

LIVORNO

LA CITTÀ
DEL FUTURO



Variante PIANO STRUTTURALE



COMUNE
DI LIVORNO



Relazione generale

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

1. LIVORNO AGENDA URBANA	3
1.1 Urbanistica	3
1.2 Diritti	6
1.3 Rigenerazione	7
1.4 Città	10
2. TERZO MILLENNIO, IL TEMPO DELLA PANDEMIA E DEL PNRR	11
2.1 Next Generation Livorno	18
2.2 I Programmi Innovativi Nazionali per la Qualità dell’Abitare-PINQuA	20
3. LA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2021-2027	24
3.1 I fondi strutturali europei	24
3.2 Programma regionale Coesione Italia 21-27-Toscana	26
3.3 Rigenerare la città con i Fondi FESR: gli Hangar Creativi di Livorno	27
4. L’URBANISTICA NELL’ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA E SOLIDALE	35
4.1 Tecnologia	36
4.2 Il sistema dei servizi e degli spazi pubblici come preconditione per i progetti sociali	37
4.3 La città delle donne	39
4.4 Abitare la prossimità	41
4.5 Mobilità urbana e sostenibile	42
4.6 Commercio e vicinanza	43
4.7 Turismo e ricettività	44
4.8 Ristorazione	44
4.9 La scuola come infrastruttura	45
4.10 L’accessibilità universale	47
4.11 Verde e resilienza	48
4.12 Sport: salute, solidarietà e aggregazione sociale	49
4.13 La casa	53
5. LIVORNO CITTA’ DI CITTA’	56
5.1 Sviluppare Livorno città di città	59
5.2 Integrazione delle politiche di settore	62
5.3 Le sette città di Livorno piattaforma comune della Variante Generale al Piano Strutturale e del Piano Operativo	68
6. LA DIMENSIONE TERRITORIALE DELLA PIANIFICAZIONE NELLA VARIANTE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE	91



6.1 Area vasta e mobilità	92
6.2 Città/Porto	96
6.3 Il documento di Pianificazione Strategica di Sistema	97
6.4 L'intesa	101
6.5 Il Piano Regolatore Portuale	104
7. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE	104
7.1 Finalità e caratteristiche	105
7.2 Avvio 2021 e integrazione dell'avvio 2022	113
7.3 Il focus sulle attività produttive	117
7.4 Contenuti principali	121
7.5 Il focus sulle politiche abitative	121
7.6 Statuto del territorio	124
7.7 Il perimetro del territorio urbanizzato	129
7.8 Modifiche alle strategie del PS2019	131
7.9 Le strategie	132
7.10 Le Unità Territoriali Organiche Elementari	141
7.11 Le Aree di Riqualificazione	163
7.12 Il dimensionamento	164
7.13 Gli interventi assoggettati a Conferenza di Copianificazione	171
7.14 Gli standard urbanistici	175
7.15 La Disciplina	177
7.16 Gli elaborati della Variante Generale al Piano Strutturale	180
8. RICHIAMI AL QUADRO LEGISLATIVO –ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITA'	185
8.1 Procedure	189
8.2 Organizzazione tecnica e amministrativa	191
9. PARTECIPAZIONE	192

La relazione è stata redatta con il contributo dell'Assessora Silvia Viviani



1. LIVORNO AGENDA URBANA

1.1 Urbanistica

Le ragioni dei nuovi strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica di Livorno affondano nelle condizioni di contesto sociale, economico e culturale del tempo nel quale viviamo. Un tempo che sentiamo tanto diverso dagli anni più recenti quanto più simile ai momenti della ricostruzione fondativa della società italiana. Un tempo, quello contemporaneo, segnato da macerie visibili causate dagli effetti dei cambiamenti climatici, degli inquinamenti, dello sfruttamento delle risorse naturali, ma anche da macerie invisibili prodotte dalla disgregazione sociale, dall'impoverimento culturale, dalla diminuzione delle tutele di tipo universalistico legate alla garanzia dei diritti. Invece *nel secondo dopoguerra, più di filosofia e di utopismo, contò l'impulso alla sussidiarietà. [...] Una terra riscritta nel segno della pacificazione [...] lavoro, impresa [...] E adesso? [...] il nodo è lì, nell'ipotesi di assistere, noi generazioni nate dopo le due guerre, all'estinguersi di quel tronco: quella democrazia alimentata nel secondo Novecento da tolleranza, solidarismo, [...] In tutto questo il Covid-19 con il suo dolore diffuso ha avuto l'effetto di risvegliare l'Europa dal suo torpore*¹.

Può sembrare che guardare all'intero mondo non sia necessario per formare il Piano Operativo Comunale che in sostanza dovrà regolare l'uso dei suoli e degli edifici entro i confini comunali, eppure è proprio questa l'occasione per ricordare che l'urbanistica, come Giovanni Astengo l'ha definita a metà del secolo scorso, *non è soltanto dottrina o scienza pura, né solo arte, né fredda tecnica o semplice prassi; è l'uno e l'altro assieme, è cultura, nel più completo senso della parola, è vita, vissuta o sognata*.²

Certo, è un dato ufficiale che la materia dell'urbanistica e dell'edilizia sia una tra quelle maggiormente presenti nelle aule della giustizia amministrativa. Lo si trova in numerose fonti quali le relazioni inaugurali degli anni giudiziari di TAR e di Consiglio di Stato. Questa circostanza è spiegabile nella natura conflittuale di tale materia, perché contrappone vari interessi, pubblici e privati; tanto più che le scelte di pianificazione sono di norma durevoli e dunque opzionano alcune e non altre possibilità di utilizzo del territorio. Peraltro, da anni il Legislatore statale si occupa, attraverso decretazione d'urgenza, di estemporanee semplificazioni in materia edilizia mediante interpolazioni al Testo Unico, mentre giacciono in Parlamento concorrenti proposte di legge urbanistica. Nel frattempo, le discipline regionali proseguono il loro cammino.

Ma non c'è legge o regolamento o piano che possano esimerci dall'impegno diretto come amministratori, come urbanisti, come cittadini nel dimostrare che si può realizzare una città

¹ Gianni Cuperlo, *Rinascimento europeo*, il Saggiatore, 2022, pagg. 30-31

² in Bruno Dolcetta, *Giovanni Astengo. L'uomo, l'urbanista, l'educatore. Un profilo a cent'anni dalla nascita*, Convegno Nazionale Ancsa "Le nuove sfide per la città storica", Gubbio, 27-28 marzo 2015



vivibile. Per dirla con Phyllis Barbara Lambert³ in *City Dreamers*⁴: *le persone che vivono la città possono immaginare uno spazio capace di rendere la vita magnifica.*

Certo buona parte dell'impegno va dedicato anche alla formazione di buone leggi, buoni regolamenti, buoni piani senza i quali è arduo costruire quella che Bernardo Secchi definiva una interpretazione che divenga *'verità' pubblica, una verità che non possa non essere condivisa da tutti, tanto è evidente, di un progetto che non possa non divenire progetto di tutti* (2011, *Tra letteratura e urbanistica*).

Al fondo c'è quello che nel 2019 ha ribadito Winy Maas⁵ quando racconta il suo ultimo numero come guest editor di *Domus*, ossia la responsabilità. La responsabilità connette conoscenza, valori, propensione all'innovazione. Il messaggio conclusivo di Maas è che *possiamo e dobbiamo guardare avanti verso un futuro migliore. A patto che tutti ce ne assumiamo la responsabilità. Quest'anno è stato l'anno del "Tutto è urbanistica". Dalla scala microscopica a quella globale, dalle opere concrete alle strutture concettuali, tutto informa le nostre città e ne viene a sua volta informato. Se c'è un messaggio che potete recepire dal mio anno come guest editor di questa rivista, è che "tutto è urbanistica" e l'urbanistica di qualità è un tema urgente*⁶. Sempre più urgente in un mondo dove le città crescono in tutte le possibili forme e restano *l'espressione più pura di quel che siamo in quanto esseri umani, nel bene e nel male. Sono il grande segno che abbiamo impresso sul pianeta, queste città che si vedono dallo spazio. Per certi versi è un fenomeno incomprensibile [...] nelle città, per quanto orrende possano essere, c'è qualcosa che parla a qualcosa che abbiamo dentro in quanto esseri umani: il bisogno di*

³ (1927) architetto canadese, vincitrice del Leone d'oro alla 14ª Biennale di Architettura di Venezia e nel 2016 insignito del premio Wolf per le arti, attivista sociale nella comunità canadese di architettura e pianificazione urbana, ha dedicato un decennio della sua vita professionale ad accrescere la consapevolezza pubblica del ruolo dell'architettura attraverso il Canadian Centre for Architecture di Montréal che è una biblioteca architettonica di fama internazionale, un archivio fotografico e una struttura di studio.

⁴ film documentario canadese, diretto da Joseph Hillel e uscito nel 2018. Il film è incentrato su Phyllis Lambert, Blanche Lemco van Ginkel, Cornelia Oberlander e Denise Scott Brown, quattro importanti innovatrici dell'architettura contemporanea, unite nel corso della loro carriera dal sogno di una città fondamentalmente umana e inclusiva.

⁵ (Schijndel, 7 gennaio 1958) è un architetto olandese, uno dei tre fondatori dello studio MVRDV di Rotterdam insieme a Jacob van Rijs e Nathalie de Vries. Prima della fondazione di MVRDV lavorava presso l'Office for Metropolitan Architecture (OMA). Si è laureato in architettura del paesaggio presso la RHSTL Boskoop e, nel 1990, ha completato una seconda laurea presso l'Università tecnica di Delft. È professore di architectural design presso il Massachusetts Institute of Technology e di architettura e progettazione urbana presso la facoltà di Architettura dell'Università tecnica di Delft.

⁶ Winy Maas ha curato 10 numeri di *Domus* nel corso del 2019, sviluppando il tema della città del futuro. La rivista e il sito web si sono concentrate sulle prospettive dell'urbanistica per tutto l'anno. L'architetto olandese è il secondo direttore della serie 10x10x10, che vede 10 architetti assumere ciascuno la direzione di 10 numeri della rivista per i 10 anni che precedono il 100° anniversario di *Domus* nel 2028. Il 4 novembre 2019 ha pubblicato il suo ultimo editoriale "Ora tocca a voi" <https://www.domusweb.it/it/speciali/guest-editor/winy-maas/2019/11/04/domus-1040-ora-tocca-a-voi.html>



vivere vicini, l'eccitazione metropolitana, la sensazione che in città non si muore di fame come può succedere nelle campagne. [...] In ogni città del mondo si assiste a un colossale abbattimento dei tabù. Una sconfinata possibilità di scelta. [...] Per un ragazzo o una ragazza di villaggio, il richiamo della vita urbana non è solo una questione di soldi. E' una questione di libertà⁷.

Una libertà che è permessa non soffocata dall'interazione sociale intersoggettiva urbana, che non sarebbe possibile senza l'emozione: *le emozioni nella città e per la città sono sempre esistite perché senza di esse non sarebbe possibile alcun rapporto tra la gente e la città e tra la gente e la gente⁸.*

Chi ancora nel Terzo Millennio si occupa di città conferma la definizione che ne dava Bohigas: *luogo con molte informazioni, con accessibilità e, pertanto, con conflitti che si creano tra i differenti usi sovrapposti, definito dallo spazio pubblico che produce la realtà cittadina fatta di convivenza, casualità e incontro⁹.*

La qualità della città si è espressa attraverso la qualità dello spazio pubblico e lo spazio privato è stato spesso determinato dallo spazio pubblico. Già prima dell'esperienza del distanziamento nel mondo pandemico, una parte della materialità dello spazio pubblico si andava perdendo per confrontarsi con ciò che è pubblico nella città contemporanea, qualcosa di *situazionale, provvisorio, fino al punto in cui sono gli usi che definiscono il loro essere spazi pubblici, secondo pratiche di convivialità e di appropriazione¹⁰.*

Anche le quattro funzioni della città razionale della prima metà del Novecento -l'abitazione, il lavoro, lo svago, la mobilità – sono tornate, accostate nei dibattiti, inserite nei provvedimenti per la convivenza, nelle misure economiche e in quelle sanitarie. La redistribuzione delle funzioni sembra permanere, sia alla scala urbana sia a quella territoriale, pur in una società che già da qualche anno è dominata dall'incertezza da un lato e dall'altro da varie e diverse forme di compatibilità tra attività aiutate dalla tecnologia.

Per l'Italia policentrica dei borghi e delle aree interne, delle città medie e degli ambiti metropolitani, delle periferie e dei centri storici, i profili della cittadinanza sociale si ricostruiscono anche grazie all'organizzazione spaziale. Il come e il dove mantengono rilevanza e significatività.

D'altronde da sempre ogni società, indipendentemente dal suo grado di civilizzazione e dalla sua dimensione, sente la necessità di ordinare e controllare lo spazio in cui si è insediata. I motivi sono noti: il controllo dello spazio serve per difendersi dagli estranei e per distinguere gli spazi individuali e collettivi. Inoltre l'ordinamento dello spazio è necessario per organizzare la vita sociale all'interno della capanna, del villaggio e della città. Ma sarebbe un errore fermarsi

⁷ Suketo Mehta, *La vita segreta delle città*, Einaudi ed., 2016, pagg. 29-31

⁸ Giandomenico Amendola, *Le retoriche della città*, edizioni Dedalo, 2015, pag. 140

⁹ Chiara Mucci e Alessandra Faraone, a cura di, *Saper credere in Architettura, trentaquattro domande a Oriol Bohigas*, CLEAN ed. 2007, pag. 25

¹⁰ Cristina Bianchetti, *Il Novecento è davvero finito*, Donzelli editore, 2011, pag. 85



*a questi motivi, l'ordinamento dello spazio è il prodotto di qualcosa di più profondo delle ragioni sociali dell'organizzazione sociale, alla sua radice c'è una visione del mondo, della posizione dell'uomo nel cosmo e della natura stessa della vita e della società. C'è, in altre parole, un'idea politica*¹¹.

Un'idea politica della quale si è sentita l'esigenza in ogni momento storico nel quale le lotte per la democrazia e per una società giusta si sono incardinate anche nelle battaglie per il governo delle città italiane cresciute insieme a quello che Cesare Della Seta (Le campagne d'Italia, 1978) definì *l'esplosione della democrazia sul territorio*¹².

1.2 Diritti

La città contemporanea si rivela spesso insostenibile e poco amicale, carente di spazi pubblici, dissipatrice di risorse e divoratrice di energia.

È un dato che la qualità della vita delle città sia fortemente associata alla sicurezza urbana e alla qualità dello spazio fisico.

È incontestabile che la casa sia tornata a essere una questione centrale, con tratti noti, relativi alla permanenza del problema quantitativo, causato dalla carenza di risorse pubbliche per affrontarlo, e tratti emergenti, relativi al cambiamento della mappa dei bisogni e all'emergere di nuove capacità nel mobilitare risorse di natura non solo finanziaria per darvi risposta. Nel diritto all'abitare vanno comprese diverse domande alle quali le politiche devono rispondere con strumenti differenziati, a partire da un nuovo concetto di casa intesa come servizio e dalla individuazione di strumenti evolutivi per i destinatari delle politiche pubbliche.

In alcune regioni italiane la città si è frantumata, dando risposta immediata alla produttività della piccola e media impresa e corrispondendo a un'idea di comunità come sommatoria del privato (le villette mono-bifamiliari, la commistione alloggio-capannone). In altri casi,

¹¹ Luigi Mazza, *Spazio e cittadinanza. Politica e governo del territorio*, Donzelli editore, 2015, pag. 9

¹² <https://www.fondazionegramsci.org/convegni-seminari/capire-e-trasformare-la-citta/> *Lo spaccato d'Italia nelle "Campagne" di Piero Della Seta fa riflettere sull'urbanistica come campo interpretativo e progettuale di convergenza tecnico-decisionale ma anche e soprattutto come buona politica e buona amministrazione. [...] E' un libro che si legge ritrovandosi in quegli anni e al contempo viaggiando nella storia dell'urbanistica italiana, con salti nel passato e nel presente, con tuffi in mutate condizioni e cambiamenti profondi accompagnati dalla sensazione delle ricorrenze. Fra le ricorrenze la rendita ovviamente, ma anche la casa e la mobilità, i servizi pubblici e i diritti, il verde urbano, l'agricoltura, la partecipazione, la pianificazione dal basso e l'autonomia comunale, il regionalismo e il centralismo statale, la dimensione dell'area vasta, l'ambiente, la tutela dei patrimoni culturali, la gestione democratica del territorio" e "una programmazione democratica delle risorse", "priorità fissate sulla base di un piano". Temi riassunti nella convinzione che "il piano di utilizzazione di un territorio non può che essere un momento della pianificazione delle risorse economiche, un aspetto e una condizione della programmazione di queste. Anche perché il territorio è la prima delle risorse disponibili."* Silvia Viviani, *Le campagne d'Italia*, Roma Protomototeca del Campidoglio, 12 maggio 2022, *Capire e trasformare la città. Piero Della Seta a 100 anni dalla nascita*, Convegno a cura di Fondazione Gramsci in occasione dei cento anni dalla nascita di Piero Della Seta con il patrocinio del Comune di Roma



l'espansione è avvenuta prevalentemente per addizioni dei centri abitati, proporzionalmente all'aumento di capacità di reddito e alla crescita dei nuclei familiari quando si dividevano ma rimanevano vicini in una prossimità garante di reciproca prestazione di servizi, producendo una galassia di campagne urbanizzate o periferie di prossimità. Altrove si è organizzata per specializzazione funzionale (la grande industria, le periferie residenziali, una crescita urbana affidata a piani attuativi unitari pubblici e privati). La città storica vi è rimasta spesso protetta dalla barriera fisica delle mura, ma trasformata per usi. Alle varie città si sono rivelati come tratti comuni la sostituzione sociale nei tessuti storicamente consolidati, i fenomeni contestuali di rarefazione e di congestione, l'allocazione di quote ingenti di funzioni commerciali e terziarie in aree esterne alla città consolidata, la mobilità della popolazione che ha organizzato progetti di vita, di lavoro, per il tempo libero oggi difficili da mantenere.

Una situazione insostenibile per gli aspetti di scarsa qualità ambientale, per gli alti costi individuali a fronte della progressiva diminuzione dei servizi pubblici, per quanto riguarda la percezione estetica, il benessere psicofisico, la sicurezza.

Finché non è arrivato il rischio pandemico e la salute si è messa al centro di politiche urbane e non solo sanitarie.

Finché non è arrivata l'invasione russa dell'Ucraina.

Si sono acuite le disuguaglianze già presenti nel nostro Paese.

Allo stravolgimento di questa nostra epoca, che fa già parte dei libri di storia, incredibilmente c'è ancora chi tenta di reagire con lo sguardo rivolto all'indietro, verso un ristabilirsi di condizioni che non fa i conti con lo status strutturale di quella che chiamiamo transizione.

L'appropriazione dei luoghi urbani può avvenire, in questi contesti, in modo caotico ed egoista. Viceversa, le pratiche di rigenerazione urbana sostenute dalle strategie europee e dall'agenda urbana mondiale si caratterizzano per una tensione verso la semplicità del vivere urbano, una nuova urbanità.

1.3 Rigenerazione

L'urbanità contemporanea comprende l'accessibilità a tutto ciò che compone il capitale della città, un insieme di infrastrutture fisiche e immateriali per le relazioni e i flussi di dati, persone e prodotti; di servizi per l'abitare, per la salute, per l'istruzione; di solidarietà e di capacità produttiva.

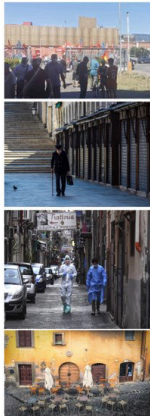
Garantirla comporta saper lavorare sulle differenze di luoghi e di capitali locali, così da rigenerare le funzioni sociali, economiche, culturali.

Per tradurla in pratiche effettive occorre la progettazione integrata che si occupa, in chiave di rigenerazione e senza separatezze, di redistribuzione dei diritti alla vita urbana, di rivitalizzazione economica e sociale, di tutela ambientale e di riqualificazione paesaggistica, di mobilità sostenibile e di economie circolari, per produrre impatti nei comportamenti individuali e collettivi.



Le molteplici iniziative dedicate alla qualità delle forme urbane e della convivenza devono far ricorso a tutti gli strumenti disponibili; utilizzare il partenariato pubblico privato; incrementare la partecipazione; ricorrere a metodi di *community-based planning* e ad azioni di *community building*.

NELLA REALTÀ E NELLA PERCEZIONE LA CITTÀ È ANCHE DEGRADO, DISTRUZIONE, PAURA, SOLITUDINE, POVERTÀ, PERDITA DI DIGNITÀ



MA ALTRETTANTO È INVENTIVA, VICINANZA, SORPRESA, SOLIDARIETÀ, PROTESTA, RESILIENZA



Strategie pubbliche allineate sui temi principali dell'agenda urbana europea (formazione e crescita culturale, innovazione tecnologica, adattamento climatico, inclusione) possono promuovere un diverso coinvolgimento degli interessi economici. Peraltro, non si può prescindere dalla qualità degli ambienti urbani e territoriali in cui collocare politiche attive.

È dunque necessario sterzare in maniera netta verso la rigenerazione, non una ulteriore categoria

di intervento, non una ulteriore procedura, ma un insieme coordinato di azioni che investano, accanto all'edilizia, alle infrastrutture, all'organizzazione della mobilità e delle reti tecnologiche e alla dislocazione delle funzioni, anche la bonifica dei suoli e delle acque, la difesa della copertura vegetale, l'incremento di naturalità nei luoghi urbani, la conservazione dei paesaggi dotati di valori duraturi, la creazione di nuovi paesaggi per incrementare le risorse a disposizione delle generazioni future, le pratiche di informazione, partecipazione e crescita civica così che si attivi il contributo di una moltitudine di soggetti (economici, culturali, sociali, politici) al successo delle intenzioni di cambiamento delle condizioni urbane.

Chiunque immagini territorio, città, paesaggio non pensa a procedure, piani, programmi ma evoca spazi, luoghi e vi si colloca



La rigenerazione urbana può diventare un progetto collettivo, un patto per declinare il futuro delle città nelle quali vorremmo vivere, assegnando ai valori sociali e ambientali una rilevanza economica, mettendo al centro dell'attenzione l'abitabilità e le relazioni indotte dalla qualità degli spazi pubblici.

Il patrimonio urbano fatto di scuole, piazze, alloggi popolari, giardini, strade, biblioteche, circoli, cimiteri è generato dall'evoluzione delle città e dal salto culturale e politico che negli anni Sessanta del secolo scorso produsse lo standard urbanistico, a oggi ineguagliato per rilevanza nell'esser la concreta messa a terra di diritti urbani garantiti a tutti. Questo patrimonio è stato progressivamente banalizzato, abbandonato, scarsamente mantenuto, barattato, ridotto a numeri e colori su carta. Oggi è la leva principale dell'amministrazione pubblica per investimenti a favore della socialità diffusa, della ripresa economica in chiave di



conversione ecologica, dell'abitabilità variabile degli spazi. Comprende il "verde", non un colore ma un elemento costitutivo con molteplici funzioni, da quella ecologica a quella sanitaria; la mobilità come service con la conseguente rivoluzione sugli spazi urbani; l'alloggio sempre meno predeterminato e chiuso. Ne fa parte anche un patrimonio invisibile, quello delle reti e dei sottoservizi, che può e deve essere oggetto di programmi di ri-urbanizzazione, quasi a portare fino a una *Mappa dei Servizi Pubblici* che rinnova il tradizionale Programma delle manutenzioni, peraltro scarsamente sostenuto da risorse finanziarie, in chiave di funzionalità urbana.

Contribuisce alla qualità dell'approccio rigenerativo anche lo sguardo di genere e più ampiamente un sentiment di cura delle persone e dei luoghi, che impone un rinnovo di competenze politiche, tecniche, civiche. *La paura dei luoghi pubblici è una sensazione che molte di noi conoscono: le donne che la provano sono all'incirca il doppio degli uomini. [...] Il senso di insicurezza ha effetti notevoli sulla mobilità delle donne e sul loro fondamentale diritto di accedere agli spazi urbani. [...] Purtroppo, però, si tende a scaricare la colpa sulle ansie delle donne, anziché sui responsabili della pianificazione urbana che creano spazi e sistemi di trasporto nei quali le donne non si sentono al sicuro*¹³. Se torniamo a guardare la città con lo sguardo delle donne è perché esse misurano la qualità dei servizi pubblici, l'accessibilità dei luoghi, la vita domestica, la qualità dei luoghi di lavoro, la distribuzione della rete commerciale, l'organizzazione dei tempi e degli orari. Vivono la città dei bambini e dei servizi scolastici, la città dei giovani e degli spazi creativi, la città della famiglia e dei servizi, la città degli anziani e dell'assistenza, ma anche la città dell'amicizia e dei luoghi di aggregazione o quella della solitudine. Sono particolarmente sensibili alla qualità dell'ambiente, alla mobilità sostenibile, alla sicurezza, alla pulizia, all'illuminazione pubblica, al colore. Le donne pongono la necessità di andare oltre la dimensione quantitativa degli spazi pubblici e la dualità fra servizi e spazi, anche per abbattere le barriere fisiche, sensoriali, percettive, cognitive, sociali, culturali. Le donne superano i concetti di disabilità e la parzialità delle soluzioni finora disponibili. In altri termini le donne credono nella città e nella sua capacità di offrire accoglienza, condivisione, convivialità.

¹³ Caroline Criado Perez, *Invisibili*, Einaudi ed., 2020



1.4 Città

Le città continuano a essere luoghi favorevoli all'accessibilità ai servizi e alla garanzia di diritti universali, all'innovazione sociale e alla conversione economica in chiave di sostenibilità ma anche dispositivi per l'equilibrio eco-sistemico se sapremo utilizzare gli investimenti pubblici per de-sigillare i suoli e portare in ambito urbano le infrastrutture utili alla salute ambientale e all'armonia con la natura.

È necessario integrare -anche grazie alle azioni di pianificazione- le politiche del welfare urbano, da quelle della mobilità a quelle per la casa, da quelle per la salute a quelle per lo sport, che altrimenti confliggono nella necessità di ottenere luoghi ove trasformarsi in servizio pubblico accessibile.

D'altronde fa parte del patrimonio disciplinare dell'urbanistica e della storia delle azioni di trasformazione della città proprio *la costruzione del welfare mediante case, attrezzature collettive, spazi verdi e infrastrutture*, come ben descrive Bernardo Secchi. Ad esempio, *la scuola e lo sport hanno costruito una parte importante della storia sociale del secolo ventesimo; gli edifici e gli spazi loro destinati hanno costruito una parte rilevante della storia della città. Nella periodizzazione della storia dei parchi e delle attrezzature sportive si registra anche un importante passaggio: dalla concezione del parco come luogo riservato alla parte più abbiente della popolazione urbana, ove riposarsi e divertirsi, ove ogni pratica assume un carattere informale, alla concezione del parco come fondamentale parte di una politica sociale e, più in particolare, igienico-educativa non solo ricreativa [...]* In definitiva, come la politica della casa, in anni nei quali la tubercolosi è ancora una malattia diffusa, l'architettura della scuola e degli spazi per lo sport entra a far parte dei programmi del riformismo sociale con conseguenze profonde sulla costruzione della città¹⁴.

Studiare la storia delle città e delle vicende urbanistiche per affrontare la pianificazione non come mero adempimento tecnico-amministrativo ci porta a considerare i diritti universali, a garantire accessibilità e uguaglianza, a difendere interessi generali.

Anche nella contemporaneità post pandemica è dalle città che si muove la ripartenza capace di ripensare l'organizzazione, la forma e le funzioni dei quartieri, il modo con cui le persone si muovono nei centri urbani, garantendo insediamenti multifunzionali e inclusivi. C'è urgenza e necessità di città ben pianificate, che combinino spazi residenziali, commerciali, spazi pubblici e alloggi a prezzi accessibili, per un maggior benessere delle comunità. Le città che riescono a garantire salute, alloggi e sicurezza ai gruppi più fragili, possono contribuire al new normal, affrontando la povertà e le disuguaglianze, ricostruendo un'economia urbana, rendendo più chiare legislazione urbana e governance¹⁵.

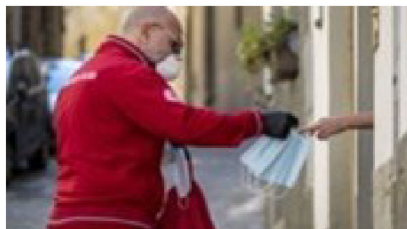
¹⁴ Bernardo Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Laterza ed., 2005, XI rist. 2021, pagg. 117-119

¹⁵ LEGAMBIENTE, *Ecosistema urbano 2022, Rapporto sulle performance ambientali delle città*



2. TERZO MILLENNIO, IL TEMPO DELLA PANDEMIA E DEL PNRR

Covid19 ha introdotto una frattura storica nella quale le nostre quotidianità sono state scosse profondamente. E' stato seguito da una guerra che non osiamo riconoscere come tale e che si è avvicinata a un'Europa caratterizzata da oltre mezzo secolo di benessere e di pace. Il rischio sanitario, intervenuto sommandosi al rischio climatico, a quello idrogeologico sismico e idraulico, a quello sociale, pare aver costruito definitivamente la chiave interpretativa del Terzo Millennio, che impone una nuova competenza politica, culturale e civica con le quali se non prevedere l'imprevedibile almeno cercheremo di gestirne la complessità operando secondo logiche di prevenzione.



E' questa anche un'opportunità per ripristinare condizioni di abitabilità e di convivenza, rispondendo a istanze di sicurezza ambientale e di giustizia sociale. A tal fine, occorre una visione complessiva dove finalità di sviluppo economico e sociale siano integrate a finalità ambientali per risanare gli spazi favorevoli allo svolgimento delle attività umane.

Non basta: lo scenario d'insieme va reso praticabile secondo priorità da definire diversamente per il breve e per il medio-lungo periodo.

Covid 19 impatta sul dibattito e sul modo di formare gli strumenti della pianificazione urbanistica locale che si stavano misurando con i temi dell'ecologia già da tempo, centrando la questione universale dei diritti come priorità per risolvere la contraddizione urbana del terzo Millennio, che è anche una questione di giustizia sociale.



Oggi la popolazione mondiale è circa 7.5 miliardi.

Più della metà della popolazione mondiale vive in città. Il 40% della popolazione europea vive in città di dimensione media, con abitanti tra 100.000 e 500.000, bacino d'utenza inferiore a 1,5 milioni di persone, almeno un'università. I fenomeni migratori associati a condizioni di insostenibilità fisica e sociale aumentano. Entro il 2050, duecento milioni di persone potrebbero diventare in modo permanente profughi ambientali.

Il rapido mutamento delle condizioni climatiche è percepito come la minaccia mondiale più temibile insieme al terrorismo.



Entro il 2050, due individui su tre vivranno in ambito urbano, incrementando la domanda di servizi pubblici e la necessità di una pianificazione sostenibile per far fronte alla riduzione della produzione agricola e al bisogno di cibo, all'erosione delle risorse naturali, all'inquinamento dell'aria e delle acque e allo smaltimento dei rifiuti.

Aumentano i rischi di esclusione sociale e di povertà (in misura rilevante già in epoca pre-pandemica: + 30% dal 2016 al 2017). Aumentano i reati ambientali, l'inquinamento atmosferico. Frane e inondazioni hanno caratterizzato drammaticamente gli anni più vicini a noi. Le aree a elevata criticità idrogeologica rappresentano il 10% della superficie italiana e riguardano l'89% dei comuni; le aree a elevato rischio sismico sono più del 50% del territorio nazionale e interessano il 38% dei comuni.

Ma il territorio italiano è coperto da aree protette per oltre il 20% di estensione. Ogni italiano dispone di oltre 30 mq. di verde pubblico. Il patrimonio di verde storico (giardini, parchi) ammonta a oltre 74 milioni di mq. (1,9 ogni 100 di superficie urbanizzata).

Lo stock edilizio disponibile è ingente: più di 30 milioni di abitazioni. Quasi l'80% è occupato da residenti. Più del 50% delle abitazioni ha oltre 40 anni.

In Italia la popolazione ha superato la soglia dei 60 milioni, portandoci al quarto posto fra i Paesi europei. I giovani sono poco più del 13%. L'indice di invecchiamento è variabile nel Paese, ma siamo giunti al primo posto in Europa. Aumentano i nuclei familiari non riconducibili al modello tradizionale. La domanda di "casa" è emergente e articolata.



La dispersione insediativa e la ricerca di condizioni di vita e di lavoro soddisfacenti, un comportamento individuale sempre più autonomo nell'organizzare i propri spazi e rappresentare la città, la crescita delle diverse forme di condivisione di conoscenze e servizi, fino alla produzione di nuove economie legate allo scambio sostenuto dalla tecnologia avanzata, che contrasta ogni criticità correlata alla fisicità dei luoghi, configurano una trama reticolare, alla quale non corrispondono

le geografie amministrative e neanche gli strumenti di pianificazione disponibili. Le une e gli altri peraltro appartengono a un tempo, a un'organizzazione sociale e politica, a forme e modalità insediative che sono alle nostre spalle.





Non si può prescindere da una generale politica di rigenerazione, dalle sinergie derivanti da un insieme coordinato di azioni che investano, accanto all'edilizia, alle infrastrutture, all'organizzazione della mobilità e delle reti tecnologiche e alla dislocazione delle funzioni, anche la bonifica dei suoli e delle acque, la difesa della copertura vegetale, la

conservazione dei paesaggi dotati di valori duraturi, la creazione di nuovi paesaggi per incrementare le risorse a disposizione delle generazioni future, le dotazioni del nuovo welfare che unisce servizi urbani e abitativi, le pratiche di informazione e crescita civica, così che si attivi il contributo di una moltitudine di soggetti (economici, culturali, sociali, politici) al successo delle intenzioni di cambiamento delle condizioni urbane.

L'urbanistica, disciplina vocata a pensare al futuro, può dare un contributo alla definizione di una nuova visione, supportata da apparati cartografici essenziali, volti anche a comunicare più efficacemente le progettualità dei territori.

Peraltro, se per allocare le risorse disponibili è utile innalzare le qualità della città e del territorio, la pianificazione urbanistica è necessaria.

La possibilità di dotarsi di un'agenda strategica, che contenga la visione del futuro della città, permette di correlare le politiche di governo del territorio a quelle dello sviluppo culturale, economico e sociale.



L'abitazione, il lavoro, lo svago, la mobilità ricorrono nei dibattiti, si rintracciano nei provvedimenti per la convivenza e la riattivazione delle attività, nelle misure economiche e in quelle sanitarie. La redistribuzione delle funzioni torna ad affacciarsi sia alla scala urbana sia a quella territoriale. Il

progetto della trasformazione fisica degli ambienti urbani e dei territori, nella chiave della rigenerazione e dell'adattamento, con i tempi dell'attesa quando serve e dell'intervento subitaneo quando indispensabile, con gli orizzonti delle città in divenire e delle popolazioni in



movimento, può contribuire a un nuovo modello di sviluppo economico e rispondere alla domanda di giustizia sociale. Non v'è dubbio che in questo scenario vi siano molti punti d'incontro fra istanze sociali e istanze ambientali e che entrambe chiedano una sostanziale e urgente cura delle città e degli insediamenti umani.

A questo risponde l'**Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile**, principale programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, sottoscritto nel settembre 2015 da 193 Paesi membri dell'ONU e contiene i 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – SDGs.

Le città occupano solamente il 3% della superficie terrestre, tuttavia sono responsabili del 60-80% del consumo energetico e del 75% delle emissioni di carbonio. Ma le città sono centri per nuove idee, per il commercio, la cultura, la scienza, la produttività, lo sviluppo sociale e hanno permesso alle persone di migliorare la loro condizione sociale ed economica. Le aree urbane sono chiamate a farsi attrici principali del cambiamento.

La "**Dichiarazione di Quito su città e insediamenti umani sostenibili per tutti**" costituisce la



parte introduttiva della "**NEW URBAN AGENDA**" adottata alla conclusione della Conferenza ONU sull'abitazione e sullo sviluppo sostenibile a Quito il 20 ottobre 2016. Vi si riconoscono la necessità e l'utilità di *reimpostare la maniera in cui le città e gli insediamenti umani vengono pianificati, progettati, finanziati, realizzati,*

governati e gestiti. La complessità e la varietà delle forme e degli insediamenti urbani è stata al centro della **Conferenza Nazionale Habitat III** che si è chiusa con la *Dichiarazione di Quito*, con l'obiettivo di rafforzare l'impegno mondiale sul tema dell'urbanizzazione sostenibile. Il Rapporto Italiano si apre con il riconoscimento che nel corso della storia moderna l'urbanizzazione è stata uno dei principali motori di sviluppo e di riduzione della povertà e che *l'identificazione delle aree urbane come scala di intervento cruciale per lo sviluppo costituisce l'esito di un lungo percorso di elaborazione politica e culturale e di sperimentazione progettuale avvenuto a livello internazionale e nazionale.*

Nel dicembre 2019, la Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha presentato lo **European Green Deal** che intende rendere l'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Il Green Deal, strategia per attuare l'Agenda 2030 Europea, sottolinea l'importanza degli strumenti per dare agli investimenti la probabilità di successo che garantisca le azioni principali del cambiamento: nella mobilità, nella cura dei paesaggi, nella salvaguardia degli equilibri ecosistemici, nella prosperità



e nella salute delle popolazioni e pertanto nella robustezza dei sistemi di welfare, nella giustizia sociale, nella riconversione economica a sostegno del lavoro.

Fra gli strumenti per mettere in opera il *Green New Deal* e la *2050 Long Term Strategy*, l'Europa lancia già nel 2020 il **Just Transition Fund**, utilizzato principalmente per fornire sovvenzioni distribuite tramite bandi. Risorse destinate agli Stati Europei da spendere guidati da un *Just Transition Plan* comprensivo di uno schema del processo di transizione fino al 2030, coerentemente ai piani nazionali per l'energia e il clima al 2050.

Anche per reagire alla pandemia di Covid-19 l'Europa promuove strumenti vari e diversi riferiti alla necessaria transizione del modello economico verso una maggiore sostenibilità ambientale e sociale ed è in questa direzione che l'Europa spinge le amministrazioni ai vari livelli per pensare al futuro dei propri territori, spronandole a costruire, ciascuna per le proprie competenze, una visione di medio periodo, finalizzata a utilizzare efficacemente le risorse comunitarie destinate alla città, al territorio e all'ambiente. I temi principali, già evidenziati nelle esperienze delle politiche di coesione, tornano nei meccanismi operativi per l'attuazione



della riconversione economica in chiave ecologica e solidale e la pandemia ne acuirà l'imprescindibilità: **la territorializzazione delle politiche, la scelta degli ambiti di intervento, i partenariati pubblico privati, la regia e il monitoraggio del pubblico, la coerenza nell'esercizio del controllo pubblico delle azioni, la qualità progettuale e la tempestività, i metodi**

di lavoro, la capacità di spesa. Temi che si ritrovano nel Next Generation EU. Il **NEXT GENERATION EU** intende promuovere una robusta ripresa dell'economia europea all'insegna della transizione ecologica, della digitalizzazione, della competitività, della formazione e dell'inclusione sociale, territoriale e di genere. Il Regolamento RRF enuncia le sei grandi aree di intervento (pilastri) del PNRR:

- Transizione verde;
- Trasformazione digitale;
- Crescita intelligente, sostenibile e inclusiva;
- Coesione sociale e territoriale;
- Salute e resilienza economica, sociale e istituzionale;
- Politiche per le nuove generazioni, l'infanzia e i giovani.





Come noto la pandemia di Covid-19 ha colpito l'economia italiana più di altri Paesi europei. Nel 2020, il prodotto interno lordo si è ridotto dell'8,9 per cento, a fronte di un calo nell'Unione Europea del 6,2. L'Italia è stata colpita prima e più

duramente dalla crisi sanitaria. ... La crisi si è abbattuta su un Paese già fragile dal punto di vista economico, sociale ed ambientale. Tra il 1999 e il 2019, il Pil in Italia è cresciuto in totale del 7,9 per cento. Nello stesso periodo in Germania, Francia e Spagna, l'aumento è stato rispettivamente del 30,2, del 32,4 e del 43,6 per cento. Tra il 2005 e il 2019, il numero di persone sotto la soglia di povertà assoluta è salito dal 3,3 per cento al 7,7 per cento della popolazione – prima di aumentare ulteriormente nel 2020 fino al 9,4 per cento. A essere particolarmente colpiti sono stati donne e giovani. L'Italia è il Paese dell'UE con il più alto tasso di ragazzi tra i 15 e i 29 anni non impegnati nello studio, nel lavoro o nella formazione (NEET). Il tasso di partecipazione delle donne al lavoro è solo il 53,8 per cento, molto al di sotto del 67,3 per cento della media europea. Questi problemi sono ancora più accentuati nel Mezzogiorno, dove il processo di convergenza con le aree più ricche del Paese è ormai fermo. L'Italia è particolarmente vulnerabile ai cambiamenti climatici e, in particolare, all'aumento delle ondate di calore e delle siccità. Le zone costiere, i delta e le pianure alluvionali rischiano di subire gli effetti legati all'incremento del livello del mare e delle precipitazioni intense. ... Dopo una forte discesa tra il 2008 e il 2014, le emissioni pro capite di gas clima-alteranti in Italia, espresse in tonnellate di CO2 equivalente sono rimaste sostanzialmente inalterate fino al 2019. ... Dietro la difficoltà dell'economia italiana di tenere il passo con gli altri paesi avanzati europei e di correggere i suoi squilibri sociali ed ambientali, c'è l'andamento della produttività, molto più lento in Italia che nel resto d'Europa. ... Tra le cause del deludente andamento della produttività c'è l'incapacità di cogliere le molte opportunità legate alla rivoluzione digitale. Questo ritardo è dovuto sia alla mancanza di infrastrutture adeguate, sia alla struttura del tessuto produttivo, caratterizzato da una prevalenza di piccole e medie imprese, che sono state spesso lente nell'adottare nuove tecnologie e muoversi verso produzioni a più alto valore aggiunto. La scarsa familiarità con le tecnologie digitali caratterizza anche il settore pubblico. Prima dello scoppio della pandemia, il 98,9 per cento dei dipendenti dell'amministrazione pubblica in Italia non aveva mai utilizzato il lavoro agile. ... Questi ritardi sono in parte legati al calo degli investimenti pubblici e privati, che ha rallentato i necessari processi di modernizzazione della pubblica amministrazione, delle infrastrutture e delle filiere produttive. Nel ventennio 1999-2019 gli investimenti totali in Italia sono cresciuti del 66 per cento a fronte del 118 per cento nella zona euro. In particolare, mentre la quota di investimenti privati è aumentata, quella degli investimenti pubblici è diminuita, passando dal 14,6 per cento degli investimenti totali nel 1999 al 12,7 per cento nel 2019.

Così si legge nei primi periodi della Premessa a firma di Mario Draghi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.



Il **PNRR italiano (*Italia domani*)** è stato riscritto dopo la sua prima versione del 2020 e il Governo ha provveduto ad una riscrittura del Piano (marzo 2021) anche alla luce delle osservazioni del Parlamento. Nel mese di aprile 2021 il Piano è stato discusso con gli enti territoriali, le forze politiche e le parti sociali.

1. Lo sforzo di rilancio dell'Italia delineato dal Piano si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo:

digitalizzazione e innovazione di processi, prodotti e servizi che rappresentano un fattore determinante della trasformazione del Paese;
transizione ecologica come indicato dall'Agenda 2030 dell'ONU e dai nuovi obiettivi europei per il 2030 alla base del nuovo modello di sviluppo italiano ed europeo;
inclusione sociale con priorità assegnate a parità di genere, protezione e valorizzazione dei giovani, superamento dei divari territoriali.

Per il successo del PNRR e di tutti i piani e programmi a esso collegati (come il Piano della Transizione ecologica sul quale sta lavorando il Ministero della Transizione Ecologica) gli investimenti di base dovrebbero riguardare:

- aumento delle competenze (politiche e tecniche);
- formazione, crescita e valorizzazione del capitale umano;
- qualità dell'agire pubblico (competenze senza le quali anche la semplificazione delle regole rischia di non produrre gli impatti positivi auspicati).

Per la ripresa del mercato in vari settori, fra i quali anche l'edilizia che era in sofferenza già prima di Covid19, con la possibilità di attivare filiere occupazionali da dedicare agli interventi oggetto dei rilevanti investimenti per la Transizione Ecologica, sono evidenti la necessità e la centralità della regia pubblica.

2. La ripresa è fortemente condizionata dall'investimento pubblico, grazie alle risorse che si stanno rendendo disponibili ma anche al nuovo protagonismo dell'agire pubblico per il quale si deve lavorare su:

incremento di capacità della pubblica amministrazione (Accesso; Buona amministrazione; Competenze; Digitalizzazione);
innalzamento di competenza della classe professionale del Paese;
conversione delle capacities produttive verso modelli economici ad alto ritorno in diretta dipendenza rispetto agli impatti ambientali e sociali prodotti.





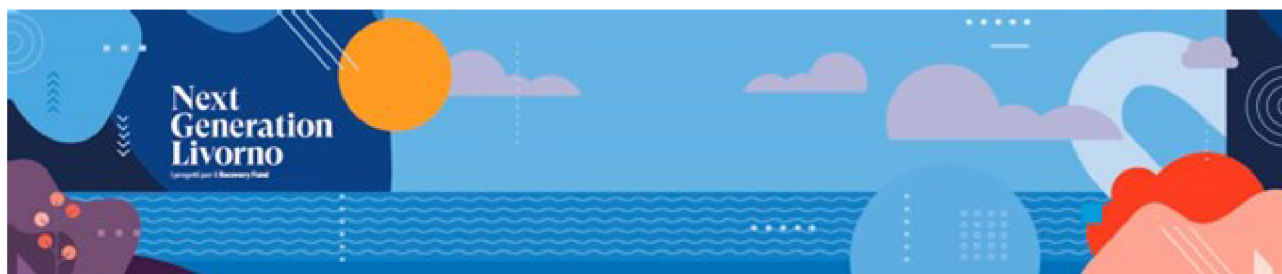
Se la territorializzazione delle azioni di ripresa e resilienza è risultata da subito poco visibile, mentre è stato immediatamente chiaro che per concorrere ai principali obiettivi europei l'Italia si sarebbe dovuta impegnare nell'innalzamento di qualità dei programmi e degli strumenti

relativi allo sviluppo sostenibile delle città e dei territori ove allocare politiche attive. Ciò avrebbe dovuto riguardare le principali riforme, fra esse fondamentale quella della pubblica amministrazione.

Secondo gli aggiornamenti pubblicati dal Governo, ad oggi sono stati raggiunti tutti gli obiettivi previsti dal PNRR: 51 del 2021 e 45 relativi al primo semestre del 2022. Il rispetto delle scadenze previste ha consentito al Paese di ricevere da parte della Commissione Ue un totale di 42 miliardi di euro, a cui vanno aggiunti i 24,9 miliardi di euro ricevuti a titolo di prefinanziamento iniziale.

2.1 Next Generation Livorno

Si chiama *Next generation Livorno* il Piano di Ripresa e Resilienza presentato il 29 gennaio 2021 dal Sindaco Luca Salvetti. Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 163/2020, ha approvato, in sede di variazione al DUP 2020/2022, il nuovo Obiettivo strategico "Next Generation Livorno: Piano di ripresa e resilienza" e il nuovo Obiettivo Operativo "Sviluppare e coordinare le azioni per realizzare il Piano di ripresa e resilienza di Livorno".



Gli scenari di sviluppo del Next Generation Livorno sono:

1. Economia del mare: nautica, logistica, tecnologie del mare, formazione professionale di filiera, diportismo, riparazioni e rimessaggio, politiche integrate di turismo, commercio, cultura, ossia efficienza di sistema nella piattaforma logistica costiera;
2. Attività produttive - capacità industriali: sviluppo di nuove opportunità insediative ambientalmente efficienti (APEA) e posizionate nell'Area vasta, in coesione territoriale con il Comune di Collesalveti; riqualificazione delle aree produttive esistenti in chiave APEA;



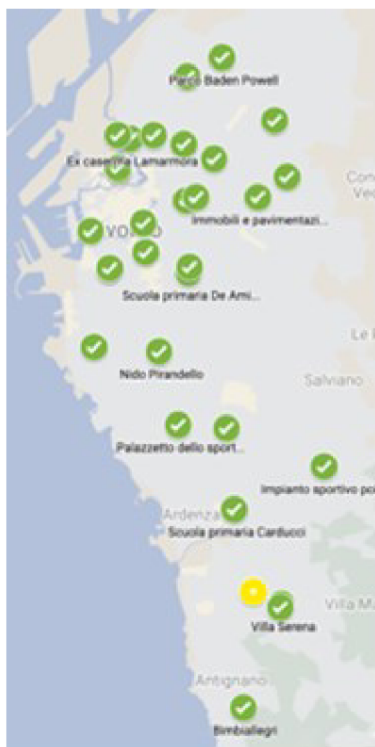
3. Green economy: città pulita e produttiva, progressiva ordinarietà dell'efficienza ecologica degli edifici, rinnovo dello stock edilizio esistente in chiave di risparmio e di produzione energetica; la cultura come motore di sviluppo;
4. ICT/Città Digitale: alta formazione e trasferimento tecnologico, rafforzamento polo scientifico e tecnologico, opportunità insediative per servizi all'impresa e ricerca.

Gli assi sono:

- Asse 1 LA CITTÀ DI DOMANI, che riguarda i progetti della città;
- Asse 2 AGENDA COMUNE, che comprende progetti della città collegate a talune relazioni di Area vasta;
- Asse 3 TERRITORI IN MOVIMENTO, che individua i progetti dei Comuni della provincia di Livorno.

L'idea è stata quella di garantire la "capacità di futuro", cioè l'uso razionale delle risorse in modo da non compromettere la capacità delle risorse stesse di continuare a produrre valore nel tempo, valore pubblico sostenibile per le future generazioni.

Investimenti finalizzati a creare un circolo virtuoso tra crescita economica e fare del bene alle persone e al pianeta, secondo un modello di crescita economica che, con una prospettiva di lungo periodo, concilia gli interessi delle generazioni attuali con gli interessi di quelle future e che considera interdipendenti tre dimensioni: economica, ambientale e sociale.



Alcuni interventi hanno riguardato temi emergenti di adattamento ai cambiamenti climatici, riforestazione urbana (ad esempio il Parco Baden Powell posto nei quartieri nord della città), la connessione piena con la città con opere di rigenerazione urbana e dell'abitare compresi nei due ambiti che sono stati finanziati con fondi PNRR nel Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA). Altri sono stati rivolti all'efficientamento energetico e ottimizzazione delle condizioni di sicurezza di edifici pubblici. Alcuni sono rivolti al benessere della città con la realizzazione di impianti sportivi multifunzionali. Molto è stato dedicato all'edilizia popolare (CASALP) scolastica, alla cultura (Fondazione Goldoni); al miglioramento delle politiche sul mondo dei rifiuti (AAMPS).

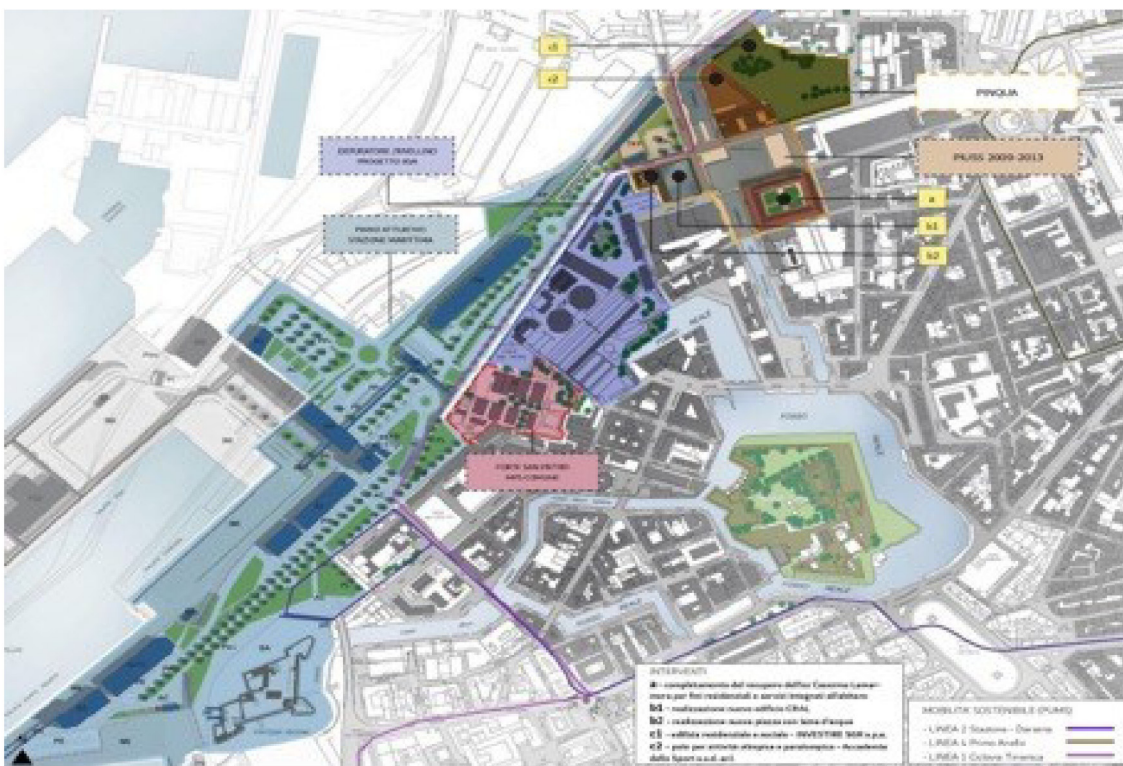
Al 15 marzo 2023 sono stati candidati 44 interventi che ricadono sul territorio comunale per complessivi € 85.015.180,80 e di questi sono stati già ammessi al finanziamento 38 interventi per € 73.343.796,00



2.2 I Programmi Innovativi Nazionali per la Qualità dell’Abitare-PINQuA

Il Comune di Livorno nel corso del 2021 ha partecipato al Bando promosso dal MIT (con D.I. n. 395 del 16.09.2020) denominato Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (c.d. PINQuA), candidando due proposte progettuali riferite a due ambiti urbani: Ambito Dogana d’Acqua e Ambito Cisternone/Nuovo Presidio Ospedaliero/Quartiere Stazione. Nel primo caso (Dogana d’Acqua) si tratta di completare il processo di rigenerazione avviato con i tanti programmi straordinari degli anni precedenti. Nel caso del PINQuA Cisternone gli interventi integrano la progettazione dell’ambito urbano nel quale si cala la previsione del nuovo ospedale e permettono di avviare la riqualificazione degli alloggi del più antico quartiere di edilizia residenziale popolare, quello della Stazione.

I due Programmi candidati sono stati ammessi e poi sono entrati nell’elenco di quelli finanziati con fondi PNRR.



AMBITO DOGANA D’ACQUA

- completamento del recupero e rifunzionalizzazione ex Caserma in Via Lamarmora;
- realizzazione dell’edificio polifunzionale CRAL ASA
- realizzazione di una nuova piazza con giochi d'acqua
- recupero area ex Feltrinelli
- realizzazione di Accademia dello Sport - Polo olimpico
- ASA fornitura di arredi edifici



L'ambito di Dogana d'Acqua è strettamente connesso ai progetti di riqualificazione urbana che il Comune di Livorno ha portato avanti in questo quadrante della città dal lontano 1995, quando con la Delibera C.C. n. 200/95 individuava un ambito strategico di intervento che si estende dalla Fortezza Vecchia fino ai quartieri di Shanghai e Corea, posti nel quadrante nord della città. All'interno di questo perimetro vennero individuati iniziative e programmi in grado di attivare risorse, mirate al recupero e alla riqualificazione di aree degradate della città. La perimetrazione del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare, comprende:

- la Caserma Lamarmora, già oggetto di parziali interventi di ristrutturazione volti a creare residenze a canone concordato e, in una parte dell'immobile, ad accogliere il centro homeless femminile e maschile della città di Livorno;
- l'edificio del Cral della società ASA, gestore del servizio Idrico Integrato per l'Autorità Idrica della Regione Toscana;
- l'area della ex Dogana d'acqua, andata distrutta dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, ma riportata a nuova vita dal Comune grazie al finanziamento del PIUSS "Livorno città delle opportunità" sul POR CReO FESR 2007 - 2013, che ha consentito di realizzare un nuovo edificio sull'antico sedime, caratterizzato da involucro trasparente serigrafato che richiama l'edificio storico, oltre alla realizzazione di un nuovo edificio sede di centri di ricerca; nonché grazie alla riapertura del bacino est dell'antica Dogana, restituito a nuova acquaticità grazie al finanziamento da parte della Regione Toscana del PII ex Caserma Lamarmora";
- il Polo della Logistica e delle Alte Tecnologie (Polo PIUSS), rete che si articola tra l'Amministrazione comunale e gli enti di ricerca che hanno stabilito una loro sede negli spazi dello Scoglio della Regina e della Dogana dell'Acqua, riqualificati con il progetto PIUSS "Livorno città delle opportunità". Gli Enti di ricerca che hanno aderito al Polo sono l'Istituto di Biorobotica della Scuola Sant'Anna di Pisa, l'Istituto Tecnologie delle Comunicazioni Informazioni e Percezione (TECIP), l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), il Consorzio per il Centro di Biologia Marina ed Ecologica applicata, il Consorzio LAMMA, il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), coordinate da una governance leggera senza infrastrutture gestionali. Presso uno degli edifici del Polo è presente anche uno spazio destinato al trasferimento tecnologico.

Ad est del nuovo Terminal, a nord della Dogana dell'Acqua sono comprese nel Programma ulteriori aree di proprietà privata, oggetto di proposte progettuali avanzate da soggetti privati in esito all'avviso pubblico promosso dal Comune ai fini della costruzione delle forme di PPP per la candidatura al PINQUA. Si tratta delle aree comprese tra le vie Andrea de Pazzi, via del Testaio, via delle Cateratte, via della Cinta Esterna che versano in forte stato di degrado e abbandono. In particolare La società Accademia dello Sport s.s.d. a.r.l. ha presentato una proposta finalizzata alla realizzazione di un "Polo per attività olimpica e paraolimpica", interamente finanziato con fondi privati. La volontà è di andare a recuperare una serie di immobili dismessi, in pessime condizioni conservative, prevedendo la realizzazione di palestre,



un centro fisioterapico, un punto ristoro, una foresteria, un “museo olimpico”, spazi verdi e un parcheggio.

Per la riqualificazione del più ampio quadrante urbano si intende intervenire anche sull’area denominata “EX Feltrinelli” ove realizzare alloggi ERS ed ERP; un parco, uffici pubblici, un nodo di mobilità in coerenza con il PUMS comunale.

AMBITO CISTERNONE/NUOVO PRESIDIO OSPEDALIERO/QUARTIERE STAZIONE

- riqualificazione edilizia degli immobili ERP del Quartiere Stazione



- riqualificazione di Via Trento - Quartiere Stazione
- ampliamento del Parco Pertini
- sopraelevazione del Parcheggio Del Corona
- housing sociale
- ASA - Manutenzione straordinaria manufatti tecnici

L’ambito Cisternone – Nuovo Presidio Ospedaliero - Quartiere Stazione è strettamente connesso con tutti i progetti di riqualificazione e trasformazione urbana che il Comune sta portando avanti in questo quadrante della città.

La perimetrazione dell’ambito nel quale sono collocate le aree di intervento comprende la riqualificazione delle aree dei depositi comunali, fortemente degradate, nelle quali si intende realizzare un edificio di edilizia residenziale sociale; l’ampliamento del parcheggio Del Corona; l’ampliamento del Parco Pertini con aumento della massa boschiva e la realizzazione di una



nuova pista di pattinaggio, percorsi pedonali, la ciclabile di collegamento, in collegamento con la sistemazione delle aree del Parco e del loro riassetto in funzione della costruzione del Nuovo Polo Ospedaliero; la ristrutturazione di alloggi nel Quartiere Stazione, primo insediamento di edilizia residenziale pubblica a Livorno, realizzato nel 1911 e la pedonalizzazione di via Trieste con la sistemazione dei cortili interni alle case popolari; il completamento della riqualificazione dell'area antistante la Stazione ferroviaria, vicino alla quale si è sviluppato il Quartiere Stazione, oggetto di un complessivo recupero grazie ad un finanziamento ottenuto sul "Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate" di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 15 ottobre 2015 - Progetto di riqualificazione dell'area urbana degradata Stazione-Sorgenti", che prevede la completa riqualificazione e rifunzionalizzazione della piazza e la realizzazione di un Help Center per il ricovero dei senza fissa dimora che gravitano intorno alla Stazione; la nuova ciclostazione nei pressi della stazione ferroviaria; le Terme del Corallo complesso edificato nei primi anni del '900 su progetto dell'Ing. Angiolo Badaloni, che con l'Albergo costituiscono un raffinato esempio di stile liberty livornese, oggetto del progetto "Uffizi al Mare" d'intesa con la Regione Toscana e la Galleria degli Uffizi.

Gli obiettivi principali sono:

- incremento del patrimonio destinato ad edilizia residenziale pubblica e riqualificazione degli edifici già presenti sul territorio, in modo da poter rispondere al fabbisogno abitativo relativo all'area oggetto di interesse;
- estensione e implementazione del Parco Pertini, mediante il recupero e la rigenerazione delle aree di proprietà comunale in stato di degrado;
- soddisfacimento dei bisogni della collettività attraverso l'erogazione di servizi sociali che favoriscano processi partecipativi e di inclusione sociale. Si intende incrementare il welfare urbano mettendo a disposizione dei cittadini aree per attività sportive, sociali, culturali e di sostegno;
- implementazione dei servizi a disposizione della collettività, anche attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi di interesse, in particolare al nuovo presidio ospedaliero in fase di progettazione;
- miglioramento della sicurezza dei luoghi urbani anche attraverso lo sviluppo di legami di vicinato ed inclusione sociale atti a generare un ambito socievole ove sia presente la tutela della qualità dell'abitare, della salute e della sicurezza dei cittadini, dell'inclusione sociale e dello sviluppo di servizi;
- contenimento del consumo energetico e delle risorse naturali del territorio attraverso il ricorso a modalità innovative di costruzione e gestione.

E' previsto di sviluppare azioni di animazione, ascolto, accompagnamento, mediazione di comunità con attività dirette alla collettività degli abitanti e attività dirette a singole persone/nuclei che presentino particolari difficoltà e/o fragilità. Le azioni saranno messe in



atto in rete con i servizi e le realtà territoriali al fine di promuovere il territorio, facilitare l'accesso a servizi/progetti esistenti, potenziare la capacità di presa in carico integrata delle situazioni di disagio sociale ed attivare un processo di protagonismo positivo della cittadinanza in ottica di co-progettazione e co-costruzione della rete sociale, culturale, economica del territorio.

Al fine della soddisfazione dei bisogni della collettività verranno sviluppati modelli di gestione, di sostegno, di inclusione sociale atti ad incrementare la qualità dell'abitare attraverso il coinvolgimento di operatori privati che si occuperanno di sviluppare le azioni del Programma. Al fine di coinvolgere gli operatori privati nell'ambito degli interventi oggetto della Proposta, il Comune di Livorno ha richiesto la presentazione di manifestazioni di interesse, con i relativi progetti. Nell'ambito Cisternone – Nuovo Presidio Ospedaliero – Quartiere Stazione sono state accettate le proposte dei seguenti operatori privati:

- Consorzio Fabrica, che si impegnerà nello sviluppo di modelli innovativi di gestione, di sostegno, di inclusione sociale atti ad incrementare la qualità dell'abitare;
- Società InvestiRE SGR S.p.A. che si impegna a realizzare edifici adibiti ad edilizia residenziale pubblica;
- ASA Azienda Servizi Ambientali S.p.A., che si impegnerà a rigenerare, mediante attività di manutenzione straordinaria, il Parco Pertini;
- Casa Livorno e Provincia S.p.A. (CASALP) relativamente alla riqualificazione, ristrutturazione di edifici di edilizia residenziale pubblica all'interno del Quartiere Stazione.

3. LA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2021-2027

3.1 I fondi strutturali europei

L'Accordo di partenariato tra Italia e Commissione europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027 è stato approvato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea C (2022) n. 4787 del 15 luglio 2022 e firmato in data 19 luglio 2022.

Come si legge nel documento dell'Accordo di Partenariato (realizzato dall'Ufficio per la Comunicazione Istituzionale del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, con la collaborazione del Dipartimento per le Politiche di Coesione), la strategia sostenuta

FONDI STRUTTURALI EUROPEI
2021-2027

Presentazione dell'Accordo di Partenariato



dall'Accordo di Partenariato 2021-2027 indirizza i fondi resi disponibili dall'Unione Europea e dal cofinanziamento nazionale verso interventi rivolti al conseguimento dei traguardi europei per un'economia climaticamente neutra (Green Deal) e per una società più giusta e inclusiva (Social Pillar), in coerenza con l'adesione all'Agenda ONU 2030 e con la Strategia Nazionale per lo sviluppo sostenibile. Questi principi inducono a concentrare l'attenzione verso



l'accessibilità – fisica e digitale – dei territori, i contesti più fragili dal punto di vista socio-economico e geografico (aree marginali, periferie urbane, quartieri disagiati, aree di montagna, insulari, esposte a rischi naturali o in transizione industriale), le categorie e le persone più vulnerabili, la valorizzazione delle energie dei giovani e delle donne, il contrasto di ogni forma di discriminazione, la creazione di opportunità di lavoro di qualità.

Le azioni promosse attraverso i Fondi europei sono complementari rispetto a quelle finanziate con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e agli investimenti del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC).

