

Comune di Livorno

COMUNE DI LIVORNO

29 LUG. 2010

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

ARCHIVIO GENERALE

GIUNTA DEL 27/07/2010

PROT. N. 275

IMM. ESEC.

INTEGRAZIONE DELLA DELIBERA G.C. N. 150 DEL 16/4/2009 VARIANTE
ANTICIP. AL VIGENTE PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO
URBANISTICO PER L'APPROVAZIONE DEL PIANO REGOLATORE DEL
PORTO DI LIVORNO - AVVIO DEL PROCEDIMENTO AI SENSI DELL'ART.

L'anno duemiladieci, il giorno VENTISETTE del mese di LUGLIO
alle ore 16,45 nella Residenza Comunale di Livorno, si è riunita la Giunta
Comunale nelle persone dei Signori:

1 - COSIMI Alessandro	- Sindaco
2 - TONCELLI Cristiano	- V. Sindaco
3 - RONCAGLIA Carla	- Assessore
4 - COLOMBINI Giovanna	- Assessore
5 - TREDICI Mario	- Assessore
6 - NEBBIAI Valter	- Assessore
7 - RITORNI Claudio	- Assessore
8 - PICCHI Bruno	- Assessore
9 - BERNARDO Paola	- Assessore
10 - BETTINI Maurizio	- Assessore
11 - MAJIDI DARYA	- Assessore

Presente	Assente
X	
X	
X	
	X
X	
X	
X	
X	
X	
X	
	X
9	2

Presiede l'adunanza il Sindaco Dott. Alessandro COSIMI.

Assiste il Segretario Generale Dott. Antonio SALONIA

Il Presidente, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

- OMISSIS -

Oggetto: Integrazione della delibera G.C. n. 150 del 16/4/2009 “ – Variante Anticipatrice al vigente Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico per l’approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno. Avvio del Procedimento ai sensi dell’art. 15 della L.R. 1/2005 “

LA GIUNTA COMUNALE
Dichiarata immediatamente eseguibile

Vista la propria deliberazione n. 150 del 16/4/2009 con la quale è stato avviato il procedimento, ex art. 15 della L.R. 1/2005, per l’approvazione della Variante anticipatrice al vigente Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico per l’approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno ;

Considerato che nell’ambito del procedimento di formazione di tale variante è emersa la necessità da parte dell’Autorità Portuale di apportare alcune modifiche sostanziali rispetto alla proposta originaria di Piano Regolatore Portuale, ed in particolare, oltre ad alcuni aggiustamenti sulle resecazioni della banchine e in ordine alla necessità , emersa in seno agli incontri tenutisi con la competente Soprintendenza, di riprodurre condizioni di acquaticità intorno alla Fortezza Vecchia, di prevedere la realizzazione di un Approdo turistico in Località La Bellana, estendendo di fatto il perimetro delle aree portuali oggetto della variante urbanistica;

Vista in tal senso la documentazione prodotta dall’Autorità Portuale con nota in data 1/7/2010 prot. 6161, agli atti comunali prot. 70337 del 6/7/2010, composta dai seguenti elaborati:

- Volume“ Avvio del Procedimento per la variante al Piano Strutturale del Comune di Livorno – Aggiornamento e integrazioni 6 luglio 2010 “;
- Tavola “ Proposta di nuove opere da realizzare e demolire nel Porto di Livorno ai fini del nuovo P.R.P. 14/6/2010 “;

Considerato che si è conseguentemente reso necessario, da parte dell’Amministrazione Comunale procedere all’integrazione delle Tav 1 , 2 e 3 del Piano Strutturale e delle Tav. 1 e 2 del Regolamento Urbanistico ,con indicazione del perimetro delle aree interessate dalla Variante al P.S. e al R.U. nonché all’integrazione delle “ Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali” come risulta dal Volume di pari oggetto denominato appunto “Integrazione Luglio 2010”

Ritenuto conseguentemente opportuno e necessario procedere ad integrare l’avvio del procedimento , approvato con deliberazione G.C. n. 150/2009, così da consentire a tutti gli enti e gli organismi ivi individuati di poter fornire gli ulteriori apporti tecnici e conoscitivi, nonché di emanare i pareri, nulla osta ecc. come richiesto dal comma 2 Lettere b) e c) dell’art. 15 della L.R. 1/2005 ;

Ritenuto di stabilire che gli enti e gli organismi, già individuati negli elenchi contenuti nella delibera G.C. n. 150/2009 sopra citata, dovranno far pervenire i loro pareri , apporti, nulla osta, assensi, entro e non oltre il giorno 30 settembre 2010

Preso atto che:

- l'Ing. Gianfranco Chetoni, Dirigente Staff 1 è responsabile del procedimento di revisione generale del P.S.;

- che le funzioni di Garante della Comunicazione sono svolte dalla Dr.ssa Susanna Cenerini ;

Rilevato che, ai sensi degli artt. 19 e 20 della L.R. 1/2005 la partecipazione dei cittadini in ogni fase del procedimento di formazione e approvazione della variante anticipatrice di che trattasi sarà assicurata dal Garante della Comunicazione;

Ravvisata la propria competenza ai sensi del vigente Statuto del Comune di Livorno e dell'art. 48 del T.U. del D.Lgs. 267/2000;

Visti i pareri espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, di cui all'allegato 1, che costituiscono parte integrante del presente provvedimento;

Con voti unanimi, espressi in forma palese, anche per quanto concerne l'immediata esecutività

DELIBERA

1. **di integrare**, per le ragioni espresse in narrativa e qui richiamate, l'avvio del Procedimento di approvazione della Variante Anticipatrice al vigente Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno approvato dalla G.C. con deliberazione n. 150 del 16/4/2009 sulla base della seguente documentazione, allegata parte integrante del presente provvedimento:
 - Volume “ Avvio del Procedimento per la variante al Piano Strutturale del Comune di Livorno – Aggiornamento e integrazioni 6 luglio 2010 “ (**ALL. 2**);
 - Tavola “ Proposta di nuove opere da realizzare e demolire nel Porto di Livorno ai fini del nuovo P.R.P. 14 giugno 2010 “ (**ALL 3**);
 - Volume “ Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali” – “Integrazione luglio 2010” (**ALL.4**);
 - Tav 1, 2 e 3 del Piano Strutturale e Tav. 1 e 2 del Regolamento Urbanistico (**ALL.5**)
2. **di stabilire** che gli enti e gli organismi, già individuati negli elenchi contenuti nella delibera G.C. n. 150/2009 sopra citata, ai quali il presente provvedimento verrà trasmesso a cura dal Responsabile del Procedimento con lettera raccomandata R.R. , dovranno far pervenire i loro pareri , apporti, nulla osta , assensi entro e non oltre il **giorno 30 settembre 2010**;
3. **di dichiarare** il presente provvedimento, con separata ed unanime votazione, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs 267/2000

Allegato n. 1, parte integrante della Delibera di G.C. n.° 275 del
27 LUG. 2010

Oggetto Integrazione della delibera G.C. n. 150 del 16/4/2009 " Variante anticipatrice al
vigente P.S. e R.U. per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno. Avvio del
procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005"

PARERI EX ART. 49 D. LGS. 267/2000

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Per quanto attiene alla regolarità dell'atto:

si esprime ☐ non si riscontrano aspetti correlati alla regolarità tecnica
si esprime ☒ parere favorevole
si esprime ☐ parere sfavorevole con la seguente motivazione

Livorno, li _____

Il Responsabile del Procedimento
(timbro e firma)

STAFF I

Pianificazione Territoriale

e Ambientale

Il Dirigente

Ing. Gianfranco Chetoni

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

Per quanto attiene alla regolarità dell'atto:

si esprime ☒ non si riscontrano aspetti correlati alla regolarità contabile
si esprime ☐ parere favorevole
si esprime ☐ parere sfavorevole con la seguente motivazione

Livorno, li 26/7/2010

Il Direttore di Ragioneria
(timbro e firma)

Allegato n. 2 parte integrante della
deliberazione G.C./C.C. n. 275 del 27 LUG. 2010
composto di n. 19 pagine
Il Responsabile del Procedimento

Avvio del procedimento per la Variante al Piano Strutturale del Comune di Livorno

[Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Livorno]

