

2. Il Contesto di programmazione europea e nazionale e il quadro di riferimento normativo

2.1 Programmazione europea e nazionale

Nel settembre 2001 la Commissione Europea ha pubblicato il Libro Bianco sui Trasporti nel quale propone misure in grado di migliorare la qualità del trasporto su strada, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e controllare la crescita di quello aereo; il libro bianco è la risposta alla strategia di sviluppo sostenibile stabilita dal Consiglio Europeo di Göteborg nel giugno 2001.

Gli obiettivi sono:

Strade: rafforzare la qualità del settore stradale, migliorare l'applicazione dei regolamenti in vigore mediante il rafforzamento delle sanzioni dei controlli

Ferrovie: rilanciare le ferrovie grazie alla creazione di uno spazio ferroviario integrato, efficiente, competitivo e sicuro e mettendo a punto una rete apposita per il trasporto di merci

Trasporto aereo: controllare la crescita del trasporto aereo, combattere la saturazione del cielo e preservare il livello di sicurezza pur garantendo la tutela dell'ambiente

Trasporto marittimo e fluviale: sviluppare le infrastrutture, semplificare il quadro regolamentare con la creazione di sportelli unici ed integrare norme sociali per creare vere autostrade del mare

Strozze e reti transeuropee: realizzare le grandi infrastrutture previste dal programma di reti transeuropee (TEN)

Intermodalità: riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica volontaristica a favore dell'intermodalità e della promozione dei trasporti ferroviari, marittimi e fluviali. In questo contesto, una delle sfide principali è il programma comunitario di sostegno "Marco Polo".

Utenti: porre gli utenti al centro della politica di trasporto, cioè lottare contro gli incidenti, armonizzare le sanzioni e favorire lo sviluppo di tecnologie più sicure e meno inquinanti.

Nel 2006 la Commissione stessa ha effettuato un riesame intermedio del Libro Bianco per valutare i risultati e individuare le priorità operative asserendo che tutti i modi di trasporto sono fondamentali per l'Europa e devono essere efficaci, ben integrati fra loro ed innovativi; inoltre è necessario ridurre le conseguenze negative rispetto ai consumi energetici e la qualità dell'ambiente.

Per raggiungere questi obiettivi occorre potenziare i collegamenti ferroviari e marittimi per il trasporto merci sulle medie e lunghe distanze, occorrono sistemi di trasporto intelligenti per una mobilità più efficiente ed eco-compatibile ed un piano d'azione per rilanciare le vie navigabili.

La logistica è strumento indispensabile per dissociare la mobilità dai suoi effetti negativi quali l'inquinamento, la congestione e la dipendenza energetica. La Commissione Europea è consapevole che lo sviluppo della logistica dipenda essenzialmente dall'industria, tuttavia le Autorità Pubbliche devono creare le condizioni che permettano alle attività industriali di svilupparsi.

Nell'ottobre 2007 la Commissione Europea ha presentato una serie di misure intese a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci comprendenti:

- ⇒ un Piano d'Azione per la logistica,
- ⇒ una comunicazione sulla rete ferroviaria,
- ⇒ una comunicazione su una politica europea dei porti,
- ⇒ una relazione sulle autostrade del mare e sul trasporto marittimo a corto raggio.

Il pacchetto di misure intende contribuire alla realizzazione degli obiettivi di Lisbona per quanto riguarda la competitività dell'economia europea e alla promozione della mobilità sostenibile, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico e dei trasporti.

Per il 2008 si è in attesa del Libro Bianco su uno spazio comune marittimo europeo, essendo impellente la necessità di superare le legislazioni nazionali che impediscono una piena integrazione del trasporto in particolare quello dei mari.

