



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale  
Scali Rosciano, 6 - 57123 Livorno, Italia

R.U.P. ing. Enrico Pribaz  
D.E.C. ing. Ilaria Lotti

R.T.P.



30035 Mirano (VE)  
Viale Belvedere, 8/10  
www.fm-ingegneria.com

Tel. +39 041 5785 711  
Fax +39 041 4355 933  
portolivorno@fm-ingegneria.com



P.O. Box 1132  
3800 BC Amersfoort  
The Netherlands  
www.royalhaskoningdhv.com

Tel. +44 (0)207 222 2115  
Fax +44 (0)207 222 2659  
info@rhdhv.com



35027 Noventa Padovana (PD)  
Via Panà 56/a

Tel. +39 049 8945 087  
Fax +39 049 8707 868  
mail@hsmarinesrl.com



31027 Spresiano (TV)  
Via Tiepolo, 8  
www.gtgeo.it

Tel. +39 0422 8870 31  
Fax +39 0422 8895 89  
info@gtgeo.it

PROGETTO

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE  
OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI  
NELLA NUOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA  
PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI  
IMPATTO AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
AMBIENTALE**

EMISSIONE

**PROGETTO PRELIMINARE**

TITOLO

**A - PARTE GENERALE**  
Studio di inserimento urbanistico

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	DIS.	APPR.
1					
2					
3					
4					
5					

ELABORATO N.

**A004**

DATA: 08/11/2019	SCALA: -	FILE: 1233_PP-A-004_0.doc	J.N. 1233/'19
PROGETTO L. Masiero	DISEGNO G. Nordio	VERIFICA L. Masiero	APPROVAZIONE T. Tassi



Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

## Indice generale

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO URBANISTICO</b>	<b>4</b>
3.1	PIT REGIONE TOSCANA	5
3.2	PTC DELLA PROVINCIA DI LIVORNO	7
3.3	PSC DEL COMUNE DI LIVORNO	7
3.4	RU DEL COMUNE DI LIVORNO	8
3.5	PIANO REGOLATORE PORTUALE	9
<b>4</b>	<b>TUTELA E VINCOLI</b>	<b>16</b>
4.1	BENI CULTURALI	16
4.2	PAESAGGIO	16

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

## Indice delle figure

Figura 1 - Assetto attuale del Porto di Livorno .....	4
Figura 2: Delimitazione ambito PRP. ....	12
Figura 3: Planimetria aree demaniali.....	13
Figura 4: Area portuale secondo PRP. ....	14
Figura 5: PRP-Aree funzionali e destinazioni d'uso.....	15
Figura 6: Stralcio della tavola 042 "Patrimonio Culturale in Porto".....	17
Tabella 1: Elenco dei beni vincolati da decreto. ....	18

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

## 1 PREMESSA

Il layout del presente progetto della Piattaforma Europa, nell'area portuale di Livorno, prevede la realizzazione di casse di colmata per lo stoccaggio/riutilizzo del materiale di dragaggio proveniente dal fondale marino fronte porto.

L'intervento va contestualizzato nelle linee di sviluppo previste dal Piano Regolatore Portuale, all'interno delle quali viene individuata la primaria importanza dell'apertura dell'imboccatura Nord, per risolvere le criticità legate alla sicurezza della navigazione, e del nuovo terminal contenitori, per il rilancio della competitività dello scalo livornese, particolarmente importante in relazione alla crisi industriale dell'area.

La nuova imboccatura e il nuovo canale di accesso permetteranno di suddividere e specializzare i traffici navali transitanti in porto tra l'imboccatura Sud e la nuova imboccatura Nord, separandoli per tipologia (traffici commerciali – traffici crociere e passeggeri) e riducendo i rischi derivanti da traffico intenso e promiscuo. Diminuiranno parimenti i percorsi di manovra, i tempi di transito delle navi e si allontaneranno i traffici "potenzialmente pericolosi" dalle aree turistiche e dalla città.

I lavori di dragaggio e la nuova imboccatura consentiranno l'accesso alle navi contenitori di portata fino a 12.000/16.000 TEUs; potrà così essere sviluppata la funzione di hub principali per i contenitori, che potranno usufruire della rete viaria e ferroviaria disponibile, mentre le aree di colmata realizzate in questa prima fase potranno poi essere convertite in piazzali e banchine per nuovi terminal ro-ro, settore in cui lo scalo livornese ha dimostrato grande competitività.

Il presente studio di inserimento urbanistico analizza la proposta progettuale rispetto agli Strumenti Urbanistici e agli altri Piani di Tutela e Vincolo vigenti nel Comune di Livorno e nella regione Toscana.

## 2 Inquadramento territoriale

Il porto di Livorno è il porto più importante della Toscana ed uno dei più importanti d'Italia, in quanto gode di una favorevole collocazione geografica e di buoni collegamenti stradali e ferroviari; si affaccia sul mar Ligure e si estende geograficamente all'interno e lungo la linea di costa compresa tra la foce del Canale Scolmatore del Fiume Arno ed il bacino Morosini.

L'area d'intervento è ubicata all'interno dell'area portuale di Livorno, più precisamente nel "porto nuovo" ubicato a nord. Il porto di Livorno ha due bocche di accesso, quella relativa al porto nuovo è la bocca nord compresa fra l'estremità ovest della diga del Marzocco e la diga della Meloria.

Il porto nuovo è composto dal Porto Mediceo, la Darsena Vecchia, la Darsena nuova o del Cantiere, il bacino Cappellini ed il bacino Firenze. La superficie complessiva delle aree portuali a terra di competenza dell'Autorità Portuale è di circa 2.5 milioni di m<sup>2</sup>, di cui 0.8 milioni di m<sup>2</sup> compresi all'interno della cinta doganale. Lo specchio acqueo del porto di Livorno ha un'estensione di circa 1.6 milioni di m<sup>2</sup>. Il porto dispone complessivamente di circa 11 km di banchine e di 90 accosti con profondità variabili da -6.00 a -13.00 m s.l.m.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europea, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