Nel ciclo 2021-2027 l'Italia potrà contare su un totale di 75,315 miliardi di euro di Fondi strutturali e di investimento, tra risorse europee e cofinanziamento nazionale. In particolare, le risorse in arrivo da Bruxelles saranno pari a 43,127 miliardi di euro, comprensive di quelle destinate al Fondo per la Transizione Giusta (Just Transition Fund - JTF) e alla Cooperazione Territoriale Europea (CTE). Rispetto alla programmazione 2014-2020, le risorse a disposizione crescono di circa 10 miliardi su un totale di 75,315 miliardi di euro di Fondi strutturali e di investimento, tra risorse europee e cofinanziamento nazionale.

I principali Fondi strutturali europei che sostengono la politica di coesione 2021-2027 sono:

- il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), che ha l'obiettivo di favorire la crescita economica e occupazionale delle regioni europee e appianarne disparità e squilibri di sviluppo;
- il Fondo Sociale Europeo plus (FSE+), che sostiene gli Stati membri nel conseguire livelli elevati e adeguati di occupazione e una protezione sociale equa ed inclusiva;
- il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi, la Pesca e l'Acquacoltura (FEAMPA), che promuove la pesca e l'acquacoltura sostenibili, il ripristino e la conservazione delle risorse biologiche acquatiche, l'economia blu nelle aree costiere, insulari e interne, sostiene lo sviluppo di comunità della pesca e dell'acquacoltura, aiuta la governance internazionale per mari e oceani sicuri, protetti, puliti e gestiti in modo sostenibile;
- il Fondo per una Transizione Giusta (Just Transition Fund - JTF), che sostiene i territori che fanno fronte a gravi sfide socioeconomiche derivanti dal processo di transizione verso la neutralità climatica e vuole consentire alle regioni e alle persone di affrontare gli effetti sociali, economici ed ambientali derivanti da tale transizione.

L'Accordo di Partenariato italiano prevede l'istituzione di dieci Programmi Nazionali (PN), in linea con l'invito giunto dalla Commissione di ridurre il numero rispetto al ciclo precedente. L'elenco dei PN proposti è il seguente: Scuola e competenze; Ricerca, innovazione e competitività per la transizione verde e digitale; Sicurezza per la legalità; Equità nella salute; Inclusione e lotta alla povertà; Giovani, donne e lavoro; Metro plus e città medie del Sud; Cultura; Capacità per la coesione; Just Transition Fund.

Ai Programmi Nazionali sono riservati 25,575 miliardi di euro tra finanziamento europeo e cofinanziamento nazionale. Una quota più ampia di risorse, pari a 48,492 miliardi di euro, va a finanziare i Programmi Regionali, promossi da tutte le Regioni e le Province Autonome.



Il Regolamento UE sulle disposizioni comuni ai Fondi per le politiche di coesione (FESR, FSE+, Fondo di Coesione, FEAMPA, JTF) individua cinque obiettivi strategici di policy da perseguire nel corso della programmazione 2021-2027, declinati nell'Accordo di Partenariato sulla base delle esigenze del nostro Paese:

1. un'Europa più intelligente attraverso l'innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica, il sostegno al tessuto produttivo e all'imprenditorialità, la valorizzazione del capitale umano e il potenziamento della connettività nelle aree meno servite;
2. un'Europa più verde e più resiliente, a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile;
3. un'Europa *più connessa* attraverso il rafforzamento della mobilità;
4. un'Europa *più sociale e inclusiva* attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali;
5. un'Europa *più vicina ai cittadini* attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato di tutti i tipi di territorio e delle iniziative locali.

3.2 Programma regionale Coesione Italia 21-27-Toscana

Con Decisione di esecuzione (C2022) 7144 final del 3 ottobre 2022 la Commissione Europea ha approvato il Programma "PR Toscana FESR 2021-2027".

Il Programma Regionale FESR 2021-2027 della Toscana (PR) contribuisce al perseguimento degli obiettivi UE per un'economia climaticamente neutra ed una società coesa ed inclusiva, in coerenza con quanto previsto dal Green Deal europeo, dalla Strategia di crescita sostenibile e dagli obiettivi di sviluppo del millennio promossi da Agenda UN 2030.



Con Delibera di Giunta Regionale 122 del 20 febbraio 2023 la Regione ha approvato il Documento di attuazione regionale (Dar, versione 1.0 gennaio 2023) del PR del Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) 2021-2027, strumento operativo che declina i principali elementi del quadro di programmazione del Pr, che definisce:

- l'articolazione del Programma regionale per obiettivo di policy, priorità di intervento, azione e sub) azione;
- una sintesi dell'organizzazione delle strutture regionali;
- una scheda dettagliata di ogni singola azione e sub-azione;



- gli importi finanziari (dotazione Fesr) relativi alle principali dimensioni previste dal Programma settore di intervento, forma di sostegno, meccanismi di erogazione territoriale, parità di genere;
- il Piano finanziario per azione, sia a livello complessivo, che per singola annualità, con l'indicazione della dotazione totale, comunitaria, nazionale e regionale, oltre che dell'importo di flessibilità, definitivamente assegnato al programma dopo il riesame intermedio.

La strategia delineata per il PR persegue tre importanti sfide afferenti alla (1) Crescita intelligente, alla (2) Transizione ecologica e alla (3) Coesione territoriale ed attiva interventi e forme di sostegno coerenti con l'Accordo di Partenariato tra Italia e Commissione Europea.

3.3 Rigenerare la città con i Fondi FESR: gli Hangar Creativi di Livorno

Già nel febbraio 2022 con deliberazione n. 204/2022 la Giunta regionale Toscana aveva approvato i lineamenti della "Manifestazione di interesse per l'individuazione delle aree urbane e delle strategie territoriali del Programma regionale FESR 2021-2027, obiettivo Specifico OS 5.1" e il Comune di Livorno rientrava tra i Comuni appartenenti alle aree urbane che potevano presentare la propria candidatura. con Decreto del Direttore della Direzione Urbanistica della Regione Toscana n. 4142 del 10/03/2022 è stato approvato l'Avviso per la richiesta di Manifestazione di interesse,

Il primo marzo 2023 a Firenze, nell'ambito dell'evento Toscana Europa, è stato lanciato il Programma Regionale del Fondo europeo di sviluppo regionale 2021-2027.

La presentazione ha seguito i cinque assi di intervento: Coesione territoriale e aree interne, Ricerca, innovazione e competitività, Mobilità urbana sostenibile e rigenerazione urbana, Innovazione digitale e pubblica amministrazione, Energia e ambiente.

Sul sito regionale sono depositati i documenti e le presentazioni dei progetti

https://www.regione.toscana.it/-/toscana-europa-fesr-2021-2027-i-progetti-raccontati-dai-beneficiari-e-altri-contributi#tavoli_tematici

Livorno ha presentato il progetto con il quale è risultato beneficiario di fondi Fesr nell'ambito delle politiche dedicate a Mobilità urbana sostenibile e rigenerazione urbana.

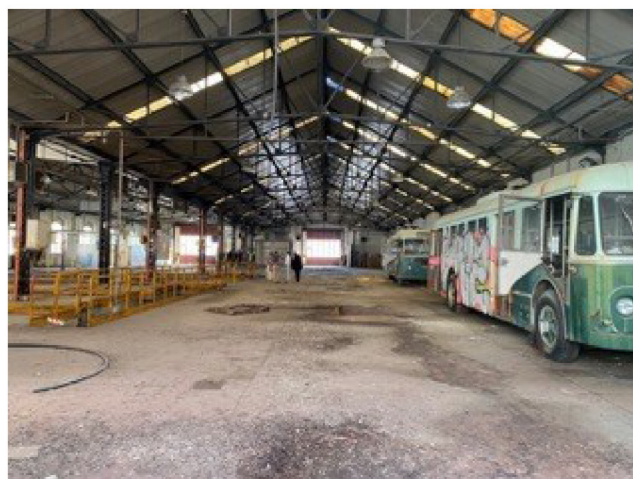
<https://www.regione.toscana.it/documents/10180/0/STRATEGIA+TERRITORIALE+INTEGRATA+DEL+COMUNE+DI+LIVORNO.pdf/10b203dc-446a-113d-8478-2f8c7298458e?t=1678263306162>

L'ambito candidato è l'area di proprietà comunale da tempo dismessa dell'ex deposito ATL, sita in via Carlo Meyer n. 63, in quanto area urbana strategica per le potenzialità di rigenerazione e riqualificazione che presenta sotto vari profili: per la sua collocazione nella geografia urbana, per gli spazi e le strutture dismesse esistenti che testimoniano un vissuto come luogo di produzione e del lavoro, per le possibili sinergie attivabili con la filiera della produzione culturale e dello spettacolo e con gli attrattori culturali e del loisir che caratterizzano il settore urbano in cui si colloca.

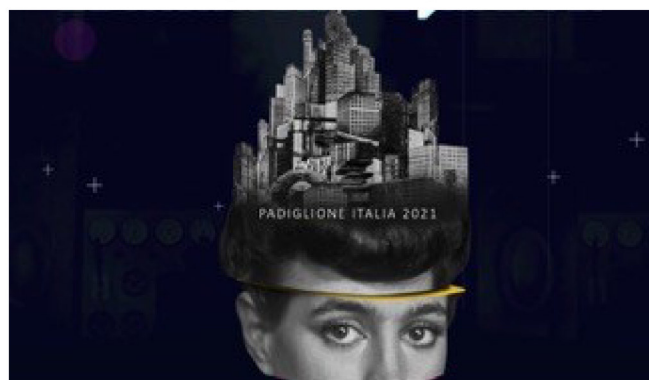


Già nel Documento di Avvio del Piano Operativo e Variante contestuale al Piano Strutturale, di cui alla deliberazione della Giunta Comunale n. 547 del 12/10/2021, la rigenerazione dell'area è individuata tra gli obiettivi e le azioni del Quadro strategico previsionale preliminare (Obiettivo 4.2/Azione A 4.2.7) così come di seguito richiamato: "promuovere la riconversione funzionale e la rigenerazione delle aree dell'ex deposito ATL di Via Meyer, considerando la posizione strategica dell'area e le possibili sinergie attivabili con i potenziali attrattori presenti nel settore urbano di riferimento (viale a mare/terrazza Mascagni, Villa Mimbelli, Acquario comunale ecc.)".

L'area è stata oggetto di una prima esperienza di riutilizzo legata all'ambito della produzione culturale, con l'evento "Hangar creativi", realizzato nei mesi di settembre, ottobre e novembre 2022 dal Comune di Livorno in qualità di sostenitore del Padiglione Italia alla XVII Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, avvalendosi della Fondazione Teatro della Città di Livorno "Carlo Goldoni".



L'iniziativa Hangar Creativi approvata con delibera G.C. n. 476 del 07/09/2021 ha visto il coinvolgimento di numerose realtà del territorio (Fondazione Goldoni, Fondazione LEM, Fondazione Livorno, Asa, Aamps, Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori Provincia di Livorno, Cibm, Scuola Superiore Sant'Anna, Circolo "Mazzei", Tes-Transizione Ecologica Solidale), sponsor



tecnici (Immersiva, Abate, Lumar, Nobili Pubblicità) ed Informagiovani (con La Roboterie, Arciragazzi Livorno, Lila, P24, Plastic Free, Sons of the Ocean, Oltre, Arcigay, Elastico, Friday for Future, To/Let), la cui esperienza pone le premesse per un loro coinvolgimento attivo nell'elaborazione della strategia culturale di rigenerazione e gestione futura degli spazi.

Tale esperienza ha avuto un seguito in altre e numerose attività realizzate nel periodo settembre – dicembre 2022, organizzate in un'ottica di rigenerazione dell'area dell'ex ATL quale polo di rilevanza territoriale per la cultura, le imprese creative, l'innovazione tecnologica e la scienza, ovvero:

- “Strabilianti”, di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 530 del 13/09/2022;
- “Tre giorni con Bizzarrini”, di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 557 del 23/09/2022;
- “Campionato delle Regioni”, di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 641 del 26/10/2022;
- “Settimo anniversario della Mezza Luna Rossa Kurdistan Italia CTS”, di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 635 del 21/10/2022.

Inoltre, sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria il cui progetto esecutivo denominato “Interventi di straordinaria manutenzione sui magazzini storici ex ATL in Via Carlo Meyer 63” per l'importo complessivo di € 150.000,00 approvato con delibera di Giunta Comunale n. 427 del 22/07/2022 e la successiva determina del Dirigente del Settore “Sviluppo, Valorizzazione e Manutenzioni” n. 4947 del 03/08/2022 di affidamento dei lavori di straordinaria manutenzione sull'immobile.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 188 del 28/03/2023 il complesso dell'ex ATL viene affidato in gestione temporanea alla Fondazione Goldoni per sei mesi ai sensi dell'art. 14 del “Regolamento per le concessioni, locazioni e alienazioni del patrimonio immobiliare di proprietà del Comune di Livorno”, in modo da definire un primo assetto organizzativo e gestionale che consenta di ospitare negli spazi e negli edifici dell'ex ATL le iniziative per le quali il Comune ha ricevuto varie e diverse richieste da parte di associazioni e soggetti operanti nei settori culturale e ricreativo, dell'innovazione tecnologica e della scienza.



Torniamo al progetto *Hangar Creativi*. La Giunta comunale delibera (DGC n. 182 del 31/03/2022) l'adesione all'“Avviso di Manifestazione di interesse per l'individuazione delle Aree urbane e delle Strategie territoriali per il Programma Regionale FESR 2021-2027 Obiettivo Specifico OS 5.1”, di cui al Decreto del Direttore della Direzione Urbanistica della Regione Toscana n. 4142 del 10/03/2022 e ad approvare la proposta di candidatura del Comune di Livorno, denominata “Hangar creativi - Spazi rigenerati per arte, cultura e impresa”.

Come si legge nella domanda di candidatura:



Il complesso immobiliare ex ATL, costituito da più fabbricati e superfici, è ubicato tra via C. Meyer, n. 55-67 e via Forte dei Cavalleggeri, n. 53; dopo avere ospitato, per lungo tempo, la sede operativa (con uffici, deposito autobus, magazzini, officine, locali tecnici e piazzale) della società di gestione del servizio di trasporto pubblico locale – l’Azienda Trasporti Livornese, ATL – è ritornato nella piena disponibilità del Comune di Livorno, che ne è proprietario. Il complesso, la cui edificazione risale ad oltre settanta anni fa, è stato sottoposto al procedimento di verifica dell’interesse culturale – ex art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004 - con richiesta avanzata alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno in data 2 maggio 2008, ed è stato dichiarato “di non interesse culturale” con nota n. 66459 del 11 agosto 2008.

L’ubicazione del complesso lo rende naturalmente collegato alle altre realtà culturali limitrofe, quali Villa Mimbelli, Villa Fabbricotti, l’Acquario, la Terrazza Mascagni e lo Scoglio della Regina, già oggetto di intervento di riqualificazione finanziato tramite PIUSS Livorno Città delle Opportunità.

...

L’idea su cui si basa la proposta è quella di realizzare all’interno di questi spazi un nuovo centro per la creatività, che coinvolga e metta in rete la comunità delle imprese ed associazioni livornesi operanti nei settori della creatività, dell’innovazione tecnologica e della scienza. I locali degli ex depositi ATL sono già stati sede di una prima esperienza di questo tipo tra la fine di settembre e la metà di novembre dello scorso anno, con l’iniziativa “Hangar creativi” - da cui il nome della presente proposta - un insieme di eventi (conferenze, dibattiti, appuntamenti di studio e ricerca, performance artistiche, videoproiezioni, iniziative specifiche per i giovani), promossi dal Comune di Livorno in qualità di sostenitore del Padiglione Italia alla “17. Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia”, avvalendosi della Fondazione Teatro Goldoni per l’organizzazione. L’iniziativa era collegata a “Comunità Resilienti”, Padiglione Italia alla Biennale Architettura 2021, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura e si svolse in collaborazione con la rassegna di architettura “Scali Urbani” promossa dall’Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori Provincia di Livorno e con il contributo di molti partner quali la Fondazione Goldoni, la Fondazione LEM, la Fondazione Livorno, Asa, Aamps, il Centro Interuniversitario di Biologia Marina, la Scuola Superiore Sant’Anna, Circolo “Mazzei” di Pisa, Tes-Transizione Ecologica Solidale.

La scelta sfidante – dato lo stato di abbandono - di questi spazi per realizzare a Livorno un’iniziativa della Biennale di architettura è stata dettata principalmente dalla volontà di richiamare su quest’area l’attenzione sia della cittadinanza sia di una platea di “addetti ai lavori”, nella convinzione che si tratti di un’area urbana strategica, per le potenzialità di rigenerazione e riqualificazione che presenta sotto vari profili: per la sua collocazione nella geografia urbana, per gli spazi e le strutture dismessi esistenti che testimoniano un vissuto come luogo di produzione e del lavoro, per le possibili sinergie attivabili con la filiera della



produzione culturale e dello spettacolo e con gli attrattori culturali e del loisir che caratterizzano il settore urbano in cui si colloca.

Il recupero degli spazi dell'ex sede ATL sta quindi alla base di un progetto di riconversione dell'area per attività e funzioni legate al mondo della produzione artistica (teatro/spettacolo) soprattutto in termini di "filiera produttiva" culturale, che coniuga teatro, arte performativa, musica e cinema ad una riflessione sulla tecnologia, sull'ambiente, la società ed il tessuto produttivo locale.

L'idea è quella di creare un ecosistema creativo ed innovativo ad alto contenuto culturale capace di posizionarsi nell'ambito dell'offerta territoriale, ed al tempo stesso di erogare servizi di qualità elevata alle imprese operanti nel settore del teatro, del cinema e di tutta la filiera artistico-creativa: una sorta quindi di cantiere culturale. L'obiettivo principale della proposta è quello di consentire alla città di sviluppare spazi e risorse per affrontare sfide interconnesse, sperimentando idee nuove e coraggiose e verificare come tali idee rispondano alla complessità delle realtà sociali e produttive.

...

Alla base della proposta vi è il progetto di riqualificazione di un'area attualmente in stato di abbandono, impiegando materiali e soluzioni architettoniche all'avanguardia e soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale. Il progetto intende puntare alla integrazione di molteplici spazi/servizi per dare una risposta concreta alle esigenze di qualsiasi processo creativo/produttivo: un'integrazione articolata attraverso un'organizzazione ottimale degli spazi, dei tempi, delle competenze e quindi delle economie; un "biovillaggio creativo" dove lo spazio fra l'esigenza e la risposta a quest'ultima, potrà snodarsi lungo una filiera breve e sempre di qualità. Gli spazi disponibili si prestano per un intervento che proceda anche per step funzionali.

Gli spazi e gli edifici recuperati del compendio "ex-Atl" potranno accogliere:

- 1. spazi polivalenti per allestimenti, mostre, fiere, attività formative;*
- 2. un teatro con 400 posti a sedere: si tratta di una dimensione mancante nel ventaglio dei teatri cittadini; il retropalco sarà dotato di camerini, sala prova, sala trucco e parrucco;*
- 3. laboratori per la costruzione di scenografie, allestimenti teatrali, sartoria teatrale, dove si svolgeranno anche attività formative a carattere pratico;*
- 4. spazi comuni, caffetteria – bistrot: area sempre aperta e destinata alla convivialità/socialità;*
- 5. cineporto con temporary set-up indoor e outdoor: area all'aperto perfetta per ricostruire angoli di città o di spazi da inventare, studio di montaggio audio/video;*
- 6. foresteria/residenze artistiche: per ospitare singoli artisti, compagnie o cast in residenza;*
- 7. arena per spettacolazione all'aperto;*
- 8. parcheggi pubblici in struttura e a raso.*



Inoltre, l'ambito di intervento, Con lo sviluppo della progettazione, fornirà gli elementi di integrazione progettuale per favorire il tessuto connettivo e di relazione tra il parco di Villa Mimbelli ed il lungomare, consistenti in merito:

- *dotazioni e azioni green e smart (soluzioni per il de-sealing del suolo, sistemi drenanti e verdi al fine di rispondere ai principi di resilienza e adattamento);*
- *adozione di soluzioni di traffic calming negli assi viari intorno all'ambito per completare la complessiva riqualificazione dell'ambito, in linea con quanto previsto nel P.U.M.S. approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 96 del 13 maggio 2021.*

Gli ambienti e spazi così recuperati potranno ospitare, a titolo esemplificativo, le seguenti attività:

- *Spettacoli ed altre performance artistiche;*
- *Convegni;*
- *Temporary market;*
- *Mostre;*
- *Eventi sociali;*
- *Eventi di networking;*
- *Seminari;*
- *Allestimenti e produzioni teatrali;*
- *Allestimenti e produzioni cinematografiche;*
- *Allestimenti e produzioni televisive;*
- *Partenariati per progetti internazionali;*
- *Attività formative per la creazione di una nuova cultura imprenditoriale.*

...

La creazione di un nuovo centro come "Hangar creativi" parte dell'esigenza di coinvolgere e metta in rete una comunità di oltre 100 imprese ed associazioni livornesi operanti nei settori della creatività, dell'innovazione tecnologica e della scienza. L'esperienza già realizzata lo scorso anno è il modello su cui costruire una rete di attori che daranno vita alle attività che saranno svolte negli spazi recuperati: elementi di spicco del tessuto culturale: associazioni culturali, piccoli teatri ed altri operatori culturali del territorio; giovani talenti; produttori televisivi e cinematografici; startup innovative ed aziende ad alto contenuto tecnologico, operanti nel settore culturale e dell'entertainment; soggetti che operano nel campo della formazione anche a livello universitario

La proposta risulta fra quelle che la Regione ritiene da sostenere con le strategie territoriali di cui al programma regionale Fesr 2021-2027, (che per Livorno sono pari a un co-finanziamento di otto milioni di euro), considerato che le proposte pervenute e ritenute meritevoli di finanziamento (Allegato "A" alla DGR n. 422/2022) costituiscono "un mosaico di aree urbane espressione di sistemi territoriali da sostenere, anche in senso funzionale, al fine di affrontare trasversalmente le sfide legate all'inclusione sociale, alla sicurezza, al contrasto al degrado socio-economico, alla sostenibilità ambientale, alla cooperazione tra territori, nonché ad





incentivare modalità innovative di erogazione dei servizi per la collettività” (Deliberazione della Giunta Regionale n. 422 del 11/04/2022).

Con la consulenza di SINLOC (Sistema Iniziative Locali) l’Amministrazione comunale ha avviato uno studio di fattibilità sociale ed economica per cinque ambiti strategici di proprietà

pubblica, inseriti fra le principali azioni di rigenerazione urbana nel Piano operativo, fra i quali gli Hangar. Ha inoltre avviato le attività di partecipazione. Il 15 dicembre 2022 presso gli Hangar si è svolto un incontro pubblico, denominato "Kick Off Hangar Creativi", per illustrare la proposta di rigenerazione dell’area dell’ex deposito ATL e il percorso di sviluppo dell’idea progettuale che impegna il 2023.

Con DGR n. 204 del 6/3/2023 la Regione approva un “Accordo, ai sensi dell’art.15 della L.241/90, per la promozione di percorsi partecipativi, innovativi ed inclusivi per la rigenerazione urbana, a valere su risorse PR FSE+ 2021-2027”, considerato che l’Obiettivo strategico di Policy 5 – “Un’Europa più vicina ai cittadini” promuove soluzioni di sviluppo sentite proprie dagli attori e partenariati locali attraverso Strategie territoriali locali, e che il coinvolgimento della cittadinanza e degli attori locali in un percorso inclusivo e innovativo di progettazione partecipata, rappresenta un elemento essenziale che deve accompagnare i processi di rigenerazione urbana, poiché assicura la correlazione tra la dimensione sociale e quella spaziale degli interventi. Richiamato in particolare l’Obiettivo specifico ESO4.11 del PR Toscana FSE+ 2021-2027 che individua, tra le misure programmate per il sostegno ai soggetti impegnati nell’erogazione di attività di interesse generale e di utilità sociale, quella volta a “favorire i processi concertativi per la rigenerazione urbana e l’utilizzo di spazi inutilizzati per finalità sociali”, la Giunta regionale delibera di approvare lo schema di Accordo, ai sensi dell’art.15 della L. 241/1990, per la promozione di percorsi partecipativi, innovativi ed inclusivi per la rigenerazione urbana tra Regione Toscana e i Comuni titolari/capofila delle 13 Strategie Territoriali del PR FESR 2021-27, destinando complessivamente, un contributo pari ad euro 650.000,00 a favore dei suddetti Comuni per l’attuazione dell’attività 3.k.2 “Percorsi partecipativi, innovativi ed inclusivi per la rigenerazione urbana” del PR FSE 2021-27.

L’Accordo è stato firmato il 2 maggio 2023.

Le probabilità di successo della rigenerazione urbana scendono a fronte dei molti ostacoli di tipo burocratico, per la presenza di problemi ambientali o di beni culturali, per obsolescenza degli strumenti della pianificazione urbanistica e della programmazione locale, a causa di conflitti fra attori sociali, di frammentazione dei soggetti coinvolti, della compresenza di interessi individuali o di categoria pur legittimi che a volte rallentano l’attuazione degli



interventi (i proprietari di immobili, i residenti, gli esercenti delle attività economiche, i condomini, gli utenti di un determinato servizio, i comitati).

Nel caso degli Hangar Creativi invece il successo è tangibile.

La visione di lungo periodo da un lato e la concretezza delle azioni immediate dall'altro, unite alla possibilità di usare appieno la leva pubblica per il fatto di agire su patrimonio comunale e su capitali locali fatti di saperi esperti e di partecipazione, hanno permesso di innescare una dinamica di rigenerazione duratura e condivisa. Il ruolo strategico delle funzioni e delle attività culturali –al centro dell'iniziativa di riuso temporaneo sperimentata per la Biennale di Venezia nel 2021 – si è confermato in atti recenti, primo fra tutti l'ottenimento dei fondi delle politiche di coesione europee veicolate dal programma regionale per lo sviluppo (POR FESR) tramite il progetto "Hangar creativi - Spazi rigenerati per arte, cultura e impresa". Nel progetto, già descritto, applicato ai circa 17.000 mq di estensione urbana dei quali oltre settemila costruiti che compongono il complesso, si propone un "Distretto culturale evoluto", modello sviluppato con successo in altre realtà europee caratterizzate da situazioni di crisi economica simili a quella vissuta da Livorno.

La rigenerazione urbana su base culturale si candida così nella difficile contemporaneità quale motore di recupero di luoghi dismessi ed abbandonati e come processo virtuoso di investimenti e di capacità produttiva. La Città di Livorno ne assume ogni potenzialità, con una propria agenda strategica che permette di correlare le politiche di governo del territorio a quelle dello sviluppo locale di tipo culturale, economico e sociale.



4. L'URBANISTICA NELL'ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA E SOLIDALE

Da quanto fin qui si è ripercorso si può evincere che tutte le generazioni in questa epoca devono fronteggiare una sfida significativa nella storia dell'umanità: conquistare un benessere più inclusivo ed equamente esteso, affrontando la crisi climatica ed ecologica per trasformarla in forme di sviluppo con cui assicurare occupazione, tutelare i beni primari e di tutti, costruire una società più giusta e in pace con la natura.



Chiamiamo questo cambiamento “transizione ecologica solidale” sottolineandovi la inscindibile connessione fra gli aspetti ecologici e quelli sociali. L'organizzazione materiale e immateriale della convivenza urbana ne fa parte.

Oggi la riqualificazione fisica delle città e dei territori si accompagna alle azioni finalizzate a promuovere l'istruzione, la dignità dell'abitare, lo sviluppo economico, l'inclusione sociale, la protezione ambientale e non ultima la salute umana.

Così la pratica urbanistica sostiene un progetto collettivo, un patto sociale nel quale vengono definiti i ruoli di tutti gli attori, pubblici e privati.

È qui che si possono rinsaldare le responsabilità politiche e quelle tecniche che si sono progressivamente allontanate, riunendole intorno a un progetto che fa perno sulla tutela condivisa dei beni comuni e in essa, accanto a quella delle risorse naturali, quella rivolta alla città.

Nel Terzo Millennio anche la dimensione etica dell'urbanistica può essere assunta, fuori da retorica, come spinta e rafforzamento della competenza, della coerenza, della trasparenza e della logica che devono connotare la pianificazione al cui centro si pone la responsabilità del governo politico. Governare, amministrare, progettare la città delle comunità urbane e dei quartieri ove si producono e si ri-producono, si utilizzano, si consumano le relazioni fisiche e non fisiche fra le persone ma anche fra le persone e i luoghi è il complesso dell'azione pubblica più rilevante in capo alle amministrazioni locali.

Anche la "cassetta degli attrezzi" va cambiata.

Si impone di ripensare gli standard urbanistici in termini di spazi pubblici fisici e di dotazioni immateriali per l'accesso ai servizi pubblici e ai beni comuni, lo svolgimento delle esperienze collettive, delle solidarietà di comunità e dei percorsi della formazione. Impone anche la revisione dei parametri di densità, distanza, altezza delle costruzioni per la salubrità dei luoghi di lavoro, dell'abitare, delle pratiche per lo svago, lo sport, la crescita culturale.

Si va decisamente verso il superamento della predeterminazione delle destinazioni d'uso e dello *zoning* territoriale.

Occorre l'investimento in sostenibilità delle infrastrutture per la mobilità di cose, persone e dati.



Si presenta l'opportunità di predisporre piani per l'edilizia residenziale che permettano di demolire e ricostruire stock pubblici e privati inefficienti dal punto di vista ecologico ma anche scarsamente produttivi in termini di scambi sociali e oggi poco rispondenti alle esigenze di distanziamento e a un tempo di solidarietà.

4.1 Tecnologia

Il cambiamento tecnologico ha reso gli individui più informati e le comunità più edotte. Si è ottenuto un incremento di uguaglianza fra persone e si sono sostenute le categorie più fragili e meno fornite di possibilità di accesso a servizi prodotti dalla conoscenza.

La smart grid si conferma una necessità ma Covid 19 ha dimostrato che ancora non basta e ha svelato l'arretratezza della smartness applicata ai territori:

- la pubblica amministrazione ha rivelato un insufficiente livello di digitalizzazione;
- la città è da riurbanizzare in chiave tecnologica;
- città e campagna si sono trovate opposte nel fornire ambienti adatti alla vita in epoca pandemica, l'una insana ma dotata di servizi, l'altra priva delle reti ma ricca in risorse naturali e spazi aperti;
- l'Italia policentrica deve sviluppare strategie e modelli gestionali adeguatamente differenziati per le sue diverse strutture insediative (aree metropolitane, città medie-ambiti urbani compatti, aree interne, conurbazioni diffuse).

Figura 4.3 - La Città Media e i suoi infrastrutture



Una lettura della tecnologia avanzata in chiave territoriale e sociale corrisponde alla lettura policentrica del territorio italiano caratterizzato da poli urbani assurti al rango metropolitano, città medie, reti di comuni o aggregazioni di comuni erogatori di servizi, attorno ai quali gravitano aree in vario modo periferiche, disperse. La tecnologia avanzata aiuta l'abitabilità e l'occupazione nelle aree interne, nelle città incrementa i servizi di prossimità sommandosi a quelli offerti fisicamente, nelle aree vaste

costituisce una infrastruttura complessa utile alla declinazione di piani e programmi strategici nel settore dello sviluppo sostenibile.



4.2 Il sistema dei servizi e degli spazi pubblici come preconditione per i progetti sociali

La città contemporanea anela a coniugare bellezza, salute e sicurezza, a partire dagli spazi pubblici, spesso inclusi fra i beni comuni, da rendere facili e accessibili nei diversi usi e nei diversi tempi delle generazioni, delle etnie, dei generi. Essi sono marcatori del grado di urbanità ossia della capacità di convivere civilmente: *nowhere more than in public spaces is a city's civility displayed. Therefore, public space is the banner of urban civility* (UN_HABITAT, 2016).

L'urbanità, un modo cortese di comportarsi fra persone, sembra ancora aver bisogno dei luoghi organizzati per la vita comune, ove s'intrecciano le relazioni tra dimensione fisica e dimensione sociale. Essa può far da protagonista nella sfera pubblica, struttura comunicativa che poggia sulla società civile (Habermas), ambito della dialogicità, ma non necessariamente negli spazi pubblici dove quella struttura comunicativa può prendere concretezza. Riavvicinare spazi e persone diventa perciò finalità generale dei progetti di rigenerazione urbana europea sviluppati nell'ultimo quarto del secolo scorso. L'urbanità, dunque, ha molto a che vedere con il benessere psicofisico, la salute, l'accessibilità ai servizi per tutti in qualunque momento e stagione della vita, e fa parte del cambiamento dei comportamenti, una componente necessaria per il successo delle intenzioni di miglioramento della convivenza e dei luoghi delle città.

Il sistema degli spazi pubblici, infrastruttura decisiva per dare risposta alle istanze ambientali e a quelle sociali, è ancora confinata nei settori operativi delle opere pubbliche, troppo spesso



lontani dai progetti di riorganizzazione della città esistente, di riqualificazione dei patrimoni immobiliari, di contenimento del consumo di suolo, di salvaguardia dei patrimoni culturali, naturalistici e paesaggistici, di mobilità sostenibile, di compensazione ecologica e di adattamento ai cambiamenti climatici.

È nella dimensione dello spazio pubblico che si sono manifestate le modificazioni più evidenti di un arretramento dei perimetri del pubblico a vantaggio di un pervadente individualismo

amplificato dai social. Lo spazio pubblico rappresenta la dimensione morfogenetica dell'insediamento, interpreta il complesso sistema di relazioni che costituisce la sfera collettiva.

Il bisogno di costruirsi la città intorno, di poggiarla su sogni e bisogni persiste e attraversa le epoche. Oggi è richiesto di ripensare un po' tutto: l'alloggio privato, l'ambiente delle comunità, lo spazio urbano, i luoghi della produzione, del commercio e dei servizi.





Uscita dal lockdown l'Italia si è riversata nelle piazze e nei giardini. Sono gli spazi pubblici a diventare il patrimonio più ambito non solo per la socialità diffusa e spontanea ma anche per il sostegno alla ripresa economica e lo svolgimento di attività varie e diverse difficilmente praticabili al chiuso per le misure del distanziamento e della sicurezza. Attività commerciali e per la ristorazione, sportive dolci e ginniche specializzate, dello spettacolo e della musica che

possono trovare nuova sede nelle piazze e nei parchi e giardini pubblici, negli slarghi e nelle strade. Si tratta di una volontà di riappropriazione dei tempi e degli spazi del vivere urbano che induce la riconfigurazione delle relazioni sociali, politiche ed economiche che hanno a che vedere con la qualità dei processi decisionali.

Per il governo della città e la pratica della pianificazione questo è un nodo che porta a ripensare anche alle dotazioni minime degli spazi e delle attrezzature pubbliche e di interesse collettivo. I nuovi parametri dello spazio pubblico devono trovare posto nella pianificazione urbanistica comunale ove definire dotazioni urbanistiche in circostanziato rapporto con le necessità e peculiarità delle persone, garantire che risultino accessibili a norma della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità e che rispondano a criteri di civiltà urbanistica ed edilizia quali semplicità di utilizzo e di gestione; sicurezza e adeguatezza tecnologica; confort; riconoscibilità e comprensibilità; qualità architettonica; minimizzazione delle impermeabilizzazioni e sicurezza geologica, idraulica e sismica a difesa della resilienza; sostenibilità energetica ed ambientale.

Nel Terzo Millennio come accadde nella metà del Novecento la questione degli standard urbanistici si pone al centro del progetto della città per il diritto di accedere all'offerta della città in termini di servizi, infrastrutture, spazi di aggregazione e dispositivi per la mobilità, libertà di modulare il cambiamento d'uso della città secondo i propri bisogni e le proprie aspettative.

Ciò permette di articolare le dotazioni in funzione:

- della scala (territoriale, urbana, di luogo);
- dei livelli di piano (pianificazione paesaggistica regionale, pianificazione territoriale di area vasta -provinciale, metropolitana, unionale, pianificazione urbanistica comunale operativa ordinaria, pianificazione attuativa e programmazione complessa comunque denominata);
- del rango (essenziali e obbligatorie, aggiuntive, quantitative, prestazionali), degli usi (stabili, modificabili, temporanei).



4.3 La città delle donne

Parlare di città nei primi anni Sessanta del Novecento equivale a parlare di urbanistica, uso dei suoli e politica di piano. In questo contesto l'UNIONE DONNE ITALIANE lavora con assiduità alle tesi per il Convegno nazionale del marzo 1964 intitolato "Obbligatorietà della programmazione dei servizi sociali in un nuovo assetto urbanistico". Gli strumenti ritenuti



necessari sono quelli tecnici e normativi della pianificazione, dibattuti anche in relazione al tema degli standard urbanistici. Sul tema dei servizi sociali l'UDI lavora poi all'approvazione di un piano nazionale sugli asili nido. Questo fondamentale contributo su scuole d'infanzia e asili nido entrerà negli anni successivi nella redazione del decreto sugli standard urbanistici (D.I. 1444/1968)

esprimendo una domanda di welfare urbano che ancora appare attuale, da difendere e da aggiornare a fronte dei bisogni della contemporaneità. Diritti, democrazia, servizi pubblici, responsabilità e politica si uniscono nel pensiero delle donne rivolto a una *città amica*.¹⁶

Le donne tendono a contaminare la propria storia individuale con la storia collettiva e troppo spesso la storia individuale diventa ostativa per il rango che le donne possono assumere nella storia collettiva, per le loro esperienze politiche e sociali. Si pensi ai temi della sicurezza, delle scelte riferite alla maternità e alla famiglia, dei servizi di base per diminuire i pesi nella cura dei deboli, dei malati, degli anziani, dei bambini, un'attività quasi sempre a carico delle donne. Vi assumono un significato rilevante le modalità d'uso degli spazi urbani e gli aspetti legati al tempo, un fattore sottovalutato nella costruzione degli assetti della città. Tramite l'insieme degli aspetti reali e di quelli percettivi che le donne disegnano nel loro uso degli ambienti urbani e nei diversi tempi che lo connotano (legati alla quotidianità, all'età, alla provenienza sociale, alla cultura e alla razza), si configura anche uno speciale rapporto tra abitare e città.



¹⁶ "Impariamo a votare per una città amica", inchiesta a puntate *Noi donne*, XV, n. 39, 2 ottobre 1960



Le donne inducono alla rappresentazione di un abitare insieme sostenibile, ecologicamente corretto, sicuro, favorevole alla convivenza urbana e civile. Si può affermare che esse riescono a recuperare un'idea di interesse pubblico in grado di orientare i processi decisionali e restituire senso alla necessità della regolazione, del piano e del progetto. In altri termini, in un momento storico nel quale la società è frammentata e le esigenze sono sempre più individuali e spesso conflittuali, le donne permettono di non dare per scontato che i processi decisionali e in essi quelli che riguardano l'evoluzione delle forme urbane possano fermarsi all'individuazione di ciò che è utile alla maggioranza dei cittadini, intesa come un insieme pubblico indifferenziato al quale si rivolge la sfera pubblica. In sostanza, le donne possono essere una categoria trasversale, che più frequentemente e molto variamente utilizza il prodotto materiale e immateriale (i vari servizi e dunque anche gli spazi) della sfera decisionale pubblica. Lo scenario di cittadinanza espresso dalle donne - che è anche uno scenario normativo- può dare fondatezza al governo del territorio e agli strumenti con i quali si regolano e si configurano gli assetti urbani: è dialogico, comunitario e autodeterminato, tende a ottenere vantaggi che sono tanto per le singole componenti (ogni donna) quanto per l'insieme che esse rappresentano e dunque è potenzialmente concorde o comunque meno conflittuale rispetto all'interazione tradizionale tra pubblico e privato, individuale e collettivo.



Oggi, attraverso la domanda di abitabilità, accessibilità e facilità nelle esperienze di urbanità, le donne pongono esigenze prioritarie e configurano ipotesi di soluzione ai temi dell'integrazione, della crescita e dello scambio generazionale.¹⁷

Le donne sono frequentatrici e utilizzatrici dei luoghi e dei servizi, progettiste, imprenditrici, hanno ruoli amministrativi e di governo e in questi tanti e diversi compiti portano esperienze e competenze utili a fondare progetti complessivi, articolati e

unitari, con uno sguardo aperto e capace di orientarsi nella complessità. Le donne misurano la qualità dei servizi pubblici, l'accessibilità dei luoghi, la vita domestica, la qualità dei luoghi di lavoro, la distribuzione della rete commerciale, l'organizzazione dei tempi e degli orari. Le donne vivono la città dei bambini e conoscono la qualità dei servizi scolastici, la città dei giovani e dei luoghi di incontro, la città della famiglia e dei servizi sociali, la città del lavoro e dello svago, la città degli anziani e dell'assistenza. Sono anche particolarmente sensibili alla qualità

¹⁷ Il progetto nazionale delle Donne del Soroptimist International "La città che vorrei: reinventare la città a misura di donna", lanciato nel Dicembre 2021, trova la sua ragione nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che assegna ben 1/3 dei fondi (65 miliardi) alla "rigenerazione" delle Città, di qualunque dimensione, che contiene anche tre priorità e obiettivi trasversali: Donne (parità di genere), Giovani (parità generazionale), Sud (parità territoriale).



dell'ambiente, alla mobilità sostenibile, alla sicurezza. Attraverso la frequentazione dei luoghi urbani le donne contribuiscono a creare nuovi spazi collettivi, diversi da quelli che siamo abituati a considerare nella progettazione urbanistica, generando diverse mappe delle città e dei servizi. I luoghi delle donne danno una rappresentazione della qualità e della capacità di adattamento a usi diversi, generano una domanda di progettazione urbana molteplice e differenziata, perché si modificano tempi e modi di abitare nell'arco del giorno, dei giorni, della vita. Una città a misura di donna è fatta di parchi, giardini, luoghi di passeggio, strade illuminate, spazi collettivi. Le donne chiedono soprattutto di gestire meglio quello che già esiste e progettare meglio lo spazio urbano nel quale vorremmo vivere. I luoghi delle donne sono anche i luoghi dell'abitare quotidiano nel quale si costruiscono le vite di ognuno. Le donne chiedono piazze, parchi e giardini, piste ciclabili, centri culturali e luoghi d'incontro, larghi marciapiedi e bar accoglienti, biblioteche, strutture sportive, servizi sociali, centri d'ascolto, occasioni per superare le solitudini. Le questioni sollevate dalle donne influenzano l'organizzazione degli spazi urbani per garantire un ruolo attivo e non sporadico delle donne in ogni genere di attività politica, professionale, lavorativa, permettere loro di svolgere le mansioni di cura dei più deboli (anziani, bambini, malati, emarginati, poveri) per le quali hanno una competenza culturale e pratica storicizzata e sempre più colta alla solidarietà piuttosto che all'assistenza, garantire l'integrazione degli usi degli spazi e delle modalità di gestione del tempo, gli uni e le altre caratteri tipici della quotidianità femminile.

4.4 Abitare la prossimità

Parigi ville du quart d'heure, città del quarto d'ora con spazi abitativi a breve distanza dal lavoro e servizi: costruzione di una pista ciclabile in ogni strada e rimodulazione urbana, sviluppo di attività commerciali di quartiere, spazi culturali, presidi sanitari in ogni arrondissement e multifunzionalità degli edifici.



Melbourne ha approvato il Plan Melbourne 2017-2050 - twenty minutes neighborhood, impegnandosi a garantire ai cittadini la possibilità di soddisfare la maggior parte dei propri bisogni quotidiani con una passeggiata da casa: people can access most of their everyday needs within a 20-minute walk, cycle or local public transport trip.

L'era pandemica ha riacceso l'attenzione sulle relazioni di prossimità, le reti di comunità, la strategicità funzionale e sociale dei quartieri nelle città (e dei borghi nelle aree interne). I drivers dello sviluppo economico nell'industria manifatturiera e in quella turistica, nel commercio e nell'edilizia, affrontano ineludibili strategie di riorganizzazione per imprimere il cambiamento



auspicato nella direzione della transizione ecologica e solidale. La riorganizzazione fisica dei territori e delle città è rilevante per allocare risorse e permettere ai nuovi comportamenti pubblici e privati di trovare occasioni per concretizzarsi.

La sfida per le città aumentate sarà quella di recuperare il loro naturale policentrismo, la



diversità dei loro quartieri che, smettendo di essere fragili periferie, tornino ad essere luoghi di vite e non solo di abitazioni, colmando il divario educativo, lavorativo, culturale, digitale, dotandosi di micro-presidi di salute pubblica e di comunità energetiche autosufficienti. Immagino città fondate su una nuova prossemica che riduca la forsennata mobilità centripeta, garantendo la risposta a molti bisogni entro un raggio di 15 minuti a

piedi (lo stanno già facendo Parigi, Barcellona e Milano). Città dello spazio domestico/urbano aumentato attraverso dispositivi pop-up e spazi intermedi che possano consentire una vita di relazioni in sicurezza: allargare i marciapiedi e prevedere pedonalizzazioni temporanee per ampliare gli spazi per l'educazione, il gioco e l'attività fisica, realizzare interventi di urbanistica tattica per il ripensamento dello spazio pubblico e per nuove modalità di fruizione della cultura e del tempo libero. Distribuire teatri, cinema, musei, scuole nello spazio pubblico e riutilizzare edifici dismessi per accogliere funzioni condivise. (M. Carta, 2020)

4.5 Mobilità urbana e sostenibile

Per i millennials, soprattutto nelle grandi città, le automobili hanno smesso di rappresentare uno status symbol e sono iniziate ad essere considerate come una commodity. La dimensione del servizio, più che quella del prodotto, ha prevalso e sono fiorite sia forme flessibili di possesso (da offerte ibride che offrono i vantaggi dell'acquisto con quelli del noleggio fino all'abbonamento" mensile) sia operatori di car sharing, anche se questi ultimi dovranno subire uno stop temporaneo legato alla sicurezza sulla diffusione della pandemia. È la rivoluzione della MAAS (acronimo di mobility-as-a-service), per la quale si guarda ai bisogni del cliente (spostarsi) e non al mezzo (proprietà di una automobile) con cui questi vengono soddisfatti. Cresce anche la domanda di auto elettriche. Il contesto ambientale (la percezione negativa dell'urbanizzazione), etico (la spinta verso la sostenibilità come valore fondante della società degli anni '20 di questo secolo), economico (diminuzione dei costi medi nelle lunghe percorrenze con mezzi pubblici e



Mobilità e innovazione tecnologica



collettivi) costituiscono le basi per una previsione di successo del mercato delle vetture elettriche, con riflessi non solo nell'acquisto ma anche nella domanda di servizi correlati, come riparazioni e ricarica. (Fonte IL SOLE24 ORE PER REPOWER).

4.6 Commercio e vicinanza

Commercio elettronico e home working sono fenomeni destinati a rimanere e che cambieranno per sempre le abitudini di acquisto degli italiani. Il numero di farmacie e parafarmacie è in aumento. Il digitale sarà uno dei fattori chiave di sviluppo del settore, sia attraverso la fornitura diretta di servizi, consulenza e supporto a domicilio, sia attraverso la



costruzione di brand community. Secondo il Global Wellness Institute la spesa mondiale complessiva per il personal care, i trattamenti di bellezza e antietà supera i mille miliardi di dollari. Quella per il fitness sfiora i 600 milioni, mentre 175 milioni sono impiegati in spa e terme. L'Italia si posiziona al quinto posto mondiale in questo mercato superata solo da Cina, Giappone, Germania e Russia. È emersa l'importanza di una rete

capillare e diffusa di commercio al dettaglio per rispondere alle esigenze di chi abita in una determinata porzione di territorio, rafforzando peraltro l'antico rapporto fiduciario tra esercente e consumatore. I piccoli esercizi potranno riorganizzarsi, modificare gli orari di apertura o prolungarli attraverso modalità inedite a partire dai sistemi di delivery di prossimità e punti di raccolta (click&collect, drive&collect, gestione di ordini online in store) e procedere verso l'integrazione tra online e offline. Questo potrà cambiare l'organizzazione degli spazi urbani. (Fonte IL SOLE24 ORE PER REPOWER) Peraltro anche le più recenti analisi confermano il ruolo strategico dei piccoli negozi nel promuovere le eccellenze, la cultura e le tradizioni locali. Secondo l'indagine condotta per American Express da SDA Bocconi, il 40% degli italiani acquista almeno una volta alla settimana nei piccoli negozi:

il dato conferma l'interesse per il commercio di prossimità e le botteghe di quartiere in particolare, alle quali molti italiani tendono ad associare sia la dimensione della vicinanza e quindi della comodità, sia i concetti di tradizione e genuinità locale.¹⁸

Le scelte della pianificazione dello spazio urbano si dilatano dal punto di vista del commercio di vicinato persino oltre i confini comunali e secondo una logica di rete di attori diversi. E' il caso della Lombardia dove la Regione ha promosso un approccio integrato allo sviluppo economico locale: nascono così i "Distretti del



¹⁸ Roberto Pacifico, in GDOWEEK del 9 maggio 2023, <https://www.gdoweeek.it/prossimita-gli-italiani-non-rinunciano-allo-shopping-di-quartiere/>



Commercio” volti alla riqualificazione urbana e territoriale in chiave innovativa ed attrattiva. I Distretti del Commercio costituiscono uno strumento finalizzato a promuovere il commercio di prossimità implementando nuove strategie adatte ad incrementare la valorizzazione territoriale. L’attrattività e la competitività vengono supportate da una regia unitaria, ovvero attraverso un partenariato pubblico – privato composto da Comuni, imprese ed altri attori locali coinvolti attivamente nella promozione e nello sviluppo delle città e dei territori lombardi, grazie al perseguimento di una visione strategica e di investimento condivisa.¹⁹

4.7 Turismo e ricettività

Come impatteranno le domande e le offerte del settore turistico sugli strumenti urbanistici? Non sembra ragionevole insistere sul mantenimento di perimetrazioni, regolamentazione rigida, predestinazioni d’uso. Ci si dovrà volgere su flessibilità, usi temporanei, reversibilità, valutazioni di compatibilità. A questo spingono le analisi sugli effetti del Covid19 e sulle domande prevalenti. Campeggi, vacanze in barca e turismo di prossimità sembrano essere i trend più promettenti nell’immediato futuro. Gli stabilimenti balneari sono stati molto colpiti dalle misure sanitarie restrittive e rischiano di subire un grave impatto sui ricavi, con conseguenze prolungate anche nel medio periodo. Controllo e pianificazione dei costi, spinta verso la qualità, innovazione e sostenibilità ambientale potrebbero essere i driver del necessario cambiamento in questa fase. Le aggregazioni tra operatori potrebbero permettere di valorizzare meglio sia l’identità territoriale che quella di brand, migliorando l’efficienza e la qualità della proposta commerciale. Flessibilità e ricerca di vantaggi competitivi nell’offerta (ad esempio legati al trend crescente della mobilità elettrica) potrebbero aiutare a intercettare quote della domanda, soprattutto quella di prossimità che appare essere la più promettente. (Fonte IL SOLE24 ORE PER REPOWER)



4.8 Ristorazione

Tra bar e ristoranti si sommano 285mila imprese che danno lavoro a 1milione e 200mila persone, generando 60 miliardi di fatturato all’anno. Ottimizzare gli spazi esistenti, ampliarsi se possibile e garantire un maggior turnover di clienti potrebbe rivelarsi una esigenza non differibile. Avere la capacità di innovare, offrendo servizi nuovi, e seguire le richieste del mercato in tempi rapidi potrebbe fare la differenza nel corso del 2020. Le preferenze dei clienti si stanno sofisticando, per cause legate a problemi alimentari, ma anche per motivi etici o di benessere. Secondo il sondaggio di Statista “Food and Hot Drinks in Italy 2019”, tra i giovani

¹⁹ <https://www.eurca.com/157844/i-distretti-del-commercio-come-rivincita-del-commercio-di-prossimita/>

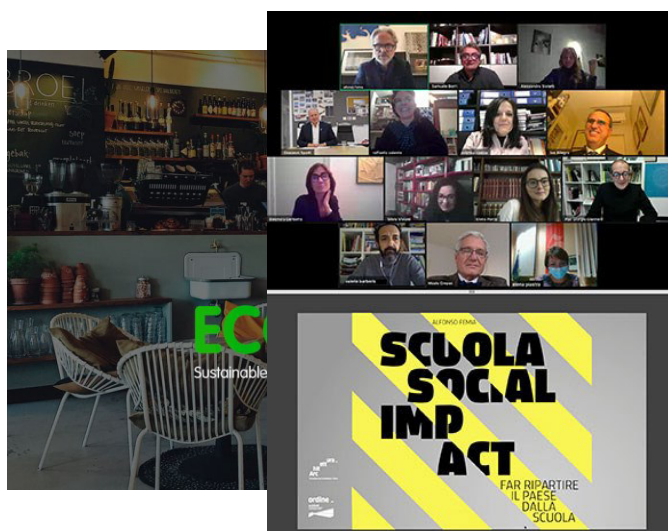


con meno di 30 anni il 36% segue una regola nutrizionale, contro il 24% degli over 60. Il 13% ricorre a diete con ridotto apporto di carboidrati, i 5% gluten-free e il 9% senza lattosio, mentre è vegano o vegetariano il 4% della popolazione. Tra questi ultimi, tuttavia, la percentuale quasi raddoppia nella nuova generazione di consumatori. Ben tre quarti della popolazione, inoltre, cerca di evitare l'assunzione di determinati cibi o ingredienti nelle preparazioni consumate: conservanti o aromi naturali in primis, ma anche grassi, zuccheri e dolcificanti sono sulla lista nera per oltre tre italiani su dieci. In Italia già oltre il 15% della superficie agricola è dedicata a coltivazioni biologiche (due milioni di ettari in tutto). Il valore del mercato dell'organic food è pari a 2,5 miliardi di euro. Cresce anche la domanda di cibo a domicilio, compresa quella del delivery per gli home workers. Il giro d'affari del food delivery su scala globale vale 35 miliardi di dollari e la proiezione al 2030 (fonte Ubs) parla di 365 miliardi di dollari, con una crescita composita anno su anno del 20%. (Fonte IL SOLE24 ORE PER REPOWER)

Da un'indagine realizzata in occasione della Giornata Mondiale della Terra (22 aprile) si registra che l'attenzione verso il pianeta inizia dai piccoli gesti quotidiani volti a limitare gli eccessi di cibo, a partire dalla riorganizzazione della spesa per programmare i propri menu settimanali, con il 33% degli italiani che si ripromette di fare scelte di consumo più mirate ed un 47% che cerca di comprare alimenti di provenienza locale, dimostrandosi anche propenso a spendere una somma maggiore per ingredienti a filiera corta (34%) e di stagione (28%) e infine un 52% che ha cambiato il proprio approccio in cucina per ridurre gli avanzi.²⁰ Secondo la ricerca *Setting the sustainable development targets for restaurants and Italian HoReCa sector*, gestire un ristorante seguendo gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 dell'Onu è possibile. In più, farlo potrebbe portare notevoli benefici per le diverse comunità territoriali italiane.²¹

4.9 La scuola come infrastruttura

Le scuole sono al centro della vita di quartiere, appartengono al sistema delle urbanizzazioni ma sono soprattutto un simbolo materiale e immateriale di urbanità, finanche un segnale di fiducia nel futuro perché dedicate all'istruzione e dunque alla popolazione alla quale



²⁰ <https://www.lamadia.com/tendenze/ristorazione-sostenibile/>

²¹ Stefania Leo, La ristorazione può essere un driver per la sostenibilità, in Linkiesta, *Gastronomica*, <https://www.linkiesta.it/2022/07/ristorazione-driver-sostenibilita/>





affidiamo la costruzione di ciò che verrà. Perciò per le scuole intese come una grande e complessa infrastruttura urbana si può e si deve immaginare quello che oggi non c'è. *La scuola sconta un'arretratezza di approccio quarantennale, continua a essere intesa solo come oggetto ed è priva delle relazioni urbane di contesto, ma è anche finanziata secondo modelli edilizi riferiti quasi esclusivamente al*

miglioramento impiantistico o alla nuova edificazione. Il che è sicuramente necessario ma non permette di intercettare i sogni e i bisogni che la città esprime nella sua complessità. La scuola fa parte delle attrezzature che come quelle per la sanità e quelle che favoriscono la coesione sociale potrebbero far parte di un programma di finanziamento e di intervento tale da permettere alla sfera pubblica di massimizzare il valore del proprio ruolo, aggredendo con iniezioni pubbliche incisive ambiti direttamente toccati dalla crisi pandemica. Le scuole sono spazi pubblici, che si estendono al chiuso e all'aperto, ove si erogano servizi alla popolazione fondamentali, da riprogettare in una città ecologica, tecnologica, equa, multiculturale, disegnata dagli usi e dalle aspettative con mappe continuamente diverse. ... Il progetto della scuola va incluso in una pianificazione urbanistica da cui la città riprenda vita, nell'interazione tra l'ambiente costruito e quello naturale, il paesaggio, la mobilità. La riqualificazione delle scuole può avere un effetto domino e promuovere la rigenerazione della città, in una nuova concezione della prossimità e nelle tante pratiche delle relazioni materiali e immateriali fra le persone. L'edificio scolastico può diventare un polo di servizi, vivere tutto il giorno ed essere un riferimento per attività varie e diverse, può aprirsi e collegarsi a un sistema di ciclo-pedonalità e di giardini, può farsi notare in città e contribuire al suo risanamento, al suo rinverdimento, al suo rinnovamento. (Viviani, 2020).²²

Varie e diverse sono le azioni che si possono promuovere per la scuola:

- assicurare un servizio internet a prezzi accessibili e di buona banda;
- rendere accessibili tutti i dispositivi con accesso a internet;
- prevedere percorsi educativi all'uso di internet e alle altre tecnologie digitali;
- prevedere un supporto tecnico di qualità;

²² 26 novembre 2020 Webinar "Scuola Social Impact", Alfonso Femia Atelier(s) AF517 progetto condiviso con Ivo Allegro di Iniziativa, e con la Fondazione e l'Ordine degli Architetti di Torino. *Architettonico, civico, formativo, l'edificio scolastico deve trasformarsi in un'infrastruttura per i servizi di prossimità. La scuola, come ultima vera funzione pubblica nella città, deve rimanere aperta di giorno e di sera, di sabato e domenica, affiancando altre funzioni civiche e servizi privati. Deve garantire a se stessa la sostenibilità economica, la capacità di trasformarsi, la flessibilità di mutare la funzione. È possibile immaginare e realizzare questa scuola?* <https://www.fondazioneperlarchitettura.it/2020/11/18/scuola-social-impact-2/>



- considerare applicazioni e ambienti digitali che premiano, per design, l'autosufficienza e la partecipazione dei singoli individui;
- correlare le politiche per l'istruzione con la rigenerazione urbana, con le politiche per la mobilità sostenibile, con il programma dei lavori pubblici per valorizzazione e gestione del patrimonio pubblico;
- realizzare grandi e piccoli interventi sugli edifici, sugli spazi interni e sugli spazi esterni, per garantire alla popolazione scolastica di tornare a vivere la socialità;
- sulla scuola organizzare i programmi di riqualificazione dei quartieri come parti strategiche delle città.

4.10 L'accessibilità universale



Una città è accessibile quando consente al più ampio numero di persone portatrici di diverse abilità di muoversi il più possibile in autonomia e sicurezza tra gli spazi e le attrezzature di uso collettivo, tra i luoghi dell'abitare e quelli in cui si esercitano le attività del vivere quotidiano. Occorre quindi progettare e/o ridisegnare spazi urbani e attrezzature fruibili, confortevoli, sicuri,

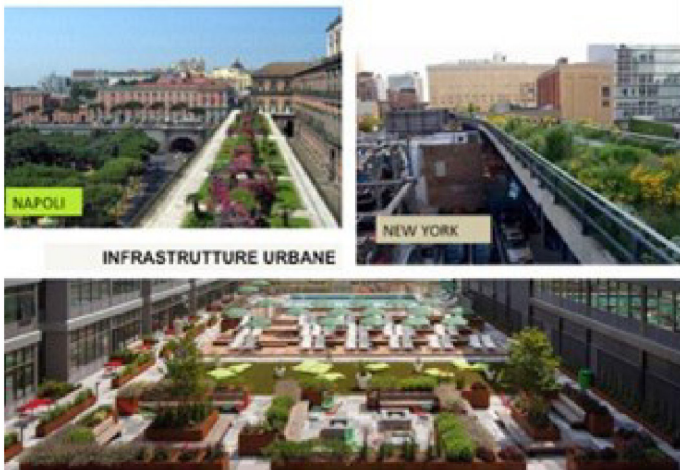
gradevoli (alla vista, all'udito, al tatto, all'olfatto), divertenti, non ridondanti né invasivi; spazi non specificamente dedicati alle persone con disabilità, ma nei quali tutti possano sentirsi inclusi. Nelle operazioni di riqualificazione di rigenerazione dei territori urbani esistenti l'accessibilità deve costituire un tema ricorrente e imprescindibile, una componente ineludibile dell'accezione più ampia di sostenibilità.

L'accessibilità, ossia l'assenza di barriere architettoniche, culturali e sensoriali, è anche la condizione indispensabile per consentire la fruizione del patrimonio turistico italiano. In Italia è stata istituita la Commissione "per la promozione e il sostegno del Turismo Accessibile", nata dall'esigenza di mettere ogni persona con i suoi bisogni al centro del sistema turistico. Il turismo accessibile è la massima espressione di questo obiettivo di civiltà e rappresenta anche una indubbia attrattiva - moderna e attuale - per riportare in alto l'immagine del turismo italiano nel mondo. Il principio che l'azione della Commissione promuove è semplice e chiarissimo: l'individuo nella sua totalità, con i suoi bisogni, è un cittadino ed un cliente che ha diritto a fruire dell'offerta turistica in modo completo e in autonomia.



4.11 Verde e resilienza

Il progetto degli spazi è obbligato a fare i conti con le condizioni ambientali. Le condizioni di salute degli esseri umani dipendono drammaticamente dai danni provocati agli equilibri ambientali, effetto di deforestazione, scarsità di risorse, perdita di biodiversità, inquinamenti. È un dato certo che l'urbanizzazione diffusa e dispersa ha prodotto perdita di paesaggi e suoli e dei relativi servizi eco-sistemici, si è mostrata energivora, ha riguardato zone a rischio idrogeologico, sismico, vulcanico. Indubbiamente, le forme dell'urbanizzazione sono uno dei fattori determinanti della sostenibilità ambientale e della resilienza urbana, poiché determinano i modi in cui si organizzano le funzionalità delle città, l'accessibilità ai servizi urbani e la capacità di trasformazione e adattamento alle diverse domande sociali e al cambiamento climatico. Le politiche di incentivazione all'ecosostenibilità e al risparmio energetico sono rivolte sostanzialmente all'edilizia privata, in assenza di un rinnovo ecologico delle infrastrutture urbane. La questione del rischio va invece incardinata nella pianificazione urbanistica e territoriale tramite una valutazione secondo molteplici criteri integrati tra loro. Il



contrasto alle condizioni di rischio del nostro Paese - sismico, geomorfologico e idrogeologico - richiede l'adozione di politiche, piani e progetti fortemente connotati da un approccio adattivo (caso per caso), multi-scalare dalla scala sovracomunale a quella micro-locale, multidimensionale (caratterizzati cioè da una elevata capacità di integrazione di saperi, competenze e soggetti). La scorciatoia delle soluzioni settoriali, affidate a

single discipline specialistiche, ha sempre prodotto un impoverimento delle azioni e una riduzione complessiva della loro efficacia.

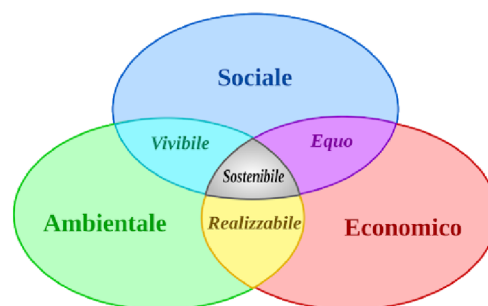
In questo senso l'urbanistica assume un rango di campo interpretativo e progettuale di convergenza e integrazione tecnico-decisionale.

I ruoli del verde urbano sono molteplici: paesaggistico ed estetico; culturale ed educativo; sanitario e igienico; ricreativo e sociale; ecologico e di sostegno alla biodiversità; difensivo e protettivo dai rischi; produttivo di professionalità e attività; economico.



Il verde urbano è pubblico e privato. Entrambi contribuiscono alla qualità e alla sostenibilità urbane ma il patrimonio vegetazionale pubblico fa parte di un portfolio individuale e collettivo che può essere ricondotto ai diritti di cittadinanza. Il verde pubblico (parchi, giardini, viali alberati, giardini scolastici, verde cimiteriale) fa parte del verde urbano, che è una matrice vivente complessa costituita anche dal verde privato, dal verde lungo i corsi d'acqua e dalle aree agricole, come orti e campi periferici. Il verde urbano pubblico è oggetto di pianificazione e di gestione, tanto un investimento quanto una spesa, un capitolo significativo dell'agenda di governo locale. La pianificazione del verde urbano richiede saperi esperti e deve comprendere progetto e gestione, correlando tempo e spazio nell'idea di assetto dei luoghi. La pianificazione del verde urbano richiede modalità intersettoriali nella pubblica amministrazione (urbanistica, ambiente, lavori pubblici).

È possibile associare allo standard di verde pubblico e inserire nei progetti del verde urbano parametri quantitativi e indicatori prestazionali qualitativi, considerati tipi di utenti, caratteristiche localizzative, effetti delle scelte progettuali e di gestione in relazione agli obiettivi assegnati alla pianificazione prioritariamente verso la rigenerazione urbana in chiave ambientale e paesaggistica.



4.12 Sport: salute, solidarietà e aggregazione sociale

Cominciamo con qualche numero che racconta il Paese dal punto di vista delle pratiche sportive:

- sono 22,4 mln gli italiani sedentari;
- è 24° su 28 la posizione dell'Italia in Europa per stili di vita attivi;
- in 9 miliardi/€ è stimato il costo annuo per le cure dei sedentari;
- sono 80 mln/€ i risparmi per ogni stato corrispondenti a 215.00 persone che passano a stili di vita attivi.

