



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Piano di Indirizzo Territoriale. Le regole e le strategie

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Piano di Indirizzo Territoriale. Le regole e le strategie / G. DE LUCA. - STAMPA. - (2003), pp. 1-144.

Availability:

This version is available at: 2158/233710 since: 2017-05-14T11:16:21Z

Publisher:

Giunta Regionale Toscana

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

1.5

Provvedimenti sul rischio idraulico

La politica di prevenzione del rischio idraulico, attuata dalla Regione Toscana, si inserisce in un quadro di recupero e di valorizzazione delle risorse naturali, comprendente - in un nesso organico - la difesa del suolo e la tutela delle risorse idriche. Nel corso degli anni Novanta, a seguito dei ripetuti fenomeni di esondazione e ristagno, sono stati messi a punto provvedimenti contro il rischio idraulico, al fine di:

- ▶ rendere misurabili, e quindi controllabili, gli effetti delle trasformazioni territoriali sulle dinamiche ambientali
- ▶ prevenire il verificarsi di momenti di criticità prodotti da alluvioni e da dissesti idrogeologici
- ▶ ridurre il rischio idraulico attraverso il coinvolgimento dei soggetti cui spetta il governo del territorio.

Per rafforzare la propria politica di salvaguardia dell'ambiente e per tutelare le aree a rischio di fenomeni alluvionali e di ristagno, la Regione Toscana con DCR n. 230/94 si è dotata di provvedimenti appositi sul rischio idraulico, ai sensi degli artt. 3 e 4 della Lr n. 74/84. La deliberazione ha per obiettivo la tutela degli interessi pubblici in materia di rischio idraulico, con particolare riferimento alla prevenzione dei danni provocati da fenomeni di esondazione e di ristagno, divenuti della massima urgenza a seguito delle inondazioni degli anni 1991, 1992, 1993. Le prescrizioni e i vincoli della Delibera si applicano:

- ▶ alla progettazione e alla realizzazione di interventi soggetti a concessione edilizia
- ▶ all'autorizzazione edilizia
- ▶ all'autorizzazione all'esercizio dell'attività estrattiva
- ▶ al decreto di approvazione di accordi di programma ai sensi dell'art. 27 della legge n. 142/90
- ▶ alla deliberazione di approvazione della Giunta Regionale e della Provincia in attuazione dell'art. 3 bis del DL n. 361/87, convertito con modifiche in legge n. 441/87.

In particolare, la Delibera individua e stabilisce tre ambiti territoriali soggetti a precisi prescrizioni e vincoli:

- ▶ il primo A1 definito di **assoluta protezione del corso d'acqua** corrispondente agli alvei, alle golene, agli argini dei corsi d'acqua e alle aree comprese nelle due fasce della larghezza di ml. 10 adiacenti tali corsi d'acqua, misurate a partire dal piede esterno dell'argine, o in mancanza, dal ciglio di sponda
- ▶ il secondo A2 definito di **tutela del corso d'acqua e di possibile inondazione**, relativo ai corsi d'acqua aventi larghezza superiore a ml. 10, misurata fra i piedi esterni degli argini oppure, ove mancanti, fra i cigli di sponda. L'ambito A2 viene ulter-

riormente precisato in termini fisici, in quanto si intende corrispondente alle due fasce immediatamente esterne all'ambito A1, aventi larghezza pari alla larghezza del corso d'acqua definita come sopra, con un massimo di ml. 100

- ▶ il terzo definito, semplicemente, B comprende **le aree potenzialmente inondabili** in prossimità dei corsi d'acqua per le quali possono essere necessari eventuali interventi di regimazione idraulica. Tale ambito corrisponde alle aree a quote altimetriche inferiori rispetto alla quota posta a ml. 2 sopra il piede esterno d'argine o, in mancanza, il ciglio di sponda.

Riguardo all'Ambito A1 le prescrizioni e i vincoli normati dall'art. 3 riguardano: "nuove edificazioni, manufatti di qualsiasi natura e trasformazioni morfologiche di aree pubbliche o private, ancorché previste dagli strumenti urbanistici vigenti", fatta eccezione per le opere idrauliche di qualsiasi genere e necessità (attraversamento del corso d'acqua, captazione e restituzione delle acque, adeguamenti di infrastrutture esistenti).

Risultano ammessi nell'ambito A2 gli interventi previsti:

