

Conferenza del 20.2.2015



Comune di Livorno

Variante anticipatrice al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno

Regione Toscana
Direzione Generale
Governio del territorio
Via di ... 26
50120 Livorno

Valutazione Ambientale Strategica DICHIARAZIONE DI SINTESI

ai sensi dell'art. 27 L.R. 10/2010 s.m.i.



VEDUTA DI LIVORNO - VIEW OF LEGHORN



Dipartimento IV Politiche del Territorio
Settore Pianificazione territoriale e GIS
Arch. Paolo Danti



Dip.to Infrastr. e Sp. U.S. Mobilità e Registro Arch. Registrato Serra



Febbraio 2015

REGIONE TOSCANA
Settore Programmazione Porti Commerciali, Interporti e Porti Turistici
(Arch. Adriano Benati)

INDICE

Premessa

1. Scopo del documento
2. Sintesi del processo decisionale (**art. 27 - comma 2 - punto a**)
3. Sintesi delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nella variante, nonché delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato (**art. 27 – comma 2 – punti b e c**)
4. Motivazioni o scelte di piano alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS(**art. 27 – comma 2 – punto d**)

Premessa

Il presente documento costituisce la ***Dichiarazione di sintesi*** della Variante anticipatrice al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno per l'approvazione del Piano regolatore del Porto di Livorno, redatto a conclusione del processo decisionale di VAS così come previsto dalla Direttiva Europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i e dalla Legge Regionale n. 10/2010 e s.m.i..

1. Scopo del documento

Come anticipato in premessa, la presente *Dichiarazione di sintesi* inerente il percorso di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per la Variante anticipatrice al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno è prodotta nel pieno rispetto delle indicazioni comunitarie, nazionali e della Legge regionale 10/2010 e s.m.i nel percorso di VAS.

La Dichiarazione di sintesi è il documento centrale dell'ultima fase della valutazione ambientale strategica, accompagna l'approvazione del piano riepilogando in modo esaustivo tutto il procedimento, i risultati ottenuti e le motivazioni delle scelte.

Con la Dichiarazione di sintesi si informano le parti interessate e consultate circa le decisioni finali in mettendo loro a disposizione, congiuntamente all'atto di governo del territorio approvato, un documento nel quale sono descritte le valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale, i pareri dei soggetti consultati e la modalità con la quale sono stati considerate e inseriti nell'atto di governo stesso.

In particolare, ai sensi dell'art. 27 della l.r. 10/2010, la Dichiarazione di Sintesi contiene:

- la descrizione del processo decisionale seguito;
- le modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano stesso;
- le modalità con le quali si è tenuto conto del rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato;
- le motivazioni e le scelte di piano o programma anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS.

2. Sintesi del processo decisionale (art. 27 - comma 2 - punto a)

Il Piano Regolatore del Porto di Livorno vigente è stato approvato con D.M. n. 27 del 20.1.1953 e successivamente modificato con D.M. n. 1801 del 26.3.1953 e D.M. del 17.10.1973.

La Regione Toscana, attraverso il Piano d'Indirizzo Territoriale (approvato con delibera n. 72 del Consiglio Regionale del 24.07.2007) e l'allegato parte integrante Master Plan "La rete dei porti toscani" ha individuato quale priorità per il porto di Livorno la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale per la disponibilità di nuovi spazi e la realizzazione della Darsena Europa come punto di riferimento della Piattaforma logistica costiera.

La Regione Toscana, attraverso il documento "La Toscana nel Quadro strategico nazionale 2007 – 2013" allegato al P.I.T., in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo, ha proposto al Ministero delle Infrastrutture di integrare tra le piattaforme territoriali transnazionali, la piattaforma toscano-emiliana-romagnola comprendente le autostrade del mare, il sistema dei porti toscani, tra cui il nuovo porto di Livorno che può diventare un *bridge* intermodale internazionale, il corridoio TEN 1 (Trans European Network) e l'alta velocità – alta capacità ferroviaria.

La Provincia di Livorno attraverso lo Statuto del Piano Territoriale di Coordinamento (adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 231 dell'11/12/2008 e approvato definitivamente il 25/3/2009 con deliberazione n. 52), ha confermato la necessità per il Porto di Livorno di riacquisire, attraverso il nuovo PRG portuale, la competitività internazionale procedendo alla modernizzazione dello scalo e ha individuato proprio nello stesso Statuto, le prestazioni minime che la nuova previsione urbanistica dovrà prevedere, recependo così quanto previsto nell'accordo procedimentale dell'10/7/2008.