Negli anni '60 del secolo scorso lo sport era un'attività per pochi, lo praticavano 1 milione e 230 mila persone, delle quali il 90,8 % maschi. Oggi invece 1/3 della popolazione pratica sport, ossia 20 milioni di persone di cui il 40 % donne. Inoltre, diminuisce l'età media di inizio dell'attività sportiva e aumenta il numero dei praticanti nelle età più avanzate, soprattutto tra le donne. Negli ultimi 10 anni accanto agli sport più tradizionali emergono jogging, arti marziali, danza, padel. Più di 4 persone su 10 -soprattutto tra i meno giovani- fa sport in autonomia e in spazi aperti. Quanto ai dati non materiali né quantificabili si deve richiamare che la pratica sportiva è un'occasione di inserimento, integrazione, partecipazione; non sempre lo sport è accessibile a tutti; vi sono reciproche relazioni materiali e immateriali fra spazi della città e pratica sportiva individuale o collettiva, all'aperto o al coperto, agonistica o ludico-motoria.



I numeri che descrivono Livorno per l'ambito dello sport sono significativi.



valori dello sport sono riferiti agli effetti educativi, relazionali e sociali, salutari, per il benessere psico-fisico, economici.

Quanto a questi ultimi, lo sviluppo di effetti economici legati allo sport è vario e diverso: dal turismo sportivo all'impresa sportiva fino alle filiere della riabilitazione e della prevenzione, essi si dispiegano in forme utili anche alla rigenerazione degli spazi fisici della città e dei suoi tessuti sociali, comprendendo anche la creazione di lavoro e professionalità giovanile.

I principali livelli di inserimento dello sport in città che le strategie della Variante al PS indicano quali traiettorie sia per il Piano Operativo sia per il Programma dei lavori Pubblici riguardano:



- LO SPORT ALL'ARIA APERTA: nei giardini e nei parchi urbani, sul lungo mare, in collina;
- LO SPORT NELLA CITTA' SPECIALIZZATA: nella cittadella dello sport ambito da riqualificare e caratterizzare e nelle attrezzature sportive esistenti da potenziare;
- LO SPORT NEI QUARTIERI: come componente di prossimità, integrato nelle aree verdi e di sostegno alle scuole;
- LO SPORT PER TUTTI.

E' una visione integrata e sistemica che risponde alla propensione e ai desideri degli italiani di praticare attività sportiva. *Cresce l'esigenza di immaginare delle città sempre più a misura di sport, ripensando non soltanto l'utilizzo degli spazi pubblici urbani, ma puntando anche al generale benessere psicofisico della collettività. Parchi, strade, piazze, periferie da riprogettare nell'ottica di migliorare la qualità della vita dei cittadini e diffondere anche la cultura dello 'star bene' all'interno delle proprie città che devono cambiare aspetto e diventare delle vere e proprie 'sport city' [...] Lo sport può diventare, anche, uno straordinario strumento per investire*



*non solo sul capitale umano, ma anche per favorire l'inclusione, l'integrazione, la crescita culturale e la socializzazione. Un modo per aiutare anche le comunità territoriali a crescere.*²³

Nasce lo *sport urbanism*, che unisce attività sportive, pratiche sociali, riorganizzazione dello spazio urbano. I

*benefici fisici e mentali del fare sport sono già noti, ma negli ultimi anni è stata posta grande attenzione anche sull'utilità sociale della pratica sportiva. Prima di tutto lo sport svolge un ruolo importantissimo nella formazione, nello sviluppo e nell'educazione e non solo dei bambini: rispetto degli avversari e delle regole, allenamenti costanti, voglia di migliorarsi sempre sono elementi fondamentali.*²⁴

²³ *Così lo sport cambia i luoghi in cui viviamo: la nuova frontiera delle 'sport city'* scritto su "ALLEY OOP L'altra metà del Sole" da Gabriella Oppedisano il 13 Marzo 2021, <https://alleyoop.ilsole24ore.com/2021/03/13/cosi-lo-sport-cambia-luoghi-cui-viviamo-la-nuova-frontiera-delle-sport-city/>

²⁴ In BRAND FOR THE CITY, *Sport per tutti! Come lo sport urbanism trasformerà le città*, 02/03/2023 | IN NEWS, BEST PRACTICES, <https://brandforthecity.com/sport-per-tutti-come-lo-sport-urbanism-puo-trasformare-le-citta/>

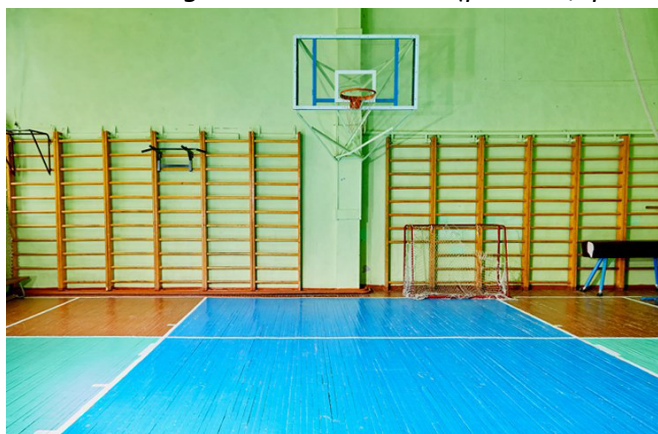


Progettare spazi per lo sport diventa una componente della rigenerazione urbana per recuperare ambiti residuali, introdurre attività e funzioni in aree sotto utilizzate, creare nuovi paesaggi urbani.²⁵



Lo sport è anche un veicolo di welfare sociale. *Quando si parla*

*di contrasto alla povertà educativa, spesso gli aspetti legati all'attività fisica vengono sottovalutati. Questo però è un errore. Praticare uno sport infatti, oltre ai riconosciuti benefici dal punto di vista fisico e psicologico, offre occasioni di confronto, di socialità e di acquisizione di valori. Elementi che possono avere un impatto determinante sulla crescita dei giovani. [...] Lo sport ha un ruolo fondamentale nello sviluppo dei minori ma la condizione economica della famiglia d'origine può limitarne l'accesso. Le palestre scolastiche assumono un ruolo centrale nel garantire questo diritto.*²⁶ In Italia solo il 40,8% delle scuole ha una palestra o una piscina. Tra le regioni italiane, solo in Friuli Venezia Giulia (57,8%) e Piemonte (51%) i plessi scolastici dotati di impianti sportivi sono più della metà. Altre 9 regioni sono sopra al dato medio nazionale (40,8%). Tra queste Toscana (48%), Lazio (46,8%) e Marche (46,7%). Agli ultimi posti invece Calabria (20,5%), Campania (26,1%) e Umbria (31,9%). *La presenza di strutture sportive all'interno degli istituti scolastici (palestre, piscine) assume quindi un ruolo centrale nella*



*crescita dei giovani. Oltre alle ore di educazione fisica mattutine, infatti, una palestra scolastica può essere utilizzata per attività pomeridiane. Anche attraverso la presenza di associazioni che potrebbero offrire la possibilità ai ragazzi di praticare uno sport a costi ridotti. In questo modo, la palestra diverrebbe un presidio sociale anche al di fuori della scuola.*²⁷

²⁵ Roma, Casilino Sky Park, da tetto di un parcheggio a parco sopraelevato. Campi sportivi di calcetto, basket, padel e skateboard, valorizzati con opere di arte urbana.

²⁶ OPEN POLIS, 29 Settembre 2020 | POVERTÀ EDUCATIVA, <https://www.openpolis.it/la-presenza-delle-palestre-scolastiche-nelle-grandi-citta/> I contenuti dell'Osservatorio povertà educativa #conibambini sono realizzati da openpolis con l'impresa sociale *Con i Bambini* nell'ambito del fondo per il contrasto della povertà educativa minorile. La fonte dei dati utilizzati per l'articolo è il Miur.

²⁷ OPEN POLIS, cit.



4.13 La casa

La *casa* riemerge con forza nella contemporaneità.

Da comprendere fra i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale, troppo a lungo dimenticata nella apparente stabilità dell'80% di abitazioni in proprietà e del 90% del valore del patrimonio residenziale complessivo posseduto dalle famiglie italiane, la casa torna ad essere una necessità che deriva in primo luogo dalla constatazione che un numero sempre maggiore di famiglie non riesce a trovare un alloggio in affitto con canoni compatibili con i propri redditi.



Si aggredisce il problema abitativo sia sul fronte della riqualificazione dell'edilizia pubblica esistente che su quello della necessità di realizzare nuove abitazioni in affitto a basso costo.

Si rilancia l'intervento pubblico per soddisfare il fabbisogno abitativo

disomogeneo, mutevole, frammentato e variamente legato ai disagi delle persone, nella consapevolezza del legame fra vulnerabilità sociale e condizione abitativa.

Si affronta la questione dell'adeguatezza delle soluzioni abitative da mettere in opera sia nel recupero sia nella nuova realizzazione in termini materiali e immateriali, collegando progetti urbanistici ed edilizi a programmi gestionali nei quali si pongono questioni come tempi e modalità di accesso, cooperazione, mobilità, compatibilità con i sistemi delle risorse familiari, differenti bisogni degli individui e delle famiglie, integrazione della sfera abitativa con le politiche sociali.

La *casa* del dibattito politico del Novecento diventa l'*abitare* nel Terzo Millennio e in questo passaggio terminologico si cela la volontà di colmare il bisogno di servizi e di rispondere all'impovertimento spinto da cambiamenti sociali, culturali, del mondo del lavoro, delle crisi economiche e sanitarie del nostro Tempo.

Da tempo abbiamo convenuto sull'impovertimento sempre più accentuato del ceto medio, sulla difficoltà economica dei giovani legata a problemi lavorativi ma anche sul loro orientamento verso la fruizione delle abitazioni più che verso il possesso e dunque con propensione all'affitto prevalente rispetto alla proprietà; sulla frammentazione e sui mutamenti sociali che interessano i nuclei familiari; sull'invecchiamento progressivo della popolazione che risente del peso dei canoni di



locazione, dell'adeguatezza dello spazio abitativo rispetto alle condizioni fisiche, del rischio di isolamento; sulla componente rilevante non solo per quantità dovuta all'immigrazione.

Si è assunta consapevolezza anche degli impatti dell'attività edilizia sull'ambiente e del contributo che, viceversa, può esser dato al risanamento urbano progettato e realizzato in modo tale da indurre quel cambiamento negli stili di vita che si palesa improcrastinabile per la sopravvivenza.

Si è individuata la via della cooperazione, sia con l'attivazione del Terzo Settore quale soggetto abilitante nelle politiche sociali, sia con progetti che inducono approcci mutualistici e modalità di gestione sperimentale di abitare solidale, patti di convivenza, integrazione generazionale, cooperazione sociale per servizi alla persona, cooperazione culturale ed etnica.

Ancora però deve essere pienamente colmata la distanza tra politiche urbane e politiche abitative, seppure si sia da tempo incardinata l'edilizia residenziale sociale in ambienti urbani strutturati e dotati dei servizi necessari quale componente rilevante nei processi di rigenerazione urbana, come si è visto nei vari tipi di programmi straordinari dedicati a tali processi.

L'attenzione alla domanda abitativa non in grado di trovare riscontro nel libero mercato pare avere successo in particolare nelle situazioni urbane dove la differenza dei canoni possa esser significativa.

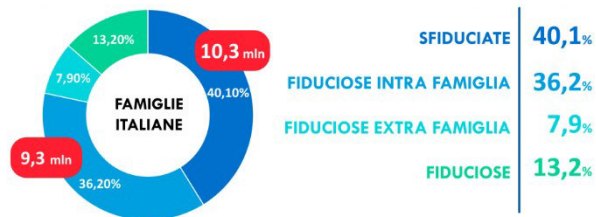
Eppure non vi è solo questo aspetto da considerare.

Sovente il tema dell'abitare e del disagio ad esso connesso è stato affrontato con riferimento esclusivamente alle caratteristiche strutturali dell'immobile in cui si vive (dimensione degli ambienti, distribuzione degli spazi, qualità costruttiva, ecc.), unitamente alla difficoltà economica di sostenere le spese legate al pagamento del canone di locazione. Tuttavia, per meglio comprendere le condizioni in cui versano le famiglie e i bisogni che esprimono, occorre allargare questo sguardo e prendere in considerazione anche altre tipologie di criticità e "debolezze". Nomisma ha scattato una fotografia delle famiglie attraverso un'indagine campionaria rappresentativa della popolazione italiana, che ha evidenziato 3 differenti tipologie di debolezze: si va dalla "debolezza economica", intesa in termini di difficoltà nel sostenere le spese legate all'abitazione e che coinvolge 7,3 milioni di famiglie (pari al 28,3% di tutte le famiglie italiane) alla "debolezza abitativa", caratterizzata da un'insoddisfazione riguardante sia le caratteristiche dell'immobile, sia una serie di aspetti relativi al contesto in cui si vive, che interessa una platea di 3 milioni di famiglie (11,7%). Oltre a queste due debolezze ve ne è una terza, di tipo "sociale", caratterizzata da problematiche legate al tema della salute (presenza di persone non autosufficienti, con limitazioni nelle attività quotidiane, ecc.), del

LE FAMIGLIE E LA (S)FIDUCIA

nomisma.it 4

SEGMENTAZIONE DELLE FAMIGLIE IN BASE ALLA FIDUCIA NELLA PROPRIA SITUAZIONE ECONOMICA E NEL SISTEMA ECONOMICO ITALIANO PER L'ANNO 2023 (% sul totale campione)



lavoro (componenti disoccupati o che lavorano in maniera discontinua) e del sistema relazionale (assenza di una rete familiare o amicale di supporto), che coinvolge ben 11,3 milioni di famiglie (43,5%).²⁸

Se l'alloggio assume una valenza di servizio abitativo, molti cambiamenti vanno concretizzati nell'organizzazione della città con l'integrazione di residenzialità varie e diverse nello spazio per accessibilità e persino per tempi d'uso.

La mobilità delle persone e di conseguenza il rilascio dell'alloggio pubblico da un lato e dall'altro la

costruzione di progetti di vita per i quali sia utile la flessibilità abitativa sono due diversi tipi di domanda che devono essere soddisfatti in tutti i contesti urbani e che accompagnano le misure più tradizionali e irrinunciabili, sulle quali occorre investire con più forza, che attengono all'edilizia residenziale pubblica e all'emergenza abitativa.

Le fasce di popolazione che possono scegliere cercano forme di abitare temporaneo che corrisponda alla progressiva capacità di miglioramento sociale e occupazionale.

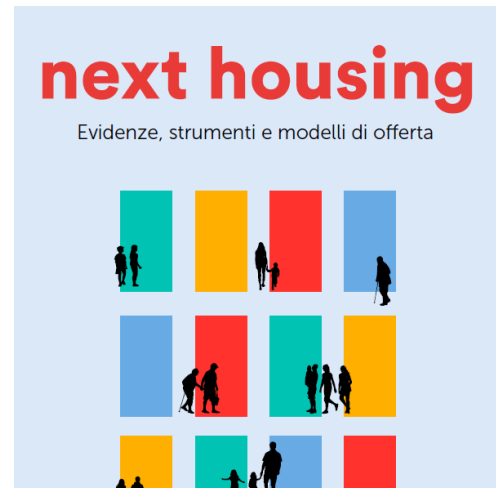
Coloro che non hanno una simile libertà si trovano in condizioni di immobilità sociale e lavorativa alla quale corrisponde una immobilità abitativa ben lontana dalla stabilità. L'intervento per l'emergenza abitativa è prioritariamente legato ad una condizione di povertà diffusa che non permette a nuclei familiari sottoposti a provvedimenti di rilascio di varia natura o che vivono in una condizione di precarietà abitativa se non di marginalità estrema di accedere al mercato delle locazioni.

Molti di questi nuclei familiari spesso non hanno neanche la possibilità di accedere all'edilizia residenziale pubblica.

Il mancato rinnovamento della disciplina dell'edilizia residenziale pubblica adeguatamente al mutare della vita urbana ha portato a carenze di alloggi da offrire a canoni adeguati ai redditi, a lacune nelle attività gestionali, a scarsissima manutenzione del patrimonio pubblico ormai obsoleto.

Tuttavia mai come in questo momento storico, dopo le crisi economiche degli anni Duemila, al centro dell'emergenza sanitaria, nel pieno di una guerra europea che incide sull'ordinaria amministrazione oltre che sulle anime di noi tutti, la leva pubblica si è dimostrata tanto necessaria.

Ai comuni italiani è chiesto di organizzare al meglio una parte strutturalmente fragile del loro operato ossia quella della capacità di spesa che deve corrispondere alla capacità di integrare le richieste di accesso ai fondi utili per le politiche dell'abitare.



²⁸ NOMISMA, *Next Housing*, Dossier, giugno 2021



Questa integrazione sarà efficace se i Comuni sapranno farlo in modalità intersettoriale al loro interno e collaborativa all'esterno; se sapranno promuovere la creatività sociale; se sapranno pianificare unendo programmazione di medio e lungo periodo con interventi subitanei.

Su questo percorso ci siamo mossi, a partire dall'idea che politiche urbane, politiche di sviluppo e tutela dell'occupazione, politiche e servizi sociali possono trovare una loro efficace integrazione nelle azioni di governo locale. Pur prive ancora di strategie nazionali dotate di risorse certe anche nelle spese correnti oltre che negli investimenti, le azioni comunali possono trovare una loro occasione di coordinamento nella pianificazione urbanistica comunale, in particolare in questo momento quando possono lavorare su piani temporali e spaziali diversi, utilizzando i fondi del PNRR e quelli dei Programmi Innovativi per la Qualità dell'Abitare mentre stanno procedendo al rinnovo degli strumenti urbanistici.

Come stiamo facendo a Livorno. Perciò nella Variante al Piano Strutturale e nel Piano Operativo abbiamo incardinato "Abitare Livorno" un programma descritto in successivo capitolo.



5. LIVORNO CITTA' DI CITTA'

Nella Prefazione a un libro di Lando Bortolotti, che aveva diretto l'Ufficio Urbanistica del Comune di Livorno dal 1958 al 1970, Leonardo Benevolo sottolinea che vi sono due prospettive nell'acquisita necessità di collegare lo sviluppo urbanistico delle città alle vicende politiche economiche e sociali.

L'una vede lo sviluppo urbanistico come necessaria conseguenza di un processo storico indipendente; pertanto, con una dipendenza generica della forma urbana alle circostanze economiche e sociali; l'altra vede lo sviluppo urbanistico come uno degli elementi del processo e quindi con la possibilità di individuare una specifica dipendenza per attaccarla.

Nel primo caso si conferma che l'attuale sviluppo urbanistico è inevitabile, quindi può essere modificato solo modificando in precedenza gli altri fattori (cioè si restringe il fronte dei possibili contributi a modificare la situazione, rinunciando a quelli del proprio settore); nel secondo caso si mettono in evidenza le contraddizioni della prassi urbanistica attuale, in cui è possibile inserirsi per modificarla entro certi limiti, cioè per contribuire a un miglioramento della vita civile nel suo insieme. Conclude affermando che il libro di Bortolotti appartiene a questa



seconda prospettiva; fa vedere che Livorno può e deve essere cambiata, con un'appropriatezza combinazione di interventi tecnici e politici. È questo il miglior elogio per la sua lunga fatica, se è vero che gli studi urbanistici non sono un passatempo erudito, ma devono servire a far star meglio le persone che abitano la città²⁹.

Con una prospettiva analoga, prima ancora di definire i contenuti del Piano, l'Amministrazione comunale ha svolto una *Campagna di ascolto*³⁰. Certo una campagna di ascolto condotta con i limiti derivanti dal vivere in epoca pandemica, con le difficoltà del distanziamento, in condizioni di contesto dimenticate fin troppo facilmente, un contesto emotivo e materiale di privazioni e paure, di reazioni emotive, consolazioni, dolori collettivi e individuali, di grande impegno e di profonda abnegazione da parte di molti.

Come si legge nel Rapporto conclusivo, la Campagna di ascolto per il Piano Operativo si è proposta con due diversi "registri", differenziati nei modi in funzione della natura e dei caratteri degli attori sociali nei confronti dei quali la campagna si è proposta. Il primo registro praticato nella Campagna di ascolto è stato quello del rapporto con gli interessi organizzati. [...] Un rapporto da stabilire con il mondo della rappresentanza economica e sociale e delle cosiddette autonomie funzionali, attori tutti portatori non solo di interessi qualificati ma anche di competenze specialistiche. [...] Un secondo registro della campagna di ascolto, che è stato appunto quello del rapporto con il mondo delle attese diffuse, espressione della auto-organizzazione civica attorno a specifici temi e luoghi. [...] I temi individuati per caratterizzare i diversi tavoli sono stati proposti dalla consulenza e discussi con le istanze tecniche e politiche della Amministrazione con l'unica preoccupazione di proporre chiavi interpretative di una certa originalità che consentissero tuttavia ai partecipanti di non dover soffrire di nessuno piazzamento rispetto a categorizzazione troppo astratte o comunque difficilmente riconducibili alla pratica dalla vita associativa e delle relazioni istituzionali.

Il palinsesto tematico proposto sembrerebbe aver retto il test del confronto con gli interlocutori se si devono assumere come indicatori di questo risultato tanto il livello della partecipazione che l'intensità del dibattito registrato.

Questi i temi affrontati dagli otto tavoli:

- 1. Il Mare, economia e vita;*

²⁹ Leonardo Benevolo, *Prefazione*, in Lando Bortolotti, *Livorno dal 1748 al 1958. Profilo storico e urbanistico*, Leo S. Olschki Editore, Firenze, 1970, pagg. VIII- IX

³⁰ La Campagna di Ascolto si è articolata in otto Tavoli tematici-Focus groups, svolti nei mesi di Ottobre e Novembre 2020, e in due momenti di incontro rivolti all'intera cittadinanza nelle due Assemblee cittadine del mese di Dicembre 2020 (anch'essi organizzati in teleconferenza, con un invito rivolto ad un pubblico molto più esteso rispetto ai Focus groups); con il coordinamento e la guida di Giampiero Lupatelli (Consorzio CAIRE). Il report della Campagna d'ascolto è stato reso disponibile sul sito del Comune <https://www.comune.livorno.it/urbanistica/verso-piano-operativo-contestuale-variente-al-ps2/campagna-dascolto>



2. *Livorno città regionale: ruoli logistici economici e specializzazioni funzionali;*
3. *le grandi infrastrutture sociali, economia e welfare;*
4. *il capitale umano: giovani, formazione, attrattività, economia della conoscenza;*
5. *Lo spazio rurale: agricoltura, natura, reti ecologiche e parchi;*
6. *La prossimità: spazi pubblici, vicinato, servizi, luoghi dell'abitare;*
7. *la mobilità urbana sostenibile;*
8. *la città degli stili di vita salutari: benessere, sport, parchi urbani.*

Per ciascuno dei tavoli proposti si sono previste e concretamente realizzate due serie di incontri. [...] Nei confronti della più vasta platea dei processi di auto-organizzazione che attraversano la vita urbana e concorrono a scandirne l'agenda, la scelta operata dalla Campagna di Ascolto per il Piano Operativo è stata quella di organizzare due momenti di incontro generalmente rivolti alla intera cittadinanza e dunque aperti alla partecipazione di tutti gli interessati.

Vere e proprie conferenze cittadine organizzate e svolte con l'unico vincolo di una organizzazione dei lavori particolarmente attenta alla gestione dei tempi per consentire ad



ogni voce urbana di avere una tribuna e un pubblico concentrato a cui rivolgere il proprio messaggio e chiarire le istanze rivolte alla Amministrazione Comunale. [...]

Quanto ai contenuti le due Assemblee cittadine sono state rispettivamente dedicate ai temi:

- *dello spazio pubblico: focalizzando l'attenzione su manutenzione, gestione, valorizzazione dei luoghi al servizio delle relazioni di prossimità;*
- *della l'animazione urbana: focalizzando l'attenzione sulle attività connesse a commercio di vicinato, spazi di lavoro (co-working), eventi, mobilità sostenibile.*

Le conclusioni del Rapporto indicano traiettorie ancora da maturare e altre più pronte, per esempio segnali di interesse sono anche quelli che vengono dal mondo delle Industrie Culturali e Creative, nei quali si può forse leggere una qualche vitalità nuova che racconta delle esplorazioni che la città è pronta a fare sulla propria natura e la propria indole. La Campagna di Ascolto ha prodotto qualche interessante sollecitazione sul fronte delle relazioni tra gli attori sociali coinvolti. Che si sono trovati, talvolta in modo in atteso, non solo in relazione con la Amministrazione ma anche in relazione tra loro, stabilendo nuove geografie tematiche che potranno, forse, contribuire a far maturare approcci progettuali più integrati e maturi della città alla stesura degli strumenti urbanistici. Il Rapporto segnala anche come il patrimonio di relazioni che il lavoro dei tavoli tematici dell'ascolto ha consolidato in una sorta di ambiente



operativo che le sessioni di lavoro ricorsive hanno contribuito a delineare, potrebbe rappresentare utilmente una sorta di infrastruttura immateriale a supporto del processo cognitivo e decisionale del piano urbanistico nelle sue prossime tappe.

Insomma, anche dalla Campagna d'ascolto sono emerse le città nella città, quella chiave assunta nel programma di mandato, nel DUP, nel Documento di Avvio del Piano Operativo con Variante contestuale al Piano Strutturale approvato dalla Giunta sul finire del 2021. Una chiave che peraltro non è astratta ma affonda le sue radici in una città di giovane e singolare impianto, multietnica, creativa, seria e dissacrante allo stesso tempo, poco incline ai compromessi. Sulle relazioni città-porto poggiano le visioni del futuro, nelle quali sono strategici i programmi di riqualificazione del patrimonio pubblico, che comprende un cospicuo stock di edilizia residenziale pubblica, e l'incremento produttivo nei settori dell'industria, del commercio e del turismo. È uno scenario di città ecologica, tecnologica e multi-culturale da disegnare con mappe continuamente ridiscusse da sogni e bisogni della popolazione.

5.1 Sviluppare Livorno città di città

Il nostro impegno è teso ad offrire una città più vicina ai cittadini mentre si pongono le basi per uno sviluppo economico, ambientale, sociale, turistico e culturale; una città più connessa, promuovendo mobilità urbana multimodale e intermodale sostenibile e sicura ma anche accessibilità a dati e servizi; una città più sana, utilizzando il verde come strumento di rigenerazione urbana; una città più vivibile, favorendo iniziative e azioni a tutela del benessere e della salute per tutti e a tutte le età.

Nel territorio livornese casa e lavoro restano gli assi sui quali intervenire prioritariamente e per i quali si deve agire su molti e diversi ambiti con varie e diverse politiche e con differenti strumenti: ammodernare il sistema infrastrutturale della mobilità e dei trasporti sia urbani sia di area vasta; rigenerare il tessuto insediativo esistente denso e densamente costruito non solo tramite interventi di efficientamento energetico a scala edilizia ma con programmi urbani di risanamento dei quartieri al cui centro porre la scuola come attrezzatura fisica e come servizio sociale; progettare spazi nuovi o recuperabili per l'emergenza abitativa; demolire e ricostruire stock edilizio residenziale pubblico vetusto; bonificare suoli industriali abbandonati e indurre processi di re-industrializzazione ecologicamente orientata; sostenere l'innalzamento dei servizi alla persona e del commercio che, insieme a politiche integrate per il turismo, possano indurre economie urbane diffuse.

Gli obiettivi strategici e gli obiettivi operativi contenuti nel Documento Unico di Programmazione per la linea di mandato 1 denominata "Oltre la crisi: per una nuova stagione di crescita e di lavoro" riguardano lo sviluppo territoriale ed economico della città di Livorno, per una città identitaria e allo stesso tempo aperta alle sollecitazioni provenienti dall'Europa, maggiormente resiliente ai cambiamenti, inclusiva, produttiva, sportiva, verde.



Assumono particolare rilievo i due obiettivi strategici 1.01_ST “Agenda strategica locale nel governo del territorio per lo sviluppo sostenibile” e 1.02_ST “Sviluppare Livorno città di città” che pongono il tema dello Sviluppo Urbano Sostenibile con particolare attenzione alla qualità ambientale e alla qualità della vita in quattro ambiti strategici:

- Livorno città inclusiva, produttiva e attrattiva;
- Livorno città d'acqua;
- Livorno città verde;
- Livorno città dello sport.

In termini di politica territoriale e urbana, risultano altresì rilevanti alcuni obiettivi e indirizzi strategici contenuti nella linea di mandato 2 “Coesione sociale”, laddove si fa riferimento alla

necessità di favorire il diritto alla casa, individuando strumenti che accrescano la capacità dell'Amministrazione di rispondere al disagio abitativo attraverso l'ampliamento, la riqualificazione e l'ottimizzazione di utilizzo del patrimonio ERP e non ERP, ed anche all'esigenza di tutelare la salute soprattutto dei più fragili, prevedendo e favorendo la realizzazione di nuove e più idonee strutture sul territorio, quali la realizzazione di un nuovo ospedale. La visione di *Livorno città dello sport* risulta rafforzata nella linea di mandato 5 “Una città che corre: la forza dello sport”, dove la promozione dell'attività e degli eventi sportivi quale motore di crescita e integrazione sociale passa sia attraverso il miglioramento e l'adeguamento degli impianti sportivi cittadini anche mediante meccanismi procedurali e progettualità complessi (è il caso della rivitalizzazione dell'area occupata dall'Ippodromo Caprilli) che attraverso il recupero e la riqualificazione di spazi nei quartieri in cui le palestre e i centri sportivi assumono anche la funzione di presidio del territorio.

L'obiettivo di una città maggiormente connessa viene rafforzato dalla linea di mandato 6 “Per una mobilità sicura e sostenibile” che individua politiche di mobilità funzionali al miglioramento della qualità dell'ambiente e quindi dell'attrattività, a beneficio sia dei cittadini che del turismo e dell'economia, da realizzarsi attraverso una pianificazione che incentivi l'uso del trasporto pubblico e della bicicletta.

Infine, la salvaguardia dell'ambiente e la sostenibilità, indirizzi strategici della linea di mandato 7 “Mare, città, colline: la forza della sostenibilità ambientale” guidano l'idea di come riorganizzare la città e il suo territorio attraverso la previsione di interventi di rigenerazione urbana in funzione del miglioramento della qualità della vita dei cittadini o di interventi di conservazione e di tutela ambientale del territorio collinare e del mare.

La rotta nell'*agenda urbana locale* contenuta nel Documento Unico di Programmazione porta a:



Documento Unico di Programmazione



- favorire l'integrazione delle politiche degli assessorati i cui effetti si dispiegano spesso nella dimensione spaziale e che confluiscono perciò nella pianificazione urbanistica e nella programmazione delle opere pubbliche in modo tale da far lavorare in modalità intersettoriale gli uffici;
- intercettare risorse finanziarie e strumenti la rigenerazione urbana;
- coordinare programmi e piani locali che hanno effetto sui luoghi (mobilità integrata e sostenibile, abbattimento barriere architettoniche, acustica, illuminazione intelligente);
- sostenere con intese e interventi coordinati l'attuazione di programmi e azioni della regione, dell'autorità portuale e dei comuni contermini nei settori della mobilità, dell'economia, dell'ambiente;
- finanziare direttamente con proprie risorse tanto quanto utilizzare le risorse finanziarie che sono e saranno disponibili per realizzare strutture e infrastrutture nei settori della coesione sociale, dell'istruzione, della mobilità e della salute psico-fisica (strutture sanitarie e socio-sanitarie, parchi e giardini, scuole, impianti sportivi, uffici pubblici, social housing, piste ciclabili, trasporto pubblico locale), dove la sfera pubblica può massimizzare il valore del proprio ruolo aggredendo, con iniezioni pubbliche incisive, ambiti direttamente toccati dalle crisi climatica, sanitaria, economica che caratterizzano questo momento storico;
- agire in contesti che possono fare da leve non solo di parti di città riconoscibili da valorizzare introducendovi dispositivi di riqualificazione ecologica e funzionale (quartieri centrali e periferici, distretti industriali e produttivi, agglomerati residenziali) ma anche in riferimento ad ambiti territoriali vasti e interdipendenti;
- completare la riqualificazione di parti di città sulle quali l'Amministrazione ha lavorato in passato con strumenti di programmazione urbana complessa (vi sono ancora molti progetti non compiuti che discendono dai bandi delle aree urbane degradate, dai contratti di quartiere, dal bando periferie) e mettere a sistema progettazioni in corso coordinando le azioni di soggetti che altrimenti agirebbero separatamente;
- definire un apposito piano locale per la casa ("Abitare Livorno");
- investire sulla qualità e sulla sicurezza del patrimonio scolastico;
- organizzare modalità di lavoro tramite intese e laboratori con soggetti privati e pubblici per realizzare le strategie urbane indicate nei nuovi strumenti urbanistici in corso di formazione, per i quali siamo ricorsi all'articolazione delle 7 città;
- promuovere concorsi di progettazione idonei a porre Livorno all'attenzione della comunità architettonica e internazionale, con l'intento di accrescere la qualità urbana negli spazi pubblici e la qualità dell'abitare;
- accompagnare la formazione delle scelte con processi di partecipazione.



5.2 Integrazione delle politiche di settore

In coerenza con gli obiettivi fissati nel DUP e per l'implementazione del quadro previsionale strategico della Variante Generale al PS e del Piano Operativo sono state considerate le politiche di settore dell'Amministrazione (o che l'Amministrazione ha fatto proprie) declinate o declinabili in strumenti di pianificazione/programmazione definiti o in corso di elaborazione, che alimentano il quadro programmatico di riferimento con linee di azione ed obiettivi specifici, di rango strategico, da integrare e territorializzare nella pianificazione urbanistica. Esse hanno costituito parte degli scenari di riferimento che hanno portato alla Variante Generale al Piano Strutturale per quel che riguarda le modifiche agli obiettivi, alle azioni ma anche al dimensionamento del PS approvato nel 2019.

Peraltro già nell'integrazione all'avvio del procedimento, deliberata nel 2022 dalla Giunta, si affermava che un sistema di politiche pubbliche integrate trova nel governo del territorio e nell'urbanistica gli strumenti per contribuire a migliorare le condizioni sociali, tutelare gli interessi collettivi, garantire la sostenibilità delle trasformazioni, lo sviluppo economico e la transizione ecologica nei principali sistemi della convivenza (residenza, mobilità, attività produttive, istruzione).

Le politiche settoriali comunali dedicate ai temi dell'abitare, della mobilità e delle



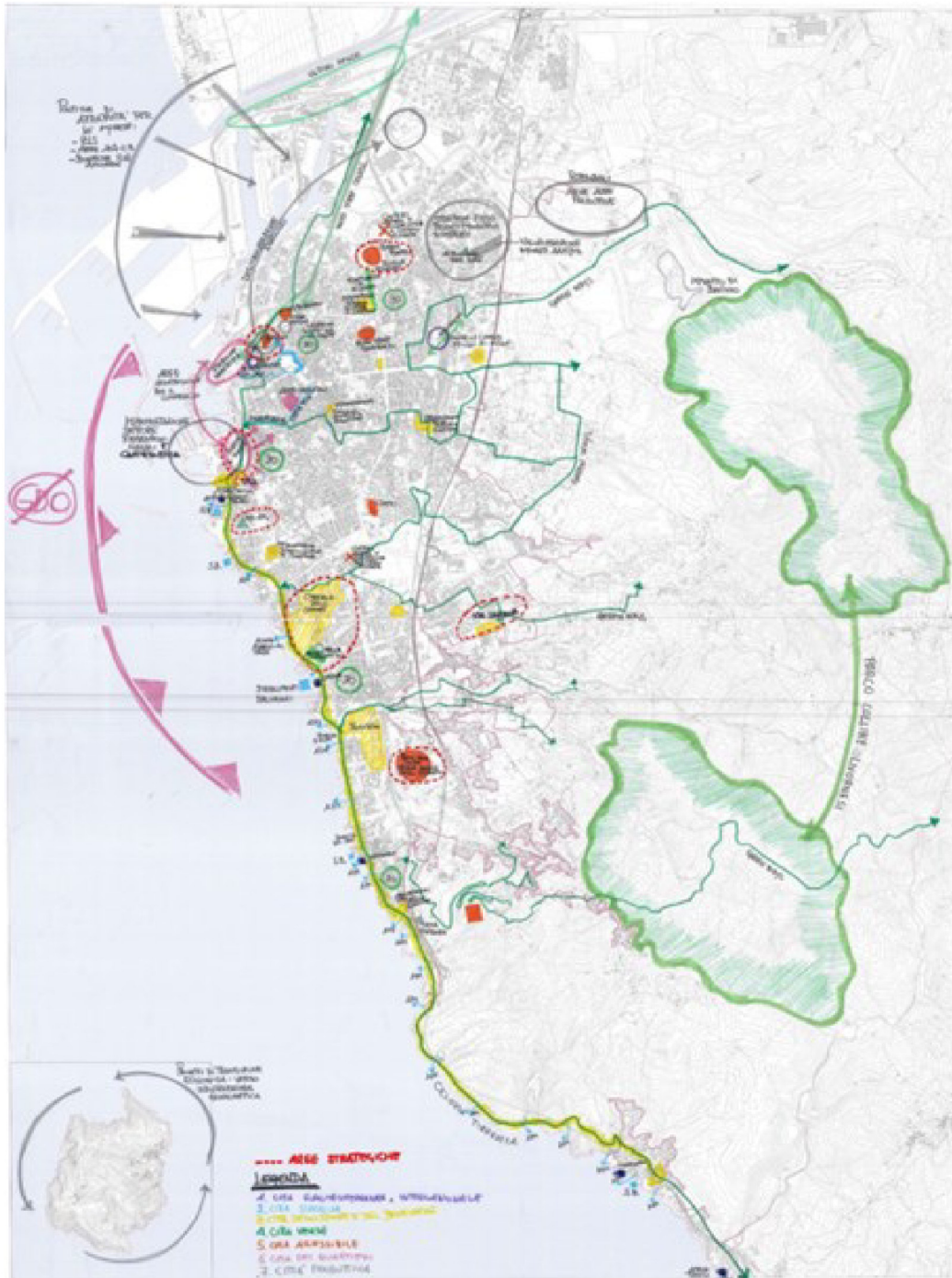
infrastrutture, della sicurezza e della prevenzione, dell'istruzione e della salute, della resilienza, dell'economia circolare hanno infatti bisogno anche della dimensione spaziale (urbanistica) per poter concretizzare appieno le proprie finalità. ... Assumendo questa prospettiva il processo di formazione del Piano Operativo ... si svilupperà parallelamente all'elaborazione o all'aggiornamento di alcuni fondamentali piani/programmi di settore (tra questi il Piano del verde, il PEBA, il programma Abitare Livorno, il Piano di gestione della destinazione turistica d'Ambito), potendo contare inoltre sulla recente elaborazione del PUMS e del

programma PAESC/ADAPT. Vi sono pertanto le condizioni più favorevoli per conseguire una più efficace integrazione tra le politiche di settore e la pianificazione urbanistica, che dovrà poi declinarsi nei contenuti previsionali e nella disciplina del Piano Operativo. L'azione di coordinamento delle politiche dei diversi settori rafforza peraltro la regia pubblica nella promozione di interventi sinergici fra pubblico e privato (PPP), secondo le finalità generali del governo del territorio e della rigenerazione urbana per garantire diritti ai servizi urbani e il soddisfacimento dei bisogni della collettività.



In questa prospettiva è stato svolto un processo di Audit internamente all'Amministrazione in due fasi di "andata e ritorno" per lo scambio di informazioni e la condivisione degli obiettivi fra assessorati e settori comunali.

Si richiamano alcuni argomenti fra quelli che più significativamente hanno connotato lo svolgimento degli audit con ricadute nella definizione dei contenuti della Variante al PS e del Piano Operativo.



Per lo sport:

- Valorizzazione della Cittadella dello Sport: Livorno ha la possibilità di proporre una parte della città dedicata allo sport in grado di offrire un complesso integrato (Stadio/Camposcuola/Palaspport/Stadio della scherma/altro piccolo Palaspport/Campo di Rugby);
- Sport legato alla direttrice del mare, Bellana come punto di riferimento per l'attività velica; Ippodromo Caprilli per filiera del cavallo, Banditella polo integrato con due centri di calcio, lo skate, il campo da baseball; la scogliera per discipline come la vela, la canoa, immersioni; canottaggio lungo lo Scolmatore;
- Sport legato alla valorizzazione della collina (trekking);
- Dotazione in tutti i quartieri di una presenza di impianti sportivi il più possibile integrati nel verde, per incrementare l'aggregazione sociale, l'offerta di pratiche di crescita sociale e salutare a bambini bambine ragazzi ragazze, il sostegno alle scuole ove non abbiano spazi adeguati, la promozione di mobilità sostenibile, lo sport come parte delle politiche dei quartieri di prossimità e inclusione;
- Consolidamento di una rete di servizi di accoglienza e di supporto alle diverse pratiche sportive.

Per il lavoro e la formazione:

- reperimento di nuovi spazi all'interno dell'ambito portuale;
- incrementare l'offerta localizzativa per le piccole-medie imprese del settore manifatturiero;
- migliorare le potenzialità del tessuto produttivo esistente (funzioni insediabili/compatibili);
- sostenere i processi finalizzati alle bonifiche delle aree produttive (SIN, SIR- accordo di programma) e quelli di facilitazione, attrazione e ampliamento d'impresa (come nel caso delle zone ex art. 107 3c nell'ambito del Regime degli aiuti dello Stato a finalità Regionale. Si tratta di un'azione complementare rispetto alla ZLS);
- attivare un rapporto con il Ministero affinché Gorgona diventi un'isola sperimentale sul fronte della sostenibilità ecologica e ambientale;
- sviluppare le attività di formazione individuando luoghi della città utili a tal fine.

Per la casa, la salute, il sociale:

- Programmazione di soluzioni abitative che accrescano in maniera stabile la capacità del Comune di far fronte all'esigenza di alloggi;
- Gestione dell'emergenza per tutte quelle persone che ancora non sono in condizioni di accedere all'offerta pubblica ERP;



- Realizzazione di un'area pubblica che ospiti una serie di servizi (scuola/servizi per anziani), nell'ottica della reintegrazione dei servizi all'interno del tessuto sociale e urbano, nell'ambito che attualmente ospita le RSA Pascoli e Villa Serena, anche integrandovi cohousing per persone con disabilità;
- aprire una Casa del Terzo Settore in Via degli Asili, come luogo di coworking tra Associazioni;
- creazione per le famiglie di un Centro polifunzionale delle famiglie;
- ricorrere alla procedura degli usi temporanei per animare e utilizzare alcuni luoghi della città abbandonati e in disuso, nell'attesa che si realizzino i relativi processi di rigenerazione che hanno tempi di realizzazione lunghi.

Per la cultura:

- Terme del Corallo realizzazione degli Uffici al Mare e rigenerazione di tutta l'area, comprendente anche Piazza Dante, con l'abbattimento del sovrappasso;
- Complesso degli ex ATL rigenerazione urbana per creazione di cittadella per arti, impresa e cultura;
- Museo di Città riorganizzazione degli spazi, correlazione con e la Biblioteca Labronica (dove si va a vedere la mostra e al contempo si va a studiare) secondo un concetto di "Cittadella dello studio e della ricerca";
- Ex Macelli- Rivellino- Forte San Pietro quadro unitario dalla Dogana d'Acqua alla Stazione Marittima, alla Fortezza, delineando una sorta di parco lineare;
- Ville storiche collinari, ville storiche e parchi urbani, giardini di città ossia delineare una città "da vivere" tra collina e mare (turismo esperenziale);
- Ampliare l'offerta di accoglienza e residenza specializzata, che potrebbe costituire fattore di attrazione anche per i giovani.

Per il turismo e il commercio:

- Promuovere attività agricole
- Nell'ambito di Porta a Mare/Stazione Marittima individuare le connessioni tra il progetto di innovazione realizzato nell'ambito della Porta a Mare ed il quartiere storico di Borgo Cappuccini;
- Vietare ulteriori strutture per la grande e la media distribuzione commerciale;
- Integrare i Quadri Conoscitivi del Piano del Commercio e del Piano Operativo;
- Potenziare insediamento di strutture ricettive e il sistema di servizi alla balneazione;
- Incrementare diversi tipi di offerte per il turismo (culturale, salutare, convegnistico, per famiglie, etc.).



Per la valorizzazione del patrimonio pubblico e demaniale:

- rivalutazione della parte di costa che insiste maggiormente sul territorio urbanizzato;
- utilizzare l'interazione con BLU Livorno: miglioramento accessi al mare, servizi alla balneazione, superamento condizioni degrado;
- sostenere le opere contro l'erosione costiera (in previsione due opere, una a Quercianella ed una davanti alla Terrazza Mascagni);
- inserire la valorizzazione dei Fossi e degli Scalandroni in un progetto complessivo di sostenibilità ambientale;
- incrementare l'offerta turistica nautica integrandovi la nautica sociale;
- riconversione del complesso ex ATL verso la filiera della produzione culturale/dello spettacolo;
- disciplinare gli usi compatibili per il Palazzo del "Refugio";
- individuare e disciplinare gli orti sociali urbani su proprietà pubblica e implementare l'offerta di agricoltura urbana sia su aree pubbliche sia su aree private;
- completare il masterplan per il viale Italia e individuare modalità d'uso delle baracchine;
- creare un cimitero per animali integrato o posto in prossimità anche delle strutture cimiteriali esistenti.

Per la mobilità:

- messa a terra delle strategie del PUMS/azioni in corso e azioni prioritarie fra le quali le greenways, le cerniere di mobilità (parcheggi scambiatori);
- considerazione degli effetti sullo spazio urbano della individuazione delle Zone 30 per incrementare la pedonalizzazione e la rivalutazione di alcuni spazi urbani, restituendoli ai cittadini in termini di sicurezza e vivibilità
- raccordo fra Piano Operativo e PGTU (Piano del traffico) con particolare riguardo ad alcuni quadranti urbani come quello ospedaliero;
- realizzazione dei tratti della Ciclovia tirrenica nel territorio comunale;
- integrazione nelle strategie della Variante al PS dei principali studi di fattibilità in corso per adeguamento Variante Aurelia (messa in sicurezza necessari affinché la variante diventi un drenante del flusso di traffico urbano); per la tramvia urbana livornese; per l'abbattimento del cavalcavia e la realizzazione di un sottopasso alternativo alle Terme del Corallo; per una tramvia di area vasta di collegamento tra Livorno, Pisa e Lucca;
- conferma del Lotto 0.

Per l'ambiente:



- realizzazione di interventi di forestazione tra i quartieri di Corea e Shangay lungo Via Firenze, al parco di Levante e in vari quartieri;
- realizzazione della prima Piazza resiliente a Livorno (di fronte al Cisternone e alla Chiesa di Sant'Andrea);
- bonifiche con particolare riferimento ai siti industriali dismessi come ex TRW e aree limitrofe;
- sviluppi Accordo di Programma con Regione Toscana per aree SIR;
- effettuazione della mappatura delle bonifiche attraverso un drone di tutte le coperture in amianto e realizzazione delle bonifiche secondo un ordine di priorità;
- promozione di economia circolare attraverso il progetto nuovo impianto AAMPS per la gestione dei rifiuti (nell'attuale discarica comunale in Vallin dell'Aquila verrà realizzato un grande centro di compostaggio che lavorerà per tutti i Comuni dell'ATO e che permetterà sia di fare compost verde che di aumentare la quantità di differenziata dell'11-12%);
- realizzazione nella zona industriale del Picchianti di un nuovo Polo industriale che sfrutterà i due digestori di AAMPS per lavorare i fanghi e la FORSU;
- “progetto comunità energetica” primo in Toscana quello di Livorno, in base al quale chi mette sul tetto pannelli solari producendo una quantità di energia superiore al proprio bisogno potrà costituire una comunità energetica con chi è allacciato alla stessa cabina Enel, ricevendo un contributo statale;
- “progetto Isola di Gorgona” per la realizzazione di un impianto fotovoltaico che renderà energeticamente autonoma l'isola di Gorgona, tranne che in caso di emergenza.

Per istruzione, politiche giovanili, tutela animali:

- creazione di un cimitero degli animali;
- individuazione aree di sgambatura agility dog;
- individuazione di area per parco di avvicinamento uomo-animale;
- realizzare un comprensorio scuola infanzia, primaria e secondaria in un Parco Integrato a Montenero Sud;
- individuare e disciplinare con masterplan la realizzazione di nuove scuole come motori della rigenerazione urbana (Sgarallino, Baden Powell, Livorno sud, nuovo asilo Pirandello, Coltellini);
- adeguare le scuole esistenti;
- incrementare i patti di collaborazione per una cultura dell'Amministrazione condivisa;
- progetto “Giovani protagonisti livornesi” per il riuso degli spazi anche nell'ottica della gestione alternativa della movida, in modo da sollecitare i ragazzi a ragionare in un'ottica delle nuove forme di gestione condivisa degli spazi e dei beni comuni;



- progetto “Sinergie” finanziato con risorse del Ministero delle Politiche Giovanili, con il quale ai ragazzi individuati con Bando è stato assegnato un “portafoglio” per provare a concretizzare alcune ipotesi progettuali;
- integrazione dei Consigli di Zona nel percorso di condivisione del Piano Operativo e della variante al Piano Strutturale.

Per interazione città porto e per ambiti della ricerca, della formazione e dei rapporti con le Università:

- valorizzazione della Fortezza Vecchia e recupero della sua acquaticità;
- sviluppare l'economia del mare con particolare riferimento a nautica e cantieristica e individuare spazi per la cantieristica;
- valorizzare il sistema universitario ed i Centri di ricerca in senso attrattivo anche tramite rivitalizzazione di alcuni ambiti, quali Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua, da confermare come strategici (presenza di CIBM, CNR);
- individuare prospettive di consolidamento del Polo Universitario di Villa Letizia e Polo della logistica e delle alte tecnologie (realizzare un Polo universitario della didattica e della formazione a Villa Letizia e un Polo logistico dell'alta tecnologia nella zona della Dogana d'Acqua).

5.3 Le sette città di Livorno piattaforma comune della Variante Generale al Piano Strutturale e del Piano Operativo

Le sette città sono state estesamente descritte fin dall'Avvio del Piano Operativo e della Variante al Piano Strutturale (2021) e costituiscono la piattaforma di Quadro Strategico comune ai due strumenti.

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'articolazione degli obiettivi/azioni è stata 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. La piattaforma degli obiettivi/azioni, strutturata in sette assi, corrispondenti ad altrettante immagini/categorie di città, sostanzia il blocco delle Strategie di Sviluppo Sostenibile della Variante Generale al Piano Strutturale e il Quadro Previsionale Strategico Preliminare del Piano Operativo. Per le sette città sono stati definiti sia obiettivi e di azioni sia rappresentazioni cartografiche (elaborati STS.4 e STS.05 parte integrante del PS), che si riportano di seguito.

1) città euro mediterranea e internazionale

**1.
CITTÀ
EURO
MEDITERRANEA
E
INTERNAZIONALE**

TEMI

COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI E ASSETTI PRODUTTIVI/LOGISTICI DI AREA VASTA;

PORTUALITÀ/COMPETITIVITÀ DEL PORTO DI LIVORNO IN SINERGIA CON GLI ALTRI SCALI DEL SISTEMA PORTUALE/RACCORDO DPSS;

COORDINAMENTO TERRITORIALE DI AREA VASTA;

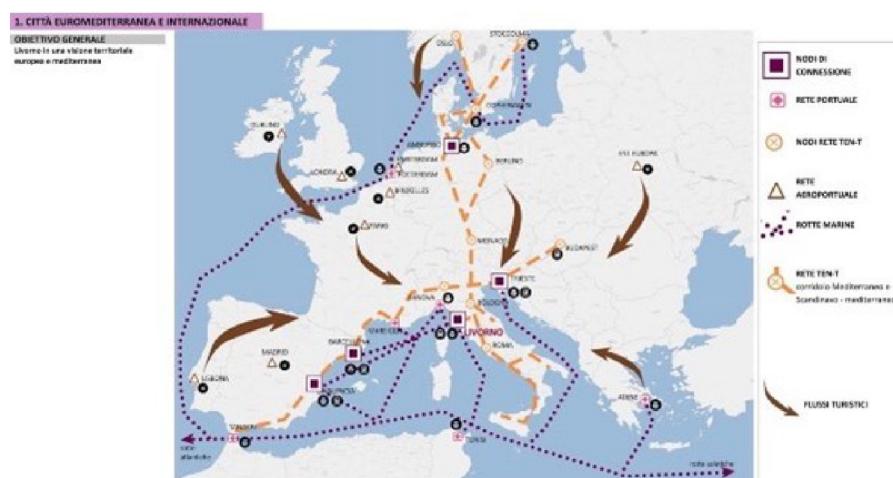
CAPACITÀ DI ATTRAZIONE/COMPETITIVITÀ DELLA CITTÀ NEL CONTESTO REGIONALE/NAZIONALE/INTERNAZIONALE;

POLITICHE PER IL TURISMO INCENTRATE SUI CARATTERI IDENTITARI DELLA CITTÀ.

3 OBIETTIVI
6 AZIONI




OB 1.1: 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.



Azioni

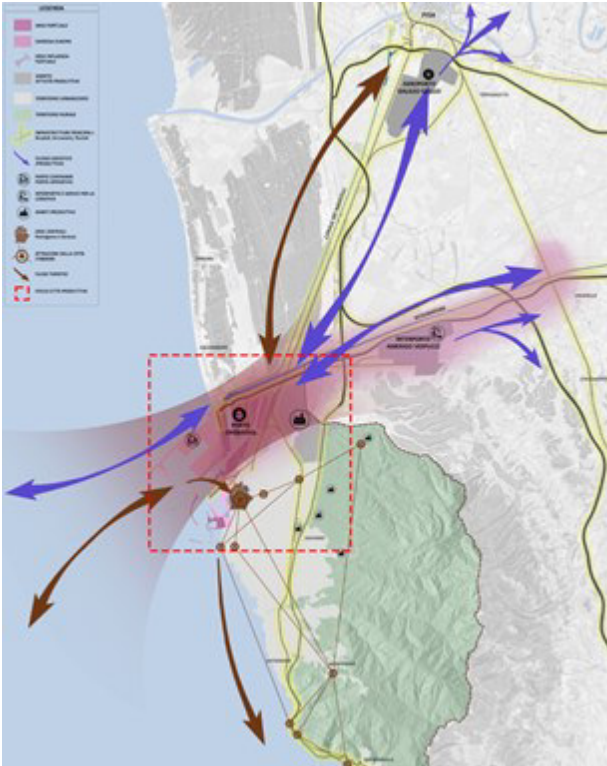
A 1.1.1: integrare e coordinare con AdSP e Comune di Collesalveti, anche in relazione alla parallela definizione del DPSS a cura dell’AdSP, l’individuazione delle aree da destinare agli usi produttivi, alla

logistica, all’impresa, nelle diverse vocazioni e potenzialità in relazione agli assetti



infrastrutturali, verificando al contempo la praticabilità di politiche/strumenti di perequazione territoriale;

A 1.1.2: promuovere la realizzazione, di concerto con il Comune di Pisa, di una linea di mobilità veloce/tramvia di superficie tra Pisa e Livorno (c.d. tramvia dei Navicelli) per conseguire il collegamento diretto tra il porto di Livorno/stazione marittima con l'aeroporto di Pisa, sulla base delle ipotesi già prefigurate dal PUMS, verificando la possibilità di riattivazione della stazione ferroviaria di San Marco e/o l'utilizzo delle aree della stazione marittima, oggetto di un complessivo intervento di riassetto urbanistico, quale terminale urbano cittadino.



OB 1.2: consolidare e implementare la centralità dell'economia urbana legata al porto e ai traffici marittimi, rafforzando il ruolo della città come porta dal mare verso la Toscana 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.

Azioni:

A 1.2.1: rafforzare il sistema logistico del territorio favorendo l'utilizzo ottimale degli spazi e delle attrezzature portando a regime il processo di infrastrutturazione e potenziamento del porto (Darsena Europa) e di riorganizzazione delle aree

portuali/retroportuali contenuto nel PRP (NGL/strategie), da rileggere e aggiornare in relazione alla strategia delineate dal nuovo DPSS, favorendo l'organizzazione integrata del ciclo logistico mettendo a sistema portualità, logistica e industria;

A 1.2.2: mettere in opera il progressivo efficientamento e potenziamento dei collegamenti infrastrutturali (su ferro e su gomma) a servizio del porto, attuando al contempo la razionalizzazione/gerarchizzazione della rete viabilistica e dei flussi veicolari diretti al porto (traffici merci e passeggeri) e alla città, secondo le azioni già prefigurate dal PUMS e in sinergia con gli studi di fattibilità in fase di elaborazione da parte dell'ADSP, ottimizzando conseguentemente le relazioni città-porto.

OB 1.3: implementare e ripensare la capacità di attrazione della città, facendo leva su un 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.).



Azioni:

A 1.2.1: salvaguardare e valorizzare il patrimonio culturale, architettonico cittadino per rilanciare Livorno come meta di turismo culturale, promuovendo l'attuazione di alcuni interventi prioritari programmati dall'amministrazione; tra questi il "progetto bandiera" Uffici al Mare, da realizzare in sinergia con la Regione Toscana e la Galleria degli Uffizi, attraverso il completamento dell'intervento di recupero funzionale e di restauro delle terme del Corallo e la contestuale demolizione del cavalcaferrovia della Stazione, con conseguente realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario;

A1.2.2: promuovere la mappatura degli elementi patrimoniali identitari (edifici/spazi urbani) rappresentativi della storia della città al fine di elaborare progetti di recupero, riqualificazione, valorizzazione e sviluppo di percorsi turistici tematici.

2) città d'acqua



OB 2.1: 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 sostenibilità ambientale, formazione professionale di filiera, diportismo, riparazioni e rimessaggio, pesca.

Azioni:

A 2.1.1: favorire lo sviluppo e il consolidamento delle infrastrutture e dei servizi per la nautica e per la pesca, nelle sue diverse articolazioni e segmenti (nautica sociale, diportismo velico-sportivo, cantieristica ecc.), in un quadro di compatibilità con le componenti paesaggistiche/ambientali e i valori identitari della città e del territorio;



A 2.1.2: confermare la realizzazione di un nuovo approdo turistico presso la Bellana (già previsto e disciplinato nella pianificazione urbanistica vigente nell'UTOE 5C4) dedicato prevalentemente alla nautica sociale, da rileggere nel dimensionamento (in termini di posti barca), in funzione della razionalizzazione degli ormeggi da operare per la riqualificazione del sistema dei fossi (si veda OB 2.3), e in relazione alle funzioni che può assolvere come punto di snodo e servizio per le attività e le manifestazioni veliche;

A 2.1.3: promuovere e facilitare la realizzazione del nuovo porto turistico, già previsto e disciplinato nella pianificazione urbanistica vigente nell'UTOE 5C2, nella cornice del porto Mediceo e della Darsena Nuova valutando e individuando le possibili azioni e interventi complementari per limitare gli impatti sulla nautica sociale, valorizzando le emergenze storiche presenti nell'ambito;

A 2.1.4: analizzare le potenzialità di utilizzo del canale Scolmatore per funzioni legate al diportismo nautico/nautica sociale.

OB 2.2: 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.

Azioni:

A 2.2.1: recupero e valorizzazione dei luoghi identitari e delle architetture cittadine e rurali legate all'acqua (il sistema delle cantine, il complesso dell'acquedotto del Poccianti, Terme del Corallo, gli stabilimenti balneari storici ecc.) per accrescerne l'attrattività e la fruizione favorendone il recupero e il riuso per funzioni plurime;

A 2.2.2: favorire il ripristino delle condizioni di acquaticità della Fortezza Vecchia, delle aree limitrofe alla Dogana d'Acqua e degli altri luoghi identitari della città d'acqua;

A 2.2.3: razionalizzazione della funzione, oggi prevalente, per l'ormeggio dei natanti (nautica sociale), la cui presenza deve essere comunque mantenuta in quanto fattore identitario del sistema dei fossi;

A 2.2.4: promuovere la realizzazione di approdi per piccoli battelli con funzioni di trasporto pubblico locale per i collegamenti via acqua e la realizzazione di passeggiate lungo i canali con contestuale rivitalizzazione dei fondi/attività, installazione di colonnine di ricarica e-boat a sostegno mobilità ecosostenibile, e incentivazione di attività di rent-boat per imbarcazioni ibride/elettriche.





OB 2.3: promuovere la riqualificazione del waterfront 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.

Azioni:

A 2.3.1: promuovere e attuare la progressiva trasformazione urbanistica dell'area della Stazione Marittima e delle aree portuali attestata su Via della Cinta Esterna (già prevista dalla pianificazione urbanistica vigente/UTOE 5C1 del vigente RU), valorizzando le architetture storico – testimoniali caratterizzanti il waterfront urbano;

A 2.3.2: favorire il completamento dell'intervento di trasformazione urbanistica e riconversione

funzionale dell'ambito urbano di Porta a Mare (già previsto dalla pianificazione urbanistica vigente, UTOE 5C3 del vigente RU, e in corso di avanzata realizzazione) rileggendo le funzioni insediabili e il relativo dimensionamento (per la parte non ancora attuata), perseguendone l'effettiva integrazione con la città, in termini di relazioni funzionali, percettive e di accessibilità;

A 2.3.3: promuovere il miglioramento del waterfront urbano degli stabilimenti balneari cittadini, in termini estetico- percettivi, e di interazione con la città favorendo l'insediamento di funzioni compatibili che possano estenderne la fruizione e l'utilizzo nell'arco di tutto l'anno (quali servizi per lo sport e il benessere, servizi congressuali, intrattenimento e spettacolo, ristorazione);





A 2.3.4: promuovere la rilettura e la riqualificazione della passeggiata lungomare, a partire dal tratto Piazza Orlando/Piazza San Jacopo, attraverso la elaborazione di un masterplan/piano d'insieme individuando gli interventi da mettere in

atto per la riqualificazione delle cd baracchine, anche in funzione delle attività/servizi insediabili, rivalutando al contempo il rapporto visivo-percettivo tra il costruito e lo spazio pubblico/passeggiata lungomare (visuali/coni visivi verso il mare e viceversa), tenendo conto del percorso della ciclopista tirrenica in fase di progettazione.

OB 2.4: 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 wellness, come fattore di attrazione per una 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.

Azioni:

A 2.4.1: migliorare e adeguare le dotazioni di servizio delle strutture balneari esistenti e prevedere nuove strutture di servizio, con soluzioni costruttive e gestionali orientate alla sostenibilità ambientale, alla reversibilità delle trasformazioni e alla migliore integrazione paesaggistica con il contesto non solo in funzione della fruizione balneare ma anche per favorire le molteplici pratiche sportive legate al mare (nuoto, surf, kite, sup, canoa, esplorazioni subaquee, etc.) e alla fruizione sportiva/attiva del patrimonio collinare (trekking, mtb, orienteering, etc.), di cui la fascia costiera costituisce il naturale terminale;

A2.4.2: promuovere la progressiva riconversione funzionale e l'innalzamento della qualità insediativa delle attività che si attestano su Via del Littorale (in particolare versante ovest), favorendo l'insediamento di attività connesse alla fruizione balneare, ludico-sportiva della costa e delle colline e il complessivo restyling del fronte (nota: ci sono problemi fasce di rispetto), anche in prospettiva dell'alleggerimento del traffico veicolare e trasformazione della Vecchia Aurelia in strada parco conseguentemente alla realizzazione del c.d. Lotto 0;

A2.4.3: promuovere la tutela degli ecosistemi costieri e marini, mantenendo gli elementi di naturalità, le eccellenze paesaggistiche e le emergenze geomorfologiche e biologiche. Perseguimento di un turismo costiero consapevole e sostenibile, anche attraverso la individuazione di diversificati usi della costa sulla base di valutazioni del carico turistico sostenibile.



3) città dello sport e del benessere

3. CITTÀ DELLO SPORT E DEL BENESSERE

TEMI

PRATICA SPORTIVA ALL'ARIA APERTA COME FATTORE DI ATTRAZIONE URBANA;

PRATICA SPORTIVA COME FATTORE DI PROTEZIONE SOCIALE E EDUCAZIONE ALLA SALUTE;

POTENZIALITÀ DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO (COSTA, COLLINE) IN FUNZIONE DEL TURISMO ATTIVO/SPORTIVO;

ADEGUAMENTO IMPIANTI SPORTIVI ESISTENTI;

PPP PER LA PROMOZIONE DELL'ECONOMIA URBANA LEGATA ALLO SPORT E AL BENESSERE.

1 OBIETTIVO
4 AZIONI





OB 3.1: 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.

Azioni:

A 3.1.1: adeguare e migliorare gli impianti sportivi esistenti, traguardando gli spazi a strutture sportive come luoghi di innovazione urbana adottando soluzioni orientate all'accessibilità universale (design for all) e in particolare per le attività fisiche e lo sport amatoriale;

A 3.1.2: incrementare le dotazioni di spazi e attrezzature sportive per favorire l'uso della città e del territorio in maniera diffusa per le pratiche sportive anche mediante la realizzazione di infrastrutture sportive a bassa soglia nelle aree verdi e la implementazione/riqualificazione

3. CITTÀ DELLO SPORT E DEL BENESSERE

OBBIETTIVO 3.1
 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.



degli impianti sportivi in quartieri periferici come opportunità di riqualificazione urbana e di promozione dell'attività sportiva come fattore di protezione



sociale ed educazione alla salute;

A3.1.3: promuovere la creazione di spazi e dotazioni di servizio diffuse, orientate all'accessibilità universale (design for all), anche mediante intervento del privato ricorrendo agli strumenti del PPP, per incentivare la pratica sportiva e per il benessere all'aria aperta e accrescere la capacità di attrazione della città nei confronti dell'utenza esterna, con particolare attenzione alle aree a maggiore vocazione e attrattività in funzione delle diverse pratiche sportive: lungomare/fascia costiera (sport acquatici e velici, running, discipline ginniche/yoga, ecc.) parchi urbani e aree verdi, aree periurbane/pedecollinari e collinari (mtb, trekking, fit walking ecc.);

A 3.1.4: promuovere la valorizzazione del complesso dell'Ippodromo Caprilli, ricorrendo anche agli strumenti del PPP, prioritariamente in funzione della ripresa delle attività ippiche (nelle possibili diverse declinazioni), valutando al contempo la possibilità di insediamento di ulteriori dotazioni sportive/ricreative e dei servizi complementari, anche al fine di promuoverne la fruizione e una maggiore integrazione con la città, nel rispetto dei caratteri storico architettonici del bene, del patrimonio vegetazionale e delle condizioni ambientali e urbanistiche del contesto.

