

**LIVORNO**

LA CITTÀ  
DEL FUTURO



# Variante PIANO STRUTTURALE



COMUNE  
DI LIVORNO



Relazione di coerenza interna ed esterna

## RELAZIONI GENERALI

**Sindaco**  
Luca Salvetti

**Assessore all'Urbanistica**  
Silvia Viviani

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

**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 Stillittano

#### **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 Savi - Resp.le Uff. Mobilità Urbana Sostenibile

Elga Pellegrini - Resp.le Uff. Progettazione stradale e di infrastrutture per la mobilità

### **Settore Sviluppo Valorizzazione Manutenzione**

Christian Boneddu

### **Settore Impianti Tecnologici**

Daniele Agostini - Dirigente

Silvestro Labate - 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**

Paola Ramoino - Resp. le Uff. turismo

Claudia Desideri- Uff. Commercio su aree private e altre 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. le Uff. Programmazione e servizi per il fabbisogno abitativo

### **Referenti per redazione diretta ed aggiornamento delle indagini geologico-tecniche-idrauliche**

Alessio Tanda - Resp.le Uff. Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici- Settore Ambiente e Verde

Valeria Bertodo - 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

<b>1. PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2. LA VERIFICA DI COERENZA ESTERNA AI SENSI DEGLI ART. 92 E 18 COMMA 2 LETT. B</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT/PPR)</b>	<b>4</b>
2.1.1 <i>Masterplan dei porti toscani</i>	16
<b>2.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Livorno (PTCP)</b>	<b>17</b>
2.2.1 <i>L'area Pisa – Livorno - Collesalveti: elementi di interesse comune per la pianificazione</i>	22
<b>2.3 Il Piano Regolatore Portuale (PRP) e il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)</b>	<b>24</b>
<b>2.4 Il Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano</b>	<b>25</b>
<b>2.5 La Riserva Naturale Regionale dei Monti Livornesi</b>	<b>26</b>
<b>2.6 Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del distretto idrografico Dell'Appennino Settentrionale (PGRA)</b>	<b>27</b>
<b>2.7 Il Piano di Gestione delle acque del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (PdG)</b>	<b>28</b>
<b>2.8 Il Piano Assetto Idrogeologico (PAI) e il progetto di Piano Assetto Idrogeologico "dissesti geomorfologici"</b>	<b>29</b>
<b>2.12 Il Piano Regionale Cave (PRC)</b>	<b>30</b>
<b>3. LA VERIFICA DI COERENZA INTERNA AI SENSI DEGLI ART. 92 E 18 COMMA 2 LETT. A</b>	<b>32</b>
<b>3.1 Gli obiettivi dell'avvio del procedimento del PO e della Variante al PS</b>	<b>32</b>
<b>3.2 Il Piano di Protezione Civile</b>	<b>46</b>
<b>3.4 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</b>	<b>46</b>
<b>3.6 Il Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile E Il Clima e il contestuale aggiornamento del Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile</b>	<b>47</b>
<b>3.7 Il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria</b>	<b>48</b>
<b>3.8 Il Piano Locale Di Adattamento Ai Cambiamenti Climatici per il Rischio Alluvione</b>	<b>48</b>
<b>3.9 Il Piano di Azione del Comune di Livorno</b>	<b>49</b>



## 1. PREMESSA

La LRT 65/2014, quale contenuto del PS, individua all'art. 92 comma 5 lett. a) *“le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni di piano”*, la stessa legge all'art. 18 comma 2 indica come strumento di supporto alle verifiche da effettuarsi a cura del Responsabile Unico del Procedimento (RUP), circa la corretta redazione del PS, una relazione tecnica nella quale siano certificati ed evidenziati i profili di coerenza interna ed esterna, con la presente relazione si dà conto di quanto richiesto all'art. 92 e 18 della L.R. 65/14.

Nello specifico si procederà alla verifica della coerenza **esterna** della variante al PS ai sensi dell'art. 92 e dell'art. 18 comma 2 lett. b) attraverso la verifica dei contenuti del piano in relazione ai seguenti piani sovraordinati:

- il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), approvato con DCR 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;
- il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Livorno (PTCP) approvato con DCP n°52 del 25.03.2009;
- Il Piano Regolatore Portuale (PRP) approvato dalla Regione Toscana con DCR n° 36 del 25.3.2015 e il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS);
- il Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano approvato dalla Regione Toscana con DCR n° 87 del 23.12.2009;
- la Riserva Naturale regionale “Monti Livornesi” cod. RRLI03 e delle relative aree contigue, ai sensi dell'articolo 46 della LR 30/2015 di cui alla a DCR n°30 del 26.05.2020;
- il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del distretto idrografico Dell'Appennino Settentrionale (PGRA) approvato con DPCM 27.10.2016 e il relativo primo aggiornamento approvato con DPCM del 01.12.2022;
- il primo aggiornamento del Piano di Gestione delle acque del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (PdG) approvato con DPCM 27.10.2016 e il secondo aggiornamento del PdG adottato con Delibera n°25 del 20.12.2021 della Conferenza Istituzionale Permanente;
- il Piano Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con DPCM del 06.05.2005 relativamente alla pericolosità da frana e da fenomeni geomorfologici di versante e il progetto di Piano Assetto Idrogeologico “dissesti geomorfologici” adottato con Delibera n° 28 del 21.12.2022 della Conferenza Istituzionale Permanente;
- il Piano Regionale Cave (PRC) approvato con DCR n° 47 del 21.07.2020.

Per quanto concerne la coerenza **interna** della variante al PS ai sensi dell'art. 92 e dell'art. 18 comma 2 lett. a) si procederà attraverso la verifica e il confronto delle azioni messe in campo dalla variante al PS rispetto agli obiettivi enunciati in fase di avvio del procedimento di cui alla



DGC n° 547 del 12 ottobre 2021 e successiva integrazione di cui alla DGC n° 349 del 10 giugno 2022 e i seguenti piani di settore comunali:

- il Piano di Protezione Civile (PPC) approvato con DCC n°143 del 16.11.2011 e seguente aggiornamento con DCC n°128 del 30.06.2021;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con DCC. n°96 del 13.05.2021;
- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con DGC n°53 del 21.03.2000;
- il Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile E Il Clima (PAESC) e il contestuale aggiornamento del Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile (PAES) approvato con DCC n°197 del 13.11.2020;
- L'aggiornamento del Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria (PAC) approvato con DGC n°53 del 21.03.2000;
- Il Piano Locale Di Adattamento Ai Cambiamenti Climatici per il Rischio Alluvione del Comune Di Livorno (ADAPT) approvato con DCC n°210 del 30.11.2020;
- Piano di Azione del Comune di Livorno approvato con DGC n°9 del 10.01.2020.



## **2. LA VERIFICA DI COERENZA ESTERNA AI SENSI DEGLI ART. 92 E 18 COMMA 2 LETT. B**

### **2.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT/PPR)**

Con la presente variante, si è proceduto ad una rilettura delle componenti e dei contenuti del PS ai sensi dell'art. 92 della LRT 65/2014, si è resa quindi necessaria la verifica della coerenza con i disposti strategici definiti dal Piano di Indirizzo Territoriale.

Per quanto concerne la verifica specifica di conformità della variante al PS rispetto al PIT/PPR di cui alle disposizioni contenute in particolare negli artt. 20 e 21 della disciplina del piano, nonché dell'Art. 3 comma 4 dell'Accordo tra il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e la Regione Toscana, sottoscritto il 17/05/2018, che stabilisce che la documentazione posta all'esame della Conferenza Paesaggistica *“dovrà prevedere un apposito elaborato nel quale viene dato conto delle modalità di recepimento della disciplina statutaria del PIT-PPR con puntuale riferimento alle disposizioni aventi carattere di Obiettivo, Indirizzo, Direttiva o Prescrizione, come elencate nell'Art. 4 della Disciplina di Piano”*, si rimanda alla specifica relazione QC.02 della presente variante al PS.

Come anticipato la verifica di coerenza esterna della variante al PS rispetto alla disciplina di Piano del PIT/PPR viene effettuata valutando e analizzando gli elementi strategici dello sviluppo sostenibile del PIT/PPR riscontrabili al Titolo III *“la strategia dello sviluppo regionale”* articoli dal 24 al 32.

Ai sensi dell'art. 24 comma 4 della Disciplina, la strategia di sviluppo sostenibile regionale si sostanzia in:

- a) disciplina relativa alla pianificazione territoriale in materia di offerta di residenza urbana, di formazione e ricerca, di infrastrutture di trasporto e mobilità, e di commercio;
- b) progetti di territorio e di paesaggio relativi a specifici ambiti e temi territoriali;
- c) disciplina per la pianificazione delle infrastrutture dei porti e degli approdi turistici (Masterplan dei porti toscani);
- d) disciplina per la pianificazione delle infrastrutture degli aeroporti del sistema toscano (Masterplan del sistema aeroportuale toscano).

Per quanto concerne il territorio livornese sono da considerare oggetto di verifica e coerenza rispetto alla variante al PS le disposizioni riguardanti le lettere a) e c).

Nella tabella che segue, al fine di evidenziare gli elementi strategici di interesse regionale si riportano le parti degli articoli della disciplina del PIT/PPR a cui la variante al PS guarda con particolare attenzione e la relativa coerenza rispetto al progetto strategico di PS.



<p align="center"><b>ARTICOLO 27 – La mobilità intra e interregionale</b></p>	<p align="center"><b>VERIFICA DI COERENZA VARIANTE PS</b></p>
<p>6. Gli strumenti della pianificazione territoriale recepiscono l'individuazione della rete ferroviaria secondo la seguente suddivisione:</p> <p>b) la rete ferroviaria nazionale e regionale, comprendente tutte le tratte del territorio regionale della Rete ferroviaria italiana che costituisce l'asse portante della mobilità di persone e merci nel territorio regionale e delle relazioni interregionali, ivi incluso il Corridoio tirrenico, di cui all'elaborato intitolato «La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007 – 2013» che definisce le connessioni tra le strategie dello sviluppo territoriale della Regione e che è parte integrante del presente Piano, e dai relativi collegamenti trasversali;</p> <p>c) la rete ferroviaria regionale, comprendente le tratte ferroviarie di proprietà regionale.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QC.03.H – assetto infrastrutturale e intermodale.</li> </ul> <p><b><u>Statuto del Territorio</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ST.01 – Patrimonio territoriale;</li> <li>▪ ST.05.C – III invariante strutturale.</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> <li>▪ STS.05 – Tavola strategica: Livorno città di città.</li> </ul>
<p>7. Gli strumenti della pianificazione territoriale recepiscono l'individuazione della rete stradale e autostradale di interesse regionale secondo la seguente suddivisione:</p> <p>a) la rete primaria (di transito e scorrimento) comprendente le autostrade e il completamento del corridoio tirrenico;</p> <p>b) la rete principale (di distribuzione dalla rete primaria alla secondaria) comprendente la strada di grande comunicazione E78 Grosseto-Fano e la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa- Livorno;</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QC.03.H – assetto infrastrutturale e intermodale;</li> <li>▪ QC.05.D – Fasce di rispetto, vincoli urbanistici e ambientali.</li> </ul>





