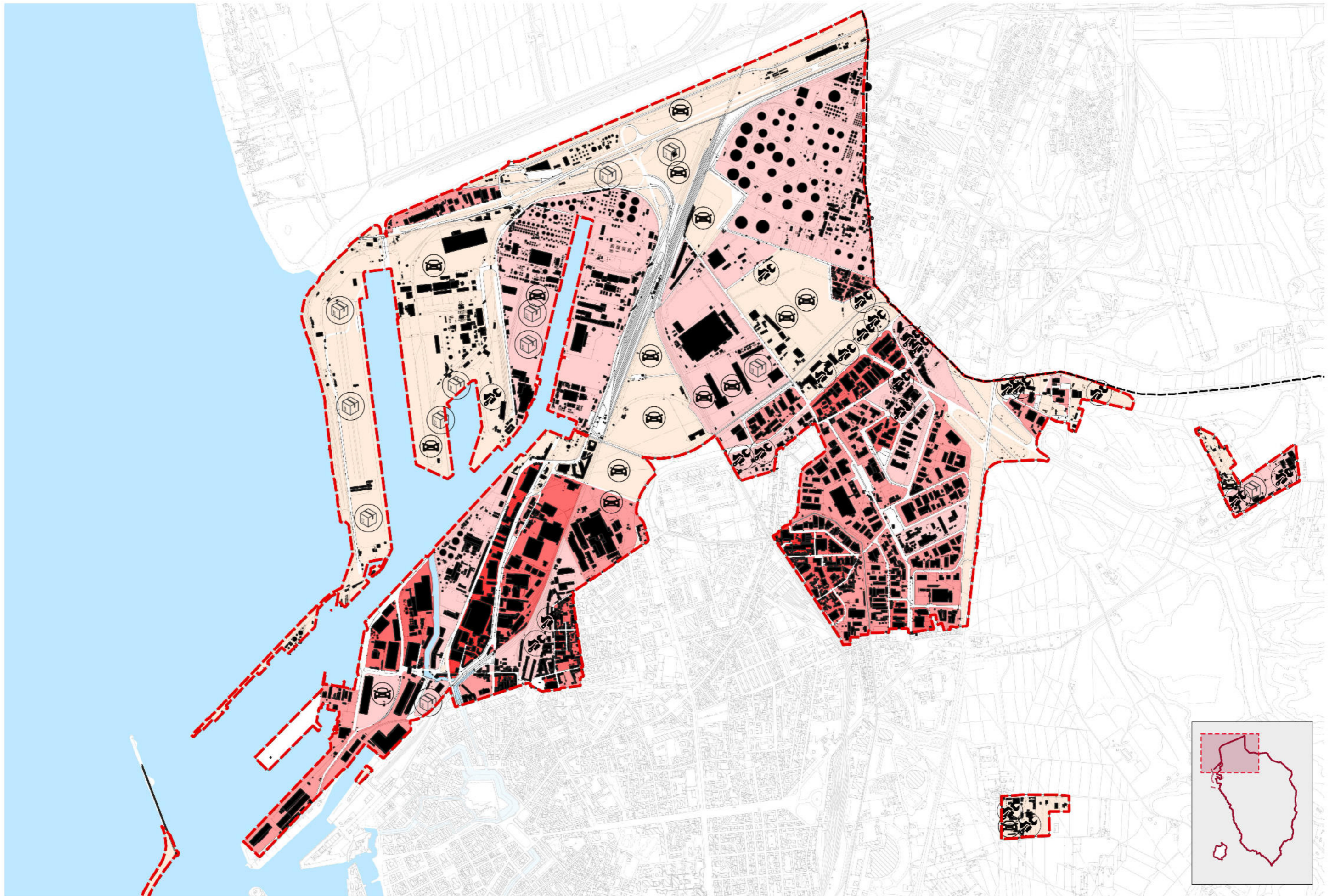


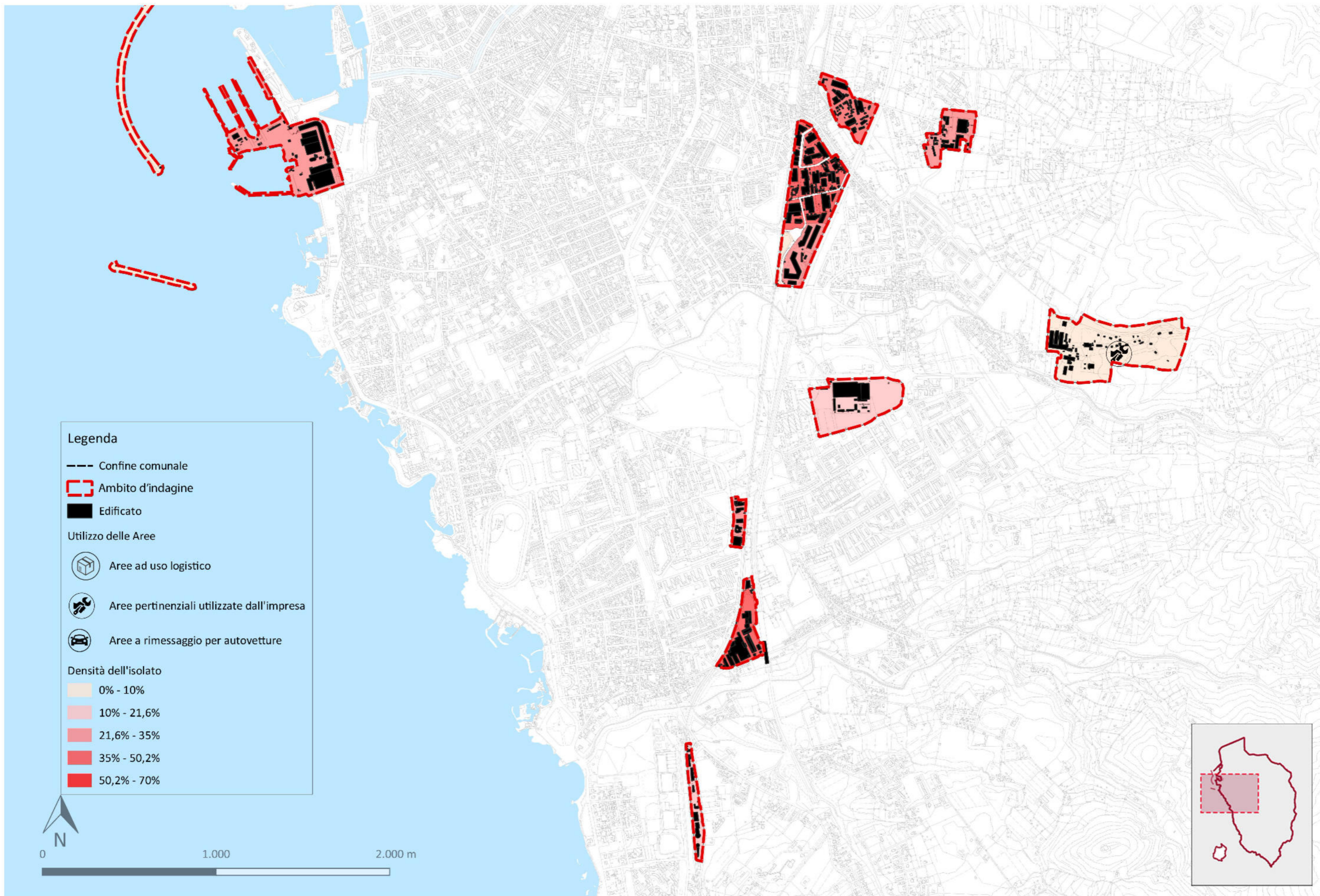
Legenda

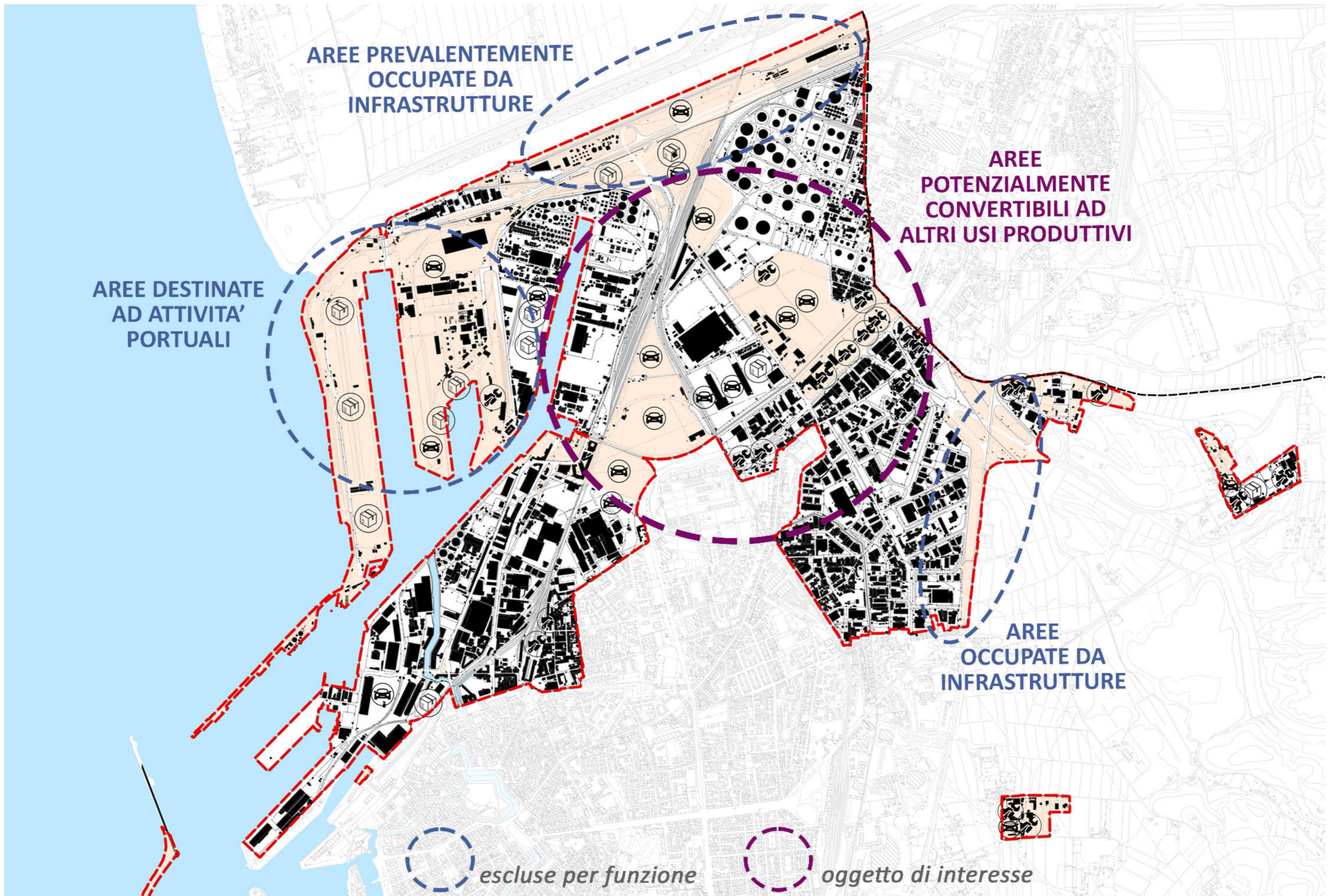
- Confine comunale
- Ambito d'indagine
- - - Perimetro del territorio urbanizzato
- Prevalente destinazione d'uso
- artigianato
- commercio
- industria
- misto
- residenza
- servizi
- direzionale



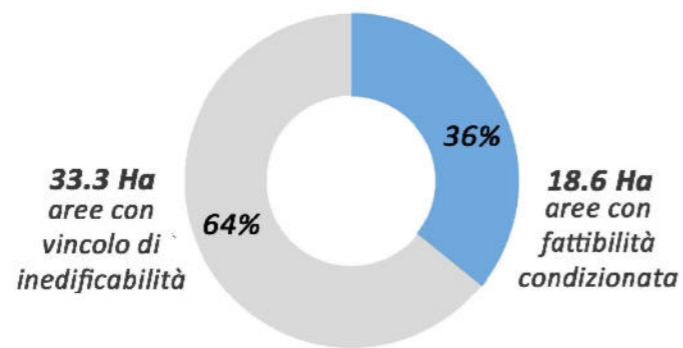
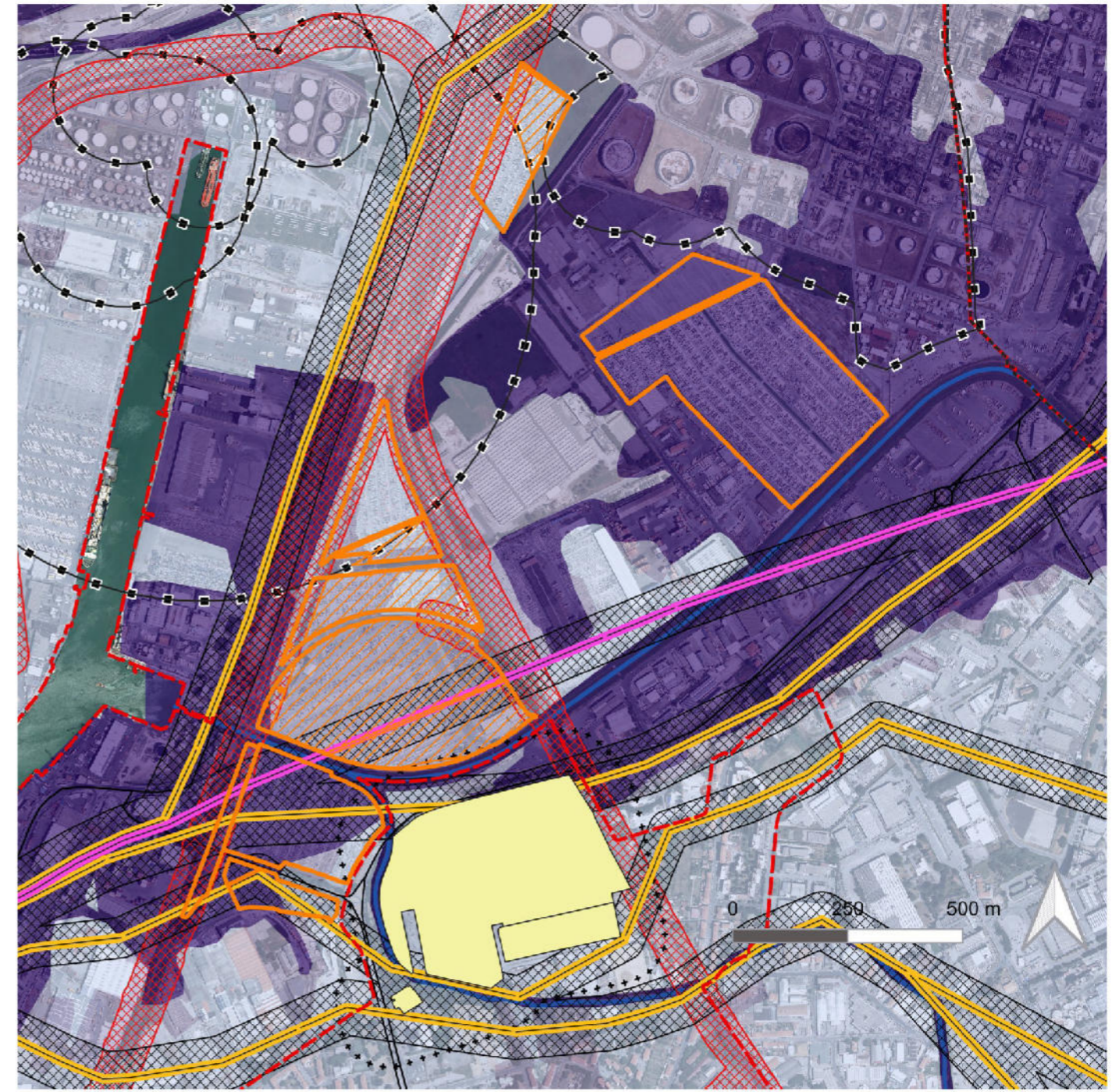
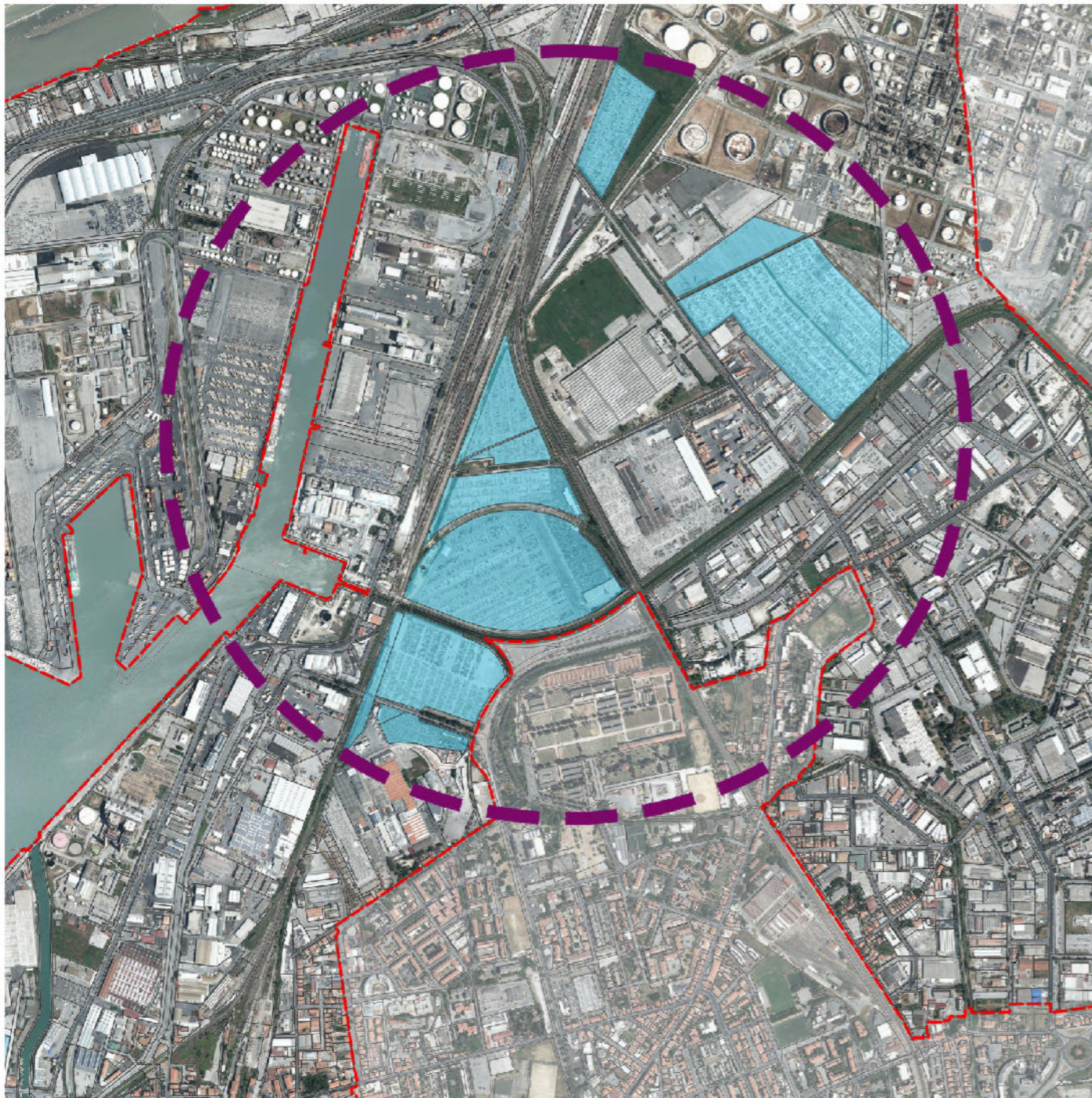
11.2.2 ANALISI DELLA DENSITA' DELLE AREE EDIFICATE