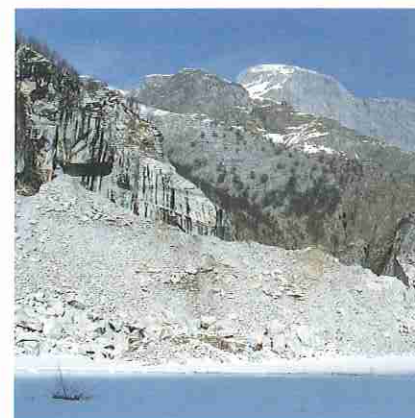
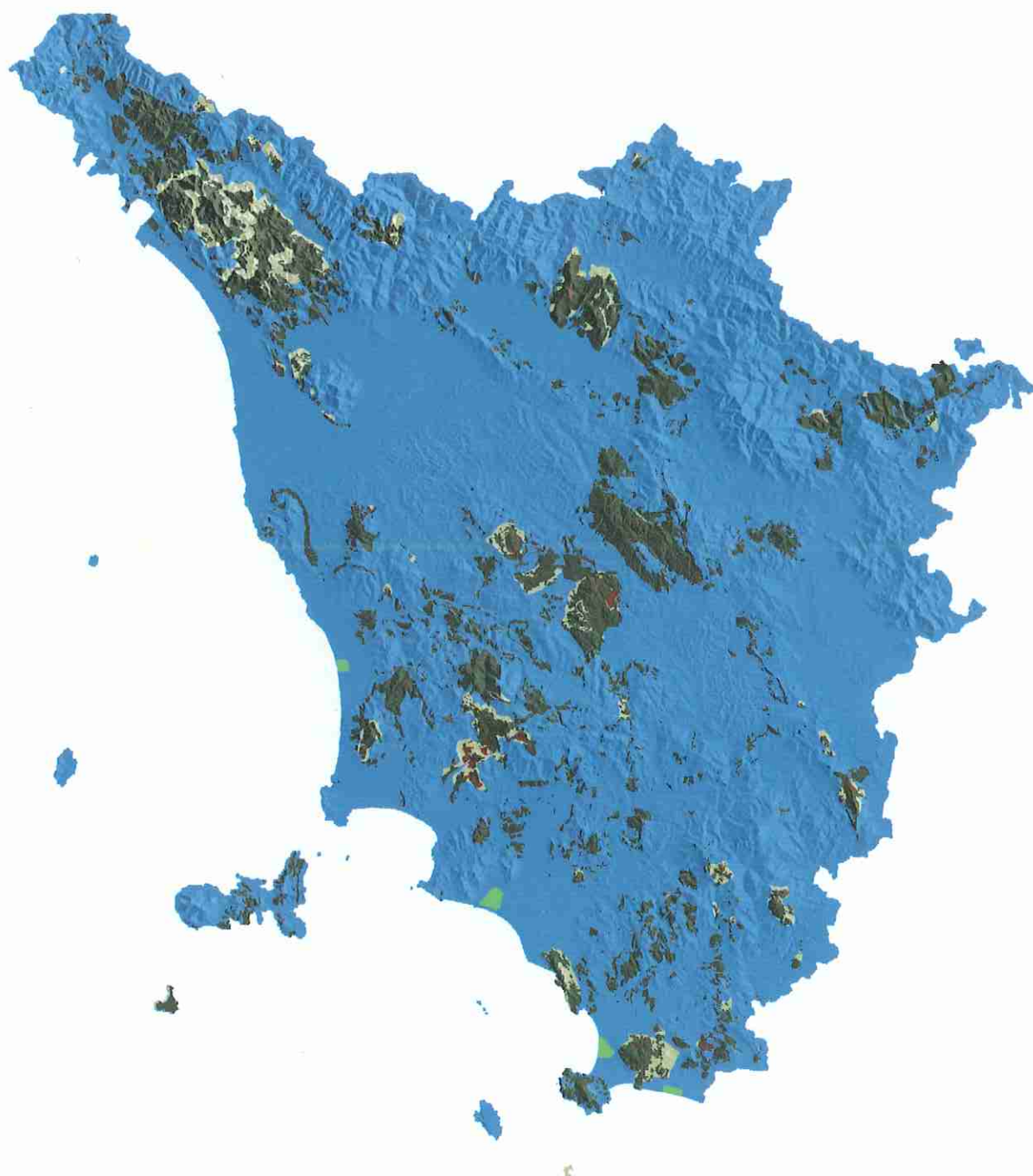
- ▶ dallo Studio Urbanistico generale comunale riferibili alle "zone omogenee A, B, D (del DM n. 1444/68) non soggette a piano urbanistico attuativo, F destinate a parco, nonché le relative opere di urbanizzazione primaria di interesse di quartiere"
- ▶ gli interventi in zone territoriali omogenee C e D (del DM n. 1444/68) di espansione soggette a piano urbanistico attuativo e relative opere di urbanizzazione primaria e secondaria dotati di concessione precedentemente alla pubblicazione della Deliberazione stessa
- ▶ gli interventi finalizzati all'attività agricola in zona territoriale omogenea E (del DM n. 1444/68), in base agli artt. 4, 7, e 8 della Lr n. 10/79 e successive modificazioni, nonché in attuazione della Lr n. 34/93
- ▶ gli interventi per la manutenzione ordinaria, straordinaria e di adeguamento di infrastrutture, attrezzature, impianti e opere idrauliche esistenti
- ▶ gli interventi di escavazione per attività estrattive purché rispettose della giusta distanza dall'argine o dal ciglio di sponda.

Sempre nell'ambito A2, risultano invece "condizionati" alla documentata e comprovata assenza delle condizioni di rischio idraulico:

- ▶ le nuove opere pubbliche
- ▶ gli interventi di edilizia economica e popolare e i piani per gli insediamenti produttivi
- ▶ gli interventi di iniziativa privata, purché prima del rilascio della concessione o autorizzazione, venga dimostrata l'assenza di rischio legata a fenomeni di esondazione o ristagno.

