

## Osservazioni al Piano Strutturale

Settembre 2023

Le ragioni ed i motivi delle undici Osservazioni sono articolati in quattro capitoli contrassegnati da A) fino ad D)

### **A) Inquadramento territoriale, visione per il futuro, capacità di attrazione**

L'Associazione ritiene che il nuovo Piano Strutturale ed i cinque anni della prossima legislatura 2024-2029 avranno una straordinaria importanza e non potranno eludere l'urgente necessità di delineare il futuro della città in relazione alle programmate e progettate nuove dimensioni del Porto, ormai non più di Livorno e neppure più della sola Toscana, ma infrastruttura strategica di primario valore nazionale che entrerà nella difficile competizione tra la portualità Mediterranea e quella del Mare del Nord.

A tal fine preoccupa lo scarso interesse, che si percepisce in città, per la comprensione del ruolo e quindi delle responsabilità che oggi l'Amministrazione comunale si deve assumere per il futuro della Città in una prospettiva temporale di profondi cambiamenti: calo demografico, transizione ecologica ed energetica, ampliamento portuale, recupero del deficit infrastrutturale, passaggio dal vecchio al nuovo ospedale ecc. ....

In questa difficile fase temporale la Variante al P.S. avrebbe dovuto essere strategica per preordinare gli indirizzi e le scelte per il futuro assetto della città e la sua integrazione con la nuova realtà portuale che sarà progressivamente indotta dalla Piattaforma Europa.

A fronte di queste prospettive si ritiene che la Variante al P.S. non si ponga, in modo sostanziale, l'obiettivo di come la città dovrà evolvere radicalmente a fronte del "divenire" della nuovo porto con la sua potenzialità logistica, con i suoi traffici, con i benefici indotti della sua vicinanza con l'interporto e con l'aeroporto.

Si tratta di una carenza di "visione condivisa" di quello che dovrà essere Livorno nei prossimi 20 anni: una dimensione temporale congruente con l'evoluzione dei piani regolatori della città che finora hanno avuto cadenze circa ventennali: Piano Detti, Piano Insolera, Piano Gregotti-Cagnardi.

L'auspicio di una Livorno città euro mediterranea, evocato fino dall'avvio del nuovo strumento urbanistico, è certo condivisibile e non potrà essere una "aspirazione autarchica", ma dovrà essere costruita e conquistata in una dimensione territoriale assai vasta. Con la destrutturazione delle Province, che perdura dopo l'esito referendario, si è smarrita la concezione dell'organica programmazione territoriale per aree vaste e la Regione nulla ha fatto per mantenere quella concezione, conservando il previgente PIT a cui ha integrato la componente paesaggistica, senza farlo evolvere nel contesto di uno strumento di piano regionale che definisce concretamente scelte, modalità e priorità di realizzazione. Questo è un limite di cui la pianificazione urbanistica dovrà farsi carico. Ma per conseguire tale condiviso auspicio occorre

saper delineare una visione di lungo termine, complessa ma articolata in obiettivi intermedi e sintesi di coerenti programmi anche di livelli territoriali diversi:

- delineando il ruolo di Livorno nella costa Toscana come polo principale della piattaforma logistica costiera : porto-interporto-aeroporto; per questo occorrono idee e scelte condivise con Collesalveti e con Pisa (Comune ed Università);

- delineando il ruolo di Livorno, polo marittimo dello storico asse del Valdarno, rispetto alla Toscana centrale; da concretizzare con idee e scelte condivise con Pontedera, Empoli, la Città metropolitana e per aspetti globali la stessa Regione;

- definendo le funzioni di Livorno e della piattaforma logistica costiera rispetto ai grandi corridoi infrastrutturali nazionali ed europei per motivare concretamente la necessità di tali collegamenti,

Tutto ciò onde perseguire, nel concreto, l'auspicio di una Livorno città euromediterranea e per preordinare uno sviluppo urbanistico capace di essere attrattivo per gli investitori e per i grandi terminalisti che potranno concorrere all'affido delle opere a terra del terminal contenitori e questo è un obiettivo ancora da conquistare!

Se la Piattaforma Europa sosterrà in futuro Livorno, Livorno oggi deve rendere interessanti ed appetibili i futuri investimenti. Per questo non potrà continuare ad essere "città senza contado" ma dovrà svolgere il ruolo territoriale di cerniera del Valdarno con la Toscana costiera.