Da ciò l'Autorità Portuale di Livorno ha ritenuto di provvedere alla stesura di un nuovo Piano Regolatore per poter sviluppare questo importante motore economico e produttivo per la città di Livorno e non solo, rendendolo competitivo con altri scali e adeguato al naviglio ed alla marineria che, soprattutto negli ultimi anni sta evolvendo verso il gigantismo nautico.

Il Piano Strutturale del Comune di Livorno (approvato nel 1996) ed il Regolamento Urbanistico (approvato nel 1999) attualmente vigenti, non risultano pienamente coerenti con la Programmazione dell'Autorità Portuale di Livorno; da qui la necessità di predisporre una variante anticipatrice.

Una “Variante anticipatrice” poichè come è noto, l’Amministrazione Comunale ha già avviato la revisione del proprio Piano strutturale e del conseguente Regolamento Urbanistico che tuttavia necessitano ancora di un periodo di studi.

L’Accordo di programma per il porto di Livorno è stato sottoscritto tra Regione Toscana, Provincia, Comune e Autorità Portuale di Livorno in data 26.9.1997 ed è stato modificato parzialmente in data 28.5.1999.

In data 15/2/2001 è stato sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Toscana, le Province di Livorno, Lucca e Pisa, i Comuni di Livorno, Lucca e Pisa, le Ferrovie dello Stato Spa, e la Treno Alta Velocità Spa (TAV) l’Accordo Quadro per il potenziamento e la qualificazione del servizio ferroviario metropolitano dell’Area Vasta Livorno, Lucca e Pisa.

In data 5 luglio 2004 è stato sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture, tra lo stesso Ministero, il Comune di Livorno, l’Autorità Portuale di Livorno e le Ferrovie dello Stato, un Protocollo d’intesa finalizzato all’attuazione del Programma innovativo in Ambito Urbano per Porti e Stazioni ferroviarie nel quale sono indicati gli obiettivi di progettazione dell’area di interfaccia tra città e porto e le relative risorse finanziarie.

In data 11 gennaio 2007 è stato sottoscritto tra Regione Toscana, Autorità di Bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, comuni di Collesalveti, Livorno e Pisa, Ente Parco Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli, Camere di commercio di Livorno e Pisa e Autorità Portuale di Livorno, l’Accordo di programma per la progettazione dello sviluppo dell’area costiera Pisa – Livorno - *“Iniziativa coordinate per l’attuazione dei progetti: valorizzazione turistico ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica”*.

In data 24 gennaio 2008 è stato sottoscritto il protocollo di intesa *per lo sviluppo della logistica regionale e la promozione di sinergie tra gli interporti della Toscana* tra Regione Toscana e Comuni di Livorno, Prato e Collesalveti.

In data 7/7/2008 con Deliberazione n. 126 il Consiglio Comunale ha approvato il documento contenente gli “Indirizzi per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno”.

In data 10 luglio 2008 è stato sottoscritto un importante Accordo procedimentale ai sensi dell’art. 15 della L.241/1990 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Autorità Portuale e Comune di Livorno, al fine di procedere mediante Accordo di Pianificazione, alla definizione del Piano Regolatore del Porto, ai sensi dell’art. 21 comma 4 della L.R. 1/2005. Tale accordo procedimentale è stato poi aggiornato nel 2013 limitatamente alle fasi della procedura per tenere conto degli aggiornamenti normativi intervenuti.

Con Deliberazioni n. 149 e n. 150 del 16.04.2009, la Giunta Comunale di Livorno ha avviato il procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/2005 rispettivamente per la "Revisione del Piano Strutturale del Comune di Livorno" e per la "Variante anticipatrice al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico per l'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Livorno ai fini dell'implementazione del Quadro Conoscitivo da parte degli Enti e Organismi pubblici individuati nel medesimo provvedimento di avvio.

In ordine alla normativa vigente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e considerata la rilevanza dello strumento la variante in oggetto predisposta dal Comune di Livorno, risulta obbligatoriamente soggetta a VAS.

Con Deliberazioni n. 119 del 24.03.2009 e successiva n. 483 del 4.12.2009 la Giunta Comunale ha individuato l'Autorità Competente, quella Procedente ed il Soggetto Proponente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), inoltre ha nominato il Nucleo Tecnico di Valutazione interno all'Ente per la VAS in materia di pianificazione. In particolare l'Autorità Competente è la Giunta Comunale, l'Autorità Procedente è il Consiglio Comunale, il Soggetto Proponente è l'Ufficio Strategie Ambientali del Dipartimento "Politiche del Territorio" di questa Amministrazione comunale.