4) città verde, sostenibile e resiliente

4. CITTÀ VERDE, SOSTENIBILE E RESILIENTE

TEMI

NUOVA ECOLOGIA URBANA - RIQUALIFICARE CON IL VERDE;
PROMOZIONE INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA;
RILETTURA DEI MARGINI URBANI/RIQUALIFICAZIONE AREE PERIURBANE;
RIGENERAZIONE/EFFICIENTAMENTO DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE;
ECONOMIA CIRCOLARE USI TEMPORANEI;
CONNESSIONI FUNZIONALI/ECOLOGICHE CITTÀ/AREE PERIURBANE/AREE PROTETTE A MARE E DEI MONTI LIVORNESI;
TERRITORIO RURALE/AGRICOLTURA COME PRESIDIO AMBIENTALE;
TUTELA E VALORIZZAZIONE DEI VASTI COMPLESSI FORESTALI PUBBLICI;
MOBILITÀ SOSTENIBILE;
TUTELA DEL RETICOLO IDROGRAFICO, MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO E RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E DELLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA E GEOMORFOLOGICA.

**7 OBIETTIVI
31 AZIONI**

OB 4.1: 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 green city, perseguendo la qualità ecologica negli interventi di trasformazione adottando un approccio integrato e multisettoriale.

Azioni:



A 4.1.1: coordinare la formazione del Piano del Verde e con il Piano Operativo, adottando misure e azioni finalizzate a:

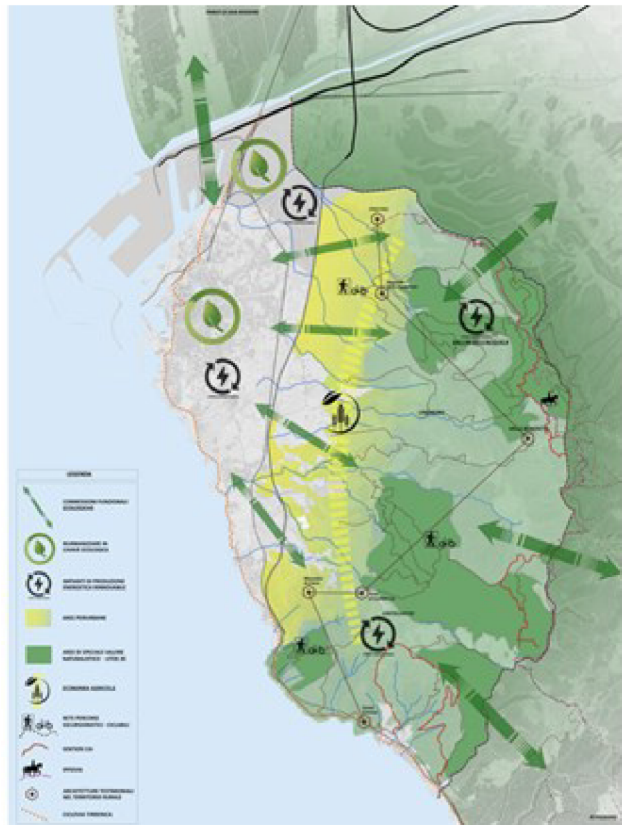
- migliorare le prestazioni ecosistemiche a livello urbano e incrementare le infrastrutture verdi urbane nelle diverse componenti: dalle alberature stradali ai sistemi di pareti e coperture verdi degli edifici, dai giardini pubblici e privati agli orti urbani, dai parchi ad altre aree verdi inglobate nel tessuto urbano, fino alle cinture verdi periurbane;
- aumentare la permeabilità urbana e le connessioni ecologiche con il territorio rurale;
- ridurre l'effetto barriera dell'asse infrastrutturale della Variante Aurelia e linea ferroviaria, e i fenomeni di inquinamento acustico e da polveri, mediante realizzazione di fasce boscate/arbustive nelle aree limitrofe e intercluse; ridurre le isole di calore;
- rafforzare il sistema degli spazi verdi e creare una rete di corridoi/infrastrutture verdi di connessione tra il parco lineare del lungomare e i parchi esistenti nel tessuto urbano.

A 4.1.2: implementare/realizzare spazi verdi eterogenei, di diverso rango, utilizzando anche le operazioni di trasformazione/rigenerazione urbana come occasione per trasformare vuoti urbani e aree degradate in nuovi giardini e parchi, favorendo la biodiversità, la varietà di funzioni e paesaggi e di servizi fondamentali per qualità della vita e della sostenibilità urbana;

A 4.1.3: preservare e valorizzare i servizi ecosistemici, promuovere la tutela degli ecosistemi e delle biodiversità, favorire il ripristino degli ecosistemi degradati ricorrendo alle infrastrutture verdi, quali azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;

A 4.1.4: Recupero e riqualificazione ambientale del reticolo idrografico al fine della riduzione del rischio idraulico ma anche del miglioramento della qualità ecosistemica e paesaggistica degli ambienti fluviali e torrentizi e delle connessioni ecologiche tra città e territorio rurale. Gestione sostenibile della vegetazione ripariale in coerenza con gli obiettivi di sicurezza idraulica.





OB 4.2: 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 mixité funzionale e una più diffusa offerta di servizi.

Azioni:

A 4.2.1: promuovere la implementazione dell'analisi/ricognizione delle aree da rigenerare/riqualificare, a partire dalle aree già individuate dal Piano Strutturale vigente e dai processi di rigenerazione/riqualificazione in corso, ed elaborare una mappa strategica delle aree

urbane prioritarie da candidare sulle possibili linee di finanziamento attivabili;

A 4.2.2: Promuovere il miglioramento della città esistente mediante interventi di riqualificazione urbanistica ed edilizia (densificazioni, completamenti, sostituzioni, ristrutturazioni, ecc.), limitando il consumo di nuovo suolo, favorendo il miglioramento estetico/funzionale dell'edificato esistente definendo indirizzi, criteri, buone pratiche, indicatori e standard per la valutazione della qualità architettonica, urbana e ambientale degli interventi di rigenerazione urbana, traguandone la concreta fattibilità;

A 4.2.3: promuovere l'integrazione degli interventi di rigenerazione/riqualificazione nel contesto urbano e gli interventi di completamento degli insediamenti esistenti, favorendo l'integrazione fra costruito, spazi intermedi e spazi aperti di prossimità, con un approccio architettonico unitario;

A 4.2.4: perseguire la ridefinizione e ricomposizione dei margini urbani, intervenendo negli ambiti periurbani/perirurali caratterizzati da degrado e/o frammentazione del costruito con strumenti e azioni diversificati e integrati da adattare al contesto specifico: dal consolidamento e la qualificazione del margine del costruito per garantire completezza alla struttura urbana, all'utilizzo delle frange urbane per riconnettere sistemi lineari o reticolari di verde, volti a costituire varchi inedificati di alto valore ecologico o, ancora, tramite la valorizzazione dell'agricoltura multifunzionale (agricoltura amatoriale, produzione agricola, ricostruzione strutture naturali, valorizzazione ambientale, fruizione culturale, usi ricreativi);



A 4.2.5: promuovere la riqualificazione e la riconversione funzionale delle aree del Forte San Pietro di Alcantara e degli ex Macelli comunali, sulla base dello studio di fattibilità elaborato nel 2018, per l'insediamento del Polo dell'Innovazione con locali e spazi dedicati alla ricerca e al trasferimento tecnologico, mettendo in connessione l'intervento con le ulteriori azioni di rigenerazione/riqualificazione che potranno essere definiti sulla base del masterplan di prossima elaborazione;

A 4.2.6: promuovere la riconversione funzionale e la rigenerazione delle aree del Rivellino collocate ai margini del quartiere Venezia, storicamente occupate dagli impianti tecnologici di ASA, conseguentemente al processo di delocalizzazione del depuratore in ambito industriale, già avviato sulla base di quanto già previsto dalla pianificazione urbanistica vigente;

A 4.2.7: promuovere la riconversione funzionale e la rigenerazione delle aree dell'ex deposito ATL di Via Meyer, considerando la posizione strategica dell'area e le possibili sinergie attivabili con i potenziali attrattori presenti nel settore urbano di riferimento (viale a mare/terrazza Mascagni, Villa Mimbelli, Acquario comunale ecc.);

A 4.2.8: promuovere l'attuazione dei programmi di riqualificazione/rigenerazione urbana, mettendone a sistema le relazioni con le altre parti della città da rigenerare, dei due ambiti urbani candidati al Programma Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQuA) nel marzo 2021, ovvero:

l'ambito urbano Dogana d'Acqua in parte recuperato ma ancora caratterizzato dalla presenza di edifici incongrui, funzioni eterogenee, aree degradate, a cui è necessario restituire organicità portando a compimento i programmi di riqualificazione e recupero già promossi nel corso degli anni dal Comune (PIUSS/Urban Italia), a partire dal completamento dell'intervento di riconversione funzionale dell'ex Caserma Lamarmora, per edilizia sociale e servizi all'abitare;

l'ambito del Cisternone/Nuovo presidio Ospedaliero/Quartiere Stazione, caratterizzato dalla presenza di emergenze storiche ottocentesche (la grande cisterna dell'acquedotto leopoldino e il parco Pertini), e dalle aree degradate retrostanti, occupate da depositi e immobili comunali parzialmente dismessi su cui si interviene per la realizzazione di un intervento di ERS a carattere sperimentale e per estendere il Parco Pertini, in connessione con la realizzazione della nuova struttura ospedaliera (NPO) che determinerà la trasformazione dell'assetto urbanistico dell'area (si veda OB 5.2/A 5.2.1).

OB 4.3: costruire una città più sicura e resiliente orientando tutte le scelte verso il miglioramento e l'ottimizzazione della resilienza urbana.

Azioni:

A 4.3.1: limitare i processi di trasformazione della città che producono consumo di nuovo suolo, inteso come espansione del margine urbano verso le aree rurale/naturali, se non finalizzato alla ricomposizione/ridefinizione dei margini urbani caratterizzati da degrado/frammentazione, al miglioramento/implementazione delle dotazioni pubbliche ed al consolidamento/potenziamento dell'offerta insediativa per la PMI; limitare al contempo la saturazione delle aree naturali/agricole intercluse nel tessuto urbano;



A 4.3.2: recepire e declinare nel Piano Operativo, in termini di azioni di mitigazione/adattamento climatico, i progetti ADAPT e PAESC a cui ha aderito il Comune di Livorno, definendo azioni di medio-lungo periodo già delineate nel piano di azione locale aggiornato/approvato nel corso del 2020 promuovendo la messa in sicurezza del territorio e adottando, per gli interventi di trasformazione urbana, criteri progettuali e prestazionali orientati all'adattamento/cambiamento climatico;

A 4.3.3: promuovere il riuso delle aree già urbanizzate disponibili e del patrimonio edilizio degradato o inutilizzato: aree dismesse, abbandonate e sottoutilizzate, tessuti urbani degradati e /o ad assetto indefinito (non pianificati e con mix funzionali casuali);

A 4.3.4: favorire progetti di riuso temporaneo di spazi aperti e contenitori architettonici dismessi, come fattore di presidio ambientale e inclusione sociale e di 'community empowerment';

A 4.3.5: promuovere l'agricoltura urbana (orti urbani, spazi di condivisione) come fattore di presidio sociale e ambientale, anche mediante il ricorso agli usi temporanei di aree inutilizzate/degradate.

OB 4.4: 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.

Azioni:

A 4.4.1: effettuare un'analisi delle fonti rinnovabili utilizzabili localmente e promuovere le migliori tecnologie di produzione disponibili e integrabili negli edifici e nelle città per tendere al modello 'positive energy' (quali sistemi solari attivi, mini e microeolici, sistemi di approvvigionamento di energia da fonte geotermica sia di tipo superficiale che profondo, ecc.);

A 4.4.2: individuare aree e le superfici disponibili per i nuovi impianti da fonti rinnovabili, tenendo in considerazione anche le piccole ma diffuse superfici a disposizione presenti nella città in integrazione ai sistemi di copertura, promuovendo prioritariamente la realizzazione di impianti di produzione in parziale autoconsumo per le attività insediate nelle aree portuali e produttive in generale;

A 4.4.3: promuovere la realizzazione presso la discarica di Vallin dell'Aquila di un polo di produzione energetica da fonti rinnovabili da integrare con laboratori/spazi didattici per promuovere la sperimentazione e la formazione specialistica nel settore delle energie rinnovabili;

A 4.4.4: promuovere misure per il controllo bioclimatico degli edifici, per l'ombreggiamento e il controllo della radiazione solare, per aumentare la ventilazione naturale e il raffrescamento, per migliorare l'isolamento termico anche con materiali innovativi e adottando misure e soluzioni orientate alla sostenibilità ambientale (quali utilizzo delle infrastrutture verdi, falde freatiche, corpi idrici superficiali e sistemi per il recupero e il riutilizzo delle acque piovane e di quelle grigie).



OB 4.5: mobilità sostenibile, sicura e integrata (verso la smart city): 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.

Azioni:

A 4.5.1: implementare la ciclabilità urbana e periurbana, connettendo la rete delle piste ciclabili ed estendendola oltre il limite dell'Aurelia, sulla base delle azioni già prefigurate dal PUMS:

- completamento tracciati ciclovia tirrenica in ambito urbano e connessioni con i comuni limitrofi sul versante meridionale;
- realizzazione sistema di piste ciclabili (Biciplan) strutturato in tre assi:
- assi principali denominati linee urbane;
- rete ciclabile secondaria interna ai quartieri/centri abitativa;
- rete delle vie verdi ciclabili di accesso dalla campagna alla città/greenway;
- realizzazione sottopasso ciclopedonale Via Vico, di collegamento tra quartiere la Rosa e i quartieri est dell'Aurelia (Leccia Scopaia).

A 4.5.2: individuare nuove cerniere di mobilità (parcheggi scambiatori smart), ovvero aree attrezzate per la sosta delle auto, collegate alla rete del TPL e alla rete delle piste ciclabili, dotate di servizi accessori (quali wifi, lockers per consegne corrieri, bike-sharing, piccole attività commerciali, servizi igienici, ecc.) da localizzare nei tre quadranti strategici della città (est, sud, nord) sulla base delle ipotesi già delineate dal PUMS;

A 4.5.3: promuovere la diffusione della tecnologia dell'elettrico anche nelle modalità di condivisione dei mezzi di trasporto individuali (car sharing) o di micro-mobilità elettrica;

A 4.5.4: elaborare la carta strategica della sostenibilità urbana, da utilizzare anche come strumento di valutazione della coerenza delle azioni rispetto alla generale visione strategica della città, per conseguire una visione integrata e coordinata delle azioni già prefigurate dal PUMS in tema di mobilità sostenibile con le altre componenti dell'ambiente urbano al fine di individuare e orientare gli interventi negli spazi pubblici secondo una visione di insieme;

A 4.5.5: potenziare e adeguare le infrastrutture esistenti per promuovere azioni di miglioramento e di innovazione del trasporto pubblico locale (TPL).

OB 4.6: 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 del 26 maggio

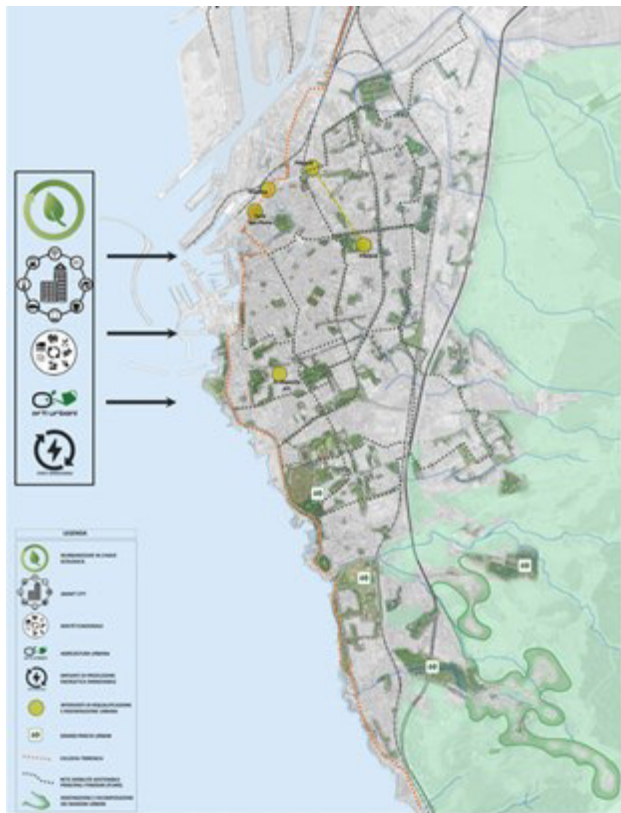


2020); valutare e disciplinare le attività compatibili con il territorio rurale, come fattore di presidio del territoriale e di integrazione tra l'economia urbana e quella agricola.

Azioni:

A 4.6.1: individuare e valorizzare le vocazioni produttive/agronomiche del territorio rurale per favorire il radicamento e lo sviluppo dell'economia agricola e forestale, favorendo al contempo processi ricomposizione e accorpamento fondiario, in sinergia con le azioni di promozione dell'agricoltura sostenibile che saranno stabilite per le aree della Riserva Regionale "Monti Livornesi";

A 4.6.2: favorire lo sviluppo e la diffusione dell'accoglienza turistica e del turismo eco-sostenibile nel territorio rurale e nelle aree collinari/pedecollinari, nelle sue diverse declinazioni (agriturismo, attività ricettive ecc.) privilegiando il riuso e il recupero del patrimonio edilizio esistente, e/o soluzioni costruttive orientate alla sostenibilità ambientale, alla reversibilità delle trasformazioni e alla migliore integrazione con il contesto paesaggistico;



A 4.6.3: valorizzazione degli elementi e delle architetture testimoniali (sistema delle ville, fattorie storiche, edifici rurali con valore testimoniale, mulini, pievi, ecc.) e i tracciati e percorsi rurali storici anche in funzione della promozione turistica dei cammini, da connettere in rete con i circuiti nazionali/europei (tra questi il cammino di San Giulia a cui il Comune di Livorno ha aderito con specifica convenzione), e con il sistema delle rete escursionistica della Riserva Regionale "Monti livornesi";

A 4.6.4: individuare e disciplinare le attività per il tempo libero e/o di servizio alle persone/imprese compatibili con il territorio rurale (quali a titolo esemplificativo: attività sportive/ricreative all'aria aperta, ristorazione, cura delle persone e degli animali, attività turistico/didattiche/ricerca, co-housing rurale, ecc.), orientando gli interventi verso criteri di sostenibilità ambientale, reversibilità delle trasformazioni e integrazione con il contesto paesaggistico;

A 4.6.5: implementare il riordino/riqualificazione delle aree vocate all'agricoltura amatoriale, secondo gli indirizzi del Piano Strutturale vigente e in continuità con il Piano di riqualificazione "orti e nuovi orti urbani" (2017), che possono comunque svolgere una funzione di presidio territoriale, superando le condizioni di degrado (igienico-sanitario ed estetico/percettivo) dei contesti storicamente caratterizzati dalle microlottizzazioni agricole.



OB 4.7: 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”. Azioni:

A 4.7.1: tutela e valorizzazione del ricco e articolato sistema di Aree protette e Siti Natura 2000:

- Riserva Regionale “Monti Livornesi” e relative aree contigue;
- Riserva Statale Biogenetica “Calafuria”;
- Parco Nazionale Arcipelago Toscano: Isola di Gorgona;
- Area Marina Protetta “Secche della Meloria”;
- Siti della Rete Natura 2000 (ZSC_ZPS Isola di Gorgona Area terrestre e marina; ZSC Tutela del *Tursiops truncatus*; ZSC “Secche della Meloria”; ZSC “Calafuria”; ZSC “Monti Livornesi”).

5) città accessibile e inclusiva



OB 5.1: promuovere la qualità diffusa della città pubblica

Azioni:

A 5.1.1: riqualificare gli spazi della socialità pubblica applicando diffusamente i principi dell'accessibilità urbana, del design for all e delle smart technologies; promuovendo al contempo la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche che limitano la fruizione e accessibilità degli spazi pubblici;

A 5.1.2: implementare/programmare aree gioco/verdi a contenuti di inclusività.

OB 5.2: rafforzare e qualificare i presidi sociali, sanitari e socioassistenziali favorendone l'integrazione in rete e ricostruendo relazioni di connettività nel tessuto urbano tali da garantire adeguate condizioni di accessibilità/fruibilità.



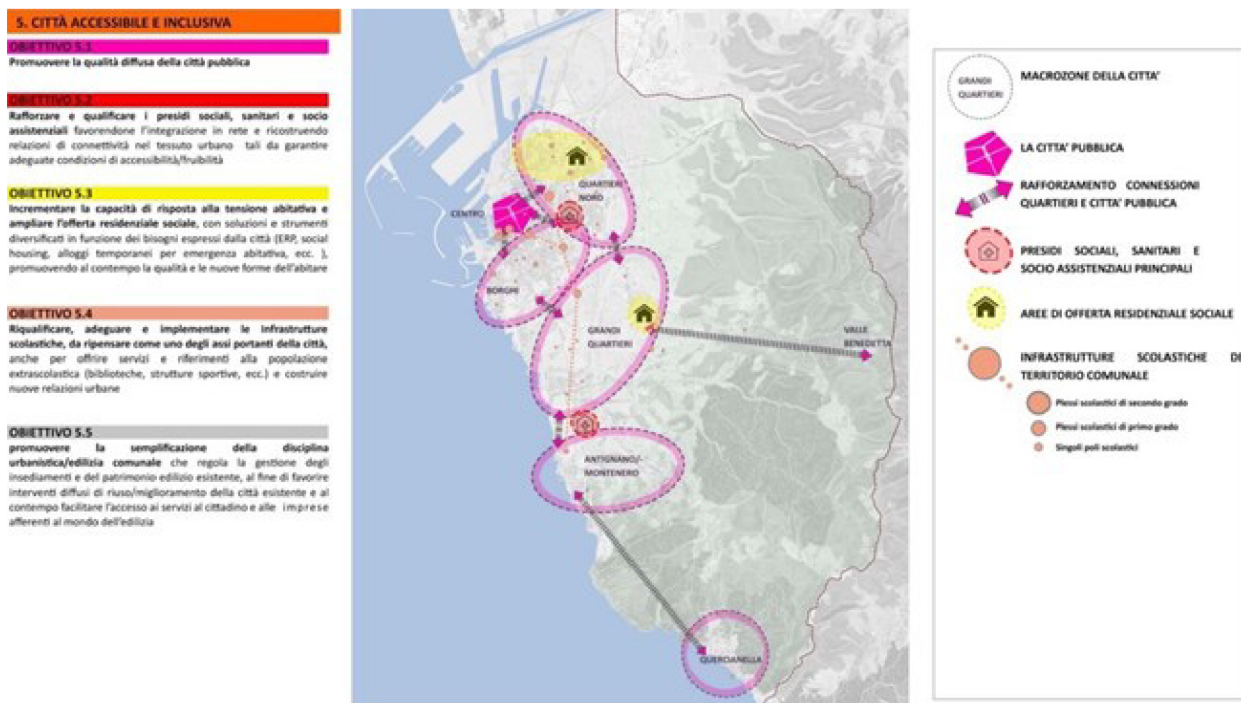
Azioni:

A 5.2.1: assumere la realizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero, di cui è prevista la localizzazione nelle aree industriali dismesse dell'ex Pirelli (in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto il 10.06.2020) in continuità con il plesso ospedaliero esistente, non solo in funzione del potenziamento dell'offerta sanitaria come anche come occasione per ri-costruire nuove relazioni urbane, perseguendo l'integrazione fisica/spaziale e funzionale con la città esistente, favorendone l'accessibilità da parte di tutte le categorie di utenza; in particolare saranno perseguiti i seguenti criteri, già recepiti nel masterplan che accompagna la progettazione del NPO:

- qualificare i margini di contatto del nuovo plesso ospedaliero e costruire relazioni di prossimità, perseguendo adeguate condizioni di accessibilità e attrezzature dei luoghi di scambio soprattutto per le componenti di mobilità dolce e sostenibile;
- configurare le "porte di accesso" al nuovo plesso ospedaliero in modo tale da essere percepite e qualificate come spazi di relazione nei quali possono/devono trovare collocazione funzioni e servizi (quali il commercio, i pubblici esercizi ecc.) che dovrebbero "umanizzare" la soglia interno/esterno, luogo di cura e spazio della salute, oltretutto fornire servizi complementari per l'utenza che gravita intorno alla struttura ospedaliera (personale sanitario, degenti/utenti, studenti, ecc.) e per la cittadinanza;
- estendere ed implementare il Parco Pertini, che nella sua parte più recente (pista pattinaggio e aree contigue) sarà occupato dal nuovo complesso ospedaliero, mediante la riconversione a verde delle aree attualmente impegnate dai padiglioni oggetto di dismissione/demolizione e delle altre aree urbane degradate da rigenerare, creando nuove connessioni e percorsi ciclopedonali che lo rendano accessibile/percorribile dalle diverse parti della città, creando al contempo una nuova dialettica tra il NPO e il parco stesso;
- prevedere interventi di mitigazione e compensazione che assicurino la sostenibilità urbana dell'intervento in termini di viabilità, accessibilità ai servizi e agli spazi pubblici in rapporto con le aree residenziali al contorno;



- promuovere il restauro urbano, la riconversione e/o la rifunzionalizzazione dei padiglioni ospedalieri esistenti, oggetto di dismissione, per funzioni plurime (socio sanitarie, servizi, formazione, accoglienza, ecc.) ricreando nuove permeabilità e connessioni urbane sul fronte di Viale Alfieri e di Viale Gramsci.



A 5.2.2: promuovere la realizzazione di un Parco della Salute (Isola smart ad alta densità assistenziale) attraverso la riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture sociali per anziani e disabili esistenti nel settore urbano sud (area di Villa Serena e limitrofe); realizzazione di una nuova struttura ad alta tecnologia domotica, in sostituzione della RSA "Giovanni Pascoli" e la riqualificazione tramite l'implementazione di avanzate tecnologie assistenziali per la RSA Villa Serena; a complemento della nuova struttura si intende promuovere la sperimentazione di nuove forme di residenzialità per anziani (unità abitative per senior assisted living), centro diurno per anziani autosufficienti e unità abitative rivolte a disabili adulti, nuovi spazi di riabilitazione (piscina riscaldata e palestra);

A 5.2.3: curare l'inserimento delle infrastrutture sociali nello spazio pubblico (in termini di accessibilità, connessione, leggibilità della funzione) evidenziando anche il valore identitario e simbolico che assumono nella città contemporanea; considerare al contempo, nelle scelte localizzative e nella definizione dell'assetto funzionale delle nuove infrastrutture la forte incidenza del progressivo invecchiamento della popolazione, con conseguenti risvolti sociali e sanitari.

OB 5.3: 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, social housing, alloggi temporanei per emergenza abitativa, ecc.), promuovendo al contempo la qualità e le nuove forme dell'abitare.

Azioni:

A 5.3.1: implementare e migliorare il patrimonio edilizio ERP esistente, sia attraverso la previsione di nuovi alloggi sia tramite azioni di riqualificazione energetica e di riduzione del rischio sismico del patrimonio esistente;

A 5.3.2: integrare e coordinare il piano casa "Abitare Livorno", in fase di elaborazione, con il Piano Operativo individuando aree da destinare a interventi "pilota" per fronteggiare l'emergenza abitativa nel breve periodo, anche con soluzioni temporanee/reversibili a carattere sperimentale, ed aree su cui intervenire per soddisfare nel medio-lungo periodo la domanda di alloggi sociali;

A 5.3.3: concepire i nuovi interventi abitativi non solo in funzione del soddisfacimento della domanda di alloggi ma anche del benessere abitativo e dell'integrazione sociale, mediante la progettazione di spazi collettivi condivisi e aperti, la previsione di mix funzionali e dotazione di servizi e spazi intermedi – corti, cortili, giardini condominiali, terrazzi condivisi, logge, ecc. – per migliorare la qualità dell'abitare e la socialità di vicinato;

A 5.3.4: esplorare e sostenere le nuove forme dell'abitare (co-housing, senior housing, student housing, smart community, condomini solidali, ecc.), anche come occasione di rivitalizzazione del tessuto urbano e di integrazione sociale.

OB 5.4: 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 (biblioteche, strutture sportive, ecc.) e costruire nuove relazioni urbane.

Azioni:

A 5.4.1: progressiva dismissione degli edifici non più funzionali e strutturalmente non adeguabili e realizzazione di nuovi edifici/plessi scolastici utilizzando anche lo strumento della scuola volano, implementando e mettendo in rete gli interventi già programmati:

- realizzazione di un nuovo polo scolastico per l'area urbana sud (Montenero) comprendente centro infanzia, scuola primaria e una/due sezioni secondaria, palestra, conseguente dismissione delle attuali sedi scolastiche a servizio della zona urbana sud;
- realizzazione di nuova scuola secondaria in Via Sgarallino (quartiere Fiorentina/Garibaldi) nell'area attualmente occupata dal MOF, di cui è prevista delocalizzazione/rilettura degli interventi di riqualificazione e degli assetti;
- ulteriore potenziamento della scuola volano recentemente realizzata lungo Via Gigli, da attuare nel quadro di un più complessivo intervento di riqualificazione e ampliamento del Parco Baden Powell e delle aree contigue, interessate da fenomeni di degrado (incendio/abusivismo edilizio);

A 5.4.2: miglioramento e adeguamento delle infrastrutture scolastiche in termini di sicurezza (antisismica), di efficienza energetica ed ambientale, di funzionalità e disponibilità di spazi



adeguati, qualità delle aree esterne (sia di pertinenza degli edifici scolastici sia delle aree di “transizione” scuola/città);

A 5.4.3: individuare soluzioni per contenere e superare i fenomeni di congestionamento del plesso scolastico di Via Galilei (secondarie superiori), compresa la rivalutazione dell’ipotesi, di realizzare un nuovo polo scolastico (secondario) decentrato.

OB 5.5: 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.

Azione:

A 5.5.1: orientare disciplina del Piano Operativo relativa alla gestione degli insediamenti esistenti verso una significativa semplificazione (sia in termini di articolazione dell’apparto normativo, sia in termini sostanziali) in ragione delle macro-caratteristiche dei tessuti edilizi e delle tipologie insediative, anche sulla scorta della pregressa e consolidata gestione del Regolamento Urbanistico.

6) città dei quartieri e della prossimità



OB 6.1: 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.

Azioni:

A 6.1.1: promuovere la riqualificazione delle aree mercatali Buontalenti - Cavallotti, consolidando e ampliando le possibilità sistemiche dell’area mercatale in chiave commerciale,

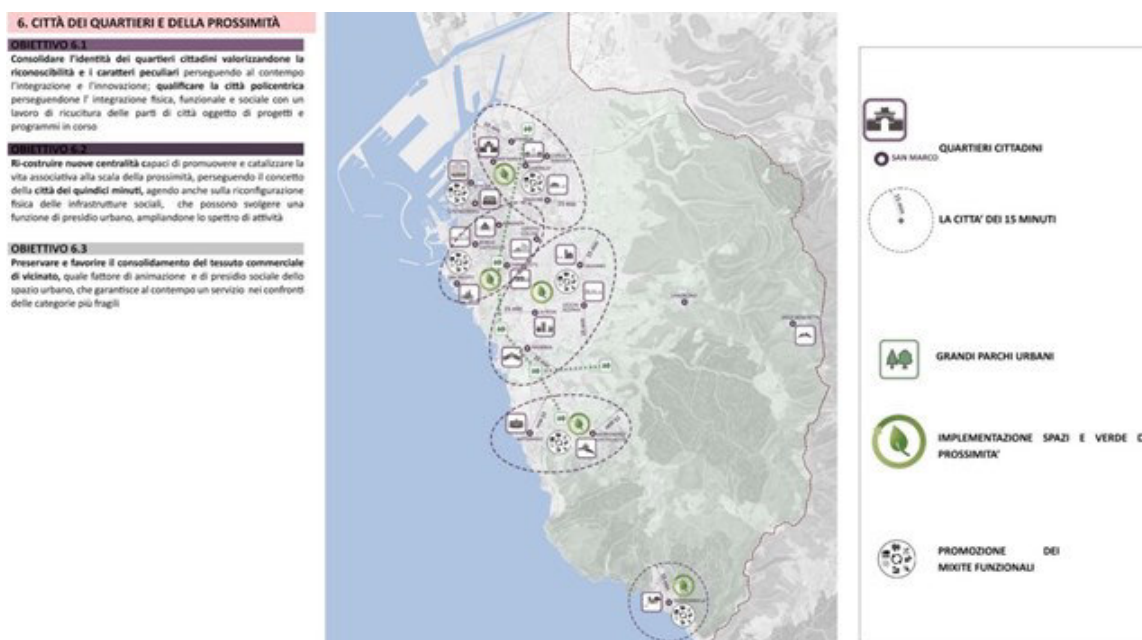


logistica, turistica, ma anche sociale, con un approccio orientato alla promozione e alla creazione di nuovi valori architettonici e urbani, declinando le esigenze di recupero e conservazione identitaria in chiave contemporanea;

A 6.1.2: promuovere la valorizzazione dei fondi abbandonanti o da recuperare presenti sulle vie d'acqua interne (sistema dei fossi) che possono costituire occasioni di animazione e presidio urbano;

A 6.1.3: individuare ulteriori interventi per ogni quartiere cittadino che possano contribuire ad accrescerne l'attrattività e/o i caratteri peculiari e a migliorarne la qualità abitativa e le dotazioni di servizi nella logica della città dei 15 minuti;

OB 6.2: ri-costruire nuove centralità capaci di promuovere e catalizzare la vita associativa alla scala della prossimità, perseguendo il concetto della città dei quindici minuti, agendo anche sulla riconfigurazione fisica delle infrastrutture sociali, che possono svolgere una funzione di



presidio urbano, ampliandone lo spettro di attività.

Azioni:

A 6.2.1: promuovere al realizzazione di una rete di 5 Case di Quartiere, distribuite in modo omogeneo nel territorio comunale, attraverso la riqualificazione e rifunzionalizzazione di immobili parzialmente utilizzati (quali i centri sociali per anziani); la case di Quartiere potranno configurarsi come spazi intergenerazionali aperti, luoghi di coinvolgimento, riattivazione e auto-organizzazione dei cittadini, incubatori di pratiche di comunità, di rigenerazione, di ecologia umana e sociale, punti di accesso facilitato e assistito alla rete dei servizi pubblici integrati; ogni Casa di Quartiere potrà ospitare inoltre un centro per famiglie, poli ad alta intensità educativa con attività di sostegno allo studio etc.;

A 6.2.2 implementare gli spazi di prossimità alla scala del vicinato da attrezzare per l'esercizio di pratiche sportive/ludiche, da connettere in rete con il sistema dei parchi urbani.



OB 6.3: preservare e favorire il consolidamento del tessuto commerciale di vicinato, quale fattore di animazione e di presidio sociale dello spazio urbano, che garantisce al contempo un servizio nei confronti delle categorie più fragili.

Azioni:

A 6.3.1: nella disciplina del Piano Operativo rivolta alla gestione degli insediamenti esistenti rendere più flessibili le funzioni insediabili, promuovendo la mixité funzionale quale componente della vitalità urbana, con l'inserimento di destinazioni d'uso compatibili e complementari;

A 6.3.2: negli interventi di recupero e trasformazione della città esistente favorire la realizzazione/implementazione di spazi pubblici e/o collettivi condivisi e aperti che possono incentivare la vitalità del tessuto commerciale e la fruizione degli spazi urbani;

A 6.3.3: limitare l'ulteriore sviluppo della grande distribuzione (in particolare grandi strutture di vendita) quale fattore di impoverimento del tessuto commerciale di vicinato, se non in funzione di interventi di rigenerazione e rivitalizzazione urbana.

7) città produttiva

OB 7.1: 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.



Azioni:



A 7.1.1: nella disciplina del Piano Operativo rivolta alla gestione degli insediamenti produttivi esistenti introdurre dispositivi normativi tali da rendere flessibile ed estendere il range delle attività insediabili, in un quadro di compatibilità che tenga conto dei molteplici fattori (vocazione/potenzialità, caratteristiche insediative/localizzazione dell'ambito produttivo), sostenendo in tal modo la dinamicità e la diversificazione del tessuto produttivo e dei servizi alle imprese;

A 7.1.2: promuovere una relativa macro-differenziazione/specializzazione degli ambiti produttivi, esistenti e/o di nuova previsione, in ragione delle diverse vocazioni/potenzialità (collegamenti infrastrutturali, relazioni con il tessuto urbano a prevalente vocazione residenziale, rischio incidente rilevante, pressioni ambientali etc.);

A 7.1.3: favorire lo sviluppo e il consolidamento delle infrastrutture e dei servizi per la nautica, la cantieristica e per la pesca, nelle sue diverse articolazioni e segmenti, in un quadro di compatibilità con le componenti paesaggistiche/ambientali e i valori identitari della città e del territorio, quale fattore di diversificazione dell'economia urbana;

A 7.1.4: individuare e valorizzare le vocazioni produttive/agricole del territorio rurale per favorire il radicamento e lo sviluppo dell'economia agricola e forestale, favorendo al contempo lo sviluppo e la diffusione dell'accoglienza turistica.

OB 7.2: consolidare il tessuto produttivo esistente incrementando l'offerta localizzativa e le opportunità di insediamento per nuove imprese.

Azioni:

A 7.2.1: analizzare le effettive potenzialità insediative nel tessuto produttivo esistente e le opportunità di riconversione funzionale di aree dimesse e/o sottoutilizzate anche a fini produttivi (beni e/o servizi);

A 7.2.2: valutare eventuali nuove aree da infrastrutturare a fini produttivi, in ragione delle ridotte potenzialità insediative negli ambiti produttivi esistenti, per il consolidamento e rafforzamento del settore produttivo.

OB 7.3: promuovere il miglioramento della sostenibilità ambientale delle aree industriali e delle attività produttive esistenti e/o di nuovo insediamento.

Azioni:

A 7.3.1: promuovere lo sviluppo di nuove opportunità insediative ambientalmente efficienti, orientate verso il modello delle APEA;

A 7.3.2: promuovere al contempo la riqualificazione delle aree produttive esistenti in chiave APEA per avvicinarsi il più possibile agli standard delle medesime.

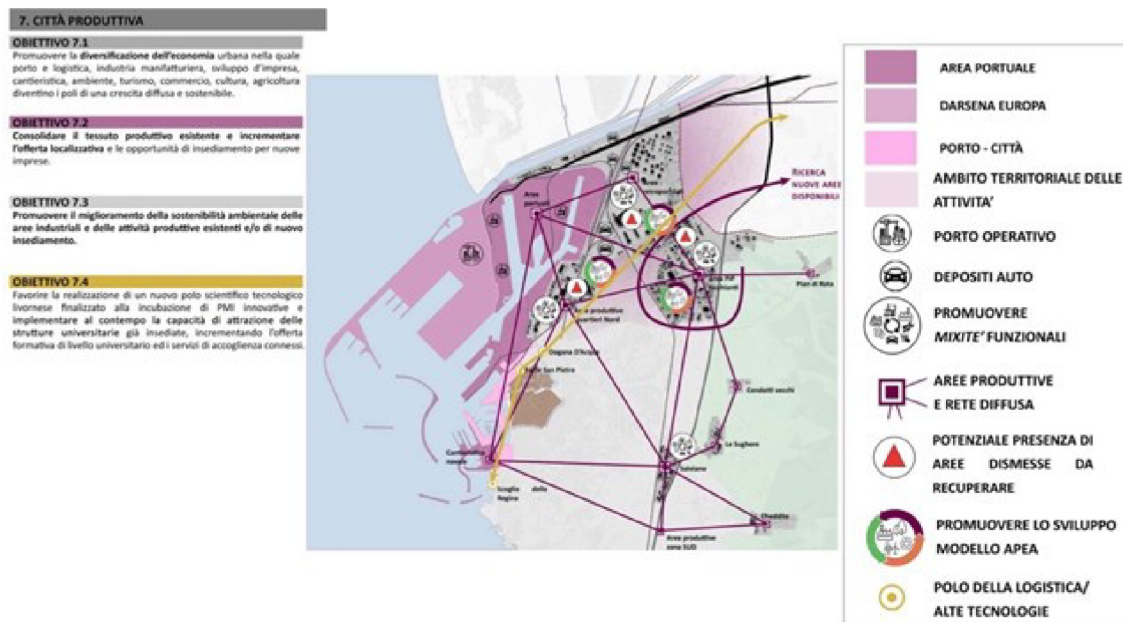
OB 7.4: favorire la realizzazione di un nuovo polo scientifico tecnologico livornese finalizzato alla incubazione di PMI innovative e implementare al contempo la capacità di attrazione delle strutture universitarie già insediate, incrementando l'offerta formativa di livello universitario ed i servizi di accoglienza connessi.

Azioni:



A 7.4.1: implementare e rafforzare il Polo della logistica e delle alte tecnologie, costituito dal network delle strutture di ricerca e innovazione già attive sul territorio (Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua), mediante la realizzazione di un centro di R&S (polo tecnologico e incubatore d'impresa) dedicato a laboratori multidisciplinari, strutture per la didattica, incubatori di start-up, spazi per il coworking;

A 7.4.2: implementare le dotazioni di servizio e per l'accoglienza del polo universitario già insediato nel complesso di Villa Letizia, in connessione con la più ampia operazione di riqualificazione del Parco della Ceschina, verificando anche la possibilità di creare un'offerta ricettiva/residenziale studentesca (student housing).



6.
 LA

DIMENSIONE TERRITORIALE DELLA PIANIFICAZIONE NELLA VARIANTE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE

La dimensione territoriale della pianificazione è uno degli aspetti su cui lavorare all'interno delle politiche della transizione del Terzo Millennio per rilanciare nella contemporaneità il livello dell'area vasta con l'ottica delle reti. Peraltro, i territori riferiti ai diversi livelli di governo sono già essi stessi una rete, un sistema integrato e interconnesso, di cui va colta la componente dinamica che andrebbe trasferita anche nel riparto dei compiti e delle competenze. L'area vasta infatti permette una visione strategica complessiva che aiuta a superare l'approccio piramidale delle decisioni e ad assumere le decisioni sociali e ambientali come risorse della pianificazione territoriale people oriented e place based, ossia rigenerative delle relazioni fra persone e fra persone e luoghi.



L'area vasta rappresenta è vero il livello dove sono risultate meno efficaci le politiche e le pratiche urbanistiche ma si conferma il luogo dell'effettiva dimensione spaziale dove si insediano le popolazioni sempre più urbane, dove si svolgono le relazioni, dove si sviluppa la mobilità, dove interagiscono le imprese; dove, anche, è possibile salvaguardare l'ambiente e le risorse tramite progetti coerenti e unitari.

Ci riferiamo, pertanto, a una pianificazione di area vasta che tratta di paesaggio, ambiente e infrastrutture, una piattaforma di coordinamento delle politiche pubbliche che superi qualsiasi desueta forma di azzonamento e proceda ove necessario anche a geometrie variabili in ragione degli obiettivi, dei soggetti da aggregare, degli ambiti sui quali operare la trasformazione.

E' da questa dimensione che promanano progetti territoriali di infrastrutture complesse per la mobilità di persone, cose e dati, per la difesa dei suoli e della biodiversità, per la conservazione e la creazione di paesaggi, per la promozione di modelli economici duraturi e solidali, per l'attrattività di impresa che trova nel territorio costiero metropolitano toscano condizioni di contesto favorevoli come disponibilità dei servizi di produzione e trasmissione di conoscenza e di ricerca, qualità dei patrimoni pubblici, naturalistici e culturali, varietà degli ambienti urbani, snodi viari, ferroviari, aeroportuali e portuali.

In questo contesto, appare sempre più evidente che la transizione ecologica come orizzonte complessivo e la sua messa in opera come azioni rigenerative alle diverse scale stiano sostenendo un rilancio della pianificazione intesa come capacità della filiera di governo pubblico di delineare prospettive, individuare reciproche convenienze e reciproci impegni, convergere su progetti prioritari, utilizzare le risorse per gli investimenti.

E' questo lo scenario nel quale oggi si riapre la possibilità di configurare lo sviluppo costiero metropolitano toscano cercando l'equilibrio fra le tre dimensioni della sostenibilità: economia, società e ambiente.

Ciò porta a considerare in via sostanziale gli impatti diretti su ambiente, clima e salute umana delle scelte di sviluppo del territorio, dei conseguenti modelli di vita e di consumo, di uso degli spazi naturali, rurali, urbani. Il governo del territorio, pertanto, ne è pienamente parte e le decisioni in merito alle azioni che hanno rilevanza a livello di area vasta diventano strategiche nell'imprimere il cambiamento che nominiamo transizione ecologica.

6.1 Area vasta e mobilità

Fra aprile e maggio 2021 quattro sindaci hanno lanciato l'idea di una modalità unitaria -e forse anche di uno strumento unico- per la mobilità sostenibile di area vasta. Firenze, Livorno, Lucca e Pisa lavorano a un piano unico della mobilità sostenibile con l'obiettivo di pianificare con un piano strategico il sistema di mobilità di tutta la fascia costiera e l'area metropolitana centrale della regione. Gli obiettivi riguardano il miglioramento rete stradale e i collegamenti veloci per gli aeroporti, potenziamenti ferroviario e trasporto merci. Il futuro Piano di Mobilità Sostenibile di Area Vasta è stato inquadrato anche come una messa in opera coerente e coordinata delle politiche regionali perché innovazione e sostenibilità di rete non possono che



avere una condizione di contesto regionale per avanzare in termini innovativi e secondo modalità integrate.

Già nel NEXT GENERATION LIVORNO, licenziato in febbraio del 2022 dall'Amministrazione comunale di Livorno e del quale si è parlato in precedente capitolo della presente Relazione, i 127 progetti che vi sono inseriti sono inquadrati con attenzione non solo al livello urbano ma anche ai territori dei comuni della provincia ed estendendo la visione all'area che comprende Pisa e Pontedera fino alla città metropolitana di Firenze.

Quello delle infrastrutture per la mobilità sostenibile è uno dei temi che non possono non essere affrontati se si parla di sviluppo dell'area metropolitana costiera ma non è il solo.

L'approccio di area vasta secondo l'idea della città - nodo di rete, con il collocamento nel potenziamento del corridoio mediterraneo, si lega a una visione unitaria del sistema della mobilità con ricadute sullo sviluppo economico e sulle capacità di accoglienza, anche attraverso l'aeroporto di Pisa; la riorganizzazione delle funzioni portuali, con l'importante presenza crocieristica e l'opportunità di allocare funzioni attrattive nell'ambito del Rivellino-Forte San Pietro ed ex Macelli già sede di realizzazione del nuovo Polo per l'Innovazione.

Il miglioramento territoriale e urbano nella revisione del Piano Strutturale è funzionale all'incremento di attrattività: fattori di attrazione sono dotazione infrastrutturale, qualità urbana, servizi e spazi pubblici, infrastrutture immateriali per la formazione e il lavoro allocate negli spazi della città, offerta abitativa.

In tema di infrastrutture complesse in grado di aumentare resilienza e salute dell'ambiente e degli esseri umani si possono promuovere azioni di tutela e al contempo azioni e monoturistica sugli ambiti costieri, la sperequazione fra costa ed entroterra), in modo da passare dal consumo dei luoghi alla loro valorizzazione rispettandone i caratteri (natura, cultura, arte, paesaggio).

In questo quadro prende corpo il turismo sostenibile quale politica integrata nelle aree protette e nei parchi come occasione per il loro rilancio, coerentemente alle crescenti sensibilità ambientali espresse dalla società contemporanea. Il sistema complessivo delle risorse naturalistiche, che a Livorno non si limitano a quelle marine ma comprendono quelle collinari e in esse il Parco delle Colline Livornesi può rappresentare un'offerta ben rispondente alla domanda di svago e benessere caratterizzata dalla salubrità, dalla sicurezza e dalla bellezza.

Dunque la visione integrata dello sviluppo costiero metropolitano non contrappone i progetti per la mobilità, quelli per la tutela della natura, quelli riferiti alle attività economiche.

Si integrano i sistemi naturalistici che sostengono il corretto scambio fra mare e terra, gli ambiti collinari che non conoscono confini amministrativi e che difendono le fasce costiere e le aree pedecollinari e vallive che ne fanno da filtro, aree protette, parchi, riserve naturali che proprio nel sistema costiero metropolitano svolgono un ruolo consolidato e ancora incrementabile per le loro prestazioni come presidio di diversità biologica e culturale e bacino di anti-fragilità, componenti preziose anche per la qualità del sistema policentrico urbano della costa.



Un sistema complesso che nei progetti dello sviluppo metropolitano costiero permette di offrire alternative sociali ed economiche per un lavoro smart e per un turismo di prossimità in aree urbane, occasioni per la crescita culturale e sociale, per costruire politiche e consapevoli, per rinnovare strumenti di gestione e pianificazione efficaci, adattivi e partecipativi e soluzioni progettuali attente e perciò capaci di durare e di risolvere antichi conflitti fra verde, blu e grigio nel progettare il futuro del territorio.

È questo il connotato della revisione del Piano Strutturale per sostenere l'economia: disegno di città come sede di risorse per la ripresa competitiva e coesa dello sviluppo, di città pensata come una grande infrastruttura funzionale e territoriale a sostegno della società e dell'economia, con uno sguardo non vincolato dai limiti amministrativi e riferito alla coesione territoriale e nel contempo attento ai luoghi.

Un rango peraltro caratteristico di città portuale come ponte tra dentro e fuori, per la quale occorre disegnare nuovi spazi urbani in un riposizionamento di scala metropolitana.

La città come interfaccia tra reti lunghe internazionali e quadri di vita locali è il luogo fisico e relazionale ideale per sostenere la formazione di nuove forme di impresa e di professionalità, di nuovi mix sociali necessari alla riorganizzazione economica.

Si assume perciò anche la strategia regionale di potenziamento della proposta di corridoio mediterraneo. Come noto, la Toscana è integrata nel processo di pianificazione della rete transeuropea di trasporto TEN-T, e il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria è uno dei cardini dei progetti prioritari. La strategia regionale punta sull'implementazione della rete con la creazione di un asse multimodale est-ovest nella parte centrale del Mediterraneo, per aprire relazioni tra regioni del Mediterraneo Occidentale (porti spagnoli) e la regione dell'Alto Tirreno (Porto di Livorno), sviluppando le Autostrade del Mare e le infrastrutture portuali anche ai fini di una maggiore connessione con il Nord Africa. Dal porto di Livorno, attraverso la linea ferroviaria Livorno / Pisa / Firenze, vi è il collegamento con il corridoio Helsinki – Valletta. Dal porto di Livorno, inoltre, attraverso il corridoio tirrenico si sviluppa la connessione trasversale in ambito italiano definita dall'itinerario europeo E78 (Grosseto-Fano), con la regione adriatica, il porto di Ancona, la regione balcanica con la Croazia, la Bosnia, l'Erzegovina, la Serbia, Montenegro e Romania.

La revisione del PS si può utilizzare anche per fornire al Comune adeguati strumenti per intervenire in ambiti e progetti sovracomunali, per governarne effetti positivi a livello locale, come per il Lotto 0 della Variante Aurelia nel tratto tra Maroccone e Chioma.

In sintesi e in conclusione, gli obiettivi della variante Generale al Piano Strutturale per il sistema della mobilità, come indicato nella sua *Disciplina* e per ogni UTOE nell'Allegato B "Disciplina delle UTOE e dimensionamento del Piano" sono:

- il progressivo efficientamento e potenziamento dei collegamenti infrastrutturali (su ferro e su gomma) a servizio del porto, attuando al contempo la



razionalizzazione/gerarchizzazione della rete viabilistica e dei flussi veicolari diretti al porto (traffici merci e passeggeri) e alla città, in accordo con gli studi di fattibilità, in fase di elaborazione da parte dell'ADSP d'intesa con il Comune, relativi alla c.d. "viabilità di cintura", ottimizzando conseguentemente le relazioni città-porto; a tal fine si dovrà perseguire:

- il miglioramento e il potenziamento dell'assetto infrastrutturale e viario e ferroviario di accesso al porto e alla città;
 - il miglioramento dell'accessibilità al sistema da e verso le reti lunghe (ferrovie, autostrade, Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI);
 - il miglioramento dell'accessibilità al sistema da e verso il litorale pisano, tenendo conto delle intersezioni con le vie d'acqua (Canale dei Navicelli) e delle interferenze con il traffico pesante e turistico da e verso il porto;
 - il miglioramento dei collegamenti tra le aree portuali e retroportuali e con l'Interporto di Guasticce;
- verificare la fattibilità di una tramvia di area vasta tra Livorno-Pisa-Lucca (c.d. tramvia dei Navicelli), con terminale urbano presso la Stazione S.Marco da configurare come "nodo" della rete ferroviaria, viabilistica e punto di interscambio con il trasporto pubblico locale (TPL) e con il sistema della ciclabilità urbana (cerniera di mobilità);
 - progressiva realizzazione e implementazione delle "cerniere di mobilità", ovvero aree attrezzate per la sosta delle auto, collegate alla rete del TPL e alla rete delle piste ciclabili, dotate di servizi accessori da localizzare nei tre quadranti strategici della città (est, sud, nord) sulla base delle ipotesi già delineate dal PUMS;
 - promuovere azioni di miglioramento e di innovazione del trasporto pubblico locale (TPL);
 - implementare la ciclabilità urbana e periurbana, connettendo la rete delle piste ciclabili ed estendendola oltre il limite dell'Aurelia, sulla base delle azioni già prefigurate dal PUMS, ovvero:
 - completamento tracciati ciclovia tirrenica in ambito urbano e connessioni con i comuni limitrofi sul versante meridionale;
 - realizzazione sistema di piste ciclabili (Biciplan) strutturato in tre assi:
 - rete ciclabile urbana;
 - rete ciclabile interna ai quartieri/centri abitativa;
 - rete delle vie verdi ciclabili di accesso dalla campagna alla città/*greenway*.

Con la Variante Generale al Piano Strutturale sono individuati anche ulteriori interventi sulla struttura urbana che hanno rilevanza per il sistema della mobilità sostenibile e dell'accessibilità:

- demolizione cavalferrovia delle Terme del Corallo e individuazione di soluzioni viabilistiche alternative per il superamento della linea ferroviaria, con tracciato



- integralmente/parzialmente interrato, sulla base degli esiti dello Studio di fattibilità in fase di elaborazione;
- completamento della Variante Aurelia con la realizzazione del lotto zero Maroccone – Quercianella, intervento abilitante per promuovere la progressiva riduzione della sosta veicolare lungo la vecchia Aurelia da connotare come viabilità dedicata alla mobilità dolce/lenta in funzione della fruizione della costa e del sistema collinare;
 - adeguamento e messa in sicurezza della Variante Aurelia prioritariamente nel tratto compreso tra lo svincolo di Livorno Centro e Livorno Sud;
 - riqualificazione delle direttrici di collegamento città-sistema collinare, con particolare riferimento alle strade provinciali SP 5 (in prosecuzione strada della Valle Benedetta) e SP 8 (in prosecuzione della Via di Popogna), anche al fine di favorirne l'utilizzo attraverso forme di mobilità dolce e green in linea con il PUMS il Piano comunale (greenway).

6.2 Città/Porto

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

Livorno è città portuale non solo per le funzioni del porto ma per la storia che la connota e della quale mantiene le caratteristiche.

Strutturata intorno al porto e lungo la costa, attraversata dai Fossi Medicei nel centro storico, è eterogenea e stratificata come le fasi della sua storia. L'originaria mescolanza di etnie e culture risale alle *Leggi Livornine* di Ferdinando I de' Medici (Costituzione Livornina), promulgate tra 1590 e 1603, per incrementare la popolazione e potenziare traffici e ricchezze. Caratterizzata nel suo cuore storico dal Pentagono del Buontalenti, che la progetta unitariamente nel XVI secolo; assunta a rango di città (1606) e dotata del "capitanato nuovo" (un territorio vasto su cui esercitare giurisdizione amministrativa), quando le esigenze mercantili decidono anche della forma della città, si costruisce il molo di Cosimo; segnata dal suo essere città d'acqua, solcata dai canali nel Quartiere storico della Venezia, agglomerato mercantile che fa dei fossi la propria chiave progettuale, protetto da una nuova cortina muraria (cinta esterna) e presidiato dal nuovo Forte San Pietro. La città è dichiarata porto franco nel 1676, condizione esistente da quasi un secolo in virtù del beneficio libero con il quale era possibile commerciare senza pagare dazi in entrata o in uscita. Cresce nel Settecento e ancora nell'Ottocento quando si connota da architetture urbane monumentali che richiamano la vita sociale e culturale di quel periodo. si completa l'acquedotto, si erigono palazzi borghesi lungo il fosso reale, viene inaugurata una delle prime ferrovie italiane (1844, linea leopolda che collegava la città a Pisa e Firenze in poco più di tre ore). Nel 1847 venne installata con Pisa la prima linea telegrafica, nel 1881 arriva la linea telefonica, nel 1888 fu aperta in via Paolo



Emilio Demi la centrale elettrica (la quarta in Italia, poi di fatto sostituita dalla centrale termoelettrica Marzocco, aperta nel 1907), nel 1889 i primi lampioni pubblici elettrici, nell'estate del 1896 si proiettò uno dei primi spettacoli cinematografici italiani all'"Eden" (attuale Terrazza Mascagni), nel 1899 entrò in funzione presso gli Spedali di Sant'Antonio il primo apparecchio a raggi x, nel 1903 l'illuminazione pubblica a incandescenza elettrica e infine dal 1906 la pavimentazione bituminosa per le strade. Si realizzano il Teatro San Marco poi il Teatro Goldoni, si aprono librerie e tipografie, si edificano acquedotti, chiese, palazzi, piazze e statue, il Palazzo de Larderel e la nuova cinta daziaria, di Alessandro Manetti e Carlo Reishammer, che delimitava l'area soggetta a porto franco. Bombardata pesantemente durante la seconda guerra mondiale si ricostruisce con architetture moderne e ricorre ai concorsi (Palazzo Grande, Luigi Vagnetti, 1952) per la ricostruzione.

E' una città di quartieri e mantiene i caratteri materiali e immateriali della *città porto*, aperta, conflittuale, vivace, libera. Ancora oggi i progetti per l'ampliamento del porto inducono a ripensare la forma urbana.

6.3 Il documento di Pianificazione Strategica di Sistema

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

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

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

- a definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle autorità portuali;
- a individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e 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 sistemici di pianificazione, l'assetto territoriale del sistema (con rappresentazioni grafiche a scale opportune);
- ad assicurare, per la redazione dei PRP, una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure.



L'Autorità di Sistema Portuale -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) ed elaborare gli altri quattro del sistema in un'ottica di armonizzazione e sinergia;
- coordinare a livello di sistema Varianti o Adeguamenti Tecnici Funzionali dei diversi porti attraverso il DPSS.

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

L'iter di approvazione del DPSS è articolato e condiviso tra enti competenti, prevede l'adozione da parte del Comitato di Gestione dopo la consultazione dei "Comuni territorialmente interessati", quindi l'approvazione da parte del MIT, previa intesa con la Regione, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Il DPSS si occupa dell'individuazione delle criticità/potenzialità di sistema e del riconoscimento degli obiettivi generali di sistema portuale. Tali obiettivi non possono prescindere dalla verifica di quelli indicati dalla pianificazione strategica sovraordinata, nel dettaglio:

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

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

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

Gli approfondimenti effettuati con il quadro conoscitivo, che determina il corpus centrale del documento strategico, hanno portato a definire 21 obiettivi Generali di Sistema

WORLD WIDE SUSTAINABLE PORTS

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

QUAY, PLUG & PLAY

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

CITY-PORT AGREEMENTS

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

OVERCOMING NETWORK IMPEDANCE

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

GLOCAL GOVERNANCE RE-FOCUSING

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





individuati divisi delle 5 macrocategorie che strutturano il DPSS. Questi obiettivi sono stati condivisi con i vari soggetti che hanno partecipato alla fase del DPSS preliminare.

Sono state svolte continuativamente attività di confronto da parte di AdSP e del Comune nella elaborazione degli strumenti di pianificazione (DPSS, Variante Generale al PS), di progetti e programmi, nel

rispetto delle specifiche competenze ma con attività incrementali e condivise con le quali sono state verificati gli effetti delle scelte che si stanno formando (Darsena Europa, individuazione degli ambiti previsti dalla legge ossia aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città, viabilità di cintura, stazione marittima).

Come noto la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali viene definita e puntualmente dettagliata – in conformità del DPSS approvato - nel Piano Regolatore Portuale di esclusiva competenza dell'AdSP; la pianificazione delle aree di interazione tra porto e città è di competenza del Comune previa acquisizione del parere dell'AdSP; la definizione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti dei centri urbani è oggetto di intesa tra gli enti competenti e l'Autorità portuale. Pertanto, l'individuazione delle partizioni territoriali e degli obiettivi a esse applicati è strategico nell'orientare lo sviluppo del territorio.

Il percorso di confronto sul DPSS ha visto il coinvolgimento degli enti interessati fin dall'aprile 2020 mediante lo svolgimento di tavoli di lavoro che, partendo dalla stesura preliminare del documento, ne hanno determinato il progressivo aggiornamento. Nel novembre del 2020 è stato inoltrato da parte dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS) il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), di cui all'art. 5 della L.



84/1994, per l'espressione del parere di competenza del Comune di Livorno. Nel DPSS si prevede una limitata espansione dell'ambito portuale, funzionale alla creazione di un sistema viario unico per l'accesso alle aree portuali, al potenziamento dell'aggancio viario della strada di grande comunicazione FI-PI-LI e della ferrovia alla Piattaforma Europa di futura realizzazione, nonché all'inclusione del terminale ferroviario e dei fasci di binari adiacenti al porto. E' reso esplicito nella scheda di nodo del DPSS che le soluzioni di assetto viabilistico/infrastrutturale dovranno essere concertate con il Comune, in ragione delle ricadute sul sistema della mobilità urbana, mediante la definizione di apposite intese. Sono individuate "aree di influenza Città-Porto" ancorché



esterne all'ambito portuale e non espressamente contemplate dalla legge, il cui riconoscimento è stato tuttavia ritenuto opportuno in ragione del ruolo strategico che tali aree possono assolvere per il complessivo sviluppo portuale/logistico del sistema.

E' stato condiviso il fatto che la pianificazione delle "aree di influenza Città-Porto" resta in capo alla competenza esclusiva del Comune, che la loro individuazione assume pertanto carattere meramente ricognitivo e indicativo, e che, in ragione dell'opportunità che siano promosse azioni, programmi e strategie territoriali condivise, potranno essere definite a tal fine apposite intese tra Comune e AdSP, attività che è in via di definizione.

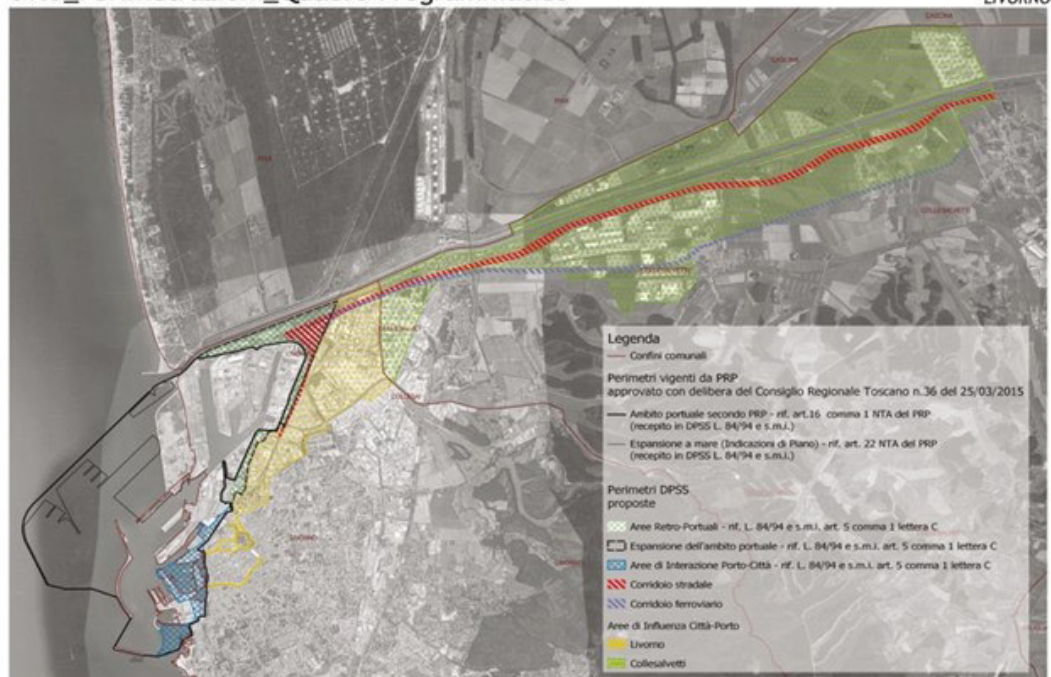
Il Comune si è espresso con decisioni della Giunta n. 337/2020, n. 67/2021, n. 341/2021.

Con delibera n. 27 del 28.4.2022 il Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale ha adottato il DPSS ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge n. 84/94 e in seguito è stata convocata dalla stessa Autorità la conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 384 del 24/06/2022 il Comune esprime valutazione favorevole sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP. Con Deliberazione n. 140 del 20/07/2022 il Consiglio Comunale esprime parere favorevole ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 - comma 1 bis - L. n. 84/94 sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale (AdPS).