11.2.4 ANALISI DELLE AREE POTENZIALMENTE CONVERTIBILI AD ALTRI USI PRODUTTIVI



Legenda

- | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------|------------------------|
| area d'indagine | Fascia rispetto ferroviario | 142_LETT_C |
| piazzali ad uso produttivo | FASCE_RISPETTO modif_RIR | 142_LETT_A |
| piazzali edificabili con limitazioni | VINC_IDROGEOLOGICO | pericolosità idraulica |
| CIMITERI | VINC_DM_EX_L1497_39 | 1 |
| FASCE RISPETTO ZR CIMITERIALE | B100_VINC_DM_EX_L1497_39 | 2 |
| Fascia di rispetto stradale | FIUMI | 3 |
| ELETTRODOTTI | PARCHI_E_RISERVE | CE |
| 132 | VINC_ARCHEOLOGICO | |
| 220 | vt_pae_lett_G | |
| FASCE_RISPETTO | | |

11.3 AMBITI PRODUTTIVI: metodologia di lavoro

La presente sezione del documento è volta ad illustrare il lavoro svolto ad integrazione del Quadro Conoscitivo relativo la ricognizione del patrimonio edilizio produttivo/artigianale/commerciale esistente, attraverso la ricognizione delle varie "aree produttive" presenti nel territorio comunale.

Questa indagine è stata finalizzata ad una prima individuazione delle aree facenti parte del tessuto edilizio esistente a carattere produttivo, attraverso la suddivisione in isolati, unitamente ad una ricognizione dei manufatti edilizi dismessi, non utilizzati e/o mai completati.

Questa ricognizione a scala comunale è stata impostata al fine di evidenziare le caratteristiche più significative del sistema insediativo a carattere produttivo, senza avere l'obiettivo, in questa fase di prima elaborazione, di essere completamente esaustiva ma di risultare ampiamente strutturata per essere la base di approfondimenti e precisazioni, rispetto alle diverse problematiche, al fine di elaborare un archivio di informazioni omogeneo ed esaustivo, successivamente da implementare con dettagli e analisi riguardando la fase di redazione del Piano Operativo.

In sintesi si possono qui riassumere le varie fasi del lavoro che hanno portato alla schedatura finale di isolati ed edifici dismessi riscontrabile nel presente capitolo:

impostazione metodologica dell'indagine;

definizione della fase di rilievo e individuazione delle aree oggetto di schedatura;

predisposizione di una scheda tipo di rilievo;

Sopralluoghi definitivi per la raccolta dei dati, della documentazione fotografica e delle informazioni, congiuntamente alla verifica della scheda di rilievo predisposta e alla stesura delle modifiche necessarie al fine di evidenziare al meglio le caratteristiche del tessuto produttivo analizzato;

analisi dei dati raccolti e compilazione della schedatura.

Individuazione degli ambiti produttivi del territorio comunale

A seguito delle analisi effettuate, si è ritenuto opportuno, al fine di procedere ad una suddivisione in singoli isolati delle aree produttive, di individuare, in riferimento all'area di indagine riscontrata nel capitolo 7, le seguenti **aree produttive**, identificate come segue da una lettera progressiva e una denominazione specifica e riscontrabili nell'estratto cartografico della pagina a fianco:

A – PICCHIANTI

B – CIGNA

C – VIA FIRENZE

D- ENI / EX TRW

E – AREA RETROPORTUALE – SAN MARCO

F – AREA PORTUALE

G – SCOLMATORE

H – PIAN DI ROTA – VALLIN BUIO

I – SALVIANO

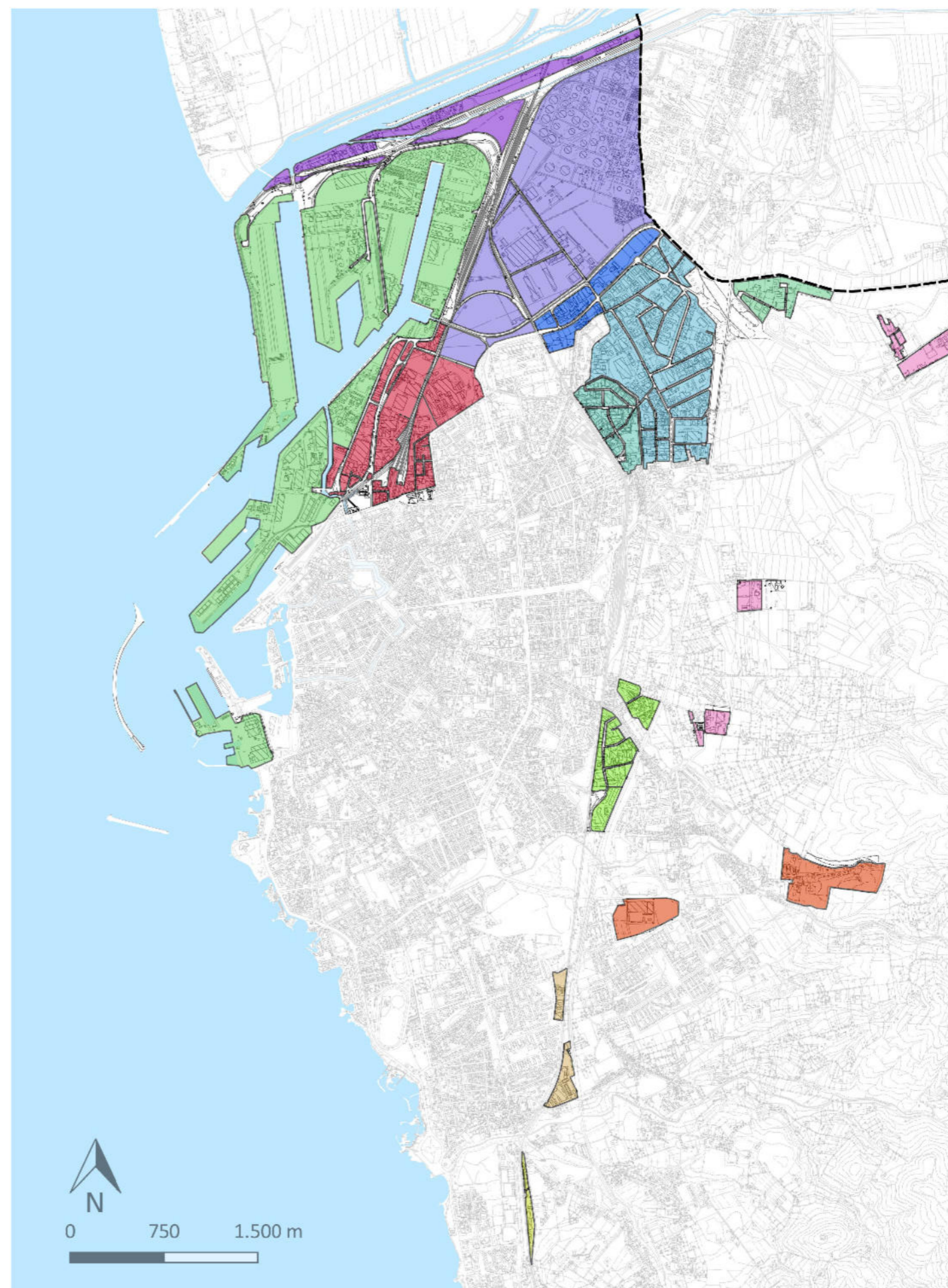
L – LA ROSA

M – ANTIGNANO – ARDENZA

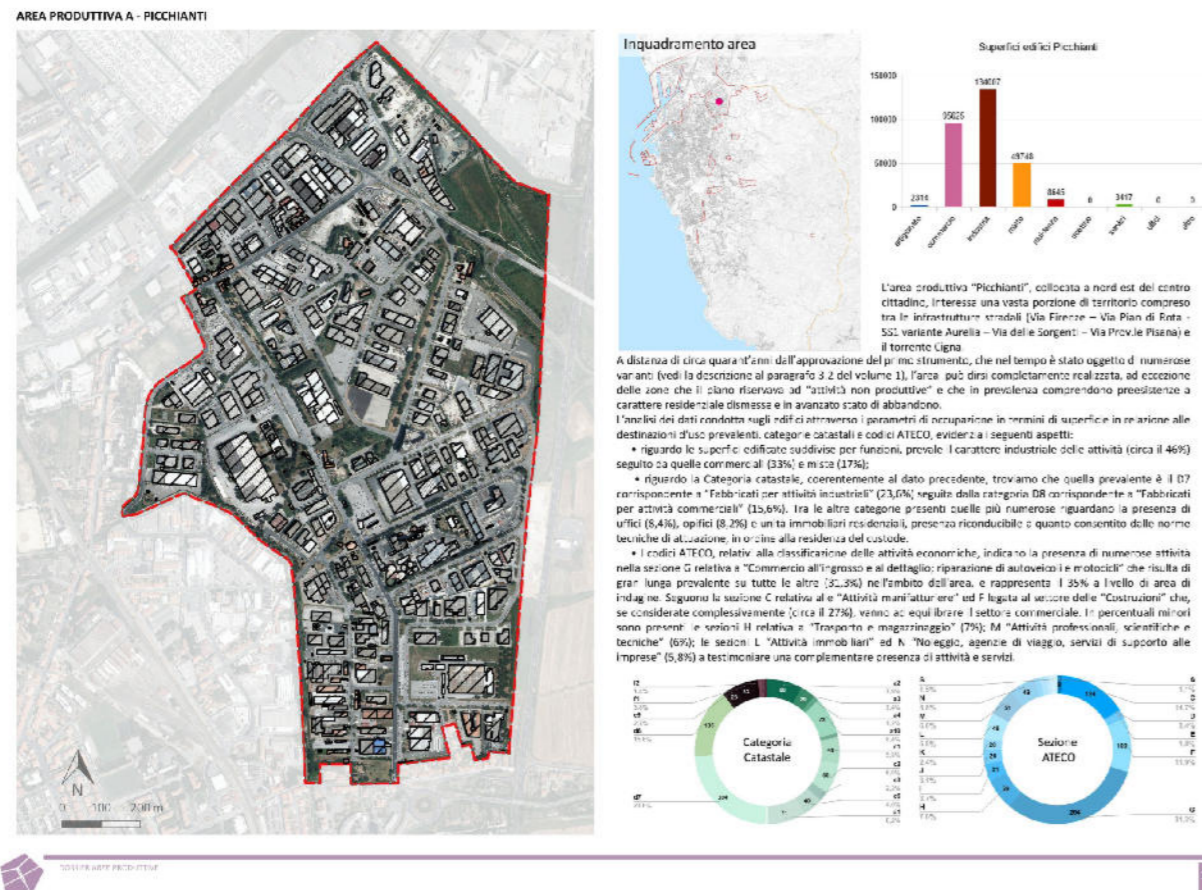
N – NUOVO CENTRO / LA LECCIA

O – TESSUTI PRODUTTIVI FRAMMENTATI ESTERNI AL T.U.

Legenda		
--- Confine comunale		
- - - Perimetro del territorio urbanizzato		
Suddivisione Aree Produttive		
A - Picchianti	D - Eni / Ex TRW	I - Salviano
B - Cigna	E - Area retroportuale - San Marco	L - La Rosa
C - Via Firenze	F - Area portuale	M - Antignano - Ardenza
	G - Scolmatore	N - Nuovo centro / Leccia
	H - Pian di Rota - Vallin Buiò	O - Tessuti produttivi frammentati esterni al T.U.



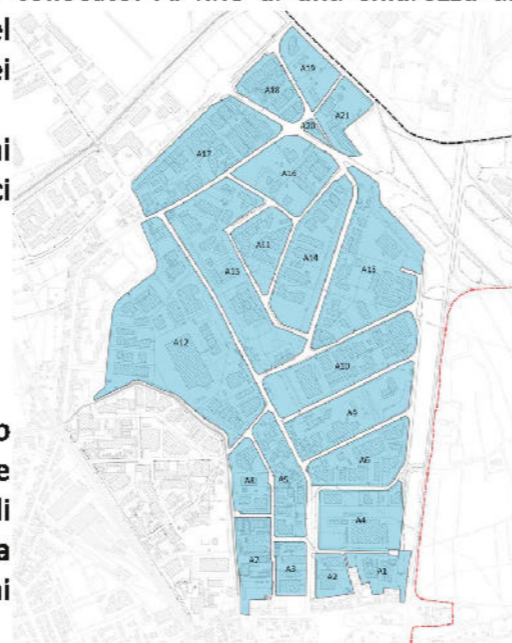
Per ogni area produttiva è stato fatto un sintetico inquadramento e caratterizzazione dell'area attraverso: l'individuazione su ortofotocarta; una descrizione rispetto alla collocazione territoriale e allo stato di realizzazione rispetto alla strumentazione urbanistica; l'analisi dei dati condotta sugli edifici attraverso i parametri di occupazione in termini di superfici in relazione alla destinazione d'uso prevalenti, categorie catastali e codici ATECO.



Si è quindi proceduto alla suddivisione dei singoli isolati, componenti la singola area produttiva, e all'individuazione attraverso la perimetrazione degli stessi, identificandoli con un numero progressivo unitamente alla lettera di riferimento dell'area produttiva in cui è collocato. Al fine di una chiarezza di lettura, si ritiene opportuno specificare che l'individuazione del singolo isolato è stata svolta, attraverso l'interpolazione e l'analisi dei seguenti dati:

- Individuazione dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee ai sensi del PIT/PPR con particolare riferimento ai tessuti specialistici identificati dai morfotipi TPS1, TPS2 e TPS3;
- Carta tecnica regionale al 2000;
- Ortofoto AGEA 2019;
- Area di indagine individuata nel capitolo 7;
- Tavola delle aree normative del vigente R.U.