Nei riguardi dell'intero territorio regionale, la DCR n. 230/94 subordina le nuove edificazioni e le trasformazioni morfologiche

Aree carsiche e doline



Lo sviluppo economico e sociale di un territorio si basa sull'utilizzazione di risorse naturali, in particolare acqua e suolo ora "alimenti primari" ora insostituibili elementi di "suggestione" con riferimento a paesaggi e ambienti, non di rado elementi di criticità da cui difendersi. La sostenibilità allora non può prescindere dalla necessità di garantire, nel tempo e nello spazio, l'equilibrio di quei cicli naturali che garantiscono la rinnovabilità delle risorse e dal rispetto dei meccanismi che ne regolano il divenire. Disponibilità di risorse e "assenza" di criticità risultano da condizioni di equilibrio. Qualsiasi azione interviene all'interno di un sistema naturale con il quale interagisce ma la natura, essendo in continua variazione, ma non infinitamente variabile, esige rispetto assoluto. Frane, alluvioni, siccità, dissesto idrogeologico sono spesso espressioni macroscopiche di forzature dei cicli naturali, nella sostanza perdita/diminuzione di sicurezza e di risorsa. È ovvio allora che la capacità di prevenzione ha a che fare con la capacità di conciliare una organizzazione di spazi e di funzioni con l'ambiente in cui interviene e con la capacità di adattarsi in modo ottimale. Il territorio è oggi una risorsa al tempo stesso fortemente