Il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dalla Commissione Europea nell'aprile 2004 prevede:

- a. il corridoio V Asse stradale e ferroviario sulla direttiva Kiev-Trieste-Milano-Torino-Lione-Lisbona
- b. il corridoio I Asse stradale e ferroviario sulla direttiva Berlino-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Palermo
- c. le autostrade del mare Mediterraneo occidentale e mediterraneo orientale
- d. il corridoio VIII, previsto originariamente tra Varna e Durazzo, esteso fino a Bari

Si elencano in sintesi i principali programmi cofinanziati dall'unione europea:

Programma Interreg: l'obiettivo è sviluppare programmi operativi finalizzati ad evitare che i confini nazionali ostacolino lo sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo; la programmazione deve essere transfrontaliera e/o transnazionale, lo sviluppo della partnership attraverso un approccio bottom-up sensibile alle esigenze del territorio, la complementarità con i programmi degli Obiettivi 1, 2, 3 dei fondi Strutturali e un forte coordinamento con gli strumenti finanziari per i paesi extra-UE

Programma Urban: l'obiettivo è quello di riqualificare centri medio-piccoli e periferie di grandi città caratterizzati da degrado fisico ambientale, disgregazione economica e sociale, alto grado di disoccupazione e scarsa attività economica

Il PON Trasporti: Il programma riqualifica e potenzia il sistema dei trasporti nel Mezzogiorno tramite investimenti sulle infrastrutture a carattere nazionale quali strade, ferrovie, porti, interporti, aeroporti, che siano funzionali

1. al miglioramento delle condizioni di contesto per lo sviluppo socio economico
2. all'aumento della competitività e della produttività strutturale dei sistemi territoriali interessati.

Per quanto riguarda la programmazione italiana, il Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture ha pubblicato nell'ottobre 2005 il 2° rapporto "Verso il Disegno Strategico Nazionale" come contributo del Ministero alla impostazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN).

Oltre ai corridoi V, I e VIII vengono individuate delle Piattaforme territoriali nazionali tra le quali la B1 Asse dell'Arno costituita dalle aree presenti intorno alle aree metropolitane di Firenze, Prato, Pistoia e di Pisa, Livorno e Lucca.

Per le infrastrutture la piattaforma è caratterizzata da due direttrici di flusso con andamento nord-sud, una a valenza nazionale (corridoio tirrenico) ed una a valenza transnazionale (corridoio I) e dalla trasversale costituita dalla FI-PI-LI e dalla linea ferroviaria Firenze, Pisa, Livorno.

Pertanto la piattaforma individua un ambito territoriale caratterizzato da:

- a. l'esistenza di un diffuso e radicato tessuto urbano, come prodotto di secoli di intensa vitalità socio economica dei diversi sistemi urbani;
- b. l'esistenza di una forte attitudine all'innovazione, come portato dell'apertura verso il resto del mondo testimoniata dagli scambi economici e culturali con altri paesi.

Gli elementi distinguenti la piattaforma toscana sono così sintetizzabili:

- ⇒ l'asta fluviale dell'Arno, primario fattore identitario, che necessita di interventi di valorizzazione anche in prospettiva di un possibile recupero come via d'acqua;
- ⇒ il nodo di Firenze, che rappresenta la porta metropolitana del sistema e la cerniera di connessione alle reti transnazionali (corridoio I)
- ⇒ il polo culturale e della ricerca costituito da Pisa che si configura anche come porta di accesso alle reti lunghe per la presenza dell'aeroporto
- ⇒ il sistema portuale dell'alta Toscana che attraverso il nodo di Livorno costituisce la testata (anche in relazione alle autostrade del mare) della piattaforma e manifesta l'esigenza di un rilancio da ricercare, probabilmente, anche attraverso la definizione di efficaci sinergie di sistema in relazione all'assestamento su La Spezia dell'asse Ti.Bre.

La Regione Toscana ha contribuito alla costruzione del QSN con un proprio documento "La Toscana nel quadro strategico Nazionale 2007-2013" per gli aspetti relativi

agli assetti territoriali delle infrastrutture, della mobilità e delle reti per una politica di coesione.

La Regione tramite il *Programma regionale di sviluppo 2006-2010 (PRS)* e il *Piano di indirizzo territoriale (PIT)* si propone di attuare le politiche di pianificazione e programmazione dello sviluppo del territorio in congruità con gli obiettivi del QSN.