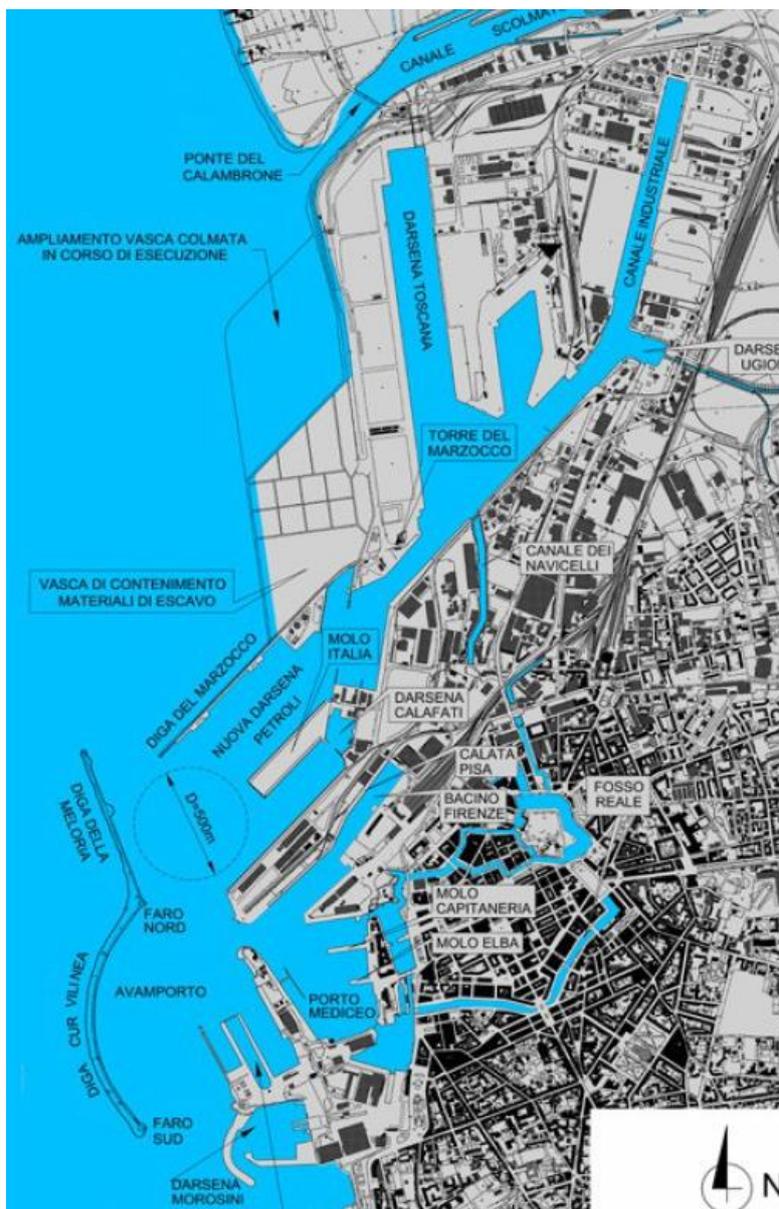


Figura 1 - Assetto attuale del Porto di Livorno

### 3 INQUADRAMENTO URBANISTICO

I principali strumenti urbanistici di riferimento sono:

1. Il Piano Strutturale del Comune di Livorno, approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale Toscana n. 145 del 21 luglio 1997, prevede la trasformazione del Porto Mediceo e darsena Nuova in Approdo Turistico così come definito dall'UTOE 5A-1 del P.S. stesso;
2. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno, approvato con delibera n. 899 del 27 novembre 1998, prevede per il porto di Livorno come nuova funzione quella turistico diportistica;
3. Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 72 in data 24.7.2007 e allegato Master Plan "La rete dei porti toscani" che classifica lo scalo di Livorno tra i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale e conferma l'obiettivo strategico;
4. Piano Regolatore Portuale, relative variante e Norme di Attuazione.

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx
--	---	--

### 3.1 PIT Regione Toscana

Il PIT, in sintesi, è lo strumento urbanistico strategico a scala regionale che fissa “*Lo Statuto del Territorio*” individuando e definendo:

1. i sistemi territoriali e funzionali che definiscono la struttura del territorio;
2. le invarianti strutturali di cui all'art.4 della L.R. 1/2005;
3. i principi per l'utilizzazione delle risorse essenziali nonché le prescrizioni inerenti ai relativi livelli minimi prestazionali e di qualità;
4. le aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 32, comma 2 L.R. 1/2005.

Tale Statuto dei Luoghi, avendo anche valore di Piano Paesaggistico, così come previsto dall'art. 33 della L.R. 1/2005 e dall'art. 113 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, individua i beni paesaggistici e la relativa disciplina.

È inoltre importante sottolineare che l'integrazione Paesaggistica al PIT vigente è attualmente in corso di adozione.

Nella pianificazione regionale, secondo l'art. 26 della Disciplina del Piano, Allegato A - elaborato 2 del Piano di Indirizzo territoriale della Toscana (P.I.T.), *ai fini e nel rispetto di quanto sancito nel paragrafo 3 e 6.3.3 (sottoparagrafo 2, recante il “2° obiettivo conseguente”) del Documento di Piano, il “patrimonio costiero, insulare e marino” è un fattore essenziale della qualità del territorio toscano e del suo paesaggio ambientale e sociale, dove il lemma “patrimonio costiero insulare e marino” designa il valore paesaggistico e funzionale del territorio urbano che dipende dal mare e dalle relazioni organiche che con esso intrattengono le comunità e le attività umane insediate sul litorale toscano nelle sue città, insieme alle testimonianze storico-culturali e alle specifiche funzioni portuali, ricettive e infrastrutturali che quelle comunità e quelle attività identificano e qualificano nell'insieme del territorio regionale sia per il passato sia per il futuro.*

All'art 27 del P.I.T. le Direttive ai fini della conservazione attiva del valore patrimonio “costiero insulare e marino” della Toscana impongono che:

- *la soddisfazione delle esigenze di sviluppo economico e infrastrutturale correlate all'utilizzo delle risorse e delle opportunità del mare e della costa toscana, sia finalizzata alla **conservazione attiva** del valore ambientale, funzionale e culturale dei beni che ne compongono la conformazione territoriale e lo specifico paesaggio.*
- *gli strumenti della pianificazione territoriale adottino, come criterio selettivo per le rispettive determinazioni, la funzionalità degli interventi alla razionalizzazione e al potenziamento organizzativo e tecnologico delle filiere produttive e manutentive dell'industria nautico-diportistica toscana, insieme alla qualificazione dell'offerta ricettiva e di ormeggio, e di spazi per il charter nautico, che in esse si integri funzionalmente mediante una congruente fornitura di servizi correlati.*

Proprio al Sistema dei Porti commerciali toscani (Livorno, Marina di Carrara e Piombino) il PIT dedica un articolo specifico (art. 36).