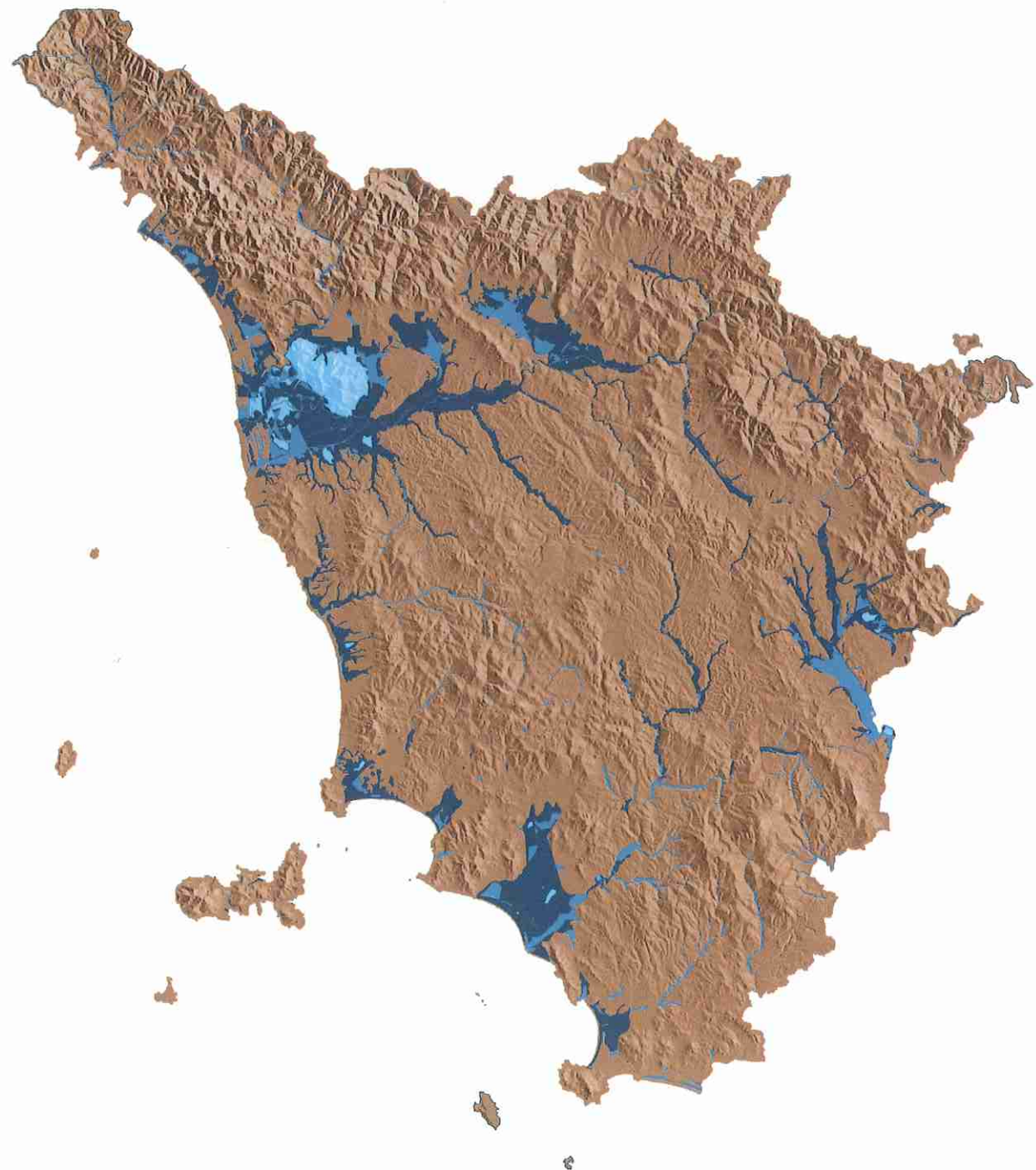




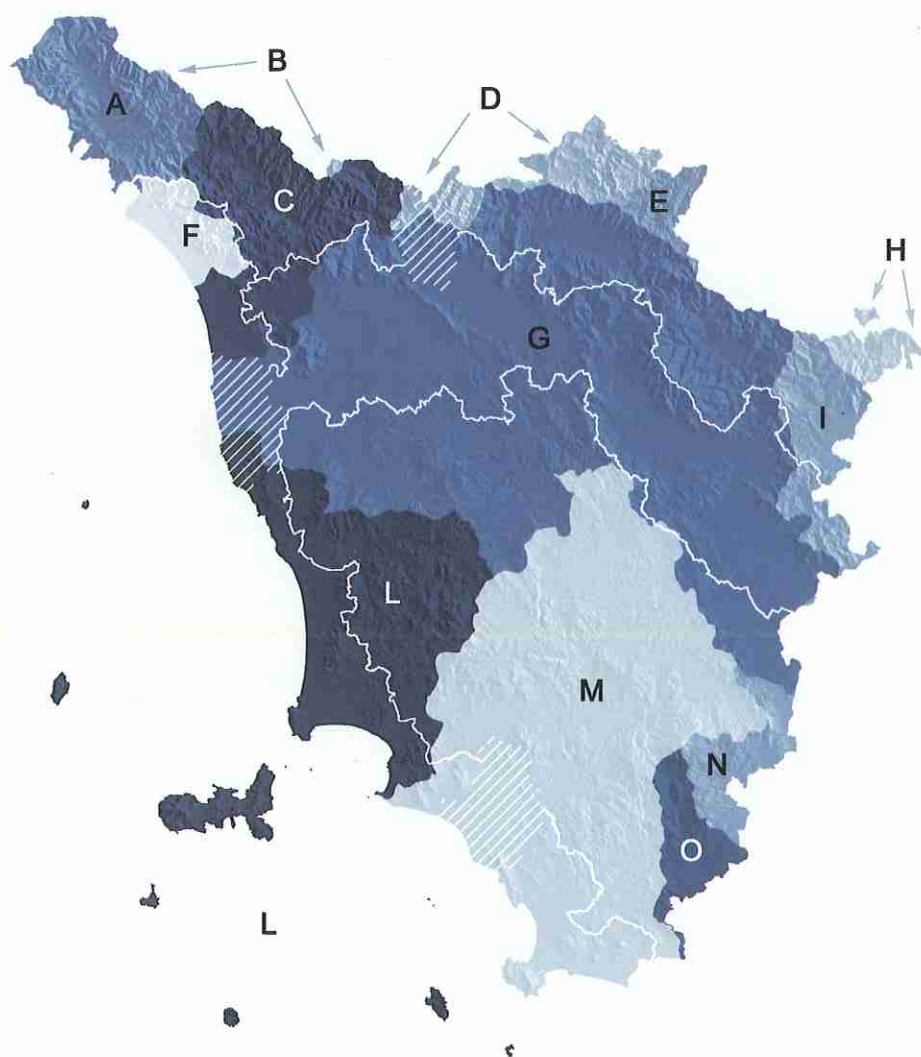
compromessa ma carica di funzioni socio-economiche storicizzate e consolidate, che costituiscono invarianti strutturali al sistema territoriale. La loro sostenibilità è dunque connessa alla capacità di recupero di condizioni di "sicurezza" e di disponibilità di risorse. L'esigenza di recuperare funzionalità idraulica e idrogeologica a un territorio si traduce inevitabilmente nella necessità di dedicare spazio alle funzioni di prevenzione e risanamento. Non si tratta di creare "riserve" ma di rendere compatibili usi e produttività del territorio con la funzionalità dello stesso in termini di prevenzione. Non tanto opere di difesa/tutela idrogeologica, che lo modificano, quanto e soprattutto scelte di uso del territorio consapevoli che tengano conto delle esigenze di difesa del suolo e garantiscano in tal senso funzionalità. È in questa logica che le attività di difesa del suolo devono fare riferimento singolarmente e nel loro complesso all'obiettivo strategico del recupero e mantenimento delle condizioni di equilibrio dinamico dei sistemi naturali e quindi della prevenzione del rischio idraulico e del rischio idrogeologico attraverso il ripristino di condizioni di "naturalità" nei diversi bacini idrografici e quindi nei diversi territori.



Aree inondabili



Ambiti bacini idrografici



| | | | |
|----------|---------------------------------|----------|-------------------------------|
| A | Magra | H | Conca Marecchia |
| B | Po | I | Tevere 1 |
| C | Serchio | L | Toscana della costa |
| D | Reno | M | Ombrone |
| E | Interregionale non classificato | N | Tevere 2 |
| F | Toscana Nord | O | Fiora |
| G | Arno | | Delimitazione Quattro toscane |

d'uso di aree pubbliche o private alla individuazione degli interventi "atti a limitare l'impermeabilizzazione superficiale", escludendo dalle prescrizioni e dai vincoli gli ambiti nella Provincia di Arezzo della cosiddetta Area protetta n. 136 - Fiume Arno definiti al punto A dell'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione adottate con DCR. n. 450/93.