In tutti i suoi atti il Comune richiama la coerenza dei contenuti condivisi con AdSP, in particolare il fatto che la perimetrazione dell'ambito portuale, la individuazione delle aree e i contenuti della scheda di nodo del DPSS risultano in linea con gli obiettivi e le azioni indicati nel quadro previsionale strategico definito nel documento di avvio per la formazione della Variante al Piano Strutturale e del Piano operativo comunale - il cui procedimento è stato

01.3_Perimetrazioni_Quadro Programmatico



avviato con propria deliberazione G.C. n. 547/2021 e successivamente integrato con deliberazione n. 349/2022 – con particolare riferimento agli obiettivi di “area vasta” declinati in funzione della città euromediterranea ed internazionale cui corrisponde, tra l'altro, l'azione di “integrare e coordinare con AdSP e Comune di Collesalveti, anche in relazione alla parallela definizione del DPSS a cura dell'AdSP, l'individuazione delle aree da destinare agli usi produttivi, alla logistica, all'impresa, nelle diverse vocazioni e potenzialità in relazione agli assetti infrastrutturali...”.

6.4 L'intesa

E' già stata condivisa l'intesa fra AdSP e Comune, con la quale le due amministrazioni, ferme restando le rispettive competenze definite dalla vigente normativa in materia di programmazione e pianificazione urbanistica, concordano sulla necessità di consolidare e rafforzare processi di interazione e convergenza in merito alle strategie di sviluppo territoriale. Con tale intesa il Comune si impegna nell'ambito del processo di formazione della nuova strumentazione urbanistica in corso di elaborazione, ossia Variante Generale al PS e Piano Operativo, a recepire e declinare, in coerenza con il parere espresso con deliberazione del C.C. n. 140/2022, i contenuti del DPSS adottato, in relazione alla nuova individuazione rispetto a quanto previsto nei vigenti PRP e PS:

delle aree portuali e retroportuali, che saranno oggetto di pianificazione esclusiva da parte dell'AdSP mediante varianti al PRP vigente;

- delle aree di interazione porto-città, che ai sensi del comma 1quinques Art.5 L. 84/94 sono oggetto di pianificazione da parte del Comune nell'ambito della definizione della strumentazione urbanistica in corso sulla base dei temi di indirizzo strategico-operativi già indicati dalle strategie di intervento e dalle azioni di nodo dello stesso DPSS, con particolare riferimento a:
 - rigenerazione del waterfront;
 - valorizzazione del patrimonio storico-identitario e ambientale;
 - area del “terminal passeggeri”;
 - area del Porto Turistico e della Porta a Mare, derivate dell'Accordo di Programma per lo sviluppo e trasformazione urbanistica dell'ex-cantiere navale orlando di Livorno e delle aree portuali limitrofe del 2007;
 - localizzazione e definizione spaziale del nuovo scalo ferroviario passeggeri funzionale al futuro Terminal Passeggeri
 - definizione progettuale del nuovo approdo turistico in zona Bellana, anche in funzione delle strategie di riqualificazione del sistema dei fossi.

Per quanto concerne, le soluzioni di assetto viabilistico/infrastrutturale e in particolare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, AdSP e Comune si impegnano a condividere le soluzioni da definire nell'ambito di tavoli tecnici istituiti, soluzioni



che il Comune si impegna a recepire nel Piano operativo e nella contestuale Variante Generale al Piano Strutturale, per:

- collegamento alle reti sovra-territoriali;
- efficientamento ultimo miglio;
- efficientamento della continuità territoriale.

Per quanto concerne le aree di influenza città-porto, per le quali il DPSS riconosce un ruolo strategico per lo sviluppo portuale/logistico, le due amministrazioni concordano che saranno oggetto di pianificazione esclusiva da parte del Comune, che si impegna a disciplinare nel redigendo Piano Operativo e nella contestuale Variante Generale al Piano Strutturale, i seguenti obiettivi strategici:

- riqualificazione del sistema dei fossi in considerazione del completamento del Porto Turistico e della realizzazione del nuovo approdo turistico in zona Bellana, pertanto a tal fine sarà acquisito nel quadro conoscitivo dei nuovi strumenti urbanistici lo studio prodotto dall'AdSP ed allegato al DPSS;
- realizzazione della ciclopista tirrenica prevista nelle adiacenze del perimetro dell'ambito portuale e sua interazione con la c.d. "Nuova viabilità di cintura";
- definizione delle funzioni per le aree di influenza città-porto interessate dal dispositivo delle ZLS e di continuità con l'interporto.

AdSP e Comune concordano in merito ai seguenti indirizzi per la pianificazione delle aree di influenza città-porto e per la promozione di strategie di riconversione produttiva di siti dismessi:

- consolidare il sistema produttivo-logistico e le possibili interazioni funzionali con il porto e con le aree retroportuali;
- favorire il processo di reindustrializzazione e incentivare l'insediamento di nuove attività produttive, logistiche e di supporto alle attività portuali, prioritariamente mediante il riuso delle aree dismesse e/o sottoutilizzate;
- favorire l'insediamento di attività di riparazione e costruzione navale;
- favorire il contenimento degli effetti ambientali negativi delle attività industriali e portuali e orientare progressivamente gli insediamenti produttivi esistenti e i nuovi interventi verso i criteri prestazionali delle APEA (aree produttive ecologicamente attrezzate).

Per il perseguimento degli indirizzi strategici sopra richiamati AdSP e Comune si impegnano a condividere e promuovere congiuntamente azioni tese:

- alla ricerca e alla definizione di strumenti finanziari/attuativi finalizzati alla riconversione a fini produttivi delle aree industriali dismesse, con particolare riferimento alle aree denominate ex TRW, ex Ginori;



- ad ottimizzare e razionalizzare l'occupazione di suolo delle attività logistiche e di stoccaggio merci/auto, mediante il ricorso a processi di innovazione tecnologica e automazione, anche al fine di favorire l'insediamento di nuove attività.

Questi ultimi punti comportano l'inserimento nel dimensionamento della Variante Generale del Piano Strutturale di suoli riutilizzabili anche a fini di nuova edificazione produttiva, condizione che potrebbe non avverarsi, non dipendendo dalle due amministrazioni.

AdSP e Comune concordano inoltre in merito a:

- definizione della disciplina transitoria in merito alle aree private inserite nel nuovo ambito portuale dal DPSS;
- nuovo attraversamento del Canale Scolmatore verso Tirrenia;
- sinergie per la previsione e potenziamento di energie innovative a servizio anche della città (Cold Ironing ed idrogeno);
- condivisione della disciplina del PRP, da implementare e aggiornare con apposita variante in relazione alla regolamentazione dell'esecuzione delle opere in porto da parte dei privati, ai sensi dell'art 5, comma 5-bis della L. 84/94 e s.s.m.m.i.i..

L'ampliamento del perimetro dell'ambito portuale di Livorno individuato dal DPSS impone una specifica pianificazione delle nuove aree incluse nel perimetro portuale attraverso lo strumento del PRP o varianti ad esso alla luce della nuova competenza pianificatoria e gestionale in capo alle AdSP e il complementare adeguamento degli strumenti urbanistici comunali più volte richiamati.

L'AdSP provvederà ad approvare le necessarie varianti al PRP vigente in conformità del DPSS approvato e in coerenza con la strumentazione urbanistica del Comune di Livorno.

A tal fine nell'intesa si dà atto che il PRP disciplinerà le funzioni e gli assetti urbanistici-edilizi delle aree portuali e retroportuali ricomprese nell'ambito portuale, individuando le eventuali aree da assoggettare ad esproprio, che costituirà pertanto unico riferimento urbanistico ai fini del rilascio dei titoli edilizi e/o approvazione delle opere di interesse pubblico

Inoltre, AdSP si impegna per i progetti delle singole opere che saranno previste nel PRP da realizzarsi a cura e su proposta dei Concessionari della AdSP o dei privati all'interno dell'ambito portuale a convocare apposite Conferenze dei Servizi ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90 e s.m.i. e del comma 5 bis dell'art.5 della L. 84/94, per l'acquisizione dei relativi titoli abilitativi da parte del Comune, inserendo tale prescrizione nelle NN.TT. A. del PRP.

Infine, si deve richiamare il fatto che AdSP e Comune condividono regole di qualità degli interventi, tanto che nell'intesa l'Autorità si impegna a redigere un documento tecnico volto a regolare i parametri e criteri edilizi da osservare per l'esecuzione delle opere in ambito portuale, che potrà tradursi in specifico allegato al Regolamento Edilizio Comunale, previa condivisione e approvazione da parte del Comune, anche recependo nel PRP per quanto possibile i principi della Carta strategica della sostenibilità urbana di cui si è dotato il Comune e che costituirà parte integrante del Piano Operativo comunale.



Nell'intesa le due amministrazioni individuano anche le procedure utili al perseguimento degli obiettivi concordati. Pertanto, la pianificazione operativa delle aree comprese nel nuovo perimetro dell'ambito portuale, attualmente disciplinate dal vigente Regolamento Urbanistico comunale, avverrà nelle seguenti fasi:

- recepimento nel Piano Operativo Comunale del nuovo perimetro dell'ambito portuale e definizione di apposita disciplina di salvaguardia/transitoria, che opererà nelle more dell'adeguamento del PRP a cura dell'AdSP (o del Piano Operativo Triennale), al fine di non pregiudicare l'utilizzo/trasformazione delle stesse per le finalità portuali;
- pianificazione operativa e di dettaglio delle nuove aree portuali comprese nell'ambito portuale da parte della AdSP, tramite gli strumenti operativi successivi all'approvazione del DPSS, quali nuovo PRP o varianti ad esso, ex art.5 comma 1ter e 1quinqes della L.84/94 e s.m.i.;

Le due amministrazioni concordano che la disciplina delle nuove aree ricomprese nell'ambito portuale private potrà comunque avvenire anche in via transitoria attraverso l'approvazione del Piano Operativo Triennale, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP dopo l'approvazione del DPSS, qualora il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, ai sensi dell'Art.5 comma 1sexies della L 84/94.

6.5 Il Piano Regolatore Portuale

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

A seguito dell'approvazione del DPSS l'Autorità Portuale dovrà adeguare il vigente PRP.

Per una trattazione di maggior dettaglio si rinvia alla specifica relazione parte integrante del quadro conoscitivo QCR04 il sistema della portualità.

7. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE

Nella Variante Generale al Piano Strutturale Livorno si ripensa nella dimensione di area vasta che si è descritta nel precedente capitolo 6 , come *città di città* come si è descritto estesamente nel capitolo 5, in tutte le sue forme come *città che si muove* (mobilità e trasporti, connettività immateriale); *città che respira* (verde e reti ecologiche); *città delle opportunità* (servizi urbani,



formazione e ricerca, welfare urbano); *città delle centralità* (luoghi e identità); *città che cambia* (integrazione delle politiche di settore nei progetti di rigenerazione urbana, usi temporanei); *città che si innova* (scambio tra investimenti produttivi e capitale sociale, start up); *città che lavora* (operosità e creatività culturale, reindustrializzazione); *città gateway o nodo di rete*, aperta verso il mare e che dal mare accoglie in Toscana, strategica rispetto alle infrastrutture regionali e nazionali (mare - porto, interporto di Guasticce, asse Firenze Pisa Livorno, autostrada, aeroporto di Pisa, sistema costiero da Viareggio a Rosignano), dotata di componenti di eccellenza nel settore della conoscenza e dell'innovazione (Università e Centri di ricerca).

7.1 Finalità e caratteristiche

In successivo capitolo della presente Relazione sono richiamati i principali riferimenti di legge e di pianificazione sovraordinata cui si fa riferimento nel formare la Variante al Piano Strutturale e il Piano Operativo.

Si sono inoltre fin qui richiamati non solo gli scenari della contemporaneità cui riferirsi nel promuovere i nuovi strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, ma anche gli obiettivi programmatici dell'Amministrazione comunale, articolati in numerosi obiettivi e azioni per ogni città di città.

Si sono considerati piani e programmi di settore comunali e di altri enti con effetti sulle trasformazioni urbane e territoriali, anche questi richiamati e descritti nella presente Relazione.

Non ultimi vanno considerati i ricorsi pervenuti all'approvazione del Piano e le osservazioni pervenute dopo l'adozione.

Da qui la necessità di variare il cosiddetto "PS2" approvato nel 2019 non tanto sotto i profili di dettaglio legati alla formazione del Piano Operativo o di tipo tecnico-amministrativi, ma per la rispondenza al disegno strategico di città che l'Amministrazione insediatasi nel giugno 2019 ha declinato nel DUP.

Le finalità e i contenuti della Variante al Piano Strutturale sono stati enunciati nelle linee generali nella fase di avvio del procedimento, che è stato promosso contestualmente all'avvio del procedimento per la formazione del Piano Operativo ai sensi dell'art. 17 L.R. 65/2014, con deliberazione della G.C. n. 547 del 12.10.2021 e successivamente integrato con deliberazione della G.C. n. 349 del 10.06.2022.

Come espresso nella Relazione di avvio del procedimento (cfr. par. 6) si tratta di Variante che accompagna la formazione del nuovo Piano Operativo Comunale e che interviene, dunque, sulle componenti costitutive del Piano Strutturale (quadro conoscitivo, statuto, strategia dello sviluppo sostenibile) in funzione della messa in opera degli obiettivi/azioni del quadro previsionale strategico del Piano Operativo, già delineati nella fase di avvio del procedimento (paragrafo 4 della Relazione di avvio).



E' di tutta evidenza, infatti, che nel portare a compimento il nuovo ciclo della pianificazione comunale, nel quadro dell'ordinamento regionale significativamente innovato dal combinato disposto della L.R. 65/2014 e del PIT/PPR, l'Amministrazione Comunale, subentrata a seguito delle elezioni amministrative del giugno 2019, abbia inteso esprimere propri indirizzi e linee programmatiche che richiedono necessariamente la revisione del Piano Strutturale vigente, la cui formazione e approvazione (aprile 2019) è stata condotta dalla precedente Amministrazione.

Si è già molto argomentato fin qui in merito al quadro di riferimento al quale l'Amministrazione ha guardato per formare i propri strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica ma di seguito ne richiamiamo i tratti salienti.

Per la Variante al Piano Strutturale si sono considerati:

- gli scenari della re-industrializzazione ambientalmente compatibile, per la quale si è rivelato necessario ipotizzare non solo interventi di rigenerazione degli ambiti produttivi esistenti suscettibili di essere riutilizzati, peraltro di modesta dimensione, come si è dimostrato con approfondito dossier ricognitivo di attività, suoli, edifici a destinazione produttiva, ma anche ipotesi di impegno di nuovo suolo, scelto in continuità con ambiti già urbanizzati a nord della città;
- le traiettorie dello sviluppo turistico riferito ai patrimoni locali legati all'arte e alla cultura, allo sport, al mare, all'escursionismo in collina, all'eno-gastronomia;
- l'offerta di crescita professionale e di servizi all'impresa, che possono qualificare il territorio livornese quale hub ottimale per la combinazione tra la creatività, innovazione sociale e tecnologie e per generare valore attraverso soluzioni innovative come si è sostanziato nel progetto "Livornine 2023 Polo per l'Innovazione Urbana" (<https://www.livornine2030.it/>) e nel "Patto locale per la formazione professionale e l'avviamento al lavoro" nel territorio livornese, protocollo d'intesa firmato con Regione Toscana per consentire un migliore allineamento tra bisogni locali e politiche regionali sui temi della formazione e l'avviamento al lavoro;
- la scelta dell'Amministrazione di contrastare ogni e ulteriore incremento di attività della distribuzione commerciale organizzata in particolare nel settore alimentare, per sostenere adeguatamente la rete del commercio di vicinato quale motore di sviluppo economico e sociale e di pratiche di rigenerazione urbana.

Si sono recepite le principali novità della programmazione e della pianificazione in corso riguardanti:

- lo sviluppo delle attività portuali, caratterizzato da progetti rilevanti quali la Darsena Europa, la Stazione Marittima, l'acquaticità della Fortezza Vecchia e la concretizzazione del progetto della sua valorizzazione tramite il federalismo demaniale;
- la riorganizzazione delle infrastrutture viarie, con la definizione della cosiddetta viabilità di cintura e la separazione dei traffici portuali da quelli urbani; di quelle



ferroviarie con lo scavalco per collegare l'area portuale di Livorno e l'Interporto di Guasticce, scavalcando la linea Tirrenica Pisa-Grosseto con un viadotto metallico costituito da 14 campate per uno sviluppo di 350metri; di quelle tramviarie di area vasta con la previsione della "Tramvia dei Navicelli" che valorizzando la storica Porta San Marco e la Stazione di San Marco collega Livorno Pisa e Lucca,

- le scelte strategiche per le principali aree pubbliche oggetto di rigenerazione urbana con effetti non solo locali, come:
 - la realizzazione del nuovo presidio ospedaliero nell'area ex Pirelli e la contestuale riorganizzazione del Parco Pertini;
 - la realizzazione della nuova Piazza della Stazione, con la completa pedonalizzazione di Piazza Dante e la sua estensione fino a comprendere l'intero giardino e con la riorganizzazione della mobilità e della sosta pubblica e privata nell'intero quadrante che ruota intorno alla stazione;
 - la realizzazione degli "Uffizi al Mare" progetto condiviso con il primo grande Museo d'Italia, gli Uffizi fiorentini, e la Regione, per creare un polo culturale tramite il restauro del complesso delle Terme del Corallo;
 - l'abbattimento del cavalcavia di via degli Acquedotti che ha separato le Terme del Corallo dalla Piazza Dante;
 - la realizzazione degli Hangar Creativi di cui si è già parlato in precedente capitolo della presente Relazione;
 - la demolizione e la ricostruzione delle residenze sanitarie assistite pubbliche in un parco ove si integra la realizzazione di servizi (social housing, biblioteca, palestra, piscina, laboratori occupazionali, dopo di noi, servizi di riabilitazione) e di scuole 0-6 e 6-14 in cofinanziamento con la regione (Parco delle Generazioni a Montenero Basso);
 - il consolidamento delle attività da svolgere nell'Ippodromo Caprilli riaperto alla città dopo anni di abbandono e la contestuale revisione del progetto del Parco della Ceschina come habitat urbano a prevalente rango naturalistico ed ecologico;
 - la realizzazione di una grande infrastruttura urbana, blu e verde, nell'ambito del Rivellino progressivamente liberato dal depuratore (rilocalizzato in ambito industriale), secondo un Masterplan che fa parte integrante del Piano Operativo, tramite l'attivazione di usi temporanei in modo da sviluppare le energie creative locali e la partecipazione cittadina, e in collegamento con la realizzazione del Polo Tecnologico ed incubatore d'impresa presso il Forte San Pietro – Vecchi Macelli;
- la rete ecologica delineata dal Piano del Verde, che l'Amministrazione ha formato contestualmente al Piano Operativo, che apre alla fruizione sostenibile il patrimonio collinare a partire dal Parco delle Colline Livornesi e lo collega ai parchi urbani storici e alla costa con sei greenways;



- i variegati bisogni della domanda di casa ai quali dare risposta tramite alloggi per l'emergenza abitativa, per la prima volta progettati e realizzati dall'Amministrazione con caratteristiche di qualità e di sostenibilità anche ambientale; tramite la riqualificazione degli alloggi di residenza pubblica; tramite abitazioni adeguate a rispondere alla domanda cosiddetta "debole" in epoca pandemica, considerando criticità riconducibili a tre ambiti di debolezza (economica, sociale ed abitativa);
- la rete della mobilità e della sosta e la riorganizzazione del traffico con le quali l'Amministrazione sta attuando il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato Deliberazione n. 96 del 13 maggio 2021.

Si è considerato il quadro pianificatorio/programmatico in evoluzione, espressione delle diverse politiche e pianificazione di settore, che peraltro ha orientato la definizione del quadro previsionale strategico già in sede di avvio del procedimento, che deve trovare esito e declinazione nel Piano Strutturale. Ci si riferisce in particolare ai seguenti strumenti di rango strategico:

- il PUMS, approvato dal C.C. con Deliberazione n. 96 del 13.05.2021, che sostanzia le strategie dell'A.C. in tema di mobilità sostenibile;
- il Piano locale di Adattamento ai cambiamenti climatici per il rischio alluvione (ADAPT), approvato con Deliberazione del C.C. n. 210 del 30.11.2020 e il Piano di azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC), approvato con Delibera del C.C. n. 197 del 13.11.2020, che sostanziano invece l'agenda locale in tema di resilienza urbana e adattamento ai cambiamenti climatici;
- il Piano "Abitare Livorno - Piano casa integrato per la qualità della città", di cui si è volontariamente dotata l'Amministrazione comunale, che sostanzia l'agenda locale in tema di politiche abitative;
- il DPSS (Documento di pianificazione strategica di sistema portuale) di cui all'art. 5 della L. 84/1994, di competenza dell'AdSP, in fase di definitiva approvazione, che presuppone il coordinamento con la pianificazione territoriale/urbanistica comunale anche mediante apposita intesa, e che, oltre ad innovare ed aggiornare il quadro delle conoscenze sul sistema della portualità, declina obiettivi strategici ed azioni per il nodo portuale/infrastrutturale di Livorno/Collesalvetti in una dimensione di area vasta.

Si è detto che la rilettura dello statuto e della componente strategica del piano (disciplina, schede delle UTOE e relativo dimensionamento) rispondente ai vari argomenti che si sono ricordati è stata accompagnata dalla implementazione e dall'aggiornamento del Quadro Conoscitivo, in ragione delle ulteriori indagini conoscitive/specialistiche correlate agli obiettivi del quadro previsionale strategico del piano, ma anche della opportunità di utilizzare ulteriori e più aggiornate banche dati.



Si ricorda infatti che il sistema delle conoscenze su cui è stato costruito il Quadro Conoscitivo del vigente Piano Strutturale è prevalentemente risalente al 2014 e, per alcuni specifici contenuti, al 2010.

Pertanto, in funzione della rilettura del Piano Strutturale e della contestuale elaborazione del Piano Operativo si è reso necessario procedere con implementazioni su specifici temi e, laddove possibile, ad un aggiornamento generale degli elaborati.

Come è illustrato più diffusamente nelle specifiche sezioni della Relazione di Quadro Conoscitivo, le implementazioni del quadro conoscitivo hanno riguardato tutte le componenti conoscitive riferibili alle quattro strutture del patrimonio territoriale declinate dal PIT/PPR, ovvero:

- la struttura idro-geomorfologica
- la struttura ecosistemica;
- la struttura insediativa;
- la struttura agroforestale.

Ulteriori e specifiche implementazioni del quadro conoscitivo, che si sono rese necessarie per sostenere la rilettura della componente strategica del piano e il relativo dimensionamento, hanno riguardato:

- le analisi di ordine economico/demografico e le dinamiche/domanda abitativa (studio Nomisma);
- la ricognizione del sistema delle aree produttive (Dossier a cura dell'Ufficio di Piano);
- le indagini agronomiche (a cura del consulente incaricato)
- le analisi sulle dinamiche del commercio e del turismo (indagine IRPET).

Anche la sezione del Piano vigente relativa alle indagini geologiche, idrogeologiche e sismiche è stata aggiornata e implementata in ragione del mutato quadro normativo e pianificatorio, nonché della progressiva attuazione degli interventi di messa in sicurezza idraulica, in seguito all'evento alluvionale del settembre 2017, e delle ulteriori indagini e approfondimenti condotti in tema di microzonazione sismica. Per la trattazione di dettaglio di questo specifico tema si rimanda alle Relazioni che sono parte integrante delle Indagini geologiche, idrogeologiche e sismiche a corredo del Piano (elaborato G.00 Relazione tecnica illustrativa, MS.00 Relazione microzonazione sismica, IDR.R01 Relazione illustrativa).

Conseguentemente, in funzione delle implementazioni del quadro conoscitivo e degli ulteriori obiettivi di tutela e di valorizzazione dei beni afferenti alle diverse strutture territoriali, da cui è derivata la necessità di riconoscere ulteriori elementi identitari/patrimoniali da tutelare e valorizzare, si è intervenuti anche sulla componente statutaria del piano, sulla disciplina (Norme tecniche PARTE II -Statuto del Territorio; elaborato ST n. 4- Invarianti Strutturali) che declina le regole di utilizzazione/manutenzione/trasformazione dei beni in funzione della loro tutela e riproducibilità, sui contenuti degli elaborati cartografici del piano nei quali vengono rappresentate le Invarianti Strutturali e il Patrimonio Territoriale comunale.



Inoltre, supportati dalla rilettura dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee, in applicazione dei principi e delle linee metodologiche tracciate dal PIT/PPR (Abaco della III Invariante), e dai successivi regolamenti e linee guida regionali, e traguardando al contempo gli obiettivi e le strategie di riqualificazione e ridefinizione dei margini urbani, si è operata la revisione del perimetro del Territorio Urbanizzato, come già delineato in sede di avvio del procedimento e successiva integrazione.

Quanto al trattamento dei grandi interventi che comportano trasformazione, il PS2 non ha operato incisivamente, tant'è che ha di fatto e di diritto salvaguardato tali ambiti, peraltro distinti già in Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE).

Vi si trovano molte questioni irrisolte o non compatibili con i programmi dell'Amministrazione comunale, quelli che abbiamo già ricordato richiamando gli scenari della contemporaneità ma soprattutto gli obiettivi di mandato e di DUP.

Nell'Allegato "A" isolati di riqualificazione nelle aree normative di impianto storico di cui all'art. 11 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico e Aree di ristrutturazione urbanistica di cui all'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico troviamo ad esempio la previsione di edificazione in piazza del Luogo Pio che è stata liberata in occasione della Mostra dedicata a Modigliani nel 2019 e che è ormai stabilmente una delle piazze più vivaci della città.

Nell'Allegato "B" aree di ristrutturazione urbanistica, ricomprese all'interno del perimetro individuato con delibera CC n. 20/1995 e di cui all'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico troviamo l'area ex Feltrinelli, ora inserita in un ambito di rigenerazione PINQuA di cui si è parlato in precedenza.

Nell'Allegato C aree di trasformazione di cui all'art. 17 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico troviamo:

- Area 1A: Ex stabilimento Barcas
- UTOE 4C16: Porta a terra
- UTOE 4C17: Salviano 2
- UTOE 4C18: Nuovo Centro
- UTOE 4C19: Stazione Marittima
- UTOE 4C21: Stazione San Marco
- UTOE 4C22: Mercato Ortofrutticolo
- UTOE 4C23: Via degli Acquedotti
- UTOE 4C24: Depositi Comunali
- UTOE 4C25: ATL via Meyer
- UTOE 5C3 (ex 4B4-5A1): Porta a mare
- A.L.P.M. Aree limitrofe porta a mare

Dall'analisi dello stato di attuazione del Regolamento Urbanistico risultano sostanzialmente non attuati gli interventi riferiti a un complicato meccanismo, demandato alla normativa



contenuta nell'art. 44 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico medesimo, che prevedeva come meccanismo alternativo all'esproprio per l'acquisizione delle aree destinate a servizi la cessione gratuita da parte del proprietario dell'area stessa in cambio del riconoscimento di capacità edificatoria. Un meccanismo sul quale con una Variante del 2009 si era già intervenuti senza variare il dimensionamento del PS per inserire un'area denominata "Abitare Sociale-Coteto".

Individuate dunque le motivazioni e le finalità della Variante è emersa la complessità di tale operazione anche sotto il profilo metodologico e tecnico-redazionale dovendo necessariamente lavorare sulla struttura di un Piano di recente approvazione, su cui, secondo le intenzioni e motivazioni enunciate in sede di avvio, si intendeva rivedere l'impostazione lavorando al Piano Operativo. Nella Relazione di Avvio del procedimento (paragrafo 6.1) si prospettava un approccio metodologico improntato a pragmaticità e a principi di continuità ed economicità dell'azione amministrativa:

...omissis...

Sulla base di quanto fin qui rappresentato, e degli orientamenti espressi dall'Amministrazione, che ha indicato come prioritaria la definizione della pianificazione operativa senza disperdere inutilmente energie e risorse (umane/finanziarie) in un percorso di revisione più generale del Piano Strutturale, si può quindi affermare, semplificando, che la linea di azione che orienterà questa fase di revisione del Piano Strutturale, sarà quella di intervenire sul piano quanto basta per elaborare il Piano Operativo, in funzione della messa in opera della piattaforma degli obiettivi/azioni declinati nel quadro previsionale strategico.

Non vi è quindi la volontà di intervenire in modo sistematico e diffuso sul piano, rileggendone l'impianto e la struttura e tanto meno rimettere in discussione i principi cardine del piano sopra richiamati, quanto piuttosto di intervenire, sia sulla componente statutaria sia sulla componente strategica del piano, superando rigidità e incongruenze interne, rileggendone al contempo la strategia dello sviluppo in funzione della formazione del Piano Operativo.

Tuttavia nel corso della elaborazione della Variante si è rilevato come si rendesse necessario intervenire sistematicamente e diffusamente su tutte le componenti del Piano Strutturale e sulla quasi totalità degli elaborati costitutivi anche dal punto di vista tecnico, al fine di renderlo maggiormente coerente con l'impianto della L.R. 65/2014 (rapporto tra componente statutaria e componente strategica), di rispondere a una esigenza di semplificazione e sistematizzazione della struttura del piano, con l'obiettivo di rendere più chiara e netta la distinzione tra disciplina (contenuti normativi e prescrittivi) ed elaborati con contenuto a carattere conoscitivo/interpretativo.

In sostanza, dopo una iniziale operazione chirurgica di ritocco di alcune parti del Piano, si è dovuto constatare che la Variante al Piano Strutturale si connotava man mano che si procedeva nel lavoro per essere di tipo generale, considerandone i contenuti che sono stati



introdotti in base alla programmazione politica, alle trasformazioni in corso, agli esiti delle attività conoscitive e di approfondimento volte dall'Ufficio di Piano e dai consulenti incaricati.

Il percorso di significativa implementazione della componente conoscitiva/interpretativa del piano ha condotto infatti anche alla necessità di rileggere radicalmente, dal punto di vista tecnico/redazionale, l'articolazione delle UTOE che sostanziano il telaio territoriale su cui sono declinati gli obiettivi di sviluppo sostenibile e i correlati dimensionamenti del piano. Infatti dal punto di vista della struttura e articolazione del Piano, un elemento distintivo è il criterio adottato dal pianificatore per l'identificazione delle Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE), rispetto alle quali viene determinato il dimensionamento del piano per le diverse categorie funzionali (le dimensioni massime sostenibili) e viene svolta la verifica/ricognizione delle dotazioni degli standard di cui al D.I. 1444/1968, che è stato incentrato sul riconoscimento dell'identità dei luoghi e della morfologia urbana.

Si legge infatti nei documenti del PS approvato nel 2019 (STS 6- Schede UTOE) che il PS "individua come Unità territoriali organiche elementari (UTOE) le parti del territorio comunale con caratteristiche di impianto storico, con tessuto morfologico, caratteri fisici - funzionali e paesaggistici comuni. La varietà delle condizioni morfologiche, paesaggistiche, ambientali riscontrate nel territorio rurale hanno altresì determinato da parte del Piano Strutturale l'individuazione di specifiche UTOE".

Tale impostazione ha condotto all'identificazione di ben 23 UTOE, alcune delle quali sotto articolate in "sub UTOE", di cui 16 ricomprese nel territorio urbanizzato e 7 nel territorio rurale, con una notevole frammentazione e articolazione degli indirizzi/obiettivi riferiti a ciascuna UTOE, che il PS rivolge al Piano Operativo.

Questa frammentazione ben poco si attaglia alla visione strategica che si è fin qui illustrata, basata su grandi progetti territoriali e urbani (lo sviluppo produttivo, la riorganizzazione della viabilità di cintura, la tramvia dei Navicelli, le relazioni fra ambito strategico del Rivellino-ex Macelli e ambito della stazione marittima, i servizi di prossimità dei quartieri, le greenways del piano del verde, ecc.).

Peraltro, il PS approvato nell'aprile 2019 ha percorso una lunga strada.

Dopo il primo avvio del procedimento risalente al 2009, promosso con la Giunta Comunale insediatasi nel 2004 (primo mandato del Sindaco Cosimi), il Piano è stato elaborato e approvato sotto la Giunta Comunale insediatasi nel giugno 2014 (Sindaco Nogarini).

Successivamente, oltre all'insediamento della Giunta del Sindaco Salvetti nel giugno 2019, con obiettivi programmatici distanti da quelli della Giunta precedente, si sono avuti cambiamenti strutturali peraltro nel mondo intero, lo si è ricordato, con la pandemia mondiale da Covid-19, l'invasione russa del territorio ucraino, gli interventi finanziati dai fondi straordinari PNRR, la revisione dei progetti politici e delle compagini partitiche, l'innovazione tecnologica, l'acuirsi degli effetti causati dai cambiamenti climatici, le crescenti povertà e l'aumento delle disuguaglianze, le centralità dei temi della casa e del lavoro, il ruolo delle città soprattutto di



dimensione media nella costruzione di progetti a valenza sociale ed economica per l'uscita del Paese dalla sovrapposizione delle crisi.

Infine, ricordiamo anche i temi principali di carattere tecnico dell'implementazione che ha portato alla Variante Generale al PS:

- l'aggiornamento profondo del quadro conoscitivo, nel quale sono stati costruiti gli studi e le rappresentazioni delle invarianti strutturali del Piano di Indirizzo Territoriale avente valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT/PPR), ma anche delle caratteristiche ambientali e naturalistiche delle colline e del territorio rurale, nonché appositi Dossiers per aree e attività produttive; per aree e immobili nella fascia costiera; per aree connotate da degrado; per andamento demografico, condizioni sociali e domanda di casa;
- la ricognizione del patrimonio territoriale ai sensi e per gli effetti del PIT/PPR;
- l'aggiornamento del perimetro del territorio urbanizzato;
- il recepimento dei contenuti dei Piani di Settore nel frattempo elaborati o in corso (PUMS, PAESC, Piano del Verde, PEBA);
- il recepimento dei progetti della città in corso di trasformazione, ivi compresi quelli derivanti dal PNRR e dalle politiche di coesione di cui si è parlato in precedenza;
- l'approfondimento in merito alle situazioni non modificabili nel completamento di parti di città soggette a piani o convenzioni ancora in essere (Porta a Mare, Porta a Terra, Borgo Magrignano, Nuovo Centro).

L'esito di questo processo complesso e interrelato fra aspetti tecnici e obiettivi politici di governo locale nella rilettura e nella revisione dei contenuti e degli elaborati del piano ha condotto, in conclusione, a intervenire con modifiche sostanziali che assumono il connotato e il rango di una Variante Generale, così come definita dall'art. 93 della L.R. 65/2014.

7.2 Avvio 2021 e integrazione dell'avvio 2022

Si sono già estesamente descritte le motivazioni della Variante Generale al Piano Strutturale, le sue finalità e anche i contenuti principali dell'Avvio di procedimento ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 della L.R. 65/2014 che la Giunta ha deliberato con proprio atto n. 547 del 12 ottobre 2021.

All'atto testé richiamato erano allegati i seguenti elaborati:

- Relazione di avvio del procedimento
- Allegato A: Stato di attuazione del RU vigente
- Allegato B: Tavola dal titolo "mappa delle progettualità urbane, la città in divenire"
- Allegato C: Tavole strategiche
- Allegato D: Dossier aree produttive

Negli Allegati A, B, C erano rappresentati i contenuti di quanto nella Relazione di avvio si descriveva circa lo stato di attuazione del Regolamento Urbanistico risalente al lontano 1999, gli interventi di trasformazione in corso nel territorio comunale di cui si è detto in precedenza,



le tavole strategiche delle sette città delle quali si è estesamente dato conto in un precedente paragrafo della presente Relazione.

Nell'Allegato D erano contenute una disamina approfondita e le analisi di dettaglio condotte in merito ai suoli e agli edifici occupati dalle attività produttive.

Questo studio così specifico era stato ritenuto necessario, in anticipazione anche rispetto al quadro conoscitivo della Variante al Poiano Strutturale e del Piano Operativo considerata la richiesta di suoli liberi o edifici immediatamente utilizzabili a fini industriali e artigianali che da tempo nel territorio comunale non trovava e non trova risposta.

Già nel novembre 2019 era stato inviato all'Amministrazione comunale un testo sottoscritto da numerose associazioni, Confagricoltura Livorno, Confcommercio, Confcooperative Toscana sud, CIA; Confartigianato, Confindustria Livorno Massa Carrara, Confesercenti, Legacoop Toscana, CNA; Confartigianato, Spedimar Confetra, oltre che da Camera di Commercio Maremma e Tirreno, CGIL, UIL, CISL Livorno, il cui incipit suonava chiaro negli intenti di promuovere da parte dell'Amministrazione un progetto di città a sostegno di possibili traiettorie di sviluppo: La provincia di Livorno, così come molte altre realtà territoriali, risulta fortemente interessata da un profondo processo di trasformazione che ormai da diversi anni sta scuotendo il cosiddetto mondo occidentale; ne vive le contraddizioni manifestandosi incapace, nonostante le indubbe potenzialità, di uscire da una sterile impasse e di agganciare possibili treni di ripresa. La presenza di accattivanti linee strategiche supportata da alcune scelte già diffusamente condivise non consentono ancora di superare storiche criticità; criticità alimentate anche da incertezze ed indecisioni che investono i diversi livelli della comunità. È evidente la necessità di dare concretezza ed organicità ad azioni reali, necessarie per attivare virtuose ed interessanti opportunità in grado di superare i limiti, soprattutto infrastrutturali, che impediscono ai territori ed a quanti operano su di essi di declinare tutte le potenzialità, che pure esistono.

Le linee strategiche su cui lavorare, individuate da Camera di Commercio, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali, rispetto alle quali viene chiesto un impegno alla filiera delle istituzioni, dal Governo al Comune, sono varie e diverse. Ne richiamiamo le principali: infrastrutture (Darsena Europa, corridoio tirrenico, collegamenti ferroviari), il riconoscimento di zona economica speciale o zona logistica semplificata, programmi di formazione e aggiornamento anche in relazione all'alternanza scuola-lavoro, la predisposizione di un quadro conoscitivo delle aree produttive delle aree dismesse, l'individuazione di aree oggetto di investimento turistico, l'individuazione di linee d'intervento a sostegno dell'innovazione e del potenziamento dei processi di trasformazione agroindustriale, incentivi specifici per la valorizzazione dei centri storici e degli esercizi di vicinato in considerazione della peculiarità territoriale, la realizzazione del nuovo Ospedale di Livorno, la realizzazione su tutta la provincia delle Case della Salute.

Se molto di quanto prospettato è stato fatto (si pensi alle azioni per la formazione e a quelle per le zone logistiche semplificate, al sostegno per il commercio di vicinato, alla realizzazione del nuovo ospedale per la quale il Comune ha approvato apposita variante urbanistica,



all'intesa con AdSP sul DPSS e sull'assetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie), e se molto di quanto individuato nelle proposte strategiche trova risposta proprio nella variante generale al piano strutturale (si rinvia a tutti gli obiettivi e alle azioni già elencate nell'avvio in riferimento alle città di città), interessa qui richiamare la specifica necessità di disporre di un censimento delle aree produttive per la verifica di quanto utilizzabile nel breve e medio periodo e di quanto suscettibile di bonifiche e di recupero. A questo si è risposto con il Dossier per le aree produttive già disponibile in forma di estratto in fase di avvio dei nuovi strumenti urbanistici quale Allegato "D" nel 2021.

2. LA STRUTTURA DEL LAVORO

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

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

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

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

Il progetto terminerà con una parte di indagini che riguardano la futura pianificazione: attraverso ulteriori indagini ed elementi conoscitivi questo corpus analitico potrà costituire un apporto alla definizione di linee guida e di indirizzo per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente utili sia alla pianificazione strutturale, quindi di range più strategico che a quella operativa.

Si riporta di seguito la possibile struttura del dossier sulle aree produttive comunali.

1. PREMESSA

2. LA STRUTTURA DEL LAVORO

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

3. L'EVOLUZIONE URBANISTICA DELL'AREA INDUSTRIALE LIVORNESE

3.1 Il Piano '58-61' (ad. Demio)

3.2 Il PIP Piccinini 1978

3.3 Il Piano Insolera

3.4 Il Piano Strutturale del 1997

4. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

4.1 Il PIT - PPR

4.2 Il PTCP

4.3 Il DPSS

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

4.4.1 Aree industriali di Collesalvetti e disponibilità insediative

4.4.2 Aree industriali di Rignano Marittimo

4.4.3 Aree industriali di Caprolatto Pisa

5. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA COMUNALE VIGENTE

5.1 Il Regolamento Urbanistico vigente Gregotti 1999

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

5.3 Il PRP

5.4 Il Nuovo Piano Strutturale (2023)

6. LA SITUAZIONE ECONOMICA DELL'AREA PRODUTTIVA LIVORNESE

PARTE B: QUADRO CONOSCITIVO DELL'AREA PRODUTTIVA

7. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI INDAGINE

7.1 Uso del suolo

7.2 I morfotipi dei Tessuti del PIT-PPP

7.3 Le UTOE a destinazione produttiva del PS

7.4 Le Aree normative del RU a destinazione portuale e produttiva

7.5 L'Area d'indagine

8. ANALISI TERRITORIALI

8.1 Infrastrutture viarie

8.1.1 Le infrastrutture di area vasta

8.1.2 Analisi del contesto infrastrutturale dell'area di indagine

8.2 Analisi della mobilità

8.2.1 Il trasporto pubblico

8.2.2 La mobilità inter-campesinate e pedonale

8.2.3 Aree a parcheggio pubblico

9. ANALISI AMBIENTALI

9.1 Pericolosità idraulica

9.2 Pericolosità geomorfologica

9.3 Analisi della permeabilità del suolo

9.4 Aree SIR e SIN

9.5 Aziende a Rischio di Incidente Rilevante e Aziende Insalubri

10. L'INDAGINE SULLE AREE LIBERE

10.1 Analisi dei risultati

11. L'INDAGINE SULLE AREE EDIFICATE

11.1 Analisi economica

11.2 Analisi della densità delle aree edificate

11.3 Analisi funzionale: le destinazioni d'uso prevalenti

11.4 La schedatura degli isolati e dei fabbricati dismessi

PARTE C: ULTERIORI INDAGINI PER LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICHE E OPERATIVE PER LA FUTURA PIANIFICAZIONE

A seguito della trasmissione dell'atto di avvio ai soggetti istituzionali indicati al comma 1 dell'art. 8 della L.R. n. 65/2014, prevista dal comma 1 dell'art. 17 citato al fine di acquisire eventuali apporti tecnici, sono pervenuti i contributi.

Si rinvia alla Relazione del Responsabile Unico del Procedimento per quel che attiene alla loro disamina e all'analisi di quanto considerato degli stessi nella elaborazione della Variante Generale al Piano Strutturale.

Parte dei contributi pervenuti dopo l'avvio è stata richiamata nell'integrazione all'atto di avvio, deliberata con atto della Giunta n. 349 del 10/06/2022. Detta integrazione, infatti, si era resa necessaria e opportuna, come peraltro evidenziato anche dalla Regione nel suo contributo inviato al Comune dopo l'avvio di procedimento del 2021. Nel contributo regionale si richiama l'intenzione espressa dal Comune nell'avvio del procedimento di sottoporre alla Conferenza di



copianificazione di cui all'art. 25 della L.R. n. 65/2014 alcune previsioni di trasformazione rilevando, peraltro, “che, all’interno della documentazione di Avvio del procedimento, non sono presenti le ipotesi di trasformazione al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato così come previsto dall’art. 17 comma 1 della LR 65/2014”.

Viene pertanto evidenziata la necessità di “procedere ad una integrazione all’Avvio del procedimento ai sensi dell’art. 17 [...] contenente l’indicazione delle ipotesi di trasformazione poste all’esterno del T.U. distinte tra quelle di interesse soltanto per il P.S. e quelle sia per il P.S. che per il P.O.”.

In recepimento di quanto segnalato dagli uffici regionali il Comune procede nel giugno 2022 a integrazione dell'avvio del procedimento per la formazione del Piano Operativo e della Variante al Piano Strutturale, già oggetto della deliberazione G.C. n. 547/2021.

Allegati all’integrazione sono le ipotesi di revisione dei perimetri del territorio urbanizzato in ragione delle possibili strategie di riqualificazione dei margini urbani in funzione del disegno e consolidamento della città pubblica e del soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica, tenuto conto anche delle prime risultanze delle indagini conoscitive a supporto del Piano volte ad approfondire e analizzare le dinamiche e il fabbisogno abitativo.

All’integrazione dell’avvio sono allegate anche le ipotesi di trasformazione all’esterno del perimetro del territorio urbanizzato, strutturate utilizzando il riferimento al concetto di “città” che aveva guidato la definizione del quadro previsionale strategico contenuto nell'avvio del procedimento di cui alla delibera della Giunta n. 547/2021 più volte richiamata, distinte in riferimento alla Variante al P.S. e al Piano Operativo.

Le ipotesi di trasformazione esterne al perimetro del territorio urbanizzato sono state elaborate a seguito delle attività di elaborazione progressiva della Variante Generale al Piano Strutturale e del Piano Operativo, considerati gli esiti della partecipazione e dell’avviso pubblico emanato ai sensi dell'art. 95, comma 8 della L.R. 65/2014 e dell'art. 13 del Regolamento attuativo 32/R del 2017. Il 24 novembre 2021 è stato pubblicato l’avviso per la raccolta dei contributi alla redazione del Piano Operativo da parte della cittadinanza. Era stabilito il termine del 24 gennaio 2022 per l’invio delle proposte.

Le ipotesi di trasformazione individuate rispondono a obiettivi che risultano coerenti con i temi posti a base della redigenda pianificazione territoriale ed urbanistica contenuti nel quadro previsionale strategico elaborato in fase di avvio 2021, che in sintesi sono riconducibili a macro ambiti di sviluppo:

- espansione e consolidamento del settore produttivo,
- implementazione dei servizi alla persona e delle dotazioni per il turismo ecosostenibile in funzione della fruizione delle colline livornesi e per la pratica sportiva outdoor,
- potenziamento delle dotazioni pubbliche e miglioramento del disegno della città pubblica.



Di tali temi e delle ipotesi di trasformazione esterne al perimetro del territorio urbanizzato assoggettate a conferenza di copianificazione svoltasi nell'agosto 2022 si dà conto in altro paragrafo della presente Relazione a cui si rinvia.

7.3 Il focus sulle attività produttive

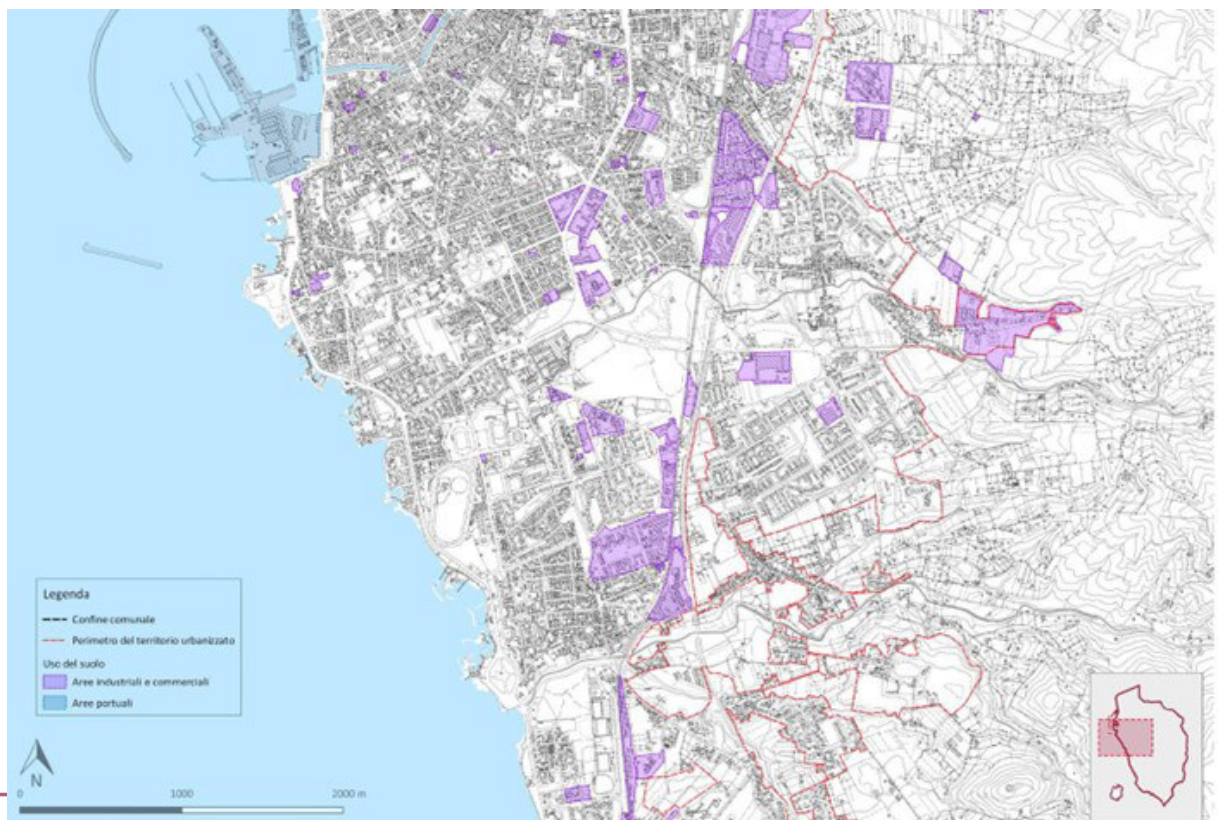
Gli esiti delle attività conoscitive in merito alle attività produttive industriali e artigianali confermano gli obiettivi strategici dell'Amministrazione e portano a ritenere che si debba lavorare su molte traiettorie, definite negli scenari quali-quantitativi della Variante al Piano Strutturale (dimensionamento e strategie per UTOE), che i Piani Operativi mettono progressivamente in opera:

1. investimenti per lo sviluppo industriale entro l'ambito portuale;
2. sinergia di azioni pubbliche e private nell'ambito di influenza città/porto, peraltro caratterizzato da forti criticità risolvibili -se non del tutto almeno in parte- nel medio-lungo periodo (bonifiche, infrastrutture per la mobilità di persone, cose e dati, innalzamento della sicurezza idraulica, abbassamento dei rischi di incidente rilevante, disponibilità di suoli -peraltro pochi- sui quali ri-urbanizzare per re-industrializzare in chiave ecologicamente più sostenibile);
3. semplificazione e certezza normativa per l'allocazione e lo sviluppo delle piccole e medie imprese, sia per attività innovative sia per diversificazione di attività anche comprensive di servizi alle imprese medesime o alla persona, localizzabili in ambiti a vocazione produttiva consolidata ma in forma compatibile e integrabile con i tessuti urbani misti e residenziali, come nel caso dell'ambito del Picchianti, in attesa da anni di una flessibilità delle destinazioni d'uso fino a oggi non considerata nella vigente strumentazione urbanistica, che il Piano operativo risolve con nuove norme tecniche di attuazione favorevoli alla mixité e alle start up;
4. revisione delle attività diffuse nel territorio urbanizzato e di quelle esterne al territorio urbanizzato, per le quali la Variante al Piano Strutturale indica al Piano Operativo nel primo caso la strada di un possibile mantenimento purché in chiave di attività compatibili con la residenza e comprensive di servizi, e nel secondo caso quella del contenimento;
5. previsione di ipotesi di nuova edificazione al di fuori del territorio urbanizzato, approvate in sede di conferenza di copianificazione, come meglio descritto in altro paragrafo della presente Relazione, che riguardano interventi di consolidamento e ampliamento di ambiti produttivi già in parte urbanizzati e precisamente:
 - riqualificazione e ampliamento dell'attività produttiva esistente in località Vallin Buio tenendo conto della necessità di mantenere una continuità ecologica e di connessione tra il territorio rurale e la pianura alluvionale del Suese e di tutelare integralmente la vicina area boscata posta a sud;
 - riqualificazione e ampliamento dell'area d'intervento a nord del territorio comunale, in adiacenza ad insediamenti produttivi per cui si prevede la



- riqualificazione, sede di un'ex discarica oggi rinaturalizzata, lungo via delle Sorgenti e via Aiaccia, interventi comprensivi di realizzazione di una nuova rotatoria per la funzionalità della mobilità;
- riqualificazione di insediamento produttivo esistente in località Pian di Rota attraverso la riqualificazione e l'adeguamento funzionale delle attività, anche in considerazione del contesto ambientale di pregio e della contiguità con il complesso del Cisternino Pian di Rota;
 - recupero dei manufatti esistenti in località Vallin Buio e loro eventuale ampliamento con arretramento rispetto al nucleo abitato esistente, implementando le dotazioni di verde a filtro rispetto alla viabilità principale e ai nuclei abitati esistenti.

Quanto alle attività commerciali, le indicazioni dell'Amministrazione configurano nelle strategie della Variante al Piano Strutturale un forte sostegno al commercio di vicinato, il divieto di ulteriori grandi strutture commerciali, il contenimento delle strutture di media dimensione, per le quali sono ammessi i completamenti dei processi in atto e solo eventuali risultanze da interventi di recupero urbano e comunque non per destinazioni alimentari, tenuto conto degli effetti sulla mobilità e sulle necessarie compatibilità con i tessuti urbani residenziali esistenti. Peraltro, a supporto delle scelte dell'Amministrazione, come per le attività industriali e artigianali, è stato utilizzato uno strumento di conoscenza, in questo caso uno studio condotto dall'IRPET nel febbraio 2023.



Nel medesimo studio IRPET analizza anche lo scenario del turismo. Pertanto di seguito si indicano per sintesi i contenuti che la Variante al Piano Strutturale ha considerato per le attività produttive nei settori de commercio e del turismo.

Della tenuta del commercio al dettaglio IRPET rileva che nell'ultimo decennio precedente al Covid19 anche a Livorno il settore ha condiviso la sfida posta dalle numerose crisi che hanno attraversato il settore e l'intera economia regionale e nazionale. Lo ha fatto non senza subire perdite ma mostrando una notevole capacità evolutiva e di adattamento. Il comparto si è trasformato nel corso del tempo in conseguenza della diffusione di nuovo operatori che hanno progressivamente aumentato le dimensioni medie degli esercizi sia grazie all'introduzione di innovazioni legate alla diffusione delle tecnologie digitali ... mentre nel periodo dell'emergenza sanitaria se da un lato il settore è stato interessato dalla crisi connessa a quelle delle economie urbane e dalle trasformazioni conseguenti al rinnovato concetto di prossimità che ha teso a valorizzare la vicinanza fisica tra consumatore e beni, dall'altro ha sperimentato il rafforzamento del concetto di prossimità digitale, connessa allo sviluppo tecnologico e alla diffusione dello svolgimento di una serie di attività da remoto. Dal punto di vista della caratterizzazione delle attività commerciali il territorio livornese conferma molti dei tratti evidenziati a livelli regionale, a cui si sommano alcune specificità che connotano le diverse tipologie di aree; occorre comunque ricordare come si tratti di un ambito difficilmente confinabile in una specifica categoria territoriale, poiché somma i tratti di vari profili che comprendono una spiccata vocazione turistica, una chiara connotazione urbana, ma anche una nota specializzazione nel settore manifatturiero e della logistica. La combinazione di questi diversi profili caratterizza ulteriormente il commercio e ne determina la rilevanza innanzitutto quantitativa. ...

Il ruolo che anche ai fini della presenza degli esercizi commerciali è stato svolto dal turismo è centrale, ed è comprovato dall'evidenza empirica. Quanto a dotazione di imprese del commercio, sono proprio le aree più turistiche, specie lungo la costa, quelle caratterizzate dalla sua presenza più pervasiva. Di più, vista la resilienza che il settore turistico ha mostrato negli anni della crisi del Covid, ha rappresentato un fattore di tenuta del tessuto commerciale e può rappresentare uno dei driver di sviluppo futuro dell'economia e del commercio livornese ... Quanto allo sviluppo turistico i due segmenti sono indicati con precisione. Il primo segmento è quello del turismo culturale e balneare di tipo esperienziale che trova in Livorno stessa e nel suo litorale sud e nord due parti di territorio da riqualificare e infrastrutturare, in modo da intercettare di più e meglio i flussi di turismo internazionale in crescita. Il secondo segmento di prodotto è indubabilmente quello crocieristico.

Quello che però più interessa per la definizione quali-quantitativa delle strategie dello sviluppo sostenibile da integrare nella Variante al Piano Strutturale è quanto l'Amministrazione ha indicato fin dalla declinazione delle sette città e delle loro interrelazioni strettissime e quanto IRPET conferma ossia che *non esistono da questo punto di vista facili scorciatoie da prendere. Ogni idea di sviluppo squilibrato che abbandoni le tradizionali vocazioni industriali e logistiche*



della città nell'illusione che "si possa vivere di solo turismo" è una pia illusione, irrealistica prima di tutto e, che, qualora mai si potesse realizzare, sarebbe associata a grandi costi sociali.

Dunque, la qualità del territorio affinché vi si allochino antiche ma rinnovate accanto a nuove e ancora incognite capacità d'impresa, purché legate ai valori e ai capitali territoriali locali, è un dato.

Ancora dal Rapporto IRPET: aumentare l'integrazione porto-città, riqualificare i molti spazi urbani ad elevato potenziale turistico oggi non valorizzati, implementare i servizi e il comfort per il crocierista e migliorare, diversificare e comunicare adeguatamente l'offerta turistica di territorio appaiono altrettante linee di azione emerse da una recente indagine Irpet sulla destinazione portuale livornese; queste, possono costituire volano di una nuova fioritura commerciale, a patto che si integrino con il rilancio delle funzioni più propriamente logistiche e commerciali del porto nell'ambito dell'economia regionale e nazionale.

Si conferma la circolarità dello scenario strategico indicato fin dall'avvio della formazione del Piano Operativo e della variante al Piano Strutturale che dalla città euromediterranea, portuale e d'acqua parte e attraverso la città verde resiliente sportiva e dei quartieri torna alla città produttiva euromediterranea e portuale. Persino il turismo esperienziale di oggi e soprattutto di domani sarà sempre più attratto dal "genius loci", dall'identità irripetibile dei luoghi dalla loro autenticità e distintività, che per Livorno sono indissolubilmente legate alla sua storia di città porto del mediterraneo. Sviluppare l'attrattività della destinazione deve dunque essere parte di una strategia integrata di rilancio e innovazione della piattaforma logistica e industriale Livorno. Una parte rilevante, per più ragioni: perché il turismo rappresenta un surplus di domanda dall'esterno che stimola il sistema locale a produrre più lavoro e valore aggiunto, che ricadono positivamente sull'economia e in particolare sul tessuto commerciale della città, aumentandone la vitalità e la resilienza; perché costituisce un potente incentivo alla riqualificazione e rigenerazione degli spazi urbani e alla riqualificazione e tutela ambientale, ciò che costituisce la principale sfida di modernizzazione economico-sociale dei prossimi decenni. Analogamente si conferma l'importanza di procedere con innovativi processi di rigenerazione urbana: Un ruolo importante è attribuito specie per il piccolo commercio, sia dagli operatori che dai cittadini, alle condizioni di accessibilità e di sosta nonché alla qualità urbana complessiva; in tale senso i processi di rigenerazione o di riqualificazione urbana possono rappresentare per questo comparto un vero e proprio volano. (IRPET, febbraio 2023, Il commercio al dettaglio e i servizi turistici a Livorno).

Come si evince dalle descrizioni del dimensionamento e delle strategie per UTOE contenute in successivi paragrafi della presente Relazione, mentre per le destinazioni commerciali la Variante al Piano Strutturale ha diminuito le quote di superfici occupabili per la distribuzione organizzata secondo i modelli della dispersione urbana, si sono incrementate le quote di



superfici disponibili per servizi e destinazioni residenziali che comprendono le attività sportive, quelle di sostegno all'impresa e per le start up, nonché tutti i servizi alla persona.

7.4 Contenuti principali

I principali contenuti del PS (Statuto, Strategie, Indirizzi per la pianificazione operativa) sono sostenuti dal Quadro Conoscitivo, che è parte integrante del Piano, con cui si svolge una ampia rappresentazione del patrimonio territoriale, delle criticità e dei valori del territorio compreso nei confini comunali, e, che fra le sue varie utilità, ha anche quella di permettere alle attività di Valutazione Ambientale Strategica di svolgere il proprio compito di sostegno alla sostenibilità e alla coerenza del Piano.

Sono stati prodotti nuovi elaborati che si sostanziano in relazioni specialistiche (QRC), dossier conoscitivi (QCD), cartografie (QC), al contempo sono stati aggiornati e/o diversamente articolati i contenuti di alcuni elaborati del piano vigente, appositi studi, come quello di Nomisma per le politiche abitative, di Irpet per il commercio e il turismo, di SINLOC per la sostenibilità degli interventi di rigenerazione negli ambiti strategici pubblici, che hanno sostenuto i due livelli di pianificazione territoriale (Variante al Piano Strutturale) e urbanistica (Piano Operativo) che il Comune ha definito contestualmente.

Inoltre, le relazioni afferenti alle indagini specialistiche del piano vigente (Relazioni dei consulenti e Indagini marittimo-portuali) sono state in parte recuperate ed integrate nelle nuove Relazioni specialistiche (QRC) laddove i contenuti risultavano ancora utili e attuali o altrimenti eliminate.

Vari e diversi tipi di conoscenze derivano anche dai piani e dai programmi di settore che sono stati fatti propri, integrati o comunque interrelati alla Variante al Piano Strutturale e al Piano Operativo.

7.5 Il focus sulle politiche abitative

Livorno non può non occuparsi di casa.

È nel suo patrimonio genetico urbano ed è il capitale locale su cui agire con priorità.

Come si legge nel IX Rapporto sulla condizione abitativa "Abitare in Toscana 2020 l'unico L.O.D.E. ad aver incrementato significativamente il numero di edifici ERP sia in numero assoluto che percentuale risulta essere quello di Livorno, che è anche quello con il rapporto famiglie/alloggi più basso e in cui è più ampia la disponibilità di alloggi ERP. Se l'unica novità di rilievo a livello regionale è l'aumento delle occupazioni abusive, bisogna ricordare che sono incrementate di quasi un terzo nel corso dell'ultimo anno e questo incremento è tutto concentrato nel Lode di Livorno. A Livorno la quota degli alloggi con un solo vano è pari al 5,4% contro il 2,6% regionale. Emerge una casistica rilevante di persone con handicap/invalidità di vario genere (condizione particolarmente grave per persone sole) per cui l'esigenza è di avere un numero di alloggi con una accessibilità di grado elevato, oltre gli standard di legge valutando, in questo senso, anche l'impatto economico-gestionale di soluzioni domotiche.



Perciò “Abitare Livorno” è una componente riconoscibile e caratterizzante nella Variante Generale al Piano Strutturale e nel Piano Operativo Comunale per il coordinamento fra politiche abitative e politiche urbane.

L'intento è presente fin dal Documento Unico di Programmazione: dall'Obiettivo Generale L'Agenda Strategica Locale nel Governo del Territorio per uno Sviluppo Sostenibile promanano Obiettivi Operativi, fra i quali uno riferito a Livorno città inclusiva da cui discendono varie azioni, fra le quali la formazione di un Piano Locale per l'Edilizia Residenziale Sociale -Piano Casa Locale.

Come molti degli Obiettivi e delle Azioni contenuti nel Settore Governo del Territorio anche questo, come la relativa azione, è di tipo intersettoriale, nello specifico correla le politiche comunali nei campi dell'Urbanistica, dei Lavori Pubblici, del Sociale.

In termini di politica territoriale e urbana, risultano infatti rilevanti alcuni obiettivi e indirizzi strategici contenuti nella linea di mandato n. 2 “Coesione sociale” laddove si fa riferimento alla necessità di favorire il diritto alla casa, individuando strumenti che accrescano la capacità dell'Amministrazione di rispondere al disagio abitativo attraverso l'ampliamento, la riqualificazione e l'ottimizzazione di utilizzo del patrimonio ERP e non ERP, e anche all'esigenza di tutelare la salute soprattutto dei più fragili. Vogliamo esplorare e sostenere le nuove forme dell'abitare (co-housing, senior housing, student housing, smart community, condomini solidali, ecc.), come occasione di rivitalizzazione del tessuto urbano e di integrazione sociale ma anche di coinvolgimento del Terzo Settore, del Volontariato, del vasto mondo della cooperazione.

Perciò con *Abitare Livorno* trovano scenario di coerenza azioni varie e diverse, fra le quali la realizzazione di un Parco delle Generazioni (isola smart ad alta densità assistenziale ed educativa) attraverso la riqualificazione delle infrastrutture sociali per anziani e disabili esistenti con una nuova struttura ad alta capacità domotica e con l'inserimento di nuove forme di residenzialità per anziani (unità abitative per senior assisted living), centro diurno per anziani autosufficienti e unità abitative rivolte a disabili adulti, nuovi spazi di riabilitazione (piscina riscaldata e palestra).

Abitare Livorno è un programma di interventi strategici, non si configura come un piano di settore, ma è da considerare come un sistema integrato di azioni pubbliche che attuano talune linee programmatiche di mandato che trovano i propri riferimenti programmatici nel DUP.

Nel Piano Operativo saranno definite regole e individuate azioni per dare risposte diversificate, per fronteggiare l'emergenza abitativa anche con soluzioni temporanee e reversibili, per soddisfare nel medio-lungo periodo la domanda di alloggi sociali intesi come abitare dotato di servizi facilmente accessibile e di edilizia residenziale pubblica integrata al progetto di città.

Con l'elaborazione di *Abitare Livorno*, quindi, oltre ad affrontare prioritariamente il fabbisogno di casa fornendo una risposta rapida e immediata, l'Amministrazione intende dotarsi di uno strumento di programmazione che si caratterizzi come una proposta organica (che riguarda ciò che agisce profondamente sul tema delle politiche abitative pubbliche); integrata (cioè



realizzabile ed efficace, agendo su una pluralità di azioni, soggetti e risorse); dotata di una compiuta dimensione strategica (di importanza considerevole in relazione al progetto di città che verrà disegnato principalmente nel nuovo Piano Operativo Comunale).