Lo strumento urbanistico adottato risulta principalmente rivolto all'interno della città ed al miglioramento delle sue condizioni ambientali, della vita e dei servizi, quindi un ruolo positivo, ma privo di proposte e di scelte tendenti a superare le difficoltà con le quali oggi Livorno si pone nel contesto regionale e nel contesto della stessa Costa Toscana.

L'economia della città è ormai totalmente incapace di mettere in campo investimenti rilevanti, ma necessari, per lo sviluppo delle manifatture e della logistica. Occorre, per questo, mettere in campo concrete scelte territoriali di area vasta (o almeno quelle che si ritengono tali) documentate da studi di fattibilità sulle quali promuovere la convergenza e la collaborazione di iniziative pubblico-private di interesse generale. In particolare si ritiene opportuno perseguire le necessarie intese tra i comuni della Costa, i comuni del Valdarno e l'area metropolitana Fiorentina per definire l'intera nuova linea ferroviaria Darsene portuali- Scavalco- Interporto Collesalveti- Pontedera- Empoli. Ciò consentirebbe di avere maggiori fasce orarie libere per il trasporto locale e pendolare sulle linee Livorno-Pisa e Pisa-Empoli ( la linea Empoli-Firenze è già quadruplicata).

**osservazione 1)** Le Origini e lo Sviluppo nell'Area di interfaccia Porto-Città  
Il rapporto Porto-Città si struttura attorno ed in forza del DPSS di competenza dell'AdSP che deve essere concertato con l'Amministrazione Comunale per essere approvato dalla Regione sentito, con parere vincolante, il MIT.  
Allo stato attuale:

1. nel 2017 è stato sottoscritto l'Accordo Procedimentale" (ex art. 15 L. n° 241/1990), tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno, AdSP, e Città Metropolitana di Firenze (approvato dal Comune con D.G. n.627/2017) "Per la riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura".

2. Il 28/04/ 2022, L'AdSP ha "adottato" il DPSS "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale" (DPSS), che ha ottenuto valutazione favorevole da parte del Comune di Livorno, con D.C. 140/2022

Il DPSS non risulta approvato in quanto manca intesa con la Regione Toscana, previa preliminare approvazione del MIT, sentita la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Quindi sussiste la condivisione del Comune sullo studio di fattibilità tecnica ed economica e la progettazione preliminare per la riorganizzazione della viabilità di cintura portuale, imperniata su:

- 1) Nuova viabilità urbana separata dalla viabilità portuale;
- 2) Unico varco di accesso al porto commerciale;
- 3) Accesso al porto passeggeri;
- 4) Collegamento ferroviario Livorno Calambrone/Porto;
- 5) Aree retro portuali.

Il Comune di Livorno ha predisposto gli elaborati del Piano Operativo in coerenza con l'intesa dato atto che il DPSS è assunto come dato di fatto nella "Relazione Generale" alla Variante al PS (punto 6.3 pag. 97),.

Questa scelta del Comune di Livorno è rilevante, tuttavia:

- Per quanto relativo al procedimento, qualora nel percorso ancora da compiere per addivenire alla definitiva approvazione del DPSS, dovessero essere richieste modificazioni, il Comune si troverebbe a dover modificare i propri strumenti urbanistici, ora in fase di approvazione, con probabile dispendio di tempi.
- Per quanto relativo ai contenuti, risultando rilevante l'ampliamento, lato terra, dell'ambito portuale (aree retroportuali), dove la potestà pianificatoria passerà dal Comune all'AdSP, dovrà essere adottata una specifica variante al vigente PRP, le cui procedure di approvazione sono analoghe, complesse e lunghe come per l'approvazione di un nuovo PRP.

Si pone cioè il problema di possibili tempi lunghi per l'attuazione delle previsioni urbanistiche, e diviene strategico prevedere norme transitorie efficaci per rispondere alle esigenze che possono porsi.

Inoltre, rilevato che nel DPSS è introdotta l'individuazione, all'interno dell'ambito portuale di sottoambiti (aree e specchi acquei Zona Bellana e porto turistico) che saranno pianificati dal Comune, previo accordo con l'AdSP, si rilevano errori nelle perimetrazioni che ricomprendono anche aree operative portuali (destinazioni funzionali commerciali nel porto mediceo ) come nella definizione di porto turistico. Il problema, a nostro parere, si rintraccia anche nel dettato degli articoli 85 e 87 del P.O. circa la destinazione della Darsena Morosini che è un'area industriale. Quindi si ritengono opportune una specifica verifica e le conseguenti modificazioni delle normative e degli elaborati grafici.