Si è individuato l'elemento "isolato" quella porzione di tessuto risultante dalla unione dei singoli lotti disposti in serie con soluzione di continuità e delimitati o da elementi fisici specifici lineari quali strade, fossi, ferrovie, canali o da altri tessuti non produttivi o da elementi lineari di delimitazione della proprietà come recinzioni riscontrabili prettamente a contatto con il territorio aperto.



Le Schedature

Per la raccolta preliminare delle informazioni e la verifica della sua rispondenza a cogliere le caratteristiche del sistema insediativo oggetto di analisi, è stata elaborata una scheda tipo di rilievo articolata in due parti, una prima parte in cui venivano annotate le caratteristiche tipo-specifiche del singolo isolato ed una seconda parte dedicata all'individuazione delle criticità riscontrabili, in conformità di quanto evidenziato all'interno dell'abaco delle invarianti del PIT/PPR in merito ai tessuti specialistici dell'invariante III, unitamente ad eventuale note e informazioni specifiche aggiuntive individuabili nel singolo isolato. Si riporta a titolo esemplificativo la scheda di rilievo utilizzata.

SCHEDE RILIEVO ISOLATI TESSUTO DELLA CITTA' PRODUTTIVA E SPECIALISTICA										
N° isolato	Morfo . PIT	Rapporto con la strada	Collocazione e margini	Tipo edilizio prevalente	edificato resid.	edif. industrial e di valore	Tipo di attività prevalente	Presenza edificato abbandonato/dismesso	Presenza di parch. pubblici	Presenza aree a verde
		<input type="checkbox"/> rapporto diretto <input type="checkbox"/> rapporto mediato da spazi di pertinenza <input type="checkbox"/> rapporto assente <input type="checkbox"/> rapporto non definito/misto	<input type="checkbox"/> area periurbana <input type="checkbox"/> al confine degli insediamenti <input type="checkbox"/> lungo direttrice principale <input type="checkbox"/> all'esterno dei nuclei abitati <input type="checkbox"/> inglobato nelle aree urbane prettamente residenziali <input type="checkbox"/> inglobato nelle aree urbane prettamente produttive <input type="checkbox"/> margine non definito <input type="checkbox"/> margine assente <input type="checkbox"/> margine netto	<input type="checkbox"/> edifici diversificati per tipologia e dimensione, disposizione senza ordine <input type="checkbox"/> grande capannone prefabbricato, isolato sul lotto e arretrato rispetto al fronte, con facciate individualizzante <input type="checkbox"/> grande capannone isolato sul lotto e arretrato rispetto al fronte <input type="checkbox"/> edifici diversificati e specifiche per il tipo di funzione	<input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no N° edificio	<input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no N° edificio	<input type="checkbox"/> artigianale <input type="checkbox"/> commerciale <input type="checkbox"/> produttiva <input type="checkbox"/> specialistica <input type="checkbox"/> direzionale /servizi	<input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> no via n° civico	<input type="checkbox"/> si, lungo strada <input type="checkbox"/> si, area a parcheggio <input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> urbano <input type="checkbox"/> pertinenza <input type="checkbox"/> no
Criticità	Affacci e relazioni con città e territorio aperto <input type="checkbox"/> Margine disomogeneo <input type="checkbox"/> Margine degradato <input type="checkbox"/> Assenza o non chiara definizione dei tessuti limitrofi <input type="checkbox"/> Alto impatto paesistico e visivo sull'intorno urbano e rurale dato dalle dimensioni dell'insediamento (occlusione visibilità spazio aperto) <input type="checkbox"/> banalizzazione architetture prefabbricate <input type="checkbox"/> Depauperamento delle risorse ambientali e del paesaggio <input type="checkbox"/> Presenza diffusa di degrado e inquinamento ambientale <input type="checkbox"/> Assenza di relazioni con i contesti urbani e rurali limitrofi Spazio pubblico e servizi <input type="checkbox"/> Carenza e scarsa qualità degli spazi aperti pubblici <input type="checkbox"/> Assenza di spazi pubblici e di tessuto connettivo ciclo-pedonale <input type="checkbox"/> Tessuto monofunzionale dedicato Qualità urbana e dell'architettura <input type="checkbox"/> Commistione di tipologie edilizie difformi e talvolta incompatibili (edifici residenziali e capannoni) <input type="checkbox"/> Spazi di pertinenza degli edifici ad uso non residenziale destinati a usi complementari alla produzione <input type="checkbox"/> Tipologie edilizie con strutture seriali prefabbricate da "catalogo" prive di relazione con il contesto e qualità architettonica <input type="checkbox"/> Casualità nella compresenza di componenti residenziali, commerciali e produttivi nel posizionamento dei lotti <input type="checkbox"/> Indifferenza della localizzazione e della morfologia urbanistica e architettonica rispetto al contesto urbano e territoriale <input type="checkbox"/> Assenza di margini definiti <input type="checkbox"/> Tipologie edilizie con strutture seriali prive di relazione con il contesto e generalmente fuori scala rispetto ad esso									
NOTE:										

Le informazioni raccolte nella scheda sono state rilevate dai tecnici del settore Urbanistica, Programmi Complessi e Porto, con il sopralluogo ai singoli isolati.

Tutte le informazioni rilevate sono state poi riportate all'interno di Schedature specifiche che sono state elaborate, per ogni area produttiva individuata, sia per i singoli isolati costituenti la stessa che per gli edifici dismessi, abbandonati o in disuso riscontrati durante i sopralluoghi.

Nello specifico, nelle due pagine che seguono, si riportano, per ogni tipologia di scheda realizzata (Scheda Isolato e Scheda edifici dismessi), le indicazioni per la lettura delle stesse con la specifica della struttura di cui si compone e le fonti dei dati aggiuntivi inseriti per l'analisi finale.

Indicazioni per la lettura delle schedature degli isolati produttivi

DATI GENERALI:
Indicazioni generali per l'identificazione dell'isolato

LOCALIZZAZIONE:
Indicazione della localizzazione dell'isolato in esame all'interno dell'area produttiva di riferimento

STATO ATTUALE AL 2021
Elaborazione grafica dell'area oggetto della scheda attraverso l'utilizzo delle immagini reperibili tramite Google Earth.

IDENTIFICATIVO:
Numero dell'isolato in esame

PUNTI DI RIPRESA FOTOGRAFICA:
Indicazione planimetrica degli scatti fotografici effettuati

IDENTIFICATIVO:
Numero dell'isolato in esame

SCHEDATURA ISOLATI AREE PRODUTTIVE

NUMERO ISOLATO: A17

DATI GENERALI
INDIVIDUAZIONE AREA PRODUTTIVA: A - Picchianti
LOCALIZZAZIONE: Via Firenze, Via Pian di Rota, via Prov. Pisana, via Nord
UTOE: 10 MORFOTIPO PIT: T.P. S.1 - T.R.8
AN. RU: Art. 25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese;

TIPOLOGIA ATTIVITA' PRESENTE:
 Artigianale
 Commerciale
 Direzionale/Servizi
 Produttiva
 Specialistica

DENSITA' ISOLATO:
 0-10 %
 10 - 21,6 %
 21,6 - 35 %
 35 - 50,2 %
 50,2 - 70%

CARATTERISTICHE IDENTITARIE

TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE:
 Edifici diversificati per tipologia e dimensione, disposizione senza ordine
 Grande capannone prefabbricato, isolato sul lotto e arretrato rispetto al fronte, con facciate individualizzanti
 Grande capannone isolato sul lotto e arretrato rispetto al fronte
 Edifici diversificati e specifiche per il tipo di funzione

PRESENZA EDIFICATO RESIDENZIALE
 Sì
 No

PRESENZA EDIFICATO INDUSTRIALE DI VALORE
 Sì
 No

RAPPORTO CON LA STRADA
 Rapporto diretto
 Rapporto mediato da spazi di pertinenza
 Rapporto assente
 Rapporto non definito/misto

COLLOCAZIONE
 Area perurbana
 Al confine degli insediamenti
 Lungo direttrice principale
 All'esterno del territorio urbanizzato
 Inglobato nelle aree urbane prettamente residenziali
 Inglobato nelle aree urbane prettamente produttive

PRESENZA AREE LIBERE
 Sì
 No

MARGINE CON TERRITORIO APERTO
 Margine non definito
 Margine assente
 Margine netto

PRESENZA ATTIVITA' DISMESSE/ABBANDONATE
 Sì
 No

PRESENZA SERVIZI

PARCHEGGI
 Parcheggi lungo strada
 Area a parcheggio
 Assente

VERDE
 Verde urbano
 Verde pertinenziale
 Assente

SERVIZI COLLETTIVI
 Sì
 No

QUALITA'
Presenza di servizi collettivi e alla persona (Centro medico, Bar, Ristorante)

CRITICITA'
Assenza di segnaletica delimitante gli spazi a parcheggio lungo strada.
Assenza di spazi pubblici e di tessuto connettivo ciclo pedonale.
Assenza di attraversamenti sicuri e marciapiedi lungo via Firenze.
Comistione di tipologie edilizie difformi e talvolta incompatibili (edifici residenziali e capannoni).
Spazi di pertinenza destinati ad usi complementari alla produzione.
Assenza di aree permeabili.
Presenza diffusa di degrado e inquinamento ambientale.
Tipologie edilizie con strutture seriali prefabbricate da "catalogo".

VISTA ISOLATO

CARATTERISTICHE IDENTITARIE:
Indicazione delle caratteristiche tipo-specifiche dell'isolato

NOTE SPECIFICHE:
Descrizione delle relative qualità e criticità dell'isolato riscontrate a seguito di sopralluogo sul posto

SCHEDATURA ISOLATI AREE PRODUTTIVE: REPORT FOTOGRAFICO ISOLATO

NUMERO ISOLATO: A17

REPORT FOTOGRAFICO:
Documentazione fotografica dell'isolato in esame

FONTI DEI DATI RIPORTATI NELLA SCHEDA:




DATI GENERALI:
Tavole Aree Normative di R.U. - Gestionale S.I.T. del N.C.E.U. - Tavola UTOE del PS - Carta dei morfotipi secondo le linee guida del PIT/PPR - GEOSCOPIO della Regione Toscana cartografia della Datazione dei Sedimi Edilizi - Sopralluogo - Analisi della densità degli isolati derivante dalle indagini effettuate.

CARATTERISTICHE IDENTITARIE:
Sopralluogo con scheda specifica - Invarianti strutturali del PIT/PPR

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA:
Sopralluogo - Estrapolazione dal programma Google Earth - Ortofoto AGEA 2019



DATI GENERALI:
Indicazioni generali per l'identificazione dell'edificio dismesso

SCHEMATURA FABBRICATI PRODUTTIVI DISMESSI		NUMERO FABBRICATO: 1	
ESTRATTO CARTOGRAFICO: Estratto della CTR con in evidenza l'edificio oggetto di analisi		DATI GENERALI INDIVIDUAZIONE AREA PRODUTTIVA: A - Picchianti ISOLATO DI RIFERIMENTO: A 5 LOCALIZZAZIONE: Via Gian Battista Guarini, 68 DATI CATASTALI: Foglio 11 Particella 773 UTOE: 10 MORFOTIPO PIT: T.P.S.2 AN_RU: Art. 25 - Aree per attività produttive e per i servizi alle imprese; DENOMINAZIONE ATTIVITA': Fabbricato dismesso TIPOLOGIA ATTIVITA' PRESENTE: <input type="checkbox"/> Artigianale <input type="checkbox"/> Commerciale <input type="checkbox"/> Industria <input type="checkbox"/> Residenza <input type="checkbox"/> Servizi <input type="checkbox"/> Uffici <input type="checkbox"/> Misto STRUMENTO DI ATTUAZIONE: EPOCA DI COSTRUZIONE: dopo il 1956 <small>(ndr. verificato sulla periodizzazione dei sedimi di geoscopia Regione Toscana)</small>	VISTA FABBRICATO 
	CARATTERISTICHE IDENTITARIE: Indicazione delle caratteristiche tipo-specifiche del fabbricato e del tessuto in cui si localizza oggetto d'analisi	CARATTERISTICHE IDENTITARIE SUPERFICI: COMPLESSIVA LOTTO: 2.118,87 mq <small>(ndr. estratto misurando l'area su gis della particella catastale su cui ricade il lotto)</small> SUPERFICIE PERMEABILE: 1.197,33 mq <small>(ndr. differenza matematica tra sup complessiva lotto sup coperta)</small> SUPERFICIE COPERTA: 921,54 mq <small>(ndr. estratto misurando l'area su gis della particella catastale su cui ricade il lotto)</small> DATI CONCESSIONE/DIRITTI SUPERFICI: EVENTUALE DATO INTERNO TIPO DI PROPRIETA' <small>(ndr. verificato sul progetto catasto analisi del SIT)</small> <input type="checkbox"/> Pubblico <input checked="" type="checkbox"/> Privato VINCOLI SOVRAORDINATI: <small>(ndr. riportati ai vincoli che ricadono sul singolo edificio, interamente o parzialmente)</small> Rischio idraulico 1 Parziale fascia di rispetto da elettrodotto 132KW Pericolosità sismica 3 RAPPORTO CON LA VIABILITA' <input checked="" type="checkbox"/> Rapporto diretto <input type="checkbox"/> Rapporto mediato da spazi di pertinenza <input type="checkbox"/> Rapporto assente <input type="checkbox"/> Rapporto non definito/misto SERVIZI PRESENTI NELL'AREA <input type="checkbox"/> verde urbano <input checked="" type="checkbox"/> parcheggi <input type="checkbox"/> servizi collettivi	FOTO 
DESCRIZIONE E NOTE SPECIFICHE: Descrizione dello stato del fabbricato oggetto d'esame, con indicazione di note specifiche dell'area e delle relative qualità e criticità riscontrate a seguito di sopralluogo sul posto	DESCRIZIONE, NOTE, CRITICITA' Parte di fabbricato abbandonato da tempo, con accesso diretto dalla strada. Struttura in buono stato conservativo. Terreno con buona permeabilità, presente verde pertinenziale; buona tipologia di architettura industriale. Aree a parcheggio limitrofe	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA: Immagini raffiguranti l'edificio in esame	

NUMERO IDENTIFICATIVO:
Numerazione progressiva del fabbricato riscontrabile nella tavola dedicata

STATO ATTUALE AL 2021:
Elaborazione grafica dell'area oggetto della scheda attraverso l'utilizzo delle immagini reperibili tramite Google Earth

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA:
Immagini raffiguranti l'edificio in esame

FONTI DEI DATI RIPORTATI NELLA SCHEDA:

DATI GENERALI:
Tavole Aree Normative di R.U. - Gestionale S.I.T. del N.C.E.U. - Tavola UTOE del PS - Carta dei morfotipi secondo le linee guida del PIT/PPR - GEOSCOPIO della Regione Toscana cartografia della Datazione dei Sedimi Edilizi - Sopralluogo

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA:
Sopralluogo - Estrapolazione dal programma Google Earth

CARATTERISTICHE IDENTITARIE:

Superficie complessiva del lotto: estrapolazione dell'area dall'interrogazione della particella catastale del lotto tramite QGIS
 Superficie pertinenza: differenza matematica tra le due superfici
 Superficie coperta: estrapolazione dell'area dall'interrogazione della particella catastale rappresentativa del fabbricato tramite QGIS

Tavola QC11 del PS - Gestionale SIT del N.C.E.U. - sopralluogo con scheda specifica

Aspetti metodologici

L'analisi SWOT è una delle metodologie più diffuse per la valutazione di fenomeni che riguardano il territorio e consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico. In particolare l'analisi SWOT è uno strumento di pianificazione strategica usato per analizzare in maniera sintetica un contesto complesso e in particolare per valutarne i punti di forza (Strengths), le debolezze (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) al fine di prendere una decisione per raggiungere un determinato obiettivo.

Lo scopo della presente analisi è di inquadrare in modo semplice e ragionato il contesto territoriale ed economico dei singoli isolati produttivi e di definirne le opportunità di sviluppo economico sia in termini di ampliamento, densificazione, recupero e nuovo insediamento, in conseguenza della valorizzazione dei punti di forza e del contenimento dei punti di debolezza, alla luce del quadro di opportunità e rischi che derivano dalla situazione esogena.

In particolare si tratta di adottare un approccio "strategico" capace di identificare, nel patrimonio di "risorse" e "competenze" che un'area possiede, la fonte del suo vantaggio competitivo e, allo stesso tempo, indagare sulle "aree critiche" o fonti di debolezza della stessa area, ovvero gli ambiti di azione su cui intervenire.

Alla base di questa attività deve risiedere una critica ed obiettiva conoscenza delle risorse a propria disposizione, che rappresentano aree di opportunità, ma anche e soprattutto una comprensione delle barriere e degli ostacoli allo sviluppo attuale o potenziale, alla luce delle capacità e delle prospettive che altre aree territoriali, diverse da quella sotto analisi, sono in grado di presentare.

La validità di questo tipo di analisi in termini di esaustività è legata in maniera diretta alla completezza del quadro conoscitivo del contesto analizzato, ma anche dalla capacità di effettuare letture incrociate tra tutti i fattori indagati.