Nel QSN, approvato nel luglio 2007, sono prese le principali decisioni concernenti le relazioni e gli impegni che il nostro Paese assume a livello europeo e internazionale, riassumendo in sé le valenze economiche, sociali, infrastrutturali, insediative e ambientali.

2.2 Il riferimento normativo e di pianificazione

Il quadro normativo di riferimento è abbastanza complesso ed è costituito dalla Legge 84/94 sul “riordino della legislazione in materia portuale, dalla L.R. n° 68/97 “norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana” dalla L. R. 01/05 “norme sul governo del territorio”:

La legge n.84 del 28.01/1994 procede ad una profonda riforma normativa del sistema portuale nazionale delineandone un nuovo assetto imperniato sulla istituzione delle autorità Portuali, quali soggetti di programmazione, coordinamento, controllo e promozione delle attività e dello sviluppo dei porti oltre ad una classificazione dei porti che vengono suddivisi in:

- Porti di I categoria Porti o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato

- Porti di II categoria Porti o specifiche aree portuali con funzione commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e diportistica a loro volta ripartita nelle seguenti classi:
 - Classe I: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale
 - Classe II: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica nazionale
 - Classe III: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale

Le Autorità Portuali sono enti pubblici dotati di autonomia amministrativa, patrimoniale e finanziaria, sotto il controllo contabile della Corte dei Conti ed alla vigilanza del

Ministero dei Trasporti che ne determina con apposito decreto la specifica circoscrizione territoriale.

Le Autorità Portuali attualmente individuate sono 25 e le loro principali funzioni sono di indirizzo, programmazione e coordinamento attraverso ordinanze dell'attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale.

Elenco Autorità Portuali:

	Regione	Autorità Portuale
1	Liguria	Savona
2		Genova
3		La Spezia
4	Toscana	Marina di Carrara
5		Livorno
6		Piombino
7	Lazio	Civitavecchia
8	Campania	Napoli
9		Salerno
10	Calabria	Gioia Tauro
11	Sicilia	Palermo
12		Catania
13		Trapani
14		Messina
15		Augusta
16	Sardegna	Olbia
17		Cagliari
18	Puglia	Taranto
19		Brindisi
20		Bari
21		Manfredonia
22	Marche	Ancona
23	Emilia Romagna	Ravenna
24	Veneto	Venezia
25	Friuli Venezia Giulia	Trieste

A loro è affidata la predisposizione del Piano Regolatore Portuale (PRP) anche dei porti non aventi funzione turistica e diportistica appartenenti alla categoria II classe III, quindi non sedi di autorità Portuale oltre al Piano Operativo Triennale (POT).

Gli Organi che costituiscono l'Autorità Portuale sono i seguenti.

- Presidente
- Comitato Portuale
- Segretario Generale
- Collegio Revisore dei Conti

Di questi il Presidente e il collegio dei revisori sono di nomina governativa e restano in carica per 4 anni.

Il Comitato Portuale, vero organo di governo dell'Autorità Portuale è presieduto dal Presidente e ha tra i suoi compiti più significativi quello dell'approvazione del POT, l'adozione del PRP e l'approvazione del bilancio preventivo, tutti su proposta del Presidente.

Il Piano Regolatore Portuale delinea l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, alla cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie individuandone le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Il suo iter di formazione denota la natura di strumento di raccordo, confronto e cooperazione che il legislatore ha voluto assegnare a questo strumento di pianificazione, infatti il Piano dovrà essere adottato dal Comitato Portuale previa intesa, obbligatoria e preventiva, con il Comune o i Comuni territorialmente interessati, successivamente dovrà essere sottoposto al parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, quindi alla valutazione di impatto ambientale ed infine all'approvazione da parte della regione territorialmente competente.

L'adozione del PRP sottintende anche ad un accordo con gli enti locali superiori (provincia e regione) e con gli operatori economici visto che entrambi fanno parte del comitato portuale.