<p>c) la rete secondaria della viabilità regionale (di penetrazione e di distribuzione e supporto ai sistemi locali);</p>	
<p>8. Gli strumenti di pianificazione territoriale individuano ambiti specifici di destinazione finalizzati alla possibile realizzazione o al potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie, in relazione al livello di approfondimento progettuale delle opere, e sulla base dei principi e livelli prestazionali relativi al sistema della mobilità e della logistica del presente Piano. In particolare, per i tracciati ferroviari esistenti o per i quali sia avvenuta l'approvazione del progetto definitivo, si individuano ambiti di salvaguardia della infrastruttura e della sua eventuale espansione, comprendenti almeno le due fasce di rispetto di metri lineari 30 dalla rotaia più vicina, da ridurre in presenza di insediamenti esistenti, sentito il parere dell'ente proprietario delle ferrovie e nel rispetto delle normative vigenti.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.04 – Sistema della portualità</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.24</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p>9. I tracciati ferroviari di interesse nazionale e regionale dismessi possono essere destinati dagli strumenti della pianificazione territoriale prioritariamente alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie. Qualora sia verificata, attraverso specifico studio di fattibilità, l'impossibilità ovvero l'inopportunità di un riutilizzo ferroviario, è possibile procedere ad altra destinazione, mediante accordo di pianificazione ex Capo I del Titolo III della L.R. 65/2014, purché comunque funzionale alla mobilità pubblica.</p>	<p>DIRETTIVA NON INFLUENTE NEL TERRITORIO COMUNALE</p>
<p>10. Le aree ferroviarie esistenti o previste dagli strumenti della pianificazione territoriale che risultino in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario,</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.02 – aree di riqualificazione</li> <li>▪ STS.02.A – schede aree di riqualificazione – scheda n°14.</li> </ul>



<p>sono suscettibili di altra destinazione purché prioritariamente funzionale alla mobilità pubblica e comunque mediante accordo di pianificazione ex Capo I del Titolo III della L.R. 65/2014.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18  <b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p>11. Gli strumenti della pianificazione territoriale recanti previsioni insediative annoverano nella loro formulazione la valutazione degli ammontari del traffico veicolare da esse indotto sulla rete stradale esistente e prevedono, ove necessario, la preventiva o contestuale realizzazione di nuove e congruenti infrastrutture ai fini della sua sostenibilità.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – infrastrutture e mobilità.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18  <b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obiettivi relativi alla rete infrastrutturale e della mobilità di ogni UTOE.</li> </ul>
<p>13. Il sistema dei porti, degli aeroporti, degli interporti, delle aree ferroviarie e degli scali merci interrelato con la rete ferroviaria, stradale e autostradale costituisce risorsa di interesse unitario regionale.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.04 – Sistema della portualità;</li> <li>▪ QC.03.H - assetto infrastrutturale e intermodale.</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> <li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.24</p>



	<p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p>14. Gli strumenti di pianificazione territoriale devono includere nella loro formulazione l'indicazione degli interventi funzionali e strutturali relativi al sistema della mobilità e alla sua coerenza con i seguenti obiettivi e criteri direttivi:</p> <p>a) realizzare la riqualificazione e la messa in sicurezza della rete viaria e le integrazioni eventualmente conseguenti;</p> <p>b) realizzare una adeguata disponibilità di infrastrutture per la sosta di interscambio tra le diverse modalità di trasporto;</p> <p>c) articolare i livelli di servizio della rete del trasporto pubblico (treno -tram vie – bus-collegamenti via mare) in relazione alle diverse esigenze della domanda e alle sue prospettazioni;</p> <p>d) riqualificare i nodi intermodali del trasporto pubblico e realizzare eventuali interventi di potenziamento ad essi relativi;</p> <p>e) effettuare il monitoraggio del sistema della mobilità per il controllo degli effetti e l'attuazione delle scelte progettuali ai fini del raggiungimento degli obiettivi di cui al presente comma.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.05 – sistema della mobilità sostenibile.</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.22</p> <p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obiettivi relativi alla rete infrastrutturale e della mobilità di ogni UTOE;</li> <li>▪ Obiettivi generali delle UTOE.</li> </ul>
<p>15. Gli strumenti di pianificazione territoriale devono includere nella loro formulazione la verifica della loro coerenza con gli obiettivi strategici regionali in tema di logistica di cui al Piano regionale per la mobilità e la logistica, anche con riferimento alle seguenti esigenze:</p> <p>a) potenziare il trasporto delle merci e lo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico;</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.04.A – tavola strategica: la città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> <li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li> </ul>



<p>b) riqualificare i nodi intermodali delle merci e realizzare eventuali interventi di potenziamento;</p> <p>c) razionalizzare, con particolare riferimento alle grandi aree urbane, i sistemi logistici per la distribuzione intraurbana e interurbana delle merci.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.22</p> <p><b><u>Allegato b</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici).</li> </ul>
<p>16. Gli strumenti della pianificazione territoriale devono soddisfare nella loro formulazione i seguenti criteri di tutela e valorizzazione degli interventi in materia di mobilità:</p> <p>a) assicurare, in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani, la dotazione di spazi di parcheggio all'esterno della sede stradale, con funzione di interscambio con i servizi di trasporto collettivo, evitando la localizzazione di attrezzature e insediamenti residenziali, commerciali o produttivi direttamente accessibili dalla sede stradale e, tramite adeguate infrastrutture o barriere e misure di fluidificazione del traffico veicolare, perseguire la riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici;</p> <p>b) prevedere, nei centri ad alta densità abitativa, più ordini di parcheggio lungo le principali direttrici di penetrazione, differenziati con l'impiego di sistemi tariffari e di mezzi di trasporto collettivo che incentivino l'utilizzo dei parcheggi più esterni, selezionando il traffico all'ingresso delle aree urbane;</p> <p>c) individuare, in corrispondenza di ogni stazione e/o sito di fermata del servizio ferroviario, delle principali autostazioni e</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.05 – sistema della mobilità sostenibile;</li> <li>▪ QC.03.H - assetto infrastrutturale e intermodale.</li> <li>▪ QCR.03.L – ricognizione degli standard urbanistici esistenti;</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – infrastrutture e mobilità;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.22</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obiettivi relativi alla rete infrastrutturale e della mobilità di ogni UTOE;</li> <li>▪ Obiettivi generali delle UTOE.</li> </ul>



<p>degli snodi di interscambio con le linee del trasporto pubblico locale, le aree per la sosta dei veicoli privati secondo adeguati dimensionamenti;</p> <p>d) ottimizzare le relazioni tra le fermate ferro-tranviarie, i parcheggi di interscambio, le linee di trasporto su gomma ed i luoghi di origine e destinazione della mobilità privata, attraverso la ricollocazione delle funzioni e il coordinamento intermodale, assumendo come riferimento le diverse tipologie di utenza: residenti, pendolari, utilizzatori occasionali e turisti;</p> <p>e) garantire un sistema integrato di mobilità delle persone che incentivi e favorisca il ricorso ai mezzi pubblici, e sostenga e migliori l'accessibilità pedonale ai principali centri storici;</p> <p>f) favorire la mobilità ciclabile attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e perturbano e interconnessione con le principali funzioni ivi presenti e con i nodi di interscambio del trasporto pubblico locale;</p> <p>g) incrementare la rete dei percorsi dedicati ai pedoni, promuovendo l'accessibilità pedonale ai principali nodi di interscambio modale ed alla rete dei servizi di trasporto pubblico locale;</p> <p>h) promuovere la conservazione all'uso pubblico e la valorizzazione delle strade vicinali presenti nel tessuto dei sistemi insediativi urbani.</p>	
<p align="center"><b>ARTICOLO 28 –                  La presenza Industriale in Toscana</b></p>	<p align="center"><b>VERIFICA DI COERENZA VARIANTE PS</b></p>
<p>Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica definiscono strategie e regole volte alla riorganizzazione localizzativa e</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17</p>



<p>funzionale degli insediamenti produttivi diffusi nel territorio rurale e alla riqualificazione ambientale e urbanistica delle piattaforme produttive e degli impianti collocati in aree paesaggisticamente sensibili, ove possibile come “aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate”.</p>	<p>Art.18  <u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p>3. Gli interventi di trasformazione e ridestinazione funzionale di immobili utilizzati per attività produttive di tipo manifatturiero privilegiano funzioni idonee ad assicurare la durevole permanenza territoriale di tali attività produttive ovvero, in alternativa, di attività attinenti alla ricerca, alla formazione e alla innovazione tecnologica e imprenditoriale.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCD.02.A – dossier aree produttive – volume 1;</li> <li>▪ QCD.02.B – dossier aree produttive – volume 2;</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – tavola strategica: la città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> <li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18  <u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p>4. Oltre a quanto disposto dagli articoli 75 e 125 della L.R. 65/2014, il mutamento della destinazione d’uso di aree industriali dismesse può essere consentito qualora risponda a specifiche esigenze del Comune interessato anche in riferimento a servizi collettivi e a dotazioni infrastrutturali.</p>	<p>DIRETTIVA DI RANGO GENERALE</p>



<p>8. Nella formulazione degli strumenti di pianificazione territoriale sono osservate le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) la realizzazione degli insediamenti di attività produttive manifatturiere e di attività ad esse correlate deve consentire la piena riutilizzabilità delle aree e la riconversione industriale, perseguire il risparmio delle risorse idriche ed energetiche, l'utilizzazione di energie rinnovabili, con particolare riferimento a quelle originate localmente, la riduzione della produzione di rifiuti e la riutilizzazione ed il riciclaggio dei materiali;</p> <p>b) sono privilegiate le localizzazioni di nuove unità insediative per attività produttive collegate funzionalmente alla ricerca ed all'innovazione tecnologica dei processi produttivi;</p> <p>c) sono favorite le localizzazioni che presentino un agevole collegamento con centri di ricerca per lo sviluppo e l'innovazione tecnologica e la possibilità di scambio di conoscenze e tecnologie fra le aziende;</p> <p>d) in relazione agli insediamenti produttivi è previsto il riordino della viabilità e della sosta con l'inserimento di infrastrutture adeguate alla movimentazione del trasporto merci, la razionalizzazione degli accessi alle singole aree e ed ai comparti nel loro insieme, allo scopo di fluidificare la maglia viaria principale di servizio agli insediamenti stessi;</p> <p>e) devono essere adottate soluzioni progettuali di qualità funzionale, estetica e paesaggistica in grado di assicurare il più congruo inserimento di insediamenti relativi ad attività produttive e ad attività correlate nei contesti paesaggistici circostanti con</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ QCD.02.A – dossier aree produttive – volume 1;</li><li>▪ QCD.02.B – dossier aree produttive – volume 2;</li></ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ STS.04.A – tavola strategica: la città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li><li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li></ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16 Art.17 Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici);</li><li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivo specifico).</li></ul>
--	---