In sintesi, costituisce un'elaborazione fondamentale riguardo alla relazione tra rigenerazione dell'ambiente costruito/qualità dell'abitare nella Variante Generale al Piano Strutturale e nel Piano Operativo.

Per l'elaborazione di *Abitare Livorno* è stato costituito con D.D. n. 3158 del 21.04.2021 del Direttore Generale, uno specifico gruppo di lavoro intersettoriale integrato con tre significativi apporti professionali e conoscitivi esterni:

- il primo, finalizzato alla piena attuazione della fase I, relativo alla progettazione degli interventi di edilizia per l'emergenza abitativa individuando tramite apposita gara pubblica allo scopo un soggetto di comprovata e significativa esperienza in tale campo, intervento che è attualmente in gara (Deliberazione della Giunta n. 594 del 11/10/2022 di Approvazione del modello edilizio e tipologico denominato "Li.M.A.E - moduli residenziali temporanei per l'emergenza abitativa a Livorno");
- il secondo, finalizzato alla fase II, relativo all'approfondimento del quadro analitico e programmatico della Variante Generale al Piano Strutturale, tramite il supporto tecnico-scientifico di un primario centro di ricerca (NOMISMA, *Servizio inerente l'analisi delle dinamiche e dei fabbisogni abitativi del Comune di Livorno a supporto del nuovo Piano Operativo Comunale e della contestuale variante al vigente Piano Strutturale - REPORT FINALE*, 21 settembre 2022);
- il terzo, finalizzato alla messa in opera della fase III con la redazione dei masterplan/piani attuativi definiti nel Piano Operativo.

Occuparsi di *abitare sociale* significa anche affrontare i molti aspetti della domanda di *casa*, che sono vari e diversi. Le risposte, perciò, devono essere altrettanto varie e diverse. Comprendono interventi per l'emergenza abitativa, interventi di edilizia residenziale pubblica; interventi di edilizia residenziale convenzionata in locazione permanente o a termine; interventi di edilizia residenziale convenzionata per studenti, in abitazioni collettive; interventi per l'abitare condiviso e solidale; interventi di edilizia residenziale convenzionata destinati a persone anziane autosufficienti come senior housing, in abitazioni collettive o in strutture di servizio alla popolazione di tipo socio-sanitario le cui rette non siano superiori di una quota, che l'amministrazione fissa nel piano operativo, contenuta rispetto a quelle applicate dall'Azienda Sanitaria; interventi promossi da soggetti pubblici destinati a persone anziane autosufficienti, oppure destinati a progetti di autonomia abitativa di persone e nuclei con fragilità, in abitazioni collettive o in strutture di servizio alla popolazione di tipo socio-sanitario. Con *Abitare Livorno* il Comune promuove azioni integrate per conseguire l'obiettivo di un adeguato sviluppo dell'offerta di *abitare sociale*, coordinando gli interventi urbanistici con le politiche di welfare, garantendo un mix di funzioni per evitare rischi di marginalizzazione di parti della città.



Dal Rapporto di Nomisma emerge che la domanda debole presente nella città di Livorno esprime un fabbisogno di casa a costi accessibili e di servizi per promuovere la coesione sociale e il tessuto socioeconomico di riferimento. La città di Livorno esprime una significativa domanda di locazione residenziale che non è in grado di accedere al libero mercato a causa di precarie condizioni economiche e lavorative ed anche sociali, in un contesto di mercato locativo caratterizzato da scarsità dell'offerta (soprattutto di qualità) e conseguenti canoni relativamente più elevati.

Ciò impone un ripensamento dell'offerta abitativa livornese per alcuni target di popolazione, tra cui le giovani famiglie, i lavoratori, gli anziani che vivono da soli e che hanno bisogno di una rete sociale di supporto. Tali fabbisogni e dinamiche possono giustificare la fattibilità di iniziative di residenzialità sociale, se supportate da policy mirate al fine di garantire condizioni di sostenibilità.

Le principali leve pubbliche sono riconducibili:

1. Recupero del patrimonio pubblico sottoutilizzato o dismesso (riuso) di immobili residenziali (best use);
2. Riqualificazione del patrimonio pubblico sottoutilizzato o dismesso (variazione della destinazione funzionale);
3. Cessione/concessione di aree pubbliche in diritto di superficie ad operatori privati a costo contenuto da destinare ad interventi di residenzialità sociale.

Emerge la necessità di assicurare una maggiore articolazione dell'offerta di nuove abitazioni dal momento che la richiesta proviene da diversi tipi di utenti (anziani, giovani famiglie, studenti universitari, lavoratori e residenti temporanei). Queste abitazioni devono garantire anche un certo grado di flessibilità rispetto all'utenza per far fronte ai mutamenti che la domanda avrà nel tempo e alle conseguenti esigenze che gli utenti esprimeranno. Al contempo



si devono attivare offerte integrate, coinvolgendo diverse tipologie di utenti per costruire contesti sociali più vari dove sia possibile attivare anche scelte di vita collaborativa.

7.6 Statuto del territorio

Lo Statuto del PS assume molti dei suoi contenuti dalle conoscenze che sono state sostanzialmente aggiornate e approfondite rispetto al PS approvato nel 2019.

Si ricorda infatti che il sistema delle conoscenze su cui è stato costruito il Quadro Conoscitivo del vigente Piano Strutturale è prevalentemente risalente al 2014 e, per alcuni specifici contenuti, al 2010.



Pertanto, in funzione della rilettura del Piano Strutturale e della contestuale elaborazione del Piano Operativo si è reso necessario procedere con implementazioni su specifici temi e, laddove possibile, ad un aggiornamento generale degli elaborati.

Conseguentemente, in funzione delle implementazioni del quadro conoscitivo e degli ulteriori obiettivi di tutela e di valorizzazione dei beni afferenti alle diverse strutture territoriali, da cui è derivata la necessità di riconoscere ulteriori elementi identitari/patrimoniali da tutelare e valorizzare, si è intervenuti anche sulla componente statutaria del piano, sulla disciplina (Norme tecniche PARTE II -Statuto del Territorio; elaborato ST n. 4- Invarianti Strutturali) che declina le regole di utilizzazione/manutenzione/trasformazione dei beni in funzione della loro tutela e riproducibilità, sui contenuti degli elaborati cartografici del piano nei quali vengono rappresentate le Invarianti Strutturali e il Patrimonio Territoriale comunale.

Nei contenuti statuari del piano si è ritenuto utile mantenere le c.d. “parti di città”, che il PS 2 ha identificato sulla base dell'impianto storico, dei caratteri morfologici, paesaggistici e funzionali consolidati della città e del territorio comunale. Tali partizioni territoriali, graficamente rappresentate nella tavola ST.04 della Variante generale al PS, costituiscono pertanto riferimento statutario per la perimetrazione e ridefinizione delle UTOE.

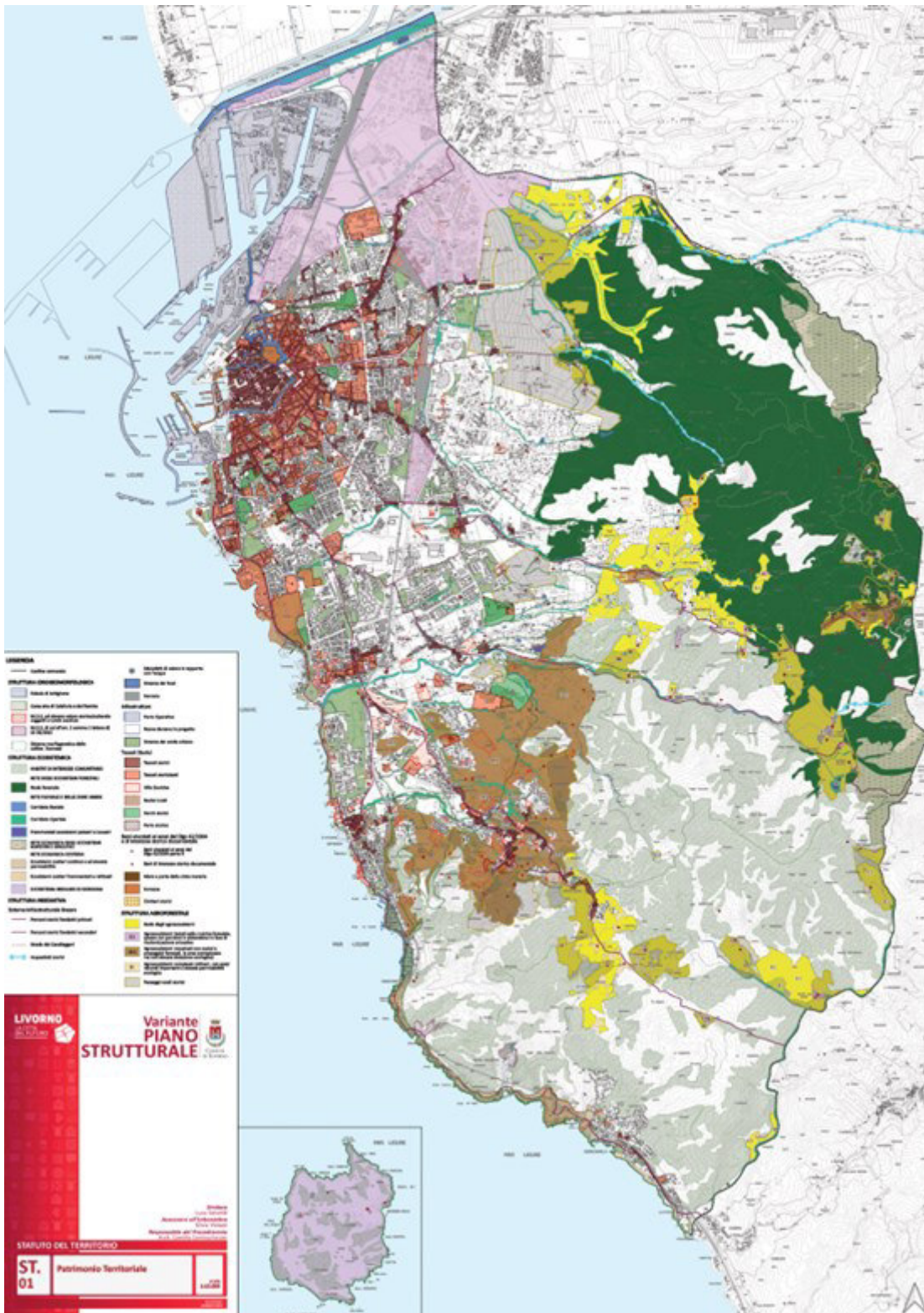
Vediamo i contenuti principali dello Statuto della Variante Generale del Piano Strutturale:

- si è operata una revisione e implementazione sostanziale degli elaborati descrittivi e rappresentativi delle Invarianti strutturali (ST), che nei contenuti sono significativamente implementate declinando a livello comunale i morfotipi individuati dal PIT/PPR per l’Ambito di paesaggio 08 “Piana Pisa – Livorno Pontedera;
- in coerenza con quanto indicato dalla L.R. 65/2014 si è effettuata la revisione ed implementazione della tavola del Patrimonio territoriale comunale (nella Variante elaborato ST.01) riconducendo allo Statuto anche la tavola rappresentativa dei Beni paesaggistici e dei beni culturali, che nel piano vigente era stata collocata nel Quadro conoscitivo (elaborato QC 11) che nella variante al PS diventano patrimonio culturale (elaborati ST.02.A e ST.02.B);
- si è sostituita la tavola identificativa del Territorio Urbanizzato (nella Variante elaborato ST.06), che viene corredata da uno specifico Dossier esplicativo (ST06-A);
- per ragioni di semplificazione applicativa si sono eliminati i cosiddetti “Ambiti” in quanto partizioni territoriali non espressamente previsti dalla legge regionale e decisamente sovrabbondanti rispetto al riconoscimento delle Invarianti Strutturali e delle UTOE; conseguentemente si è eliminata la tavola del PS vigente che li identifica (ST-04) e la corrispondente disciplina (contenuta nelle Norme tecniche- Parte II- Statuto) che viene invece ricondotta ed assorbita, per quanto necessario, nella disciplina delle Invarianti, per la componente statutaria, e nella disciplina delle UTOE (schede UTOE) per gli eventuali obiettivi/indirizzi di carattere strategico enunciati dal piano vigente;



- l'elaborato denominato Relazione delle Invarianti (ST-le Invarianti strutturali), parte integrante della Disciplina di Piano (elaborato DP.A Invarianti Strutturali), è stato sostanzialmente modificato e innovato conseguentemente al riconoscimento e alla declinazione alla scala di maggior dettaglio dei morfo-tipi del PIT/PPR afferenti alle quattro strutture territoriali, per i quali sono stati indicati direttive ed obiettivi specifici. Si conferma tale elaborato come parte integrante della disciplina di piano (Allegato A – Disciplina Invarianti strutturali);
- è stato integrato nello statuto uno specifico dossier ricognitivo (elaborato ST.03) contenente la mappatura e la descrizione dei paesaggi rurali storici, ancora riconoscibili nel territorio comunale, redatto sulla base delle indicazioni contenute nel PIT-PPR.





Nell'aggiornamento del PS approvato nel 2019, con la Variante al Piano Strutturale si sono assunte la coerenza e la conformità al PIT/PPR non come un mero adempimento, ma come un'occasione per innovare la struttura e i contenuti dello stesso piano.



In questo percorso di adesione agli obiettivi ed ai contenuti del PIT/PPR, con la Variante Generale al Piano Strutturale si è data una rappresentazione puntuale ed esauriente dell'insieme dei valori che definiscono l'identità culturale, paesaggistica ed ambientale del territorio comunale, evidenziandone le criticità e indicando le regole di uso, riproduzione e trasformazione delle componenti del patrimonio territoriale.

Per quanto riguarda l'individuazione e la rappresentazione dei valori e delle peculiarità del territorio, sono state assunte le elaborazioni del PIT-PPR, integrandole e precisandole ad una scala di maggior dettaglio con ricerche ed approfondimenti sui seguenti temi:

- la matrice storica del sistema insediativo e della rete della viabilità storica;
- la presenza di sistemi vegetali e di emergenze vegetazionali di pregio;
- I paesaggi rurali storici;
- i siti di interesse nazionale e regionale;
- i manufatti e le testimonianze culturali;
- i peculiari caratteri del sistema insediativo anche di recente formazione;
- il reticolo idrografico;
- i bacini d'acqua e le altre componenti che connotano la struttura idrogeomorfologica del territorio.

Per quanto riguarda l'individuazione dei valori e delle criticità delle componenti del patrimonio territoriale si è fatto ampio riferimento alle valutazioni contenute nel PIT-PPR, sia in relazione ai morfotipi correlati alle invarianti e descritti nell'Abaco delle Invarianti sia alle specifiche descrizioni, interpretazioni e indicazioni contenute nella Scheda dell'Ambito di paesaggio 08.

La Variante Generale al PS rilegge nel Quadro conoscitivo approfondito e aggiornato le quattro strutture componenti il territorio comunale, traducendole nella parte dello Statuto del territorio nel Patrimonio territoriale e nelle quattro invarianti strutturali, rappresentate nelle tavole:

- ST.05A – I invariante, per la quale sono individuati i diversi sistemi morfogenetici cui corrisponde apposita disciplina
- ST.05B1 e ST.05.B2 – II e IV invariante, per le quali attraverso una lettura congiunta, sono individuati i diversi morfotipi ecosistemici e rurali, la rete ecologica comunale rappresentati nella tav. ST.01B1 e ST.01B2, ai quali corrisponde apposita disciplina
- ST.05C – III invariante, per la quale, effettuate le analisi dei tessuti urbani ed extraurbani, sono declinati i morfotipi storici e delle urbanizzazioni contemporanee, rappresentati nella tavola QC.05B, per il quali operano gli obiettivi indicati dal PIT/PPR e la relativa disciplina delle invarianti
- ST.01 – Patrimonio territoriale
- ST.02.A e ST.02B – Patrimonio Culturale

Quanto ai beni paesaggistici, la Variante Generale al PS applica le direttive e le prescrizioni d'uso contenute nella disciplina statutaria del PIT/PPR e rappresenta nella tavola ST.03A i beni paesaggistici ricadenti nel territorio comunale. La ricognizione della disciplina statutaria del



PIT/PPR, e la relativa verifica di coerenza rispetto ai contenuti della Variante generale al PS, è contenuta nella Relazione di conformità al PIT/PPR, parte integrante del piano, a cui si rinvia per la trattazione di dettaglio.

7.7 Il perimetro del territorio urbanizzato

Con il supporto della rilettura dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee in applicazione dei principi e delle linee metodologiche tracciate dal PIT/PPR (Abaco della III Invariante), e dei successivi regolamenti e linee guida regionali, traguardando al contempo gli obiettivi e le strategie di riqualificazione e ridefinizione dei margini urbani, si è operata la revisione del perimetro del Territorio Urbanizzato, come già delineato in sede di avvio del procedimento e sua successiva integrazione.

In sostanza si può ritenere che il riconoscimento del T.U. rivesta una duplice valenza, costituendo al contempo per la pianificazione comunale:

- riferimento statutario (definizione e individuazione Invarianti Strutturali in coerenza con PIT/PPR);
- riferimento strategico (riqualificazione e rigenerazione urbana, disegno margini urbani).

L'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato è quindi operazione complessa, che necessita di interpolare indicazioni teoriche, dati tecnici cartografici, conformazione morfologica, risorse ambientali e paesaggistiche, stato di fatto, esigenze logistiche e programmatiche, in un'operazione di sintesi che va ben oltre la semplice sovrapposizione cartografica di dati.

In coerenza con le note metodologiche contenute nel PIT e a quanto definito nel paragrafo 6.3.2 *Aggiornamento del perimetro del Territorio Urbanizzato* della Relazione di avvio del procedimento e nel paragrafo 2 Perimetro del territorio urbanizzato e territorio rurale: prime ipotesi di revisione della Relazione di integrazione di avvio del procedimento, il percorso per la revisione del vigente territorio urbanizzato (ai sensi dell'art. 4 della L.R. 65/2014) ha seguito le seguenti analisi e ricognizioni:

- acquisizione perimetro del Territorio Urbanizzato del vigente PS;
- analisi dello stato di attuazione delle previsioni di piano vigenti;
- individuazione dei morfotipi urbani: i tessuti della città contemporanea (Invariante strutturale III) sulla base delle indicazioni del PIT/PPR come individuati nella tavola QC.3B;
- la ricognizione e l'individuazione dei margini urbani, necessaria ai fini della loro qualificazione, facendo riferimento alle Linee Guida per la riqualificazione paesaggistica dei tessuti urbanizzati della città contemporanea. Tale individuazione tiene conto anche delle strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana, inclusi gli obiettivi di soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica, qualora ciò



contribuisca a qualificare il disegno dei margini urbani di cui all'art. 4 comma 4 della L.R. 65/2014;

- individuazione dei morfotipi storici, che caratterizzano il territorio comunale, sulla base degli approfondimenti del quadro conoscitivo effettuati con la Variante Generale al PS;
- individuazione del patrimonio storico culturale e archeologico, come definito all'interno della relazione specialistica QCR.05 – Patrimonio storico, culturale e archeologico;
- individuazione dei morfotipi dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali (Invariante strutturale IV) sulla base delle indicazioni del PIT e verifica della forma urbana in rapporto al territorio aperto rurale, come individuato nella tavola ST.01.B.

Le revisioni del perimetro del territorio urbanizzato hanno riguardato tanto le perimetrazioni applicative del comma 3 dell'art 4 della L.R. 65/2014 quanto quelle applicative del comma 4 del medesimo articolo della medesima legge.

Con l'approfondimento dell'analisi inerente l'invariante strutturale III del PIT/PPR relativa alla struttura insediativa, attraverso una puntuale revisione e rilettura dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee, unitamente alla lettura dei morfotipi storici e dei morfotipi del territorio rurale, approfondimento effettuato su CTR a scala al 2000, attraverso la lettura dei segni cartografici dove presenti e dell'ortofoto AGEA 2019, si è giunti ad una revisione del perimetro apportando correttivi di diversa entità:

- scostamenti in aggiunta limitatamente alle parti di rilettura del morfotipo di riferimento e dell'edificato esistente in relazione anche alle relative pertinenze;
- scostamenti più significativi nei casi in cui la lettura dei morfotipi è stata associata alla lettura dei lotti continui della base cartografica del PIT/PPR, come per le aree già ampiamente urbanizzate della Padula, del carcere delle Sughere e della zona dei Condotti Vecchi;
- scostamenti in sottrazione, di modestissima entità, riassegnandole al territorio rurale.

Con riferimento invece al comma 4 dell'art. 4 della L.R. 65/2014 già richiamato, è stata approfondita la rilettura del perimetro del territorio urbanizzato che ha condotto a includervi poche aree di più significativa estensione in ragione delle strategie di riqualificazione dei margini urbani e di consolidamento della città pubblica. Tali strategie tengono conto anche del soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica in linea con le evidenze emerse dalle indagini sul fabbisogno abitativo, parte integrante del quadro conoscitivo del piano (elaborato QCR.01) e con le politiche infrastrutturali pubbliche per la casa e gli obiettivi definiti nel dossier "Abitare Livorno, un piano integrato per la qualità della città" e nella tavola QCD.04A "Carta strategica dell'Abitare sociale" nella quale sono rappresentate, ancorché in forma di previsioni indicative, le potenzialità insediative collegate a tali politiche.

Il nuovo perimetro del territorio urbanizzato è rappresentato nella Tavola STS.06 e illustrato nel Dossier ST06.A.



7.8 Modifiche alle strategie del PS2019

Nelle Strategie sono compresi i livelli di benessere, di sicurezza, di sviluppo in risposta alla domanda sociale che l'Amministrazione Comunale ha elaborato a partire dal suo programma di mandato, nel Documento Unico di Programmazione e in tutti gli atti che fanno capo alle politiche per le quali è chiamato a elaborare le proprie attività amministrative e di governo in un rapporto dialettico con tutti soggetti pubblici e privati che operano sul territorio.

Le principali modifiche e integrazioni rispetto al PS approvato nel 2019 sono le seguenti:

- dal punto di vista dei contenuti si è intervenuti nella sostanziale rilettura delle UTOE che, in ragione dei prevalenti connotati funzionali, insediativi e paesaggistico/ambientali del territorio comunale, e tenendo conto della lettura del territorio che il Piano Strutturale vigente aveva operato con il riconoscimento delle c.d. "parti di città" (rappresentate nell'elaborato ST-04), che rimangono riferimento statutario per la individuazione delle UTOE, sono state ridotte nel numero passando dalle 23 del PS vigente alle 9 UTOE individuate con la Variante;
- si è intervenuti inoltre con la rimodulazione e implementazione complessiva delle schede normative delle UTOE che sono parte integrante della disciplina di Piano (elaborato DP.01.B - disciplina UTOE e dimensionamento del piano), in ragione degli obiettivi e dei nuovi indirizzi strategici espressi dall'amministrazione già in fase di avvio del procedimento;
- sono state inoltre riviste le schede ricognitive relative alle Aree di Intervento (elaborato STS7 del PS vigente), ora ridenominate Aree di Riqualificazione (elaborati STS.02 e STS02.A della Variante), dalle quali sono state eliminate alcune schede non più rispondenti alle strategie del Piano; sono stati in parte rimodulati gli obiettivi, e più in generale sono state depurate dei contenuti a carattere previsionale (eventuali indicazioni relative alle destinazioni d'uso e ai dimensionamenti), peraltro non indicati dal PS vigente uniformemente per tutte le Aree, rafforzandone dunque il carattere ricognitivo, non conformativo ai sensi e per gli effetti della L.R. 65/2014 e di orientamento per il POC;
- la relazione "I Contenuti del Piano" (elaborato STS 5) descrittiva dell'impostazione e delle linee di indirizzo strategico del Piano vigente viene conseguentemente espunta dal novero degli elaborati costitutivi del Piano, in quanto non più attuale e inevitabilmente non corrispondente ai contenuti che il PS viene ad assumere per effetto della Variante.



7.9 Le strategie

Le strategie generali della Variante Generale al Piano Strutturale sono graficamente rappresentate nelle tavole STS_ 4 e STS_05 che hanno carattere meramente descrittivo/esemplificativo e non prescrittivo.

Sono meglio descritte, in riferimento alle nove UTOE individuate, nell'Allegato DP.01. B "Disciplina UTOE e dimensionamento del Piano" parte integrante della Disciplina della Variante Generale al Piano Strutturale.

Dette strategie sono riferite alle sette città che fin dall'avvio sono state assunte come scenari per la declinazione di obiettivi e azioni, meglio descritte in precedente capitolo della presente Relazione.

Di seguito si riportano estratti dal Documento allegato e parte integrante della Disciplina della Variante Generale al Piano Strutturale.

1) città euromediterranea e internazionale

IN 1.1: 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.

IN 1.2: consolidare e implementare la centralità dell'economia urbana legata al porto e ai traffici marittimi, rafforzando il ruolo della città come porta dal mare verso la Toscana 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.

IN 1.3: implementare e ripensare la capacità di attrazione della città, facendo leva su un 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.).

OB 1.3.1: salvaguardare e valorizzare il patrimonio culturale, architettonico cittadino per rilanciare Livorno come meta di turismo culturale;

OB 1.3.2: promuovere la mappatura degli elementi patrimoniali identitari (edifici/spazi urbani) rappresentativi della storia della città al fine di elaborare progetti di recupero, riqualificazione, valorizzazione e sviluppo di percorsi turistici tematici;

2) città d'acqua

IN 2.1: 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 sostenibilità ambientale, formazione professionale di filiera, diportismo, riparazioni e rimessaggio, pesca.



OB 2.1.1: favorire lo sviluppo e il consolidamento delle infrastrutture e dei servizi per la nautica e per la pesca, nelle sue diverse articolazioni e segmenti (nautica sociale, diportismo velico-sportivo, cantieristica ecc.), in un quadro di compatibilità con le componenti paesaggistiche/ambientali e i valori identitari della città e del territorio;

IN 2.2: 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.

IN 2.3: promuovere la tutela degli ecosistemi costieri e marini, mantenendo gli elementi di naturalità, le eccellenze paesaggistiche e le emergenze geomorfologiche e biologiche. Perseguimento di un turismo costiero consapevole e sostenibile, anche attraverso la individuazione di diversificati usi della costa sulla base di valutazioni del carico turistico sostenibile.

3) città dello sport e del benessere

IN 3.1: 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.

OB 3.1.1: adeguare e migliorare gli impianti sportivi esistenti, traguardando gli spazi a strutture sportive come luoghi di innovazione urbana adottando soluzioni orientate all'accessibilità universale (design for all) e in particolare per le attività fisiche e lo sport amatoriale;

OB 3.1.2: incrementare le dotazioni di spazi e attrezzature sportive per favorire l'uso della città e del territorio in maniera diffusa per le pratiche sportive anche mediante la realizzazione di infrastrutture sportive a bassa soglia nelle aree verdi e la implementazione/riqualificazione degli impianti sportivi in quartieri periferici come opportunità di riqualificazione urbana e di promozione dell'attività sportiva come fattore di protezione sociale ed educazione alla salute;

OB 3.1.3: promuovere la creazione di spazi e dotazioni di servizio diffuse, orientate all'accessibilità universale (design for all), anche mediante intervento del privato ricorrendo agli strumenti del PPP, per incentivare la pratica sportiva e per il benessere all'aria aperta e accrescere la capacità di attrazione della città nei confronti dell'utenza esterna, con particolare attenzione alle aree a maggiore vocazione e attrattività in funzione delle diverse pratiche sportive: lungomare/fascia costiera (sport acquatici e velici, running, discipline ginniche/yoga, ecc.) parchi urbani e aree verdi, aree periurbane/pedecollinari e collinari (mtb, trekking, fit walking ecc.);

4) città verde, sostenibile e resiliente

IN 4.1: 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 green city, perseguendo la qualità ecologica negli interventi di trasformazione adottando un approccio integrato e multisettoriale; OB 4.1.1: coordinare la formazione del Piano del Verde e con il Piano Operativo, adottando misure e azioni finalizzate a:

- migliorare le prestazioni ecosistemiche a livello urbano e incrementare le infrastrutture verdi urbane nelle diverse componenti: dalle alberature stradali ai sistemi di pareti e coperture verdi degli edifici, dai giardini pubblici e privati agli orti urbani, dai parchi ad altre aree verdi inglobate nel tessuto urbano, fino alle cinture verdi periurbane;
- aumentare la permeabilità urbana e le connessioni ecologiche con il territorio rurale;
- ridurre l'effetto barriera dell'asse infrastrutturale della Variante Aurelia e linea ferroviaria, e i fenomeni di inquinamento acustico e da polveri, mediante realizzazione di fasce boscate/arbustive nelle aree limitrofe e intercluse;
- ridurre le isole di calore;
- rafforzare il sistema degli spazi verdi e creare una rete di corridoi/infrastrutture verdi di connessione tra il parco lineare del lungomare e i parchi esistenti nel tessuto urbano.

OB 4.1.2: implementare/realizzare spazi verdi eterogenei, di diverso rango, utilizzando anche le operazioni di trasformazione/rigenerazione urbana come occasione per trasformare vuoti urbani e aree degradate in nuovi giardini e parchi, favorendo la biodiversità, la varietà di funzioni e paesaggi e di servizi fondamentali per qualità della vita e della sostenibilità urbana;

OB 4.1.3: preservare e valorizzare i servizi ecosistemici, promuovere la tutela degli ecosistemi e delle biodiversità, favorire il ripristino degli ecosistemi degradati ricorrendo alle infrastrutture verdi, quali azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;

OB 4.1.4: Recupero e riqualificazione ambientale del reticolo idrografico al fine della riduzione del rischio idraulico ma anche del miglioramento della qualità ecosistemica e paesaggistica degli ambienti fluviali e torrentizi e delle connessioni ecologiche tra città e territorio rurale. Gestione sostenibile della vegetazione ripariale in coerenza con gli obiettivi di sicurezza idraulica.

IN 4.2: 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 mixité funzionale e una più diffusa offerta di servizi;

OB 4.2.1: promuovere la implementazione dell'analisi/ricognizione delle aree da rigenerare/riqualificare, a partire dalle aree già individuate dal Piano Strutturale vigente e dai processi di rigenerazione/riqualificazione in corso, ed elaborare una mappa strategica delle aree urbane prioritarie da candidare sulle possibili linee di finanziamento attivabili;

OB 4.2.2: Promuovere il miglioramento della città esistente mediante interventi di riqualificazione urbanistica ed edilizia (densificazioni, completamenti, sostituzioni, ristrutturazioni, ecc.), limitando il consumo di nuovo suolo, favorendo il miglioramento



estetico/funzionale dell'edificato esistente definendo indirizzi, criteri, buone pratiche, indicatori e standard per la valutazione della qualità architettonica, urbana e ambientale degli interventi di rigenerazione urbana, riguardandone la concreta fattibilità;

OB 4.2.3: promuovere l'integrazione degli interventi di rigenerazione/riqualificazione nel contesto urbano e gli interventi di completamento degli insediamenti esistenti, favorendo l'integrazione fra costruito, spazi intermedi e spazi aperti di prossimità, con un approccio architettonico unitario;

OB 4.2.4: perseguire la ridefinizione e ricomposizione dei margini urbani, intervenendo negli ambiti periurbani/perirurali caratterizzati da degrado e/o frammentazione del costruito con strumenti e azioni diversificati e integrati da attagliare al contesto specifico: dal consolidamento e la qualificazione del margine del costruito per garantire completezza alla struttura urbana, all'utilizzo delle frange urbane per riconnettere sistemi lineari o reticolari di verde, volti a costituire varchi inedificati di alto valore ecologico o, ancora, tramite la valorizzazione dell'agricoltura multifunzionale (agricoltura amatoriale, produzione agricola, ricostruzione strutture naturali, valorizzazione ambientale, fruizione culturale, usi ricreativi);

IN 4.3: costruire una città più sicura e resiliente orientando tutte le scelte verso il miglioramento e l'ottimizzazione della resilienza urbana;

OB 4.3.1: limitare i processi di trasformazione della città che producono consumo di nuovo suolo, inteso come espansione del margine urbano verso le aree rurale/naturali, se non finalizzato alla ricomposizione/ridefinizione dei margini urbani caratterizzati da degrado/frammentazione, al miglioramento/implementazione delle dotazioni pubbliche ed al consolidamento/potenziamento dell'offerta insediativa per la PMI; limitare al contempo la saturazione delle aree naturali/agricole intercluse nel tessuto urbano;

OB 4.3.2: recepire e declinare nel Piano Operativo, in termini di azioni di mitigazione/adattamento climatico, i progetti ADAPT e PAESC a cui ha aderito il Comune di Livorno, definendo azioni di medio-lungo periodo già delineate nel piano di azione locale aggiornato/approvato nel corso del 2020 promuovendo la messa in sicurezza del territorio e adottando, per gli interventi di trasformazione urbana, criteri progettuali e prestazionali orientati all'adattamento/cambiamento climatico;

OB 4.3.3: promuovere il riuso delle aree già urbanizzate disponibili e del patrimonio edilizio degradato o inutilizzato: aree dismesse, abbandonate e sottoutilizzate, tessuti urbani degradati e/o ad assetto indefinito (non pianificati e con mix funzionali casuali);

OB 4.3.4: favorire progetti di riuso temporaneo di spazi aperti e contenitori architettonici dismessi, come fattore di presidio ambientale e inclusione sociale e di 'community empowerment';

OB 4.3.5: promuovere l'agricoltura urbana (orti urbani, spazi di condivisione) come fattore di presidio sociale e ambientale, anche mediante il ricorso agli usi temporanei di aree inutilizzate/degradate.



IN 4.4: 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:

OB 4.4.1: effettuare un'analisi delle fonti rinnovabili utilizzabili localmente e promuovere le migliori tecnologie di produzione disponibili e integrabili negli edifici e nelle città per tendere al modello 'positive energy' (quali sistemi solari attivi, mini e microeolici, sistemi di approvvigionamento di energia da fonte geotermica sia di tipo superficiale che profondo, ecc.);

OB 4.4.2: individuare aree e le superfici disponibili per i nuovi impianti da fonti rinnovabili, tenendo in considerazione anche le piccole ma diffuse superfici a disposizione presenti nella città in integrazione ai sistemi di copertura, promuovendo prioritariamente la realizzazione di impianti di produzione in parziale autoconsumo per le attività insediate nelle aree portuali e produttive in generale;

OB 4.4.3: promuovere misure per il controllo bioclimatico degli edifici, per l'ombreggiamento e il controllo della radiazione solare, per aumentare la ventilazione naturale e il raffrescamento, per migliorare l'isolamento termico anche con materiali innovativi e adottando misure e soluzioni orientate al sostenibilità ambientale (quali utilizzo delle infrastrutture verdi, falde freatiche, corpi idrici superficiali e sistemi per il recupero e il riutilizzo delle acque piovane e di quelle grigie).

IN 4.5: mobilità sostenibile, sicura e integrata (verso la smart city): 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.

Obiettivi:

OB 4.5.1: implementare la ciclabilità urbana e periurbana, connettendo la rete delle piste ciclabili ed estendendola oltre il limite dell'Aurelia, sulla base delle azioni già prefigurate dal PUMS:

- completamento tracciati ciclovia tirrenica in ambito urbano e connessioni con i comuni limitrofi sul versante meridionale;
- realizzazione sistema di piste ciclabili (Biciplan) strutturato in tre assi:
- assi principali denominati linee urbane;
- rete ciclabile secondaria interna ai quartieri/centri abitativa;
- rete delle vie verdi ciclabili di accesso dalla campagna alla città/greenway;

OB 4.5.2: individuare nuove cerniere di mobilità (parcheggi scambiatori smart), ovvero aree attrezzate per la sosta delle auto, collegate alla rete del TPL e alla rete delle piste ciclabili, dotate di servizi accessori (quali wifi, lockers per consegne corrieri, bike-sharing, piccole



attività commerciali, servizi igienici, ecc.) da localizzare nei tre quadranti strategici della città (est, sud, nord) sulla base delle ipotesi già delineate dal PUMS;

OB 4.5.3: promuovere la diffusione della tecnologia dell'elettrico anche nelle modalità di condivisione dei mezzi di trasporto individuali (car sharing) o di micro-mobilità elettrica;

OB 4.5.4: elaborare la carta strategica della sostenibilità urbana, da utilizzare anche come strumento di valutazione della coerenza delle azioni rispetto alla generale visione strategica della città, per conseguire una visione integrata e coordinata delle azioni già prefigurate dal PUMS in tema di mobilità sostenibile con le altre componenti dell'ambiente urbano al fine di individuare e orientare gli interventi negli spazi pubblici secondo una visione di insieme;

OB 4.5.5: potenziare e adeguare le infrastrutture esistenti per promuovere azioni di miglioramento e di innovazione del trasporto pubblico locale (TPL).

IN 4.6: 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 del 26 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.

Obiettivi:

OB 4.6.1: individuare e valorizzare le vocazioni produttive/agricole del territorio rurale per favorire il radicamento e lo sviluppo dell'economia agricola e forestale, favorendo al contempo processi di ricomposizione e accorpamento fondiario, in sinergia con le azioni di promozione dell'agricoltura sostenibile che saranno stabilite per le aree della Riserva Regionale "Monti Livornesi";

OB 4.6.2: favorire lo sviluppo e la diffusione dell'accoglienza turistica e del turismo eco-sostenibile nel territorio rurale e nelle aree collinari/pedecollinari, nelle sue diverse declinazioni (agriturismo, attività ricettive ecc.) privilegiando il riuso e il recupero del patrimonio edilizio esistente, e/o soluzioni costruttive orientate alla sostenibilità ambientale, alla reversibilità delle trasformazioni e alla migliore integrazione con il contesto paesaggistico;

OB 4.6.3: valorizzazione degli elementi e delle architetture testimoniali (sistema delle ville, fattorie storiche, edifici rurali con valore testimoniale, mulini, pievi, ecc.) e i tracciati e percorsi rurali storici anche in funzione della promozione turistica dei cammini, da connettere in rete con i circuiti nazionali/europei (tra questi il cammino di San Giulia a cui il Comune di Livorno ha aderito con specifica convenzione), e con il sistema delle reti escursionistiche della Riserva Regionale "Monti livornesi";

OB 4.6.4: individuare e disciplinare le attività per il tempo libero e/o di servizio alle persone/imprese compatibili con il territorio rurale (quali a titolo esemplificativo: attività sportive/ricreative all'aria aperta, ristorazione, cura delle persone e degli animali, attività



turistico/didattiche/ricerca, co-housing rurale, ecc.), orientando gli interventi verso criteri di sostenibilità ambientale, reversibilità delle trasformazioni e integrazione con il contesto paesaggistico;

OB 4.6.5: implementare il riordino/riqualificazione delle aree vocate all'agricoltura amatoriale, in continuità con il Piano di riqualificazione "orti e nuovi orti urbani" (2017), che possono comunque svolgere una funzione di presidio territoriale, superando le condizioni di degrado (igienico-sanitario ed estetico/percettivo) dei contesti storicamente caratterizzati dalle microlottizzazioni agricole.

IN 4.7: 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"

5) città accessibile e inclusiva

IN 5.1: promuovere la qualità diffusa della città pubblica

OB 5.1.1: riqualificare gli spazi della socialità pubblica applicando diffusamente i principi dell'accessibilità urbana, del design for all e delle smart technologies, promuovendo al contempo la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche che limitano la fruizione e accessibilità degli spazi pubblici;

OB 5.1.2: implementare/programmare aree gioco/verdi a contenuti di inclusività

IN 5.2: rafforzare e qualificare i presidi sociali, sanitari e socio assistenziali favorendone l'integrazione in rete e ricostruendo relazioni di connettività nel tessuto urbano tali da garantire adeguate condizioni di accessibilità/fruibilità.

OB 5.2.1: curare l'inserimento delle infrastrutture sociali nello spazio pubblico (in termini di accessibilità, connessione, leggibilità della funzione) evidenziando anche il valore identitario e simbolico che assumono nella città contemporanea; considerare al contempo, nelle scelte localizzative e nella definizione dell'assetto funzionale delle nuove infrastrutture la forte incidenza del progressivo invecchiamento della popolazione, con conseguenti risvolti sociali e sanitari.

IN 5.3: 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, social housing, alloggi temporanei per emergenza abitativa, ecc.), promuovendo al contempo la qualità e le nuove forme dell'abitare

OB 5.3.1: implementare e migliorare il patrimonio edilizio ERP esistente, sia attraverso la previsione di nuovi alloggi sia tramite azioni di riqualificazione energetica e di riduzione del rischio sismico del patrimonio esistente;

OB 5.3.3: concepire i nuovi interventi abitativi non solo in funzione del soddisfacimento della domanda di alloggi ma anche del benessere abitativo e dell'integrazione sociale, mediante la progettazione di spazi collettivi condivisi e aperti, la previsione di mix funzionali e dotazione di



servizi e spazi intermedi – corti, cortili, giardini condominiali, terrazzi condivisi, logge, ecc. – per migliorare la qualità dell’abitare e la socialità di vicinato;

OB 5.3.4: esplorare e sostenere le nuove forme dell’abitare (co-housing, senior housing, student housing, smart community, condomini solidali, ecc.), anche come occasione di rivitalizzazione del tessuto urbano e di integrazione sociale.

IN 5.4: 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 (biblioteche, strutture sportive, ecc.) e costruire nuove relazioni urbane.

OB 5.4.1: progressiva dismissione degli edifici non più funzionali e strutturalmente non adeguabili e realizzazione di nuovi edifici/plessi scolastici utilizzando anche lo strumento della scuola volano, implementando e mettendo in rete gli interventi già programmati

OB 5.4.2: miglioramento e adeguamento delle infrastrutture scolastiche in termini di sicurezza (antisismica), di efficienza energetica ed ambientale, di funzionalità e disponibilità di spazi adeguati, qualità delle aree esterne (sia di pertinenza degli edifici scolastici sia delle aree di “transizione” scuola/città);

IN 5.5: 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

OB 5.5.1: orientare disciplina del Piano Operativo relativa alla gestione degli insediamenti esistenti verso una significativa semplificazione (sia in termini di articolazione dell’apparto normativo, sia in termini sostanziali) in ragione delle macro caratteristiche dei tessuti edilizi e delle tipologie insediative applicando, per quanto possibile, il criterio della “indifferenza funzionale”, con esclusione delle funzioni incompatibili con gli insediamenti esistenti.

6) città dei quartieri e della prossimità

IN 6.1: 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

OB 6.1.3: individuare interventi per ogni quartiere cittadino che possano contribuire ad accrescerne l’attrattività e/o i caratteri peculiari e a migliorarne la qualità abitativa e le dotazioni di servizi nella logica della città dei 15 minuti;

IN 6.2: ri-costruire nuove centralità capaci di promuovere e catalizzare la vita associativa alla scala della prossimità, perseguendo il concetto della città dei quindici minuti, agendo anche sulla riconfigurazione fisica delle infrastrutture sociali, che possono svolgere una funzione di presidio urbano, ampliandone lo spettro di attività.

OB 6.2.1: promuovere la realizzazione di una rete di Case di Quartiere, distribuite in modo omogeneo nel territorio comunale, anche attraverso la riqualificazione e rifunzionalizzazione



di immobili parzialmente utilizzati (quali i centri sociali per anziani), che potranno configurarsi come spazi intergenerazionali aperti, luoghi di coinvolgimento, riattivazione e auto-organizzazione dei cittadini, incubatori di pratiche di comunità, di rigenerazione, di ecologia umana e sociale, punti di accesso facilitato e assistito alla rete dei servizi pubblici integrati;

OB 6.2.2 implementare gli spazi di prossimità alla scala del vicinato da attrezzare per l'esercizio di pratiche sportive/ludiche, da connettere in rete con il sistema dei parchi urbani.

IN 6.3: preservare e favorire il consolidamento del tessuto commerciale di vicinato, quale fattore di animazione e di presidio sociale dello spazio urbano, che garantisce al contempo un servizio nei confronti delle categorie più fragili.

OB 6.3.1: nella disciplina del Piano Operativo rivolta alla gestione degli insediamenti esistenti rendere più flessibili le funzioni insediabili, promuovendo la mixité funzionale quale componente della vitalità urbana, con l'inserimento di destinazioni d'uso compatibili e complementari;

OB 6.3.2: negli interventi di recupero e trasformazione della città esistente favorire la realizzazione/implementazione di spazi pubblici e/o collettivi condivisi e aperti che possono incentivare la vitalità del tessuto commerciale e la fruizione degli spazi urbani;

OB 6.3.3: limitare l'ulteriore sviluppo della grande distribuzione (in particolare grandi strutture di vendita) quale fattore di impoverimento del tessuto commerciale di vicinato, se non in funzione di interventi di rigenerazione e rivitalizzazione urbana.

7) città produttiva

IN 7.1: 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.

OB 7.1.1: nella disciplina del Piano Operativo rivolta alla gestione degli insediamenti produttivi esistenti introdurre dispositivi normativi tali da rendere flessibile ed estendere il range delle attività insediabili, in un quadro di compatibilità che tenga conto dei molteplici fattori (vocazione/potenzialità, caratteristiche insediative/localizzazione dell'ambito produttivo), sostenendo in tal modo la dinamicità e la diversificazione del tessuto produttivo e dei servizi alle imprese;

OB 7.1.2: promuovere una relativa macro differenziazione/specializzazione degli ambiti produttivi, esistenti e/o di nuova previsione, in ragione delle diverse vocazioni/potenzialità (collegamenti infrastrutturali, relazioni con il tessuto urbano a prevalente vocazione residenziale, rischio incidente rilevante, pressioni ambientali etc.);

OB 7.1.3: favorire lo sviluppo e il consolidamento delle infrastrutture e dei servizi per la nautica, la cantieristica e per la pesca, nelle sue diverse articolazioni e segmenti, in un quadro di compatibilità con le componenti paesaggistiche/ambientali e i valori identitari della città e del territorio, quale fattore di diversificazione dell'economia urbana;



OB 7.1.4: individuare e valorizzare le vocazioni produttive/agronomiche del territorio rurale per favorire il radicamento e lo sviluppo dell'economia agricola e forestale, favorendo al contempo lo sviluppo e la diffusione dell'accoglienza turistica.

IN 7.2: consolidare il tessuto produttivo esistente incrementando l'offerta localizzativa e le opportunità di insediamento per nuove imprese.

IN 7.3: promuovere il miglioramento della sostenibilità ambientale delle aree industriali e delle attività produttive esistenti e/o di nuovo insediamento, orientandole verso il modello delle APEA;

IN 7.4: 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.

7.10 Le Unità Territoriali Organiche Elementari

Le Unità Territoriali Organiche Elementari -UTOE- individuate nella Variante Generale al Piano Strutturale sono le seguenti:

- UTOE 1 – Porto e sistema logistico-produttivo
- UTOE 2 – Città storica e consolidata
- UTOE 3 – Grandi quartieri/città di recente formazione
- UTOE 4 – Ardenza e Antignano
- UTOE 5 – Quercianella
- UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Banditella Alta
- UTOE 7 – Aree periurbane e pedecollinari
- UTOE 8 – Rilievi dei Monti Livornesi
- UTOE 9 – Isola di Gorgona e Secche delle Meloria

Esse sono rappresentate nella tavola STS01 - UTOE in scala 1:15.000.

Nella Disciplina della Variante Generale al Piano Strutturale le UTOE sono descritte in apposito Allegato B -Disciplina delle UTOE e dimensionamento del piano, parte integrante della Disciplina medesima. Nella prima sezione di tale Allegato vengono stabiliti:

- gli indirizzi e gli obiettivi di orientamento generale e strategico e che sostanziano le strategie di sviluppo sostenibile prefigurate dal Piano, incentrate sulla visione di Livorno città di città, così come indicato all'art.16 della Disciplina di Piano, che hanno rilevanza per l'intero territorio comunale o per più UTOE.

Nella seconda sezione vengono invece definiti per ciascuna UTOE:

- descrizione di sintesi e caratterizzazione
- invarianti strutturali presenti
- aree di riqualificazione presenti



- le strategie dello sviluppo sostenibile articolate in:
- obiettivi generali riferiti all'intero territorio dell'UTOE
- obiettivi specifici, eventualmente riferiti a circoscritti ambiti urbani/territoriali ricompresi nell'UTOE, e articolati con riferimento al territorio urbanizzato, territorio rurale e al sistema delle infrastrutture e della mobilità;
- il dimensionamento massimo ammissibile dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni insediabili all'interno e all'esterno del territorio urbanizzato (per le previsioni oggetto della conferenza di copianificazione);
- il fabbisogno di servizi e di dotazioni pubbliche necessarie per garantire la qualità degli insediamenti ed i livelli prestazionali adeguati con riferimento alla popolazione insediabile prevista dal Piano rispetto al DM 1444/1968;
- le previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione ricadenti nell'UTOE.

Nella terza sezione vengono riportate le tabelle complessive, con riferimento all'intero territorio comunale, relative al dimensionamento e al fabbisogno di servizi e di dotazioni pubbliche di cui al D.I. 1444/1968.

Se ne riportano brevi descrizioni e si rinvia al Documento sopra richiamato per i contenuti di dettaglio ivi compresi gli indirizzi strategici.

UTOE 1 – Porto e sistema logistico-produttivo

L'UTOE "Porto e sistema logistico-produttivo" si estende per 1334 ettari circa al margine settentrionale del territorio comunale, al confine con i Comuni di Pisa e Collesalveti, comprendendo le aree storicamente caratterizzate dalla presenza delle infrastrutture portuali e dagli insediamenti industriali, produttivi, logistici che occupano oltre il 90% della superficie complessiva dell'UTOE. E' quasi interamente ricompresa nel territorio urbanizzato (95%) e solo in parte marginale si estende all'esterno del territorio urbanizzato.

L'UTOE è parte del nodo multimodale e logistico di area vasta Livorno-Collesalveti-Pisa, facente parte del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo (di cui al Regolamento UE n.1315/2013), le cui polarità sono costituite dal porto commerciale/passeggeri di Livorno, dall'interporto A. Vespucci di Guasticce e dall'Aeroporto G. Galilei di Pisa, tra loro connessi dalle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti ed in fase di implementazione.

L'UTOE presenta una significativa varietà di impianto e differenti gradi di specializzazione, ed è in parte ricompresa nei siti inquinati di interesse nazionale (SIN) e regionale (SIR) di Livorno, così come delimitati a seguito del D.M. 22 maggio 2014.

Vi sono compresi i seguenti ambiti territoriali e urbani, in parte corrispondenti alle "parti di città" di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano n. 4 (tra la circonvallazione e la ferrovia), n. 10 (attività), n. 11 (porto), n. 12 (sistema porto-città), n. 17 (agricoltura):

- l'insieme delle aree del porto industriale-commerciale, comprensive delle espansioni a mare previste dal vigente PRP (Darsena Europa) e delle aree portuali e retroportuali



attestate lungo Via Salvatore Orlando, ricomprese nell'ambito portuale, così come identificato dal DPSS;

- le aree industriali e per la logistica, parzialmente dismesse, comprese tra l'ambito portuale e la ferrovia Livorno-Pisa, nonché le aree industriali poste a nord del Torrente Ugione caratterizzate da unità locali di notevole estensione (raffineria ENI);
- l'insediamento produttivo artigianale del Picchianti compreso tra la ferrovia Livorno-Pisa e la Variante Aurelia, caratterizzato da notevole varietà di funzioni (produttive, artigianali e di servizio) e dalla presenza degli impianti tecnologici di trattamento rifiuti di rilevanza urbana e territoriale;
- i nuclei e gli insediamenti per attività produttive ed artigianali esistenti posti ad est della Variante Aurelia, tra il corso del Torrente Ugione e via Pian di Rota, ed in prossimità del Cisternino di Pian Di Rota lungo Via delle Sorgenti;
- le aree di interazione porto-città, così come identificate dal DPSS di cui all'art. 5 della L. 84/1994, comprendenti l'ambito della Stazione marittima, il Porto mediceo, Porta a Mare, la Bellana. Si tratta di aree e bacini del porto a diretto contatto con il tessuto urbano per i quali la strumentazione urbanistica comunale e portuale vigente già prevede interventi di razionalizzazione e potenziamento del porto passeggeri, con specifico riferimento al traffico crocieristico, di potenziamento della portualità turistica e diportistica, di rigenerazione di aree industriali dismesse, di recupero, tutela e valorizzazione degli elementi costitutivi della matrice storica ed identitaria della città.

Vi sono comprese altresì le più rilevanti infrastrutture per la mobilità:

- porto industriale-commerciale-passeggeri e viabilità di accesso: tratto terminale la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, nodo Calambrone, asse Via L. da Vinci/Viale S.Orlando;
- principali direttrici di accesso alla città: tratto nord Via Firenze, Via Genova, Via delle Cateratte, Via L. da Vinci/Viale Orlando, Via Federico Enriques;
- linea ferroviaria tirrenica e derivazioni di collegamento al porto e alla Stazione S.Marco;
- scalo merci Calambrone e relativi collegamenti al porto;
- canale Scolmatore e canale dei Navicelli.

Sono individuate le seguenti aree di riqualificazione:

- Quartieri nord (parte)
- Via dei Fabbri
- Stazione Marittima
- Porto Mediceo
- Porta a Mare
- Ex Ceramica Industriale

Con la Variante Generale al PS in coerenza con le strategie delineate nel DPSS in fase di definitiva approvazione e oggetto di specifica intesa tra Comune e AdSP si conferma e si rafforza il ruolo strategico del porto, dei traffici marittimi e la vocazione produttiva e logistica delle aree ricomprese nell'UTOE.



Gli obiettivi generali riguardano la reindustrializzazione ambientalmente compatibile, il consolidamento delle attività produttive, la valorizzazione delle relazioni storicamente consolidate tra città e mare caratterizzanti il waterfront portuale e urbano.

Gli obiettivi specifici sono descritti di seguito:

- rafforzare il sistema logistico del territorio favorendo l'utilizzo ottimale degli spazi e delle attrezzature portando a regime il processo di infrastrutturazione e potenziamento del porto (Darsena Europa) e di riorganizzazione delle aree portuali/retroportuali tramite apposita revisione del Piano regolatore portuale in coerenza con il DPSS;
- favorire la razionalizzazione dell'occupazione di suolo da parte delle attività logistiche e di stoccaggio merci/auto, mediante il ricorso a processi di innovazione tecnologica e automazione;
- utilizzare i suoli e le coperture dei fabbricati per la produzione di energia da fonti rinnovabili;
- realizzare gli interventi di ampliamento a mare del porto (Darsena Europa), di riassetto funzionale e infrastrutturale, di razionalizzazione dei collegamenti tra il porto e il sistema delle vie d'acqua interne;
- incentivare l'insediamento di nuove attività produttive, logistiche e di supporto alle attività portuali prioritariamente mediante il riuso delle aree dismesse/o sottoutilizzate;
- valorizzare la fruizione turistica del "Fanale";
- modificare la normativa delle destinazioni d'uso e degli interventi ammissibili nell'area del Picchianti per favorire l'insediamento di servizi alle persone e alle imprese, ad integrazione delle funzioni produttive-artigianali;
- individuare l'area idonea al trasferimento dell'impianto di depurazione del Rivellino (in coerenza con obiettivi per l'UTOE 2) in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto tra gli Enti competenti;
- promuovere il riordino delle attività di tipo diportistico/sportivo attestate lungo gli argini del canale Scolmatore e la creazione di un parco fluviale in coordinamento con il Comune di Collesalveti, dotando le aree dei servizi necessari, compatibilmente con la prioritaria funzione idraulica;
- riqualificare l'ambito urbano della Stazione marittima per funzioni commerciali, terziarie e di servizio, favorendone al contempo l'integrazione fisica e percettiva con la città consolidata;
- mettere in opera la realizzazione dell'approdo turistico nel bacino del porto Mediceo secondo le previsioni del vigente PRP;
- promuovere il recupero e la valorizzazione delle fortificazioni esistenti e il ripristino dei percorsi storici e dell'acquaticità del bastione della Regina;



- riqualificare le aree circostanti la Darsena Nuova nell'ambito del completamento dell'intervento di Porta a Mare e di realizzazione dell'approdo turistico nel Porto Mediceo;
- favorire il completamento dell'intervento di trasformazione urbanistica e riconversione funzionale dell'ambito urbano di Porta a Mare, in attuazione della pianificazione urbanistica vigente, rileggendo le funzioni insediabili e il relativo dimensionamento per la parte non ancora attuata, perseguendone l'effettiva integrazione con la città, in termini di relazioni funzionali, percettive e di accessibilità;
- confermare la realizzazione di un nuovo porto turistico presso la Bellana, già previsto e disciplinato nella pianificazione urbanistica comunale e portuale vigente, dedicato prevalentemente alla nautica sociale, in funzione della razionalizzazione degli ormeggi da operare per la riqualificazione del sistema dei fossi (si vedano obiettivi UTOE 2), e in relazione alle funzioni che può assolvere come punto di snodo e servizio per le iniziative e manifestazioni veliche;
- incrementare l'offerta localizzativa e le opportunità di insediamento di nuove imprese in considerazione delle limitate potenzialità insediative nel medio termine nel territorio urbanizzato, così come risulta dal Dossier Aree Produttive (elaborato QCD.02) parte integrante del quadro conoscitivo, tramite individuazione di aree da infrastrutturare a fini produttivi nel quadrante compreso tra il Torrente Ugione a nord e Via Pian di Rota a sud (loc. Vallin Buio Puntone del Vallino), individuando adeguate misure mitigative/compensative (aree verdi/forestazione) di inserimento paesaggistico e garantendo il mantenimento di una continuità ecologica e di connessione tra il territorio rurale e la pianura alluvionale del Suese che si estende a nord nel Comune di Collesalveti;
- promuovere la riqualificazione e riorganizzazione degli insediamenti produttivi esistenti, così come risultano dalle analisi condotte nel Dossier Aree produttive (elaborato QCD.02) parte integrante del quadro conoscitivo, contestualmente alla valorizzazione delle emergenze architettoniche presenti (Cisternino Pian di Rota e tracciato dell'Acquedotto storico) e alla tutela degli elementi strutturanti il territorio rurale (aree boscate, corsi d'acqua, corridoi ecologici);
- mettere in opera il progressivo efficientamento e potenziamento dei collegamenti infrastrutturali (su ferro e su gomma) a servizio del porto, attuando al contempo la razionalizzazione/gerarchizzazione della rete viabilistica e dei flussi veicolari diretti al porto (traffici merci e passeggeri) e alla città, secondo le azioni già prefigurate dal PUMS, da raccordare e coordinare con gli studi di fattibilità in fase di elaborazione da parte dell'ADSP d'intesa con il Comune, relativi alla c.d. "viabilità di cintura", ottimizzando conseguentemente le relazioni città-porto;
- promuovere la realizzazione, di concerto con il Comune di Pisa, di una linea di mobilità veloce/tramvia di superficie tra Pisa e Livorno (c.d. tramvia dei Navicelli) per conseguire il collegamento diretto tra il porto di Livorno/stazione marittima con l'aeroporto di



Pisa, sulla base delle ipotesi già prefigurate dal PUMS verificando la possibilità di riattivazione della stazione ferroviaria di San Marco e/o l'utilizzo delle aree della stazione marittima, oggetto di un complessivo intervento di riassetto urbanistico, quale terminale urbano cittadino.

UTOE 2 – Città storica e consolidata

L'UTOE comprende la città di fondazione di impianto cinque-secentesco, che ne costituisce il fulcro, e le successive addizioni e sviluppi urbani otto-novecenteschi, estendendosi per 1076 ettari circa, ed è interamente ricompresa nel territorio urbanizzato.

All'interno dell'UTOE sono riconoscibili i seguenti ambiti urbani, corrispondenti alle diverse fasi di crescita e sviluppo insediativo che caratterizzano, nel loro complesso, la città "storica e consolidata" identificandosi, in taluni casi, con i quartieri cittadini Pentagono- Venezia corrispondente alla "parte di città" n. 1 di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano; Borghi-Spianate corrispondente alla "parte di città" n. 2 di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano; Città otto-novecentesca corrispondente alla "parte di città" n. 3 e in parte n. 13 di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano; Addizioni urbane tra la circonvallazione e la ferrovia corrispondente alla "parte di città" n. 4 di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano, in misura notevole caratterizzata da quartieri realizzati, a partire dagli inizi del '900 (1910, costruzione del quartiere stazione) fino agli Anni Cinquanta del secolo scorso secondo una pianificazione e progettazione unitaria degli edifici e dello spazio pubblico. Infatti vi sono compresi l'ambito urbano delimitato a nord dal tracciato di Via Filzi e il tracciato dell'ex raccordo ferroviario tra la ferrovia Roma-Pisa e la linea Livorno Calambrone-Livorno stazione Marittima, ad est dalla ferrovia Roma-Pisa e ad ovest dai viali di circonvallazione (V.le Ippolito Nievo, Viale Alfieri, viale Petrarca), il quartiere La Cigna, l'edificazione lungo via Provinciale Pisana al di là del passaggio a livello, i cimiteri posti al limite nord della città, la stazione San Marco e relativo scalo, i quartieri di Shangai e Corea e a sud il quartiere Coteto. Oltre ai quartieri caratterizzati da una propria compiutezza si estendono i tessuti lineari lungo le radiali storiche (via di Salviano e via Provinciale Pisana) ed altre strade minori (ad esempio via del Vigna). L'ambito urbano è caratterizzato inoltre dalla presenza di attrezzature di servizio, originariamente collocate ai margini o all'esterno della città, come i numerosi cimiteri a servizio delle diverse confessioni e "nazioni" che caratterizzavano la comunità cittadina, e le stazioni ferroviarie.