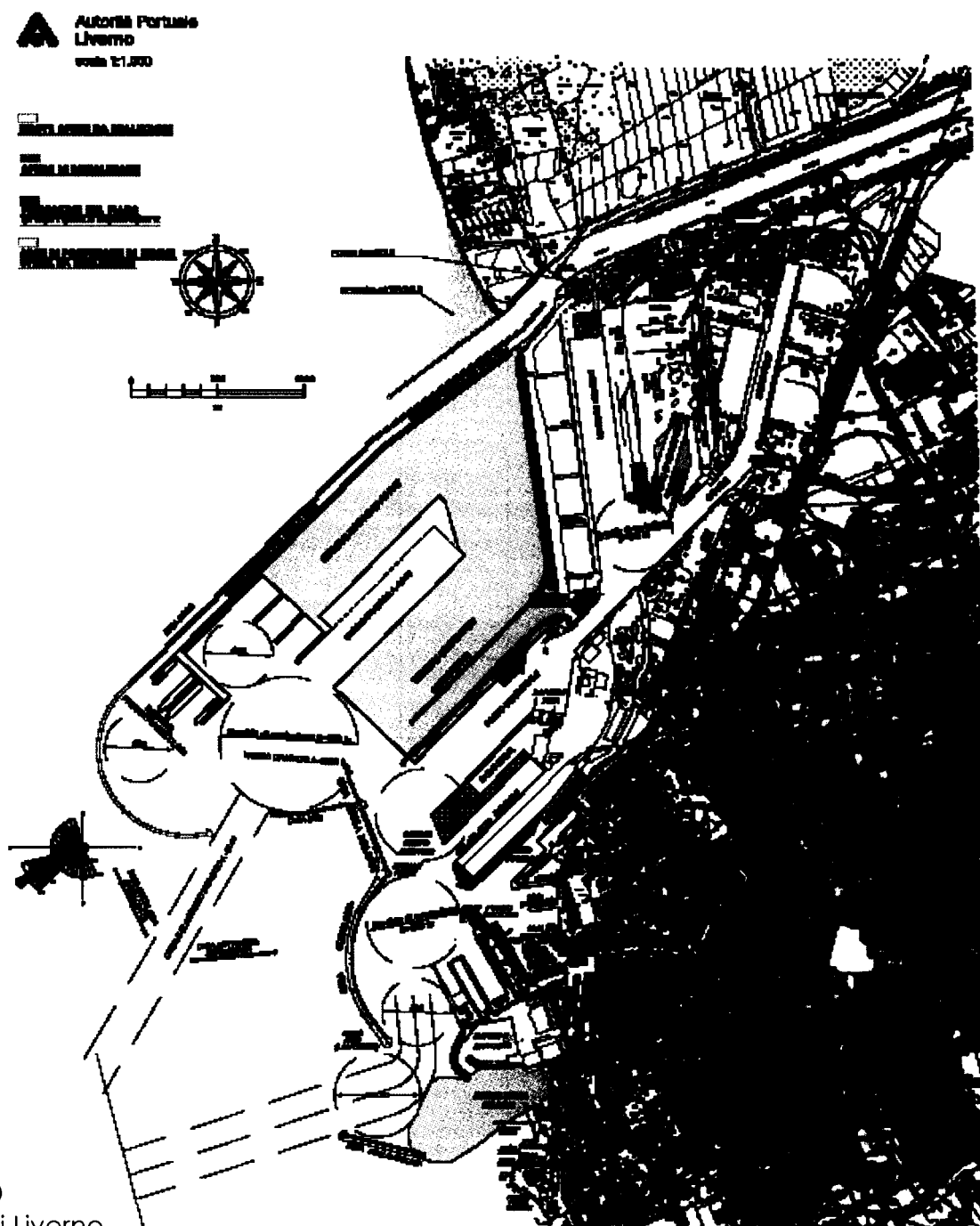
Aggiornamento e integrazioni 6 luglio 2010



Introduzione

Nell'ambito del procedimento di formazione della Variante anticipatrice del Porto di Livorno è emersa la necessità di apportare alcune modifiche rispetto alla proposta precedente – si veda di seguito Tavola - . Oltre ad alcuni aggiustamenti sulle resecazioni delle banchine e all'acquaticità della Fortezza Vecchia, l'elemento di novità è costituito dalla realizzazione di un Porticciolo in località Bellana.

Di seguito sono proposti alcuni capitoli di aggiornamento e integrazione proprio in riferimento alle novità introdotte.



Il superamento della promiscuità delle funzioni dei quartieri di interfaccia città-porto

La mancata separazione tra porto ed attività portuali da un lato e funzioni urbane dall'altro ha prodotto nel tempo, nelle aree urbane di contatto, il proliferare della promiscuità delle funzioni soprattutto tra quelle divenute nel tempo incompatibili; proprio questo permanere ha prodotto degrado urbano da una parte ed inefficienza nelle funzioni portuali presenti dall'altra.

Il fenomeno che ha maggiormente contribuito alla congestione e al degrado è sicuramente la crescita esponenziale in promiscuità dei mezzi di trasporto, sia di quelli privati sia del trasporto merci.

Il riordino delle aree urbano-portuali di interfaccia è occasione non solo di superamento del degrado, bensì occasione di nuovo sviluppo per la città.

L'Amministrazione comunale ha dispiegato nel tempo un'insieme di politiche, dai PRUST ai piani particolareggiati, definendo strategie di medio lungo termine e azioni concrete a breve termine. L'ultima in ordine di tempo è Il Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti & Stazioni" (P.I.A.U.), sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture con l'Autorità Portuale e le Ferrovie dello Stato, che ha individuato una vasta area urbana (Tav. 2)– dalla Fortezza Vecchia ai quartieri nord (tra Sciangai e Barriera Garibaldi) – con lo scopo di sviluppare una progettazione ad hoc per la riqualificazione.



Tav. 2 – Aree di P.I.A.U. "Porti & Stazioni"

Il Piano Strutturale vigente approvato nel luglio 1997 e il Regolamento Urbanistico del gennaio del 1999 hanno perimetrato le aree di interfaccia città porto in un Sottosistema funzionale chiamato 6D Porta a Mare a sua volta articolato in tre Unità Territoriali Organiche Elementari finalizzate a dimensionare le trasformazioni e a definirne gli obiettivi funzionali.

Queste previsioni, a seguito dell'Accordo di programma tra Regione Toscana, Provincia, Comune ed Autorità Portuale di Livorno del 26.9.1997, hanno avuto un primo approdo operativo con l'approvazione in data 10.11.2003 del Piano Particolareggiato del sub-ambito Sgarallino relativo all'UTOE 4C-19 Stazione Marittima ed in data 14.10.2003 del Piano Particolareggiato della S.T.U. Porta a Mare.

Contestualmente l'Autorità Portuale ha avviato la Variante al Piano Regolatore Portuale per la realizzazione di un approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena Nuova.

Questi strumenti, come noto prevedono una trasformazione dell'area per realizzare:

- a. l'arretramento verso Darsena Morosini del Cantiere Navale che nel frattempo è stato trasformato in cantiere per imbarcazioni da diporto,
- b. volumi residenziali, ricettività turistica, commerciale e servizi nelle aree a contorno della Darsena Nuova e di parte del Porto Mediceo ad esclusione di quelle in Andana Anelli,
- c. la destinazione degli specchi acquei della Darsena Nuova e di parte del Porto Mediceo -quello a sud dell'asse tra Molo Elba e il Forte di Bocca - ad approdo turistico trasferendo, in altre zone del porto, tutte quelle funzioni incompatibili come l'attracco per i rimorchiatori, l'attività di manutenzione e carenaggio nel Bacino Piccolo, l'attracco per le bettoline per l'acqua potabile, l'allestimento di imbarcazioni, ecc.
- d. la riorganizzazione della viabilità di accesso con una nuova strada di penetrazione al Mediceo partendo da piazza Orlando ed un ampliamento della viabilità tra la Bellana e piazza Giovine Italia.

La realizzazione del porto turistico nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova presuppone la delocalizzazione del diporto di natura sociale che negli anni, con il venir meno delle funzioni commerciali del Porto Mediceo, si è qui insediato.

A questo scopo si ritiene oggi percorribile la piena attuazione delle previsioni della DCR 258/1992 e successive integrazioni, assunta quale azione strategica dal Master Plan "La rete dei porti toscani", allegato e parte integrante del P.I.T. vigente, all'art. 6 comma 1 lett. c). La suddetta DCR localizzava il porto turistico di Livorno articolandolo in due siti: il complesso del Mediceo e la Bellana per complessivi 1350 posti barca.

In questa sede di avvio del procedimento per la Variante al P.S. finalizzata all'approvazione del Piano Regolatore Portuale si definiscono in modo compiuto gli obiettivi strategici per l'assetto del diporto nautico quale funzione del porto commerciale ai sensi dell'art. 4 comma 3 lett. e) della L. 84/94, riassumendo i contenuti del Piano Particolareggiato della STU Porta a Mare e della Variante al P.R.P. suddetti, puntualizzando che nel comparto del Mediceo verrà allocata per 600 posti barca la nautica di medie grandi dimensioni e che il località Bellana verrà allocata la nautica di minore dimensione e a carattere sociale prevedendovi la collocazione dei circoli nautici attualmente allocati nel comparto del Mediceo.

L'area che va dall'accosto nord del Molo Elba, passando per la Stazione Marittima, la Dogana d'Acqua fino alla Stazione S.Marco, è un'area che ha oramai acquisito una propria fisionomia con la presenza e la crescita del porto passeggeri, che ha raggiunto la dimensione dei 3 milioni di persone tra ferry e crocieristica. Per la sua conformazione urbana e per la crescita esponenziale del porto passeggeri in questi ultimi dieci anni, l'area si è fortemente congestionata nel settore della mobilità.

Si pone perciò l'esigenza, facendo perno sulla Stazione Marittima quale porto passeggeri, funzione tipicamente portuale, di riprogettare l'area, prevedendo:

- da una parte la ristrutturazione e l'ampliamento del terminal passeggeri per far fronte al crescente traffico dei traghetti per le isole e delle crociere;
- dall'altra l'inserimento e lo sviluppo di funzioni tipicamente urbane come quelle commerciali, di servizio, direzionali, creando così le condizioni per il recupero e la valorizzazione di patrimoni storici e culturali come la Fortezza Vecchia, il Forte S. Pietro, la Dogana d'Acqua, la Stazione S. Marco, il circuito delle Mura Lorenese e dei canali della Venezia.

Decisivo per cogliere i suddetti obiettivi sarà, oltre alla delocalizzazione delle funzioni portuali incompatibili, anche la riorganizzazione della viabilità che in questo tratto è fortemente promiscua: cittadina, turistica e commerciale.

Nel recente passato sono stati svolti studi in collaborazione tra Comune ed Autorità Portuale che hanno fornito prime indicazioni, in particolare per la viabilità, per la ristrutturazione urbanistica dell'area in discussione come si evince dalle figure 21 e 22.