<p>specifica attenzione alla qualità architettonica e tipologica, agli arredi urbani e vegetazionali nei comparti interessati e alla riduzione del fabbisogno energetico ed idrico, all'incremento dell'utilizzazione di energie e risorse idriche rinnovabili, alla più efficace e sostenibile gestione dei rifiuti inclusi la riduzione dei medesimi, il recupero e il riciclaggio interno dei materiali e degli imballaggi e la previsione di strutture per un'efficiente raccolta differenziata.</p>	
<p style="text-align: center;"><b>ARTICOLO 29 –                  La pianificazione territoriale in materia di commercio</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>VERIFICA DI COERENZA VARIANTE PS</b></p>
<p>1. Rispetto alle attività commerciali e alla loro collocazione territoriale, come definite all'articolo 1, comma 2 della legge regionale 10 febbraio 2005, n. 28, così come modificata dalla legge regionale 28 settembre 2012 n.52, gli enti territoriali, i soggetti pubblici negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a definire strategie, misure e regole/discipline coerenti con i seguenti criteri:</p> <p>a) l'equilibrata articolazione territoriale della rete commerciale per migliorare la qualità dei servizi al consumatore e la produttività del sistema distributivo;</p> <p>b) la presenza della funzione commerciale nelle aree urbane degradate attraverso la valorizzazione ed il consolidamento delle attività commerciali che vi operano;</p> <p>c) la presenza degli esercizi e dei mercati di interesse storico-culturale, di tradizione e tipicità e la presenza organizzata dei centri commerciali naturali nelle aree urbane. A tal fine sono da prevenire ed evitare la</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QC.03.F – analisi della struttura commerciale;</li> <li>▪ QCR.03 – indagini e scenari del settore del commercio e dell'accoglienza turistica;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17</p>





<p>sostituzione e la delocalizzazione delle attività commerciali e artigiane di vicinato, anche definendo specificazioni funzionali nella destinazione d'uso degli immobili mediante la disciplina di cui all'articolo 98 della L.R. 65/2014;</p> <p>d) il mantenimento e la ricostituzione del tessuto commerciale e dei servizi di interesse delle comunità locali nelle aree montane, rurali e insulari anche favorendo la costituzione degli empori polifunzionali e le iniziative per la valorizzazione commerciale delle produzioni locali;</p> <p>e) lo sviluppo delle iniziative di vendita diretta di piccole produzioni tipiche locali di qualità, anche agricole.</p>	
<p>2. Gli strumenti della pianificazione territoriale prevedono criteri per la individuazione degli ambiti urbani caratterizzati dalla presenza di numerose e contigue attività commerciali di vicinato, tali da poter costituire un centro commerciale naturale. In tali ambiti non possono essere introdotte destinazioni d'uso incompatibili con dette caratteristiche funzionali, e sono previste:</p> <p>a) l'incentivazione della percorribilità pedonale;</p> <p>b) la limitazione della circolazione veicolare;</p> <p>c) una adeguata dotazione di parcheggi opportunamente localizzata e l'accessibilità con mezzi pubblici.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QC.03.F – analisi della struttura commerciale;</li> <li>▪ QCR.03 – indagini e scenari del settore del commercio e dell'accoglienza turistica;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.22</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>ARTICOLO 32 –                  Le infrastrutture di interesse unitario regionale</b></p>	<p><b>VERIFICA DI COERENZA VARIANTE PS</b></p>
<p>3. La Regione promuove la massima diffusione delle fonti rinnovabili di energia.</p>	<p>DIRETTIVA DI RANGO GENERALE</p>



<p>Ai fini del conseguimento della piena efficienza produttiva degli impianti necessari alla produzione di fonti energetiche rinnovabili e della tutela delle risorse naturali e dei valori paesaggistici del territorio toscano, la localizzazione e la realizzazione degli impianti stessi avrà luogo sulla base delle determinazioni del Piano ambientale ed energetico regionale in coerenza con il Piano Paesaggistico.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18  <b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, castellaccio e bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p>4. A tale fine la programmazione regionale in materia energetica formula il quadro ricognitivo delle aree disponibili all'accoglimento dei relativi impianti coerentemente al disposto del comma precedente oltre che nel rispetto della disciplina del paesaggio.</p>	<p>DIRETTIVA NON INFLUENTE NEL TERRITORIO COMUNALE</p>
<p>5. Gli strumenti della pianificazione territoriale promuovono le sinergie e l'integrazione dei porti al fine di sviluppare la competitività del sistema portuale toscano.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.24  <b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p>6. Il Masterplan dei porti toscani costituisce specifico atto di programmazione del</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.04 – Sistema della portualità</li> </ul>



<p>sistema portuale del presente piano con i seguenti obiettivi operativi:</p> <p>a) definire il ruolo dei porti toscani secondo una gerarchia che individua i diversi elementi della rete e i relativi livelli di interesse;</p> <p>b) fornire uno scenario di riferimento per il sistema dei porti;</p> <p>c) fornire una analisi di contesto del sistema portuale, con particolare riferimento alla competitività dei porti commerciali, alla portualità turistica, all'accessibilità;</p> <p>d) definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo;</p> <p>e) definire elementi statutari e indirizzi strategici.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li><li>▪ STS.04.B – Tavola strategica: La città d'acqua;</li><li>▪ STS.05 - tavola strategica - Livorno città di città.</li></ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16 Art.17 Art.18 Art.24</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo (obiettivi e indirizzi generali);</li><li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li><li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li><li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali).</li></ul>
---	--

### 2.1.1 Masterplan dei porti toscani

Come definito all'art. 32 comma 9 della Disciplina del PIT/PPR "La disciplina del Masterplan dei porti toscani e del sistema aeroportuale toscano, ivi comprese le loro interrelazioni e le connessioni funzionali fra essi e il sistema infrastrutturale e logistico della Toscana, costituisce parte integrante delle presenti norme."

Risulta quindi necessario procedere con la verifica della coerenza della variante al PS in relazione al Masterplan dei porti toscani di cui alla DCR n°72 del 24.07.2007.

In relazione agli elaborati e alla disciplina del Masterplan la variante al PS ha recepito l'Aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani", approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n° 9 del 12.02.2020, rappresentando quanto recepito all'interno della tavola QC.03.H - assetto infrastrutturale e intermodale, unitamente al recepimento delle relative prospettive rappresentate nella tavola strategica STS.03 - infrastrutture e mobilità.



**Le verifiche unitamente gli approfondimenti sopra indicati evidenziano la coerenza della variante al Piano Strutturale rispetto alle strategie di cui al PIT/PPR.**

## **2.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Livorno (PTCP)**

Il territorio comunale di Livorno viene ricompreso dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) in più sistemi territoriali, a loro volta articolati in sottosistemi come di seguito illustrato. Tutta la parte continentale del territorio comunale è inclusa nel Sistema 1) Sistema della Pianura dell'Arno e delle colline livornesi comprendente i seguenti sub sistemi:

1. Paesaggio di pianura a dominante insediativa urbana: Stagno, Livorno, Antignano;
2. Paesaggio pedecollinare del versante occidentale delle colline livornesi: Pian di Rota, Montenero, Torre Boccale;
5. Paesaggio delle colline livornesi a dominante forestale: Poggio Corbolone, Valle Benedetta, Castellaccio, Calafuria;

L'isola di Gorgona è invece inclusa nel Sistema 4) Sistema di Paesaggio insulare - ambito 24 Gorgona.

Le Norme tecniche di attuazione del PTC prescrivono che i Piani Strutturali debbano definire ed attuare politiche idonee a salvaguardare e a migliorare le qualità paesaggistiche individuate dal PTC a livello provinciale e dei singoli sistemi e sottosistemi.

L'art. 5 delle NTA del PTC elenca gli *“Obiettivi specifici di qualità paesaggistica per il Sistema di Paesaggio della pianura dell'Arno e delle colline livornesi”* di cui riportiamo in estrema sintesi gli argomenti essenziali interessanti direttamente la redazione della variante al PS:

### **Salvaguardia / Valorizzazione del tessuto urbano consolidato di Livorno:**

- a) Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico e culturale della città di Livorno nelle sue diverse stratificazioni.
- b) Miglioramento della qualità ambientale attraverso il potenziamento della presenza di aree verdi nel tessuto urbano e al suo margine, contrastando la tendenza all'abbandono culturale delle aree libere periferiche e favorendo la formazione di disegni strategici di connessioni verdi tra la città e il paesaggio periurbano.
- c) Riqualificazione dei corsi d'acqua, anche in funzione degli obiettivi di costituzione di reti verdi, incoraggiando la rinaturalizzazione degli argini in aree extraurbane.
- d) Riqualificazione delle aree di interfaccia fra la città e il porto, anche attraverso l'inserimento di fasce di margine e di compensazione per limitare gli impatti visivi delle strutture industriali.
- e) Riqualificazione delle espansioni residenziali/ commerciali esistenti e nuova progettazione attenta alla coerenza con le regole insediative storiche e alla qualità edilizia.
- f) Valorizzazione delle relazioni visuali, storicamente consolidate, tra la città e il mare.



**Riqualficazione delle aree periferiche in espansione del sistema metropolitano di Livorno – Collesalveti:**

- a) Salvaguardia del mosaico paesaggistico rurale/ naturale dagli effetti della densificazione edilizia e infrastrutturale in relazione alla conurbazione livornese e incidente sull'impoverimento della capacità di connessione ecologica, attraverso la conservazione di varchi tra gli insediamenti che ancora possono favorire l'unione di sistemi di aree protette.
- b) Controllo delle trasformazioni insediative a fine di favorire una coesistenza equilibrata tra due realtà strutturali dell'area livornese, quella produttiva e quella agricola.
- c) Riqualficazione delle aree periferiche in espansione e ridefinizione dei margini urbani con particolare attenzione alle aree industriali dove si individua indispensabile l'innalzamento della qualità degli spazi aperti e il potenziamento dell'equipaggiamento vegetale delle infrastrutture di pertinenza.
- d) Mitigazione degli impatti delle reti infrastrutturali e tecnologiche, con particolare attenzione alla localizzazione di nuovi tracciati all'interno di corridoi infrastrutturali esistenti.

**Salvaguardia/Valorizzazione dei mosaici paesaggistici a dominante forestale dei "Monti Livornesi":**

- a) Salvaguardia della continuità delle aree boschive come sistema trasversale, di interesse semiologico, ecosistemico e percettivo, che si snoda dal litorale alle aree collinari più interne, con particolare attenzione alla conservazione del mosaico vegetazionale della macchia mediterranea e al mantenimento del sistema delle aree agricole intercluse ed in riferimento a specifici elementi di interesse (gabbri, affioramenti rocciosi, sorgenti).
- b) Valorizzazione delle formazioni geologiche ofiolitiche e gabbri che conferiscono al paesaggio una spiccata valenza turistico-didattica.
- c) Monitoraggio della consistenza e stato di conservazione delle aree forestali e attivazione di azioni di controllo del rischio di incendi; incentivazione della produzione di energia con l'utilizzo di biomasse agricole e forestali.
- d) Riqualficazione delle aree degradate e in abbandono (aree residuali dell'attività estrattiva, aree percorse da incendi, aree di rimboschimento di conifere, viabilità forestale maltenuta) e riqualficazione del patrimonio insediativo quale quello dei mulini.
- e) Valorizzazione delle peculiari qualità percettive dell'articolazione morfo-tipologica, con particolare attenzione alle condizioni di fragilità visuale proprie delle sommità dei rilievi, e delle qualità ecosistemiche.
- f) Particolare attenzione al posizionamento di generatori eolici e/o ripetitori e antenne in considerazione della fragilità visuale dei luoghi.
- g) Valorizzazione della generale valenza panoramica della viabilità di attraversamento.



