

DESCRIZIONE E FINALITA' DELL' INTERVENTO

L'ambito urbano oggetto della presente scheda si colloca a diretto contatto con le aree portuali, tra la calata "Carrara", la Fortezza Vecchia e via della Cinta Esterna, ed è ricompreso nelle aree di interazione porto-città, così come individuate dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) di cui all'art. 5 della L. 84/1994 adottato dall'AdSP e in corso di definitiva approvazione, che il Piano Operativo recepisce in coerenza con quanto stabilito dal Piano Strutturale e in attuazione dell'intesa tra Comune e AdSP in fase di sottoscrizione.

In coerenza con gli indirizzi strategici delineati da DPSS e PS, obiettivo dell'intervento è promuovere la complessiva riqualificazione e riorganizzazione dell'area della Stazione Marittima, in funzione delle esigenze logistiche e di sviluppo dello scalo portuale, dotandolo di servizi e attrezzature adeguate alla gestione dei flussi crocieristici e del traffico passeggeri, e perseguendo al contempo le seguenti finalità:

- il potenziamento dell'infrastruttura verde urbana lungo la direttrice di Via della Cinta Esterna in connessione con il sistema delle *greenway*, in linea con gli obiettivi del Piano del Verde che il Piano Operativo assume e concorre a mettere in opera, così come indicato all'art. 11 delle N.T.A. del PO;
- l'integrazione fisica e percettiva dell'area della Stazione marittima con la città consolidata, anche mediante nuove connessioni ciclo-pedonali;
- la valorizzazione della Fortezza Vecchia anche attraverso il ripristino, ancorchè parziale, delle originarie condizioni di acquaticità, e delle architetture storico – testimoniali caratterizzanti il *waterfront* urbano (quali il Silos Granari).

Il riassetto urbanistico dell'area della Stazione Marittima dovrà essere coordinato e supportato dalle azioni di miglioramento della mobilità e del traffico veicolare, sulla base delle soluzioni che saranno individuate, d'intesa con il Comune, nell'ambito dello studio di fattibilità per la "viabilità di ultimo miglio" e nel "piano del ferro", promossi dall'AdSP, nonché in coerenza con le indicazioni del PUMS, al fine di:

- razionalizzare e separare i flussi portuali da quelli cittadini;
- separare i flussi di sbarco/imbarco in ingresso e in uscita dal futuro terminal passeggeri;
- favorire l'integrazione ciclo-pedonale tra l'area della Stazione Marittima e la città;
- dotare la Stazione Marittima di una nuova accessibilità ferroviaria per merci e passeggeri.

L'intervento si raccorda ed integra il sistema delle aree urbane che si attesta lungo la direttrice di Via della Cinta Esterna per le quali il Piano Operativo, e le progettualità già in corso, prefigurano rilevanti interventi di trasformazione e rigenerazione urbana volti a riconfigurare, nel complesso, l'immagine dell'intero quadrante urbano interessato: dalla Stazione Marittima che costituisce la testata ovest, all'Area di trasformazione strategica del Rivellino-Forte San Pietro (ATS 01) alle Aree di Trasformazione di Via de Pazzi (ATR2) e dell'ex Feltrinelli (AC 5), fino alla Stazione San Marco (di cui alla scheda normativa ATR 3) e alla Piazza XI Maggio ad est.

INQUADRAMENTO GENERALE

CHECKLIST VINCOLI E TUTELE

DISPOSIZIONI NORMATIVE

NORMA FIGURATA

FATTIBILITÀ

DATI GENERALIST **203.500 mq**

TU

SE (n.e.) **15.000 mq** SE (riuso) **11.000 mq**

UTOE 1



CATEGORIE FUNZIONALI ai sensi dell'art. 99 LRT 65/2014

- residenziale
- industriale e artigianale
- commerciale al dettaglio
- turistico- ricettiva
- direzionale e di servizio
- commerciale all'ingrosso e depositi

ESTRATTO ORTOFOTO AGEA 2021



CHECK LIST VINCOLI DLGS 42/2004

 Beni Culturali - Parte II Dlsg. 42/2004 (PO - Tav.QC.03)**Beni Paesaggistici - Art. 136 - Parte III Dlsg. 42/2004 (PO - Tav.QC.04)**

- D.M. 03/12/1948 - G.U. n. 294 del 18/12/1948 - Zona litoranea nel comune di Livorno nel tratto cantiere navale o.t.o. - rio Ardenza con esclusione della parte costiera occupata dall'accademia navale.
- D.M. 28/01/1949 - G.U. n. 29 del 05/02/1949 - Zona situata nel comune di Livorno comprensiva delle frazioni di Antignano, Montenero e Quercianella;

Beni Paesaggistici - Art. 142 - Parte III Dlsg. 42/2004 (PO - Tav.QC.04)