Nelle due tavole sono rappresentati due "scenari" corrispondenti a tempi diversi:

- uno "scenario obiettivo" prefigura ipotesi che si aprono con la disponibilità delle superfici della Stazione S. Marco e consente l'articolata specializzazione dei canali di traffico e di accesso al porto e alla città;
- uno "scenario provvisorio" contempla interventi previsti al di fuori dell'area di S. Marco su aree già oggi disponibili: Presenta il limite di avere un primo tratto di viabilità in comune tra traffico urbano e traffico diretto alla stazione marittima.

I due scenari non sono in contraddizione in quanto lo "scenario provvisorio" si presenta come fase transitoria di attuazione del primo.

Ambedue gli scenari inoltre prefigurano un nuovo "modello" di circolazione con la soppressione del ponte Orlando sostituito da un sistema articolato di percorsi, fra i quali è contemplata anche la riqualificazione della Cinta Esterna (per la valorizzazione delle mura lorenese).

In ambedue i casi, infine, le ipotesi di riorganizzazione e potenziamento della viabilità non assolvono solo ad un ruolo di migliorare l'accessibilità e lo scorrimento, ruolo che comunque resta come obiettivo centrale, ma sono contemporaneamente funzionali ad un disegno più generale di riorganizzazione urbanistica delle aree e di tutela e valorizzazione dei resti dell'antico sistema di fortificazioni.

Nell'ipotesi a regime (Fig. 21), la separazione dei flussi di traffico si compie nello snodo di viale Genova. Da qui sono previsti tre canali di traffico:

il **primo** a est della ferrovia con la realizzazione di un viale urbano alberato che raccolga il traffico diretto nella città, correndo su aree ferroviarie fino ad una nuova piazza che si

affianca alla porta S. Marco, da cui si distacca un secondo breve viale che conduce alla prevista fermata ferroviaria. Dalla stessa piazza si distacca anche via della Cinta Esterna che dopo un breve tratto devia, per non tagliare i resti della Dogana d'Acqua, oltrepassa il canale dei Navicelli e, superata la stessa Dogana d'Acqua si riavvicina alle mura lorenese tenendosene discosta per valorizzarle e si conclude nello svincolo ai piedi del ponte S. Trinita.

Il **secondo** canale di traffico è rappresentato da via delle Cateratte che raccoglie il traffico diretto alla Stazione Marittima.

Il **terzo** canale, sempre a ovest della ferrovia, è la via S. Orlando che viene dedicata al traffico pesante diretto al porto da varco Valessini.

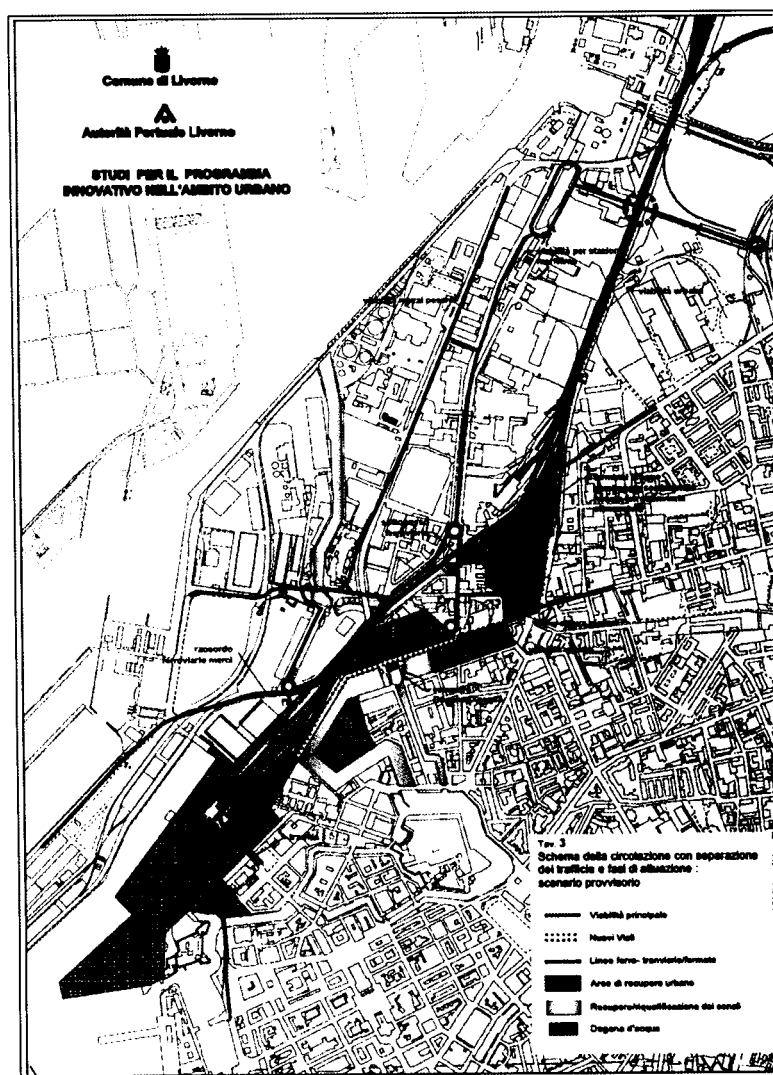


Figura 1-Schema circolazione 2ª fase

L'assetto urbanistico della Stazione Marittima deve essere affrontato perciò sia dal punto di vista della circolazione e che da quello della sistemazione dell'area.

Sul tavolo dell'Accordo di programma per il porto di Livorno del settembre 1997 si sono formulate ipotesi che si fondavano su una sottile fascia edificata di separazione tra la città e il vero e proprio terminal operativo della stazione Marittima. Sul lato urbano gli spazi aperti si configuravano come spazi essenzialmente verdi o parcheggi arredati con alberature, anche per valorizzare la visuale della Fortezza vecchia.

In questa sede una tale organizzazione (Fig. 23) non può che essere ripensata, anche se non necessariamente in modo radicale, innanzitutto perché si rende necessario l'ampliamento del terminal passeggeri come ricordato sopra per far fronte alla crescita del traffico crocieristico e ferry ed in conseguenza di ciò potrebbe rendersi inevitabile una diversa dislocazione delle infrastrutture di accoglienza; secondariamente perché dovranno essere rispettate le direttive di security stabilite internazionalmente dall'ISPS Code per il terminal passeggeri.

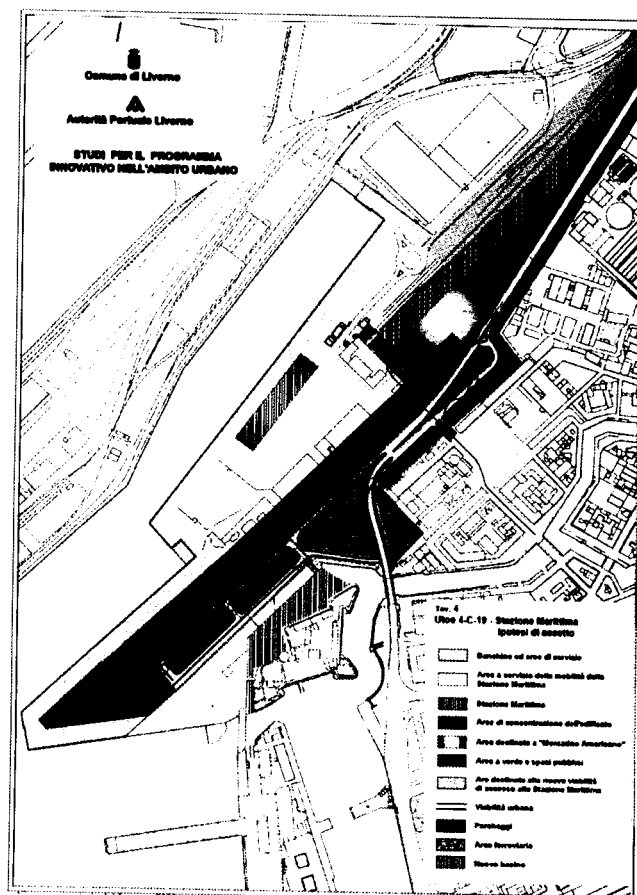


Figura 3-Ipotesi assetto Stazione Marittima

La scelta di anticipare la realizzazione della parte meridionale della Porta a Mare non altera sostanzialmente la strategia di riqualificazione del waterfront anche perché è opportuno connettere più strettamente la Stazione Marittima all'asse settentrionale che arriva fino allo scalo S. Marco mettendo in evidenza le correlazioni col sistema delle infrastrutture terrestri, viarie e ferroviarie, come previsto dal piano regolatore vigente.

La ristrutturazione e riqualificazione della Stazione Marittima e il completamento della strategia di riqualificazione del waterfront richiedono pertanto, come ulteriore passaggio e come previsto dall'Accordo procedimentale, uno studio di fattibilità che prefiguri la riorganizzazione del settore settentrionale e individui con precisione tempi, ipotesi progettuali e costi corrispondenti in modo da estendere anche in questa direzione il recupero avviato nel porto turistico e nel cantiere

Riorganizzazione della cantieristica e delle riparazioni navali

Il passaggio del Cantiere Orlando da cantiere operante nel settore della navalmeccanica a cantiere operante nel settore della diportistica, seppure di grandi dimensioni, ha posto innanzitutto il problema della riconversione delle professionalità, in secondo luogo la riorganizzazione del layout industriale ed in terzo luogo la necessità di riposizionamento produttivo di gran parte del comparto delle riparazioni navali.