L'ente Regione infine, ricopre un ruolo molto importante visto che oltre ad essere già presente nel corso dell'adozione dello strumento urbanistico è a lei affidata la sua definitiva approvazione.

Il POT invece rappresenta lo strumento di attuazione operativa dell'Autorità Portuale, consiste nell'individuazione puntuale e nella programmazione delle attività e degli interventi da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di carattere generale prefissati nel PRP ed è soggetto a revisione annuale ed è approvato dal comitato portuale su proposta del Presidente.

La Legge R.T. n.68 del 11.08.2007 e sue successive modifiche in seguito all'entrata in vigore della Legge R.T. 01/05 definisce i porti turistici e stabilisce che tra i compiti della Regione Toscana in materia di portualità vi è la predisposizione del Piano regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT) che dovrà indirizzare e disciplinare la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici.

Ne definisce i contenuti e stabilisce i criteri di approvazione da parte del consiglio regionale.

Il PREPAT si attua attraverso i piani regolatori dei porti e degli approdi turistici, ha validità a tempo indeterminato ed è sottoposto a verifica da parte del Consiglio regionale ogni 5 anni.

L'operatività delle norme è affidata agli strumenti di pianificazione e specificatamente:

- Piano Indirizzo Territoriale R.T. - il Master Plan dei Porti e degli Aeroporti
- Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Livorno
- PS e RU del Comune di Livorno
- PS della Val di Cornia
- PS e RU del Comune di Portoferraio

Il nuovo PIT ha acquisito efficacia con la pubblicazione sul BURT n° 42 del 17.10.2007 della sua approvazione e contiene al suo interno un allegato molto importante per le tematiche legate alla portualità, ovvero il *master plan dei porti e degli aeroporti*, che risulta così strutturato:

Il Master Plan dei porti e aeroporti (struttura)

- a. *Il Quadro conoscitivo*, caratterizzato dall'analisi di contesto del sistema portuale, dall'analisi delle infrastrutture e dei servizi per l'accessibilità ai vari porti commerciali e turistici. Tale quadro conoscitivo è supportato dallo studio "Indagine conoscitiva della Costa Regione Toscana" (Prof. D. Cazzaniga Francesetti - Università di Pisa). Le schede sui porti, approdi e ormeggi sono curate da Koinè MultiMedia - Pisa. Completano il quadro conoscitivo i contributi dell'IRPET e di vari settori regionali della Direzione Generale Politiche Territoriali ed Ambientali;
- b. *Il Documento di Piano* evidenzia, partendo dal quadro conoscitivo presentato, le strategie della Regione per la rete dei porti commerciali e turistici toscani, nel quadro della piattaforma logistica costiera e delle strategie del Programma regionale di Sviluppo.
- c. *La disciplina* evidenzia il rapporto tra gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio e il sistema portuale, che costituisce risorsa unitaria di interesse regionale del territorio toscano;
- d. *Il rapporto ambientale* è redatto conformemente con i requisiti contenuti nell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

La Valutazione

È da sottolineare che il master plan, come strumento di programmazione, ha natura di indirizzo. Definisce le possibili strategie rivolte a potenziare il sistema portuale della regione, e individua le priorità utili a migliorare la competitività logistica del territorio.

Non prevede, dunque, interventi operativi sulle strutture, di pertinenza delle autorità portuali.

La Matrice degli obiettivi del Master Plan – La rete dei porti toscani

3. Sviluppo Piattaforma Logistica Costiera e potenziamento delle strutture portuali commerciali
4. Integrazione con le reti transeuropee di trasporto, le autostrade del mare ed il miglioramento dell'accessibilità alle strutture portuali
5. Qualificazione del sistema della portualità nautica esistente al fine di creare una rete
6. Sviluppo potenzialità di alcuni porti turistici con elevato potenziale

Relativamente ai porti commerciali il master plan assume alcuni obiettivi strategici (art. 3 Disciplina) con effetti rilevanti e positivi in termini di efficienza delle reti infrastrutturali:

- a. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa;
- b. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confini regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara.