Al fine di eseguire un'analisi comparabile tra le aree produttive e quindi capace di sintetizzare gli aspetti emergenti dai singoli isolati e più in generale dal quadro conoscitivo dell'ambito oggetto di studio, sono stati individuati una serie di indicatori a cui riferirsi nelle valutazioni che comporranno l'analisi swot.

La costruzione della valutazione è avvenuta incrociando:

- dati geografici;
- dati economici;
- dati territoriali;
- sopralluoghi.

In particolare, a partire dalle informazioni presenti nelle singole schede e dalle tavole complessive dell'ambito di indagine, sono stati presi in considerazione:

- **densità dei tessuti** (rif. Tav. 11.2 - Carta dell'analisi della densità delle aree edificate, con accorpamento della percentuali in base alla seguente articolazione: bassa, medio bassa, media, medio alta, alta);
- **tipologia di attività presenti** (rif. Tav. 11.3 - Analisi funzionale: le destinazioni d'uso prevalenti al piano terra; Schedatura Isolati; con riferimento alle seguenti categorie: industriale, commerciale, artigianale, servizi, direzionale, misto);
- **presenza di tessuto residenziale** (rif. Tav. 11.3 - Analisi funzionale: le destinazioni d'uso prevalenti al piano terra; Schedatura Isolati; rilevando la presenza di residenza nel contesto produttivo e classificabile come tessuto ancorché a bassa densità);
- **presenza di servizi pubblici** (rif. Schedatura Isolati; sono stati presi in considerazione gli standard da DM 1444/68, verde, parcheggi, attrezzature);

- **potenzialità dell'area** (rif. Tav. 10.3 Aree libere selezionate; Tav. Edifici dismessi - carta d'unione; dalle quali rilevare la presenza di aree libere o lotti inedificati, nonché la presenza di edifici o complessi dismessi anche in relazione allo stato di manutenzione e/o degrado);
- **permeabilità dei suoli** (Tav.9.3 Analisi della permeabilità dei suoli);
- **aspetti idraulici** (Tav. 9.1 Pericolosità idraulica; PI.1-PI.2-PI.3);
- **aspetti geomorfologici** (Tav. 9.2 Pericolosità sismica e geomorfologica; G1-G2-G3-G4)
- **aspetti sismici** (Tav. 9.2 Pericolosità sismica e geomorfologica; S3)
- **vincoli e fasce di rispetto** (rif. Tav. 8.3.1 Vincoli e Fasce di Rispetto; paesaggistici, idrogeologico, elettrodotti, ferroviario, stradale, cimiteriale);
- **necessità di bonifica** (Tav. 9.4 Aree SIR e SIN)
- **zone a Rischio di Incidente Rilevante** (Tav.9.5 Aziende a rischio di Incidente Rilevante e Aziende soggette a A.I.A.);
- **connettività diretta alla rete infrastrutturale** (Tav.8.1.2 tipologia di viabilità, rete ferroviaria, porto);
- **connessione e interscambio al sistema della mobilità** (Tav.8.2.1 presenza piste ciclabili, trasporto pubblico locale, parcheggi di pertinenza).

Dalla valutazione di tutti questi aspetti prende forma e sostanza il diagramma che può offrire un valido supporto all'attività di pianificazione e programmazione.



11.4 Sintesi dei dati

La schedatura degli isolati

La schedatura delle 13 aree - per un totale di 90 isolati - ricadenti all'interno dell'ambito di indagine e le relative analisi swot conclusive, permettono di evidenziare alcuni aspetti:

- funzioni prevalenti

la caratterizzazione delle aree attraverso le funzioni presenti, rileva la prevalenza di aree a carattere industriale (Picchianti, Cigna, Eni/exTRW, Area portuale, Scolamatore, Pian di Rota-Vallin Buio, Nuovo Centro-La Leccia), altre a carattere prevalentemente commerciale (Via Firenze, Antignano-Ardenza) e quelle che presentano un carattere prevalentemente misto (Area retroportuali-San Marco, La Rosa);

- commistione con la residenza

la presenza di commistione con il tessuto residenziale è presente all'incirca nella metà delle aree ed in particolare quelle di formazione storica (1954-1978);

- presenza di servizi

riguardo alla presenza di servizi, tutte le aree hanno una componente verde, sebbene il livello di impermeabilizzazione sia in generale alto, il 90% è dotata di parcheggi pubblici e in circa il 70% sono presenti attrezzature e servizi commerciali;

- pericolosità e vincoli

circa metà delle aree presenta pericolosità idraulica e geomorfologica elevata mentre tutte le aree sono - a diversi livelli - gravate da uno o più vincoli e/o limitazioni, i più frequenti sono la fascia di rispetto ferroviario e la presenza di elettrodotto;

- mobilità e dotazioni infrastrutturali

la maggior parte delle aree è ben collegata alle principali arterie viarie di connessione mentre sono del tutto assenti le percorrenze ciclabili e la possibilità di raggiungere le stesse attraverso il trasporto pubblico locale è limitata al raggiungimento marginale solo di alcune zone;

- datazione patrimonio edilizio esistente

circa il 75% delle aree si forma antecedentemente al 1978

- qualità architettonica e manutenzione

per la maggior parte delle aree si rileva una scarsa qualità dei manufatti architettonici prevalentemente realizzati con strutture in prefabbricato seriale e una scarsa manutenzione degli spazi pertinenziali

- opportunità

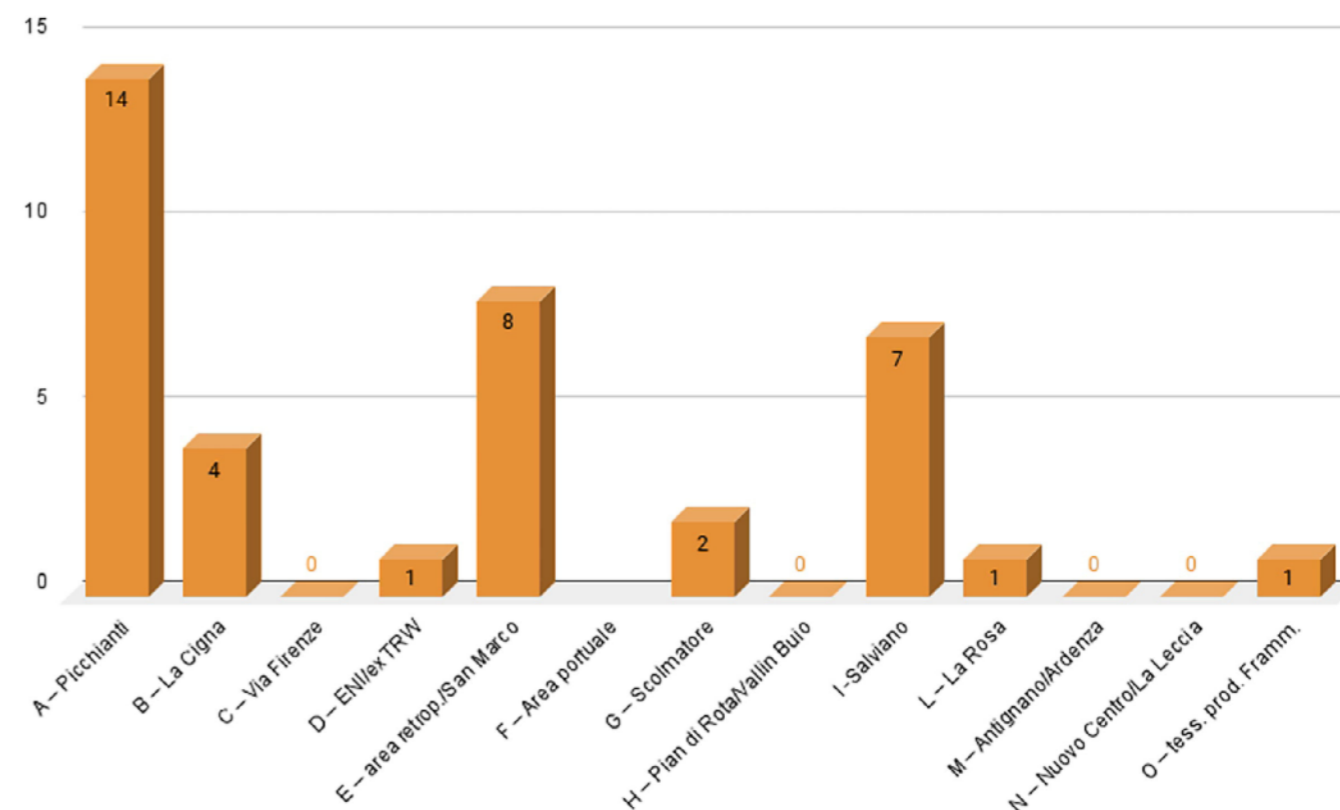
le opportunità individuate per molte delle aree schedate, riguardano la presenza di manufatti dismessi che possono essere recuperati e destinati ad ampliare l'offerta di spazi per attività produttive, seppure dimensionalmente contenuti; così come la presenza di spazi verdi da valorizzare che possono costituire potenziali corridoi ecologici (anche di alta valenza), che in alcuni casi possono creare un collegamento anche tra parti di città;

- minacce

le minacce più frequenti sono ravvisabili nei costi legati al recupero/riuso dei manufatti o alla mitigazione di pericolosità elevate gravanti sulle aree, così come le limitazioni normative dovute alla datazione dello strumento urbanistico di riferimento.

La schedatura dei fabbricati dismessi

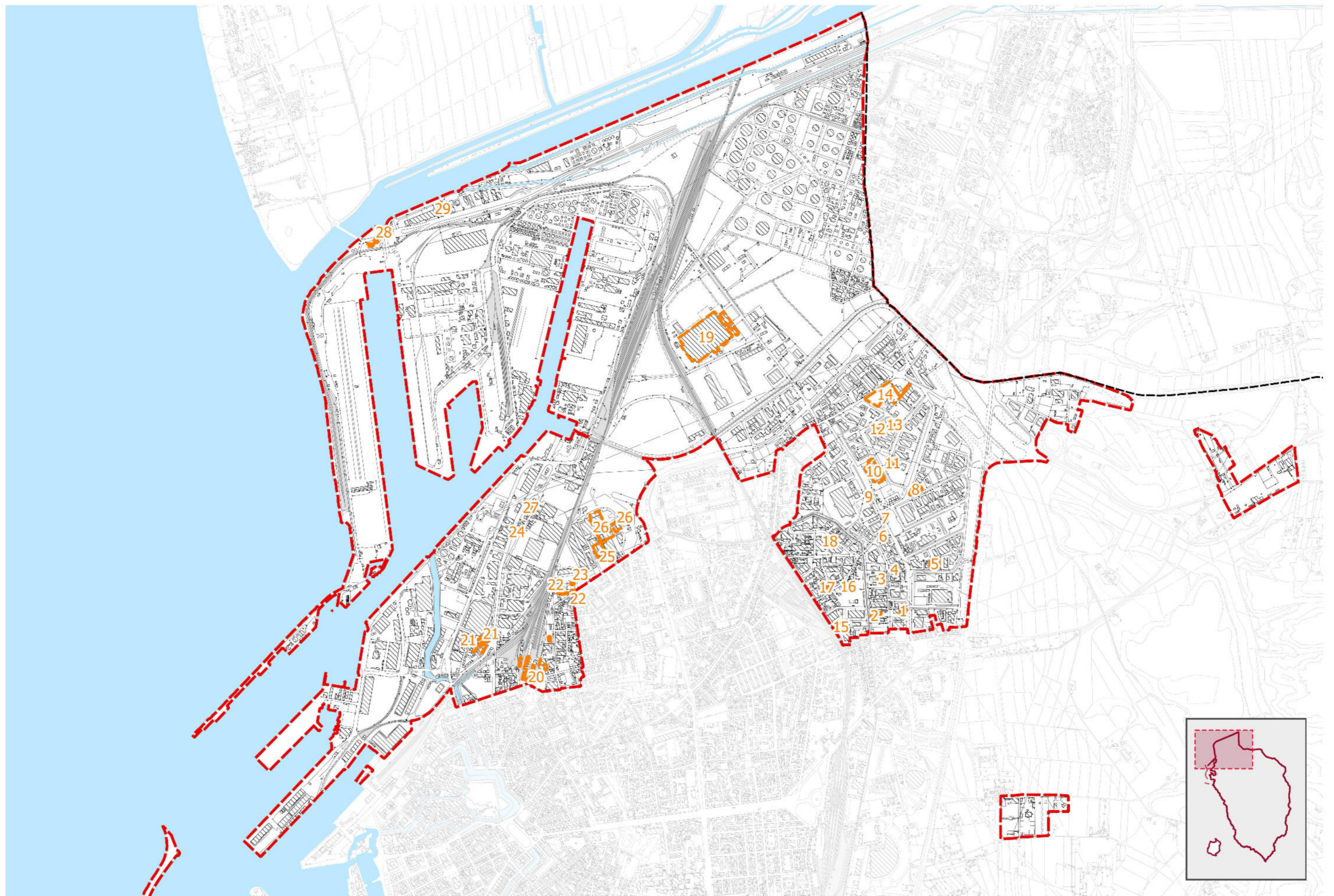
La schedatura degli immobili effettuata nell'ambito dei rilievi svolti per le aree produttive (isolati), ha restituito 38 edifici dismessi, variamente distribuiti nell'ambito d'indagine.

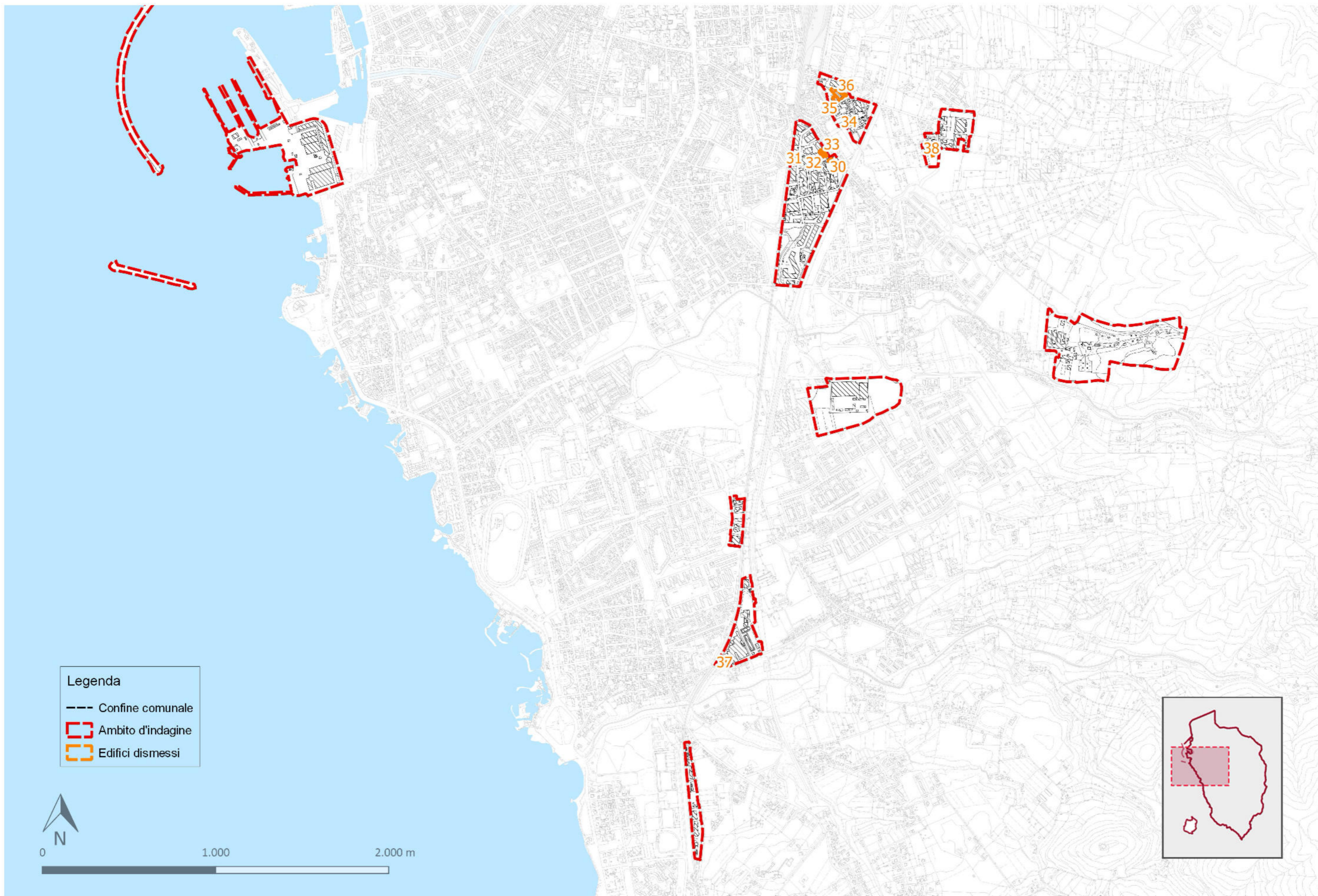


Prevalentemente collocati nelle aree produttive storiche, come il PIP Picchianti e l'area retroportuale S.Marco, il 68% ha una datazione precedente al 1978.