**Salvaguardia/Valorizzazione della costa rocciosa di Antignano - Quercianella:**

- a) Salvaguardia della particolare conformazione geomorfologica della costa e delle relazioni percettive ed ecosistemiche esistenti tra il mare e i versanti rocciosi ricoperti dalla macchia mediterranea.
- b) Salvaguardia e potenziamento del valore panoramico della strada Aurelia e del sistema delle torri di avvistamento.
- c) Recupero e valorizzazione delle antiche cave dismesse, “vasche o piscine” di origine etrusca e romana tra Boccale e Calafuria, con finalità non solo naturalistiche, ma anche turistico/ricreative e logistiche.
- d) Potenziamento delle connessioni (discese a mare) con il controllo dei processi di urbanizzazione, edificazione e privatizzazione delle aree prospicienti il mare.

**Salvaguardia/Valorizzazione del paesaggio collinare di Montenero:**

- a) Salvaguardia della marcata articolazione morfologica dei crinali in stretta relazione al reticolo idrografico.
- b) Salvaguardia delle permanenze insediative e agrarie e delle relative relazioni paesaggistiche e funzionali che si sono instaurate tra gli insediamenti e le sistemazioni di versante, al fine del mantenimento dell’integrità storica e visuale.
- c) Salvaguardia del valore panoramico dei percorsi di attraversamento del territorio, preservando e potenziando le aperture visuali verso il mare e verso il paesaggio agrario e forestale dell’entroterra.
- d) Riqualificazione e contenimento delle trasformazioni in atto di forte polverizzazione insediativa nella bassa collina ai fini anche del miglioramento della qualità scenico-percettiva, soprattutto in relazione alla salvaguardia delle visuali dal mare verso il paesaggio dei terrazzi livornesi, con interventi prioritari di recupero dell’edificato esistente di mezza costa.
- e) Particolare attenzione al posizionamento di generatori eolici e/o ripetitori e antenne in considerazione della fragilità visuale dei luoghi.
- f) Valorizzazione delle potenzialità ricreative del paesaggio periurbano collinare in relazione alla città di Livorno.
- g) Mitigazione degli impatti delle reti stradali e tecnologiche esistenti e specifici condizionamenti per le nuove infrastrutture previste, con particolare attenzione al mantenimento della funzionalità ecosistemica della copertura vegetazionale e del reticolo idrografico che dai rilievi si incunea all’interno dell’area livornese e con controllo dei fenomeni di urbanizzazione, in particolare di tipo produttivo e commerciale, innescata dai nuovi tracciati stradali.



### **Salvaguardia/Valorizzazione della rete insediativa storica delle colline livornesi:**

Viabilità:

- Strada Delle Colline (Strada provinciale – S.P.555)
- Strada delle Sorgenti (S.P. 4/a): ha una valenza di collegamento con l'entroterra, può assumere anche una valenza turistica in particolare per la fruizione dell'acquedotto di Colognole;
- Strade con valenza turistica:
  - Strada della valle Benedetta (S.P. 5/a): collegamento tra Collesalvetti, Colognole e Valle Benedetta e Livorno riveste interesse turistico per gli scorci panoramici, l'accessibilità al Parco provinciale delle Colline livornesi ed all'acquedotto di Colognole;
  - Strada di Popogna (S.P. 8 a): valenza di collegamento Gabbro- Livorno, di significativa valenza paesistica. Si ritiene che con la piena funzionalità del Parco Provinciale delle Colline Livornesi, possa assolvere anche ad una valenza turistica;
  - Strada del Circuito di Montenero (S.P. n.9) Si ritiene che adeguatamente pubblicizzata ed inserita in appositi circuiti, avrà un'importante valenza turistica.

Per quanto invece attiene all'isola di Gorgona è possibile distinguere, all'interno degli obiettivi specifici di qualità paesaggistica per il sistema di Paesaggio insulare (art. 8 NTA del PTC) i seguenti obiettivi:

- a) Salvaguardia/Valorizzazione degli ecosistemi e degli habitat floro-faunistici peculiari;
- b) Salvaguardia/Valorizzazione della struttura geomorfologica caratteristica;
- c) Salvaguardia/Valorizzazione del mosaico paesaggistico forestale dominante;
- d) Riqualificazione / valorizzazione degli assetti agrari tradizionali;
- e) Salvaguardia/Valorizzazione del patrimonio architettonico e archeologico;
- f) Salvaguardia/Valorizzazione del mosaico paesaggistico rurale dagli effetti della densificazione edilizia e infrastrutturale di tipo turistico-stagionale;
- g) riqualificazione/valorizzazione dei paesaggi delle ex colonie penali (rispetto a questi ultimi due obiettivi, al momento non essendo note previsioni circa la dismissione della colonia penale di Gorgona, essi dovranno essere coniugati tenendo conto di uno scenario che contempli il permanere della colonia penale e di un altro che ne contempli la chiusura – totale o parziale).

Altri aspetti del PTC che assumono particolare rilevanza rispetto alla tutela ed all'elaborazione della variante al Piano strutturale sono quelli relativi alle relazioni tra aree urbanizzate e paesaggio costiero e dei Monti livornesi. Oltre infatti a disposizioni per il trattamento dei



marginii degli insediamenti industriali ed urbani verso il paesaggio della pianura e dei Monti livornesi, il PTC presta particolare attenzione al sistema di connessioni visuali, fruibili e paesaggistiche tra la costa e l'interno (con specifici richiami all'Acquedotto di Colognole e alla zona di Montenero ed individuando nella viabilità che attraversa i Monti livornesi itinerari turistici da valorizzare), all'inserimento in circuiti di fruizione dei beni culturali ed archeologici posti all'esterno dei tessuti urbanizzati ed individuando nella trasformazione della vecchia S.S. 1 Aurelia in strada- parco uno dei cardini di promozione del turismo a livello provinciale.

Il PTC individua sul territorio provinciale *“nodi strategici per la ricomposizione delle connessioni paesaggistiche”*, soprattutto nelle relazioni tra costa e immediato entroterra, consentendo ai comuni di individuare ulteriori “nodi” a integrazione di quelli specificatamente individuati dal PTC.

Tale disposizione appare di particolare importanza poiché il PTC, pur individuando puntualmente valori paesaggistici del territorio livornese nelle connessioni tra i vari paesaggi non individua alcun “nodo strategico per la ricomposizione delle connessioni” sul territorio comunale. All'interno di tali nodi, l'art.50 delle NTA del PTC, specifica che è possibile compiere operazioni di “perequazione paesaggistica”, attuabili anche con interventi di ristrutturazione urbanistica diretti a migliorare il complesso di relazioni tra i margini degli insediamenti e la campagna. Tale disposizione appare di particolare interesse per il conseguimento degli obiettivi di cui all'art. 5 delle NTA del PTC medesimo riferite alla salvaguardia/valorizzazione del paesaggio collinare di Montenero, dove, quale strumento diretto al *“controllo dei fenomeni di urbanizzazione”* viene fatto uno specifico richiamo ad interventi di mitigazione e compensazione paesaggistica.

Ulteriori obiettivi del PTC attengono il *“sistema integrato dei luoghi e degli spazi della collettività”*. A tale riguardo la Provincia, in quanto ente di raccordo tra le politiche regionali e locali e di coordinamento della formazione degli strumenti di pianificazione ha definito obiettivi e criteri comuni per determinare la qualità degli insediamenti in riferimento alla dotazione e fruibilità di servizi e spazi pubblici. A tal fine l'ente ha redatto il *“programma dei luoghi e degli spazi della collettività”*, strumento conoscitivo e programmatico finalizzato a coordinare distribuzione, qualificazione e localizzazione delle funzioni; organizzazione della mobilità e del traffico; gli elementi per il Piano di indirizzo e di regolazione degli orari della città e per il Piano di abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche; i contenuti degli atti amministrativi incidenti sui sistemi che determinano l'accessibilità, sul verde e gli spazi pubblici, sul commercio, sulla regolamentazione dei servizi al cittadino, sui temi delle pari opportunità; alla definizione, da parte del Piano Operativo, della programmazione degli interventi pubblici.





Infine, ricordiamo che, rispetto all'ambito del territorio livornese, il PTC richiama come fondamentali i seguenti atti:

- l'Accordo di programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa - Livorno (gennaio 2007);
- il "Patto per il PIT" tra Regione Toscana e Provincia di Livorno;
- l'Accordo di Programma per lo sviluppo e la trasformazione urbanistica degli ex cantieri navali Orlando (agosto 2007);
- il Protocollo d'intesa sul progetto per il completamento del comparto industriale e della Piattaforma logistica costiera di Guasticce tra la provincia di Livorno ed i comuni di Collesalveti e Livorno (luglio 2007) cui è allegato il documento su Logistica integrata, Aree industriali e Parco Provinciale dei Monti Livornesi (maggio 2007);
- il Protocollo d'intesa per lo sviluppo della Piattaforma logistica regionale e la promozione di sinergie tra gli interporti della Toscana tra Regione Toscana, comuni di Livorno, Collesalveti e Prato (gennaio 2008);
- Accordo di programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese approvato con Del. G.R. 525 del 07/04/2015 e sottoscritto nel mese di maggio 2015 il Governo, la Regione Toscana e gli altri Enti Locali hanno condiviso una strategia finalizzata al rilancio della competitività dell'area costiera livornese, del polo urbano di Livorno-Collesalveti e del parco produttivo di Rosignano Marittimo.

### *2.2.1 L'area Pisa – Livorno - Collesalveti: elementi di interesse comune per la pianificazione*

Nell'ultimo decennio si sono registrati più momenti di collaborazione tra i comuni di Livorno, Pisa e Collesalveti, le due province e la Regione Toscana ed altri enti con competenze territoriali, in merito a temi territoriali di interesse comune, caratterizzati da un approccio multisettoriale. Ricordiamo: l'Accordo di programma per la riduzione del rischio idraulico e la navigabilità dello Scolmatore d'Arno dalla foce all'interporto di Guasticce (17 novembre 2009), il Protocollo di intesa sul Master Plan dei porti della Toscana (11 gennaio 2007), preceduto dal Protocollo di intesa (25 luglio del 2005) finalizzato ad individuare le opere e le iniziative di potenziamento di tutto il sistema costiero, sia infrastrutturale sia turistico – ambientale. A questo dato si aggiunge il consolidamento della presenza dell'università di Pisa a Livorno da un lato con l'istituzione del Polo universitario "Sistemi logistici"; dall'altro con gli interventi compresi e finanziati nell'ambito del PIUSS per la realizzazione di ulteriori poli di ricerca connessi alle attività marittime. Per quanto attiene le parti della strumentazione urbanistica direttamente concernenti tematiche sovracomunali, il Comune di Pisa, tra i firmatari del Protocollo d'intesa per la realizzazione della Piattaforma logistica costiera, conferma, attraverso proprio Piano Strutturale la navigabilità del canale dei Navicelli, connettore tra il porto di Livorno e la Darsena Pisana, nonché il sistema delle aree protette (Parco San Rossore-Migliarino-Massaciuccoli).