L'Amministrazione Comunale con deliberazione G.C. n. 484 del 4.12.2009 ha avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica della Variante anticipatrice al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico sulla base del *Rapporto preliminare* predisposto dall'Ufficio Strategie Ambientali.

Nell'ambito del procedimento di formazione della Variante anticipatrice del Porto di Livorno, da parte dell'Autorità Portuale di Livorno è emersa la necessità di apportare alcune modifiche rispetto alla proposta precedente. Oltre ad alcune ottimizzazioni sulle resecazioni delle banchine che migliorano l'acquaticità della Fortezza Vecchia e la Torre del Marzocco, l'elemento di novità che ha fatto pervenire l'Autorità Portuale di Livorno con nota del 1 luglio 2010, è costituito soprattutto dalla previsione di realizzazione di un Porticciolo turistico in località Bellana funzionale alla nautica sociale.

In relazione a questo elemento di novità sostanziale, il Soggetto Proponente ha predisposto una integrazione documentale al Rapporto Preliminare nell'agosto 2010. Con nota in data 9.08.2010, il Proponente ha provveduto nuovamente a trasmettere il Rapporto Preliminare ai soggetti competenti in materia ambientale richiedendo agli stessi di far pervenire eventuali osservazioni entro il giorno 30 settembre 2010.

Sulla scorta dei contributi dei soggetti competenti in materia ambientale e dei contributi giunti dal pubblico, l'Amministrazione Comunale con Deliberazione G.C. n. 3 del 14 gennaio 2011 ha approvato il Rapporto Ambientale.

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 64 del 25.05.2011 è stato approvato il Documento *“Verso la Revisione del Piano Strutturale: L'idea della città e le politiche di intervento”* in cui nel Capitolo 3 vengono definiti gli obiettivi generali per il Porto di Livorno.

Inoltre, considerato che il Piano Regolatore del Porto di Livorno è soggetto ad Accordo di pianificazione, nel mese di settembre si è aperta la Conferenza dei servizi tra le strutture tecniche della Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno ed Autorità Portuale finalizzata alla conclusione dell'Accordo di pianificazione per la Variante al Piano Strutturale, al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore Portuale di Livorno e per la definizione del Master Plan del PIT, la conferenza di pianificazione si è chiusa il 21 ottobre 2013 con la sottoscrizione del verbale presso la Regione Toscana, ai sensi dell'art. 22 della L.R. 1/05 .

Successivamente, in data 26.11.2013 è stata stipulata tra i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza dei servizi l'intesa preliminare di cui all'art. 22 – comma 2 – L.R. n.1/2005 relativa all'accordo di pianificazione per l'adozione della variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico del Comune di Livorno nonché per la definizione del piano regolatore portuale e per la definizione della scheda di aggiornamento del quadro conoscitivo del Masterplan del PIT.

La Variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico è stata adottata dal Consiglio Comunale con delibera n. 144 del 09.12.2013 ed in data 18.12.2013 è stato pubblicato l'avviso di adozione sul BURT n. 51 ai sensi degli art. 17 e 22 della L.R. n.1/2005 nonché ai fini delle consultazioni in materia di VAS previste dall'art. 25 della L.R. n. 10/2010.

Successivamente alla pubblicazione sono pervenute 27 osservazioni nell'ambito del procedimento di variante e 8 osservazioni a seguito delle consultazioni per la VAS.

Contestualmente, l'Autorità Portuale ha avviato le consultazioni sul rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale di Livorno – adottato dal Comitato Portuale in data 19.12.2014 – a conclusione delle quali il Nucleo Unificato Regionale di Valutazione (NURV) ha espresso parere motivato con determinazione n. 4 del 3.6.2014.

In data 28.11.2014 – con nota assunta al prot. gen. n. 113878 – l'Autorità Portuale ha trasmesso al Comune di Livorno gli elaborati di PRP modificati a seguito del sopra citato parere del NURV nonché a seguito del previsto parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, reso in data 17.10.2014.

Con decisione n. 40 del 17.2.2015 la Giunta Comunale ha apprezzato le controdeduzioni alle osservazioni pervenute nell'ambito del procedimento di variante, dando mandato agli uffici di procedere con gli atti conseguenti.

Con deliberazione n. 55 del 17.2.2015 la Giunta Comunale ha espresso il parere motivato in materia di VAS ai sensi dell'art. 26 della L.R. n. 10/2010, dando atto delle osservazioni pervenute.