Le dimensioni di questi edifici sono per la maggior parte non particolarmente ampie e circa il 40% ha uno stato di manutenzione insufficiente.

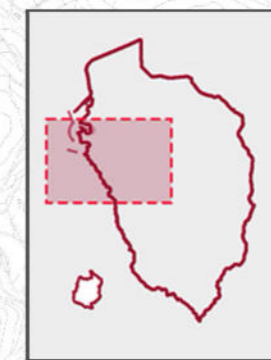
11.4.1 Edifici dismessi - carta d'unione





Legenda

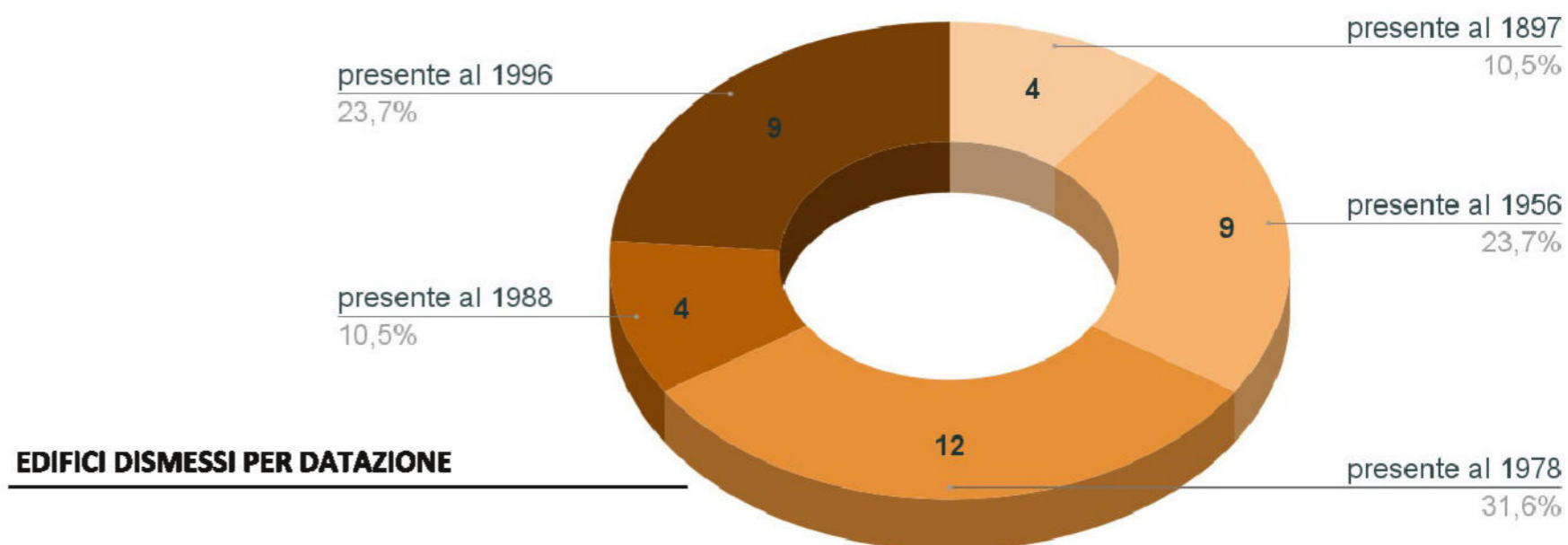
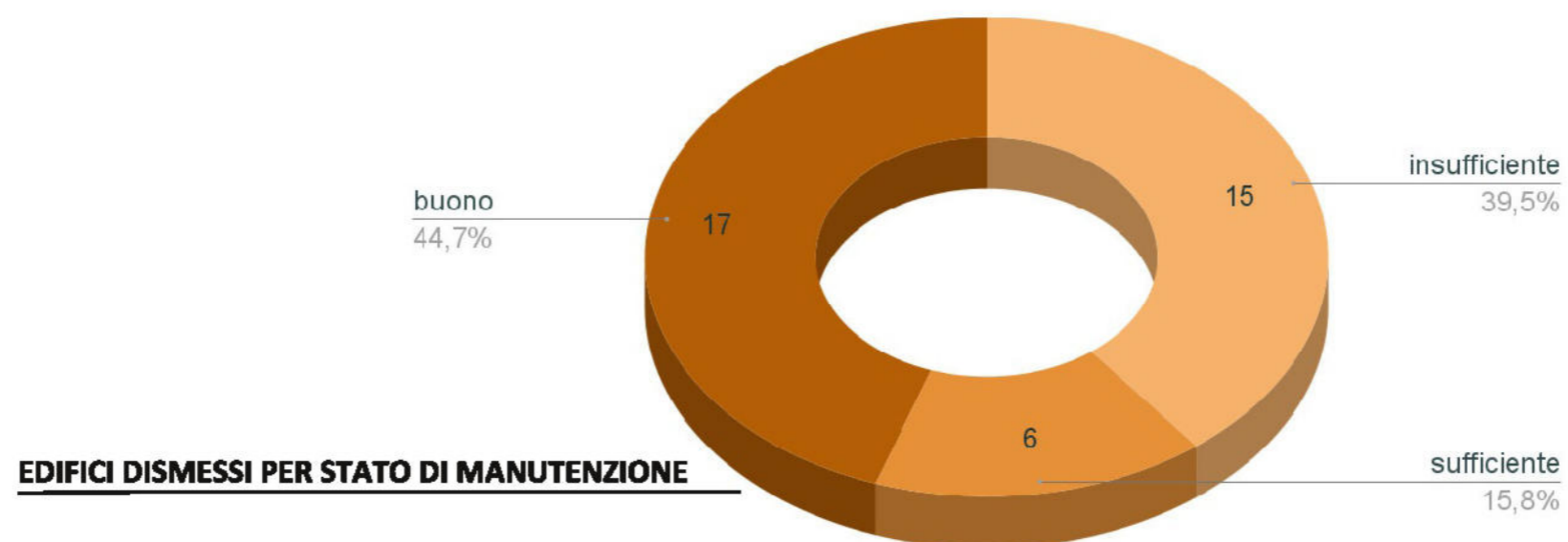
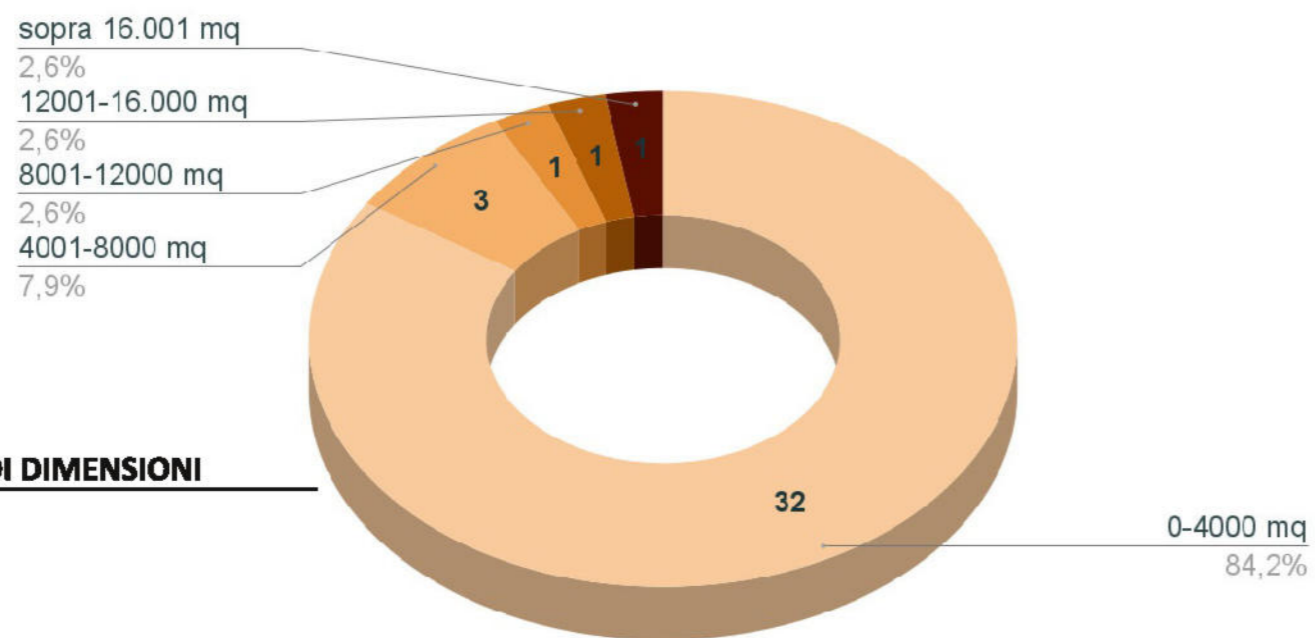
- Confine comunale
- ▭ Ambito d'indagine
- ▭ Edifici dismessi



11.4.2 EDIFICI DISMESSI - QUADRO DI SINTESI

AREA	NUMERO	SUPERFICIE COMPLESSIVA	SUPERFICIE COPERTA	DATAZIONE	STATO DI MANUTENZIONE	DESCRIZIONE TIPOLOGIA
A	1	2.119	921	presente al 1956	buono	Porzione di fabbricato con struttura portante in laterizio e copertura a capanna con struttura in legno (travi e travicelli). Affaccio diretto sulla strada. Spazi pertinenziali limitati permeabili.
	2	4.845	1.589	presente al 1978	sufficiente	Sul lotto sono presenti due fabbricati e lo scheletro di un terzo. Strutture di tipo prefabbricato con porzione adibita ad uffici. Buona dotazione di spazi pertinenziali non permeabili.
	3	2.223	937	presente al 1978	buono	Fabbricato con struttura in cemento armato con tamponatura in laterizio composto da un corpo di fabbrica adibito ad uffici e capannone retrostante a due campate.
	4	2.040	424	presente al 1996	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata.
	5	4.506	2.028	presente al 1996	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata di grandi dimensioni.
	6	451	174	presente al 1897	insufficiente	Edilizia storica a carattere residenziale in forte stato di degrado.
	7	401	137	presente al 1897	insufficiente	Edilizia storica a carattere residenziale in forte stato di degrado.
	8	5.609	2.783	presente al 1996	cantiere in abbandono	Edificio a carattere direzionale mai completato.
	9	2.372	241	presente al 1897 e successivi interventi in ampliamento	sufficiente	Edilizia storica a carattere residenziale in forte stato di degrado.
	10	16.460	6.128	presente al 1996	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata di grandi dimensioni
	11	n.r.	688	presente al 1996	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata.
	12	4.523	1.319	presente al 1996	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata.
	13	623	286	presente al 1897	insufficiente	Edilizia storica a carattere residenziale in forte stato di degrado.
B	14	14.967	161	presente al 1978	insufficiente	Ampia area dismessa
	15	2.644	0	presente al 1956	insufficiente	Area dismessa, recintata, libera da immobili e parzialmente impermeabilizzata.
	16	2.834	2.095	presente al 1978	insufficiente	Edificio realizzato con struttura prefabbricata.
	17	575	124	presente al 1996	buono	Fabbricato di modeste dimensioni realizzato con struttura in c.a. elevato su due piani.
D	18	741	211	presente al 1996	buono	Porzione terminale di un immobile più ampio realizzato con struttura prefabbricata.
	19	184.500	54.928	presente al 1988	insufficiente	Complesso immobiliare di grande dimensioni in forte stato di degrado.

AREA	NUMERO	SUPERFICIE COMPLESSIVA	SUPERFICIE COPERTA	DATAZIONE	STATO DI MANUTENZIONE	DESCRIZIONE TIPOLOGIA
E	20 a	n.r.	5.277	presente al 1956	insufficiente	Complesso immobiliare storico costituito da più corpi di fabbrica (ex stazione San Marco) Edifici storici dismessi realizzati in muratura, edilizia di base elevata a un piano Porzione di fabbricato dismesso con problemi strutturali alla copertura Complesso immobiliare articolato in più fabbricati inserito in un contesto prevalentemente residenziale
	20b	n.r.	653	presente al 1956	insufficiente	
	20c	n.r.	470	presente al 1956	insufficiente	
	20d	n.r.	1.752	presente al 1956	sufficiente	
	21	7.810	4.413	presente al 1956	insufficiente	Complesso immobiliare articolato in più fabbricati, alcuni dei quali allo stato di rudere
	22	n.r.	931	presente al 1956	sufficiente	Edifici relativamente recenti realizzati su sedime esistente. In contrasto con previsioni R.U.
	23	n.r.	479	presente al 1956	sufficiente	Edificio in contrasto con previsioni R.U.
	24	1.103	474	presente al 1956	sufficiente	Edificio elevato su due piani realizzato in c.a.
	25	n.r.	4.280	presente al 1956	buono	Edificio elevato realizzato in c.a. con rampa e parcheggio sulla copertura.
	26	26.410	13.990	presente al 1956	insufficiente	Complesso immobiliare molto ampio composto da più fabbricati di tipo tradizionale realizzati in c.a.
27	925	320	presente al 1988	buono	Edificio a carattere direzionale, elevato su tre piani	
G	28	3.509	891	presente al 1988	insufficiente	Edilizia a carattere residenziale/commerciale parzialmente in stao di abbandono.
	29	3.868	1.219	presente al 1978	insufficiente	Ampia area con due capannoni affiancati in struttura mista.
I	30	432	223	presente al 1978	insufficiente	Capannone di piccole dimensioni in struttura tradizionale in c.a.
	31	915	705	presente al 1978	buono	Capannone di modeste dimensioni in struttura tradizionale in c.a.
	32	599	508	presente al 1978	buono	Capannone di piccole dimensioni in struttura tradizionale in c.a.
	33	n.r.	823	presente al 1978	buono	Capannone di modeste dimensioni in struttura tradizionale in c.a.
	34	3.746	1.873	presente al 1988	buono	Edificio realizzato con struttura prefabbricata.
	35	932	563	presente al 1978	buono	Porzione di fabbricato realizzato in c.a. e muratura.
	36	3.872	2.161	presente al 1978	buono	Complesso immobiliare articolato in più corpi di fabbrica, realizzato in c.a. e muratura.
L	37	1.298	1.176	presente al 1996	sufficiente	Fabbricato posto nell'ambito di un più vasto complesso immobiliare realizzato in c.a. e muratura
O	38	6.723	986	presente al 1978	insufficiente	Capannoni di piccole dimensioni con struttura in muratura



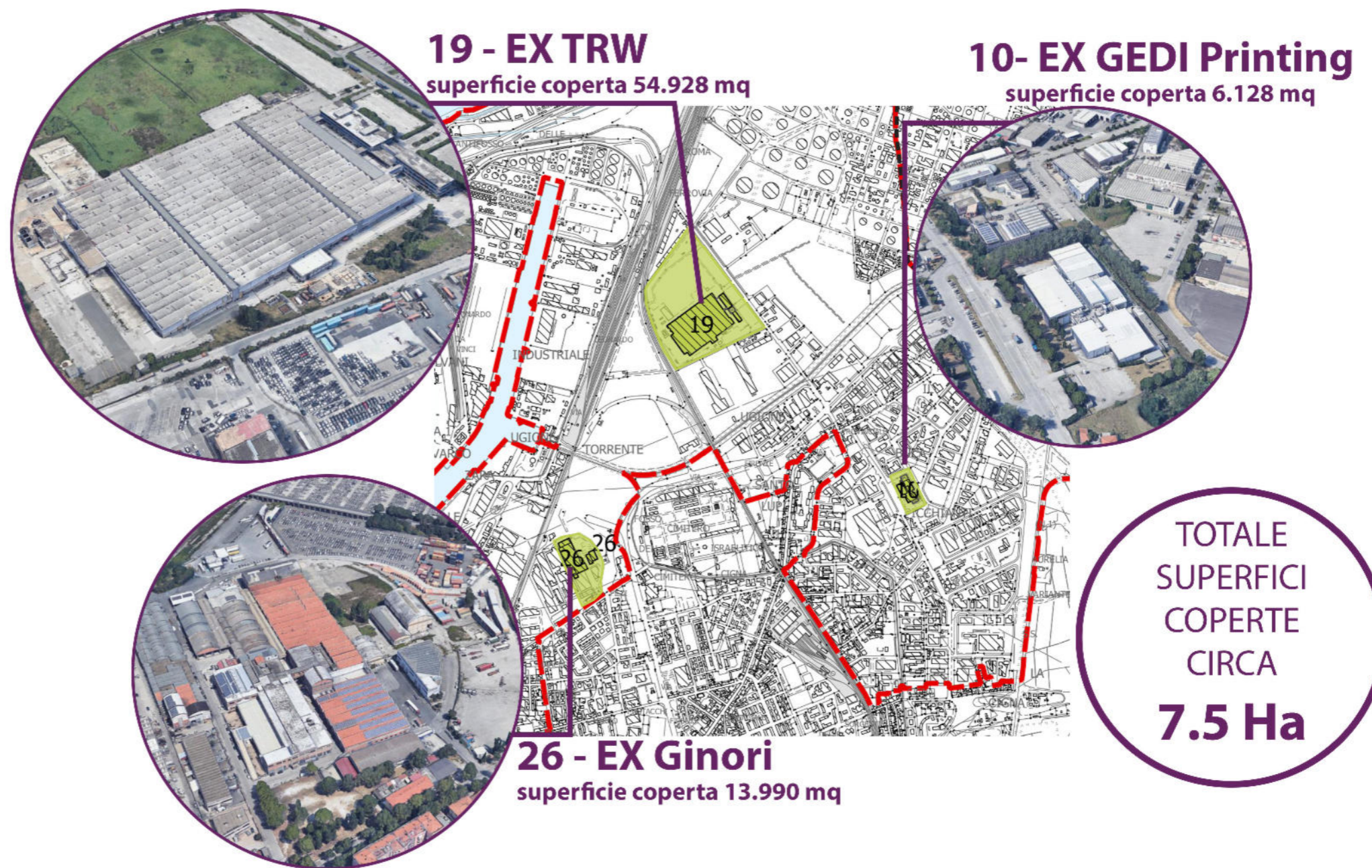
Tra questi fabbricati ne emergono alcuni che per caratteristiche dimensionali, collocazione e potenzialità risultano di un certo interesse, in particolare:

Ex GEDI Printing (superficie coperta pari a 6.128 mq);

Ex TRW (superficie coperta pari a 54.928 mq);

Ex GINORI (superficie coperta pari a 13.990 mq).