La Deliberazione, poi, ai fini di un corretto assetto idraulico, individua le seguenti **classi di pericolosità che interessano l'intero territorio regionale**:

- ▶ pericolosità **irrilevante** (classe 1) relativa alle aree morfologicamente alte, collinari o montane prossime ai corsi d'acqua per le quali non vi siano notizie storiche di precedenti inondazioni
- ▶ pericolosità **bassa** (classe 2) relativa alle aree di fondovalle per le quali non vi siano notizie storiche di precedenti inondazioni e si trovino in situazione di alto morfologico rispetto alla piana alluvionale adiacente, di norma a quote altimetriche superiori a ml. 2 rispetto al piede esterno dell'argine o, in mancanza, al ciglio di sponda
- ▶ pericolosità **media** (classe 3) che interessa le aree per le quali vi sono notizie storiche di inondazioni, oppure si trovano morfologicamente in situazione sfavorevole (di norma a quote altimetriche inferiori rispetto alla quota posta a ml. 2 sopra il piede esterno dell'argine o sopra il ciglio di sponda). Rientrano in questa classe le aree di fondovalle non protette da opere idrauliche per le quali ricorre una sola delle condizioni sopra richiamate
- ▶ pericolosità **elevata** (classe 4) che interessa le aree di fondovalle non protette da opere idrauliche per le quali ricorrono entrambe le condizioni della pericolosità media.

La difesa dai fenomeni alluvionali

Il rischio idraulico è materia diffusamente affrontata dal PIT, che detta precise norme. Le prescrizioni della DCR n. 230/94 vengono superate e si assumono come parte integrante del Quadro conoscitivo:

- ▶ la documentazione regionale comprendente la **Carta delle aree inondabili** della Toscana
- ▶ l'**elenco dei corsi d'acqua principali**
- ▶ l'**archivio informatico** e i programmi di gestione per la regionalizzazione delle portate di piena dei corsi d'acqua, che consentono di individuare in base a dati idrologici l'altezza d'acqua in funzione della portata di piena, nonché i volumi d'acqua
- ▶ i **programmi degli interventi strutturali** per la messa in sicurezza idraulica del territorio regionale ai sensi della Lr n. 50/94
- ▶ il **programma regionale degli interventi di riassetto idraulico** della legge n. 285/95
- ▶ la DCR n. 255/97, che perimetra e norma le **aree a rischio idrogeologico**
- ▶ il parere regionale sul progetto di **Piano stralcio sul rischio idraulico del Bacino dell'Arno**.

nella pagina precedente: in alto, fondale del lago di Vagli; in basso, idrovoro, Alberese

La Regione attribuisce alla Provincia il compito di studiare in modo approfondito gli aspetti idrologico-idraulici del territorio provinciale, nonché di acquisire i dati riguardanti i Piani di Bacino e i programmi regionali relativi alla sicurezza idraulica tramite il piano territoriale di coordinamento.

Gli strumenti di governo del territorio hanno il compito di attuare prescrizioni precise in materia di rischio idraulico, riguardanti, tra le altre:

- ▶ la verifica ed eventuale modifica della definizione dell'ambito B
- ▶ l'individuazione degli ambiti da destinare agli interventi di regimazione idraulica, volti a rinaturalizzare corsi d'acqua o alla ubicazione di casse di espansione
- ▶ l'individuazione di criteri e parametri utili a favorire il processo di impermeabilizzazione superficiale del territorio e a consentire la valutazione degli effetti ambientali connessi alle previsioni dei fenomeni alluvionali.