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx
--	---	--

All'interno di tale articolo nell'elenco degli interventi programmati per il porto di Livorno, sono presenti anche quelli relativi alla tutela del patrimonio culturale, ovvero:

- *la valorizzazione degli edifici e manufatti storici presenti all'interno del sottosistema (Torre del Marzocco, fortificazioni del Porto Mediceo);*
- *la valorizzazione della Fortezza Vecchia, subordinatamente alla verifica delle conseguenze idrauliche e marittime.*

Analisi, giudizi e indirizzi relativi al territorio provinciale e comunale di Livorno sono espressi nell'allegato A e sintetizzati con la scheda del "Ambito n.12 area Livornese" suddivisa in:

- Quadro conoscitivo;
- Funzionamenti, dinamiche, obiettivi di qualità, azioni prioritarie

In tali schede sono riportati i giudizi e valutazioni paesaggistiche sul porto di Livorno.

In riferimento al patrimonio culturale, in questa sede si ritiene importante evidenziare i seguenti passaggi:

- *quadro conoscitivo: "Il porto di Livorno rappresenta una forma significativa del paesaggio costiero contemporaneo, nel suo ambito si trovano notevoli testimonianze storiche"*
- *quadro conoscitivo: ".....Le zone di stoccaggio e deposito merci, gli svincoli stradali per gli accessi alla viabilità di scorrimento veloce, i depositi e gli stabilimenti per la raffinazione di idrocarburi, si estendono dall'area doganale del porto di Livorno verso l'interno, creando un paesaggio industriale con articolazione spaziale caotica e diffusione di spazi marginali e di risulta."*
- *quadro conoscitivo: "Il Canale dei Navicelli e i suoi bacini rivestono valore storico identitario"*
- *quadro conoscitivo: "I porti turistici sono componenti caratterizzanti il paesaggio costiero percepito dal mare ed offrono spazi privilegiati di fruizione pubblica da cui sono percepite visuali aperte sul mare e verso l'interno"*
- *funzionamenti, dinamiche: "L'assenza di efficaci interventi di inserimento paesaggistico dell'area portuale di Livorno concorre alla determinazione di condizioni di degrado del paesaggio di margine urbano."*
- *funzionamenti, dinamiche: "Gli edifici artigianali ed industriali sono spesso in rapporto dissonante col paesaggio.....Il paesaggio della costa alta registra severe alterazioni dei caratteri strutturali naturali e culturali storici dovute alle reti infrastrutturali viarie e alle linee elettriche che solcano il versante."*
- *obiettivi di qualità: "Riqualifica funzionale e fisica delle aree e delle strutture di interfaccia e di relazione fra la città e il porto. Mantenimento del valore storico identitario associato ai luoghi e alle attrezzature portuali."*
- *azioni: "La pianificazione comunale ed il Piano Regolatore Portuale:*
  - *attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;*
  - *ai fini della valorizzazione, riqualificazione delle aree portuali in relazione e progettazione di elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront ed al controllo delle relazioni visuali, applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti...."*
- *obiettivi di qualità: "Riqualifica, qualificazione e valorizzazione del sistema dei porti turistici per i valori estetico percettivi da essi offerti e goduto"*
- *azioni: "La Pianificazione Comunale ed il Piano Regolatore Portuale:*
  - *attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;*

Progetto:	Livello progettazione:	Elaborato:
Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Progetto di fattibilità tecnico economica	PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx

- *applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti, che sono fatti propri dalla presente disciplina paesaggistica, ai fini della valorizzazione, riqualificazione delle aree portuali in relazione alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e al controllo delle relazioni visuali."*
- obiettivi di qualità: "Salvaguardia dell'integrità funzionale e valorizzazione economica e sociale del sistema delle vie d'acqua del Canale dei Navicelli e dei suoi bacini".
- azioni: "La pianificazione provinciale di settore, d'intesa con la Regione, promuove attività di valorizzazione economica e sociale del Canale dei Navicelli".

### 3.2 PTC della Provincia di Livorno

Il PTC definisce lo Statuto dei Luoghi relativo al proprio territorio provinciale seguendo le indicazioni del PIT; inoltre contiene la definizione degli obiettivi, degli indirizzi e delle azioni progettuali strategiche.

Il PTC della provincia di Livorno, per quanto concerne la tutela dei beni culturali e paesaggistici, fissa dei precisi criteri generali d'intervento al Titolo II, Capo III - "Indirizzi per gli strumenti Urbanistici Comunali", articolo 25, nel quale ai primi commi si stabilisce:

1. *Per i beni di cui al precedente articolo 18, comma 2 ("Beni architettonici"), è opportuno che venga predisposto, nell'ambito degli S.U. comunali, uno schema tipologico in modo da classificare i beni censiti nei loro aspetti formali di serie.*
2. *A tal fine, pertanto, viene suggerita la formazione di un abaco tipologico dell'edificato tipico del territorio considerato, dal quale attingere per attuare gli interventi ammissibili per come definiti dall'allegato alla L.R. n. 59/80:*
  - *ordinaria manutenzione;*
  - *straordinaria manutenzione;*
  - *restauro e risanamento conservativo;*
  - *ristrutturazione edilizia categorie D1 e D2.*
3. *Il bene architettonico non può essere scisso dal contesto ambientale nel quale è inserito. L'attenzione, quindi, è estesa dal singolo bene alle caratteristiche storiche ed ambientali dell'area circostante; viene favorito un recupero più ampio del semplice restauro edilizio con il recupero di aree, percorsi di accesso, visuali, ecc., al fine di tutelare e valorizzare i caratteri culturali, espressivi ambientali e di testimonianza storica degli edifici, nonché delle aree di particolare valore paesaggistico.....".*

### 3.3 PSC del Comune di Livorno

Il porto è inquadrato nel Sottosistema n.5A Portuale, comprendente anche l'area storica e di interfaccia con la città, che è articolata in U.T.O.E. (Unità Territoriali Organiche Elementari) e segnatamente l'UTOE n. 5 A1 - Porto Mediceo, facente parte dello stesso sottosistema e le UTOE 4B-4 – Cantiere e 4C-19 – Stazione Marittima facenti parte rispettivamente del sottosistema 4B delle Centralità e 4C Insediativo di pianura.

In questo strumento pianificatorio il patrimonio storico culturale è considerato per definizione "Invariante" dello Statuto del Territorio comunale e normato dal seguente articolo:

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx
--	---	--

#### Art. 8: “Invarianti e Luoghi a Statuto Speciale”

*I beni storici collocati nei vari “sistemi” sono tutti classificati come Luoghi a Statuto Speciale, per i quali sono previsti solo le categorie d'intervento: Conservazione (art.3.a), Recupero (art.3 b), e solo in alcuni casi riqualificazione (art. 3 c).*

Il PSC specifica che: “ *Gli interventi sono finalizzati alla riqualificazione dello spazio pubblico e della qualità urbana, al recupero dell'immagine storica consolidata ...*”.