Si tratta complessivamente di circa 7,5 Ha di superfici coperte, che potrebbero costituire un interessante possibilità di rispondere alle richieste provenienti dagli stakeholder in ordine a nuovi spazi per attività produttive da collocare sul territorio comunale.





PARTE C

VALUTAZIONI STRATEGICHE PER NUOVE IPOTESI LOCALIZZATIVE ESTERNE AL T.U.





12. GUARDANDO AL PO E ALLA VARIANTE AL PS

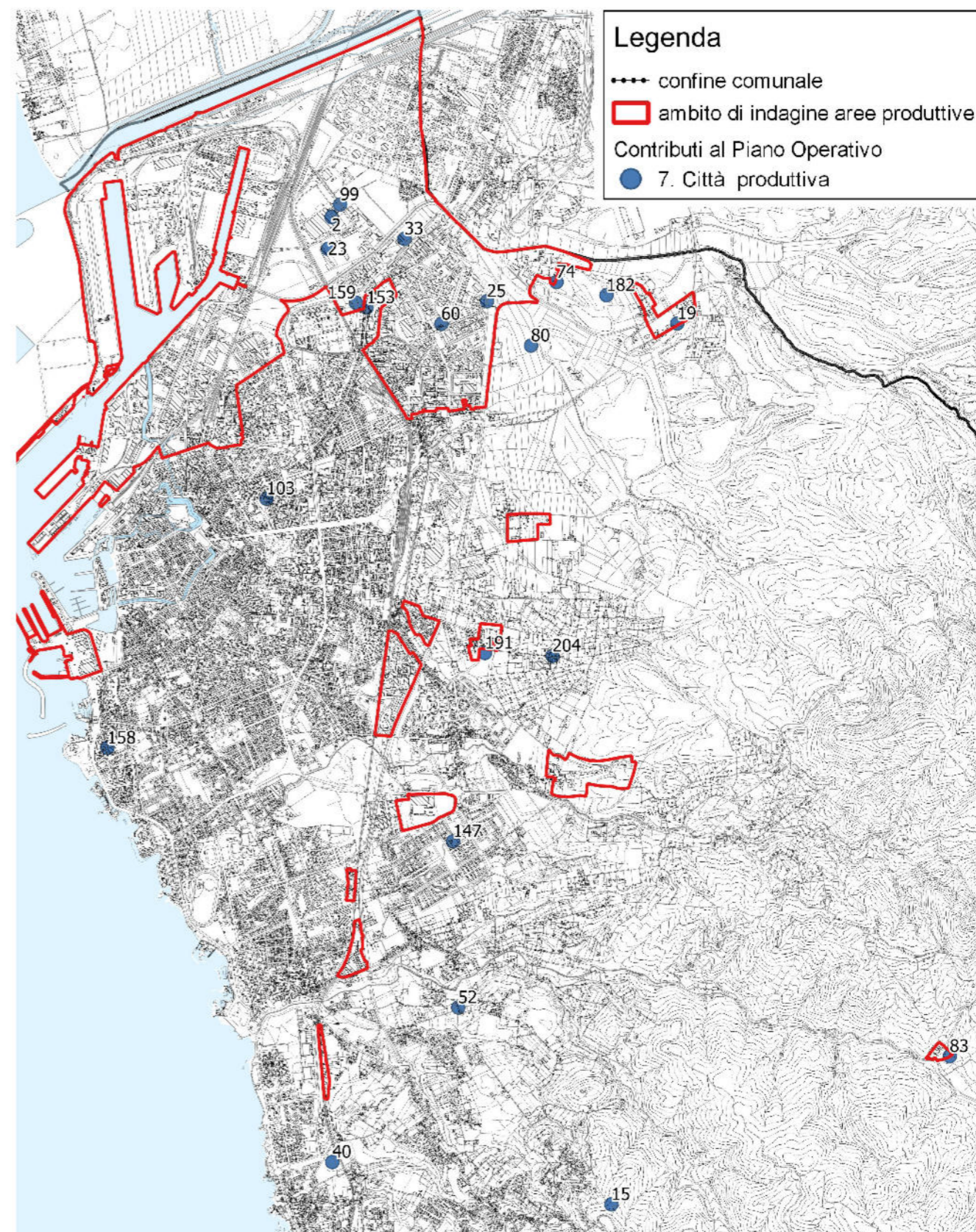
12.1 I fabbisogni territoriali e urbani delle imprese

Attraverso lo strumento dell'avviso pubblico, promosso nell'ambito dei processi partecipativi previsti per il coinvolgimento della cittadinanza nella formazione del nuovo Piano Operativo con contestuale variante al Piano Strutturale, tutti i soggetti pubblici e privati sono stati sollecitati, a partire dal 24/11/2021, a presentare proposte progettuali con valore consultivo, coerenti con gli obiettivi ed indirizzi della nuova pianificazione in itinere. Alla data di scadenza, 24/01/2022, complessivamente sono pervenuti 205

contributi, 21 dei quali relativi al tema della "città produttiva", molti dei quali concentrati nell'ambito di indagine sulle aree produttive.

I temi principali emersi da questa consultazione riguardano la riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree produttive esistenti ma anche la necessità di reperire spazi di una certa consistenza dimensionale (da 8.000 mq fino a 18/20.000 mq) per l'insediamento di nuove attività produttive e più in generale per la realizzazione di un polo industriale manifatturiero connesso alle infrastrutture esistenti.

ID CONTRIBUTO	DATA CONTRIBUTO	OGGETTO CONTRIBUTO
2	26/11/21	Disponibilità aree industriali
15	12/01/22	Glamping: il turismo green che renderà Livorno una città europea
19	14/01/22	Riqualificazione funzionale Area Industriale
23	18/01/22	Area e magazzini servizio della logistica
25	18/01/22	Revisione piano strutturale P.I.P. Picchianti
33	16/01/22	Proposta di ampliamento su struttura preesistente, di nuovi spazi commerciali, direzionali, ricettivi
40	19/01/22	Insedimento commerciale in via Mondolfi
52	17/01/22	Polo della salute, crescita, integrazione e rigenerazione
60	20/01/22	Area a servizi nel PP Picchianti, completamento Lotto B Scheda B (SR2)
74	20/01/22	Ampliamento terreno industriale in Loc. Vallin Buio
80	20/01/22	Identificazioni nuove aree industriali/produttive
83	21/01/22	Richiesta di indice di edificabilità per la realizzazione di Osservatorio Astronomico Cittadino
99	21/01/22	Realizzazione di un Polo Industriale Manifatturiero
103	21/01/22	Markerspace
147	24/01/22	Area in aderenza ad attività artigianali produttive
153	24/01/22	Conferma attività produttive ed eliminazione del vincolo archeologico sull'area adibita a deposito di prodotti petroliferi
158	24/01/22	Livorno Innovation Campus
159	24/01/22	Conferma attività produttiva e definizione prativa vincolo archeologico
182	24/01/22	Realizzazione di un'area industriale e per attività nocive.
191	24/01/22	Realizzazione di un'area industriale per attività produttive.
204	24/01/22	Ampliamento zona produttiva circostante



12.2 Criteri selettivi per la ricognizione ed individuazione di nuove aree

La consapevolezza dei delicati e complicati processi che interessano, per motivi diversi, la riqualificazione e più in generale il riuso di questi spazi e in una prospettiva temporale di medio-lungo periodo, seppur mettendo in atto tutte le possibili strategie per veicolare il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente, richiede comunque una riflessione su quali prospettive di consolidamento e sviluppo industriale è possibile nell'ambito del territorio comunale.

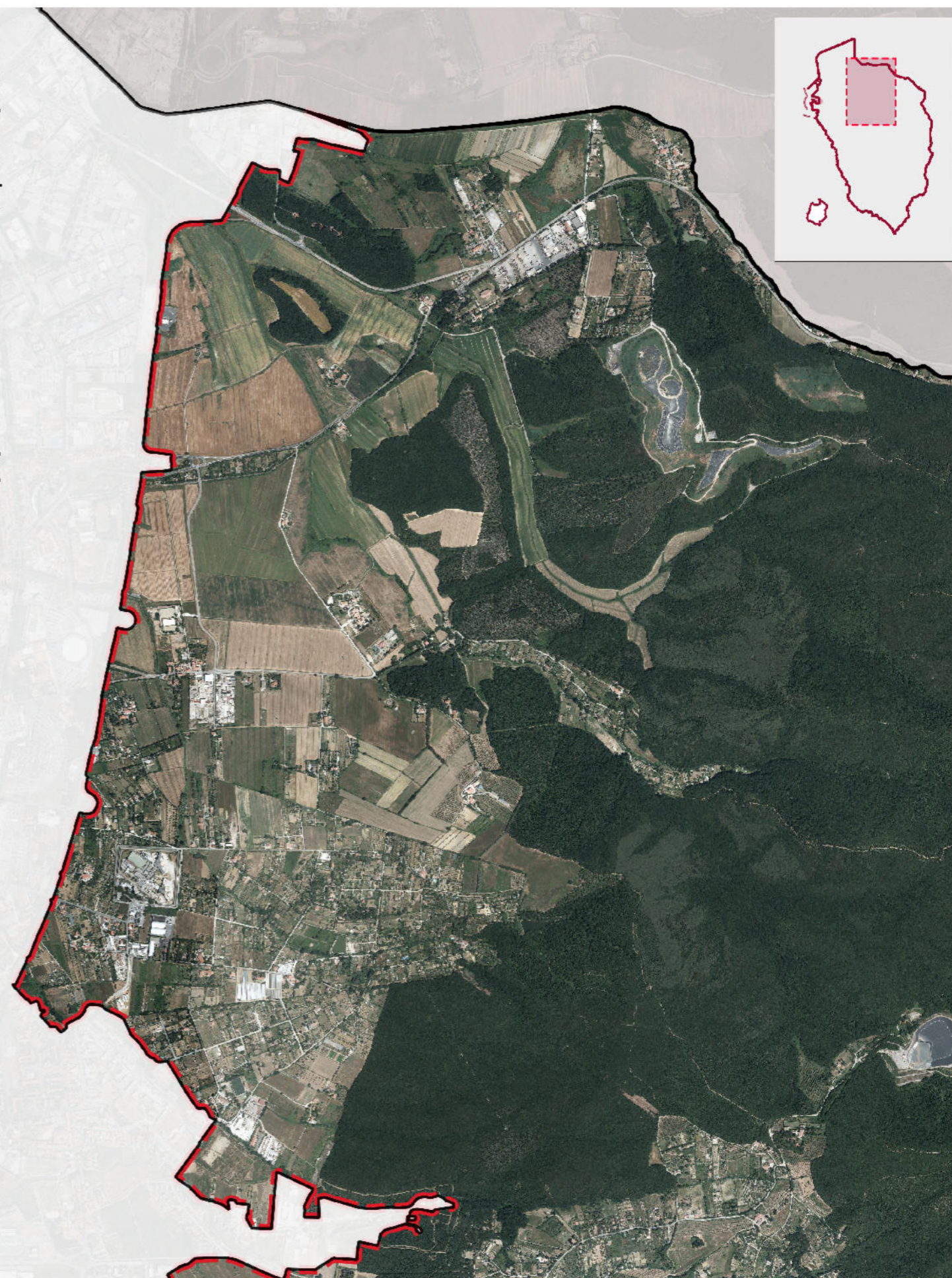
Attraverso una serie di criteri selettivi, che prendono in considerazione sia le caratteristiche fisico-ambientali, sia le caratteristiche antropiche del territorio, è stata condotta una ricognizione per l'individuazione di potenziali nuove aree.

La ricerca, tenendo conto delle caratteristiche orografiche e della presenza di un polo produttivo consolidato, si è concentrata nella **porzione nord** del territorio comunale, compresa tra il confine amministrativo e l'abitato di Salviano a sud.

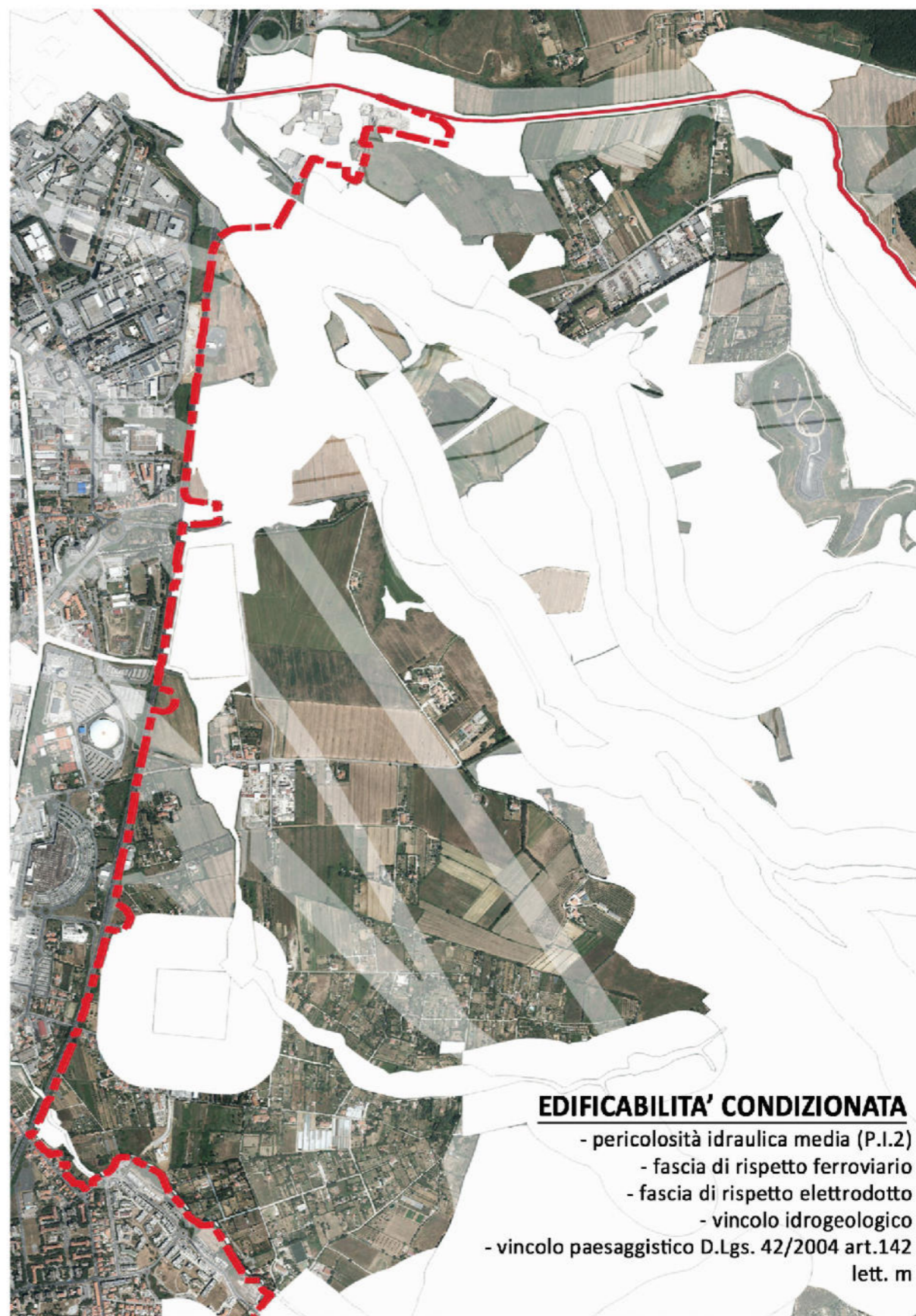
Per questa porzione di territorio, attraverso operazioni di sottrazione e addizione di strati informativi e conoscitivi (software GIS), sono stati individuati una serie di areali nei quali con ulteriori approfondimenti andare ad individuare eventuali nuove aree potenziali.