Infine, poiché le aree a nord di Via Firenze e a sud della ferrovia sono classificate "tessuti a piattaforme produttive artigianali a bassa media densità", ove gli usi consentiti (art.113 c.3) sono tutte le funzioni del comparto produttivo, quindi anche quelle logistiche e retroportuali, come in parte lo sono già e come potranno esserlo anche quelle da recuperare (ex TWR ad esempio), a nostro parere occorre chiarire dove si devono svolgere attività retroportuali, cosa si intenda per insediamenti per la

logistica. Altrimenti si rischia concretamente di vanificare le opportunità di una moderna reindustrializzazione di queste aree.

**osservazione 2)** In relazione alla necessità di nuove aree da destinare alla logistica si richiede di reperire tale fabbisogno consentendo l'alternativa tra il semplice ampliamento ed il reperimento nelle superfici già dedicate allo stoccaggio auto previa realizzazione di doppio livello di impilaggio. Tale alternativa, a seguito di accordo di programma con il Comune di Collesalveti, può dare omogeneità alle modalità dello stoccaggio nei due comuni e rendere disponibili aree per attività produttive.

**osservazione 3)** Per l'ampliamento lato terra delle aree portuali definire norme transitorie per la fase di passaggio dalla potestà pianificatoria del comune a quella della autorità di sistema portuale..., Per i sotto ambiti dell'ambito portuale: Bellana e Porto turistico, che saranno pianificati dal comune, definire le norme transitorie;

**B) la questione dell'abitare a Livorno in relazione alla decrescita demografica, alla stagnazione economica della città, alla forte presenza del lavoro precario;**

**osservazione 4)** Lo studio NOMISMA, parte del quadro conoscitivo del P.S., delinea le caratteristiche della domanda di abitazione, definisce un "fabbisogno", propone un dimensionamento dell'offerta di abitazioni da realizzare, nel quinquennio di vigenza del P.O.

Lo studio appare oggi superato da nuovi dati certi, la nuova graduatoria ERP che vede iscritti ben 1450 nuclei familiari. Altrettanto, lo studio appare incompleto perchè ha omesso: il potenziale di alloggi recuperabili da operazioni di ristrutturazione con frazionamento, la messa in disponibilità di alloggi a seguito dell'accesso a nuovi alloggi da parte di nuclei familiari che possiamo definire capienti, la dimensione media assegnata agli alloggi 80 mq. che non appare congruente con l'evoluzione della dimensione media dei nuclei familiari tendente a 2,1 componenti.

La proposta di P.O. definisce un dimensionamento pari a 192.000 mq. SE (di cui 80.000 di nuova costruzione) ovvero sulla base di 1 alloggio = 80 mq., 2400 alloggi. Non viene dichiarato quanto di questa edificabilità è destinata all'ERP, quindi non risulta possibile verificare se l'offerta è sufficiente a fronte del fabbisogno reale dato dalle iscrizioni in graduatoria, 1450, oltre 100 esclusi. La cifra che attesterebbe come, in meno di un anno, si sarebbe registrato un incremento di domanda di alloggi ERP, da parte di nuclei familiari in stato di debolezza economica ed in stato di debolezza sociale, di oltre il 50%. Pertanto si ritiene necessaria: una ricerca più approfondita, una rivisitazione dello studio NOMISMA, ma anche soluzioni diverse, rispetto alla tradizionale prassi di realizzazione di alloggi ERP, di convenzionata e di libero mercato.

In riferimento al meccanismo definito per la realizzazione dell'ERS, edificabilità aggiuntiva del 30% rispetto a quella prevista dal P.O. per interventi di dimensione pari a 2000 mq. SE, si ritiene che questo sia supportato da una verifica di reale fattibilità/compatibilità economica.

Ciò premesso si richiede quanto segue:

1. la rivisitazione dello studio di NOMISMA, del calcolo del fabbisogno e quindi di quantificazione dell'offerta che tenga conto dell'esito della nuova graduatoria ERP.