Il PSC precisa che *sono considerati Luoghi a Statuto speciale tutti gli edifici e manufatti di valore storico ed in particolare: Torre del Marzocco, le fortificazioni del Porto Mediceo, la Fortezza Vecchia.*

### 3.4 RU del Comune di Livorno

Il Regolamento Urbanistico di Livorno recepisce le indicazioni del PSC riguardanti le “Aree di Impianto Storico” e all'Art.11 delle sue Norme Tecniche specifica che:

“Sono definite Aree d'Impianto Storico le parti di territorio caratterizzate da insediamenti storici e da spazi che qualificano il tessuto urbano, e precisamente:

.....

*2 - Venezia, Pentagono, aree comprese tra il Porto Mediceo e Via della Cinta esterna, Via Galilei, Via P.A. Del Corona, Corso Amedeo, Corso Mazzini, Piazza della Vittoria, Palazzate a mare, edificazione sorta lungo parte delle strade storiche extraurbane (via Garibaldi, via Provinciale Pisana, via Gramsci, via di Salviano, via Roma, Borgo San Jacopo, Borgo dei Cappuccini);*

.....

*Nell'area normativa di impianto storico sono riconoscibili:*

- *edifici tutelati non modificabili (monumenti ed edifici di pregio architettonico, corrispondenti ai Gruppi 1 e 2);*
- *edifici tutelati modificabili (per esigenze di abitabilità Gruppi 3 e 4);*
- *edifici non tutelati (Gruppo 5);*
- *ville storiche e non con giardino;*
- *edifici per servizi pubblici e privati;*
- *aree per servizi e parchi pubblici;*
- *aree private con varie destinazioni d'uso;*
- *aree ed edifici per attività produttive ed artigianali.”*

Inoltre tutto il patrimonio edilizio architettonico è classificato in “gruppi di edifici” (Art.7) per i quali, a seconda della loro rilevanza storico-ambientale, sono elencate le tipologie di intervento a cui sono sottoposti.

Il patrimonio architettonico - paesaggistico di Livorno si trova inserito e raggruppato all'interno dei primi gruppi ovvero:

1. Gruppo 1 - monumenti, mura e fossi;
2. Gruppo 2 - edifici di pregio architettonico;
3. Gruppo 3 - edifici con valore d'immagine storico – ambientale;
4. Gruppo 4 - edifici recenti con valore documentale e d'immagine ambientale.

Gli ultimi due gruppi, vale a dire il Gruppo 5 ed il Gruppo 6, sono rispettivamente: “edifici recenti” ed “edifici recenti in contrasto col contesto” e quindi in questo caso non risulterebbero rilevanti ai fini del presente studio.

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx
--	---	--

Vi è poi l'Art. 22 - "Aree per le attività portuali" - nel quale il RU recepisce gli indirizzi prescrittivi del PSC tra cui quello per "Luoghi a statuto speciale" presenti in porto, e precisamente: "Torre del Marzocco e Fortificazioni del Porto Mediceo".

In esso sono normati tutti gli interventi del Sistema 5A con indici e standard uguali per tutta la sua superficie salvo la fascia di rispetto per la Torre del Marzocco.

In fine l'Allegato C al RU contiene le schede d'intervento per le "Aree di Trasformazione" corrispondenti alle UTOE 5-A1 "Porto Mediceo" (scheda 12) e 4-C19 "Stazione Marittima" (scheda 5), che forniscono: descrizione, obiettivi, tipologia degli interventi, parametri urbanisticoedilizi, destinazioni d'uso e modalità di attuazione.

Il Regolamento Urbanistico, con la tavola dei "Gruppi di Edifici", procede alla sistematica classificazione di tutti gli immobili presenti all'interno dei confini comunali. Esaminando l'elaborato, il Sottosistema Portuale 5-A, con eccezione dell'UTOE del Porto Mediceo, si caratterizza per "un'omogeneità" pressoché totale degli edifici in esso ricompresi. Fatta eccezione per la Torre del Marzocco, che naturalmente è classificata come "monumento", gruppo 1", tutti i manufatti sono indistintamente classificati come "edifici recenti, gruppo 5".

Dall'analisi dello strumento urbanistico comunale non emergono, quindi, tutta una serie di manufatti identificabili come *archeologia industriale* presenti nel porto. È proprio in virtù del loro valore storico documentale, riferito all'importante periodo industriale della città, che non appare idonea la loro classificazione in genere nel gruppo 5, che non fornisce sufficienti margini di tutela.

Unici edifici di archeologia industriale che vengono classificati dal RU diversamente sono il Vecchio Silos Granari (Gruppo 4 - edificio recente con valore documentale) ed il portale d'ingresso dell'ex Cantiere Orlando (Gruppo 3 - edificio con valore di immagine storica ambientale) che sono peraltro ricompresi nel Sistema n.4 Insediativo Pedecollinare (rispettivamente Sottosistemi 4-B, UTOE 4-B4 Cantiere e 4-C, UTOE 4-C19 Stazione Marittima).

Questa "lacuna" dello strumento urbanistico comunale, forse motivata all'epoca dalla previsione di un imminente un nuovo PRP, rende urgente oggi una classificazione del patrimonio storico risalente al periodo industriale ante 1940 del porto di Livorno.

### 3.5 Piano Regolatore Portuale

Con voto n°63/2014 reso nel corso dell'adunanza del 17.10.2014 dell'Assemblea Generale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole al prosieguo dell'iter del Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno.

La presente relazione e tutti gli altri elaborati del Piano, ove necessario, sono stati quindi aggiornati tenendo conto delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni contenute nel suddetto parere.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Livorno, definita dal D.M. 6.4.94 (G.U n.116 del 20.5.94), comprende tutto il tratto di costa affacciato al Mare Ligure compreso tra la foce del Calambrone a Nord e lo scoglio della Regina a Sud (opera di sopraflutto del porticciolo Nazario Sauro).

Il Piano Regolatore Portuale vigente del porto di Livorno risale al 1955. Nel 1973 fu oggetto di una variante che prevedeva la realizzazione della Darsena Toscana mentre negli ultimi anni, utilizzando lo strumento urbanistico dell'Adeguamento Tecnico Funzionale, sono state introdotte alcune piccole varianti per cercare di adeguarlo alle nuove ed immediate esigenze di un terminale marittimo moderno ma senza migliorarne significativamente la funzionalità e l'operatività. Infine nel 2010 è stata approvata una variante al Piano Regolatore Portuale finalizzata esclusivamente alla realizzazione di infrastrutture

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx
--	---	--

per l'approdo turistico all'interno del Porto Mediceo, porzione del bacino portuale che già veniva utilizzata per accogliere natanti da diporto.