Il Piano Strutturale di Collesalvetti conferma la destinazione per attività produttive della zona industriale al confine con Livorno (comprendente in massima parte la raffineria ENI), del Centro intermodale di Guasticce e del nuovo ruolo di asse idroviario, di supporto al trasferimento di merci verso le aree retroportuali di Livorno, attribuito al Canale Scolmatore dalla foce in mare e relativi collegamenti con le aree retroportuali di Livorno (Centro Intermodale di Guasticce ed autoporto del Faldo) dal Protocollo di intesa per la Piattaforma logistica costiera.

In merito segnaliamo il Protocollo di intesa (giugno 2013) tra Regione Toscana, Comune di Collesalvetti, Comune di Livorno, Interporto Toscano A. Vespucci (Centro intermodale di Guasticce) inerente all'ampliamento delle destinazioni d'uso ammesse nell'area dell'interporto ad attività *“di tipo produttivo manifatturiero legate ai traffici portuali”*.

Tra gli altri elementi di interesse del Piano strutturale di Collesalvetti segnaliamo, inoltre, la centralità attribuita all'Acquedotto di Colognole ed al Parco dei Monti livornesi, compresi tra le invarianti strutturali del territorio del comune limitrofo, per le politiche di tutela dell'ambiente e di fruizione turistica del territorio.

Il campo della collaborazione tra i tre comuni in campo pianificatorio si estende inoltre al complesso delle aree protette (il Parco regionale di S. Rossore Migliarino-Massaciuccoli, il Parco dei Monti Livornesi) e della tutela e fruizione dei beni culturali, quali il tracciato dell'Acquedotto leopoldino nei territori di Livorno e Collesalvetti.

Su quest'ultimo aspetto le Norme tecniche di attuazione del PTC della Provincia di Livorno, in riferimento al Sistema di paesaggio n. 1 comprendente i territori di Livorno e Collesalvetti, individuano:

- nelle aree umide di Suese e Contessa (ANPIL Padule della Contessa - SIR Padule di Suese e Biscottino) l'elemento di raccordo tra i due grandi parchi territoriali nel Padule di Suese, anch'esso oggetto di specifica tutela;
- il potenziamento del corridoio connettivo tra il promontorio di Calafuria, i Monti Livornesi ed il bacino del fiume Tora che apre al paesaggio delle argille e dei gabbri, favorendo l'impianto di vegetazione spontanea anche attraverso opere di integrazione, con attenzione al mantenimento dei caratteri di irregolarità nel tipo d'impianto e selezione della vegetazione in associazione naturale con quella spontanea, per favorire il mantenimento dei caratteri ecologici e naturalistici e la connessione tra sistema costiero ed entroterra;
- il tracciato dell'Acquedotto leopoldino.

L'elaborazione della variante al PS ha individuato nei comuni limitrofi, in particolare nel Comune di Collesalvetti, una strategia di rafforzamento delle sinergie di area vasta, rappresentandola nella tavola STS.04.A – tavola strategica: la città euromediterranea, internazionale e produttiva e all'interno della Disciplina di Piano, agli art. 16 – 17 – 18 e



nell'allegato B, all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo.

**La verifica con gli approfondimenti sopra indicati evidenzia la coerenza della variante al Piano Strutturale con le indicazioni e prescrizioni del PTCP.**

### **2.3 Il Piano Regolatore Portuale (PRP) e il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)**

Il Piano Regolatore del Porto di Livorno, approvato definitivamente con Delibera del CRT 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.

Il DPSS 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. 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 sistemiche di pianificazione delle autorità portuali;
- a individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, 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 sistemiche 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 ha avviato il processo di elaborazione del DPSS per tre ordini di motivi:

- ottemperare alle disposizioni introdotte dal D.Lgs 232/2017;
- attuare i due 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.

Nel novembre del 2020 è stato quindi 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.

Nell'aprile 2022 è stato Adottato il DPSS dal Comitato di Gestione ed al momento è in attesa di approvazione da parte di Ministero e Regione.

Nella redazione della variante al PS si è perciò provveduto a recepire le strategie di DPSS, implementando il quadro conoscitivo del piano attraverso la redazione di una specifica relazione allegata alla variante al PS relativa al sistema della portualità (QCR.04), alla quale si rimanda per una più approfondita disamina dei suddetti documenti.

Nell'elaborazione delle strategie della variante al PS si è perciò tenuto conto dei contenuti dei suddetti documenti, in particolar modo della scheda di nodo del Porto di Livorno di cui al DPSS rappresentandone le strategie e gli obiettivi sia cartograficamente nella tavola STS.03 - infrastrutture e mobilità che nella disciplina di piano agli art. 16 – 17 – 18 e 24.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con le indicazioni, gli obiettivi e le previsioni definite nel PRP e nel DPSS.**

## **2.4 Il Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano**

Il Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano è stato approvato dal Consiglio Regionale Toscano con Delibera n° 87 del 23.12.2009 come da ultimo modificato con la Variante del Piano del Parco per nuova zonizzazione a mare dell'Isola di Capraia e modifica degli artt. 18 e 19, approvata con Delibera di Consiglio Regionale n°47 del 11.07.2017, in vigore dal 22.09.2017.

Nella formazione della presente variante al PS si è preso quindi atto che:

- il Piano del Parco (art. 12 comma 7 e 8 Legge 394/91 e ss.mm.ii) sostituisce ad ogni livello i piani urbanistici e ogni altro strumento di pianificazione e che, nei confronti del PIT/PPR, il medesimo Piano è sott'ordinato per quanto concerne gli aspetti paesaggistici ma



sovraordinato per quanto concerne gli aspetti ambientali (art. 145 comma 3 D.Lgs. 42/2004);

- nell'individuazione degli interventi consentiti, all'interno del perimetro del Parco Nazionale Arcipelago Toscano, faranno comunque fede le cartografie e le Norme Tecniche di Attuazione allegate al Piano del Parco;
- nell'individuazione del perimetro del Parco Nazionale Arcipelago Toscano fa comunque fede la cartografia allegata al D.P.R. 22.07.1996 di istituzione dell'Ente Parco;
- su tutto il territorio del Comune ricompreso nel Perimetro del Parco Nazionale Arcipelago Toscano, valgono esclusivamente le previsioni previste nel Piano del Parco Nazionale Arcipelago Toscano e successive varianti;
- il Piano del Parco sostituisce ad ogni livello i piani urbanistici e ogni altro strumento di pianificazione.

Considerato quanto espressamente definito nelle NTA del Piano agli articoli 5 e 7 in coerenza con gli elaborati di Piano definiti all'art.3 delle predette NTA nella redazione della presente variante al PS si è fatto espressamente richiamo a quanto definito nelle norme e nella cartografica del suddetto piano all'interno dei seguenti articoli della Disciplina di Piano all'art.18 e nell'Allegato B, all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 9 – Isola di Gorgona e secche della Meloria e nella seguente tavola della variante al PS QC.02D – aree protette e aree natura 2000.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti in termini di previsioni e prescrizioni, obiettivi, indirizzi e direttive definite nel Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano.**

## **2.5 La Riserva Naturale Regionale dei Monti Livornesi**

La disciplina regionale in materia di aree protette e tutela della biodiversità è stata rivista e innovata negli ultimi anni. La legge regionale 30/2015, che ha abrogato, tra l'altro, le previgenti LR 49/1995 e 56/2000 rispettivamente in materia di aree protette e tutela della biodiversità, ha ridefinito il sistema regionale delle aree naturali protette e della biodiversità.

Il sistema delle aree protette è attualmente definito come "l'insieme dei territori costituito dai parchi regionali e dalle riserve naturali regionali" (art. 2), mentre il sistema della biodiversità risulta costituito principalmente dai siti della Rete Natura 2000: SIC e ZPS oltre ai pSIC – proposti siti di importanza comunitaria – (art. 6), nonché dalle aree di collegamento ecologico funzionale, nonché dagli altri elementi strutturali e funzionali della rete ecologica toscana individuata dal PIT/PPR.

In questo processo di razionalizzazione e semplificazione voluto dalla LR.30/2015, non trovano più riconoscimento i previgenti istituti disciplinati dalla LR 49/1995 e 56/2000 relativi a:



- parchi provinciali;
- ANPIL – aree naturali protette di interesse locale
- SIR – siti di interesse regionale, individuati nell'allegato D della LR 56/2000.

A seguito della Delibera del Consiglio della Regione Toscana n° 30 del 26.05.2020, con cui viene istituita la Riserva Naturale Regionale dei Monti Livornesi, si dà atto che con l'istituzione della nuova riserva e l'individuazione delle relative aree contigue si è concluso il procedimento di verifica di cui all'articolo 113 della LR 30/2015 delle aree protette istituite ai sensi dell'abrogata L.R. 49/1995 in cui ricadeva il Parco provinciale dei Monti Livornesi e che ad eccezione di quanto richiamato nelle "Misure di salvaguardia", allegato della suddetta delibera, decadono i relativi strumenti di gestione costituiti dal piano e dal regolamento del Parco provinciale "Monti livornesi", nonché dai regolamenti delle ANPIL, qualora non ricompresi in altri strumenti di competenza comunale.

La variante al PS recepisce quindi quanto espressamente definito nella Delibera di istituzione della riserva e nei relativi allegati alla stessa, riportandolo nello specifico all'interno della Disciplina di Piano all' art.18, nell' Allegato B all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 8 - rilievi dei monti livornesi e nella seguente tavola della variante al PS QC.02.D – aree protette e aree natura 2000.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nella Riserva Naturale Regionale dei Monti Livornesi.**

## **2.6 Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del distretto idrografico Dell'Appennino Settentrionale (PGRA)**

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) è previsto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') e mira a costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurre le conseguenze negative nei confronti della salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche.

Nell'ordinamento italiano la Direttiva è stata recepita con il D.Lgs. n. 49/2010 che ha individuato nelle Autorità di bacino distrettuali le autorità competenti per gli adempimenti legati alla Direttiva stessa e nelle Regioni, in coordinamento tra loro e con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, gli enti incaricati di predisporre ed attuare, per il territorio del distretto a cui afferiscono, il sistema di allertamento per il rischio idraulico ai fini di protezione civile.

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni del distretto idrografico dell'Appennino settentrionale costituisce lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il



quale sono pianificate e programmate le azioni e le misure finalizzate a garantire il perseguimento degli scopi e degli obiettivi di cui alla direttiva 2007/60/CE e al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49.

Con delibera n°26 del 20.12.2021, la Conferenza Istituzionale Permanente, ai sensi degli articoli 65 e 66 del D.lgs. 152/2006, ha adottato il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio di alluvioni 2021-2027 – secondo ciclo di gestione – del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, che è stato successivamente approvato, ai sensi degli articoli 57, 65 e 66 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n° 152, con DPCM 01.12.2022.