Sono individuate le seguenti aree di riqualificazione:

- Forte San Pietro
- Depuratore-Rivellino
- Via Solferino
- Via S.Andrea
- Via Bandi- Via Zola
- Borgo Cappuccini
- Abitare Sociale Garibaldi-Mercato ortofrutticolo



- Caserme Viale Marconi
- Via Lamarmora Nord
- Quartieri Nord
- Stazione S. Marco
- Deposito ATL Via Meyer
- Ospedale
- Villa Salvatore Orlando
- Depositi comunali
- Terme del Corallo
- Via Firenze

Gli obiettivi per l'UTOE 2 sono i seguenti:

- salvaguardare e valorizzare il patrimonio culturale, architettonico cittadino per rilanciare Livorno come meta di turismo culturale, promuovendo l'attuazione di alcuni interventi prioritari già programmati dall'amministrazione;
- promuovere e favorire il recupero e valorizzazione dei luoghi identitari e delle architetture cittadine legate all'acqua (il sistema delle cantine, il complesso dell'acquedotto del Poccianti, Terme del Corallo, gli stabilimenti balneari storici ecc.) per accrescerne l'attrattività e la fruizione favorendone il recupero e il riuso per funzioni plurime;
- salvaguardare la riconoscibilità, l'integrità storica e visuale di Livorno, valorizzare le relazioni storicamente consolidate tra la città e il mare, attraverso la riqualificazione degli ingressi, del waterfront urbano e delle aree di interfaccia fra la città e l'area portuale industriale- commerciale;
- tutelare le visuali storicamente consolidate tra la città e il mare;
- tutelare le radiali storiche che caratterizzano questa parte dell'invariante III;
- conservare l'impianto urbanistico storico (strade, fossi) con particolare riferimento alla viabilità di impianto storico, alle piazze ed alla rete dei fossi e relativi sistemi di accesso dal mare e da terra;
- progettare la rete degli spazi pubblici in connessione ai servizi a scala di quartiere;
- conferire dimensione urbana ai tessuti insediativi realizzando nuove centralità, recuperando l'edilizia e lo spazio pubblico;
- promuovere la valorizzazione e il recupero del sistema delle cantine e dei fondi prospiciente la rete delle vie d'acqua interne (sistema dei fossi) anche per nuovi usi (culturali, commerciali), compatibili con il valore storico dei luoghi che possono costituire occasioni di animazione e presidio urbano;
- razionalizzare usi per la nautica con particolare riferimento alla regolamentazione degli ormeggi nel sistema dei fossi, la cui presenza deve essere comunque mantenuta in quanto fattore identitario, e progressivo trasferimento in aree idonee di attività non compatibili con la qualità ecologica delle acque dei fossi;



- promuovere la riqualificazione delle aree mercatali Buontalenti - Cavallotti, consolidando e ampliando le possibilità sistemiche dell'area mercatale in chiave commerciale, logistica, turistica, ma anche sociale;
- promuovere la riqualificazione e la riconversione funzionale delle aree del Forte San Pietro e degli ex Macelli comunali;
- promuovere la complessiva riqualificazione urbanistica e sociale dell'ambito urbano del quartiere Garibaldi;
- promuovere la realizzazione degli interventi previsti nell'ambito PINQuA "Dogana d'Acqua";
- realizzare il nuovo presidio ospedaliero nelle aree industriali dismesse dell'ex Pirelli in continuità con il plesso ospedaliero esistente, non solo in funzione del potenziamento dell'offerta sanitaria come anche come occasione per ri-costruire nuove relazioni urbane, perseguendo l'integrazione fisica/spaziale e funzionale con la città esistente, favorendone l'accessibilità da parte di tutte le categorie di utenza;
- promuovere il completamento dell'intervento di recupero funzionale e di restauro delle terme del Corallo delle Terme per l'attuazione del progetto di rilevanza regionale c.d. "Uffizi al Mare", da realizzare in sinergia con la Regione Toscana e la Galleria degli Uffizi, attraverso la contestuale demolizione del cavalca-ferrovia della Stazione;
- promuovere l'attuazione dell'intervento di riqualificazione/rigenerazione urbana finanziato dal Programma Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQuA), relativo all'ambito urbano del Cisternone/Nuovo presidio Ospedaliero/Quartiere Stazione;
- promuovere il miglioramento del waterfront urbano degli stabilimenti balneari cittadini e la riqualificazione degli stessi in termini estetico- percettivi, e di interazione con la città favorendo l'insediamento di funzioni compatibili che possano estenderne la fruizione e l'utilizzo nell'arco di tutto l'anno (quali servizi per lo sport e il benessere, servizi congressuali, intrattenimento e spettacolo, ristorazione);
- promuovere la rilettura e la riqualificazione della passeggiata lungomare lungo l'asse di Viale Italia a partire dal tratto Piazza Orlando/Piazza San Jacopo, sulla base del masterplan approvato dalla Giunta comunale con delibera n. n. 133 del 07/03/2023;
- promuovere la riconversione funzionale e la rigenerazione delle aree dell'ex deposito ATL di Via Meyer, in considerazione della posizione strategica dell'area e le possibili sinergie attivabili con i potenziali attrattori presenti nel settore urbano di riferimento (viale a mare/terrazza Mascagni, Villa Mimbelli, Acquario comunale), sulla base della progettualità già avviata nel quadro delle "strategie di rigenerazione urbana" sostenute dai fondi strutturali FESR 2021-2027, incentrata sulla creazione di un polo dedicato ai settori dell'industria creativa e altre funzioni integrative di interesse generale;
- favorire il consolidamento e la implementazione del Polo della logistica e delle alte tecnologie, costituito dal network delle strutture di ricerca e innovazione già attive sul territorio (Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua), mediante la realizzazione di un



- centro di R&S (polo tecnologico e incubatore d'impresa) dedicato a laboratori multidisciplinari, strutture per la didattica, incubatori di start-up, spazi per il coworking;
- implementare le dotazioni di servizio e per l'accoglienza del polo universitario già insediato nel complesso di Villa Letizia, in connessione con la più ampia operazione di riqualificazione e di riapertura alla città del Parco della Ceschina, verificando anche la possibilità di creare un'offerta ricettiva/residenziale studentesca (student housing);
 - promuovere la valorizzazione del complesso dell'Ippodromo Caprilli prioritariamente in funzione della ripresa delle attività ippiche (nelle possibili diverse declinazioni), valutando al contempo la possibilità di insediamento di ulteriori dotazioni sportive/ricreative e dei servizi complementari, anche al fine di promuoverne la fruizione e una maggiore integrazione con la città;
 - riqualificazione ed eventuale ampliamento, valorizzazione del sistema degli ormeggi e degli approdi turistici di Nazario Sauro e Ardenza conformemente a quanto contenuto nel PIT/PPR;
 - valorizzare e implementare il sistema degli impianti sportivi esistenti, tutelandone al contempo i valori storici, consolidando la "cittadella dello sport" (che in parte prevalente ricade nella contigua UTOE 3) nella quale risiedono già rilevanti servizi per l'intera città. Sarà favorito l'inserimento anche nuovi servizi ed anche funzioni legate alla attività universitaria, turistica ed a carattere ludico-sportivo con limitazioni che tendono a valorizzare le componenti vegetazionali e i valori percettivi;
 - configurare la Stazione San Marco, in accordo con le indicazioni del PUMS e in relazione alla ipotesi, in corso di verifica, di attivazione di una tramvia di area vasta tra Livorno-Pisa-Lucca (c.d. tramvia dei Navicelli), come "cerniera di mobilità", configurandola come nodo della rete ferroviaria, viabilistica e punto di interscambio con il trasporto pubblico locale (TPL) e con il sistema della ciclabilità urbana;
 - favorire forme di mobilità ciclo-pedonale, implementando e rendendo riconoscibili i percorsi finalizzati al collegamento tra la costa urbana, il sistema territoriale insediativo, il sistema territoriale di tutela ambientale, alla valorizzazione degli edifici e dei manufatti di valore storico ambientale, dei complessi sportivi e, al tempo stesso, al rafforzamento delle relazioni entro il sistema insediativo e tra la costa e i Monti livornesi;
 - migliorare le connessioni pedonali, attraverso interventi di riduzione del traffico automobilistico e miglioramento dello spazio pubblico con il Porto Mediceo e la Stazione Marittima;
 - favorire la pedonalizzazione e disincentivare il traffico veicolare secondo gli indirizzi del PUMS;
 - promuovere la realizzazione di approdi per piccoli battelli con funzioni di trasporto pubblico locale per i collegamenti via acqua e la realizzazione di passeggiate lungo i canali con contestuale rivitalizzazione dei fondi/attività, installazione di colonnine di



ricarica e-boat a sostegno della mobilità ecosostenibile e incentivare attività di rent-boat per imbarcazioni ibride/elettriche.

UTOE 3 – Grandi quartieri/città di recente formazione

L'UTOE, che si estende per complessivi 546 ettari circa interamente all'interno del territorio urbanizzato, comprende i grandi insediamenti con funzioni di rilievo urbano e territoriale (Porta a Terra e Nuovo centro) e i grandi quartieri residenziali di iniziativa pubblica (La Rosa, Salviano, Scopaia-Leccia) o privata (Salviano 2) realizzati negli ultimi decenni, alcuni dei quali in corso di completamento, corrispondenti alla "parti di città" n. 4 (tra la circonvallazione e la ferrovia), n. 5 (grandi quartieri), n. 10 (attività), n. 15 (grandi parchi) di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano. Assumono particolare rilievo gli insediamenti di Porta a Terra e Nuovo Centro, che si configurano come nuove polarità urbane, esito delle scelte urbanistiche operate con il Piano Strutturale 1995 e successive varianti, che accolgono rilevanti funzioni commerciali (grandi strutture di vendita e centri commerciali) e di servizio (quale il nuovo palazzetto dello sport), il cui assetto fisico e funzionale risulta ancora incompiuto e scarsamente integrato con la città consolidata. L'insediamento residenziale di Salviano 2 denominato Borgo di Magrignano oltre alle problematiche connesse alla parziale realizzazione dell'assetto urbanistico prefigurato dal previgente piano attuativo, sia per quanto riguarda le infrastrutture pubbliche (viabilità di servizio, sistemazione aree a verde e golenali, parcheggi) sia per quanto riguarda gli insediamenti residenziali e di servizio, sconta anch'esso scarse connessioni fisiche e funzionali con l'abitato di Salviano. Vi sono compresi anche gli insediamenti prevalentemente residenziali della Cigna e i borghi di Salviano e di Collinaia; l'insediamento produttivo artigianale, consolidatosi negli ultimi decenni, collocato nell'area compresa tra Via di Salviano, la Variante Aurelia e la linea ferroviaria tirrenica, che presenta una notevole varietà di funzioni, non solo produttive-artigianali ma anche commerciali e di servizio; il complesso delle attrezzature sportive, localizzato nel quadrante urbano compreso tra Viale Nazario Sauro, Via dei Pensieri, Via Macchiavelli e Via Cattaneo, che integra le dotazioni della "cittadella dello sport" sviluppatasi nel corso del '900, a partire dalla realizzazione dell'Ipodromo Caprilli (1894) e dello Stadio Comunale (1935), localizzati nella contigua UTOE 2.

Sono individuate le seguenti aree di riqualificazione:

- Via Masi
- Ex Fornace Canaccini

Gli obiettivi sono i seguenti:

- attivare progetti di rigenerazione orientati a valorizzare e favorire la qualità e riconoscibilità dell'architettura contemporanea e la qualità degli spazi aperti urbani, congiuntamente alla realizzazione di nuove relazioni, funzionali, ambientali e paesaggistiche tra tessuti ad isolati e blocchi aperti prevalentemente di edilizia pianificata e i tessuti adiacenti, la città lo spazio aperto;
- progettare la rete degli spazi pubblici in connessione ai servizi a scala di quartiere;



- favorire la creazione di una rete della mobilità dolce per la fruizione paesaggistica del territorio dell'ambito di paesaggio "Piana Livorno-Pisa- Pontedera", che integri viabilità storica, rete viaria campestre, percorsi perifluviali;
- individuare aree di completamento per la nuova residenza con particolare attenzione alla qualità ambientale e urbana;
- potenziare le strutture sportive e delle dotazioni di servizio esistenti finalizzato alla realizzazione di una "cittadella dello sport" valorizzando il complesso esistente, attestato su Via dei Pensieri, in relazione e sinergia con l'Ippodromo Caprilli ed il Polo universitario di Villa Letizia ricadente nella contigua UTOE 2;
- promuovere interventi diretti a favorire la mobilità ciclo-pedonale e l'integrazione tra percorsi ciclo-pedonali esistenti, con particolare attenzione ai percorsi tra la costa, la città, le grandi ville storiche suburbane di proprietà pubblica (Villa Morazzana, Villa Rodocanacchi, Villa Maurogordato) e i Monti livornesi;
- individuare soluzioni alternative per l'ingresso/uscita dalle città, che consentano la demolizione del cavalcaferrovia delle Terme del Corallo sull'asse di Via degli Acquadotti, al fine di favorire il progressivo recupero e valorizzazione del complesso storico delle Terme, integrandone la connettività pedonale con il sistema del verde urbano di Piazza Dante;
- implementare e potenziare il parcheggio scambiatore di Via Masi, in linea con le indicazioni del PUMS che localizza nell'area adiacente la "cerniera di mobilità" del settore urbano orientale;
- promuovere la realizzazione sottopasso ciclopedonale Via Vico, di collegamento tra quartiere la Rosa e i quartieri est dell'Aurelia (Leccia Scopaia);
- adeguare la Variante Aurelia nel tratto compreso tra lo svincolo di Livorno Centro e Livorno Sud;
- favorire il completamento dell'assetto morfologico e funzionale degli insediamenti esistenti riconsiderando, laddove necessario le previsioni dei Piani Attuativi da cui hanno avuto origine, (Porta a Terra, Nuovo Centro, Borgo di Magrignano) perseguendo il miglioramento dei collegamenti stradali con le aree centrali della città; il miglioramento della qualità e dell'immagine urbana; l'incremento del grado di connettività con i quartieri circostanti anche mediante interventi di completamento e riammagliamenti dei tessuti edilizi e della trama viaria, e delle connessioni ciclopedonali; il completamento degli interventi per la messa in sicurezza idraulica del reticolo principale; l'incremento delle dotazioni del verde, anche con funzione di connettivo ecosistemico, contribuendo al consolidamento e implementazione delle greenway individuate dal Piano comunale del Verde;
- per l'ambito di Porta a Terra rivedere l'assetto morfologico e funzionale del vigente Piano Particolareggiato per gli ambiti rimasti incompiuti, assumendo come prioritarie le esigenze connesse all'individuazione di nuove soluzioni viabilistiche, alternative al cavalcaferrovia delle Terme del Corallo, per il collegamento con la Variante Aurelia (SS



- 1) a servizio di Livorno Centro; confermandovi la localizzazione del nuovo mercato ortofrutticolo (MOF) per trasferimento dall'area di Via Garibaldi in funzione degli obiettivi di riqualificazione e rigenerazione urbana del quartiere; implementare le componenti del verde e le connessioni ciclopedonali con il sistema delle colline e il Parco dei Monti livornesi;
- per l'ambito del Nuovo Centro completare l'assetto insediativo per gli ambiti rimasti incompiuti dall'attuazione del previgente Piano Particolareggiato, tenendo conto delle vulnerabilità idrauliche nel rispetto di principi di massima cautela, alleggerendo dove possibile i carichi insediativi e implementando la componente del verde; valorizzare le aree golenali anche come infrastrutture verdi ed elementi di connessione ciclopedonale anche al fine di concorrere al consolidamento delle greenway in linea con le indicazioni del Piano comunale del Verde; completare le urbanizzazioni del comparto ed implementare le dotazioni pubbliche in termini di servizi di interesse generale, attrezzature per il gioco e lo sport; consolidare l'insediamento produttivo di rilievo nazionale insediato lungo Via di Levante (Leonardo Global Solution), in quanto attività a basso impatto compatibile con gli assetti insediativi esistenti, potenziando le dotazioni di verde a margine dello stesso anche con interventi di forestazione urbana;
 - per l'ambito di Borgo di Magrignano completare l'assetto insediativo per gli ambiti rimasti incompiuti, derivante del previgente Piano Attuativo, valutando la necessità di incremento delle dotazioni di servizio alla persona e commerciali e al contempo migliorare e implementare le connessioni viabilistiche e ciclo-pedonali con il quartiere Salviano;
 - per i Grandi Quartieri residenziali di iniziativa pubblica (La Leccia-Scopaia - La Rosa) perseguire il mantenimento dell'impianto urbano e dei caratteri tipo-morfologici e architettonici degli insediamenti esistenti, frutto di una pianificazione e progettazione unitaria, consentendo al contempo tutti gli interventi di adeguamento e miglioramento delle prestazioni energetiche/sismiche dell'edificato; aumentare le dotazioni del verde di quartiere, creando una rete verde lungo i corsi d'acqua, l'area di via San Marino, l'area di fronte alla Chiesa, l'area di via Giotto tutte da mantenersi a verde; promuovere l'integrazione con i percorsi ciclo-pedonali di connessione con il sistema collinare e la Riserva dei Monti Livornesi anche in funzione della strutturazione e implementazione delle greenway individuate dal Piano comunale del Verde;
 - per l'insediamento produttivo Coteto-Salviano favorire l'insediamento di attività di servizio e per il commercio consolidandone il ruolo di distretto artigianale e commerciale prevalentemente a servizio all'utenza urbana.

UTOE 4 – Ardenza e Antignano

L'UTOE si estende per complessivi 307 ettari circa tra la linea di costa e la linea ferroviaria tirrenica (Roma-Pisa), ed è ricompresa quasi per intero all'interno del territorio urbanizzato fatta eccezione per alcune aree marginali, poste all'estremità sud dell'UTOE, collocate a monte



della linea ferroviaria sulle prime pendici collinari. L'UTOE comprende i seguenti ambiti territoriali ed urbani, corrispondenti alle "parti di città", di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano n. 6 (Ardenza), n. 7 (Antignano), n. 13 (Costa urbana) in parte, n. 15 (Grandi parchi) in parte, n. 19 (aree tutelate dei colli livornesi) in parte. il nucleo di Ardenza terra posto lungo l'Aurelia in corrispondenza dell'incrocio delle vecchie direttrici dal mare verso la collina e l'insediamento di impianto ottocentesco di Ardenza mare; - il quartiere residenziale di Banditella realizzato in base all'omonimo piano di lottizzazione a partire dagli anni Settanta del secolo scorso comprendente il centro commerciale e alcune significative dotazioni sportive e per il tempo libero (tra i quali campo pratica golf e campo baseball e relativi servizi); il complesso di aree poste lungo il fosso di Banditella costituisce un elemento naturalistico di connessione fra la costa e la vasta area della Conca di Montenero; il borgo di Antignano di antica origine sviluppatosi attorno al forte mediceo e la successiva espansione di impianto novecentesco, caratterizzata prevalentemente da ville con giardino e palazzine, sviluppatosi lungo la costa a sud del borgo originario; il tratto di litorale urbano che si estende dal Porticciolo di Ardenza al Maroccone.

Sono individuate le seguenti aree di riqualificazione:

- Livorno Sud
- Falesie di Antignano

Gli obiettivi sono:

- promuovere il miglioramento del waterfront urbano degli stabilimenti balneari cittadini, in termini estetico- percettivi, e di interazione con la città favorendo l'insediamento di funzioni compatibili che possano estenderne la fruizione e l'utilizzo nell'arco di tutto l'anno (quali servizi per lo sport e il benessere, servizi congressuali, intrattenimento e spettacolo, ristorazione);
- tutelare l'impianto urbanistico storico, valorizzare i nuclei storici e promuovere la conservazione del patrimonio storico-architettonico;
- per Banditella e Antignano potenziamento e messa in rete, anche mediante implementazione delle connessioni ciclopedonali e delle infrastrutture verdi, del sistema delle attrezzature sportive e di servizio esistenti nelle aree a sud del rio Ardenza (in loc. Banditella), mediante la redazione di un masterplan complessivo esteso all'intero ambito, da configurare come "parco sportivo lineare";
- riqualificare l'asse stradale e il sistema degli spazi pubblici e del verde a partire dalla Rotonda di Ardenza, Viale di Antignano, Via T. Pendola, Via Pigafetta e Via del Litorale, tutelandone e valorizzando le componenti identitarie (naturali, antropiche, ecc.) in considerazione del particolare valore che gli stessi assumono rispetto alla matrice storico-culturale della città, con particolare riferimento alle opere della scuola pittorica dei Macchiaioli;
- tutelare le componenti paesaggistiche e ambientali delle Falesie di Antignano promuovendone al contempo la valorizzazione, in chiave sostenibile, non solo in funzione della vocazione strettamente balneare ma anche quella legata alla



- promozione e diffusione delle pratiche sportive all'aria aperta e del wellness, come fattore di attrazione per una utenza non solo cittadina, favorendone la fruizione nell'arco di tutto l'anno;
- promuovere la progressiva riconversione funzionale e l'innalzamento della qualità insediativa delle attività che si attestano su Via del Littorale (in particolare versante ovest), favorendo l'insediamento di attività connesse alla fruizione balneare, ludico-sportiva della costa e delle colline e il complessivo restyling del fronte, anche in prospettiva dell'alleggerimento del traffico veicolare e trasformazione della Vecchia Aurelia in strada parco conseguentemente alla realizzazione del c.d. Lotto 0;
 - favorire l'accessibilità pubblica alla linea di battigia e ai siti di balneazione mediante interventi che non alterino in maniera irreversibile lo stato dei luoghi promuovendo al contempo la messa in sicurezza/riqualificazione dei percorsi pubblici di accesso al mare;
 - promuovere interventi diretti a favorire la mobilità ciclo-pedonale e l'integrazione tra percorsi ciclo-pedonali esistenti, con particolare attenzione ai percorsi tra la costa, le grandi ville storiche suburbane di proprietà pubblica (Villa Morazzana, Villa Rodocanacchi, Villa Maurogordato), la Conca di Montenero ed i Monti livornesi lungo le direttrici del rio Ardenza e i corsi d'acqua minori (PIT/PPR e PS) e al potenziamento dei collegamenti ciclo-pedonali lungo tutta la costa con particolare riferimento al tratto fra Antignano e il Maroccone in accordo con il progetto della ciclopista tirrenica;
 - promuovere interventi riguardanti la riqualificazione funzionale ed ambientale delle infrastrutture diportistiche esistenti realizzando le necessarie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e gli interventi connessi (rifacimento degli scivoli pubblici, adeguamenti agli standard nautici ed alle norme sull'accessibilità dei disabili);
 - valorizzare gli approdi turistici di Ardenza e Antignano al fine di garantire l'integrazione funzionale e visuale fra le retrostanti strutture urbane e il mare.

UTOE 5 – Quercianella

L'UTOE si estende per complessivi 90 ettari circa per la quasi totalità all'interno del territorio urbanizzato, fatta eccezione per un'area marginale in prossimità della linea ferroviaria Roma-Pisa, comprendendo le "parti di città" di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano n. 14 (Quercianella), n. 13 (costa urbana) e in parte n. 19 (aree tutelate dei colli livornesi). A diretto contatto con l'abitato si estende il patrimonio boschivo e forestale del parco dei Monti Livornesi (ricompreso nella contigua UTOE 8), mentre all'estremo sud dell'UTOE, si estende il torrente Chioma, che segna anche il confine con il Comune di Rosignano Marittimo.

Gli obiettivi sono:

- promuovere la valorizzazione, in chiave sostenibile, del litorale non solo in funzione della vocazione strettamente balneare ma anche quella legata alla promozione e diffusione delle pratiche sportive all'aria aperta e del wellness, come fattore di



- attrazione per un'utenza non solo cittadina, favorendone la fruizione nell'arco di tutto l'anno anche attraverso il recupero dei siti estrattivi dismessi presenti lungo la costa;
- potenziare la vocazione turistica della frazione attraverso il miglioramento, la riqualificazione e l'incremento delle strutture esistenti anche al fine di favorirne l'estensione stagionale;
 - migliorare e implementare le attrezzature destinate al tempo libero (strutture di servizio alla nautica e alla balneazione, all'accoglienza turistica, verde pubblico);
 - valorizzare e migliorare l'accesso alla linea di battigia mediante interventi che non alterino in maniera irreversibile lo stato dei luoghi e mediante eventuale inserimento di materiali lapidei tipici dei luoghi promuovendo al contempo la messa in sicurezza/riqualificazione dei percorsi pubblici di accesso al mare;
 - definire un'adeguata disciplina per l'installazione della segnaletica e della cartellonistica in considerazione della panoramicità di tali contesti;
 - migliorare l'accessibilità stradale, miglioramento della dotazione di parcheggi, in modo da rendere più coerente il sistema della mobilità con la residenza e le attrezzature turistico ricettive;
 - promuovere interventi diretti al completamento della Variante Aurelia con la realizzazione del lotto zero Maroccone – Quercianella;
 - favorire la mobilità ciclo-pedonale e l'integrazione tra percorsi ciclo-pedonali esistenti con particolare attenzione ai percorsi tra la costa e i Monti livornesi, e all'integrazione con la stazione ferroviaria e il progetto della ciclovie tirrenica;
 - promuovere interventi riguardanti la riqualificazione funzionale ed ambientale delle infrastrutture diportistiche esistenti realizzando le necessarie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e gli interventi connessi (rifacimento degli scivoli pubblici, adeguamenti agli standard nautici ed alle norme sull'accessibilità dei disabili);
 - ampliare l'approdo turistico di Quercianella, nell'ambito degli interventi necessari per attuare la trasformazione in porto turistico o il miglioramento degli attuali approdi, ai sensi del PIT/PPR.

UTOE 6 – Montenero, Castellaccio e Banditella Alta

L'UTOE si estende per complessivi 799 ettari per circa la metà all'interno del territorio urbanizzato (54%) e per la parte restante (56% circa) nel territorio rurale; è delimitata a nord dalla Via di Popogna e dall'abitato di Collinaia, a ovest dal tracciato della linea ferroviaria Roma-Pisa e a sud-est dal sistema collinare dei Monti Livornesi. Vi sono comprese le aree periurbane e pedecollinari del versante meridionale della città, caratterizzate dalla presenza di ville storiche suburbane, antiche fattorie ed alcuni insediamenti collinari di impianto storico quali Montenero e Castellaccio. All'interno dell'UTOE sono riconoscibili i seguenti ambiti e insediamenti in parte corrispondenti alle "parti di città" di cui all'art. 12 della disciplina di Piano n. 5 (grandi quartieri), n. 8 (Banditella alta), n. 9 (Montenero Castellaccio), n. 15 (Grandi parchi), n. 16 (area paesaggistica), n. 18 (aree con prevalenza agricoltura amatoriale), n. 19



(aree tutelate dei colli livornesi): Collinaia/Bassa Valle del Rio Ardenza: la porzione nord dell'UTOE comprende l'edificato dell'omonimo nucleo di origine rurale, che si è sviluppato e consolidato nel tempo lungo Via Grotte delle Fate e Via di Popogna, direttrici di collegamento tra la città, il territorio rurale e il sistema collinare; Banditella Alta: corrisponde alla porzione dell'UTOE che si estende ad est del tratto della ferrovia Roma-Pisa compreso tra il ponte sul rio Ardenza e il sovrappasso stradale di via Mondolfi; Montenero-Castellaccio: comprende i nuclei di Montenero Basso formatisi attorno a Piazza delle Carrozze, lungo la strada che da essa conduce al Santuario, il nucleo di Savolano posto a mezzacosta lungo la strada panoramica che conduce al Castellaccio, il nucleo formatosi attorno al santuario nonché il santuario medesimo e, infine, il nucleo di Castellaccio.

E' individuata un'area di riqualificazione sul Monte Burrone.

Gli obiettivi sono:

- tutelare i valori ambientali, naturalistici e paesaggistici dell'ecosistema sistema fluviale del Rio Ardenza e delle aree boscate collinari favorendo la strutturazione e fruizione della greenway individuata dal Piano del verde comunale lungo il corso d'acqua;
- definire e riqualificare i margini urbani attraverso interventi di riordino dei tessuti costruiti e della viabilità, di riorganizzazione degli spazi pubblici, di mitigazione degli aspetti di disomogeneità e d'integrazione con il tessuto agricolo periurbano sia in termini visuali che fruitivi;
- riqualificare e valorizzare in chiave multifunzionale gli spazi aperti perifluviali residui assicurandone la continuità anche in funzione del consolidamento e valorizzazione delle greenway individuate dal Piano comunale del Verde;
- tutelare i valori storico-testimoniali del sistema fluviale anche attraverso progetti di recupero e valorizzazione dei manufatti legati alla risorsa idrica (mulini, opifici, sistemazioni idrauliche, etc.);
- tutelare i viali di adduzione alle ville storiche in tutte le loro componenti (tracciati, sezioni stradali, alberature, visuali laterali e prospettiche);
- promuovere la fruizione e valorizzazione del parco e della conca di Montenero, a partire dalle aree già acquisite al patrimonio comunale in attuazione dei meccanismi perequativi del Regolamento Urbanistico 1999, implementandone le connessioni ciclopedonali con l'area di Banditella e con il sistema delle ville e dei parchi pubblici delle aree pedecollinari, al fine di realizzare con un percorso ad anello che riconnetta in rete parchi, dotazioni e attrezzature pubbliche e per la pratica sportiva;
- per l'ambito di Collinaia/Bassa Valle del Rio Ardenza individuare limitati interventi di completamento residenziale, anche in funzione della domanda abitativa sociale, che possano contribuire alla ridefinizione e qualificazione dei margini urbani, favorire l'insediamento di funzioni di servizio alla persona, compresi esercizi di commerciali di vicinato;
- per l'ambito di Banditella Alta promuovere la realizzazione di un "Parco delle Generazioni" nel vasto comparto di proprietà comunale, in parte ricompreso in



territorio rurale, posto tra via di Montenero e via Umberto Mondolfi, finalizzato alla integrazione di servizi di tipo socio-sanitario con altri servizi e dotazioni di interesse collettivo, quali un nuovo polo scolastico, senior housing, centro diurno per anziani autosufficienti e unità abitative rivolte a disabili, da integrare adeguatamente con la componente del verde che dovrà costituire il tessuto connettivo e qualificante dell'intero complesso, fruibile al pubblico ed accessibile dalle diverse direttrici di connessione alle reti dei percorsi e della viabilità esistente;

- per l'ambito di Montenero-Castellaccio tutelare il sistema delle ville storiche e la riconoscibilità delle relazioni strutturanti e percettive con il contesto rurale; promuovere interventi diretti a favorire la mobilità ciclo-pedonale e l'integrazione tra percorsi ciclo-pedonali esistenti; favorire interventi di riqualificazione delle strutture ricettive;
- promuovere e sostenere l'esercizio dell'agricoltura professionale anche mediante attività connesse/integrative all'attività agricola;
- promuovere il ripristino e recupero ambientale delle cave dismesse, in coerenza con le previsioni del Piano regionale Cave, disciplinando le attività compatibili connesse alla fruizione delle aree collinari e boscate;
- promuovere interventi di recupero e la valorizzazione dell'area estrattiva dismessa di Monte Burrone e dei manufatti monumentali esistenti, per attività compatibili con il contesto di pregio paesaggistico ed ambientale, in conformità alle prescrizioni e indicazioni formulate in sede di conferenza di copianificazione di cui all'art. 25 L.R. 65/2014;
- favorire la mobilità ciclo-pedonale per la fruizione paesaggistica del territorio che integri viabilità storica, rete viaria campestre, percorsi perfluviali con particolare attenzione ai percorsi tra la costa e i Monti livornesi strutturando il sistema delle greenway individuate dal Piano comunale del Verde.

UTOE 7 – Aree periurbane e depecollinari

L'UTOE si estende, per 1204 ettari circa, quasi interamente (circa il 95%) all'esterno del territorio urbanizzato e, per alcune aree marginali all'interno del territorio urbanizzato; si sviluppa longitudinalmente in direzione nord-sud, a partire dalle aree in loc. Pian di Rota fino al limite sud in prossimità della Via di Popogna, ed è delimitata ad ovest in prevalenza dal limite fisico della Variante Aurelia (SS1) ed in parte dagli insediamenti urbani recenti (ricadenti nella contigua UTOE 3) corrispondenti ai quartieri di Salviano/Nuovo Centro, La Leccia/ Scopaia. Ad est, invece, l'UTOE si estende a diretto contatto con le prime pendici delle colline livornese ricadenti nell'UTOE 8. Vi è compresa la fascia di territorio periurbano e rurale che, con caratteristiche differenti, si estende tra la città e il sistema delle colline livornesi, ed è in parte prevalente connotata dall'utilizzazione agricola, di tipo professionale e amatoriale e, nella fascia più prossima alla città, dalla presenza di funzioni e insediamenti non più direttamente collegati alla produzione agricola e al sistema rurale.



In particolare nell'UTOE si distinguono i seguenti ambiti territoriali, in parte corrispondenti alle "parti di città" di cui all'art. 12 della disciplina di Piano n. 10 (attività), n. 17 (agricoltura), n. 18 (aree con prevalenza di agricoltura amatoriale), n. 19 (aree tutelate dei colli livornesi): le aree collocate a nord di Via delle Macchie che costituiscono una rilevante componente del paesaggio tra la città ed il piede dei Monti livornesi; le aree a sud di Via delle Macchie che si caratterizzano come "paesaggi di transizione" tra territorio urbanizzato e territorio rurale; il piccolo nucleo del Limoncino, posto lungo la S.P. di Valle Benedetta, storicamente formatosi in corrispondenza di un importante nodo di distribuzione della strada di Valle Benedetta.

Sono presenti inoltre alcuni nuclei insediativi, ricompresi all'interno del territorio urbanizzato: il nucleo abitato, di origine rurale, dei Condotti Vecchi; il complesso delle carceri in località Le Sughere e i contigui insediamenti caratterizzati da eterogeneità di funzioni; lo stabilimento produttivo Cheddite classificato come impianto a rischio di incidente rilevante (RIR), posto a est del quartiere di Salviano, lungo la Via della Valle Benedetta, ai piedi delle pendici dei Monti Livornesi.

Gli obiettivi sono:

- riqualificare le direttrici di collegamento città-sistema collinare, con particolare riferimento alle strade provinciali SP5 (in prosecuzione strada della Valle Benedetta) e SP 8 (in prosecuzione della Via di Popogna), anche al fine di favorirne l'utilizzo attraverso forme di mobilità dolce e green in linea con le indicazioni del Piano comunale del Verde relative alla strutturazione delle greenway;
- realizzare punti di sosta e di accesso alla rete ciclopedonale, dei sentieri e delle ippovie dei Monti livornesi;
- tutelare i valori ambientali, naturalistici e paesaggistici dell'ecosistema sistema fluviale del Rio Maggiore e delle aree boscate collinari favorendo la strutturazione e fruizione della greenway individuata dal Piano del verde comunale lungo il corso d'acqua;
- favorire e promuovere la fruizione del territorio rurale e del patrimonio boscato collinare individuando le attività compatibili con le componenti ambientali ed ecosistemiche;
- tutelare l'integrità dei poderi, delle ville e dei paesaggi rurali storici ove ancora leggibili;
- conservare e recuperare gli edifici ed i manufatti di valore storico testimoniale anche per usi complementari all'attività agricola professionale (agriturismo, educazione ambientale, etc.);
- favorire l'integrazione delle aziende agricole con i circuiti di fruizione della collina livornese e ad iniziative di educazione ambientale;
- sostenere e incentivare l'esercizio dell'attività agricola professionale anche mediante attività connesse/integrative all'attività agricola;
- promuovere la valorizzazione funzionale dei nuclei rurali rispetto ai circuiti di fruizione del territorio rurale e delle colline livornesi;



- limitare fenomeni di parcellizzazione fondiaria, anche a fini agricoli amatoriali, favorendo al contempo la fusione fondiaria per lo sviluppo dell'attività agricola professionale conservando la struttura del paesaggio agricolo e dei paesaggi rurali storici;
- per il nucleo rurale del Limocino promuovere la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e l'inserimento di funzioni di servizio, anche in funzione dell'integrazione con i circuiti di fruizione del sistema collinare e con le produzioni agricole del territorio;
- per il nucleo Condotti Vecchi promuovere la riqualificazione e recupero del patrimonio edilizio esistente e l'insediamento di funzioni compatibili con il contesto rurale anche per servizi di accoglienza turistica e per il tempo libero connessi alla fruizione del territorio aperto;
- per il nucleo de Le Sughere promuovere la progressiva riqualificazione e consolidamento degli insediamenti esistenti, favorendo la realizzazione di un assetto urbanistico compiuto ed integrando le dotazioni di servizio di rilevanza territoriale e urbana esistenti (Casa circondariale e Parrocchia Santa Teresa di Calcutta); favorire la riqualificazione e riorganizzazione degli insediamenti esistenti, tramite interventi di sostituzione/ristrutturazione urbanistica, ed il complemento degli stessi, anche mediante interventi di nuova edificazione, per il soddisfacimento della domanda abitativa di carattere sociale in linea con le strategie delineate da "Abitare Livorno"; consolidare le attività produttive esistenti compatibili con la funzione residenziale ed il contesto rurale, integrandole con adeguate dotazioni di verde anche con funzioni di filtro rispetto ai contigui insediamenti non produttivi; favorire l'insediamento di ulteriori dotazioni di servizio e interesse generale, anche per la pratica sportiva e il tempo libero, consolidando al contempo le infrastrutture verdi e le connessioni ciclo-pedonali;
- per lo Stabilimento Cheddite consentire interventi di adeguamento dello stabilimento produttivo esistente a condizione che non producano aggravio del rischio di incidente rilevante (RIR).

UTOE 8 – Rilievi dei Monti livornesi

L'UTOE si estende, per complessivi 5078 ettari circa, all'esterno del territorio urbanizzato comprendendo l'intero complesso collinare boscato dei Monti Livornesi che, sviluppandosi lungo la direttrice nord/sud, costituisce il limite orientale del territorio comunale a confine con il Comune di Collesalveti e di Rosignano Marittimo. Nel tratto compreso tra il Maroccone e Quercianella, l'UTOE si attesta direttamente sulla linea di costa comprendendo quindi le falesie rocciose di Calafuria e del Romito, tra il Boccale e il Rogiolo, ove senza l'intermediazione dei terreni semipianeggianti o pianeggianti avviene l'incontro tra il sistema montuoso della collina e il mare. La particolarità ed il valore paesaggistico di tale tratto di costa è stata inoltre sancita, oltre che dall'apposizione del vincolo paesaggistico nell'immediato dopoguerra (D.M.29/1949), dalla istituzione della Riserva Statale "Calafuria" e dalla ZSC "Calafuria -Area



terrestre e marina". Al margine sud il limite dell'UTOE è segnato dal corso del torrente Chioma, che costituisce anche confine comunale.

Nell'UTOE, le cui aree sono in parte corrispondenti alle "parti di città" di cui all'art. 12 della Disciplina di Piano n. 17 (agricoltura) n. 19 (aree tutelate dei colli livornesi), n. 20 (aree di speciale valore naturalistico e paesaggistico), n. 21 (costa di Calafuria), sono compresi il nucleo rurale di Valle Benedetta sorto alla fine del '600 (1697) come monastero benedettino; l'impianto trattamento rifiuti di Vallin dell'Aquila; lo stabilimento produttivo ad alto contenuto scientifico tecnologico (Kaiser Italia) insediato lungo la S.P. 8 (o Via di Popogna).

Sono individuate le seguenti aree di riqualificazione:

- Cava costiera di Calignaia
- Cava costiera Telegrafo- Punta Combara
- Tito al volo

Gli obiettivi sono:

- riqualificare e rinaturalizzare i luoghi delle ex cave costiere per la creazione di nuovi servizi (diversificati in funzione della tipologia del sito estrattivo dismesso) quali parcheggi, verde, punti di ristoro e chioschi, legati alla fruizione della costa e della sentieristica del Parco dei Monti Livornesi, in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale Cave;
- promuovere la tutela della qualità ambientale e delle risorse naturalistiche della costa attraverso azioni di mitigazione degli effetti delle attività antropiche (riduzione delle emissioni di gas, di agenti inquinanti e ad elevato impatto ambientale) e la conservazione del grado di naturalità delle aree boscate lungo la costa extraurbana e della vegetazione pioniera;
- promuovere gli interventi di difesa del sistema costiero dai fenomeni erosivi dal ruscellamento incontrollato delle acque e gli interventi sulla dinamica degli equilibri costieri per la tutela e la valorizzazione della biodiversità e dell'ambiente marino, compresi gli interventi di contrasto all'erosione costiera;
- promuovere la messa in sicurezza delle spiagge, delle falesie e della costa rocciosa per la mitigazione del rischio indotto dai fenomeni attivi a valori accettabili anche al fine di conservare gli elevati valori naturalistici ed estetico-percettivi della linea di costa;
- promuovere il rilancio dell'economia del turismo e di modelli di fruizione sostenibile del patrimonio naturale e culturale del sistema della costa, valorizzando anche il brand della "Costa dei Cavalleggeri", garantendo in ogni caso la conservazione e la valorizzazione dell'integrità fisica e patrimoniale dei beni demaniali e il soddisfacimento prioritario degli interessi pubblici e di uso pubblico;
- riqualificare le direttrici di collegamento città-sistema collinare, con particolare riferimento alle strade provinciali SP 5 (in prosecuzione strada della Valle Benedetta) e SP 8 (in prosecuzione della Via di Popogna), anche al fine di favorirne l'utilizzo



- attraverso forme di mobilità dolce e green in linea con le indicazioni del Piano comunale del verde relative alla strutturazione delle greenway;
- realizzare punti di sosta e di accesso alla rete ciclopedonale, dei sentieri e delle ippovie dei Monti livornesi;
 - ridurre la sosta veicolare lungo la vecchia Aurelia favorendo il recupero e implementazione delle dotazioni di parcheggio nei siti estrattivi dismessi lungo la costa /Calafuria, Romito, Calignaia) da integrare con dotazioni essenziali di servizio in funzione della fruizione balneare, delle attività sportive e al turismo attivo legato alla fruizione del mare e del sistema collinare;
 - favorire la mobilità ciclo-pedonale e l'integrazione tra percorsi ciclo-pedonali esistenti con particolare attenzione ai percorsi tra la costa e i Monti livornesi, e all'integrazione con il progetto della ciclovia tirrenica;
 - completare la Variante Aurelia con la realizzazione del lotto zero Maroccone – Quercianella;
 - promuovere la tutela e la valorizzazione del patrimonio boschivo e del sistema delle Aree protette e Siti Natura 2000, promuovendo il recupero delle aree percorse dal fuoco;
 - salvaguardare il patrimonio insediativo costiero di valore storico- identitario, favorendone l'utilizzo per funzioni compatibili e connesse alla fruizione della costa e del sistema collinare;
 - recuperare e valorizzare gli edifici e i manufatti storici rurali, militari e civili (complessi paleoindustriali, miniere, etc.), le reti tecnologiche storiche (acquedotti di Colognole e di Limone, tracce di acquedotti romani, cisterne, ghiacciaie);
 - sostenere e incentivare l'esercizio dell'attività agricola professionale anche mediante attività connesse/integrative all'attività agricola;
 - limitare fenomeni di parcellizzazione fondiaria, anche a fini agricoli amatoriali, favorendo al contempo la fusione fondiaria per lo sviluppo dell'attività agricola professionale conservando la struttura del paesaggio agricolo e dei paesaggi rurali storici;
 - per le aree situate nel bacino del Torrente Chioma e nel bacino del rio Popogna tutelare i valori ambientali, naturalistici e paesaggistici del sistema fluviale;
 - favorire il potenziamento dell'attività astronomica, mediante localizzazione di una adeguata sede/osservatorio e dei servizi connessi (in loc. Castellaccio) promuovendo le attività di ricerca e divulgazione scientifica e di valorizzazione del territorio; la nuova sede, la cui progettazione dovrà essere orientata alla migliore integrazione con le componenti ambientali e paesaggistiche del contesto di riferimento, potrà configurarsi come punto di snodo rispetto al circuito dei percorsi ciclopedonali dei Monti Livornesi;
 - per il nucleo rurale di Valle Benedetta promuovere la tutela e conservazione del patrimonio edilizio esistente, l'insediamento di attività compatibili e l'integrazione dei servizi esistenti al fine di favorire la permanenza di una comunità attiva che possa



concorrere e svolgere funzioni di presidio territoriale; promuovere la valorizzazione del nucleo rurale favorendone l'integrazione con i circuiti di fruizione del sistema collinare e con le produzioni agricole del territorio;

- per la discarica di Vallin dell'Aquila consolidare la piattaforma tecnologica di trattamento rifiuti a servizio della città e del territorio, sulla base della progettualità in corso promossa da AAMPS in linea con le previsioni del Piano regionale per l'economia circolare, favorendone l'integrazione con un polo di produzione energetica da fonti rinnovabili dotato anche di laboratori/spazi didattici al fine di promuovere la sperimentazione e la formazione specialistica nel settore delle energie rinnovabili; integrare, all'interno della piattaforma trattamento rifiuti una sezione destinata allo stoccaggio/trattamento rifiuti per le esigenze connesse alla protezione civile comunale.

UTOE 9 – Isola di Gorgona e secche delle Meloria

L'UTOE, che si estende per complessivi 224 ettari circa all'esterno del territorio urbanizzato, comprende l'isola di Gorgona e le secche della Meloria, corrispondenti alle "parti di città" di cui all'art. 12 della disciplina di Piano n. 22 e n. 23, uniche componenti insulari del territorio comunale che, in ragione del particolare valore paesaggistico, storico e naturalistico sono soggette a diversificate forme di tutela, ovvero:

- l'isola di Gorgona è compresa nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano che suddivide il territorio dell'isola in zone di tutela (B,C) e la fascia marina circostante in due zone (zona 1 e zona 2); è interna al Sito Natura 2000 e riconosciuta come ZSC/ZPS "Isola di Gorgona-area terrestre marina" n. 48; è inoltre soggetta nella sua interezza a vincolo paesaggistico (DM pubblicato su Gazzetta Ufficiale n. 150 del 1971);
- le Secche della Meloria, già individuate come "area marina di reperimento" ai sensi della L.979/1982, è classificato come Area Marina Protetta, estesa 9.372 ettari parte dei quali in comune di Livorno, con D.M. 21 ottobre 2009.

Gli obiettivi, gli usi e gli interventi ammessi sono:

- per la zona B potenziare la funzionalità ecosistemica e conservarne il ruolo per il mantenimento della biodiversità; usi di tipo naturalistico comprendenti la fruizione, oltre che per scopi scientifici e didattici, anche per attività di carattere sportivo o ricreativo, limitatamente alle attività che non richiedono l'uso di mezzi meccanici a motore, salvo quelli previsti per la pulizia degli arenili, o di attrezzature fisse e che non comportano comunque apprezzabili interferenze sulle biocenosi in atto o trasformazioni d'uso infrastrutturali o edilizie o modificazioni sostanziali della morfologia dei suoli. Sono ammesse le attività agricole tradizionali e di pascolo che assicurino il mantenimento della funzionalità ecosistemica e dei paesaggi esistenti, nonché le azioni di governo del bosco ad esclusivi fini protettivi, nel rispetto delle linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per la gestione del patrimonio agro-silvo-pastorale delle aree protette;



- per la zona C gli usi e le attività compatibili sono quelli coerenti con le finalità di manutenzione, di ripristino e di riqualificazione delle attività agricole e forestali, degli elementi e dei segni fondamentali del paesaggio naturale ed agrario, di conservazione della biodiversità e delle componenti naturali in esse presenti. Sono ammessi, oltre agli usi e alle attività di carattere naturalistico, gli usi e le attività agro-silvopastorali e quelli relativi alla funzione insediativa presente; gli interventi e le azioni consentiti e necessari sono quelli di manutenzione e di riqualificazione del territorio agricolo e del patrimonio edilizio, di restituzione delle aree degradate e di conservazione delle risorse naturali. Compatibilmente con le finalità ed i limiti suddetti, sono ammessi gli interventi e le azioni volti a migliorare la fruibilità turistica, ricreativa, sportiva, didattica e culturale che richiedano, al più, modeste modificazioni del suolo ed opere edilizie non eccedenti quanto previsto dalle NTA del Piano del Parco per le zone C;
- per le Secche della Meloria opera la disciplina del Regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'area marina protetta approvato con D.M. 18 aprile 2014, che sostituisce a tutti gli effetti gli strumenti urbanistici comunali.

7.11 Le Aree di Riqualificazione

Sono state individuate le Aree di riqualificazione rappresentate nelle tavole STS.02 e descritte nelle Schede STS.02.A

2. In relazione alle caratteristiche morfologiche, ambientali e funzionali si distinguono le seguenti due tipologie di aree di riqualificazione:

a) Aree di riqualificazione urbana, per le quali sono indicati prioritariamente obiettivi di riqualificazione urbana e funzionale di ampie zone e di rigenerazione di porzioni territoriali degradate o dismesse di seguito elencate:

1. Luogo Pio
2. Forte San Pietro
3. Depuratore – Rivellino
4. via Solferino
5. via S. Andrea
6. via Bandi- via Zola
7. Borgo Cappuccini
8. "Abitare sociale Garibaldi" - mercato ortofrutticolo
9. Caserme viale Marconi
10. via Lamarmora nord
11. Quartieri nord
12. via Masi
13. via dei Fabbri
14. Stazione S. Marco



15. deposito ATL via Meyer
16. ex Fornaci Canaccini
17. Ospedale
18. villa Salvatore Orlando
19. depositi comunali
20. Terme della Salute
21. Stazione Marittima
22. Porto Mediceo
23. Porta a Mare
24. ex Ceramica industriale
25. via Firenze

b) Aree di riqualificazione ambientale, per le quali sono indicati prioritariamente obiettivi di conservazione e ripristino degli elementi di pregio paesaggistico, ambientale e naturalistico di aree compromesse e degradate ed il loro utilizzo per funzioni con esse compatibili:

26. Livorno Sud
27. Falesie di Antignano
28. Monte Burrone
29. Cava costiera di Calignaia
30. Cava costiera Telegrafo – Punta Combara
31. Tiro al volo

Il Piano Operativo potrà comunque individuare ulteriori aree di riqualificazione che, con quelle individuate dalla Variante Generale al Piano Strutturale costituiscono ambito preferenziale di applicazione degli interventi di trasformazione degli assetti insediativi di cui all'art. 95, comma 1 lettera b) della L.R. 65/2014.

7.12 Il dimensionamento

Il dimensionamento è indicato per ogni UTOE ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito in merito nella L.R. 65/2014.

La Disciplina ha in allegato un Documento normativo contenete la descrizione delle strategie per ogni Unità Territoriale Organica Elementare e per ognuna di esse è dato anche il dimensionamento in forma tabellare, articolato secondo le categorie funzionali definite dalla L.R. 65/2014.

Il dimensionamento è riferito a un orizzonte temporale che per legge non ha scadenza, anche se convenzionalmente da tempo viene assunto un arco di circa tre quinquenni. Va ricordato tuttavia che il Piano Strutturale, entrato nelle legislazioni regionali negli anni Novanta-Duemila e in Toscana introdotto fin dalla prima riforma urbanistica regionale con L.R. 5/1995, non avrebbe dovuto avere contenuti incidenti sui regimi dei suoli né dati quantitativi riconducibili al tradizionale Piano Regolatore Generale Comunale di cui alla L. 1150/1942. Resta tuttavia e



anzi si rafforza una duplice natura del Piano Strutturale, irrisolta ancora oggi dopo tre riforme urbanistiche toscane (L.R. 5/1995, L.R. 1/2005, L.R. 65/2014), per cui il Piano non ha cogenza ma deve “prevedere”, non incide sul regime giuridico dei suoli ma individua partizioni territoriali alle quali fa corrispondere parametri quantitativi. Non è questa la sede per affrontare un tema che è oggetto di riflessioni in altri contesti.

Qui è bene sottolineare che per la Variante Generale al PS il dimensionamento è stato determinato sulla base degli esiti degli approfondimenti contenuti nel quadro conoscitivo, con particolare riferimento alle indagini demografiche e dinamiche abitative (QCR. 01), alle indagini e agli scenari del settore commercio e dell'accoglienza turistica (QCR.03), alle indagini riferite al sistema della portualità (QCR. 04), agli studi contenuti nel Dossier delle aree produttive (QCD.02) nonché sulla base della stima delle capacità insediative dei tessuti e insediamenti esistenti, e in relazione alle strategie e agli obiettivi determinati dall'Amministrazione con propri atti più volte richiamati nella presente Relazione (D.U.P., Avvio del procedimento di formazione del Piano Operativo e della variante al Piano Strutturale), nonché infine in riferimento a quanto determinatosi dopo lo svolgimento della conferenza di copianificazione (agosto 2022) ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito al riguardo dalla L.R. 65/2014.

Per completezza occorre peraltro dare atto che dall'approvazione del Piano Strutturale vigente (2019) è stata utilizzata, in attuazione del vigente Regolamento Urbanistico, una quota molto modesta del relativo dimensionamento, così come risulta dall'attività di monitoraggio del Piano già richiamata in sede di avvio del procedimento, e più precisamente:

- per la categoria funzionale industriale artigianale 2560 mq circa;
- per la categoria commerciale al dettaglio 5000 mq circa;

Conta soprattutto richiamare i dati qualitativi associati al dimensionamento della variante Generale al Piano Strutturale.

Il totale non è sostanzialmente diverso da quello del Piano Strutturale approvato nel 2019, come si evince dal raffronto delle tabelle di seguito riportate ma alcune voci si discostano.

Per il settore della residenza si sono introdotte alcune significative differenze:

1. si sono computati ancorché riconoscibili separatamente i dati quantitativi derivanti da piani ancora in corso di attuazione o per loro vigenza o per vigenza delle convenzioni relative a interventi previsti in detti piani, che il Piano Strutturale approvato nel 2019 ha fatto salvi senza però indicarne i dati quantitativi. Ne deriva un peso non indifferente, pari a 95.090 mq di superficie edificabile, per un totale di circa 1.189 alloggi (calcolati dividendo per 80 mq., parametro assunto come taglio medio di un alloggio, il totale della superficie edificabile);
2. si è assunto lo scenario definito nello studio di Nomisma sulle dinamiche abitative, dal quale si evince un fabbisogno di alloggi fra 3.400 e 3.600 alloggi, dei quali almeno il 30% da dedicare all'abitare sociale;



3. in base a quanto fin qui detto, si è determinato un dimensionamento teorico massimo di 192.000 mq di superfici residenziali, delle quali 80.000 di nuova costruzione e 112.000 mq. di recupero, pari a 2.400 alloggi (calcolati assumendo il parametro di 80 mq/alloggio) che, sommati ai 1.189 pregressi di cui sopra, porta a un totale di 3.589 alloggi, un totale che sta entro la forbice indicata nello studio elaborato da Nomisma prima richiamato riferita a uno scenario di 10/15 anni di mobilità abitativa e di bisogno abitativo;
4. la quota maggiore di abitazioni è stata localizzata soprattutto nelle UTOE 2 e 3, ossia in quegli ambiti dentro il territorio urbanizzato, ove si trovano a prevalenza usi residenziali consolidati e ove le nuove quote residenziali si possono inserire tramite nuova edificazione a riqualificazione dei margini o tramite riuso di edifici esistenti. Tali scelte saranno contenute nel Piano Operativo sulla base delle strategie di breve-medio periodo in esso definite, a partire dal fatto che il primo Piano Operativo non metterà in opera tutto il dimensionamento della Variante Generale al Piano Strutturale ma solo una sua parte. Si ricorda che l'UTOE 2 comprende la città di fondazione di impianto cinque-secentesco che ne costituisce il fulcro e le successive addizioni e sviluppi urbani otto-novecenteschi, estendendosi per 1.076 ettari circa, ed è interamente ricompresa nel territorio urbanizzato. All'interno dell'UTOE 2 sono riconoscibili ambiti urbani corrispondenti alle diverse fasi di crescita e sviluppo insediativo che caratterizzano, nel loro complesso, la città storica e consolidata identificandosi, in taluni casi, con i quartieri cittadini, ossia Pentagono -Venezia, Borghi -Spianate, città otto-novecentesca, addizioni urbane tra la circonvallazione e la ferrovia. L'UTOE 3 comprende i grandi quartieri di recente formazione ancorché consolidati, si estende per circa 546 ettari, interamente all'interno del territorio urbanizzato, vi si trovano gli insediamenti di Porta a Terra e Nuovo Centro nuove polarità urbane, esito delle scelte urbanistiche operate con il Piano Strutturale 1995 e successive varianti che accolgono rilevanti funzioni commerciali (grandi strutture di vendita e centri commerciali) e di servizio (quale il nuovo palazzetto dello sport), il cui assetto fisico e funzionale risulta ancora incompiuto e scarsamente integrato con la città consolidata; l'insediamento residenziale di "Salviano 2" denominato Borgo di Magrignano, che presenta problematiche connesse alla parziale realizzazione dell'assetto urbanistico prefigurato dal previgente piano attuativo, sia per quanto riguarda le infrastrutture pubbliche (viabilità di servizio, sistemazione aree a verde e golenali, parcheggi) sia per quanto riguarda gli insediamenti residenziali e di servizio, e che sconta anch'esso scarse connessioni fisiche e funzionali con l'abitato di Salviano; i grandi quartieri residenziali di iniziativa pubblica (La Rosa, Salviano, Scopaia-Leccia); gli insediamenti prevalentemente residenziali della Cigna e i borghi di Salviano e di Collinaia; l'insediamento produttivo artigianale, consolidatosi negli ultimi decenni, collocato nell'area compresa tra Via di Salviano, la Variante Aurelia e la linea ferroviaria tirrenica, che presenta una notevole varietà di funzioni, non solo



produttive-artigianali ma anche commerciali e di servizio; il complesso delle attrezzature sportive localizzato nel quadrante urbano compreso tra Viale Nazario Sauro, Via dei Pensieri, Via Macchiavelli e Via Cattaneo, che integra le dotazioni della “cittadella dello sport” sviluppatesi nel corso del ‘900, a partire dalla realizzazione dell’Ippodromo Caprilli (1894) e dello Stadio Comunale (1935), localizzati nella contigua UTOE 2. Nell’UTOE 3 le quote residenziali si devono unicamente alle previsioni dei piani attuativi dai quali sono promanate le convenzioni tuttora in vigore pertanto si leggono nella colonna del dimensionamento riferito ai piani attuativi pregressi non modificabili in forza di dette convenzioni;

5. il dimensionamento si riferisce anche alle strategie per l’abitare sociale che nel Piano Strutturale approvato nel 2019 non era considerato come significativo. Pertanto nelle quote riferite alla categoria funzionale della residenza è compreso il dimensionamento destinato al soddisfacimento della domanda abitativa sociale. Si ricorda che nella Variante Generale al Piano Strutturale è contenuto Abitare Livorno, ove sono definite le risposte alla domanda sociale di abitazioni da articolare in alloggi per emergenza abitativa, alloggi di edilizia residenziale sociale e alloggi edilizia residenziale pubblica. Nel dimensionamento quantitativo non è computata la quota di superficie edificabile per l’emergenza abitativa che è considerata uno standard del welfare sociale. La Variante Generale al Piano Strutturale stabilisce che per il primo Piano Operativo la quota di edilizia residenziale sociale e di edilizia residenziale pubblica deve essere prevista nella misura minima (in totale) del 40% del dimensionamento prelevato dalla medesima Variante Generale al Piano Strutturale. Per i successivi i Piani Operativi tale percentuale minima è stabilita nella misura del 33%.

Per le attività produttive, distinguendo il settore industriale -artigianale, quello del commercio all’ingrosso e della logistica, quello del commercio al dettaglio e quello del turismo:

- sono stati notevolmente ridotti i quantitativi disponibili per il commercio al dettaglio, considerata la scelta dell’Amministrazione di fermare l’ulteriore diffusione di strutture di grande e media dimensione (che secondo la L.R. 65/2014 e il Codice regionale del Commercio sono contenute nella categoria funzionale del commercio al dettaglio) a favore della rete del commercio di vicinato. Il dimensionamento complessivo del commerciale al dettaglio è determinato in mq. 60.000 di superficie edificabile o edificata (di cui 20.000 mq. di nuova costruzione e 40.000 mq. di riuso), ed è prevalentemente localizzato nell’UTOE 2 (32.200 mq), nell’UTOE 1 (12.650 mq.) e nell’UTOE 3 (11.500 mq.) in ragione delle potenzialità insediative dei tessuti esistenti e in relazione alle principali operazioni di riassetto urbanistico e rigenerazione urbana prefigurate dalla variante Generale al Piano Strutturale che, si ricorda, ha consegnato al Piano operativo anche le priorità di intervento nelle aree urbane da riqualificare;



- sono state introdotte quote di attività turistico ricettive che la Variante Generale al Piano Strutturale collega alle risorse identitarie e ai patrimoni territoriali locali. Il dimensionamento complessivo turistico ricettivo è determinato in mq. 50.000 di superficie edificabile o edificata (di cui 30.000 mq. di nuova costruzione e 20.000 mq. di riuso), è distribuito in gran parte nelle UTOE 1, 2, 3, 4 ed è determinato in ragione delle potenzialità insediative dei tessuti urbani esistenti e in relazione alle principali operazioni di rigenerazione urbana. Inoltre corrisponde alle strategie perseguite dalla Variante Generale al Piano Strutturale per l'incremento della capacità ricettiva e di accoglienza della città mediante interventi diffusi di recupero e riconversione funzionale del patrimonio edilizio esistente (non incidente sul dimensionamento);
- sono state incentivate attività direzionali e di servizio, che nella categoria funzionale della L.R. 65/2014 comprendono anche lo sport e i servizi alla persona. Il dimensionamento complessivo per funzioni direzionali e di servizio è determinato in mq. 100.000 di superficie edificabile o edificata (di cui 65.000 mq. di nuova costruzione e 35.000 mq. di riuso), è distribuito in gran parte nelle UTOE 1 (25.300 mq.) e UTOE 2 (66.000 mq.) ed è determinato in ragione delle potenzialità insediative dei tessuti urbani esistenti in relazione alle principali operazioni di rigenerazione urbana nelle diverse UTOE. La componente della funzione direzionale e di servizio contribuisce pertanto a sostanziare le strategie perseguite dalla Variante Generale al Piano Strutturale in termini di consolidamento dei servizi all'impresa e alla persona a sostegno dell'economia urbana;
- sono state incrementate le quote nella categoria funzionale del commercio all'ingrosso perché la L.R. 65/2104 vi comprende la logistica, settore per il quale la Variante Generale al Piano Strutturale offre possibilità di localizzazione come è stato richiesto più volte in varie sedi di ascolto con la cittadinanza e l'impresa. Con la Variante Generale al Piano Strutturale si prefigura nel medio-lungo periodo la possibilità di incrementare il sistema della logistica (riferibile alla categoria funzionale del commercio all'ingrosso e depositi, così come esplicitato all'art. 19 della Disciplina della Variante Generale al Piano Strutturale), nelle aree retroportuali e nel sistema produttivo del settore nord (UTOE 1) in aree attualmente prevalentemente inedificate ma già urbanizzate (grandi estensioni/piazzali su cui operano attività di movimentazione merci/auto) stimando una capacità insediativa di 100.000 mq. SE di nuova edificazione e 50.000 mq. di superficie edificabile tramite interventi di riuso (ossia con riconversione funzionale di strutture esistenti), per un totale di 150.000 mq.
- per quanto riguarda le attività industriali e artigianali, nel dimensionamento sono compresi:
 - o 720.000 mq di superfici di nuova costruzione e 480.000 mq di superfici di riuso (demolizione e ricostruzione) dentro l'area portuale (che corrisponde all'UTOE 1) già previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale;



- 50.000 mq. di nuova costruzione e 30.000 di riuso entro il territorio urbanizzato, corrispondenti a scenari di densificazione e completamento degli insediamenti produttivi-artigianali esistenti (in particolare insediamento del Picchianti), delle macro aree industriali dismesse (quali la ex TRW) per le quali la Variante Generale al Piano Strutturale persegue la reindustrializzazione e promuove la ripresa di attività e a scenari riferibili alle necessità di adeguamento e consolidamento dei principali stabilimenti produttivi insediati (ENI) per complessivi 25.500 mq. di nuova edificazione e di 30.000 mq. di riuso (UTOE 1); e a scenari di consolidamento di stabilimenti produttivi esistenti di rilievo nazionale (presenti nell'UTOE 3) o che comunque costituiscono realtà produttive di rilevanza per l'economia urbana (nell'UTOE 7) per complessivi 24.500 mq. di nuova edificazione. Nel complesso questo dato riferito al territorio urbanizzato comunale non portuale (ossia 50.000 mq. di nuova edificazione e 30.000 mq. di riuso, ancorché assoggettato a condizioni da avverarsi quali le bonifiche) corrisponde alle analisi svolte per le attività produttive per gli ambiti produttivi esistenti, in base alle quali è stato deciso di inserire nella Variante Generale al Piano Strutturale anche quote di nuova edificazione esternamente al territorio urbanizzato, che la conferenza di copianificazione svolta in agosto 2022 ha valutato positivamente.

In agosto 2022 si è svolta la conferenza di copianificazione ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. 25 della L.R. 65/2014 in merito alle possibilità di utilizzo dei suoli esterni al territorio urbanizzato purché motivatamente e non comprendendovi la residenza tramite nuova edificazione. Gli esiti della conferenza sono descritti in successivo paragrafo.



Piano Strutturale di Livorno - Dimensioni massime sostenibili del Piano strutturale (art. 5, DPGR 5 luglio 2017, n. 32/R)

SINTESI GENERALE INTERO TERRITORIO COMUNALE

Comune	Livorno	cod. ISTAT	49009
--------	---------	------------	-------

Previsioni contenute nel Piano Strutturale Intero territorio comunale 15 maggio 2018

codici UTOE	cod_ent	49009		UTOE	Denominazione UTOE	Intero territorio comunale
	sigla_ent	LI				

Categorie funzionali di cui all'art. 99 L.R. 65/2014	Previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato			Previsioni esterne al perimetro del territorio urbanizzato			
	Dimensioni massime sostenibili Mq SUL (art.92, c.4, Reg. titolo V, art. 5, c.2)			Subordinate a conferenza di pianificazione (Reg.Titolo V, art.5, c.3)			Non subordinate a conferenza di pianificazione Mq di SUL
	NE Nuova edificazione (2)	R riuso (3)	Totale (NE+R)	NE Nuova edificazione (2) artt. 25, c.1;26;27;64, c.6	R riuso (3) art.64, c.8	Totale (NE+R)	NE Nuova edificazione (2) art. 25, c.2
a) residenziale (*)	87.331	100.314	187.645	0	0	0	
b) industriale artigianale (1)	750.000	545.708	1.295.708				1.500
c) commerciale al dettaglio	52.747	160.770	213.517	0	0	0	
d) turistico-ricettiva	58.846	12.000	70.846	0	0	0	
e) direzionale e di servizio (1)	110.943	45.073	156.016	0	0	0	
f) commerciale all'ingrosso e depositi (1)			0	0	0	0	
TOTALI	1.059.867	863.865	1.923.732	0	0	0	1.500

DIMENSIONAMENTO PS 2023

Piano Strutturale di Livorno - Dimensioni massime sostenibili del Piano strutturale (art. 5, DPGR 5 luglio 2017, n. 32/R)

SINTESI GENERALE INTERO TERRITORIO COMUNALE

Comune	Livorno	cod. ISTAT	49009
--------	---------	------------	-------

Previsioni contenute nel Piano Strutturale Intero territorio comunale

codici UTOE	cod_ent	49009		UTOE	Denominazione UTOE	Intero territorio comunale
	sigla_ent	LI				

Categorie funzionali di cui all'art. 99 L.R. 65/2014	Previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato			Previsioni esterne al perimetro del territorio urbanizzato			
	Dimensioni massime sostenibili Mq SUL (art.92, c.4, Reg. titolo V, art. 5, c.2)			Subordinate a conferenza di pianificazione (Reg.Titolo V, art.5, c.3)			Non subordinate a conferenza di pianificazione Mq di SUL
	NE Nuova edificazione (2)	R riuso (3)	Totale (NE+R)	NE Nuova edificazione (2) artt. 25, c.1;26;27;64, c.6	R riuso (3) art.64, c.8	Totale (NE+R)	NE Nuova edificazione (2) art. 25, c.2
a) residenziale (1)	80.000	112.000	192.000	0	0	0	0
b) industriale artigianale (1)	770.000	510.000	1.280.000	123.500	0	123.500	0
c) commerciale al dettaglio	20.000	40.000	60.000	1.750	200	1.950	0
d) turistico-ricettiva	30.000	20.000	50.000	3.850	750	4.600	0
e) direzionale e di servizio (1)	35.000	65.000	100.000	29.750	9.150	38.900	0
f) commerciale all'ingrosso e depositi (1)	100.000	50.000	150.000	0	0	0	0
TOTALI	1.035.000	797.000	1.832.000	158.850	10.100	168.950	0

Note

(1) Alle quantità individuate dal PS si applicano, in sede di Piano operativo, le disposizioni di cui all'art. 99 c.3, lett.B).