3. Sintesi delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nella variante, nonché delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato (art. 27 – comma 2 – punti b e c)

La Giunta Comunale con deliberazione n.55 del 17/02/2015, quale Autorità Competente in materia di VAS, ha espresso il seguente **parere motivato** circa la compatibilità e sostenibilità ambientale delle previsioni della Variante al P.S. ed al R.U. *“la valutazione ambientale relativa al procedimento in oggetto è conforme alle informazioni richieste dall'art. 24 della L.R. 10/2010 e alla relativa documentazione secondo i contenuti dell'allegato, della medesima legge. Per i progetti di opere ed interventi da realizzarsi nell'ambito de piano regolatore che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la VIA gli elementi valutati in sede di VAS costituiscono dati acquisiti per la VIA”*.

Il parere motivato dà inoltre atto della necessità di tenere di conto di quanto osservato dall'ARPAT Dipartimento di Livorno e dal Comune di Pisa anche della necessità di analizzare gli impatti sulla natura e la biodiversità nelle aree interessate e contermini al porto e di approfondire le ulteriori tematiche evidenziate dal NTV: *“che nelle successive fasi di definizione dei progetti e comunque prima della presentazione dei relativi S.I.A. siano ulteriormente approfondite le problematiche relative a:*

- *Qualità dell'aria;*
- *Emissioni in atmosfera;*
- *Impatto acustico;*
- *Qualità delle acque interne e traffico indotto dalle opere previste;*
- *Inquinamento elettromagnetico;*
- *Compatibilità paesaggistica rispetto all'incidenza sul litorale pisano”*.

Il parere motivato ha altresì preso atto “che l'Autorità Portuale ha provveduto a modificare gli elaborati del PRP – a seguito del parere del NURV e del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici “.

Il NTV ha rilevato che le modifiche apportate in fase di controdeduzione alle osservazioni presentate alla Variante Urbanistica e le relative implicazioni sono state oggetto di valutazione.

Pertanto, a seguito delle modifiche del PRP da parte dell'Autorità Portuale e del parere motivato espresso dalla Giunta Comunale, sono state apportate alcune modifiche alla variante anticipatrice al PS e al R.U. adottata ed è stato integrato il Rapporto Ambientale.

In particolare, si è proceduto a modificare alcune tavole del P.S. e del R.U. adottate modificando il disegno della foce armata dello Scolmatore d'Arno, della Darsena fluviale e del Molo Alto Fondale, al fine di incrementare la superficie degli specchi acquei per aumentare la sicurezza della navigazione interna ai canali.

Inoltre, a seguito del lavoro di valutazione delle osservazioni pervenute e delle risultanze del parere motivato, fermo restando che non variano in modo sostanziale i giudizi, le valutazioni e le indicazioni di compatibilità ambientale espresse nel rapporto Ambientale depositato in sede di adozione, si è proceduto ad elaborare un Rapporto Ambientale conclusivo che integra il precedente Rapporto Ambientale definitivo approvato dall'Autorità competente con delibera di G.C. n. 487 del 11/11/2013 che si compone dei seguenti allegati (gli allegati fino al n. 6 sono già inclusi nel Rapporto Ambientale definitivo; gli allegati dal n. 7 al n. 14 costituiscono oggetto di integrazione)

- ALLEGATO 1 “Raccolta ragionata di atti tecnici e amministrativi a supporto della proposta della ripermimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Livorno”;
- ALLEGATO 2 “Relazione di inserimento paesaggistico dell'area della Bellana”;
- ALLEGATO 3 “Studio di Incidenza ai sensi dell'art. 73 della L.R. 10/2010”;
- ALLEGATO 4 “Relazione geologico-tecnica ai sensi del D.P.G.R.T. n. 53/R/2011”;
- ALLEGATO 5 “Studio idrogeologico generale dell'area SIN di Livorno”;
- ALLEGATO 6
 - “Valutazione sulla qualità dell'aria, clima acustico, energia, bilanci e fabbisogni di materiali, rifiuti” Sintesis, Livorno
 - “Effetti prodotti dalle previsioni del Nuovo PRP Livorno ai fini del rischio di incidenti rilevanti” si STA Team
 - “Sintesi delle valutazioni relative all'ambiente marino” di CIBM Centro Interuniversitario di Biologia Marina G. Bacci di Livorno
 - Studi e contributi scientifici provenienti dalle osservazioni e contributi dei vari soggetti interessati al procedimento di VAS e dai dibattiti, ovvero dalla Determina del Nucleo Tecnico Unificato di Valutazione della Regione Toscana n. 4 del 3/06/2014 che sono stati ordinati come di seguito:
- ALLEGATO 7 “Integrazioni su emissioni in atmosfera e qualità dell'aria, impatto acustico, approvvigionamento dei materiali e pianificazione in materia di cave, impatti sul litorale –dinamica costiera, qualità delle acque interne, balneabilità delle acque, Rete Natura 2000, sistema dei Parchi e delle aree protette”.
- ALLEGATO 8 “La sostenibilità energetica del Porto di Livorno”;
- ALLEGATO 9 “La sostenibilità dell'approdo della Bellana”;