In attuazione delle indicazioni del citato Piano si è provveduto, nella variante, alla revisione del quadro conoscitivo del PS del 2019, che già aveva tenuto conto degli eventi alluvionali del 2017, con la redazione dello studio idrologico-idraulico condotto in coerenza con la disciplina di PGRA e con la L.R. 41 del 24 luglio 2018 “Disposizioni in materia di rischi alluvioni e di tutela dei corsi d'acqua in attuazione del decreto legislativo 23 febbraio 2010 n 49 (Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni)”. Gli aggiornamenti e gli approfondimenti della Variante al PS sono riscontrabili nella sezione relativa alle indagini idrauliche, geologiche, idrogeologiche e sismiche oltre che ai seguenti articoli 14 e 15 della Disciplina di Piano, unitamente all'Allegato C - disciplina pericolosità idraulica, sismica, geomorfologica.

**La verifica con gli approfondimenti sopra indicati evidenzia la coerenza del Piano Strutturale con le indicazioni e prescrizioni del Piano di Gestione Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale**

## **2.7 Il Piano di Gestione delle acque del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (PdG)**

Il Piano di Gestione delle Acque, ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, è il “piano direttore” per tutto quello che concerne la tutela qualitativa e quantitativa delle acque superficiali e sotterranee, con la finalità del raggiungimento del buono stato ambientale per tutti i corpi idrici e delle aree protette connesse.

Il Piano 2016-2021 costituisce il I° aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale (II° ciclo) ed è il Piano ad oggi vigente.

Il Piano è stato adottato nella seduta di Conferenza Istituzionale Permanente del 17.12.2015 e approvato in via definitiva nel successivo Comitato Istituzionale Integrato del 03.03.2016. Nella Gazzetta Ufficiale n° 25 del 31.01.2017 è stato quindi pubblicato il DPCM di approvazione del I aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale.

Nel 2018 ha preso avvio il percorso, previsto dall'art. 14 della dir. 2000/60/CE, che si è concluso il 20.12.2021 con l'adozione in Conferenza Istituzionale Permanente con delibera n°25,



pubblicata sulla GU del 04.01.2022, del II° aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale e relative misure di salvaguardia.

Il Piano si differenzia dai due precedenti per un aspetto sostanziale, quello del nuovo territorio a cui è riferito, che va ad interessare quasi totalmente la regione Toscana, ricomprendendo l'ex distretto del bacino del fiume Serchio, la regione Liguria per i bacini scolanti a mare e una modesta parte dell'Umbria. I bacini del versante adriatico (bacino interregionale del fiume Reno, bacini regionali romagnoli e marchigiani, bacino interregionale del Conca-Marecchia) e il bacino interregionale del fiume Fiora risultano, da questo ciclo pianificatorio, ricompresi nel distretto Padano e in quello dell'Appennino Centrale.

Nella redazione della variante al PS si è provveduto a recepire le indicazioni del citato piano al fine di perseguire gli obiettivi di qualità previsti dal Piano e non produrre deterioramento in relazione ai corpi idrici del territorio, tale analisi, unitamente agli aggiornamenti e agli approfondimenti della Variante al PS sono riscontrabili nella sezione relativa alle indagini idrauliche, geologiche, idrogeologiche e sismiche oltre che ai seguenti articoli 14 e 15 della Disciplina di Piano, unitamente all'Allegato C - disciplina pericolosità idraulica, sismica, geomorfologica.

**Le risultanze delle indagini geologiche di supporto al PS, le previsioni e le misure previste nella disciplina di Piano Strutturale risultano coerenti con le indicazioni e prescrizioni del Piano di Gestione delle Acque dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale e le relative misure di salvaguardia di cui al II° aggiornamento del 2022.**

## **2.8 Il Piano Assetto Idrogeologico (PAI) e il progetto di Piano Assetto Idrogeologico "dissesti geomorfologici"**

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è lo stralcio del Piano di bacino mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo nelle che aree a pericolosità e rischio legate ai processi geomorfologici. Con la prossima definitiva approvazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni a scala di distretto il PAI diventa il piano stralcio dedicato alla gestione del rischio di natura geomorfologica.

Sul territorio del distretto Appennino settentrionale sono vigenti ad oggi cinque diversi PAI.

Dal 02.02.2017, con la pubblicazione in G.U. del DM n° 294 del 26.10.2016, la loro competenza è passata all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale.

A causa delle loro specificità tecniche e normative allo stato attuale la normativa e la cartografia sono descritte secondo i cinque PAI "originali" del bacino del fiume Arno, bacino del fiume Serchio, ex bacino interregionale del fiume Magra, ex bacini regionali toscani ed ex bacini regionali liguri. Il territorio comunale rientra all'interno del bacino del fiume Arno e negli





ex bacini regionali toscani il PAI vigente si applica per la parte relativa alla pericolosità da frana e da dissesti di natura geomorfologica mentre la parte relativa alla pericolosità idraulica del PAI è abolita e sostituita integralmente dal Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA).

Il PAI per il bacino dell'Arno è entrato in vigore con la pubblicazione del DPCM 06.05.2005 "Approvazione del Piano di Bacino del fiume Arno, stralcio assetto idrogeologico" (GU n. 230 del 3/10/2005), le norme di attuazione e gli allegati sono stati pubblicati sulla G.U. n. 248 del 24.10.2005, riferimento formale per la corretta applicazione della normativa alle aree a pericolosità.

Nella seduta della Conferenza Operativa del 30.11.2022 è stato approvato in via tecnica il progetto di PAI "Dissesti Geomorfologici" relativo a tutto il territorio del Distretto Appennino Settentrionale. La Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n°28 del 21.12.2022 ha adottato il progetto di Piano. Con la pubblicazione dell'avviso di adozione del Progetto di Piano nella Gazzetta Ufficiale n°3 del 04.01.2023 ha avuto inizio il procedimento pubblico di consultazione e osservazione, unitamente all'entrata in vigore delle relative misure di salvaguardia.

Gli aggiornamenti e gli approfondimenti della Variante al PS sono riscontrabili nella sezione relativa alle indagini idrauliche, geologiche, idrogeologiche e sismiche oltre che ai seguenti articoli 14 e 15 della Disciplina di Piano, unitamente all'Allegato C - disciplina pericolosità idraulica, sismica, geomorfologica.

**La verifica con gli approfondimenti sopra indicati evidenzia la coerenza del Piano Strutturale con le indicazioni e prescrizioni del Piano Stralcio Bilancio Idrico del Bacino del Fiume Arno e le relative misure di salvaguardia.**

## **2.12 Il Piano Regionale Cave (PRC)**

Il Piano Regionale Cave (PRC), previsto dall'art. 6 della LR 35/2015, è lo strumento di pianificazione territoriale con il quale la Regione persegue le finalità di tutela, valorizzazione, utilizzo dei materiali di cava. Il PRC è stato approvato ai sensi dell'articolo 19 della LR 65/2014 con Deliberazione n° 47 del 21.07.2020.

In ottemperanza a quanto definito nella disciplina del piano cave e in accordo con le Linee Guida per l'adeguamento degli atti di governo del territorio al Piano Regionale Cave di cui all'art. 21, comma 3 della Disciplina del Piano Regionale Cave approvato con DCRT n.47 del 21 luglio 2020 di cui alla Delibera di Giunta Regionale n°225 del 15.03.2021 la variante al PS recepisce all'interno della Disciplina di Piano e degli elaborati cartografici le disposizioni definite negli elaborati del PRC.

Considerato che, nel territorio del Comune di Livorno, non sono stati individuati dal PRC Giacimenti attivi individuati negli elaborati del PRC – PR.07/PR.08, la coerenza rispetto al



suddetto piano è stata effettuata valutando il Capo III e il Capo IV della Disciplina di PRC, individuando quindi nella cartografia della variante al PS alle tavole ST.01 – Patrimonio Territoriale e ST.05.A - invariante i - caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici e negli articoli della disciplina di Piano art. 7 – 16 – 18 e nell’Allegato A, nella I invariante, all’interno dei seguenti Morfotipi: CLVr e CAL, i siti estrattivi dismessi di cui all’art. 31 e i siti per il reperimento di Materiali Ornamentali Storici – MOS di cui all’art. 32 della disciplina di PRC e agli elaborati di piano PR13B e PR13C.

**La verifica con gli approfondimenti sopra indicati evidenzia la coerenza della variante al Piano Strutturale con le indicazioni e prescrizioni del Piano Regionale Cave.**



### 3. LA VERIFICA DI COERENZA INTERNA AI SENSI DEGLI ART. 92 E 18 COMMA 2 LETT. A

#### 3.1 Gli obiettivi dell'avvio del procedimento del PO e della Variante al PS

Le linee di indirizzo programmatiche, da cui derivano obiettivi e azioni che orientano questa nuova fase di pianificazione urbanistica comunale, come individuato nel capito 4. Quadro previsionale strategico dell'avvio del procedimento, si alimentano e assumono come riferimento fondamentale i seguenti assi programmatici:

- il **DUP 2021-2023**;
- il *report* conclusivo della **Campagna di ascolto**;
- il **Next Generation Livorno**;
- le diverse **politiche di settore dell'Amministrazione**.

L'articolazione degli obiettivi/azioni è stata quindi strutturata utilizzando la *categoria/immagine* di **Livorno città di città** tratta dall'impostazione dall'agenda strategica locale contenuta nel DUP (Linea di mandato 1), che si è inteso valorizzare e assumere come riferimento guida strutturandola in **sette assi**, corrispondenti alle seguenti immagini/categorie di città:

**1 città euromediterranea e internazionale;**

**2 città d'acqua;**

**3 città dello sport e del benessere;**

**4 città verde, sostenibile e resiliente;**

**5 città accessibile e inclusiva;**

**6 città dei quartieri e della prossimità;**

**7 città produttiva.**

L'analisi di coerenza è stata quindi impostata evidenziando la relazione degli obiettivi generali espressi per ognuno dei sette assi individuati in fase di avvio del procedimento e i contenuti della disciplina di piano e degli elaborati cartografici della variante al PS, secondo gli schemi che seguono.