L'insediamento del Cantiere Benetti e la scomparsa del Cantiere Orlando, se da una parte arricchisce Livorno della presenza del leader mondiale nella costruzione di mega yachts, dall'altra priva il porto di Livorno della presenza di un cantiere di produzione nel settore della navalmeccanica, ponendo termine ad una tradizione che data dalla seconda metà dell'800.

Come sappiamo la grande cantieristica ha subito a livello internazionale una profonda ristrutturazione che ha costretto la cantieristica navale italiana a consolidarsi nella propria nicchia di produzione - navi da crociera e traghetti che assorbono da soli circa il 90% della produzione -, puntando su scelte di innovazione sia in termini di processi che di prodotti oltreché sulla strategia, avviando iniziative di partnership ed internazionalizzazione.

In questo contesto il ruolo del cantiere Orlando di Livorno è venuto meno non avendo maturato esperienza e know-how; la riconversione si è dimostrata quindi un'opportunità per rinnovare una tradizione, seppur in un segmento molto diverso.

La riconversione della produzione cantieristica ha prodotto ricadute sul settore delle riparazioni navali per due ordini di problemi: innanzitutto la scomparsa del soggetto economico in grado di svolgere il ruolo di capo commessa - il Grande Bacino fu realizzato come sappiamo per recuperare un ridimensionamento produttivo subito dal Cantiere Orlando nei primi anni '60 del novecento - a cui il variegato mondo delle piccole imprese delle riparazioni si rivolgevano; in secondo luogo l'emergere di un problema di incompatibilità tra le attività di riparazione, in gran parte concentrate nel Grande Bacino - per l'uso del quale l'erede delle concessioni del Cantiere Orlando, il cantiere Benetti, aveva strategie diverse dalle vocazioni professionali di gran parte delle imprese delle riparazioni navali - e le destinazioni urbanistiche, nel frattempo approvate, delle aree contermini.

La Camera di Commercio, d'intesa con Comune e Autorità Portuale, ha svolto uno studio di fattibilità per individuare obiettivi, strategie ed azioni per rilanciare l'attività di riparazione navale che, per un porto di caratura internazionale come Livorno, hanno funzione strategica di attrattore di traffici marittimi.

Lo studio suddetto si conclude prospettando due ipotesi di lavoro: in primo luogo prevedendo la collocazione delle attività operative dei riparatori navali presso il Bacino Grande e nell'area attigua; in secondo luogo definendo possibili usi alternativi del Bacino Grande e dell'area di pertinenza, usi verificati sotto il profilo della fattibilità tecnica, strutturale, funzionale ed operativa e completati con una valutazione ambientale della compatibilità tra gli usi di progetto e le attività di nuovo impianto che troveranno sede presso il Porto Mediceo e nelle aree limitrofe.

La prima ipotesi è quella che contempla la destinazione del Grande Bacino di carenaggio e della relativa area di pertinenza all'attività delle riparazioni navali, con riferimento al comparto tradizionale, ossia quello inerente le navi che operano nel porto commerciale.

Questa ipotesi richiede l'attuazione di interventi fisici e strutturali per riattivare il bacino tra i quali il ripristino della struttura portante, danneggiata in più punti, la revisione del sistema degli impianti, la predisposizione di un sistema di alimentazione elettrica indipendente, la ristrutturazione delle gru di banchina e la sistemazione dei piazzali retrostanti per un costo complessivo di circa 10 milioni di €. Sul bacino di carenaggio galleggiante sarà poi necessario effettuare degli interventi al fine di restituire alla struttura la piena efficienza.

Lo studio infine ha svolto la valutazione della compatibilità ambientale dell'attività delle riparazioni navali con le attività turistiche di nuovo impianto previste presso il Porto Mediceo e l'area attigua.

All'attività delle riparazioni navali sono relativi fattori di impatto quali emissioni di gas di scarico, produzione di polveri, particelle solide in sospensione nell'atmosfera, emissioni sonore e vibrazioni prodotte dalle macchine operatrici modificano l'acustica, scarti di lavorazioni, residui di materiali inutilizzati, imballaggi, olii esausti, rifiuti liquidi costituiscono dei rifiuti che determinano anche impatto visivo sulla componente

paesaggio. Gli impatti sono tanto più consistenti quanto maggiori sono le dimensioni della nave lavorata.

La vicinanza delle attività agli ambiti a destinazione turistica, comporta necessariamente il contenimento degli impatti, che dovrà essere perseguito da un lato con accorgimenti di tipo gestionale, dall'altro tramite la realizzazione di alcune opere di mitigazione.

Per quanto riguarda gli accorgimenti di tipo gestionale si tratta, innanzitutto, di rendere il bacino accessibile solo a navi di dimensioni ridotte, che possano quindi rimanere interamente contenute all'interno del bacino stesso rispetto allo sviluppo in alzata. Inoltre dovrà essere valutato l'aspetto riguardante l'accesso all'area di riparazioni navali delle attrezzature di lavoro, considerato che il collegamento stradale che verrà utilizzato sarà la stessa viabilità di accesso all'area turistica.

Le opere di mitigazione necessarie al contenimento degli impatti, corredate dalla stima dei costi sono:

- Realizzazione di una tensostruttura con copertura mobile di tipo rigido, per impedire la dispersione delle polveri con gestione del filtraggio dell'aria - anche per lavorazioni al chiuso - e per contenere le emissioni sonore per un costo complessivo di **4,2 milioni di €**;
- Per la corretta gestione dei rifiuti solidi e liquidi si prevede la realizzazione di rete fognaria, comprensiva di separatori per olii e grassi e trattamenti di acque nere e con la realizzazione di una vasca di accumulo temporaneo per un costo complessivo di **3,5 milioni di €**;
- Barriera fonoassorbente lungo il limite dell'area in oggetto per un costo stimato di **1,8 milioni di €**;
- Eventuale bonifica dell'area a terra per l'adeguamento della stessa alla normativa vigente in materia i cui costi devono essere valutati con studi specifici.

Il costo complessivo della prima ipotesi quindi ammonta a circa **20 milioni di €** con alcune incognite ancora da verificare.

L'ipotesi sopra presentata quindi garantisce l'operatività presso il Bacino Grande dei riparatori navali ma alla condizione di un investimento iniziale notevole; la fattibilità della

soluzione va quindi tutta valutata in termini di piano d'impresa che deve prendere in considerazione tutti i condizionamenti sopra evidenziati.

In via subordinata, lo studio della Camera di Commercio ha preso in esame una seconda ipotesi che prevede lo spostamento delle riparazioni navali in altra parte del porto e l'utilizzazione del complesso delle aree dei bacini di carenaggio a ponente del Molo Mediceo per altre funzioni.

Premesso che deve essere comunque verificata sul mercato la possibilità di una riattivazione operativa del Grande bacino in muratura nel rispetto dei condizionamenti ambientali derivanti dalle trasformazioni urbanistiche approvate per il comparto del Mediceo, in sede di variante al P.S. per l'approvazione del P.R.P. deve essere comunque individuata una alternativa localizzativa per garantire al porto di Livorno un servizio come quello delle riparazioni navali che ne assicura la forza concorrenziale.

L'ipotesi che qui viene avanzata è quella della riconversione della Darsena 1 in centro per la riparazione navale collocandovi il Grande bacino in muratura e due nuove darsene per insediarvi in una il bacino galleggiante e nell'altra la riparazione minore presente in darsena Pisa, realizzando così un'unica area per la riparazione navale.

Con la delocalizzazione dell'attività delle riparazioni navali si presenta la possibilità di prendere in considerazione un uso funzionale diverso del Bacino Grande, delle aree di pertinenza e degli specchi acquei limitrofi. Partendo dall'esigenza di insediare attività compatibili con le funzioni turistiche e urbane oramai assunte dalle aree limitrofe del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, lo studio avanza l'ipotesi di collocare presso il Bacino Grande due accosti per la crocieristica e nel bacino di ponente del Molo Mediceo il diporto nautico.

Le proposte avanzate dallo studio meritano un'attenta valutazione in sede di sviluppo del progetto di variante al Piano Strutturale e soprattutto in sede di sviluppo del Piano Regolatore del Porto da parte dell'Autorità Portuale: è in questa sede che potrà essere assunta la soluzione ritenuta di maggiore interesse per la città e il porto.

Interazione porto – città e il nuovo waterfront di Livorno

Il porto sino alla prima metà dell'ottocento era fortemente integrato con la città, a maggior ragione per la presenza dei fossi che, perduta la originaria funzione militare, divengono vie d'acqua commerciali.

Con la graduale trasformazione da scalo terminale, per la sua natura di emporio, a porto moderno, nodo di una rete logistica nazionale e internazionale, abbandona le caratteristiche di infrastruttura integrata alla città, anzi città e porto divengono reciprocamente un problema: il porto trova nella città ostacolo a rapidi collegamenti con il territorio e la città, soprattutto nei suoi quartieri di contatto, subisce i disagi di attività portuali non più integrabili al proprio interno.

La pianificazione urbanistica comunale si è posta negli ultimi venti anni il problema di riqualificare e risanare le aree di interfaccia tra città e porto.

Con la Variante al P.S. per il Piano Regolatore Portuale questo lavoro deve essere completato, ridefinendo l'assetto complessivo di queste aree, recuperando efficienza alle funzioni portuali qui ancora presenti e compatibili, integrandole con quelle della città e liberando le aree urbane, dalla Dogana d'Acqua ai quartieri nord, dalle interferenze con le attività portuali di trasporto e movimentazione di merci.