- ALLEGATO 10 “*La sostenibilità della destinazione d’uso del comparto dei bacini*”;
- ALLEGATO 11 “*Integrazioni relative ai Rischi di Incidente Rilevante*”;
- ALLEGATO 12 “*Valutazione dell’impatto visivo delle trasformazioni previste*”;
- ALLEGATO 13 “*Integrazioni sulle misure previste per il monitoraggio*”;
- ALLEGATO 14 “*Riperimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Livorno avvenuta con D.M. n. 147 del 22/05/2014*”;
- Sintesi non Tecnica

Nel complesso le modifiche introdotte a seguito dell’accoglimento delle osservazioni non hanno effetti significativi sull’ambiente o sulla procedura di VAS, tali da comportare una revisione della documentazione di VAS.

4. Motivazioni o scelte di piano alla luce delle possibili alternative individuate nell’ambito del procedimento di VAS (art. 27 – comma 2 – punto d)

La Variante Urbanistica in oggetto è derivata dalla necessità di dare attuazione alla revisione ed adeguamento del Piano Regolatore del Porto di Livorno che deve rispondere alla necessità di adeguare le infrastrutture portuali (imboccature portuali, canali di accesso, banchine, piazzali, fondali) e l’organizzazione interna del porto operativo alle nuove esigenze imposte dalle caratteristiche delle navi e dell’evoluzione della logistica.

Per quanto sopra il porto ha immancabilmente un ambito di influenza superiore allo stretto ambito operativo portuale. Si possono quindi distinguere due comparti differenti, ma intrecciati tra loro: quello del Porto Operativo vero e proprio, finalizzato alla movimentazione delle merci e quello relativo al Porto-Città, vera area di transizione fisiologica tra le funzioni permanenti del porto e quelle più proprie della città. In questo comparto sono ridefinite l’insieme delle funzioni urbano-portuali compatibili e collaboranti per favorire un nuovo sviluppo del porto e della città con particolare attenzione a delineare un *waterfront* di qualità.

Gli obiettivi specifici della Variante urbanistica al P.S. ed al R.U. sono quelli impartiti nel Sistema Territoriale n. 5 “*Infrastruttura porto e delle attività*” quali:

- migliorare l’accessibilità al sistema;

- messa in sicurezza delle zone ad alta concentrazione industriale;
- incentivare l'insediamento di nuove attività;
- sviluppo e potenziamento dei traffici marittimi commerciali e crocieristici e delle attività logistiche;
- migliorare e potenziare l'assetto infrastrutturale viario e ferroviario di accesso al porto;
- migliorare i collegamenti tra le aree portuali e le aree retro-portuali;
- contenimento degli effetti ambientali negativi delle attività industriali;
- recupero e valorizzazione delle emergenze storiche presenti all'interno del sistema (ad esempio la Torre del Marzocco, la Fortezza Vecchia, etc.);
- realizzare infrastrutture di collegamento con l'interporto di Guasticce
- recupero e riutilizzo dell'area occupata dall'ex Cantiere Navale Luigi Orlando;
- recupero e riqualificazione dell'area occupata dalla Stazione Marittima;
- la nuova localizzazione degli insediamenti industriali comportanti rischio industriale che comunque dovrà essere valutata rispetto agli insediamenti esistenti.