1) città euromediterranea e internazionale	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 1.1:</b> promuovere una visione territoriale di area vasta per le scelte relative agli assetti infrastrutturali, implementando e sviluppando le strategie per la mobilità già prefigurate dal PUMS, la portualità e dell'offerta localizzativa per il sistema delle imprese.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.04 – Sistema della portualità</li> <li>▪ QCR.05 – sistema della mobilità sostenibile.</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18          Art.24</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p><b>OB 1.2:</b> consolidare e implementare la centralità dell’economia urbana legata al porto e ai traffici marittimi, rafforzando il ruolo della città come <i>porta dal mare verso la Toscana</i> e come snodo del sistema logistico regionale/nazionale, che si compone dall’insieme delle infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali, fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) di rilevanza comunitaria.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCR.04 – Sistema della portualità</li> <li>▪ QCR.05 – sistema della mobilità sostenibile.</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.03 – Infrastrutture e mobilità;</li> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18          Art.24</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici)</li> </ul>
<p><b>OB 1.3:</b> implementare e ripensare la capacità di attrazione della città, facendo leva su un</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16</p>



<p>profilo di caratterizzazione identitario e competitivo nel contesto toscano e delle città medie, promuovendo una maggiore riconoscibilità dei luoghi e degli edifici che caratterizzano la storia e il processo fondativo della città di Livorno e della sua comunità (la città delle diverse nazioni e confessioni, ecc.).</p>	<p>Art.17                  Art.18</p> <p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, castellaccio e bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 8 – rilievi dei monti livornesi (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
--	--

2) città dell'acqua	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 2.1:</b> rafforzare e sviluppare l'economia del mare nei diversi settori e filiere produttive, favorendo le forme dell'economia circolare: nautica, logistica, tecnologie del mare, alta formazione, che può concorrere a delineare un nuovo profilo evolutivo dell'economia urbana con specifico riferimento ai temi della <i>sostenibilità ambientale</i>, formazione professionale di filiera, diportismo, riparazioni e rimessaggio, pesca.</p>	<p><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva;</li> <li>▪ STS.04.B – Tavola strategica: La città d'acqua.</li> </ul> <p><u>Disciplina di Piano</u></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici).</li> </ul>



<p><b>OB 2.2:</b> promuovere la valorizzazione degli spazi e degli edifici della città d’acqua, quali fattori identitari e di attrazione urbana, e l’utilizzo delle vie d’acqua (sistema dei fossi) come possibile vettore di una mobilità sostenibile alternativa facendo leva sulle tre dimensioni connettive del sistema: canali, rampe/banchine di accesso, piano della viabilità cittadina.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.B – Tavola strategica: La città d’acqua.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici);</li> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 2.3:</b> promuovere la riqualificazione del <i>waterfront</i> urbano e rileggere le relazioni città-porto al fine di conseguire una maggiore integrazione fisica-spaziale-percettiva valorizzando al contempo le relazioni storicamente consolidate tra città e mare.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.B – Tavola strategica: La città d’acqua.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 2.4:</b> promuovere la valorizzazione, in chiave sostenibile, del litorale extraurbano a sud della città (dalla Falesie di Antignano a Quercianella) non solo in funzione della vocazione strettamente balneare ma anche quella legata alla promozione e diffusione delle pratiche sportive all’aria aperta e del <i>wellness</i>, come fattore di attrazione per una</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QC.02.D – aree protette e aree natura 2000;</li> </ul> <p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.B – Tavola strategica: La città d’acqua.</li> </ul>



<p>utenza non solo cittadina, favorendone la fruizione nell’arco di tutto l’anno; tutela degli ecosistemi costieri e marini come elemento di eccellenza per un turismo costiero sostenibile.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
--	--

3) città dello sport e del benessere	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 3.1:</b> Consolidare il profilo della città del benessere e degli stili di vita salutari come fattore identitario e di attrazione urbana, valorizzando le potenzialità del territorio e la tradizione sportiva della città, e incentivando al contempo la pratica sportiva come fattore di protezione sociale ed educazione alla salute.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.C – Tavola strategica: La città dello sport e del benessere.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b>                  Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>



4) città verde e resiliente	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 4.1:</b> riurbanizzare la città in chiave ecologica, migliorando la vivibilità urbana e riducendo i fattori di rischio derivanti dall'intensificarsi degli eventi meteo-climatici estremi, utilizzando il verde come strumento di rigenerazione urbana, orientandosi verso il modello delle <i>green city</i>, perseguendo la qualità ecologica negli interventi di trasformazione adottando un approccio integrato e multisetoriale.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 4.2:</b> implementare, estendere e connettere in rete i processi di riqualificazione e rigenerazione della città già avviati, applicando misure di riorganizzazione/ricomposizione dei tessuti urbanizzati e di “ibridazione” delle aree monofunzionali con l’inserimento di destinazioni d’uso compatibili e complementari, spazi per usi collettivi, promuovendo la <i>mixité</i> funzionale e una più diffusa offerta di servizi.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 4.3:</b> costruire una città più sicura e resiliente orientando tutte le scelte verso il</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p>





<p>miglioramento e l'ottimizzazione della resilienza urbana.</p>	<p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><u>Allegato B</u>                  Obiettivo di carattere generale trasversale ad ogni UTOE.</p>
<p><b>OB 4.4:</b> promuovere la realizzazione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili (PAESC) e la progressiva ordinarietà dell'efficienza ecologica degli edifici, il rinnovo dello stock edilizio esistente in chiave di risparmio e di produzione energetica.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 4.5:</b> mobilità sostenibile, sicura e integrata (verso la <i>smart city</i>): coordinare e mettere in opera nel Piano Operativo le strategie/azioni di mobilità sostenibile del PUMS, al fine di incentivare e costruire alternative efficaci al trasporto privato, promuovendo l'innovazione del trasporto pubblico locale, la mobilità dolce e puntando sulle nuove tecnologie (elettrico) anche attraverso la diffusione di modi d'uso dei mezzi di trasporto individuali disallineati dalla proprietà, contenendo l'invasività della presenza automobilistica nella vita e negli spazi urbani, garantendo al contempo adeguati livelli di accessibilità e di sicurezza.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente;</li> <li>▪ STS.05 - Tavola strategica: Livorno città di città</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18                  Art.22</p> <p><u>Allegato B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico-produttivo (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 4.6:</b> promuovere la qualità del territorio rurale e il consolidamento dell’economia agricola e forestale all’insegna della sostenibilità, valorizzando le vocazioni del territorio rurale - collinare anche in termini di ricettività turistica e di accoglienza favorendone la fruizione attraverso l’implementazione della rete dei percorsi escursionistici/ciclabili, anche come fattore di presidio territoriale e ambientale, in sinergia con le azioni di tutela e valorizzazione della Riserva Regionale “Monti Livornesi” e relative aree contigue (Del.C.R. n. 30 del26 maggio 2020); valutare e disciplinare le attività compatibili con il territorio rurale, come fattore di presidio del territoriale e di integrazione tra l’economia urbana e quella agricola.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 8 – rilievi dei monti livornesi (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 4.7:</b> tutelare, anche attraverso una gestione attiva e partecipata, il ricco sistema di Aree protette del territorio comunale. Recupero dei rapporti tra la città e il territorio dei Monti Livornesi e valorizzazione dei servizi ecosistemici forniti dalle aree protette e dal Patrimonio agricolo forestale regionale “Colline Livornesi”.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.D – Tavola strategica: La città verde, sostenibile e resiliente;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 8 – rilievi dei monti livornesi (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 9 – isola di Gorgona e secche della Meloria (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
--	--

5) città accessibile e inclusiva	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 5.1:</b> promuovere la qualità diffusa della città pubblica.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.E – Tavola strategica: La città accessibile e inclusiva, dei quartieri e della prossimità.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 5.2:</b> rafforzare e qualificare i presidi sociali, sanitari e socioassistenziali</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p>



<p>favorendone l'integrazione in rete e ricostruendo relazioni di connettività nel tessuto urbano tali da garantire adeguate condizioni di accessibilità/fruibilità.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.E – Tavola strategica: La città accessibile e inclusiva, dei quartieri e della prossimità.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 5.3:</b> incrementare la capacità di risposta alla tensione abitativa e ampliare l'offerta residenziale sociale, con soluzioni e strumenti diversificati in funzione dei bisogni espressi dalla città (ERP, <i>social housing</i>, alloggi temporanei per emergenza abitativa, ecc.), promuovendo al contempo la qualità e le nuove forme dell'abitare.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.E – Tavola strategica: La città accessibile e inclusiva, dei quartieri e della prossimità.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                  Art.17                  Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 5.4:</b> riqualificare, adeguare e implementare le Infrastrutture scolastiche, da ripensare come uno degli assi portanti della città, anche per offrire servizi e riferimenti alla popolazione extrascolastica</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.E – Tavola strategica: La città accessibile e inclusiva, dei quartieri e della prossimità.</li> </ul>



<p>(biblioteche, strutture sportive, ecc.) e costruire nuove relazioni urbane.</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16 Art.17 Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li><li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li><li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali).</li></ul>
<p><b>OB 5.5:</b> promuovere la semplificazione della disciplina urbanistica/edilizia comunale che regola la gestione degli insediamenti e del patrimonio edilizio esistente, al fine di favorire interventi diffusi di riuso/miglioramento della città esistente e al contempo facilitare l'accesso ai servizi al cittadino e alle imprese afferenti al mondo dell'edilizia.</p>	<p>OBIETTIVO SPECIFICO NON RELATIVO AL PIANO STRUTTURALE</p>



6) città dei quartieri e della prossimità	
Obiettivo generale	Coerenza Variante PS
<p><b>OB 6.1:</b> consolidare l'identità dei quartieri cittadini valorizzandone la riconoscibilità e i caratteri peculiari perseguendo al contempo l'integrazione e l'innovazione; qualificare la città policentrica perseguendone l'integrazione fisica, funzionale e sociale con un lavoro di ricucitura delle parti di città oggetto di progetti e programmi in corso.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.E – Tavola strategica: La città accessibile e inclusiva, dei quartieri e della prossimità.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 4 – Antignano e Ardenza (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 5 – Quercianella (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Bandinella alta (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 6.2:</b> <i>ri-costruire</i> nuove centralità capaci di promuovere e catalizzare la vita associativa alla scala della prossimità, perseguendo il concetto della <i>città dei quindici minuti</i>, agendo anche sulla riconfigurazione fisica delle infrastrutture sociali, che possono svolgere una funzione di presidio urbano, ampliandone lo spettro di attività.</p>	<p>OBIETTIVO SPECIFICO NON RELATIVO AL PIANO STRUTTURALE</p>
<p><b>OB 6.3:</b> preservare e favorire il consolidamento del tessuto commerciale di vicinato, quale fattore di animazione e di presidio sociale dello spazio urbano, che</p>	<p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.17</p>



garantisce al contempo un servizio nei confronti delle categorie più fragili.	
---	--

<b>7) città produttiva</b>	
<b>Obiettivo generale</b>	<b>Coerenza Variante PS</b>
<p><b>OB 7.1:</b> promuovere la diversificazione dell'economia urbana nella quale porto e logistica, industria manifatturiera, sviluppo d'impresa, cantieristica, ambiente, turismo, commercio, cultura, agricoltura diventino i poli di una crescita diffusa e sostenibile.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18                      Art.24</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 7.2:</b> consolidare il tessuto produttivo esistente incrementando l'offerta localizzativa e le opportunità di insediamento per nuove imprese.</p>	<p><b><u>Quadro Conoscitivo</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QCD.02.A – dossier aree produttive – volume 1;</li> <li>▪ QCD.02.B – dossier aree produttive – volume 2;</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16                      Art.17                      Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici);</li> <li>▪ UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione (obiettivi e indirizzi generali);</li> <li>▪ UTOE 7 – aree periurbane e pedecollinari (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>
<p><b>OB 7.3:</b> promuovere il miglioramento della sostenibilità ambientale delle aree industriali e delle attività produttive esistenti e/o di nuovo insediamento.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18</p> <p><b><u>Allegato B</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici).</li> </ul>
<p><b>OB 7.4:</b> favorire la realizzazione di un nuovo polo scientifico tecnologico livornese finalizzato alla incubazione di PMI innovative e implementare al contempo la capacità di attrazione delle strutture universitarie già insediate, incrementando l’offerta formativa di livello universitario ed i servizi di accoglienza connessi.</p>	<p><b><u>Strategie dello Sviluppo Sostenibile</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STS.04.A – Tavola strategica: La città euromediterranea, internazionale e produttiva.</li> </ul> <p><b><u>Disciplina di Piano</u></b></p> <p>Art.16          Art.17          Art.18</p> <p><b><u>Allegato A</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UTOE 1 – porto e sistema logistico produttivo (obiettivi e indirizzi generali e specifici);</li> <li>▪ UTOE 2 – città storica e consolidata (obiettivi e indirizzi generali).</li> </ul>





**La verifica con gli approfondimenti sopra indicati evidenzia la coerenza della variante al Piano Strutturale con gli obiettivi definiti in fase di Avvio del Procedimento della variante al PS e del PO.**

### **3.2 Il Piano di Protezione Civile**

L'Amministrazione Comunale di Livorno, nel rispetto della legislazione nazionale e regionale in materia di Protezione Civile (rispettivamente Decreto Legislativo n.1 del 2 gennaio 2018: "Codice della Protezione Civile" e ss.mm.ii. e LR n°45 del 25.06.2020 "Sistema regionale della protezione civile e disciplina delle relative attività"), si è dotata del Piano di Protezione Civile Comunale (PPCC).