- lett. a - Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.
- lett. c - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933 n.1775 e relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna
- lett. f - Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- lett. g - Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art.2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n.227";
- lett. m - le zone di interesse archeologico
- zone territoriali omogenee A e B - ai sensi del D.M. 2 aprile 1968, n. 1444

DISCIPLINA PS - INVARIANTI STRUTTURALI (PS - Tav. ST.05)

- **I invariante** - Morfotipo FON_Fondovalle
- **II Invariante** - Morfotipo non presente
- **III Invariante** - Morfotipo non presente
- **IV Invariante** - Morfotipo TPS3_Insule Specializzate

CHECK LIST VINCOLI AMBIENTALI E IGIENICO SANITARI (PO - Tav.QC.05)

 Vincolo Idrogeologico - R.D. n°3267/1923 Aree di Rispetto Cimiteriale

- zona di rispetto cimiteriale ridotta con D.C.C.
- zona di rispetto cimiteriale 200 m

 Area di rispetto R.I.R. Elettrodotti e fasce di Rispetto

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 19 mt | <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 28 mt |
| <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 22 mt | <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 31 mt |
| <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 27 mt | <input type="checkbox"/> D.P.A. sx/dx 32 mt |

■ Fascia di Rispetto ferroviario (30m)

■ Fascia di rispetto stradale - da verificare sulla Tavola QC.05

INQUADRAMENTO GENERALE

CHECKLIST VINCOLI E TUTELE

DISPOSIZIONI NORMATIVE

NORMA FIGURATA

FATTIBILITÀ



PARAMETRI DI PROGETTO

- **S.F.** - 148.500 mq
- **S.E. tot.** - 26.000 mq
- **Destinazione** COMMERCIALE - DETTAGLIO _ **S.E. (n.e.)** 4.000 mq
DIREZIONALE E SERVIZI _ **S.E. (n.e.)** 11.000 mq - **S.E. (riuso)** 11.000 mq
- **Aree a standard minimi da cedere - 55.000 mq**
 - aree a verde 27.500 mq *
 - parcheggi 27.500 mq

ASSIMILAZIONE ZONA TERRITORIALE OMOGENEA

*Area assimilata alle Zone Territoriali Omogenee denominata Zona B) ai sensi dell'Art.4 del D.M. 1444/68

MODALITÀ ATTUATIVA

In considerazione della complessità e della rilevanza tecnico-economica delle azioni di trasformazione previsti per l'AT, che interessa aree prevalentemente di proprietà pubblica e demaniale, l'attuazione degli interventi richiede necessariamente una processualità articolata nel tempo, con azioni coordinate e condivise tra Comune e AdSP ed il ricorso a strumenti/azioni diversificate. A tal fine è prevista la redazione un masterplan, così come disciplinato all'art.4 delle NN.TT.A del PO, la cui definizione sarà oggetto di specifica intesa tra Comune e AdSP, quale strumento programmatico e di indirizzo che dovrà pertanto coordinare e orientare la definizione dei successivi livelli progettuali.

L'attuazione dei singoli interventi sarà soggetta all'approvazione di progetto di opera pubblica, anche mediante il ricorso alle forme del PPP previste dall'ordinamento vigente, e/o di titolo abilitativo edilizio da parte dei soggetti concessionari delle aree demaniali marittime.

DISPOSIZIONI NORMATIVE

Il masterplan dovrà definire l'assetto urbanistico e planivolumetrico complessivo dell'area ricompresa nell'AT, supportato da specifico studio di inserimento paesaggistico, sulla base dei seguenti criteri e indirizzi progettuali:

- realizzazione della nuova stazione marittima-terminal passeggeri comprendente, servizi commerciali, direzionali, tramite recupero degli edifici esistenti e/o interventi di nuova edificazione;
- la localizzazione dei nuovi volumi dovrà essere prevista sull'area posta a nord della Fortezza Vecchia al fine di non interferire con i coni visuali "da e verso" il mare;
- la progettazione dovrà garantire un'elevata qualità architettonica e un corretto inserimento nel contesto paesaggistico in considerazione della specificità del sito e dei caratteri storici, insediativi e paesaggistici e della caratterizzazione del waterfront urbano;
- recupero e valorizzazione delle architetture di valore storico-identitario (Fortezza Vecchia e Silos Granari) anche a fini culturali e/o scientifici garantendone il mantenimento e/o miglioramento dei rapporti visivi e percettivi consolidati con la città; gli interventi di valorizzazione e recupero dovranno comunque essere definiti in conformità alle



disposizioni di cui al Titolo II, Capo I delle NTA del PO (Componenti identitarie di rilevanza storico-insediativa), con particolare riferimento alla componente “ resti della cinta muraria e fortificazioni”;