Il territorio urbano portuale interessato a questa attività di pianificazione è quindi suddividibile in due distinte parti:

- L'area della S.T.U. Porta a Mare per la quale si è provveduto all'approvazione di un Piano Particolareggiato integrato dalla Variante al P.R.P. vigente da parte dell'Autorità Portuale per la realizzazione dell'approdo turistico nella Darsena Nuova e nel Porto Mediceo; in questa sede si ritiene di aggiungere, a completamento degli obbiettivi degli strumenti di pianificazione suddetti, la previsione di un approdo turistico nello specchio acqueo della Bellana che come indicato al paragrafo 4.5 ha la funzione di integrare gli obbiettivi del porto turistico nel comparto del Mediceo con l'offerta di posti barca per la nautica minore a carattere sociale;

- Le aree urbano-portuali che vanno dalla Fortezza Vecchia alla Dogana d'Acqua (più strettamente interessate ad un'integrazione di funzioni portuali ed urbane) e dalla Dogana d'Acqua alla Stazione S. Marco ai quartieri nord (più interessate ad una liberazione dalla presenza di funzioni portuali causa di degrado urbano).

Per quanto riguarda l'approdo turistico alla Bellana in questa sede, oltre allo specchio acqueo interessato, se ne indicano solo le funzioni, rinviando ad una fase successiva lo svolgimento degli studi di supporto necessari, quali quelli meteo marini e idrogeologici, nonché la definizione del layout infrastrutturale ed il reperimento degli spazi necessari al soddisfacimento degli standard portuali previsti dal Master Plan "La rete dei porti toscani".

Acquisita la pianificazione ad opera della STU Porta Mare, resta da sviluppare la progettazione delle aree della Stazione Marittima e quelle restanti dell'ambito del Mediceo non comprese nella S.T.U. (UTOE 4C19 e sub ambiti 2 e 3 dell'UTOE 5A1) e delle aree comprese tra la Dogana d'Acqua e la Stazione s. Marco.

Per quanto riguarda la Stazione Marittima e contermini essendo più strettamente funzionali al porto passeggeri, lo studio di fattibilità dovrà essere sviluppato dall'Autorità Portuale d'intesa con l'Amministrazione comunale; anche la progettazione delle aree dalla Dogana d'Acqua alla Stazione S. Marco, pur prevalendo le funzioni urbane, dovrà essere sviluppata in stretta connessione con quella relativa alla Stazione Marittima, se non altro perché sono aree fondamentali per l'assetto della nuova viabilità. In particolare per queste aree compresi i quartieri nord si tratta di lavorare ad una complessiva riqualificazione urbanistica creando anche dei veri e propri "cuscinetti" urbani tra le aree portuali – retro portuali e la città.

Per quanto riguarda la Stazione Marittima, lo studio di fattibilità, presentato nell'aprile 2000 dall'Autorità Portuale al Comune di Livorno, nell'ambito dell'Accordo di programma per il porto di Livorno del 26.9.1997, può rappresentare un utile punto di partenza. La nuova progettazione dovrà tenere di conto del nuovo contesto rappresentato dal progetto della S.T.U. Porta a Mare, dall'insediamento nel vecchio Cantiere Orlando di Azimut – Benetti, leader mondiale nella costruzione di mega yachts; deve considerare sinergie utili i progetti di valorizzazione del circuito delle fortezze medicee e i progetti di valorizzazione del circuito dei fossi della città fortificata; ma in particolare dovrà trovare soluzioni urbanistiche e progettuali idonee ad accogliere il crescente traffico passeggeri, soprattutto

crocieristico (+143,16% dal 1999 al 2006), ed intercettarne la maggiore e migliore ricaduta possibile per la città.

Una tale performance fa ritenere necessario un ampliamento delle aree da dedicare al terminal passeggeri: a questo proposito si ritengono idonee le aree del terminal TCO per le rinfuse solide e le aree del Dole terminal; le attività presenti in questi terminal saranno de-localizzate: quelle delle rinfuse per incompatibilità ambientale con il terminal passeggeri e perché troppo vicine alla città e quelle del Dole terminal perché verranno spostate al reefer terminal di prossima apertura sul Canale industriale.

In attuazione dell'Accordo procedimentale sottoscritto tra Regione Toscana, Provincia, Comune ed Autorità Portuale di Livorno il 10 luglio 2008, l'Autorità Portuale procederà all'affidamento della progettazione urbanistica di quest'area al fine di svolgere le procedure di approvazione relative sia alla L.R.T. 1/2005 sia alla L. 84/94.

Gli obiettivi da cogliere con la pianificazione urbanistica e portuale sono quelli relativi innanzitutto alla riorganizzazione degli accosti per le nuove grandi navi da crociera e i piazzali d'imbarco per far fronte al crescente flusso veicolare: a questo scopo sarà necessario demolire la calata Orlando, rindossando il nuovo accosto sulla vecchia diga rettilinea del 1851 e demolendo in testata il Molo Alto fondale per allargare l'imboccatura al terminal e renderla così più sicura per l'ingresso e l'accosto delle navi da crociera di progetto; secondariamente si ritiene utile interrare il bacino Firenze al fine di acquisire terreni per ampliare i piazzali d'imbarco e migliorare la viabilità in ingresso ed in uscita dal terminal per realizzare un'efficiente gestione dei crescenti flussi veicolari legati ai traghetti per le isole.

Il progetto dovrà infine definire soluzioni adeguate per integrare le funzioni urbane, penetrate in questa area portuale, con le funzioni portuali del porto passeggeri, individuando gli edifici da demolire, quelli da ristrutturare e la nuova edificazione per assicurare un efficiente layout del terminal, individuando le aree free e quelle ad accesso controllato nel rispetto delle normative relative alla security stabilite internazionalmente dall'ISPS Code.

Il gestore del terminal dovrà essere messo in condizione di organizzare al meglio il terminal passeggeri che gestisce; a questo proposito dovranno essere previsti accosti per le

navi da crociera di nuova generazione che richiedono anche bacini di evoluzione e fondali adeguati: con queste navi nei prossimi anni viaggerà il 50% dei croceristi.

La ragione di una scelta chiara in questa direzione, risiede nel fatto che il porto di Livorno continua ad essere molto richiesto dalle linee che effettuano crociere di massa a causa della forte vendibilità dei tours che gli armatori realizzano da Livorno: il 60% dei croceristi in arrivo a Livorno compie escursioni e il 90% di queste escursioni è diretto alle città di Pisa e Firenze; del rimanente 40% circa $\frac{3}{4}$ sono disponibili a mini tours in città e provincia quindi un potenziale non secondario di segmento turistico.

Un tale quadro di riferimento previsionale rende strategico anche il collegamento del porto passeggeri con l'aeroporto di Pisa soprattutto ferroviario, ripristinando la linea di collegamento con la Stazione Centrale di Livorno.

La riorganizzazione delle aree per la cantieristica e le riparazioni navali dopo la riconversione del Cantiere Orlando

Partendo dalle conclusioni dello studio della Camera di Commercio di Livorno si possono ipotizzare, da una parte, alcune prime conclusioni operative e dall'altra l'avvio di un percorso di valutazione e di elaborazione di praticabili soluzioni, con tempi certi, per il rilancio delle attività di riparazione navale.

Il punto fermo non può che essere la considerazione come definitiva della collocazione del Cantiere Navale Benetti, frutto di un processo di ristrutturazione del Cantiere Orlando e della Darsena Morosini, che ha visto mobilitati ingenti investimenti pubblici e privati.

Per quanto riguarda le valutazioni da sviluppare a partire dalle conclusioni dello Studio della Camera di Commercio, si deve partire dall'ipotesi di organizzare un'unica area per le riparazioni navali e con spazi a terra e a mare adeguati: unica condizione per un loro rilancio.

Andrà innanzitutto valutata la convenienza economica della riorganizzazione del Bacino Grande per rendere compatibile l'attività di riparazione navale con le vicine nuove funzioni turistiche e urbane del Porto Mediceo e della Darsena Nuova.

Nel caso che questa strada non fosse percorribile, il mantenimento e il rilancio delle attività di riparazione navale sarà possibile solo a condizione che vada avanti la realizzazione dell'ampliamento del porto con la realizzazione della Piattaforma Europa che, con la realizzazione del nuovo terminal delle autostrade del mare per navi ro-ro-pax, renderà possibile riconvertire la Darsena 1 e le aree contermini nel nuovo polo delle riparazioni navali.

La Darsena 1, opportunamente modificata, potrà accogliere un grande bacino di carenaggio, il bacino galleggiante ed una darsena per le lavorazioni di minori dimensioni; le aree a terra contermini, adeguatamente attrezzate, saranno rese funzionalmente integrate.

Allegato n. 4 parte integrante della
deliberazione G.C./C.C. n. 275 del
composto di n. 5 pagine **7 LUG. 2010**
Il Responsabile del Procedimento



Comune di Livorno

Orientamenti ed indirizzi per la Variante anticipatrice al Piano Strutturale
per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno
ANALISI DI SOSTENIBILITA' DEGLI ORIENTAMENTI INIZIALI
INTEGRAZIONE LUGLIO 2010

LIVORNO — Un saluto dal Porto.



*Il giorno del fidanzamento
empiva di Livorno il vento.
che urlo, tutte insieme,
dal porto le sirene.*

da: Urlo di G. Caproni

Ufficio Strategie Ambientali
Dott. Leonardo Gonnelli

Luglio 2010



Orientamenti ed indirizzi per la Variante anticipatrice al Piano Strutturale
per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno

ANALISI DI SOSTENIBILITA' DEGLI ORIENTAMENTI INIZIALI

INTEGRAZIONE LUGLIO 2010

a cura di: Dott. Leonardo Gonnelli

Introduzione

Nell'ambito del procedimento di formazione della Variante anticipatrice del Porto di Livorno è emersa la necessità di apportare alcune modifiche rispetto alla proposta precedente. Oltre ad alcuni aggiustamenti sulle resecazioni delle banchine e all'acquaticità della Fortezza Vecchia, l'elemento di novità è costituito soprattutto dalla realizzazione di un Porticciolo turistico in località Bellana.