Il Piano di Protezione Civile Comunale è stato approvato dal Consiglio Comunale con Delibera C.C. n° 143 del 16.11.2011 ed è stato aggiornato con Delibera C.C. n° 128 del 30.06.2021, trattasi di uno strumento strategico, che definisce le azioni da compiere in relazione ai vari scenari di rischio dal Centro Operativo Comunale, dalla struttura comunale presieduta dal Sindaco ed organizzata con le Funzioni di Supporto, gestite da soggetti, prioritariamente individuati, atte a garantire risposte efficienti ed efficaci sul territorio durante le emergenze.

La variante al PS non essendo conformativa rimanda al PO quanto espressamente definito nel Piano di Protezione Civile, per quanto concerne il livello strategico, la variante al PS risulta coerente con il PPCC all'interno dell'art. 18 della Disciplina, all'Allegato B all'interno degli obiettivi specifici dell'UTOE 8 – rilievi dei monti livornesi e nella seguente tavola strategica della variante al PS STS.05 – tavola strategica: Livorno città di città.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano di Protezione Civile Comunale.**

### **3.4 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è il documento strategico, predisposto su un orizzonte temporale decennale, che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità cittadine, in attuazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4/8/2017 (ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.Lgs. 257/2016). È uno strumento strategico di pianificazione, che comprende tutti i modi e le forme di trasporto (pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione del traffico e della sosta) favorendo lo sviluppo delle modalità più sostenibili.

Il Consiglio Comunale con Deliberazione n° 96 del 13 maggio 2021 ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Livorno.

Gli Obiettivi strategici delineati dal PUMS, di cui la variante al PS ha preso atto, sono raggruppabili nei seguenti 8 punti:



1. Nuovo riparto modale;
2. Corridoio di forza del trasporto pubblico;
3. Livorno città della mobilità dolce;
4. Il recupero degli spazi per la mobilità sostenibile e il ridisegno della sosta;
5. Livorno città sicura;
6. Livorno città turistica;
7. Trasporto merci e *city logistic*;
8. Livorno città pianificata per una mobilità sostenibile.

La variante al PS recepisce quindi quanto espressamente definito nella parte strategica/progettuale del PUMS, secondo quanto sopra analizzato all'interno dell'art. 16 – 17 – 18 e 22 della Disciplina, nell'Allegato B all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 2 – città storica e consolidata, UTOE 3 – grandi quartieri/città di recente formazione e UTOE 4 - Antignano e Ardenza, nella relazione specialistica QCR.05 – sistema della mobilità sostenibile e nelle seguenti tavole QC.03.H – assetto infrastrutturale e intermodale, STS.03 – infrastrutture e mobilità, STS.05 – Tavola strategica: Livorno città di città.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.**

### **3.6 Il Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile E Il Clima e il contestuale aggiornamento del Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile**

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 197 del 13.11.2020 è stato approvato il Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile E Il Clima – PAESC - e il contestuale aggiornamento del Piano Di Azione Per L'energia Sostenibile – PAES.

Gli obiettivi del PAESC con visione al 2050 mirano a conseguire territori decarbonizzati, territori più resilienti per prepararsi agli inevitabili effetti negativi del cambiamento climatico e l'accesso universale a servizi energetici sicuri, sostenibili e alla portata di tutti.

Il documento approvato dall'Amministrazione contiene 85 "Azioni di mitigazione", sia quelle aggiornate del PAES, sia nuove azioni che vanno a far parte del PAESC costituendo in tal modo il monitoraggio e la verifica dello stato di attuazione degli interventi e dei risultati raggiunti in termini di riduzione delle emissioni climalteranti e 44 "Azioni di adattamento ai cambiamenti climatici" non previste dal precedente PAES.

La variante al PS guarda a quanto espressamente definito negli obiettivi che l'amministrazione Comunale si è posta di raggiungere entro il 2030, recependone le azioni necessarie al fine del raggiungimento degli stessi, traducendole nello specifico all'interno della Strategia dello



sviluppo sostenibile all'interno dell'art. 16 – 17 e 18 della Disciplina, nell'Allegato B all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 1 – porto e sistema logistico – produttivo e nelle seguenti STS.04.D – la città verde, sostenibile e resiliente e nella STS.05 – Tavola strategica: Livorno città di città.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima e il contestuale aggiornamento del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile.**

### **3.7 Il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria**

Con Deliberazione della Giunta Comunale n° 319 del 28.06.2016 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Azione Comunale (PAC) per la qualità dell'aria 2016-2020 ai sensi della DGR n° 1182/2015 che individua anche il Comune di Livorno nelle aree di superamento del valore limite per le sostanze inquinanti.

Nel PAC approvato sono state definite 37 azioni in cui vengono individuati interventi nel settore della mobilità, nel settore del condizionamento degli edifici e del risparmio energetico ed interventi per l'educazione ambientale ed il miglioramento dell'informazione al pubblico.

La variante al PS guarda a quanto espressamente definito nelle azioni del PAC, traducendole all'interno delle strategie dello sviluppo sostenibile della variante al PS, nello specifico all'interno dell'art. 16 – 17 e 18 della Disciplina, nell'Allegato B all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 1 – porto e sistema logistico – produttivo e nelle seguenti STS.04.D – la città verde, sostenibile e resiliente e nella STS.05 – Tavola strategica: Livorno città di città.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano di Azione.**

### **3.8 Il Piano Locale Di Adattamento Ai Cambiamenti Climatici per il Rischio Alluvione**

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 210 del 30.11.2020 è stato approvato il "Piano Locale Di Adattamento Ai Cambiamenti Climatici per il Rischio Alluvione del Comune Di Livorno" nell'ambito del progetto ADAPT "Assistere l'adattamento ai cambiamenti climatici dei sistemi urbani dello spazio Transfrontaliero" - P.O. Italia Francia Marittimo 2014 - 2020 - Asse 2, che affronta la tematica del cambiamento climatico in ambito urbano, attraverso la definizione di strategie e piani di adattamento, locali e transfrontalieri, ai cambiamenti climatici e la realizzazione di azioni pilota per la riduzione dei rischi e dei danni causati dalle alluvioni urbane.



La strategia complessiva è rivolta alla stesura di un piano di adattamento locale ai cambiamenti climatici contenente 32 azioni di adattamento per la riduzione ed il contenimento dei rischi e dei danni che possono essere causati dalle alluvioni urbane. Le azioni riguardano adeguamenti infrastrutturali, aumento delle aree verdi e coinvolgimento della cittadinanza per aumentare la conoscenza del territorio e delle sue vulnerabilità.

La variante al PS guarda a quanto espressamente definito nelle azioni del piano ADAPT, traducendole nelle strategie dello sviluppo sostenibile definite all'interno della Variante al PS all'interno dell'art. 16 – 17 e 18 della Disciplina, nell'Allegato B all'interno degli obiettivi generali e specifici dell'UTOE 1 – porto e sistema logistico – produttivo e nelle seguenti STS.04.D – la città verde, sostenibile e resiliente e nella STS.05 – Tavola strategica: Livorno città di città.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano di Azione**

### **3.9 Il Piano di Azione del Comune di Livorno**

Il Piano di Azione rappresenta, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. n.194/2005 (Decreto che recepisce la Direttiva Europea 2002/49/CE), lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione Comunale si prefigge di gestire e risolvere le problematiche ambientali derivanti dall'inquinamento acustico.

Il Piano di Azione del Comune di Livorno, elaborato dalla Soc. Ambiente s.c., è stato approvato in via preliminare con Deliberazione della Giunta Comunale n. 426 del 14.05.2019 e in via definitiva con Deliberazione della Giunta Comunale n. 9 del 10.01.2020.

L'obiettivo principale del Piano di Azione è quello di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio.

Al fine di individuare le aree che presentano un superamento dei limiti previsti è stata realizzata una mappa dei limiti applicabili, propedeutica all'individuazione delle aree che presentano un superamento dei limiti stessi.

Grazie alla Mappatura Acustica Strategica (MAS) è stato possibile, stimare le superfici territoriali esposte ai vari livelli dei parametri normativi europei. Le MAS costituiscono quindi una "fotografia" dello stato acustico del territorio comunale, tenendo conto del contributo di tre tipi di sorgenti di disturbo acustico (strade, ferrovie, movimenti portuali e industrie significative). La prima MAS è stata approvata con Delibera n° 69 dal Consiglio Comunale del 14.06.2013 e successivamente aggiornata nel 2017 (approvazione con Delibera G.C. n° 404 del 27.6.2017) e integrata con delibera di G.C. n° 517 del 24.7.2018. Con Delibera G.C. n° 668 del 09.11.2022 è stato approvato un nuovo aggiornamento che ha previsto l'uso di nuovi algoritmi di calcolo raccomandati dalla Comunità Europea (standard di calcolo "CNOSSOS-EU").



Con il Piano di Azione sono stati considerati le aree e i siti acusticamente critici del territorio comunale individuati dalla MAS, è stata fatta una ricognizione dei soggetti competenti per il risanamento ed è stato definito un indice di priorità degli interventi.

Il confronto tra la Mappatura Acustica Strategica e la mappa dei limiti ha consentito di evidenziare le aree e le situazioni in cui si verificano i superamenti dei limiti di legge che costituiscono le situazioni critiche che sono state sottoposte a valutazione nell'ambito del Piano d'Azione.

La variante al PS guarda a quanto espressamente definito nel Piano di Azione del Comune di Livorno, riportando e assumendo nel Quadro Conoscitivo alla tavola QC.05.A la Mappatura acustica strategica del territorio comunale.

**La variante al PS, considerate le risultanze di cui sopra, risulta coerente con i contenuti definiti nel Piano di Azione del Comune di Livorno.**