In pratica, a parte la variante che ha riguardato la realizzazione della Darsena Toscana, che ha prodotto una significativa modifica all'assetto infrastrutturale del porto di Livorno, le altre modifiche introdotte attraverso gli Adeguamenti Tecnici Funzionali non hanno rappresentato significative modifiche, sia in termini infrastrutturali che di operatività, del Piano del 1953.

Attualmente quindi il porto di Livorno presenta numerosi inconvenienti che ne hanno rallentato la crescita nonostante la notevole appetibilità dovuta sia alla favorevole ubicazione geografica che alle ottime prospettive di sviluppo dei collegamenti stradali e ferroviari. Allo stesso tempo l'oramai obsoleto strumento di pianificazione portuale vigente, che a parte alcuni interventi marginali di modesta utilità è stato completamente attuato, non è più in grado di garantire al porto di Livorno prospettive di sviluppo.

Un nuovo Piano Regolatore Portuale che prenda le mosse da quanto tracciato dal Piano del 1953 rappresenta per Livorno un passaggio di grande rilevanza strategica non solo per lo sviluppo del porto, ma anche per la città, la provincia e l'articolato sistema dei distretti industriali localizzati nelle immediate vicinanze e per la Regione Toscana in quanto il porto di Livorno costituisce senza alcun dubbio il soggetto principale della Piattaforma Logistica Costiera indicata nel P.I.T. e nel P.R.S. della Regione Toscana. In una visione moderna, infatti, il porto non è solo un terminale trasportistico ma sempre di più un nodo complesso all'interno di un'ampia rete di relazioni infrastrutturali ed economiche. Di conseguenza, il Piano Regolatore Portuale non è più un semplice programma di opere, ma uno strumento di pianificazione complesso ed articolato in grado di legare l'area portuale da un lato alle reti di traffico marittimo (transhipment, feeder, ...) in costante evoluzione, dall'altro alle reti infrastrutturali, coniugando insediamenti produttivi, commerciali e relativi piani di sviluppo, in armonia con la sostenibilità ambientale.

E' emerso con evidenza che le più pressanti richieste degli operatori portuali, sia di quelli già presenti nel porto che di quelli che hanno manifestato l'intenzione di utilizzarlo in futuro, riguardano il traffico containerizzato, bloccato ai livelli del 2004 per insuperabili limiti fisici della Darsena Toscana, e quello con navi traghetto, sia ro-ro che ro-pax, in forte incremento ma penalizzato dalla mancanza di spazi di sosta a terra, dalla distanza dei punti di attracco dall'imboccatura portuale, dalla dispersione planimetrica dei punti di attracco stessi.

Per il traffico dei contenitori è ovviamente auspicata la possibilità di accogliere navi di ultima generazione (Post-Panamax fino a 10.000÷12.000 TEU di capacità) mentre per le navi traghetto, le cui dimensioni massime nel Mediterraneo sembrano essersi stabilizzate in 220 m di lunghezza, 30 m di larghezza e 7,50 m di immersione, la richiesta più pressante riguarda, oltre alla disponibilità di congrui spazi a terra, la minimizzazione del tempo di transito nel porto, data l'importanza che in questi tipi di nave riveste il risparmio del tempo complessivo che intercorre dalla partenza da un porto all'attracco in un altro.

Altre esigenze emerse nel corso dell'indagine conoscitiva hanno riguardavano sostanzialmente:

1. l'opportunità di spostare in una posizione il più lontana possibile dalla città gli attracchi per le navi trasportanti prodotti petroliferi;
2. la necessità di impedire l'ingresso diretto del canale dei Navicelli nella Darsena Toscana;
3. la razionalizzazione delle funzioni e delle attività che si svolgono nel porto nella sua configurazione attuale;
4. la concentrazione dei traffici delle navi da crociera in prossimità del centro abitato e dei suoi monumenti storici più importanti;

<p>Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale</p>	<p>Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica</p>	<p>Elaborato: PARTE GENERALE 1233_PP-A-004_0.docx</p>
--	---	---

5. il contemperamento delle esigenze del traffico commerciale marittimo con le esigenze del Comune di Livorno in ambito portuale, riguardanti sia la nautica da diporto, che il rispetto e la valorizzazione delle emergenze storiche e artistiche.

Inoltre Il Master Plan dei porti, approvato dalla Regione Toscana come allegato al P.I.T. e coerente con il Piano Regionale di Sviluppo, si muove in questa direzione sia (art. 3) nella definizione degli obiettivi strategici che (art. 4) nella definizione degli indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità, prevedendo, negli obiettivi strategici:

- Lo sviluppo della *piattaforma logistica costiera* come sistema economico multisettoriale;
- La realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della stessa piattaforma logistica costiera,
- La realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa;
- La realizzazione dell'autostrada Rosignano – Civitavecchia, la terza corsia autostradale Viareggio – Confine regionale, la variante Aurelia Maroccone – Chioma;
- La navigabilità dello Scolmatore d'Arno dalla foce all'autoparco del Faldo;

e negli indirizzi, direttive e prescrizioni:

- L'utilizzazione delle aree retro-portuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;
- La valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront;
- L'adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europea, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE / DELIMITAZIONE DELL'AMBITO DEL P.R.P.  
Scala 1:10000