2. la rivisitazione dello studio di NOMISMA per produrre una stima degli alloggi recuperabili da processi di frazionamento (ricordiamo che appartamenti grandi sono liberi, non utilizzati, soprattutto in centro e quindi l'incentivazione dei frazionamenti oltre a contribuire al recupero di alloggi sarebbe funzionale a ricondurre residenza nello stesso centro altrimenti abbandonato in specie dopo il tramonto.
3. la rivisitazione dello studio di NOMISMA per valutare il numero di alloggi recuperabili dal riuso del patrimonio edilizio esistente di proprietà comunale non utilizzato in luogo della sua alienazione.
4. la rivisitazione dello studio di NOMISMA, per stimare il numero degli alloggi recuperabili a seguito dell'accesso a nuove abitazioni da parte degli strati capienti dei nuclei familiari.
5. la revisione delle modalità per la realizzazione di alloggi ERS in forza di uno studio economico preventivo circa la sostenibilità dell'investimento da parte del privato nel caso di quota aggiuntiva di edificabilità rispetto a quella accordata dal P.O.

**osservazione 5)** L'Amministrazione Comunale ha deciso di trasferire al P.O. il quantitativo di edificabilità derivante da piani attuativi o permessi a costruire convenzionati, dichiarati fatti salvi.

Trattasi di un'offerta di edilizia residenziale di 78.940 mq. di SE., circa 1000 alloggi, che non tiene conto di ulteriori quantità derivabili da interventi di ristrutturazione edilizia (ad esempio il recupero della torre della Cigna) previsti nelle norme che regolano le aree ora classificate con le sigle dei "tessuti". Si evidenzia che con questa decisione si satura in pratica la stima del fabbisogno di edilizia residenziale a 10 anni data da NOMISMA. Pertanto, il mantenimento di questa edificabilità si ritiene dovrebbe essere oggetto di specifica valutazione in ordine:

- al legittimo formarsi, in capo al privato attuatore, di un diritto al mantenimento della previsione, tenuto conto che non viene attestata la corretta ed esaustiva realizzazione delle opere di urbanizzazione (fattispecie dubbia vista lo stato delle aree in molti casi);
- alla legittimità di introduzione di variazioni normative per l'attuazione degli interventi a seguito di questo trasferimento dell'edificabilità al P.O. a partire dalla irrevocabile condizione di attuazione degli interventi entro 5 anni di vigenza del P.O.;

Mentre non si introducono previsioni che, fermo restando i quantitativi di edificabilità prevista, siano funzionali a tutelare interessi generali intervenuti, ad esempio la riduzione delle superfici impermeabilizzate tramite la riduzione del rapporto di copertura e l'incremento delle altezze massime; altrettanto, dato atto che la comunità ha subito le scelte del privato (che ha rallentato l'immissione sul mercato di questi quantitativi perché non ricettivo, depresso, non remunerativo). Si richiede quindi che la conservazione dell'edificabilità per previsioni spesso superiori a 2000 mq. di SE per lotto, sia sottoposta ad un vincolo convenzionale aggiuntivo per mettere a disposizione, derivandoli dalla volumetria accordata, 4 alloggi per l'ERS per lotto d'intervento, oppure per cedere al Comune di 2 alloggi, dato atto della rilevanza del fabbisogno generato dal numero dei nuclei familiari in debolezza economica e debolezza sociale.

Si ritiene anche opportuno che sia ricostruito un quadro sinottico funzionale:

- a dare dimostrazione dell'esatto scadenario dei piani attuativi e dei permessi convenzionati;

- a dare dimostrazione dello stato di attuazione delle previsioni relative alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- a dare dimostrazione che la scelta di confermare le previsioni inattuate non stravolge il mercato o lo deprime a causa di eccedenza di offerta,
- a introdurre norme volte a garantire il rispetto di intervenute esigenze primarie pubbliche - incremento delle aree permeabili e del verde per combattere l'emergenza climatica - mantenendo l'edificabilità ma riducendo il rapporto di copertura;
- per valutare se confermare l'edificabilità solo per fini residenziali, ovvero mutare le destinazioni d'uso ammesse, prevedendo anche quelle produttive non inquinanti, di ricerca e di servizio alle imprese e alle persone, garantendo anche la tanto auspicata "mixité" urbana in luogo di destinazioni monofunzionali;

**osservazione 6)** la somma delle previsioni edilizie inattuate del vigente piano strutturale con le nuove previsioni del nuovo PS/PO rende auspicabile un passaggio di volumetrie già ammesse da residenziale a servizi alle imprese e/o attività produttive;

### ***C) In merito alla organizzazione infrastrutturale.***

Tutto l'assetto infrastrutturale, già definito da tempo, viene richiamato dalla Variante, seppur in modo succinto, ma è assente la valutazione delle conseguenti ricadute sullo assetto urbano che potranno derivare dalla sua progressiva realizzazione.