Dal punto di vista metodologico, la prima operazione (di sottrazione) ha riguardato l'analisi delle caratteristiche fisico-ambientali che possono interferire in modo determinante sullo sviluppo di un'area, ossia l'individuazione di tutti i limiti alla edificabilità dei suoli imposti da vincoli difficilmente superabili, come per esempio la pericolosità idraulica elevata (P.I.3) o cogenti (vincolo paesaggistico, fasce di rispetto cimiteriale e carcerario, inviluppo RIR) ai quali sono stati aggiunti quelli che comunque costituiscono un condizionamento non trascurabile, quali la pericolosità idraulica elevata (P.I.2), la fascia di rispetto ferroviario o da elettrodotto, o che producono un aggravio di costi progettuali e realizzativi per il loro superamento, quali la pericolosità geomorfologica elevata (G3) e sismica (S3).

A questo set di dati, sono state aggiunte le informazioni relative alle caratteristiche antropiche; da un lato la presenza di un sistema produttivo esistente e di una rete infrastrutturale di connessione che costituiscono elementi attrattivi alla collocazione previsionale di nuove aree, dall'altro si è aggiunto il sistema dei tessuti residenziali che in qualche modo costituiscono invece un elemento di allontanamento.



LIMITI ALLA EDIFICABILITA' DEI SUOLI



 **SISTEMA PRODUTTIVO ESISTENTE**

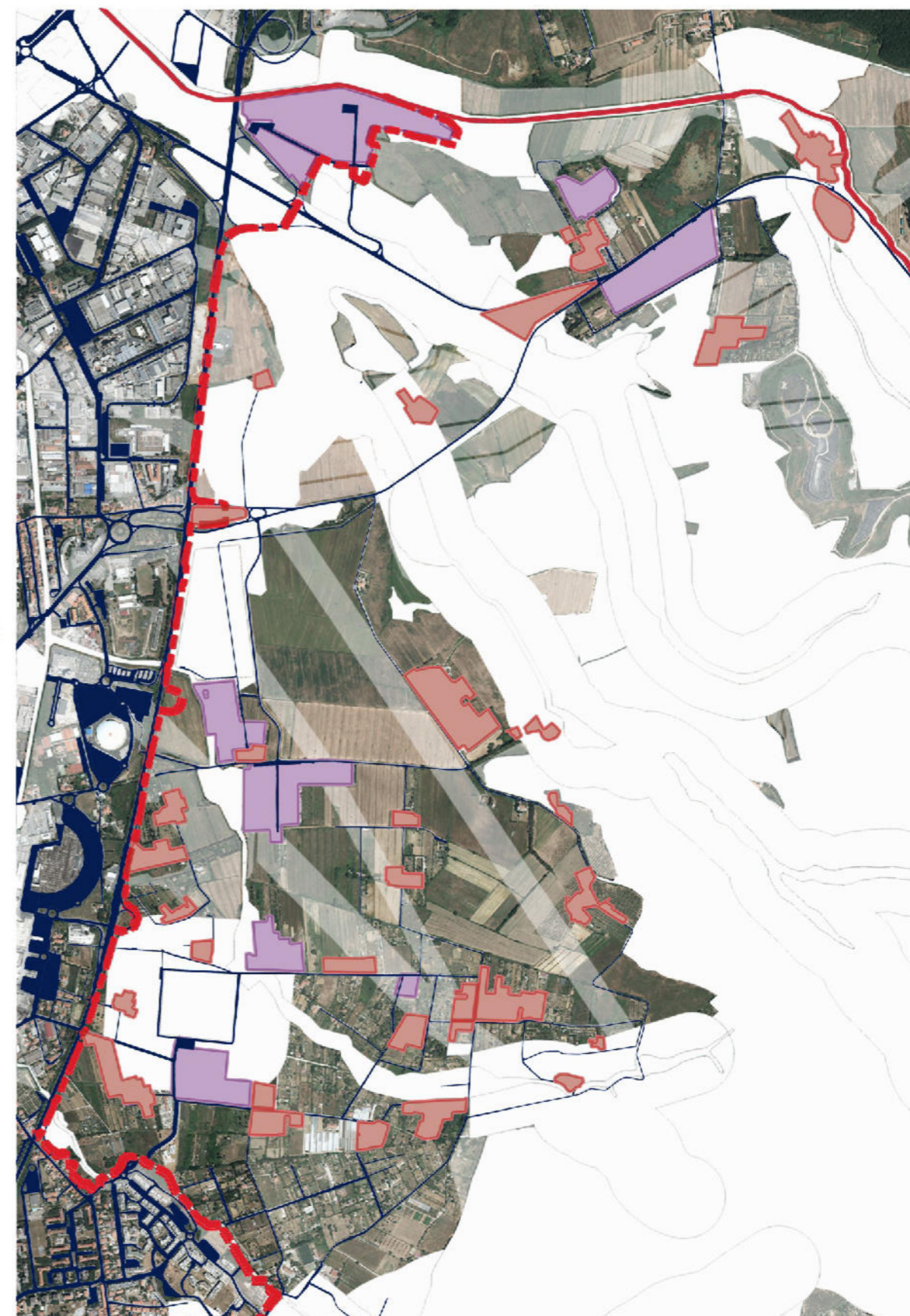
Presenza dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee PIT, di piattaforme produttive/miste.

 **ACCESSIBILITA' ALLE AREE**

Rete infrastrutturale viaria.

 **SISTEMA ANTROPIZZATO**

Presenza dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee a residenza.



12.3 Nuove ipotesi localizzative

Da questo lavoro che ha cercato di mettere a sistema tutta una serie di condizioni più o meno limitanti o comunque indice di una maggiore o minore predisposizione ad integrare il sistema insediativo produttivo, emergono quattro possibili areali nei quali ipotizzare una eventuale collocazione di aree da destinare a nuovi insediamenti produttivi, potenzialmente capaci di rispondere alle sollecitazioni e richieste provenienti dalle imprese e dalle associazioni di categoria riguardo al reperimento di nuove aree.

Per ciascuno di questi areali sono stati messi in evidenza sia i **punti di forza** che le **criticità** presenti con

particolare riferimento agli aspetti dimensionali delle aree stesse, alla loro continuità e/o vicinanza al sistema produttivo esistente e alle possibili connessioni, al rapporto con le infrastrutture viarie soprattutto riguardo alla prossimità con i collegamenti principali, al grado di pericolosità geomorfologica e idraulica, all'eventuale rapporto con gli insediamenti a carattere prevalentemente residenziale e/o alla presenza di beni paesaggistici, di vincoli e/o fasce di rispetto, ma anche delle potenzialità del territorio aperto rispetto alle vocazionalità agricole in essere o incentivabili. A questo tipo di valutazioni si aggiunge la necessità di un'ulteriore verifica, ossia la conformità rispetto ad obiettivi e edirettive del PIT/PPR.

IPOSTESI RICOGNIZIONE NUOVE AREE

A. CARATTERISTICHE FISICO - AMBIENTALI

+

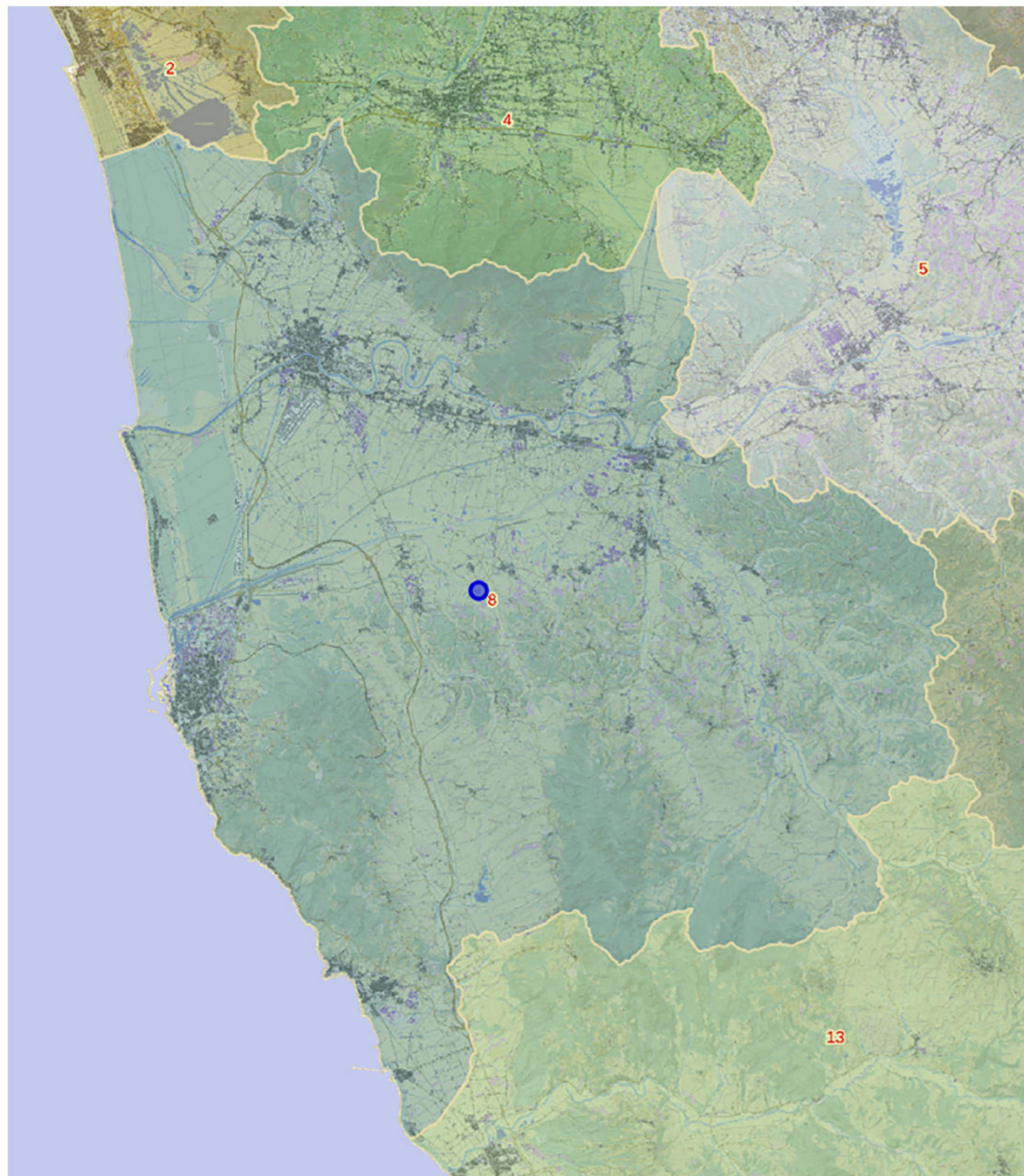
B. CARATTERISTICHE ANTROPICHE

VERIFICA CONFORMITA' PIT/PPR
Direttive - Obiettivi



Conformazione al PIT/PPR

Rispetto ai contenuti della disciplina del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale, bisogna tenere presente che "nella formazione degli atti di governo del territorio gli enti competenti, al fine del raggiungimento degli obiettivi del Piano, fanno riferimento agli indirizzi per le politiche, applicano le direttive e rispettano le prescrizioni d'uso contenute nella scheda d'ambito" che per il territorio del comune di Livorno è quella relativa all'**AMBITO 8 - Piana Livorno - Pisa - Pontedera**.



Indirizzi per le politiche

Contenuti nella scheda d'ambito costituiscono riferimento per l'elaborazione delle politiche di settore, compresi i relativi atti di programmazione, affinché esse concorrano al raggiungimento degli obiettivi del Piano. In particolare in relazione al sistema produttivo:

Nelle aree riferibili ai sistemi della Costa, Pianura e fondovalle (vedi la cartografia dei sistemi morfogenetici) ...omissis

11. nella programmazione di nuovi interventi è necessario:

indirizzare la pianificazione delle grandi piattaforme produttive e logistiche in modo da assicurare la coerenza anche paesaggistica degli insediamenti evitando la dispersione incrementale di ulteriori lotti, favorendo progetti di conversione, riqualificazione e riuso delle strutture industriali dismesse o in via di dismissione. Tale indirizzo è prioritario per il porto, il retroporto e l'interporto di Livorno..

Disciplina d'uso

Obiettivi di qualità e direttive

Sono disposizioni che impegnano gli enti territoriali all'attuazione di quanto in esse previsto al fine del raggiungimento degli obiettivi generali e di qualità indicati dal Piano. In particolare

Obiettivo 1

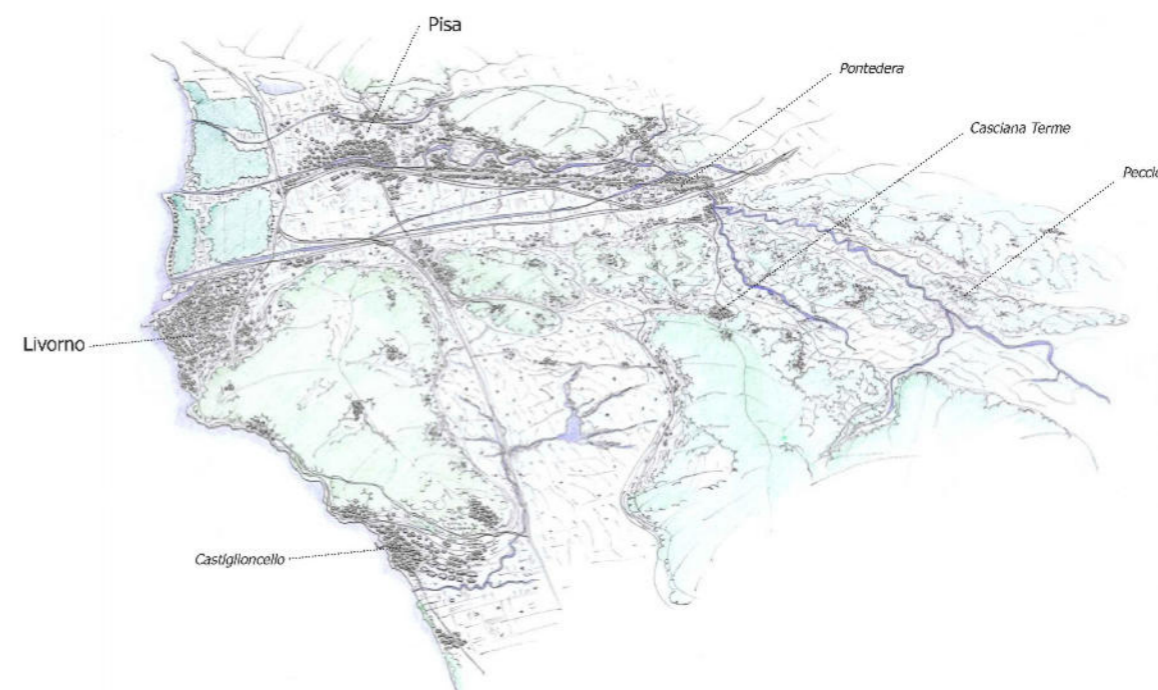
Salvaguardare e riqualificare, evitando nuovo consumo di suolo, i valori ecosistemici, idrogeomorfologici, paesaggistici e storico-testimoniali del vasto sistema delle pianure alluvionali dell'Arno, del Serchio e dei principali affluenti quali fiume Era, torrente Sterza, Fine, Chioma, fiume Morto Vecchio e Nuovo