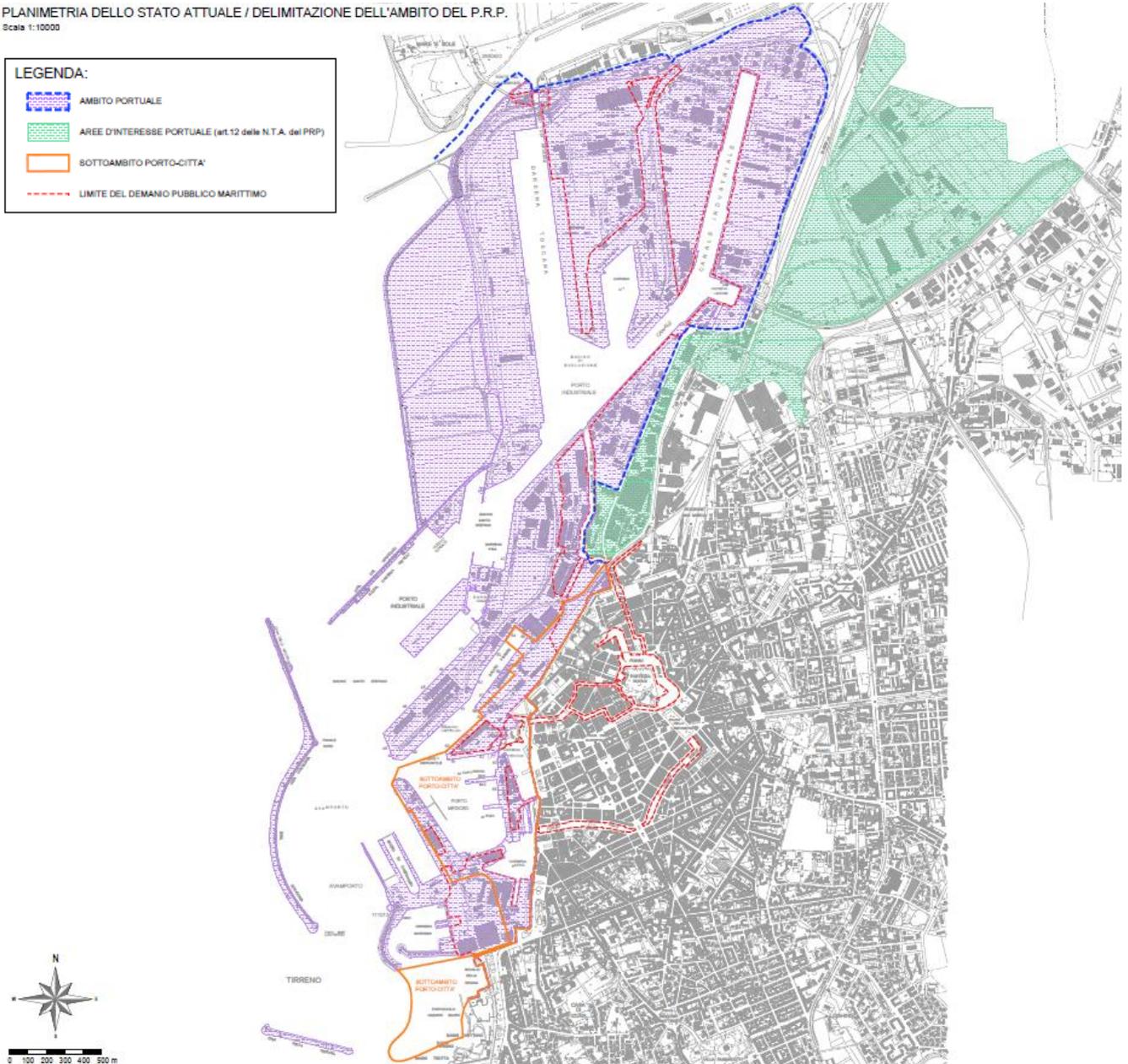


Figura 1: Delimitazione ambito PRP.



Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europea, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE / AREA PORTUALE SECONDO P.R.P.  
Scala 1:10000

**LEGENDA:**

- IMGOMBRO DELLE NUOVE OPERE PREVISTE NEL P.R.P.
- - - - - OPERE DI PRIMA FASE

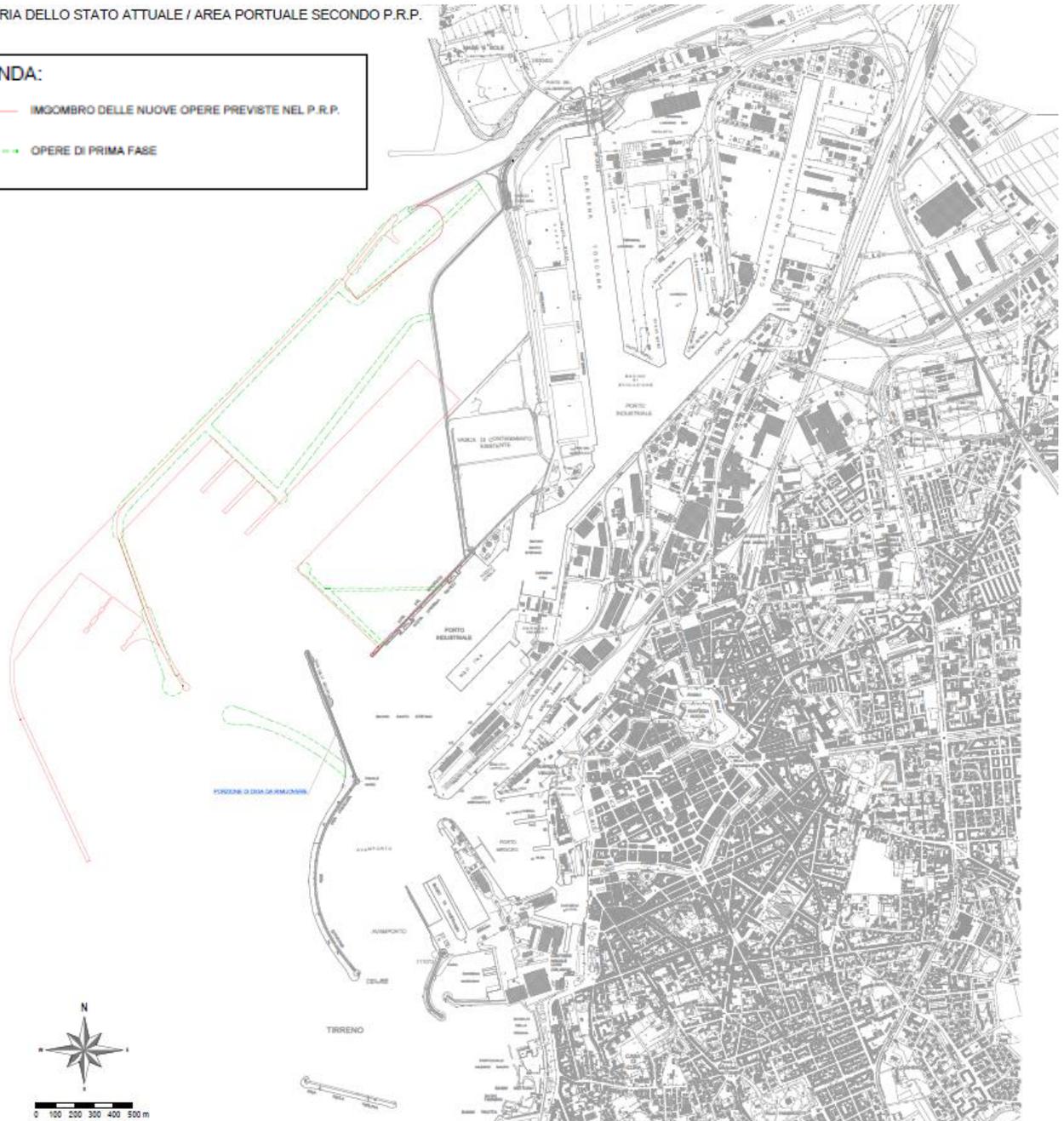


Figura 3: Area portuale secondo PRP.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europea, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