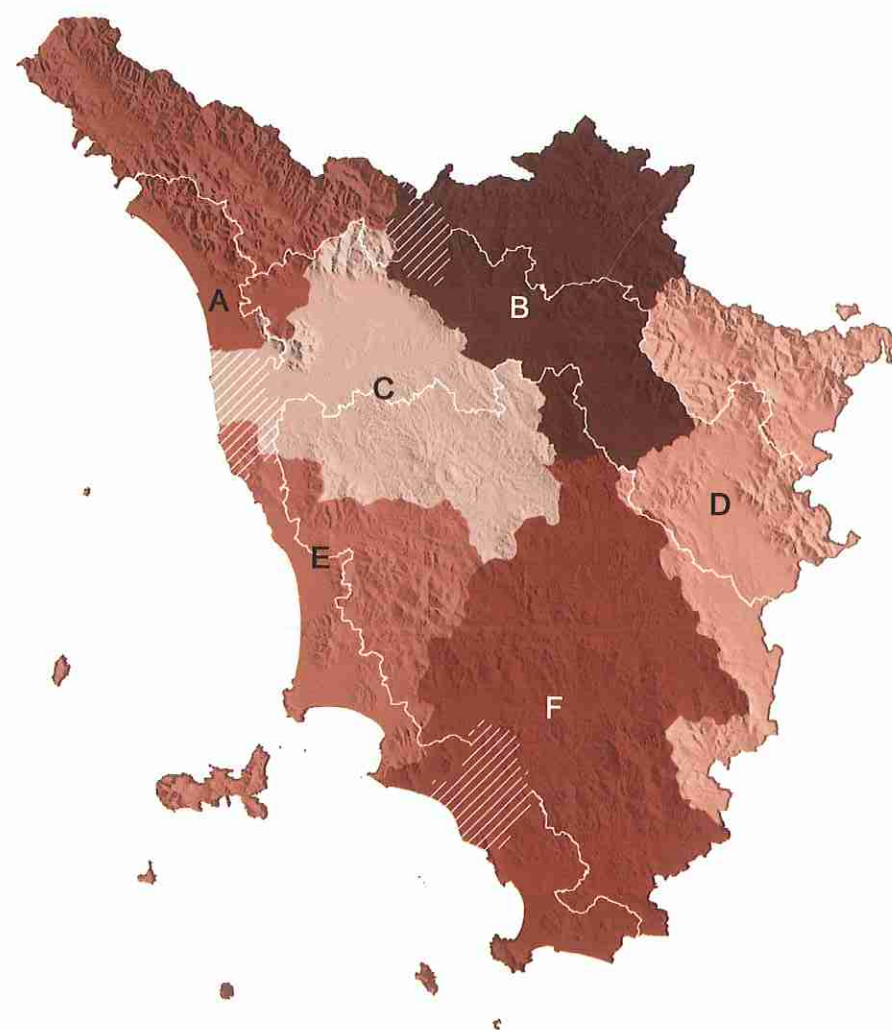
Le stesse misure di salvaguardia circa la prevenzione dei fenomeni alluvionali, dettate dal PIT e recepite nel Piano territoriale di coordinamento provinciale, possono essere superate attraverso la definizione e l'analisi dei fattori di rischio da prevedere nei Piani strutturali comunali. Le misure di salvaguardia per la difesa dai fenomeni alluvionali sono analiticamente trattate dal Capo I del Titolo VII del PIT, alle quali l'art. 74 attribuisce valore quinquennale per consentire l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali.

L'art. 75 indica le salvaguardie per l'ambito A1, ribadendo le prescrizioni e i vincoli già espressi nella DCR n. 230/94, ossia negando la possibilità di costruire ex novo "eccetto per i manufatti e le trasformazioni morfologiche di carattere idraulico" e per tutte le opere idrauliche che si rendessero necessarie. Le salvaguardie dell'ambito A2 sono definite dal successivo art. 76, nel quale vengono dettagliati gli interventi consentiti che non prevedono verifica idraulica (art. 76, c. 4) e quelli che invece necessitano di controllo (art. 76, c. 6).

Per l'ambito B le salvaguardie dettate dall'art. 77 del PIT si applicano quando "lo strumento urbanistico generale o la relativa variante individua, all'interno dell'ambito B, nuove previsioni relative alle zone C, D, F per attrezzature generali, esclusi i parchi, nonché per nuove infrastrutture a rete o puntuali che comportino nuove costruzioni o trasformazioni morfologiche; non costituiscono nuove previsioni le modifiche delle previsioni esistenti che comportino aumenti alla superficie coperta complessiva fino a mq. 200". Ai fini dell'individuazione del rischio o degli interventi di regimazione idraulica, le previsioni sono sottoposte a tre verifiche, in base alle quali deve risultare:

- ▶ **l'impossibilità di localizzare la previsione nel tessuto urbano esistente** anche tramite interventi di recupero urbanistico

Ambiti difesa del suolo



| | | | |
|--|-------------------------------|--|----------|
| | Ambito 1 | | Ambito 4 |
| | Ambito 2 | | Ambito 5 |
| | Ambito 3 | | Ambito 6 |
| | Delimitazione Quattro toscane | | |



- ▶ la **necessità di localizzare la previsione all'interno dell'ambito B**, in base a esigenze di interesse pubblico
- ▶ una **specifico indagine idrologico-idraulica**, al fine di individuare l'eventuale presenza del rischio idraulico valutato sulla base della piena con tempo di ritorno duecentennale. Vengono esclusi dall'applicazione delle salvaguardie per l'ambito B gli strumenti urbanistici generali e le loro varianti adottati prima dell'entrata in vigore della DCR n. 230/94.

Prescrizioni riguardanti la riduzione dell'impermeabilizzazione superficiale del territorio regionale sono espresse nell'art. 78 del PIT, mentre le disposizioni attuative delle salvaguardie sono oggetto dell'art. 79.

1.6

Piano regionale integrato trasporti

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) è attualmente lo strumento di programmazione degli interventi riguardanti il sistema dei trasporti in Toscana, originato dal Piano nazionale dei trasporti. Contenuto nella DCR n. 254/89, il PRIT è stato previsto dalla Lr n. 14/89 (artt.1 e 7) ed è stato approvato come atto del QRCT (art. 2, Lr n. 74/84). Grazie a tale strumento normativo, la Toscana si prefigge di potenziare la propria dotazione infrastrutturale e di superare le carenze in questo settore. Il PRIT vigente, concepito su proiezioni demografiche e su una previsione di trasporto di passeggeri e di merci fino al 2000, risulta essere:

- ▶ punto di riferimento e coerenza per concorrere alla programmazione nazionale del settore
- ▶ quadro di riferimento per l'esame di congruità necessario per l'adozione dei piani di bacino provinciali
- ▶ schema di riferimento per la formazione e l'approvazione degli strumenti urbanistici nonché per la definizione delle prescrizioni e dei vincoli urbanistici.