- realizzazione di uno scalo ferroviario passeggeri, dotato dei servizi integrativi, da localizzare preferibilmente in prossimità delle banchine portuali e del terminal passeggeri;
- realizzazione di dotazioni di parcheggio, a servizio della Stazione Marittima (crociere e attività portuali), preferibilmente in struttura (parcheggi pluripiano), al fine di contenere l'estensione di aree di sosta in superficie a favore delle dotazioni verdi;
- realizzazione di nuove dotazioni di verde urbano, che dovrà connotarsi come parco urbano lineare lungo la direttrice di Via della Cinta Esterna, integrato da percorsi ciclo-pedonali e strutture/elementi di arredo (quali pensiline/strutture ombreggianti, ecc.) con soluzioni architettoniche innovative e contemporanee che, unitamente alle nuove strutture della Stazione marittima contribuiscano a caratterizzare il nuovo “paesaggio urbano” di interfaccia porto città;
- le nuove soluzioni viabilistiche per l'accesso all'area dovranno garantire la separazione dei traffici diretti alla stazione marittima rispetto a quelli diretti verso la città;
- il riassetto complessivo dell'area dovrà prevedere la realizzazione di connessioni ciclo-pedonali con quartiere Venezia e con gli altri comparti urbani oggetto di riqualificazione richiamati i nella presente scheda.

Per gli edifici esistenti, fatte salve le disposizioni di cui al Titolo II, Capo I delle NTA del PO (Componenti identitarie di rilevanza storico-insediativa) sono comunque consentiti i seguenti interventi edilizi:

- MO manutenzione ordinaria
- MS manutenzione straordinaria
- RRC restauro e risanamento conservativo
- RF ristrutturazione edilizia ricostruttiva fedele
- RRNF ristrutturazione edilizia ricostruttiva non fedele

Per gli edifici esistenti, posti al margine orientale dell'AT, denominati “magazzini generali”, così come individuati nell'esterno cartografico della presente scheda, il PO indica inoltre la strategia del riuso transitorio, così come delineata dal masterplan relativo all'ATS-01 Rivellino Forte San Pietro, secondo una logica incrementale funzionale all'attivazione per fasi successive il riuso delle aree e degli edifici produttivi, in applicazione di quanto disciplinato all'art. 32 delle NTA del Piano Operativo (Disciplina degli usi temporanei e transitori).

CONDIZIONI ALLA TRASFORMAZIONE

Nessuna condizione specifica

CONDIZIONI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

La sostenibilità ambientale complessiva dell'intervento si incentra sulle seguenti azioni prioritarie:

- depavimentazione delle superfici impermeabilizzate a favore di aree verdi e/o realizzate con superfici drenanti al fine di rispondere ai principi di resilienza e adattamento;
- creazione di spazi di accumulo delle acque piovane: sia di accumulo che di infiltrazione, vasche, trincee, rain garden; ove garantire non solo l'invarianza idraulica ma anche



contribuire a stoccare, infiltrare, raccogliere, gestire in modo naturale le acque provenienti dalle superfici limitrofe;

- per il parcheggio multipiano/in struttura si dovranno adottare soluzioni integrate con la componente del verde (pareti verdi verticali e/o in copertura) con riferimento a quanto stabilito all'art. 90 delle NTA del PO (parcheggi pubblici e aree di sosta);
- creazione del tessuto connettivo verde con rimboschimento tramite piantagione di alberi, arbusti e erbacee in grado di proteggere il nuovo suolo, di inverdire l'area e di fornire i servizi ecosistemici necessari, come il miglioramento del microclima, ombreggiamento, cattura della CO₂, cattura delle polveri sottili ((in particolare il PM_{2,5}) e riduzione dei gas climalteranti, evotraspirazione, attenuazione dell'effetto delle piogge torrenziali sul suolo, la progettazione del verde dovrà essere indirizzata a valorizzare l'utilizzo di specie arboree e arbustive autoctone tipiche della vegetazione mediterranea e dovrà risultare coerente con il progetto comunale di Piano del verde;
- la progettazione dei nuovi edifici, dovrà tenere conto dei requisiti tecnico-costruttivi, tipologici ed impiantistici in materia di edilizia sostenibile;
- adozione di dispositivi e soluzioni per il risparmio energetico e per la produzione energetica da fonti rinnovabili preferibilmente integrate con le nuove strutture/edifici.

Si dovranno comunque applicare i principi e le metodologie delle Linee guida per la qualità dello spazio pubblico- carta strategica della sostenibilità urbana di cui all'elaborato QPN.01.D parte integrante delle NN.TT.A del Piano Operativo.

DISCIPLINA IN CASO DI MANCATA ATTUAZIONE O DECADENZA PREVISIONI P.O.C.