P.R.P. - AREE FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO  
Scala 1:10000

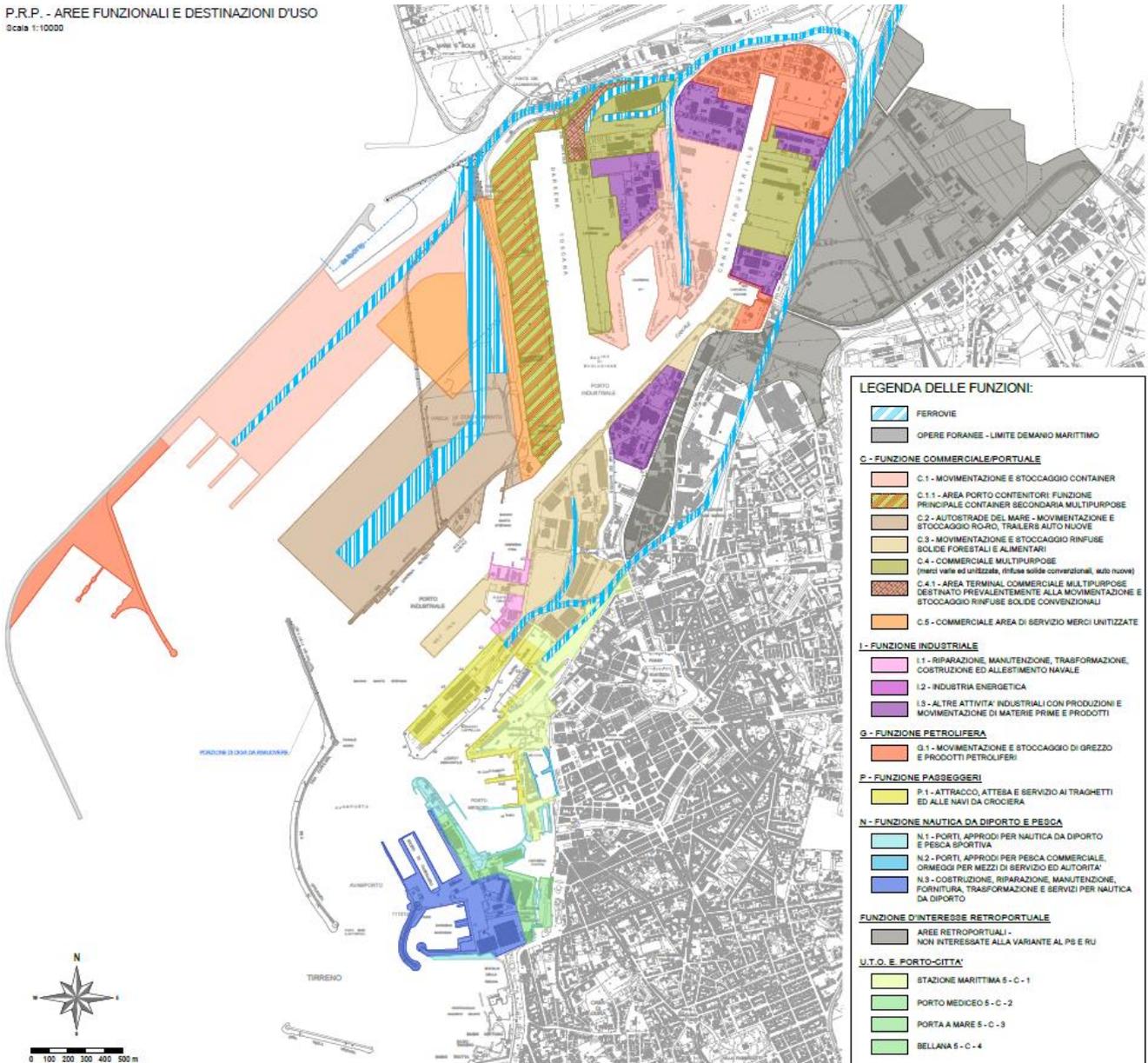


Figura 4: PRP-Aree funzionali e destinazioni d'uso.

Progetto:	Livello progettazione:	Elaborato:
Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Progetto di fattibilità tecnico economica	PARTE GENERALE  1233_PP-A-004_0.docx

## 4 TUTELA E VINCOLI

### 4.1 Beni culturali

Fondamentale è ricordare in questa sede che sono tutelati tutti i beni immobili di proprietà dello Stato aventi più di settant'anni, come previsto dall'art.4, dall'art.10 comma 1 e 5 e dall'art.12 comma 1 del D.Lgs. 42/2004, se non espressamente dichiarati, dopo verifica da parte del Ministero, privi di interesse secondo il comma 4 e 5 dello stesso articolo.

I manufatti decretati, ovvero dichiarati di interesse culturale, presenti nell'ambito del Sistema A-5 Portuale e Sottosistemi A-51 e 4-C19, così come individuato dal PSC vigente sono:

1. Fortezza Vecchia, vincolata ai sensi della D.Lgs 42/2004;
2. Torre del Marzocco e suo fortilizio, vincolata ai sensi della D.Lgs 42/2004;
3. Sistema dei Fossi, Canale dei navicelli, Darsena Vecchia e Darsena Nuova, D.Lgs 42/2004;
4. Resti Torre Maltarchiata, ai sensi dell'art. 822 del C.C "demanio Pubblico";
5. Resti dell'Opera di Porta Murata. D.Lgs 42/2004.

A seguito, inoltre, della presentazione della SIA relativa alla variante al P.R.P. per la realizzazione del porto turistico nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova, con il Decreto V.I.A. n.430 del 07/05/2009 sono stati prescritti obiettivi di tutela e valorizzazione sui seguenti beni:

1. Il Forte della Punta del Molo Mediceo;
2. Il Bastione della Regina;
3. Il Bastione della Vittoria e resti di Porta Murata in radice del Molo Mediceo;
4. I Torrini Lorenese ai lati del ponte girevole sul collegamento tra la darsena nuova e il porto Mediceo;
5. Le Gradinate Semicircolari di approdo sull'Andana Elba e l'antica Dogana;
6. I tratti delle Mura Medicee a coronamento di gran parte del Porto Mediceo;
7. Il Vecchio Bacino di carenaggio nella Darsena Nuova.