In relazione al Sottosistema n. 5-A "*Infrastruttura-porto*" (comprendente le aree portuali comunque utilizzate, le aree occupate da installazioni al servizio del porto, le aree occupate da attività produttive con banchina, le nuove aree libere che il Piano Strutturale destina ad ampliamento, completamento e a servizio del porto, aree per servizi di interesse generale; l'area occupata dal cantiere nautico Azimut-Benetti) si elencano di seguito specifici obiettivi:

- migliorare l'accessibilità al porto confermando la realizzazione del tratto terminale della S.G.C. Firenze-Porto e del miglioramento dei servizi ferroviari;
- realizzazione della vasca di colmata Piattaforma Europa esterna alla Darsena Toscana a cui attribuire funzioni portuali;
- localizzazione di servizi di interesse generale;
- migliorare la sicurezza ambientale in ambito portuale;
- il tombamento del canale dei Navicelli nel tratto dalla Darsena Toscana al Calambrone, subordinato alla realizzazione del nuovo sbocco a mare all'interno delle opere foranee della Piattaforma Europa;
- ricalibratura della calata Orlando e interrimento del bacino Firenze per la nuova Stazione Marittima;
- ampliamento del Canale Industriale
- ristrutturazione della Darsena Morosini.

Mentre nel Sottosistema 5-C- "*Porto-Città*" comprendente le aree della Stazione Marittima, l'area del Porto Mediceo, l'area della Porta a Mare e l'area della Bellana (situata tra il cantiere Benetti e lo Scoglio della Regina), si elencano i seguenti obiettivi specifici:

- recupero e riqualificazione delle aree occupate dalla vecchia Stazione ferroviaria marittima (unità territoriale organica elementare 5-C-1) con l'inserimento di nuove

funzioni commerciali, terziarie e turistico-ricettive. Ricade all'interno di questa UTOE anche la Fortezza Vecchia per la quale si prevede il ritorno alla sua completa acquaticità;

- trasformazione in porto turistico del Porto Mediceo (unità territoriale organica elementare 5C2) secondo il progetto approvato dal Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con decreto di giudizio positivo per la compatibilità ambientale n. 430 del 7 maggio 2009 per complessivi 700 posti barca;
- recupero e valorizzazione delle fortificazioni esistenti;
- trasformazione in centro per la nautica, servizi e attività terziarie con quote per la residenza e per le attrezzature ricettive di parte delle aree della Porta a Mare (unità territoriale organica elementare 5-C-3).
- realizzazione di un nuovo approdo turistico nello specchio acqueo della Bellana per complessivi 600 posti barca finalizzato alla nautica sociale per imbarcazioni fino a 9,00 ml.

Nell'intento di raggiungere gli obiettivi di cui sopra, sono stati previste alcune attività di trasformazione territoriale quali:

- **Ampliamento e potenziamento dell'area portuale per la riorganizzazione del lay-out delle funzioni**
- **Mitigazione delle criticità ambientali**
- **Miglioramento del rapporto tra porto e città** (stazione marittima, Porto Mediceo, Porta a Mare, Area Bellana)

In pratica il PRP, tra le altre, prevede un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno, la cosiddetta Piattaforma Europa (PE), a Nord della Diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone.

La variante agli strumenti urbanistici comunali ed il Piano Regolatore Portuale si sono posti l'obiettivo di riqualificare le aree di waterfront ridefinendo l'assetto complessivo di questi spazi, recuperando efficienza alle funzioni portuali 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.

La creazione della nuova Piattaforma Europa risulta necessaria oggi per conferire al porto di Livorno le caratteristiche di modernità e funzionalità auspiccate dall'Autorità Portuale e richieste dal mercato internazionale dello shipping.

Contestualmente al perseguimento degli obiettivi è stata svolta una analisi delle possibili alternative circa le aree di sviluppo infrastrutturale e la migliore configurazione. L'ipotesi 0, il mantenimento dell'area infrastrutturale del porto ad oggi configurata, non risulta coerente con

gli obiettivi regionali (Master Plan della regione Toscana) e potrebbe determinare un perdita di competitività del porto di Livorno.

La soluzione dell'espansione del porto all'interno della terra ferma è da escludersi per i numerosi vincoli che gravano sulle aree disponibili (a sud l'area urbana, a nord il Parco di Migliarino san Rossore).

Un'espansione a mare in direzione sud, davanti alla città e alle falesie, è d'altronde non proponibile e non sostenibile.

La soluzione dell'espansione verso Nord-Ovest, nello specchio di mare tra la diga del Marzocco che oggi viene presentata, risulta quindi obbligata ed è già da anni prevista negli strumenti programmatori regionali. La configurazione della Piattaforma Europa è il risultato di anni di dibattito, di vari studi specialistici e di una successiva ottimizzazione delle soluzioni proposte.

Tutte le modifiche introdotte con la nuova strumentazione urbanistica saranno comunque oggetto di specifico monitoraggio al fine di verificare l'effettiva ricaduta delle previsioni sia in termini qualitativi che quantitativi.