Gli obiettivi del PRIT sono il miglioramento delle condizioni complessive di mobilità delle persone e delle cose e, per effetto diretto, il miglioramento delle condizioni complessive dello sviluppo regionale. Secondo la delibera di approvazione del PRIT, ogni previsto potenziamento del sistema delle infrastrutture, a rete e puntuale, deve essere accompagnato da appropriate e serie ricerche atte a valutarne le possibili conseguenze positive e negative e gli effetti diretti ed indiretti; e quindi a prefigurare le condizioni e le soluzioni capaci di evitare, superare e almeno contenere le conseguenze negative di questo impatto in limiti prestabiliti di tollerabilità per l'ambiente e per l'uomo. In quanto strumento di programmazione esso ha reso possibile:

- ▶ collocare gli interventi necessari per superare una situazione di insufficiente dotazione infrastrutturale, che costituiva, ed in parte costituisce ancora oggi, un limite allo sviluppo economico e sociale della regione, in un quadro programmatico certo
- ▶ indirizzare gli atti e gli interventi della Giunta, anche in relazione alle esigenze di riequilibrio modale del trasporto in Toscana
- ▶ costituire elemento di riferimento per la programmazione delle risorse finanziarie dello Stato ed altri enti attuatori del sistema infrastrutturale.

Riguardo alla grande viabilità autostradale, il PRIT, tenendo nella dovuta considerazione le necessarie verifiche di impatto ambientale e le valutazioni comparative sulla funzionalità delle opere, si prefigge la realizzazione:



- ▶ della variante di valico dell'Autostrada del Sole e del raccordo di questa con Firenzuola
- ▶ delle opere necessarie per risolvere il problema dell'attraversamento del nodo fiorentino, secondo una strategia di distinzione fra i traffici nazionali e quelli regionali e di area metropolitana
- ▶ della terza corsia della A1 a sud di Incisa
- ▶ dell'autostrada tirrenica Cecina-Civitavecchia.

Per la grande viabilità, il PRIT prevede:

- ▶ il completamento della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa aeroporto-Livorno porto con i raccordi per la Val d'Elsa, Prato, Pistoia, area del cuoio
- ▶ il completamento e l'adeguamento a quattro corsie della SGC Grosseto-Fano
- ▶ il completamento degli interventi di ammodernamento della statale n. 2 Cassia, con priorità per il tratto Siena-Buonconvento
- ▶ l'apertura al traffico della variante Aurelia nel tratto Livorno-Grosseto.

Per la viabilità minore il PRIT prescrive l'adeguamento della rete stradale di proprietà dello Stato mediante interventi che eliminino anche gli attraversamenti dei centri abitati, con particolare riferimento alle principali strade statali interessanti il territorio regionale.

Il Sistema Ferroviario Regionale (SFR), delineato dal PRIT è di grande rilevanza e prevede, in accordo con le Ferrovie dello Stato:

- ▶ servizi di area metropolitana su due distinte aree: fiorentina e pisano-livornese
- ▶ servizi intercity comprendenti collegamenti cadenzati tra i capoluoghi di provincia regionali e alcune zone contermini
- ▶ servizi regionali interbacino comprendenti le direttrici convergenti su poli regionali e raccordi con servizi principali nazionali.

In dettaglio, riguardo al sistema ferroviario, il PRIT prevede:

- ▶ la definizione del progetto e delle condizioni esecutive per la linea Alta velocità Roma-Firenze-Bologna-Milano, con attraversamento in sotterranea di Firenze, e la contestuale ricostruzione ed elettrificazione della ferrovia faentina
- ▶ la rivalutazione e il potenziamento del corridoio ferroviario tirrenico
- ▶ il raddoppio e l'ammodernamento della direttrice Pontremolese con collegamento diretto Aulla-Massa
- ▶ il completamento degli interventi di interesse regionale, già oggetto di intesa con le FS (aree Senese-Val d'Elsa e Lucchesia, ricostruzione della linea Lucca-Pontedera e raddoppio della Pistoia-Lucca-Viareggio e della Lucca-Pisa; potenziamento e prolungamento della linea Stia-Arezzo-Sinalunga)
- ▶ la rivalutazione e l'ammodernamento di impianti e di servizi sulle altre linee regionali.



Nelle previsioni del PRIT vi è la costituzione dell'interporto, un complesso organico di strutture e servizi integrati, finalizzati allo scambio di merci fra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione. Il centro intermodale si differenzia dall'interporto, gerarchicamente superiore, in quanto al suo interno viene privilegiato lo scambio su rotaia-gomma e in quanto si pone ad una scala di riferimento territorialmente più limitata. I territori interessati da questa previsione del PRIT sono le Province di Firenze, Prato, Pistoia, Pisa, Livorno.