Infine, pur se non decretati, sono comunque schedati dal MIBAC e inseriti negli elenchi congiunti con la Regione Toscana e pubblicati in rete dal Lamma:

1. Il Faro;
2. La Lanterna Nord della Diga Curvilinea;
3. La Lanterna Sud della Diga Curvilinea;
4. Faro delle secche della Meloria;
5. Caserma Tullio Santini.

### 4.2 Paesaggio

Per ciò che concerne la tutela del paesaggio in riferimento all'ambito portuale di Livorno, oltre a quanto illustrato precedentemente nella strumentazione urbanistica, sono premessa indispensabile a questo capitolo i seguenti punti:

- mentre la normativa Regionale Toscana tutela il territorio in termini di patrimonio costiero, insulare e marino, comprendendo quindi gli spazi acquei, la normativa urbanistica locale così come quella riferita al D.lgs 42/2004 tutelano e vincolano la sola parte a terra del paesaggio costiero, non includendone la componente acquatica;

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europea, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

- è esclusa la stessa fascia costiera all'interno del porto, ai sensi del comma 2, art.142 D.Lgs 42/2004.

Ai sensi della D.Lgs 42/2004 (ex L.1497/39), il PIT e di conseguenza gli S.U. Comunali riportano all'interno del territorio comunale livornese le seguenti perimetrazioni di vincoli paesaggistici:

- D.M. 28/01/1949 – G.U. 29 del 1949 - Zona comprensiva delle frazioni di Antignano, Montenero e Quercianella. La zona predetta presenta cospicui caratteri di bellezza naturale;
- D.M. 03/12/1948 – G.U. 294 del 1948 - Zona litoranea, nel tratto del cantiere navale O.T.O. Rio di Ardenza. La predetta fascia costiera presenta cospicui caratteri di bellezza naturale.

L'ambito portuale non è quindi interessato da alcun vincolo paesaggistico, soltanto una fascia di rispetto è istituita e normata dagli SU comunali, relativa al cono visivo della Torre del Marzocco per salvaguardarne la percezione di chi viene dal mare.

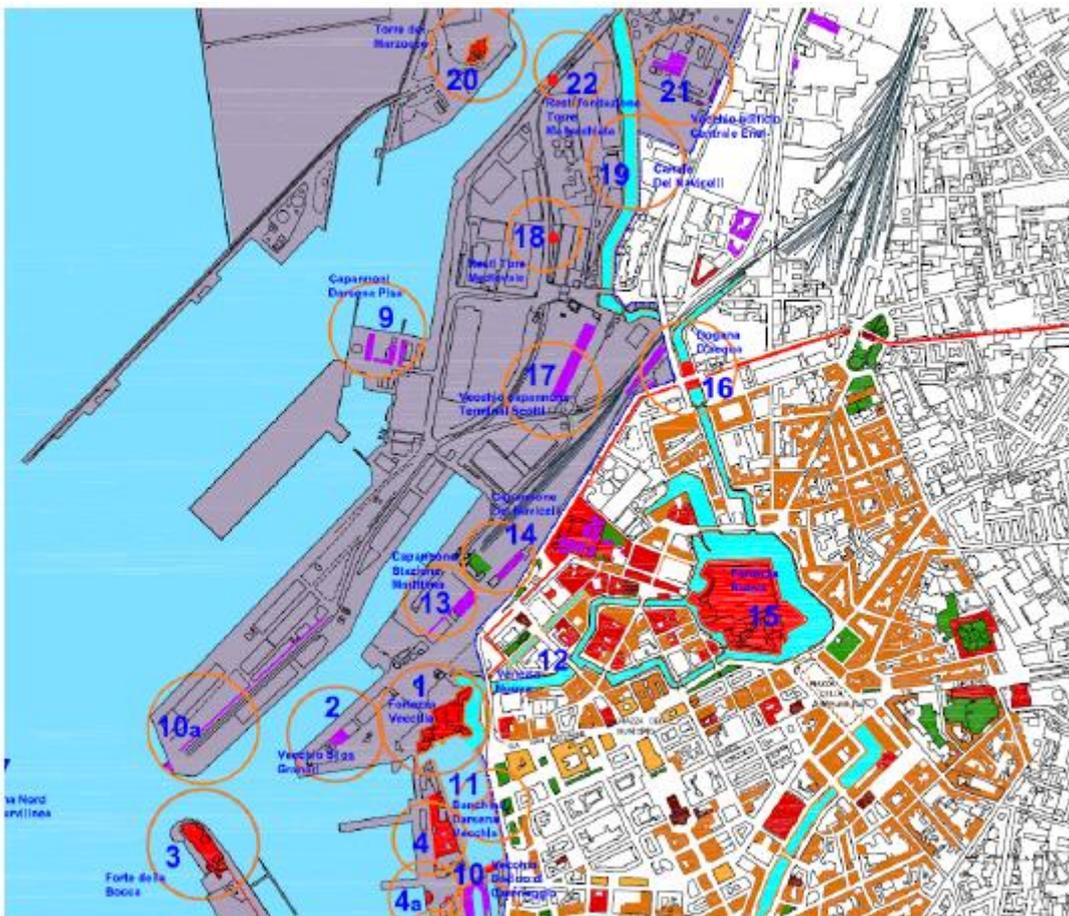


Figura 5: Stralcio della tavola 042 "Patrimonio Culturale in Porto".

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

PARTE GENERALE

1233\_PP-A-004\_0.docx

Tabella 1: Elenco dei beni vincolati da decreto.

	DENOMINAZIONE	ID UNIVOCO BENE	ID ARCHIVIO SOPRINTENDENZA
1	IL BALLATOIO E CAMMINO INTERNO DI RONDA DEL BALUARDO DELLA DARSEN	999	LI0059
2	RESTI DELL'OPERA DI PORTA MURATA	90490090043	LI0165
3	AREA DI RISPETTO ALLA FORTEZZA VECCHIA	90490090064	LI0034
4	FORTEZZA VECCHIA	90490090065	LI0035
5	DOGANA D'ACQUA	90490090086	LI0066
6	INTERO SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI PER VIA D'ACQUA	90490090089	LI0068
7	MURO DI CINTA DEL QUARTIERE DELLA VENEZIA NUOVA	90490090093	LI0071
8	TORRE DEL MARZOCCO	90490090109	LI0009
9	BASTIONI MEDICEI	90490090174	LI0064
10	TORRE MALTARCHIATA	90490090200	LI0011
11	PALAZZO ROSCIANO	90490090077	LI0055