La Disciplina del Piano (estratti)

Articolo 1:

... ..

- com.3 I piani regolatori portuali dei porti marittimi di interesse nazionale e regionale definiscono, ai sensi dell'art.5 L. 84/1994, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;
- com.4 Per la definizione del piano regolatore portuale di cui all'art.5 L.84/1994 si procede mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 comma 4 della L.R.1/2005, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati;

Articolo 2 - Classificazione regionale dei porti

- com.1 La rete dei porti toscani costituisce risorsa unitaria di interesse regionale;
- com.2 Il master plan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia:

- a. i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale;
- b. i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio;
- c. i porti e approdi turistici.

Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità

... ...

com.2 Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche:

- a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera;
- b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e e nodo di Pisa;
- c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confini regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara;
- d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno;
- e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno;
- f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.

Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica

... ...

com.2 Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del

- mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.
- com.3 Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:
- a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;
 - b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei *waterfront*, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;
 - c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.
- Articolo 9 - Modalità attuative per i porti e approdi turistici
- com.1 Le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 e seguenti della l.r.1/2005 e costituiscono definizione o variazione del PIT.
- com.2 Nell'ambito dell'accordo di pianificazione di cui al comma 1 il Comune proponente, per l'attuazione delle prescrizioni di cui all'articolo 7:
- a. predispone gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;
 - b. procede alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della LR 1/05 e relativo regolamento;
 - c. definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto.
 - d. definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.
- com.3 Per il dimensionamento si procede a valutazione integrata negli atti di governo del territorio;

com.4 Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.

L'obiettivo strategico di fondo è quello di migliorare la competitività complessiva del sistema dei porti toscani, sia razionalizzando e abbattendo i livelli di competizione interna¹⁷ (ritenuti eccessivi e controproducenti rispetto alla necessità di proiettare il sistema toscano in uno scenario più vasto), sia valorizzando le specificità territoriali, che pongono la regione in una posizione potenzialmente favorevole rispetto ad altre realtà (per esempio: l'entroterra più profondo di quello consentito dalla morfologia della costa ligure, la disponibilità di attivare sinergie con il sistema aeroportuale, la presenza e la prossimità di centri urbani con servizi qualificati).

Le linee di azione contenute nel Master Plan hanno uno spettro piuttosto ampio e perseguono l'obiettivo dichiarato di una riorganizzazione complessiva del sistema portuale regionale. Il quadro delle previsioni comprende: i) lo sviluppo ed il potenziamento delle strutture portuali esistenti; ii) l'integrazione funzionale tra porti e interporti (sia con riferimento all'interporto di Guasticce che di Gonnenti); iii) lo sviluppo della portualità nautica e dei porti turistici; iv) l'ottimizzazione delle infrastrutture per l'accessibilità ai porti (nodi di attraversamento urbano, collegamento e percorsi di adduzione per l'accessibilità stradale e ferroviaria).

Macro obiettivo modello di valutazione: Salvaguardia delle risorse naturali del territorio
Effetto atteso: Minimizzazione del consumo di suolo.

Tra gli obiettivi del Master Plan, il potenziamento e lo sviluppo delle strutture portuali si sostanzia in una serie di azioni in grado di determinare un incremento di uso del suolo. Tali azioni vanno dalla previsione di nuove opere di potenziamento dei porti alla realizzazione di tutte le altre infrastrutture di raccordo e di collegamento con la rete dei trasporti su terra ed il sistema urbano e territoriale; si fa riferimento anche agli interventi di competenza dei piani di sviluppo e dei piani regolatori portuali. Per la natura di tali azioni, l'impatto prevedibile sarà rilevante.

Il PTC della provincia di Livorno, che in questo momento è in fase terminale di redazione, conterrà nelle sue parti conoscitive anche i materiali esposti in questo studio e formulati in piena sintonia con le strutture che hanno provveduto alla redazione dello strumento di pianificazione provinciale.