Il lotto Zero, progetto portante del PNRR Livorno, viene recepito come infrastruttura al servizio del rinnovato ruolo ambientale e balneare delle scogliere (quindi un ruolo locale) ma non ne vengono valutate le conseguenze delle sue funzioni come nuova porta di accesso alla città dalla direzione sud e quindi come riavvicinamento di Livorno ai territori della sua provincia, sempre percepiti come lontani, e che, a loro volta, non hanno percepito Livorno come capoluogo.

A fronte delle previsioni di significative e condivise riduzioni di velocità sul viale a Mare non vengono prese in esame le conseguenze che potranno derivarne ai due itinerari interni: la Vecchia Aurelia e la Variante Aurelia per la quale rivendicare la messa a norma. Queste necessariamente dovranno assorbire maggiori quote di traffico e neppure vengono previsti nuovi diretti collegamenti trasversali tra questi tre itinerari a sud di Ardenza e tratti con "onda verde" sulla vecchia Aurelia necessari per offrire varie possibilità di interscambio e far funzionare il sistema dei tre itinerari paralleli.

La zona di via Enriques ed ex TRW , con i suoi oltre 70 ettari, rimane comunque la zona più vasta destinata alla invocata re-industrializzazione. Per questa, non sono state previste attività complementari di servizio come invece è stato fatto per i 16 ettari di Vallin-buio. Neppure è previsto il necessario raccordo in prosecuzione della via Enriques con scavalco ferroviario fino allo svincolo della Firenze-Porto con la via Salvatore Orlando. Questo è necessario per garantire a questa vasta area un'adeguata accessibilità.

Comunque ogni previsione di piano sarà condizionata dalla necessità di promuovere (con pressanti politiche attive sulla Regione e con congiunto impegno locale pubblico e privato) un vasto piano di bonifica da condividere in termini di procedure e finanziamenti.

Occorre poi ricordare che la prevista tramvia dei Navicelli in nuova sede dalla stazione di San Marco (o di Marittima) fino all'Aeroporto, presenta rilevanti costi economici ed anche ambientali in aree del Parco, ma anche rappresenta un doppiopione rispetto al collegamento ferroviario già esistente da ammodernare e riattivare.

**osservazione 7)** In relazione ai diversi ruoli dei tre itinerari Nord-Sud si richiede la previsione di una trasversale, a sud di Ardenza , e tratti con "onda verde" sulla vecchia Aurelia. Ciò per conseguire un "sistema funzionale" allo snellimento della mobilità sui tre itinerari.

**D) Vasti master-plan urbanistici per la flessibilità necessaria alla realizzazione di opere che richiedono significativi investimenti.**

**osservazione 8)** Nel P.O. , all'articolo 2, tra i documenti costituenti il piano sono stati inseriti anche alcuni "master plan" • QP.03.C – MASTERPLAN AMBITI URBANI, successivamente, all'articolo Art.4, tra gli Strumenti e modalità di attuazione del Piano Operativo, si esplicitano natura e caratteristiche dello strumento master plan.

La norma, a nostro parere, non appare chiara. Infatti, se il master plan è uno strumento di indirizzo strategico e programmatico, non si comprende perché debbano essere predisposti elaborati sia di quadro conoscitivo e soprattutto di quadro progettuale, quando non è dato sapere il quando si potrà procedere alla definizione del progetto ed alla sua attuazione.

Se è vero che il master plan può essere utile per disporre di un riferimento progettuale, appare però evidente il rischio di cristallizzare ipotesi che di lì a poco possono anche essere superate, tanto più che nelle esperienze note si tende a dare a questi master plan una connotazione di progetto architettonico.

Altra cosa sarebbe invece connotare il master plan in termini programmatici e di programma urbanistico strategico, come fu positivamente sperimentato con la delibera Consiglio Comunale n. 200/1995 .

Allo scopo si ritiene opportuna

- una revisione della normativa che determina i caratteri dei master plan ;
- di prevedere uno specifico master plan di un ambito portuale produttivo per suscitare e definire con tutti gli attori del sistema un concreto programma e per quanto possibile concrete progettualità per parti, dato atto delle incertezze causate dalla non intervenuta approvazione del DPSS, dell'assenza di accordi con FS (interlocutore essenziale data anche la vastità delle aree in suo possesso), dell'assenza di accordi, almeno esplicitati, con il confinante comune di Collesalveti, dell'assenza di interlocuzioni note e/o intese con i proprietari di vaste aree inutilizzate o utilizzate anche con impatti significativi sull'ambiente come piazzali auto.