1. Caratteristiche della portualità da diporto nel comune di Livorno

Secondo quanto emerge dai primi studi sulla nautica da diporto di Autorità Portuale e del Comune di Livorno la richiesta di posti-barca nel proprio territorio e dei comuni limitrofi è molto elevata. I livornesi nascono con la passione del mare e lo utilizzano in tutti i modi ed in tutti i periodi dell'anno attraverso la nautica da diporto e la balneazione.

Una testimonianza della scarsità attuale della disponibilità di posti-barca è fornita dall'affollamento dei noti canali che attraversano il tessuto cittadino e dalla difficoltà di ormeggiare una barca lungo le banchine che delimitano i canali stessi. In pratica il possesso è ereditario e non esiste alcuna possibilità di incrementare le disponibilità, pari a circa 3300 posti-barca, tutte a motore e di dimensioni piccole e medie, di lunghezza massima fino a 12 m.

Recentemente, sulla base un accordo di programma tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità Portuale siglato in data 26.9.1997, nell'ambito di un processo di riorganizzazione delle funzioni del porto, è stata programmata la

realizzazione del Porto Turistico nel complesso del Porto Mediceo, Darsena Nuova e Darsena Vecchia in grado di ospitare 600 imbarcazioni di lunghezza fino a 45 m. La nuova infrastruttura, che sarà l'unica in grado di accogliere anche barche a vela, le quali sicuramente soffrono più di quelle a motore per l'assenza di sufficienti ormeggi, non è peraltro assolutamente in grado di soddisfare le potenziali richieste in quanto produce solo un modesto incremento alla disponibilità di posti barca. Infatti i bacini che verranno occupati dalla nuova infrastruttura (Porto Mediceo, Darsena Nuova e Darsena Vecchia) attualmente sono già utilizzati per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto che quindi quando verrà realizzato il nuovo porto turistico dovranno essere rilocalizzate all'interno delle nuove infrastrutture.

E' stato ragionevolmente valutato che occorrono almeno 2.000 nuovi posti-barca per soddisfare le richieste locali. A queste dovrebbero essere aggiunte le richieste provenienti da altre zone della Toscana, da altre regioni italiane e senza dubbio anche dall'estero.

Infatti Livorno, oltre che presentarsi come una delle località più importanti della nostra nazione dal punto di vista della portualità commerciale, gode di grandi attrattive anche da punto di vista della portualità turistica, inserita come è in un contesto di grande interesse a terra ed a mare, sia con riferimento alle bellezze naturali che alle attrazioni artistiche, monumentali, enogastronomiche. Basti pensare, limitandosi al fronte mare, alla vicinanza a mete quali l'arcipelago toscano e la Corsica, raggiungibili con una imbarcazione a motore nel corso di una sola giornata.

2. Composizione della flotta

E' noto che negli ultimi anni si è registrato un incremento delle dimensioni delle barche da diporto, nel senso che è diminuito il numero di quelle di lunghezza intorno a 10÷11 m a favore di quelle di lunghezza superiore a 11 m fino a 15 m ed oltre. E' peraltro da considerare che raramente la lunghezza supera i 15 m, in quanto è difficile la manovra di barche più grandi in spazi ristretti senza l'aiuto di un valido equipaggio e moltissimi utenti preferiscono in ogni caso essere in grado di utilizzare la barca da soli o imbarcando familiari e/o amici.

La diffusione delle barche di lunghezza superiore a 15 m, nonché dei superyachts, di lunghezza superiore a 25 m, è legata quasi esclusivamente alla presenza di proprietari

dotati di mezzi economici elevati, quindi in grado di assumere un equipaggio fisso, o all'attività di charter (affitto delle barche con equipaggio per periodi limitati di tempo). Nel caso di Livorno un nuovo porto deve assolvere anche una funzione "sociale". In questa prospettiva appare condivisibile la scelta di destinare il porto storico, dotato di grandi attrattive e di elevati fondali, a barche grandi e di prestigio, mentre la nuova portualità dovrà essere destinata a una utenza "media", attualmente molto penalizzata, orientata tendenzialmente verso barche di lunghezza compresa fra 8,50 e 15 m.

Per inciso si fa osservare che volutamente non si considerano possibilità di permanenza stabile in acqua di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8,50 m, in quanto per tali barche il costo del posto-barca è superiore a quello della barca, mentre a causa delle dimensioni ridotte è possibile fare ricorso al cosiddetto terra-mare, cioè al ricovero entro depositi a più piani ricavati in terraferma. Si tratta di un aspetto che ha risvolti economici e sociali non trascurabili ma che non viene affrontato in questa sede.

In Allegato abbiamo proposto una scheda che definisce la situazione del diporto nautico al 31 dicembre 2006.

3. Nuovo Porto turistico della Bellana

In questa soluzione il nuovo porto è collocato all'interno del porto commerciale, a sud della Darsena Morosini, in corrispondenza della località denominata Bellana. Recentemente la darsena, originariamente difesa da due moli convergenti, è stata protetta in modo più efficace dal moto ondoso incidente prolungando il molo settentrionale in modo da passare dallo schema a moli convergenti a quello a bacino.

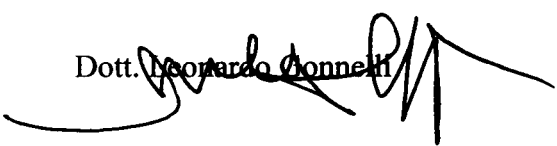
Si è tenuto conto del vincolo costituito dalla presenza del canale navigabile e di una zona di evoluzione per le grandi navi a ridosso della diga della Vegliaia, nonché della futura realizzazione a fianco del bacino Morosini del canale di collegamento con il mare della Darsena Nuova e si è ottenuto un bacino che può accogliere orientativamente 600 posti barca.

La soluzione proposta oltre a mantenere inalterata l'operatività del porticciolo Nazario Sauro mantiene un collegamento diretto con il mare aperto anche allo scoglio della Regina indispensabile per consentire lo svolgimento delle attività del Centro Universitario di Robotica Marina.

Conclusioni sintetiche

Dalle analisi preliminari eseguite emerge che la collocazione di un Porto turistico in Località Bellana dovrà ulteriormente arricchirsi di studi tematici di dettaglio su:

- i limiti imposti dalla configurazione dell'opera di difesa principale della Darsena Morosini nei riguardi dell'estensione del bacino portuale protetto e conseguentemente alla capacità in termini di posti barca
- la presenza di contigua emergenza storica costituita dallo Scoglio della Regina,
- batimetria dei fondali antistanti lo specchio acqueo,
- questioni geologico-tecniche;
- ecosistemi marino-costieri;
- le performance ambientali (incremento rifiuti, consumi energetici, impatto acustico, etc.) in ordine alla antropizzazione dell'area e alla sua modificazione d'uso.