In caso di decenza del termine quinquennale dalla data di approvazione del presente Piano Operativo senza che siano stati approvati Progetti di Opera Pubblica, alle aree comprese nella scheda di trasformazione si applica la seguente disciplina:

- art. 170 Aree non pianificate

Sul Patrimonio Edilizio Esistente si applicano le Disposizione Normative di cui alla presente scheda.

DISCIPLINA SUCCESSIVA ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Ad avvenuta ultimazione degli interventi previsti dal Piano Attuativo o dal titolo abilitativo edilizio, agli immobili e alle aree comprese nella presente scheda di trasformazione si applica la seguente disciplina:

- Capo I del Titolo II Componenti identitarie di rilevanza storico-insediativa

- Capo IV del Titolo V - Infrastrutture e dotazioni verdi

- Capo V del Titolo V Infrastrutture portuali diportistiche e vie d'acqua navigabili

- Capo VI del Titolo V - Infrastrutture per la mobilità



NORMA FIGURATA



LEGENDA

| | |
|---|---|
|  <p>VERDE ECOLOGICO FASCE DI CONNESSIONE ECOLOGICA</p> |  <p>RIQUALIFICAZIONE FABBRICATI CON MIGLIORAMENTO ENERGETICO</p> |
|  <p>PERCORSI CICLO PEDONALI</p> |  <p>DEMOLIZIONE FABBRICATI CON RECUPERO SUOLO PERMEABILE</p> |
|  <p>ATTREZZATURE LUDICO SPORTIVE</p> |  <p>NUOVA EDIFICAZIONE CON ALTA EFFICIENZA ENERGETICA</p> |
|  <p>PARCHEGGI VERDI PERMEABILI</p> |  <p>NUOVA VIABILITA'</p> |

INQUADRAMENTO GENERALE

CHECKLIST VINCOLI E TUTELE

DISPOSIZIONI NORMATIVE

NORMA FIGURATA

FATTIBILITÀ



FATTIBILITÀ IDRAULICA

Pericolosità idraulica: P1
 Battente TR 200 anni: --- m
 Livello TR 200 anni: --- m slm
 Magnitudo Idraulica LR 41/18: ---
 Franco di sicurezza: --- m
 Quota di sicurezza: +--- m da p.c.

Assenza interferenza ai sensi del R.D. 523/1904 e L.R. 41/2018 art.3 c.1. con reticolo idrografico.

Criteri di fattibilità idraulica:

Non sussistono condizionamenti alla trasformabilità dell'area.

I progetti dovranno contenere l'analisi del sistema di "drenaggio superficiale" presente nelle aree oggetto di trasformazione e, se necessario, nelle aree limitrofe; nel caso in cui la trasformazione comporti una variazione nella funzionalità idraulica di tale sistema dovranno altresì contenere le opportune misure di riordino o ripristino delle suddette funzionalità.

FATTIBILITÀ SISMICA

Pericolosità sismica: classe S3 pericolosità elevata in quanto terreni scadenti che possono dar luogo e cedimenti rilevanti ancorché zona stabile con possibilità di amplificazione con $F_a \leq 1,4$.

Criteri di fattibilità sismica: Per l'intervento nella zona con terreni con caratteristiche geotecniche scadenti, si prescrive, già a livello di opera pubblica, l'esecuzione di indagini geognostiche e verifiche geotecniche finalizzate alle verifiche dei cedimenti. tipologie e quantità di indagini potranno essere graduate avvalendosi del modello geologico-tecnico e sismico presente negli studi di MS, fatto salvo quanto previsto dal DPGR 1/R/2022 e dalle NTC 2018 par. 6.1.1/6.1.2.

La valutazione dell'azione sismica deve essere supportata da specifiche analisi di risposta sismica locale (in conformità NTC 2018, paragrafo 3.2.2 e paragrafo 7.11.3) da condurre in fase di progettazione.

FATTIBILITÀ GEOLOGICA

Pericolosità geologica: G3 Terreni di riporto per bonifica e colmata con attese caratteristiche geologico tecniche medio scadenti.

La fattibilità è subordinata alle risultanze di specifiche indagini geognostiche e sismiche sitospecifiche, da svolgersi già a livello approvazione di opera pubblica, in applicazione alle norme vigenti in materia (NTC2018 e DPGR 1/R/2022 per classe di indagine 4) finalizzate alla definizione dei parametri geotecnici da utilizzarsi per le necessarie verifiche inerenti portanza dei terreni, cedimenti e cedimenti differenziali e adeguate scelte fondazionali.

L'area non risulta classificabile ai fini della valutazione delle proprie caratteristiche di vulnerabilità idrogeologica. In relazione alla significativa quantità volumetrica fra riuso e nuova edificazione si prescrive comunque il monitoraggio piezometrico per l'area nel suo complesso per adeguato periodo temporale.