Inoltre si ritiene opportuna una revisione delle previsioni inerenti l'area della Stazione S.Marco in relazione alle già indicate necessità di intese con FS e alle previsioni, da revisionare probabilmente anche queste, per le aree interposte tra Via Pera e la Stazione S.Marco, di cui viene mantenuta la destinazione produttiva, tessuti TP2, mentre l'area della stazione S.Marco cambierebbe radicalmente anche con previsioni residenziali. Appare superfluo evidenziare che già in passato è stato commesso l'errore di recuperare il fabbricato denominato "stringistringi" per residenza ERP, per invocare che non si rischi di ripetere gli errori.

**osservazione 9)** si richiede la previsione un unico Master-plan di iniziativa congiunta tra Comune ed AdSP per le aree dell'ampio water-front città-porto: dal Mediceo, alla Fortezza Vecchia, al Forte San Pietro( Ex Macelli), alla Stazione Marittima, al Rivellino (con i suoi 7 ettari), alla stazione San Marco, fino ai 77 ettari della via Enriques e per l'organizzazione della mobilità e della viabilità di cintura portuale finora non adeguatamente risolta dal PUMS. Ciò perché è su questa vasta fascia che ci sono le "Origini" e su questa vasta fascia si giocherà il futuro della città. E' per questo che non

dovranno esserci separati strumenti di programma, ma un programma unitario e successive progettualità per parti.

**osservazione 10)** Si ritiene opportuna la previsione di un master plan per tutta la porzione territoriale ricompresa indicativamente tra Cisternone, Via Via del Vigna, Viale Risorgimento, Via del Fagiano in conseguenza e coerenza della consolidata scelta di realizzare il nuovo ospedale nell'area ex Pirelli/parco Pertini, conservando funzioni sanitarie non meglio specificate nell'attuale sede ospedaliera imperniato su indicazioni infrastrutturali per la mobilità nelle aree citate con soluzione infrastrutturale dell'incrocio viale Carducci/Viale Alfieri (in sottopasso del V.le Carducci) con un diverso utilizzo dei controviali, gli accessi al nuovo ospedale, l'adeguamento del servizio pubblico di trasporto, la sosta in questa vasta area, lo sviluppo protetto della mobilità dolce.

**Osservazione 11)** Le previsioni relative ad aree da destinare alle attività produttive sono estremamente ridotte. Peraltro si prevede anche di trasformare aree già utilizzate a tali fini anche per trasformazioni con destinazioni d'uso diverse (Padula, alcune aree urbanizzate e magari anche studiate come aree degradate). Se obiettivo del piano è recuperare la possibilità di insediamenti manifatturieri questo appare come un limite

particolarmente significativo, perché in alcuni casi, vedi caso ex TRW, oltre all'interesse portuale/logistico, sussiste l'incertezza della tempistica in relazione alla necessità di bonifica di cui non si conosce lo stato dell'iter e per la quale è esplicitato che deve essere ricercato il finanziamento.

La previsione di ampliamento dell'area di Vallin Buio appare di limitata dimensione e peraltro anche caratterizzata dalla definizione di servizi alle imprese, come servizi alle persone. La previsione di trasformazione di aree a Pian di Rota, per caratteristiche e localizzazione a margine del Cisternino, si ritiene invece dovrebbe essere destinata alla realizzazione della porta del parco delle colline livornesi. Altre previsioni appaiono puntuali e soprattutto limitate, cioè non disegnano una strategia che d'altra parte non si ritrova neppure nella definizione di intese o accordi con il Comune di Collesalveti.

Al fine di non rendere difficoltoso l'insediamento di nuove attività si ritiene che debbano essere introdotte anche semplificazioni procedurali evitando l'imposizione di procedere con piani attuativi quando le superfici interessate superano la dimensione di un ettaro.

Pertanto si richiede:

- che in sede di approvazione si assuma una iniziativa di accordo con il Comune di Collesalveti per individuare aree e modalità di insediamento di nuove attività produttive;
- che si preveda il ricorso al piano attuativo solo quando, su superfici di oltre 10000 mq, si realizzino più di due lotti, cioè ricorrendo a permesso a costruire convenzionato in occasione di interventi che al massimo prevedono 2 lotti;
- che si riesamini la previsione relativa a Pian di Rota alla luce di quanto sopra esposto e quelle relative ad alcuni interventi di trasformazione come in zona La Padula dove un attento piano di rigenerazione può condurre ad incrementare la dotazione di aree per attività produttive, in quel caso di carattere artigianale.