Direttive correlate

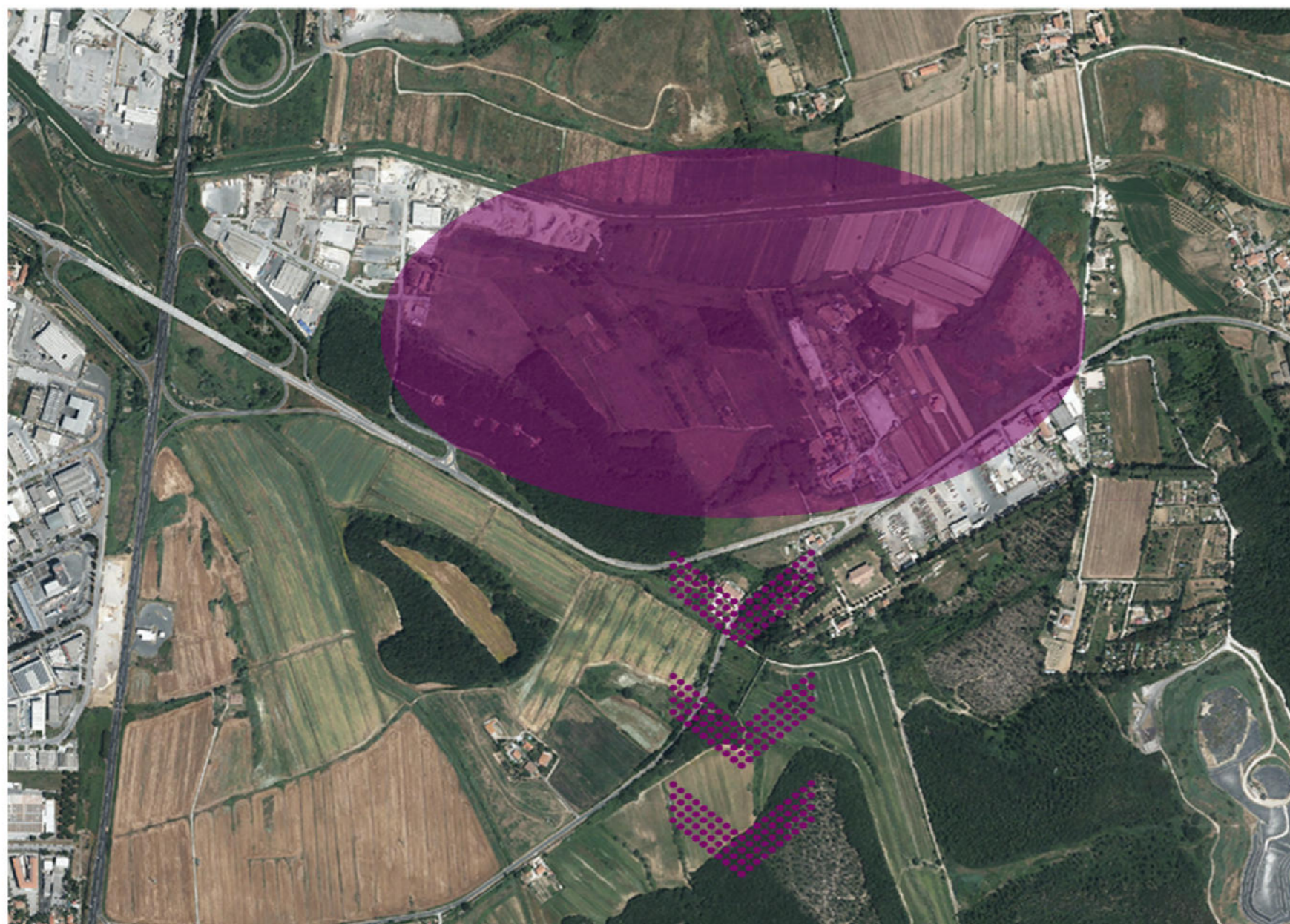
...omissis

1.4 - evitare ulteriori processi di dispersione insediativa nel territorio rurale (...), definire e riqualificare i margini urbani attraverso interventi di riordino dei tessuti costruiti e della viabilità, di riorganizzazione degli spazi pubblici, di mitigazione degli aspetti di disomogeneità e di integrazione con il tessuto agricolo periurbano sia in termini visuali che fruitivi;

1.5 - evitare ulteriori frammentazioni del territorio rurale a opera di infrastrutture, volumi o attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo....;




IPOSTESI AREA 1- VALLIN BUIO



PUNTI DI FORZA

12 ha
aree potenzialmente insediabili

continuità col sistema produttivo 

prossimità ai collegamenti viari principali 

possibilità di riqualificazione

CRITICITA'

14 ha con edificabilità condizionata

pericolosità idraulica P.I.2 

pericolosità geomorfologica G2



vincolo idrogeologico



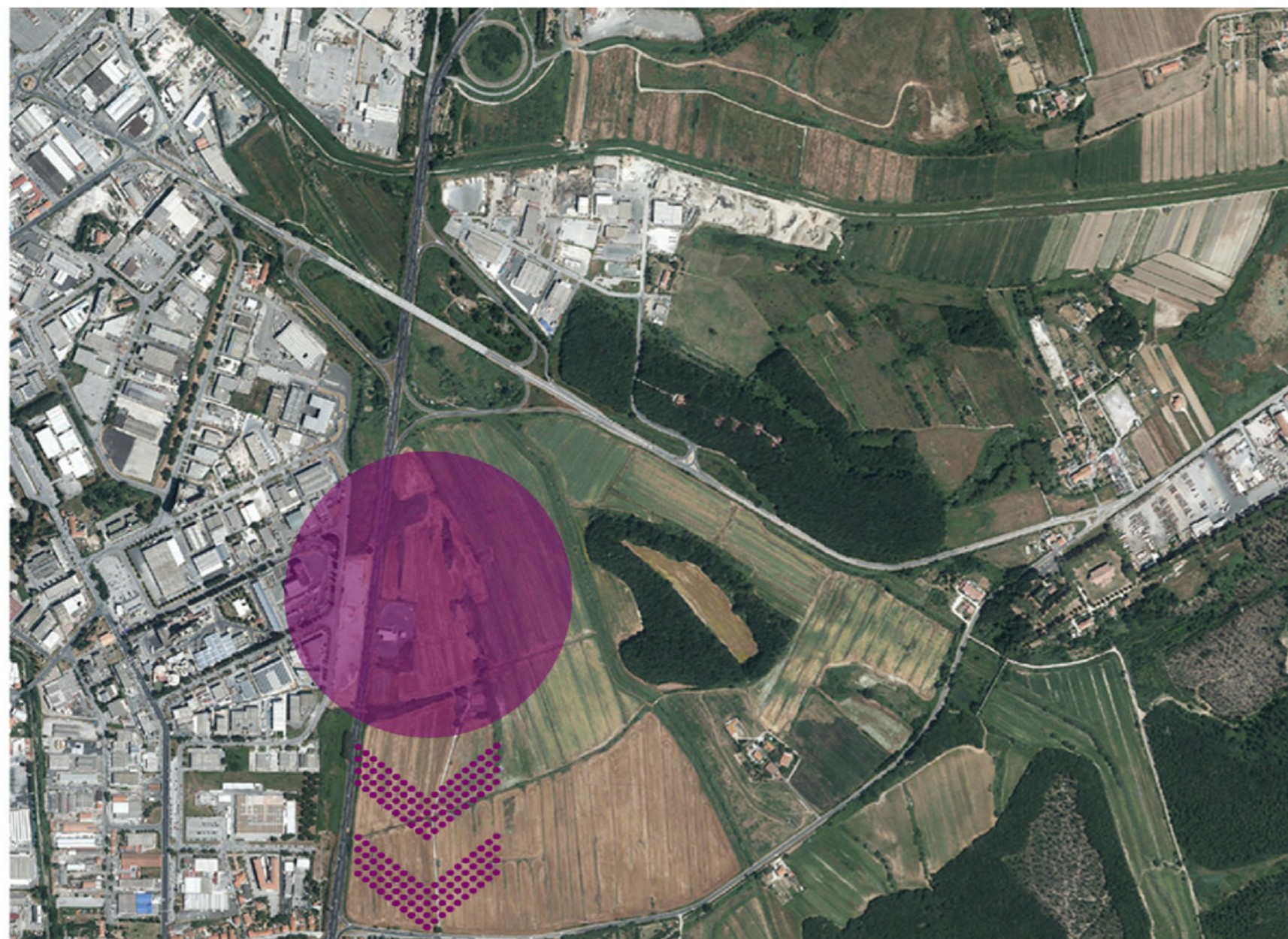
vicinanza Cisternino



CONFORMITA' PIT/PPR

Indirizzi per le politiche
Disciplina d'uso
Morfotipi II - IV invariante

IPOSTESI AREA 2- AURELIA/VIA DELLE SORGENTI



PUNTI DI FORZA

prossimità ai collegamenti viari principali



CRITICITA'

area d'interesse archeologico



7 ha con edificabilità condizionata

discontinuità con sistema produttivo



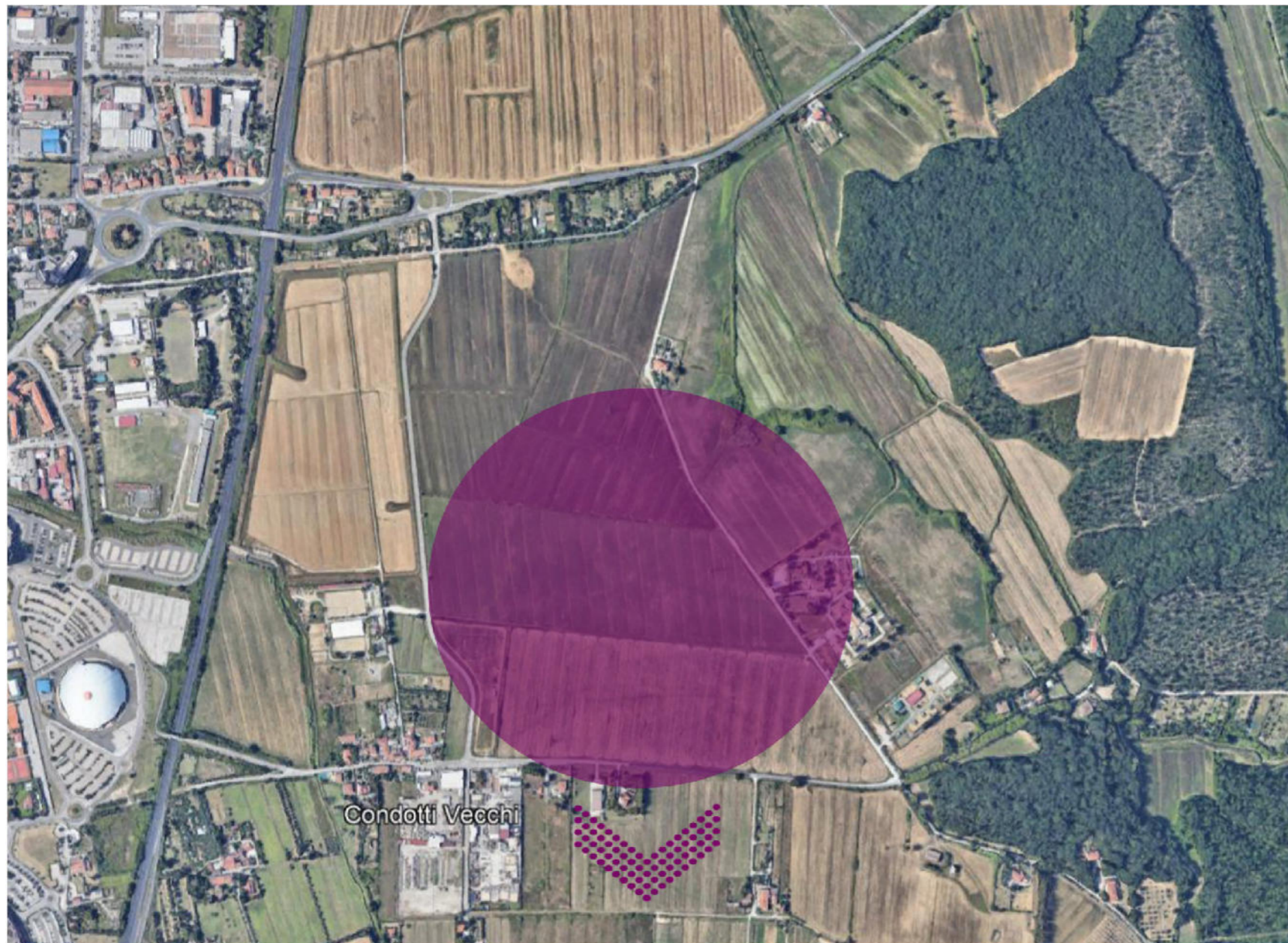
mancanza di collegamenti infrastrutturali diretti



CONFORMITA' PIT/PPR

Indirizzi per le politiche
Disciplina d'uso
Morfotipi II - IV invariante

IPOSTESI AREA 3- VIA DEL LIMONE NORD



CONFORMITA' PIT/PPR

**Indirizzi per le politiche
Disciplina d'uso
Morfotipi II - IV invariante**

PUNTI DI FORZA

11 ha
area potenzialmente
inseidiabile

continuità con
attività produttive



possibilità di
riqualificazione

CRITICITA'

2 ha di
edificabilità
condizionata

fascia di rispetto
elettrodotto



prossimità con aree
residenziali



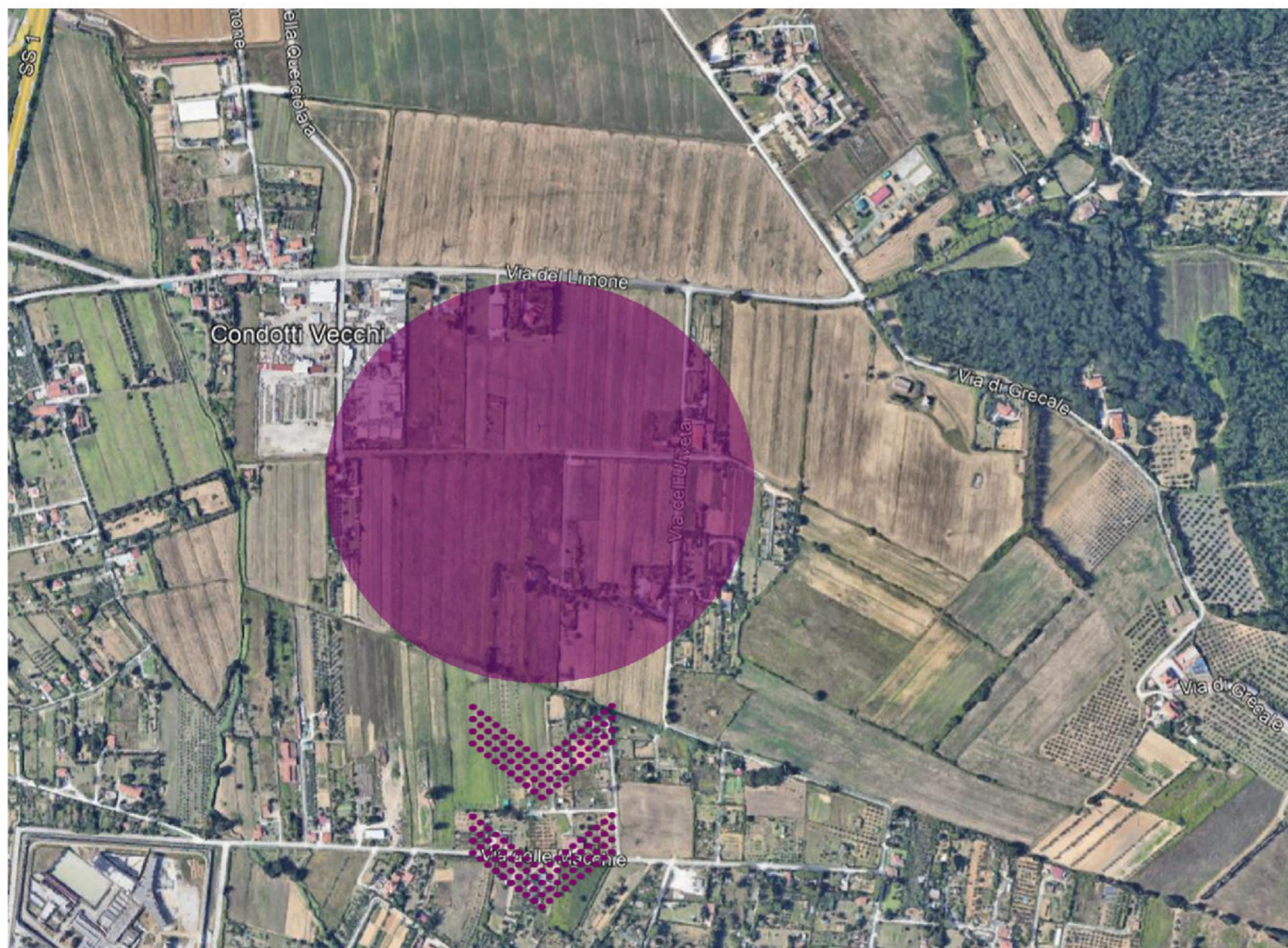
potenzialità
agricola



attività produttive
da delocalizzare



IPOSTESI AREA 4 - VIA DEL LIMONE SUD



PUNTI DI FORZA

5 ha
area libera da vincoli

continuità con attività produttivo 

possibilità di riqualificazione

CRITICITA'

7 ha con edificabilità condizionata

fascia di rispetto elettrodotto 

prossimità con aree residenziali 

potenzialità agricola 

attività produttive da delocalizzare 

CONFORMITA' PIT/PPR

Indirizzi per le politiche
Disciplina d'uso
Morfotipi II - IV invariante