DIMENSIONAMENTO DERIVANTE DA PA APPROVATI E/O CONVENZIONATI													
UTOE	ELENCO PIANI	RESIDENZIALE		INDUSTRIALE ARTIGIANALE		COMMERCIALE DETTAGLIO		DIR E SER		TURISTICO-RICETTIVA		COMMERCIALE INGROSSO	
		NE	RIUSO	NE	RIUSO	NE	RIUSO	NE	RIUSO	NE	RIUSO	NE	RIUSO
1	PA - PORTA A MARE	13.700	0	0	0	0	0	0	0	7.500	0	0	0
2	ALL A-art. 11- 8.PONTINO	0	0	0	0	600	0	1200	0	0	0	0	0
2	ALL A art. 11- 12. VIA ROMA	3.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	ALL B AREA VIA MASTACCHI	0	1.760	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	ALL B -AREA EX-FELTRINELLI	4.800	0	0	0	0	0	4.000	0	0	0	0	0
2	ALL A art.16 - 3.TERME DELLA SALUTE	1.000	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
2	PP - QUARTIERE GARIBALDI	9.280	0	0	0	805	0	0	0	0	0	0	0
2	PdR - COREA	1.600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	PdR - SHANGAY	11.040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	PA - PORTA A TERRA	0	0	0	0	10.240	0	15.758	0	7.988	0	0	0
3	PA -BORGO DI MAGRIGNANO	8.450	1.700	0	0	1.800	0	1.200	0	0	0	0	0
3	PP - NUOVO CENTRO	34.660	0	10.000	0	15.500	0	2.000	0	0	0	0	0
6	PA - MONTENERO SUD	1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	PA- BANDITELLA NORD E SUD (Ambito 4 e 5)	2.100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTALE	91.630	3.460	10.000	0	28.345	600	22.958	1.400	15.488	0	0	0

7.13 Gli interventi assoggettati a Conferenza di Copianificazione

Come noto il principale dispositivo normativo introdotto dalla L.R. 65/2014 per il controllo delle trasformazioni e la limitazione al consumo di nuovo suolo consiste nella individuazione del perimetro del territorio urbanizzato (T.U.), così come definito all'art. 4 della legge, e conseguentemente nell'obbligo di sottoporre all'esame della Conferenza di Copianificazione le previsioni di trasformazione comportanti impegno di suolo non edificato, per funzioni non residenziali, all'esterno al suddetto perimetro.

Le modalità e le condizioni di funzionamento, unitamente ai contenuti e alle caratteristiche delle previsioni da porre all'attenzione della Conferenza di Copianificazione, sono definite all'articolo 25 della LR 65/2014 e ss.mm.ii. che stabilisce in particolare quanto segue:

a) *Sono subordinate al previo parere della conferenza le "[...] le previsioni di trasformazione che comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, [...], comprese quelle di cui all'articolo 64, comma 6 e comma 8, [aree con funzioni non agricole], fatta eccezione per le previsioni di cui agli articoli 88, comma 7, lettera c)], e articolo 90, comma 7, lettera b) [...]"*(articolo 25, c. 1).

b) Non sono invece soggette alla conferenza "[...] le previsioni che comportano impegni di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato nei seguenti casi:

- *interventi di adeguamento delle infrastrutture lineari esistenti;*
- *interventi attinenti alla sicurezza, al pronto soccorso sanitario, alla difesa idraulica e idrogeologica;*
- *ampliamento delle strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi, purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive;*
ampliamento delle opere pubbliche esistenti [...]" (articolo 25, c. 2).

La legge regionale individua, pertanto, specifiche fattispecie di previsioni oggetto di copianificazione ed altre esclusioni, stabilendo che *"la conferenza di copianificazione verifica che le previsioni proposte siano conformi al PIT/PPR, che non sussistano alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti, e indica gli eventuali interventi compensativi degli effetti indotti sul territorio"* (articolo 25, c. 5).



Nella Relazione di avvio del procedimento del Piano Operativo e della contestuale Variante al Piano Strutturale, era già stata prefigurata l'ipotesi di ricorrere alla conferenza di copianificazione di cui all'art. 25 della L.R. 65/14 per le ipotizzabili trasformazioni esterne al territorio urbanizzato rispetto ad alcune casistiche, ovvero:

- interventi di trasformazione connessi alla previsione di **nuove dotazioni e attrezzature di servizio alle persone** (quali le dotazioni servizio per lo svolgimento di attività motorie/ricreative, ristorazione, attività compatibili con il territorio rurale, agricoltura amatoriale, ecc.), e di **nuove strutture ricettive nel territorio rurale e/o periurbano**;
- interventi di trasformazione funzionali al **potenziamento dell'offerta di spazi per l'impresa** e relativi servizi, qualora si verifichi la non praticabilità, in un orizzonte temporale ragionevole, della strategia del riuso di aree dismesse/degradate anche a fini produttivi, o comunque l'inadeguatezza degli spazi disponibili a fronte delle politiche e degli obiettivi di attrazione d'impresa che si intendono perseguire;
- interventi di trasformazione funzionali al **potenziamento delle dotazioni pubbliche** e al miglioramento del disegno della città pubblica (infrastrutture scolastiche, socio-sanitarie, aree di sosta e attrezzature sportive) che possano concorrere altresì alla ridefinizione di paesaggi degradati, delle aree di margine e periurbane.

Già in sede di avvio del procedimento si prospettava inoltre che la definizione delle ipotesi di trasformazione esterne al perimetro del territorio urbanizzato avrebbe tenuto conto anche degli esiti dell'Avviso pubblico che l'amministrazione comunale ha inteso promuovere ai sensi dell'art. 95, comma 8 della L.R. 65/2014 e dell'art. 13 del Regolamento attuativo 32/R del 2017. Il 24 novembre 2021 è stato infatti pubblicato l'avviso per la raccolta dei contributi alla redazione del Piano Operativo e alla contestuale Variante al PS da parte della cittadinanza, stabilendo il termine del 24 gennaio 2022 per l'invio delle proposte.

I contributi partecipativi sono pervenuti mediante piattaforma digitale appositamente allestita e strutturata con riferimento alle "sette città" che il documento di avvio del procedimento aveva già indicato quali assi strategici, enunciando specifici obiettivi ed azioni per la futura pianificazione.

Nei termini assegnati sono pervenuti 205 contributi, di cui 190 sono stati ritenuti valutabili, così suddivisi:

1. Città euromediterranea e internazionale – n° 7 proposte
2. Città d'acqua – n° 32 proposte
3. Città dello sport e del benessere – n° 10 proposte
4. Città verde, sostenibile e resiliente – n° 73 proposte
5. Città accessibile e inclusiva – n° 21 proposte
6. Città dei quartieri e della prossimità – n° 26 proposte
7. città produttiva – n° 21 proposte

Rispetto al totale delle 190 proposte pubblicate n. 60 hanno interessato proposte di trasformazione esterne al Territorio Urbanizzato. A seguito alla chiusura dell'avviso è stata



quindi effettuata, da parte dell'Ufficio di Piano, l'istruttoria dei contributi pervenuti diretta a verificare inizialmente la fattibilità di massima delle proposte presentate e l'inquadramento delle stesse rispetto alle casistiche delle trasformazioni soggette a conferenza di copianificazione. È stato pertanto verificato che le proposte esterne al TU hanno interessato interventi riconducibili alla gestione del patrimonio edilizio esistente, a richieste di revisione del perimetro del territorio urbanizzato e a proposte, circa un terzo, che per la loro attuazione presuppongono l'attivazione del procedimento di copianificazione previsto dalla normativa regionale (art. 25 L.R. 65/2014).

I suddetti contributi sono stati oggetto di ulteriori approfondimenti tecnici, per verificarne la fattibilità con particolare riferimento alla disciplina del PIT/PPR e a prescrizioni o vincoli di natura sovraordinata. A seguito di questa fase tecnico-istruttoria sono state quindi individuate alcune proposte progettuali la cui attuazione presuppone la preventiva valutazione della conferenza di copianificazione, che sono state sottoposte alla valutazione della Giunta Comunale.

Per completare il quadro dei possibili interventi di trasformazione all'esterno del T.U., nei mesi marzo e aprile 2021, è stata inoltre effettuata la seconda fase degli audit interni all'Ente, come già richiamato in altra sezione della presente relazione, finalizzata a focalizzare gli indirizzi e le linee di azione espresse dai diversi piani/programmi/politiche di settore che possono contribuire alla definizione del quadro previsionale strategico, e che ci si propone di coordinare e raccordare con la pianificazione urbanistica.

Gli incontri sono stati utili anche a comprendere se le strategie/politiche di settore di ciascun assessorato avessero necessità di essere "territorializzate", con implicazioni sulla pianificazione urbanistica, dovendo ricorrere per la loro attuazione alla conferenza di copianificazione.

Anche la implementazione e l'aggiornamento dei quadri conoscitivi prodotti a supporto della Variante al Piano Strutturale e al Piano Operativo sono stati utili a sostanziare e orientare le scelte degli interventi da sottoporre all'attenzione della conferenza di copianificazione, in particolare sui temi afferenti al settore produttivo, a quello sociosanitario, a quello turistico e sportivo. Indagini ambientali effettuate per implementare la struttura ecosistemica e agroforestale del PS hanno consentito una maggiore attenzione nella definizione dei perimetri delle aree da sottoporre a copianificazione nonché a indicare e suggerire elementi progettuali e interventi di mitigazione che dovranno essere recepiti nelle schede di trasformazione del Piano Operativo.

A conclusione di questa fase di confronto esterno e interno all'Ente sono state dunque definite le ipotesi di trasformazione esterne al territorio urbanizzato da sottoporre a copianificazione che con riferimento agli assi strategici delle sette città hanno riguardato: la città d'acqua, la città dello sport e del benessere, la città verde, sostenibile e resiliente, la città accessibile e inclusiva e la città produttiva.



Come del resto già prefigurato nel documento di avvio del procedimento, le ipotesi di trasformazione esterne al TU sono riconducibili, in sintesi, a tre casistiche essenziali, ovvero:

- trasformazioni necessarie all'espansione e al consolidamento del settore produttivo
- trasformazioni funzionali ad implementare i servizi alla persona e le dotazioni per il turismo ecosostenibile delle colline livornesi e per la pratica sportiva outdoor
- trasformazioni funzionali al potenziamento delle dotazioni pubbliche e al miglioramento del disegno della città pubblica.

Di seguito si riportano più nel dettaglio le ipotesi di trasformazione esterne al TU, e relativo dimensionamento, riguardanti il Piano Strutturale, che non assumo pertanto carattere localizzativo e conformativo: sottoposte alla valutazione della conferenza di copianificazione che si è svolta in data 08.08.2022:

CITTÀ D' ACQUA

C2- Interventi di Recupero e Riqualficazione Siti Estrattivi Dismessi – UTOE 8

Dimensionamento:

- SE/nuova edificazione: mq. 2.350
- SE/riuso: 350 mq
- SE totale: 2.700 mq.

Categoria funzionale:

- Commerciale al dettaglio: SE tot 150 mq.
- Turistico-ricettiva: SE tot 450 mq
- Direzionale e servizio: SE tot 2.100 mq

CITTÀ DELLO SPORT E DEL BENESSERE

C3 -Dotazioni di servizio per la pratica sportiva e attività ricreative (UTOE 6-7-8)

Dimensionamento:

- SE/nuova edificazione: mq. 8.000
- SE/riuso: mq. 1.000
- SE Totale: 9.000 mq.

Categoria funzionale:

- Commerciale al dettaglio: SE tot mq. 1.500
- Direzionale e servizio: SE tot mq. 7.500

CITTÀ VERDE SOSTENIBILE E RESILIENTE

C4 -Dotazioni ecosostenibili per l'accoglienza turistica nel territorio rurale (UTOE 6-7-8)

Dimensionamento:

- SE/nuova edificazione: mq. 4.500



- SE/riuso: mq. 600
- SE totale: 5.100 mq.

Categoria funzionale:

- Commerciale al dettaglio: SE tot 300 mq.
- Turistico-ricettiva: SE tot 4.200 mq
- Direzionale e servizio: SE tot 600 mq

CITTÀ ACCESSIBILE E INCLUSIVA

C5-Parco della salute di Montenero e altre dotazioni socioassistenziali (UTOE 6)

Dimensionamento:

- SE/nuova edificazione: mq. 19.800
- SE/riuso: mq. 8.150
- SE Totale: 27.950 mq.

Categoria funzionale:

- Commerciale al dettaglio: SE tot mq. 500
- Direzionale e servizio: SE tot mq. 27.450

CITTÀ PRODUTTIVA

C7 Consolidamento, riqualificazione e ampliamento degli ambiti produttivi esistenti e per la ricerca scientifica (UTOE 1-8)

Dimensionamento:

- SE/nuova edificazione: mq. 124.200
- SE Totale: 124.200 mq.

Categoria funzionale:

- Industriale e artigianale: SE tot mq. 123.500
- Direzionale e servizio: SE tot mq. 700

La conferenza di copianificazione, così come riportato nel verbale della relativa seduta, ha espresso una valutazione sostanzialmente favorevole formulando specifiche prescrizioni e indicazioni con particolare riferimento alle proposte di relative al Piano Operativo.

La presente Variante generale al PS assume pertanto nel dimensionamento complessivo del piano e in coerenza con gli obiettivi specifici espressi in riferimento alle diverse UTOE interessate, gli esiti della copianificazione.

7.14 Gli standard urbanistici

Del dimensionamento fa parte anche la verifica degli standard urbanistici ossia degli spazi e delle attrezzature pubbliche disciplinate dal D.I. 1444/1968, che costituiscono minimi inderogabili.

Anche in questo caso sono state svolte attività di approfondimento e di aggiornamento.



Nel Documento allegato alla disciplina che contiene il dimensionamento e le strategie per UTOE è descritto lo stato di attuazione delle dotazioni pubbliche urbane e (peraltro contenuto per esteso nel Quadro Conoscitivo) e sono indicati gli obiettivi che ci si è dato con la Variante Generale al Piano Strutturale.

Alla data di adozione della Variante generale al Piano Strutturale la dotazione di aree per servizi e dotazioni territoriali pubbliche di cui all'art. 3 D.I. 1444/68 è pari a 5.183.248 mq, corrispondenti a circa 33,5 mq/abitante assumendo il dato di 154.623 abitanti rilevati nel primo quadrimestre 2023 (fonte Anagrafe Comunale).

Risulta pertanto positivamente soddisfatto il dato riferito alla dotazione minima prevista dal D.I. 1444/1968 pari a 18 mq/abitante così articolata:

- Parcheggi pubblici 2,50 mq/ab
- Verde pubblico 9,00 mq/ab
- Attrezzature per l'istruzione 4,50 mq/ab (che non comprende l'istruzione superiore)
- Attrezzature di interesse comune 2,00 mq/ab (che non comprende strutture sanitarie di rilevanza territoriale come il presidio ospedaliero)

Per lo scenario della Variante Generale al Piano Strutturale si assumono i seguenti dati, come risultati dal Quadro conoscitivo: numero medio dei componenti il nucleo familiare: 2,15; dimensione media alloggio: 80 mq SE

In applicazione di tali parametri l'incremento potenziale di abitanti insediabili, derivante dal dimensionamento massimo residenziale previsto (mq. 192.000 complessivi tra nuova costruzione e riuso) e da quello derivante dai piani attuativi e/o interventi convenzionati (mq. 95.090 complessivi tra nuova costruzione e riuso), è determinato in 7.716 abitanti ($192.000 \text{ mq} + 95.090 \text{ mq} = 287.090 \text{ mq} / 80 \text{ mq} = 3.589 \text{ alloggi} \times 2.15 = 7.716 \text{ abitanti}$).

Con la Variante Generale e a fronte dei dati testé riportati, ci si prefigge di consolidare il buon livello di dotazioni pubbliche che è sopra la quota minima di legge e anzi si assume di incrementarlo ulteriormente.

Con riferimento all'orizzonte temporale di circa 15 anni e utilizzando lo strumento degli scenari caratteristico della pianificazione strutturale e strategica, si individuano:

- uno scenario minimo che assume il mantenimento dell'attuale dotazione media pro-capite (pari a circa 33.5 mq/abitante) che determina un incremento di aree per servizi e dotazioni territoriali pubbliche di nuova previsione, pari a circa mq. 258.650;
- uno scenario migliorativo che assume invece una dotazione media pro-capite di 34.5 mq/abitante (ovvero 1 mq/ abitante aggiuntivo) che determinerebbe quindi un incremento di aree per servizi e dotazioni territoriali pubbliche di nuova previsione pari a mq. 417.000.



7.15 La Disciplina

L'occasione di redigere contemporaneamente il PO e la Variante Generale al PS permette di coordinarne al meglio i diversi contenuti.

Si richiamano pertanto anche le modifiche introdotte nell'apparato normativo con la Variante Generale al Piano Strutturale, a partire proprio dal fatto che si è ritenuto più appropriato denominare, in ragione della natura non conformativa ed operativa del Piano Strutturale, *Disciplina di Piano* l'elaborato che nel PS approvato nel 2019 viene denominato *Norme tecniche* (elaborato STS 09 del PS 2).

Nel merito e nei contenuti la disciplina del PS vigente è stata modificata e rivista diffusamente sia nella parte dello Statuto sia nella parte riferita alla componente della Strategia, in ragione di quanto fin qui descritto.

Si richiama anche la necessità di guidare la gestione urbanistica operativa (costituita da PO e da Regolamento Edilizio, peraltro, da rinnovare profondamente per allinearla agli attuali scenari legislativi nonché a PS e PO). A ciò serve soprattutto una buona individuazione delle salvaguardie, dispositivo con il quale il PS, nella Disciplina, esplica la sua unica coerenza verso il PO e verso eventuali altri piani o programmi comunali che abbiano effetti urbanistici.

Considerata la contestualità della variante Generale al Piano Strutturale rispetto al Piano Operativo si è ritenuto utile redigere una *Disciplina* snella, con i contenuti fondamentali e obbligatori ma senza appesantirne troppo la struttura.

Quest'ultima è articolata nelle parti essenziali della Variante Generale al PS così come richieste e definite dalla L.R. 65/2014 ossia:

- Disposizioni generali,
- Statuto del territorio,
- Strategia dello sviluppo sostenibile,
- Disposizioni finali.

Alla Disciplina sono allegati:

- A- disciplina delle invarianti strutturali
- B- disciplina schede UTOE e dimensionamento
- C- disciplina della pericolosità idraulica, sismica, geomorfologica

Della Variante Generale al Piano Strutturale fa parte integrante il Rapporto Ambientale di Valutazione Ambientale Strategica e lo Studio di Incidenza. Per i loro contenuti si rinvia agli elaborati.

La disciplina dello Statuto del Territorio comprende:

- il Patrimonio Territoriale Comunale, comprensivo del patrimonio culturale;
- le Invarianti Strutturali;
- la perimetrazione del Territorio Urbanizzato;
- il Territorio Rurale;



- i Nuclei rurali all'interno del Territorio Rurale e i Paesaggi rurali storici;
- le *Parti di città*, che costituiscono riferimento statutario per l'individuazione delle UTOE e per le relative strategie;
- la ricognizione delle disposizioni del PIT/PPR e del PTC;
- il sistema idrografico e aree di pertinenza fluviale;
- la disciplina della pericolosità idrogeologica e sismica.

La disciplina della Strategia dello sviluppo sostenibile assume il tema-guida *Livorno città di città* come riferimento generale per le politiche di governo del territorio che l'Amministrazione Comunale intende perseguire, come esplicitato e declinato nella disciplina delle UTOE di cui all'Allegato B.

Le principali finalità della Variante Generale richiamate nella Disciplina (art. 16) sono:

- perseguire il riposizionamento della città di Livorno in una dimensione di area vasta, alla scala metropolitana e euromediterranea, secondo l'idea della città-nodo di rete, mediante azioni materiali e immateriali incentrate sul potenziamento ed efficientamento del sistema infrastrutturale e portuale, la costruzione di una piattaforma di coordinamento delle politiche pubbliche ricorrendo a strumenti diversificati e integrati di governance, l'accrescimento della capacità di attrazione della città facendo leva sul suo profilo identitario di lunga durata, sull'innalzamento qualitativo dello spazio pubblico, sulla creazione di nuovi spazi e polarità urbane, sulla qualità delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio;
- assumere la prospettiva della transizione ecologica e solidale come orizzonte complessivo che deve orientare le azioni di governo del territorio e le politiche di settore aventi incidenza sugli assetti territoriali, promuovendo prioritariamente:
 - interventi volti a incrementare, integrare e mettere in rete il sistema delle infrastrutture verdi (parchi, giardini e verde urbano, sistema collinare) e delle infrastrutture blu (mare, il sistema dei fossi, i corsi d'acqua che costituiscono elemento di connessione tra sistema costiero e sistema collinare);
 - il consolidamento e la implementazione della rete ecologica del territorio comunale anche mediante azioni di mitigazione delle criticità presenti e/o potenziali;
 - promuovere, con azioni e strumenti diversificati, strategie per incrementare la permeabilità dei suoli, agendo prioritariamente sugli spazi pubblici, anche mediante interventi di desigillazione (*de-sealing*) in contesti urbani;
 - la messa in opera delle strategie/azioni di mobilità sostenibile indicate dal PUMS, al fine di incentivare e costruire alternative efficaci al trasporto privato, promuovendo l'innovazione del trasporto pubblico locale e la mobilità dolce;



- sostenere il consolidamento e lo sviluppo del sistema produttivo e logistico, favorendo scenari di re-industrializzazione ambientalmente compatibili, potenziando l'offerta localizzativa per l'impresa anche con riferimento al modello delle APEA, ricercando l'equilibrio tra le tre dimensioni della sostenibilità: economia, società e ambiente;
- sostenere e incrementare la capacità di risposta alla tensione abitativa e ampliare l'offerta residenziale sociale, in coerenza con le analisi contenute nel quadro conoscitivo concernenti le dinamiche abitative, con soluzioni e strumenti diversificati in funzione dei bisogni espressi dalla città (ERP, social housing, alloggi temporanei per emergenza abitativa), promuovendo al contempo la qualità e le nuove forme dell'abitare e dei servizi integrativi all'abitare.

In particolare, e in coerenza con gli assi strategici delineati nell'art. 16 della Disciplina e declinati in riferimento alle UTOE, la strategia dello Sviluppo sostenibile del PS:

- non prevede all'interno del territorio comunale l'insediamento di grandi strutture di vendita o aggregazioni di medie strutture di vendita aventi effetti assimilabili a quelle delle grandi strutture di vendita;
- persegue le politiche infrastrutturali pubbliche per la casa e gli obiettivi dell'Abitare Sociale come definiti nel dossier QCD.04 "Abitare Livorno, un piano integrato per la qualità della città" e nella tavola QCD.04A "Carta strategica dell'Abitare sociale" - nella quale sono rappresentate, ancorché in forma di previsioni indicative, le potenzialità insediative a dette politiche collegate - elaborati parte integrante del piano che costituiscono quadro di riferimento per il Piano Operativo nella declinazione delle azioni in materia di politiche per la casa.

La disciplina della Strategia dello sviluppo sostenibile comprende:

- le Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE);
- il Dimensionamento massimo sostenibile dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni articolate per UTOE;
- le Aree di riqualificazione;
- la ricognizione e il fabbisogno degli Standard urbanistici relativi ai Servizi e alle dotazioni territoriali pubbliche di cui al D.M. 1444/1968;
- la rete infrastrutturale;
- le previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione.

Nella Disciplina è indicata la successione quali-quantitativa della messa in opera della variante Generale al PS tramite successivi Piani Operativi. Il dimensionamento complessivo viene messo in opera almeno tramite tre Piani Operativi in successione temporale, aventi ciascuno un arco di riferimento previsionale quinquennale. Nel secondo e nel terzo Piano Operativo, o nelle



eventuali varianti allo stesso, il dimensionamento dovrà essere verificato sulla base delle dinamiche di trasformazione urbanistica ed edilizia, intercorse nei precedenti quinquenni, così come risultante all'attività di monitoraggio. In coerenza con le strategie, il primo Piano Operativo dovrà destinare almeno il 40% del dimensionamento per la categoria funzionale residenziale al soddisfacimento della domanda abitativa sociale. Nei successivi Piani Operativi tale percentuale non dovrà essere inferiore al 33%; eventuali scostamenti in riduzione dovranno essere motivati sulla base degli esiti dell'attività di monitoraggio. Alla scadenza del quinquennio dall'approvazione del primo Piano Operativo, nel caso in cui non venga prorogata l'efficacia delle previsioni di cui all'art. 92, comma 4 lettera c) della L.R. 65/2014, i dimensionamenti relativi alle previsioni che hanno perso efficacia ai sensi di tali disposizioni rientrano nei quantitativi residui del PS, disponibili per la definizione del successivo Piano Operativo.

7.16 Gli elaborati della Variante Generale al Piano Strutturale

Gli elaborati costitutivi della Variante Generale al Piano Strutturale sono:

RELAZIONI GENERALI

- RELAZIONE GENERALE
- RELAZIONE DI QUADRO CONOSCITIVO
- RELAZIONE DI COERENZA INTERNA ED ESTERNA
- RELAZIONE DI CONFORMITA AL PIT-PPR

QUADRO CONOSCITIVO

RELAZIONI SPECIALISTICHE

- QCR.01 – INDAGINI DEMOGRAFICHE E DINAMICHE ABITATIVE
- QCR.02 – INDAGINI AGRONOMICHE
- QCR.02.A – ANALISI AREE AGRICOLA PARCELLIZZATE
- QCR.03 – INDAGINI E SCENARI DEL SETTORE DEL COMMERCIO E DELL'ACCOGLIENZA TURISTICA
- QCR.04 – SISTEMA DELLA PORTUALITÀ
- QCR.05 – SISTEMA DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
- QCR.06 – PATRIMONIO STORICO – CULTURALE -ARCHEOLOGICO

DOSSIER

- QCD.01 – ELABORATO TECNICO RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE (R.I.R.)
- QCD.02.A – DOSSIER AREE PRODUTTIVE – VOLUME 1



- QCD.02.B – DOSSIER AREE PRODUTTIVE – VOLUME 2
- QCD.03 – STATO DI ATTUAZIONE
- QCD.04 – ABITARE LIVORNO
- QCD.04.A – CARTA STRATEGICA DELL'ABITARE SOCIALE

ELABORATI GRAFICI

- QC.01 – USO E COPERTURA DEL SUOLO

QC.02 STRUTTURA ECOSISTEMICA

- QC.02.A – CARTA DELLA VEGETAZIONE
- QC.02.B – CARTA DEGLI HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO
- QC.02.C – CARTA DEL VALORE NATURALISTICO
- QC.02.D – AREE PROTETTE E AREE NATURA 2000

QC.03 STRUTTURA INSEDIATIVA E RICOGNIZIONI URBANISTICHE

- QC.03.A – PERIODIZZAZIONE DELL'EDIFICATO
- QC.03.B – CARTA DEI MORFOTIPI STORICI E DELLE URBANIZZAZIONI CONTEMPORANEE
- QC.03.C – BENI E TRACCIATI DI INTERESSE STORICO
- QC.03.D – ANALISI DELLA STRUTTURA PRODUTTIVA
- QC.03.E – RICOGNIZIONI INSEDIAMENTI E INTERVENTI ERS E ERP
- QC.03.F – ANALISI DELLA STRUTTURA COMMERCIALE
- QC.03.G – ANALISI DELLE STRUTTURE TURISTICO-RICETTIVE E BALNEARI
- QC.03.H – ASSETTO INFRASTRUTTURALE E INTERMODALE
- QC.03.I – STATO DI ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO URBANISTICO
- QC.03.L – RICOGNIZIONE DEGLI STANDARD URBANISTICI ESISTENTI
- QC.03.M – PERCORSI ACCESSIBILI PER LA FRUIZIONE DELLE FUNZIONI PUBBLICHE URBANE

QC.04 STRUTTURA AGROFORESTALE

- QC.04.A – STRUTTURA FORESTALE /CLASSI FORESTALI
- QC.04.B – CARTA DELLE CONDUZIONI AGRICOLE
- QC.04.C – CARTA DELLE CONDUZIONI FORESTALI

QC.05 ANALISI DELLE CONDIZIONI E LIMITI AMBIENTALI

- QC.05.A – MAPPA ACUSTICA STRATEGICA
- QC.05.B – AREE SIN E SIR SOTTOPOSTE A PROCEDURA DI BONIFICA
- QC.05.C – CARTA DEGLI ELETTRODOTTI - ANTENNE RADIO BASE



- QC.05.D – FASCE DI RISPETTO E VINCOLI URBANISTICI E AMBIENTALI

STATUTO DEL TERRITORIO – ST

ST.01 – PATRIMONIO TERRITORIALE

- ST.01 – PATRIMONIO TERRITORIALE

ST.02 – PATRIMONIO CULTURALE

- ST.02.A – BENI CULTURALI (PARTE II D.LGS.42/04)
- ST.02.B – BENI PAESAGGISTICI (PARTE III D.LGS.42/04)

ST.03 – I PAESAGGI RURALI STORICI

- ST.03 – DOSSIER PAESAGGI RURALI STORICI

ST.04 – PARTI DI CITTA'

- ST.04 – PARTI DI CITTA'

ST.05 – INVARIANTI STRUTTURALI

- ST.05.A – INVARIANTE I - CARATTERI IDROGEOMORFOLOGICI DEI BACINI IDROGRAFICI E DEI SISTEMI MORFOGENETICI
- ST.05.B1 – INVARIANTE II/IV - I CARATTERI ECOSISTEMICI DEL PAESAGGIO E I CARATTERI MORFOTIPOLOGICI DEI SISTEMI AGROAMBIENTALI E DEI PAESAGGI RURALI
- ST.05.B2 – INVARIANTE II/IV - RETE ECOLOGICA COMUNALE
- ST.05.C – INVARIANTE III- IL CARATTERE POLICENTRICO E RETICOLARE DEI SISTEMI INSEDIATIVI, URBANI E INFRASTRUTTURALI

ST.06 – PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO

- ST.06 – INDIVIDUAZIONE DEL PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO
- ST.06.A – DOSSIER PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO

STRATEGIE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE – STS

- STS.01 – UTOE
- STS.02 – AREE DI RIQUALIFICAZIONE
- STS.02.A – SCHEDE AREE DI RIQUALIFICAZIONE
- STS.03 – INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ



- STS.04.A – TAVOLA STRATEGICA: LA CITTÀ EUROMEDITERRANEA, INTERNAZIONALE E PRODUTTIVA
- STS.04 .B – TAVOLA STRATEGICA: LA CITTÀ D'ACQUA
- STS.04 .C – TAVOLA STRATEGICA: LA CITTÀ DELLO SPORT E DEL BENESSERE
- STS.04.D – TAVOLA STRATEGICA: LA CITTÀ VERDE, SOSTENIBILE E RESILIENTE
- STS.04.E – TAVOLA STRATEGICA: LA CITTÀ ACCESSIBILE E INCLUSIVA, DEI QUARTIERI E DELLA PROSSIMITA'
- STS.05 – TAVOLA STRATEGICA - LIVORNO CITTÀ DI CITTÀ

DISCIPLINA DI PIANO – DP

- DP.01 – DISCIPLINA DI PIANO
- DP.01.A – ALLEGATO A – DISCIPLINA INVARIANTI STRUTTURALI
- DP.01.B – ALLEGATO B – DISCIPLINA UTOE E DIMENSIONAMENTO DEL PIANO
- DP.01.C – ALLEGATO C – DISCIPLINA PERICOLOSITA' IDRAULICA, SISMICA, GEOMORFOLOGICA

INDAGINI GEOLOGICHE, IDROGEOLOGICHE E SISMICHE

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO ED ELABORATI STATUTARI

- G.00 – RELAZIONE GEOLOGICA
- G.01N – CARTA GEOLOGICA NORD
- G.01S – CARTA GEOLOGICA SUD
- G.02N – CARTA IDROGEOLOGICA NORD
- G.02S – CARTA IDROGEOLOGICA SUD
- G.03N – CARTA LITOLOGICO-TECNICA NORD
- G.03S – CARTA LITOLOGICO-TECNICA SUD
- G.04N – CARTA GEOMORFOLOGICA NORD
- G.04S – CARTA GEOMORFOLOGICA SUD
- G.05N – CARTA DEI DATI DI BASE NORD - REV 1
- G.05S – CARTA DEI DATI DI BASE SUD - REV 1
- G.06N – C. AREE A PROBL. IDROGEOL. E VULNERAB.FALDA NORD
- G.06S – C. AREE A PROBL. IDROGEOL. E VULNERAB.FALDA SUD
- G.07N – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ GEOLOGICA NORD
- G.07S – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ GEOLOGICA SUD
- G.08N – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE DA MS DI LIVELLO 3 NORD
- G.08S – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE DA MS DI LIVELLO 3 SUD



- G.08BISN – G.7N – CARTA DELLA DINAMICA COSTIERA NORD
- G.08BISS – G.7S – CARTA DELLA DINAMICA COSTIERA SUD
- ALL.1 – APPR. DI INDAGINI PER EVENTI SETTEMBRE 2017
- ALL.2 – ELABORAZIONI VS DA DATI SISMICI
- ALL.3 – DATA BASE INDAGINI (SOLO ELABORATO DIGITALE)

STUDIO MICROZONAZIONE SISMICA DI LIVELLO 3 (MS3)

- RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEGLI STUDI DI MICROZONAZIONE SISMICA (MS3)
- TAV.1.1 – 1.8 – CARTA DELLE INDAGINI (8 FOGLI)
- TAV.2.1 – 2.8 – CARTA DELLE FREQUENZE (8 FOGLI)
- TAV.3.1 – 3.8 – CARTA GEOLOGICO TECNICA IN PROSPETTIVA SISMICA (8 FOGLI)
- TAV.4.1 – 4.8 – CARTA MICROZONE OMOGENEE IN PROSPETTIVA SISMICA (MOPS) (8 FOGLI)
- COLONNE MOPS
- TAV.5.1 – 5.8 – CARTA MICROZONAZIONE SISMICA FA 0.1-0.5 (8 FOGLI)
- TAV.6.1 – 6.8 – CARTA MICROZONAZIONE SISMICA FA 0.4-0.8 (8 FOGLI)
- TAV.7.1 – 7.8 – CARTA MICROZONAZIONE SISMICA FA 0.7-1.1 (8 FOGLI)
- SEZIONI GEOLOGICO TECNICHE
- TAV.8.1 – 8.5 – CARTA DEGLI SPETTRI (5 FOGLI)
- INDAGINI ED ACCELEROGRAMMI (CARTELLA IN FORMATO DIGITALE)

INDAGINI IDRAULICHE

- IDR R01 – RELAZIONE TECNICA
- IDR A01 – ALLEGATO 1: ELABORATI STUDIO IDRAULICO PS 2019
- IDR A02 – ALLEGATO 2: STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI DI GESTIONE DEL RISCHIO IDRAULICO
- IDR T1.1 – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ DA ALLUVIONI QUADRO NORD
- IDR T1.2 – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ DA ALLUVIONI QUADRO SUD
- IDR T2.1 – BATTENTI TR=200 ANNI QUADRO NORD
- IDR T2.2 – BATTENTI TR=200 ANNI QUADRO SUD
- IDR T3.1 – VELOCITÀ TR=200 ANNI QUADRO NORD
- IDR T3.2 – VELOCITÀ TR=200 ANNI QUADRO SUD
- IDR T4.1 – MAGNITUDO IDRAULICA QUADRO NORD
- IDR T4.2 – MAGNITUDO IDRAULICA QUADRO SUD
- IDR T5.1 – CARTA DELLE AREE PRESIDATE DA SISTEMI ARGINALI QUADRO NORD
- IDR T5.2 – CARTA DELLE AREE PRESIDATE DA SISTEMI ARGINALI QUADRO SUD



8. RICHIAMI AL QUADRO LEGISLATIVO –ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITA’

Si ritiene utile richiamare alcuni principi generali che informano la L.R. 65/2014 (la legge regionale di governo del territorio), a cui tutti i livelli della pianificazione territoriale ed urbanistica sono tenuti a conformarsi, e che dovranno pertanto orientare anche la formazione del nuovo Piano Operativo e la contestuale Variante al PS. Tali principi si incentrano fondamentalmente nel contrasto al consumo di suolo e nel riconoscimento e nella tutela delle strutture territoriali di lunga durata declinate nelle quattro componenti del patrimonio territoriale, inteso quale bene comune costitutivo dell'identità collettiva regionale, che costituisce riferimento per la contestualizzazione ed il riconoscimento delle invarianti strutturali.

Nello specifico la L.R. 65/2014, introduce:

- la definizione di patrimonio territoriale (art. 3), in sostituzione della precedente definizione delle risorse essenziali di cui alla L.R. 1/2005, inteso come “...l'insieme delle strutture di lunga durata prodotte dalla coevoluzione fra ambiente naturale e insediamenti umani, di cui è riconosciuto il valore per le generazioni presenti e future”; il patrimonio territoriale, riconosciuto per tutto il territorio regionale e a tutti i livelli di pianificazione, costituisce quindi riferimento fondamentale per la conseguente individuazione delle invarianti strutturali, intese (art. 5) quali “...caratteri specifici, i principi generativi e le regole che assicurano la tutela e la riproduzione delle componenti identitarie qualificative del patrimonio territoriale” da effettuare nell'ambito dello statuto del territorio (art. 6);
- il patrimonio territoriale, con riferimento all'intero territorio regionale, si articola nelle seguenti macrostrutture:
 - la struttura idro – geomorfologica;
 - la struttura ecosistemica;
 - la struttura insediativa;
 - la struttura agro – forestale.
- il patrimonio territoriale comprende altresì il patrimonio culturale costituito dai beni culturali e paesaggistici, di cui al D.Lgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e più in generale il paesaggio così come declinato dal Codice;
- disposizioni e condizioni per il controllo delle trasformazioni (art. 4) volte a limitare l'impegno di nuovo suolo a fini insediativi all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, così come definito dalla legge (art. 4), e la cui individuazione è demandata al Piano Strutturale; in particolare all'esterno del T.U. non sono consentite nuove edificazioni residenziali, mentre le trasformazioni non residenziali sono di norma (salvo limitate casistiche) soggette alla valutazione e validazione della c.d. conferenza di copianificazione di cui all'art. 25; ne deriva, nella sostanza, la bipartizione del territorio: esterno o interno al perimetro urbanizzato, a cui corrisponde anche una diversa potestà pianificatoria da parte del Comune che mantiene piena autonomia decisionale



all'interno del territorio urbanizzato mentre all'esterno di questo la Regione acquista un ruolo pianificatorio diretto, intervenendo attivamente sulle scelte e sulla gestione del territorio comunale in sede di conferenza di copianificazione;

- il principio del ruolo centrale dell'attività agricola, che può assolvere e contribuire alla funzione di presidio e riproduzione del patrimonio territoriale e dunque alla valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, introducendo disposizioni (art. 64) volte a limitare la frammentazione del territorio rurale, assoggettando anche in questo caso alla valutazione della conferenza di copianificazione la previsione di eventuali insediamenti e funzioni non agricole nel territorio rurale.

Ulteriori specifiche tecniche e normative, che costituiscono riferimento cogente per la pianificazione comunale, sono inoltre fornite dai regolamenti attuativi della legge regionale di governo del territorio sino ad oggi emanati, di seguito richiamati:

- Regolamento di cui al D.P.G.R. 24.17.2018 n. 39/R relativo all'unificazione dei parametri urbanistico - edilizi per il governo del territorio;
- Regolamento di attuazione dell'articolo 84 della L.R. 65/2014 contenente disposizioni per la qualità del territorio rurale, di cui al D.P.G.R. 25.08.2016 n. 63/R;
- Regolamento di attuazione dell'articolo 36, comma 4, della L.R. 65/2014 contenente disposizioni inerenti informazione e partecipazione alla formazione degli atti di governo del territorio - Funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione, di cui al D.P.G.R. 14.02.2017 n. 4/R;
- Regolamento di attuazione dell'articolo 56, comma 6, della L.R. 65/2014 relativo alla formazione e gestione del sistema geografico regionale, di cui al D.P.G.R. 6.03.2017 n. 7/R;
- Regolamento di attuazione dell'articolo 62 e del Titolo V della L.R. 65/2014, di cui al D.P.G.R. 5.07.2017 n. 32/R che modifica contestualmente il previgente D.P.G.R. 09.02.2007 n. 2/R, attuativo della L.R. 1/2005, recante disposizioni per la tutela e valorizzazione degli insediamenti;
- Regolamento di attuazione dell'art. 104 della L.R. 65/2014 in materia di indagini geologiche di cui al D.P.G.R. 30.01.2020 n. 5/R;
- Regolamento di attuazione degli art. 86 e 87 della L.R. 65/2014 in materia di porti di interesse regionale di cui al D.P.G.R. 17.03.2022 n. 7/R;
- Linee Guida di raccordo tra le disposizioni contenute nella L.R. 65/2014 e la disciplina del PIT/PPR e tabelle per il dimensionamento dei Piani Strutturali e dei Piani Operativi, approvate con delibera G.R.T. 26.06.2017 n. 682, attuative del regolamento n. 32/R.

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



culturali e del Paesaggio, strumento di pianificazione territoriale al quale PS e PO devono conformarsi.

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

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

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

Si divide in 3 titoli:

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

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

- la disciplina delle Invarianti Strutturali, ovvero i caratteri specifici, i principi generativi, le regole di riferimento per la riproduzione e valorizzazione delle componenti del patrimonio territoriale, che si individuano nei caratteri idro-geo-morfologici, dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici, i caratteri eco-sistemici dei paesaggi, il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali, e i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali. Gli artt. 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della Disciplina definiscono gli obiettivi generali e le disposizioni relative alle invarianti, riportate inoltre nel documento 'Abachi delle Invarianti' (che individua caratteri, valori, criticità e indicazioni per le azioni da perseguire), quale strumento conoscitivo e di riferimento tecnico/operativo ai fini dell'elaborazione degli strumenti di pianificazione;



- la disciplina relativa agli Ambiti di paesaggio, attraverso cui è interpretato e descritto il paesaggio toscano, in riferimento ai quali sono definiti specifici obiettivi di qualità; sono individuati 20 ambiti di paesaggio in cui la relativa disciplina e i caratteri specifici trovano definizione in un'apposita scheda;
- la disciplina dei Beni paesaggistici, che contiene obiettivi di rango regionale, direttive e prescrizioni d'uso, nonché apposite schede norma per i Beni paesaggistici ai sensi dell'art.136, mentre per i Beni paesaggistici ai sensi dell'art.142 del Codice il PIT/PPR definisce le indicazioni per la pianificazione comunale ai fini della loro corretta individuazione, delimitazione e rappresentazione.

La Disciplina di Piano contiene inoltre, al fine di contenere il consumo di suolo e di tutelare il territorio, specifiche indicazioni metodologiche per l'applicazione della carta della perimetrazione del territorio urbanizzato alla scala comunale di cui all'Abaco dell'Invariante strutturale III "Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali" di cui devono tenere conto, ai fini della conformazione o adeguamento, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica nell'individuare il perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'art. 4, commi 3 e 4 della L.R. n.65/2014.

La Strategia dello Sviluppo si articola in:

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

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

Il Comune di Livorno è inserito nella scheda dell'Ambito di paesaggio n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera" descritto come dotato di una *struttura territoriale ben riconoscibile, disegnata dal sistema insediativo storico e dal sistema idrografico. Si contraddistingue per la presenza della pianura alluvionale del basso valdarno caratterizzata da agricoltura intensiva ed elevata urbanizzazione che si completa verso Ovest con l'importante sistema costiero sabbioso del Parco Regionale di Migliarino, San Rossore e Massaciucoli. La fascia costiera inoltre comprende sia le coste sabbiose - tra Livorno e Marina di Torre del Lago e tra Castiglioncello e Cecina, che la costa rocciosa - tra Livorno e Castiglioncello, a cui si aggiungono gli ambienti insulari delle Isole di Capraia e Gorgona. Un sistema costiero di elevata importanza naturalistica e paesaggistica, interessato dalla presenza di numerose Aree protette e Siti Natura 2000. L'assetto insediativo è caratterizzato dalla dominanza di Pisa e Livorno, con le*



loro raggiere di assi viari in uscita, di cui il principale - corridoio infrastrutturale storico 'Pontedera-Cascina-Pisa' - risulta deformato e saturato nelle sue relazioni con il territorio agricolo e l'Arno. La pianura è circondata da un arco collinare (Cerbaie, Colline Pisane, Monti di Castellina, Monti Livornesi), articolato ed eterogeneo, che comprende due tipologie di paesaggio. Un paesaggio intensamente antropizzato, caratterizzato da piccoli centri storici disposti in posizione di crinale (Palaia, Lari, Crespina) e numerosi nuclei minori e case sparse ad occupare i supporti geomorfologici secondari. Simile il sistema a maglia fitta delle colline Pisane, con i borghi storici di Lorenzana, Fauglia, Crespina e le fasce basse dei Monti di Castellina e di quelli Livornesi. [...]

Fin qui i tratti principali della L.R. 65/2014 e del PIT/PPR, fermo restando che nel quadro conoscitivo sono descritti e sono stati considerati tutti gli apparati normativi di settore e i piani e i programmi che ne derivano per i loro effetti territoriali e ambientali, soprattutto in materia di difesa idrogeologica dei suoli, di tutela degli habitat naturalistici, di salvaguardia dei patrimoni rurali, di conservazione della risorsa idrica.

Si rinvia pertanto a tali elaborati della Variante Generale al Piano Strutturale.

8.1 Procedure

L'iter di formazione del Piano Operativo e della contestuale Variante al PS segue le norme procedurali dettate dagli artt. 17 e seguenti della L.R. 65/2014, a partire dall'avvio del procedimento, che deve rispondere ai contenuti e alle finalità stabilite all'art. 17 della legge, comprendendo:

- la definizione degli obiettivi di piano e le azioni conseguenti, comprese le eventuali ipotesi di trasformazione esterne al perimetro del territorio urbanizzato;
- il quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale e dello stato di attuazione e la programmazione delle eventuali implementazioni;
- l'indicazione degli enti e organismi pubblici competenti all'espressione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati;
- il programma delle attività di informazione e partecipazione e l'individuazione del garante dell'informazione e della partecipazione, responsabile dell'attuazione del programma.

L'avvio del procedimento viene effettuato contestualmente anche ai fini del procedimento di VAS, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/2010 e ss.mm.ii., e della conformazione al PIT/PPR, ai sensi dell'art. 21 della "Disciplina" del PIT/PPR, che accompagneranno tutto il processo della pianificazione urbanistica.

Nello specifico, a seguito dell'avvio del procedimento, l'iter amministrativo segue i seguenti passaggi fondamentali:

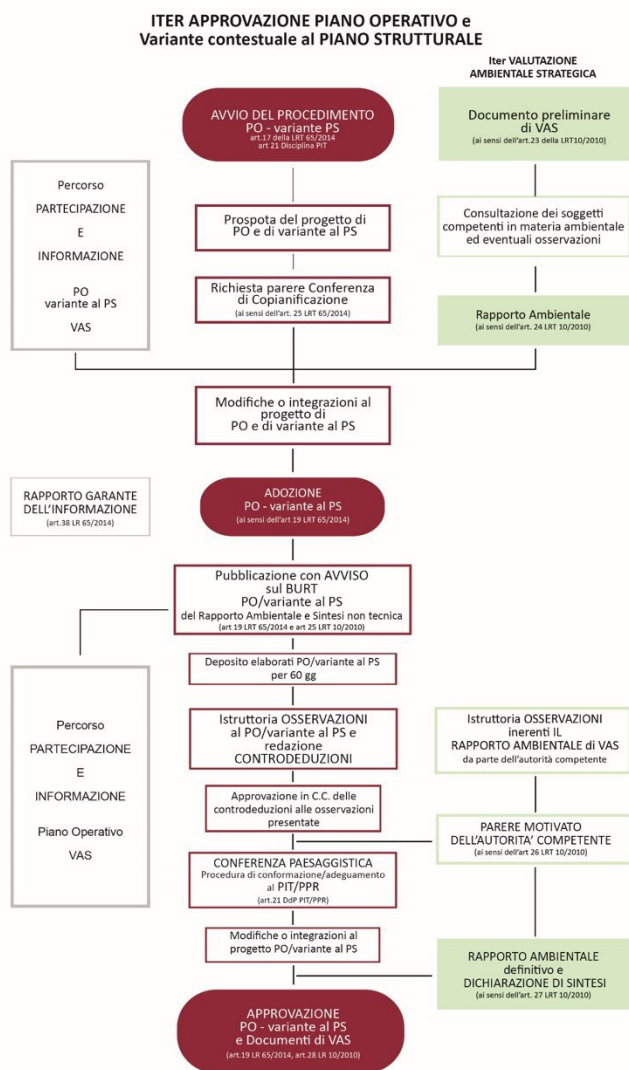


- processo di partecipazione e comunicazione presieduto dal Garante, secondo il programma predisposto e approvato, le cui attività si svolgeranno in coordinazione con le attività di partecipazione di cui alla L.R. 10/2010;
- conferenza di copianificazione, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 65/2014, che si è svolta nell'agosto 2021;
- stesura del Piano Operativo e della Variante al Piano strutturale, tenuto conto del parere della conferenza di copianificazione;
- deposito delle indagini geologico – tecniche e idrauliche a supporto del Piano Operativo e della contestuale Variante al Piano Strutturale, presso i competenti uffici regionali del Genio Civile;
- adozione da parte del Consiglio Comunale ai sensi dell'art. 19 della L.R. 65/2014 e dell'art. 8 comma 6 della L.R. 10/2010 e invio dell'atto adottato alla Regione e alla Provincia;
- deposito dei provvedimenti adottati presso la sede comunale per 60 giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino ufficiale della regione Toscana (BURT) ai fini della presentazione delle osservazioni da parte di chiunque abbia interesse;
- istruttoria delle osservazioni pervenute ed elaborazioni della proposta di controdeduzioni;
- espressione del parere motivato ai sensi dell'art. 26 della L.R. 10/2010, tenuto conto delle osservazioni pervenute in materia di VAS;
- approvazione da parte del Consiglio Comunale della proposta di controdeduzioni e sua trasmissione alla Regione e al MIBACT ai fini della conferenza paesaggistica;
- approvazione da parte del Consiglio Comunale degli atti di governo come risultanti dall'eventuale accoglimento delle osservazioni e sulla base degli esiti della conferenza paesaggistica e trasmissione dell'atto approvato a Regione e Provincia;
- conclusione della conferenza paesaggistica (ex art. 21 PIT/PPR);



- pubblicazione sul Bollettino ufficiale della regione Toscana (BURT), trascorsi almeno 15 giorni dall'invio degli atti di cui al punto precedente.

La Variante Generale al Piano Strutturale, il Piano Operativo e i documenti di VAS acquistano efficacia decorsi 30 giorni dalla data di pubblicazione sul BURT e saranno conferiti nel sistema informativo geografico regionale art.56 della L.R. 65/2014 in formato numerico alla scala adeguata, ai fini dell'implementazione del sistema informativo geografico regionale.



8.2 Organizzazione tecnica e amministrativa

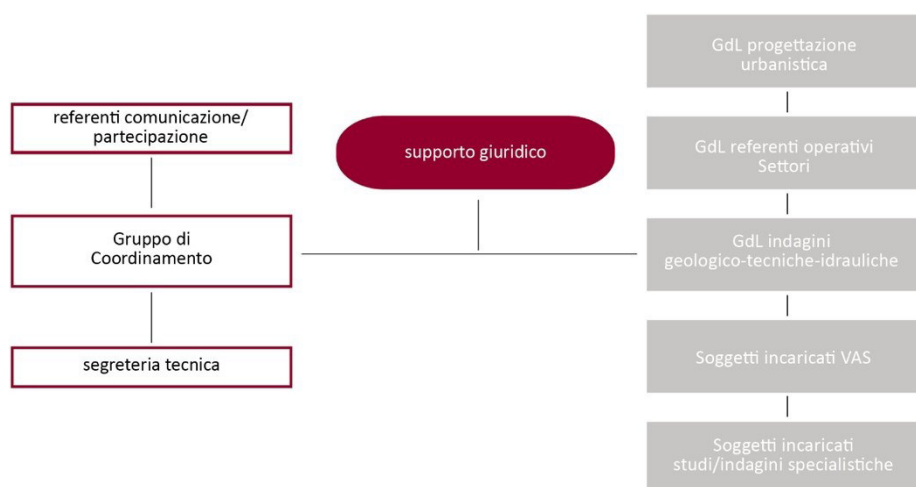
Con decisione della G.C. n. 262 del 3.11.2020 l'Amministrazione Comunale ha assunto l'orientamento di incardinare nell'Ufficio di Piano interno all'Ente, adeguatamente strutturato, tutte le attività di elaborazione/pianificazione e di coordinamento generale, avvalendosi di professionalità esterne laddove necessario per le indagini/prestazioni di carattere specialistico. L'Ufficio di Piano (di seguito UdP) diventa pertanto il fulcro operativo del processo di pianificazione curando direttamente l'elaborazione e la restituzione di tutti gli elaborati che sostanzieranno i nuovi strumenti urbanistici, nonché di parte delle indagini geologico – tecniche – idrauliche e di altri elaborati/contenuti specifici di supporto ai processi di

pianificazione delineati.

L'Ufficio di Piano è stato formalmente costituito con Determina del Direttore Generale n. 140 del 12.01.2021, successivamente aggiornata con determinazione 3634/2022 ed è strutturato come di seguito descritto.



L'UdP è integrato e supporto da specifiche professionalità esterne a cui sono stati affidati specifici



approfondimenti conoscitivi e progettuali:

- NEMO s.r.l., per l'elaborazione della Valutazione Ambientale Strategica, Valutazione di Incidenza e implementazione del quadro conoscitivo per le componenti ecosistemiche;
- LDP Progetti GIS S.r.l, per l'elaborazione delle banche dati del nuovo Piano Operativo comunale e della contestuale Variante al vigente Piano Strutturale;
- NOMISMA S.p.A., per l'analisi delle dinamiche e della domanda abitativa;
- LSB architetti associati, redazione della Carta Strategica della sostenibilità dello spazio pubblico;
- PFM S.r.l. Società tra Professionisti, per la redazione delle indagini agronomiche;
- RTP Hydrogeo/Geo Eco Progetti, per la redazione delle indagini geologico-idrauliche e sismiche;
- RTP ATELIER(S) Alfonso Femia s.r.l. per la redazione del masterplan ambito urbano Forte S. Pietro ex Macelli • SINLOC S.p.A per l'elaborazione dello studio di fattibilità di ambiti urbani strategici

Per lo svolgimento delle attività di partecipazione che hanno accompagnato il processo di realizzazione del piano, richiamate al successivo paragrafo, ci si è invece avvalsi del supporto della società CAIRE e di Cantieri Animati.

9. PARTECIPAZIONE

Si sono già ricordati la campagna di ascolto svolta durante l'era pandemica e l'avviso pubblico per la partecipazione alla formazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali.

Ulteriori attività di partecipazione si svolgeranno dopo l'adozione della variante Generale al Piano Strutturale e del Piano Operativo.

Nel mezzo e prima dell'adozione si sono svolte attività di partecipazione strutturate intorno a itinerari e confronti.



Di tutte le attività di partecipazione si dà ampio e puntuale resoconto nella Relazione della Garante comunale per l'informazione e la partecipazione d.ssa Nicoletta Leoni, alla quale si rinvia.

Le attività più recenti si sono svolte il 20 e 27 aprile, il 3 e il 18 maggio in forma di itinerari a piedi, itinerari in bus, tavoli di approfondimento, assemblea plenaria.

LE AREE DELLA RIGENERAZIONE
 cerniera tra città e porto, tra quartieri Nord e città storica

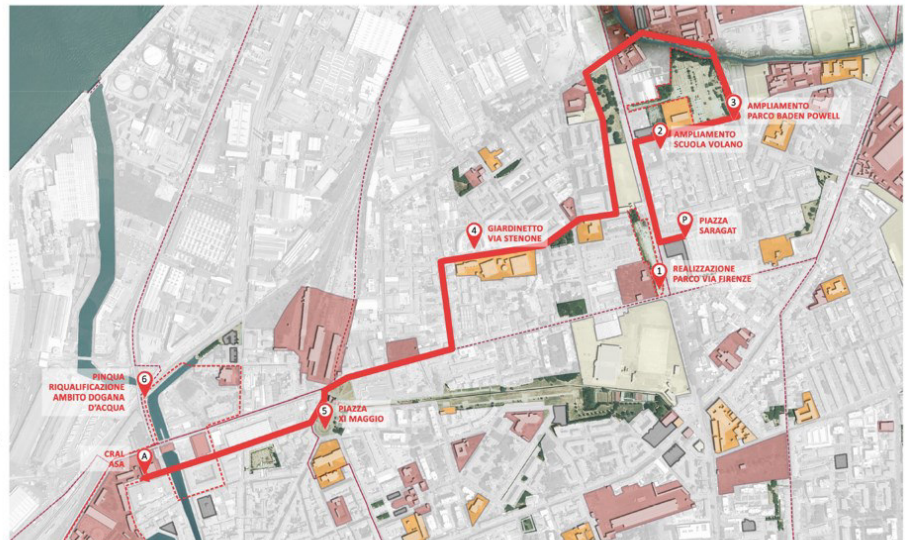
Itinerario a piedi
 2km circa

1 5 Via Firenze - Parco Baden Powell
 ore 15

Grazie ai fondi del PNRR, l'area vedrà profonde trasformazioni con creazione di un sistema parco su entrambi i lati di via Firenze, a servizio dei quartieri di Corea e Shanghai. Sul lato sud del parco si trova la "scuola volante", spazio per svolgere didattica durante gli interventi programmati nelle scuole di quartiere, che sarà potenziata. Il nuovo polmone verde si collegherà con le vicine aree sportive, con il Cimitero di Lupi e con il nuovo insediamento sorto intorno a piazza Saragat.



Fig.2) Immagine tratta da "Carta strategica della sostenibilità urbana" pag. 122



5 Piazza XI Maggio
 ore 17 circa

La piazza, situata presso l'antica cinta daziaria della città di cui rimane una delle porte Leopoldine, porta S. Marco, si configura come punto d'accesso al centro storico da nord. Con le sue preesistenze architettoniche rappresenta un punto di riferimento per l'identità locale. Una ridefinizione dei dislivelli, che oggi compromettono l'accessibilità, e una intensificazione del verde permetteranno una maggior versatilità di utilizzo dello spazio pubblico e più comfort ambientale.

Nella piazza si affaccia anche la Stazione S. Marco, futura "cerniera" della mobilità sostenibile.



Fig.3) Immagine tratta da "Carta strategica della sostenibilità urbana" pag. 142

6 PINQuA 2 - Dogana d'Acqua
 ore 17-30 circa

La proposta del Piano Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQuA) prevede la realizzazione di due nuove piazze, il completamento del recupero dell'ex-Caserma Lamarmora, la nuova sede CRAL di ASA, con attività ricreative e culturali.





Fig.4) progetto PINQuA Ambito Dogana d'Acqua





1 Masterplan Forte S. Pietro
 ore 15-30 circa

Il Comune di Livorno ha sottoscritto nel 2019 con la Regione Toscana un Accordo di Programma finalizzato alla realizzazione di un Polo Urbano per l'Innovazione. Allo Studio di Fattibilità propedeutico all'accordo, è seguito un bando per l'affidamento dell'elaborazione di un Masterplan dell'area, nel cui ambito è in corso un percorso di approfondimento e partecipazione specifico sugli usi temporanei e transitori, come strumenti di rivitalizzazione e rigenerazione di aree abbandonate e degradate.



Fig. 1) Immagine tratta da presentazione KICity

Valorizzazione Fortezza Vecchia e Stazione Marittima

Nell'ambito dell'operazione Stazione Marittima, la Fortezza Vecchia diventerà la nuova porta a mare della città e della Toscana, ospitando un punto d'informazione turistico, funzioni espositive, culturali, ristorative, e costituendo il punto di partenza per itinerari in battello, in bus turistici, o a piedi ai vicini Museo della Città, Museo Fattori e Acquario. Tra gli interventi è prevista la riqualificazione delle aree adiacenti e il recupero del rapporto con l'acqua della Fortezza.



Fig. 2) Immagine tratta dagli atti della conferenza dei servizi promossa dall'Autorità Portuale

2 Ex ATL - Hangar Creativi
 ore 16 circa

Il progetto "Hangar Creativi - Spazi rigenerati per arte, cultura e impresa" si incentra sulla rigenerazione urbana dell'area dell'ex deposito ATL per la realizzazione di un Centro per le Arti della Performance che coinvolga e metta in rete la comunità delle imprese e delle associazioni livornesi operanti nei settori della cultura, della creatività e dell'innovazione tecnologica. La proposta è stata selezionata per il finanziamento del programma Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale) 2021-2027. Per l'individuazione degli usi temporanei e definitivi, e per lo sviluppo delle connessioni con il Parco di Villa Mimbelli e il lungomare, è di prossima attivazione uno specifico percorso partecipativo.



Fig. 3) Immagine tratta da presentazione Sinloc per incontro kick off Hangar Creativi

3 Parco delle Generazioni e della salute
 ore 17 circa

L'obiettivo del Masterplan è quello di creare un parco intergenerazionale integrato per la salute, nel quale trovare strutture e servizi differenziati modulati secondo le esigenze di utenti diversi, che condividono nel parco attività, esigenze, esperienze. Il cuore del parco della salute ospiterà un sistema di servizi riabilitativi, parzialmente ipogei, che seguiranno l'andamento del terreno mantenendo l'identità verde del comparto. Gli interventi prevedono un nuovo complesso scolastico, nuove RSA, alloggi per anziani e disabili del progetto "Dopo di noi", palestra, piscina, strutture per le terapie preventive e riabilitative.

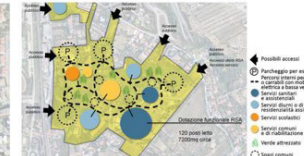


Fig. 4) Immagine di studio per il Masterplan Parco delle Generazioni





LE AREE DELLA RIGENERAZIONE
 cerniera tra città e porto,
 tra quartieri Nord e città storica

Itinerario a piedi
 2km circa

1 Via Firenze - Parco Baden Powell

ore 15
 Grazie ai fondi del PNRR, l'area vedrà profonde trasformazioni con creazione di un sistema parco su entrambi i lati di via Firenze, a servizio dei quartieri di Corea e Shanghai. Sul lato sud del parco si trova la "scuola volano", spazio per svolgere didattica durante gli interventi programmati nelle scuole di quartiere, che sarà potenziata. Il nuovo polmone verde si collegherà con le vicine aree sportive, con il Cimitero di Lupi e con il nuovo insediamento sorto intorno a piazza Saragat.

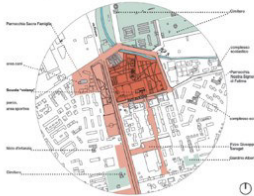
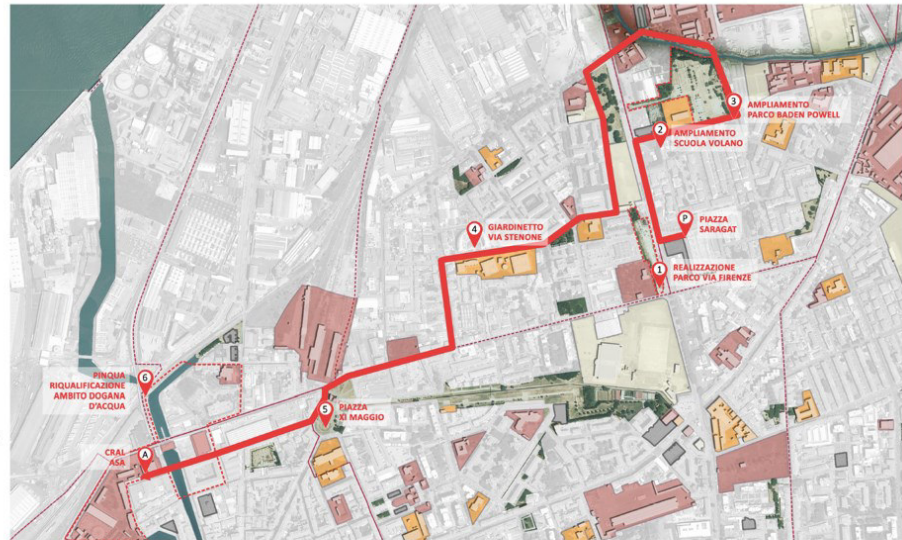


Fig. 2) Immagine tratta da "Carta strategica della sostenibilità urbana" pag. 122



5 Piazza XI Maggio

ore 17 circa
 La piazza, situata presso l'antica cinta daziaria della città di cui permane una delle porte Leopoldine, porta S. Marco, si configura come punto d'accesso al centro storico da nord. Con le sue preesistenze architettoniche rappresenta un punto di riferimento per l'identità locale. Una ridefinizione dei dislivelli, che oggi compromettono l'accessibilità, e una intensificazione del verde permetteranno una maggior versatilità di utilizzo dello spazio pubblico e più comfort ambientale. Nella piazza si affaccia anche la Stazione S. Marco, futura "cerniera" della mobilità sostenibile.



Fig. 3) Immagine tratta da "Carta strategica della sostenibilità urbana" pag. 142

6 PINQua 2 - Dogana d'Acqua

ore 17:30 circa
 La proposta del Piano Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQuA) prevede la realizzazione di due nuove piazze, il completamento del recupero dell'ex-Caserma Lamarmora, la nuova sede CRAL di ASA, con attività ricreative e culturali.



Fig. 4) progetto PINQua Ambito Dogana d'Acqua





LIVORNO
LA CITTÀ DEL FUTURO

PROGRAMMA

1 20 aprile
Le aree della rigenerazione itinerante a piedi
ore 15 ritrovo in Piazza Sordani, via ingresso
Sordani al cortile
ore 18 ritrovo alla Dogana d'Acqua

2 27 aprile
Ambiti strategici itinerante in bus
ore 15 ritrovo in Piazza del Lungo Pio
ore 18 ritrovo in Piazza del Lungo Pio

3 3 maggio
Politiche e azioni integrate per rigenerare la città
Incontro pubblico
ore 15-18 presso Biblioteca Bottini dell'Orto,
Piazza del Lungo Pio

4 18 maggio
Tutela del territorio, strategie di sviluppo e trasformazioni urbane
Incontro pubblico
ore 15-18 presso Hangar Creativi (ex deposito ADL),
via Carlo Mayer 65

COMUNE DI LIVORNO
Garante dell'informazione e della partecipazione

 <https://bit.ly/garanteU>

 garante_informazione@comune.livorno.it

 0586 - 829331

www.comune.livorno.it

PIANO OPERATIVO E CONTESTUALE VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE

QUATTRO PASSI NELLA CITTÀ IN DIVENIRE
percorso di informazione e confronto sui nuovi strumenti urbanistici

4
18 Maggio
Tutela del territorio, strategie di sviluppo e trasformazioni urbane