Dott.  Connelly

PIANO STRUTTURALE

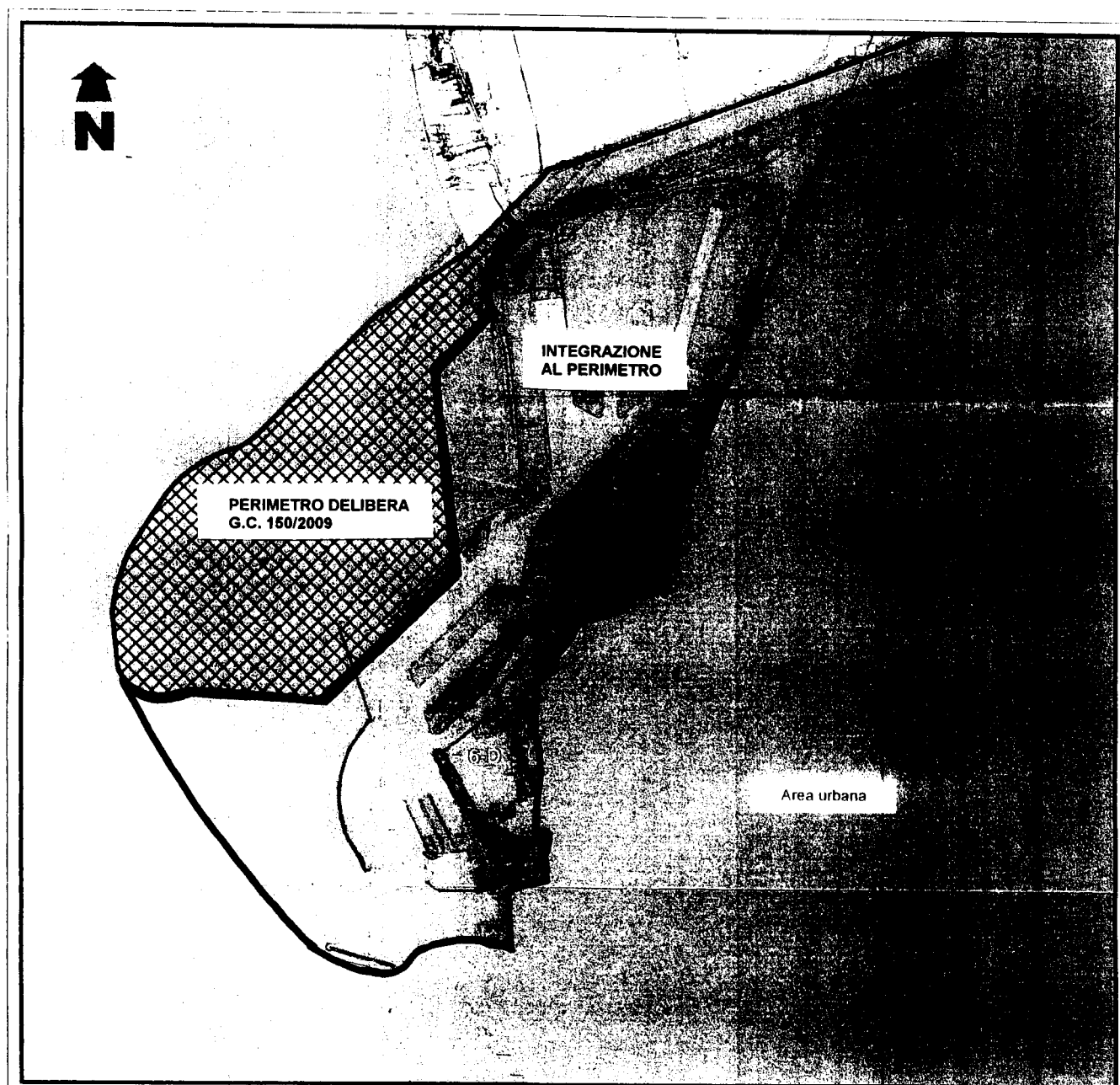
Tav. 1

Sistemi territoriali e funzionali, invarianti,
luoghi con statuto speciale, luoghi centrali

Allegato n. 5 parte integrante dell'
deliberazione G.C./mm. n. 245 del
composto di n. 5 pagine 27 LUG. 2010
Il Responsabile del Procedimento

STAFF 1

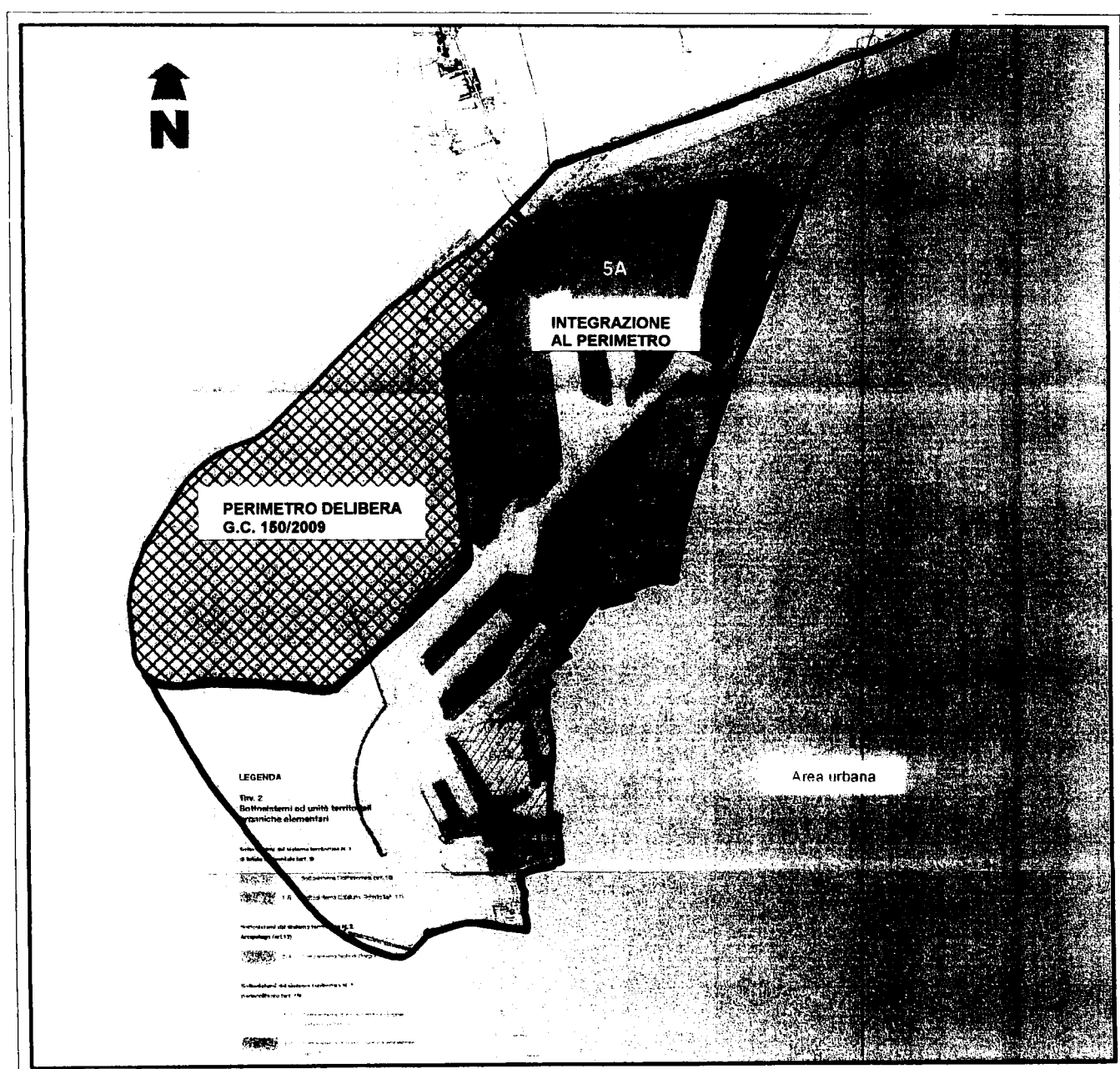
Pianificazione Territoriale
e Ambientale
Il Dirigente
Ing. Gianfranco Cheloni



Tav. 2

Sottosistemi ed unità territoriali organiche elementari

STAFF 1
Pianificazione Territoriale
e Ambientale
Il Dirigente
Ing. Gianfranco Cheloni

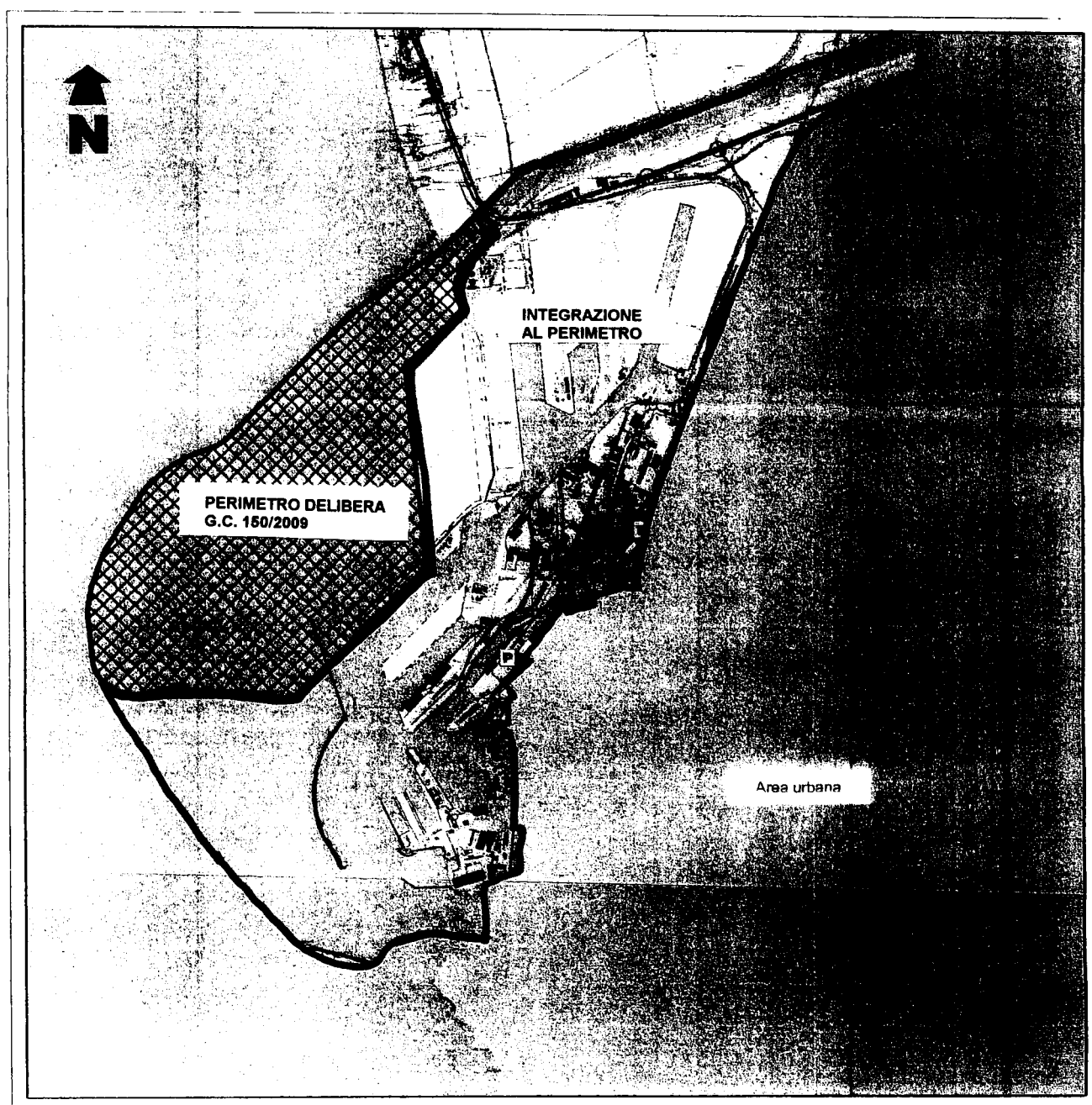


PIANO STRUTTURALE

Tav. 3

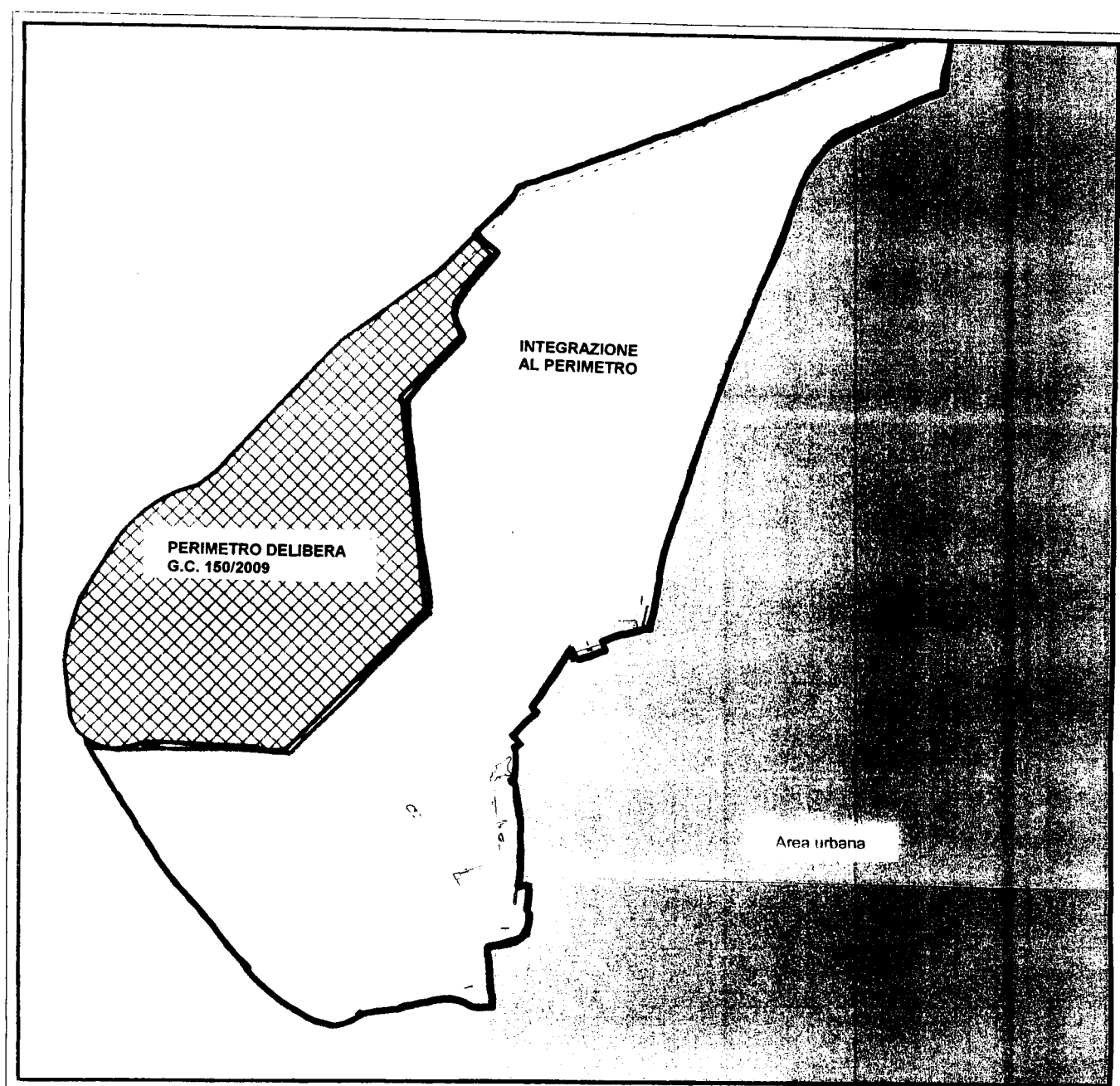
Sistema funzionale infrastrutture

STAFF 1
Pianificazione Territoriale
e Ambientale
Il Dirigente
Ing. Giancarlo Chetoni



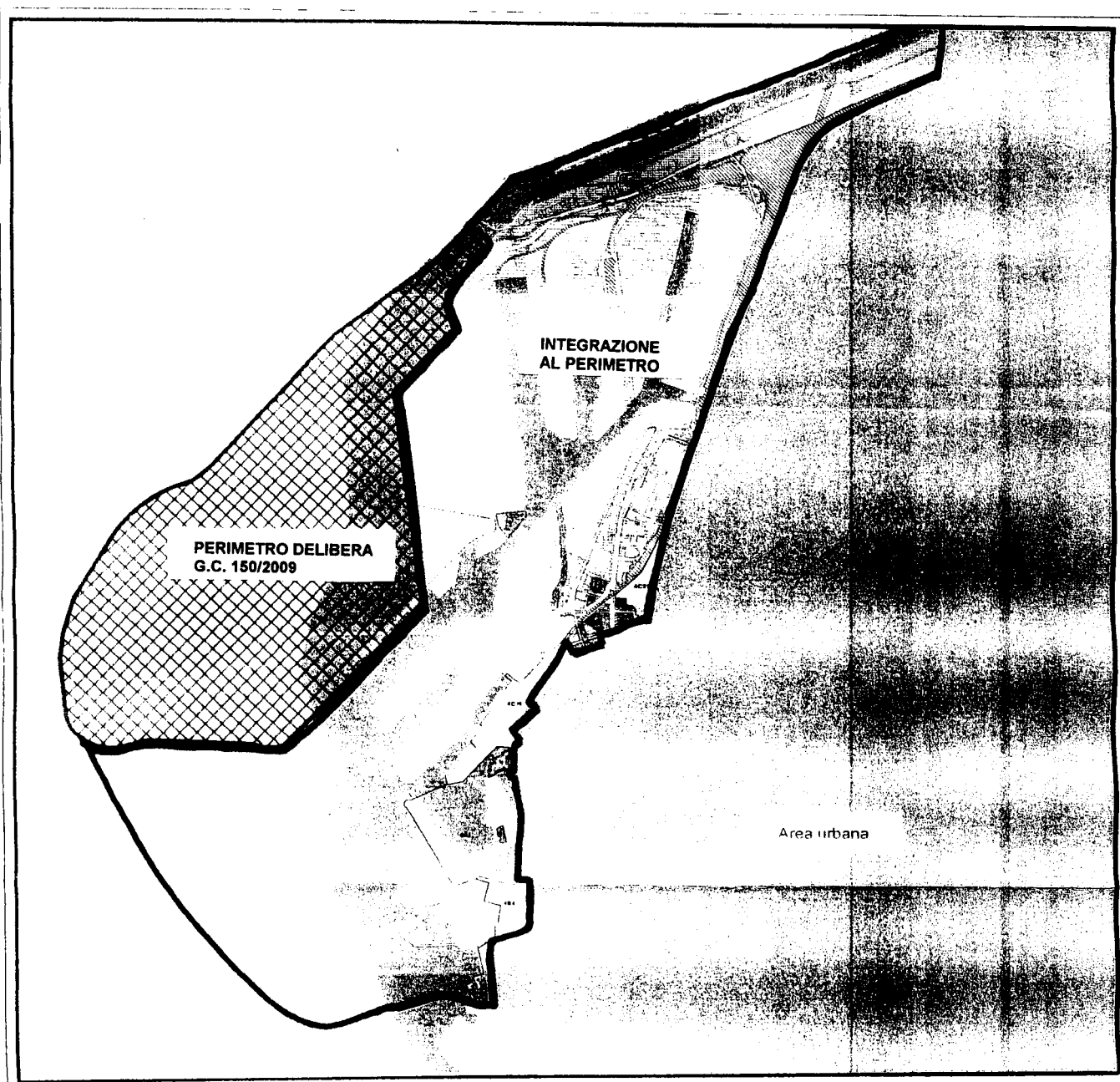
REGOLAMENTO URBANISTICO
Tav. 1
Gruppi di edifici

STAFF 1
Pianificazione Territoriale
e Ambientale
Dirigente
Gianfranco Cherini



REGOLAMENTO URBANISTICO
Tav. 2
Azzonamento e Aree normative

STAFF
Pianificazione Territoriale
e Ambientale
Dirigente
Ing. Gianfranco Chionini



Del che si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene approvato e sottoscritto

Il Presidente
f.to COSIMI

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

CERTIFICATO PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata affissa in data odierna all'Albo Pretorio del Comune per rimanervi in pubblicazione per quindici giorni consecutivi.

Livorno, **29 LUG. 2010**

Il Resp. Servizio Commessi
f.to Mauro Marini

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

SI ATTESTA CHE LA PRESENTE DELIBERAZIONE

☐ E' eseguibile trascorso il decimo giorno dalla sua pubblicazione, senza reclami, all'albo pretorio ai sensi dell'art. 134, comma 3 del D.Lgs 267/2000

☒ E' eseguibile dal momento della sua adozione ai sensi dell'art. 134, 4° comma D.Lgs 267/2000

Livorno, **29 LUG. 2010**

Il Segretario Generale
f.to SALONIA

Per copia conforme

Livorno,

IL SEGRETARIO GENERALE

COPIE PER	
ALBO	
ATTI	