I centri intermodali previsti sono:

- ▶ Firenze-Osmannoro, solo per interscambio unità di carico strada/ferrovia, nonché centro servizi ferroviari
- ▶ Montale-Agliana (adeguamento), solo terminale a servizio della parte ovest dell'area fiorentina
- ▶ nell'area del marmo
- ▶ nella Val di Cornia, per razionalizzare tutta la movimentazione della costa a sud di Livorno
- ▶ nella piana di Lucca, solo terminale
- ▶ nell'area grossetana
- ▶ nell'area senese
- ▶ nell'area aretina.



Gli scali merci sono ubicati in aree ferroviarie e destinati alle composizioni dei carichi per il trasporto su ferrovia. In base all'Accordo quadro tra Ministero dei Trasporti-Regione-FS-TAV (per la realizzazione della nuova linea Firenze-Bologna), essi sono:

- ▶ Firenze Castello (anche per traffico intermodale)
- ▶ Lucca
- ▶ Massa
- ▶ Fiorentina di Piombino
- ▶ San Giovanni Valdarno
- ▶ Prato
- ▶ Rosignano
- ▶ Livorno.

Viene, inoltre, ipotizzata la rilocalizzazione dei seguenti scali: Chiusi, Grosseto, Massa, Lucca, Siena, Livorno.

Nelle previsioni del PRIT, vengono delineati i ruoli degli aeroporti e i lavori in essi previsti. Sotto il profilo tipologico-funzionale, l'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa è considerato come polo strategico del sistema aeroportuale nazionale e regionale, essendo scalo di livello internazionale e nazionale; l'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze-Peretola è uno scalo di terzo livello nell'ambito nazionale e internazionale; gli aeroporti di

Siena-Ampugnano, Grosseto, Arezzo-Molin Bianco sono scali di terzo livello nell'ambito nazionale; gli aeroporti di Massa-Cinquale e Lucca-Tassignano sono scali destinati all'attività di aviazione generale; l'aeroporto di Marina di Campo è uno scalo per collegamenti di terzo livello.

Il sistema portuale

Riguardo al sistema portuale, il PRIT fa riferimento al Piano dei porti e degli approdi turistici, approvato con DCR n. 123/85 (ai sensi della Lr n. 36/79). In seguito il Piano viene rinnovato con DCR n. 258/92, e la sua validità fissata in 5 anni. Viene definito il sistema nel suo complesso e per ogni singola realtà vengono definiti: ruoli, vocazioni, tendenze e prospettive. La Regione esprime un parere sulla classificazione dei porti che risulteranno suddivisi secondo queste funzioni: 1. commerciale; 2. industriale e petrolifera; 3. servizio passeggeri; 3. peschereccia; 4. turistica e da diporto.

La Lr n. 84/94 (riordino della legislazione in materia portuale) ha disciplinato l'ordinamento e le attività portuali secondo gli obiettivi del Piano generale dei trasporti, dettando principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti. La legge istituisce le Autorità portuali, nei porti di Livorno e di Marina di Carrara.

Nel quadro della portualità toscana risulta una spiccata complementarità con ruoli diversificati da porto a porto. Il sistema portuale toscano, nel perseguire la differenziazione dell'offerta, nell'individuare ambiti fisici, organizzativi e territoriali in cui realizzare l'integrazione degli scali con le altre modalità di trasporto, concorre allo sviluppo economico-sociale del territorio. In particolare, il PRIT assegna i seguenti ruoli ai porti toscani:

- ▶ il porto di Livorno è scalo internazionale per i traffici unitizzati, merci varie e olii minerali, con funzioni anche industriali e per il traffico con le isole, nonché un'intensa attività crocieristica
- ▶ il porto di Marina di Carrara è altamente qualificato per il traffico internazionale di merce varia, in particolare lapidei
- ▶ il porto di Viareggio affianca all'attività di cantieristica navale, attività di pesca, nautica da diporto, nonché attività crocieristica
- ▶ il porto di Piombino è il principale scalo di collegamento con le isole dell'arcipelago e con Sardegna e Corsica; è altresì porto industriale per i prodotti siderurgici, con traffici commerciali crescenti; vi si svolge una consistente attività peschereccia
- ▶ il porto di Portoferraio è il maggiore scalo dell'Isola d'Elba per i collegamenti passeggeri e merci con il continente; notevole è la sua attività crocieristica
- ▶ il porto di Porto Santo Stefano affianca alla flotta peschereccia, ed alla nautica da diporto, il servizio di navi traghetto per le isole Giglio e Giannutri.



Per il porto di Livorno si prevedono una rilevante crescita dei traffici unitizzati ed ulteriore sviluppo delle merci varie; il rafforzamento e la razionalizzazione del traffico industriale e delle rinfuse solide; il consolidamento e lo sviluppo del traffico per navi Ro-Ro (passeggeri e merci); l'ulteriore crescita del traffico crocieristico. Per il porto di Marina di Carrara si individuano lo sviluppo dei settori merceologici ad avanzata tecnologia di movimentazione; la crescita e l'ulteriore specializzazione per i prodotti lapidei ed il marmo; il rafforzamento dei traffici di merci varie e dei traffici con navi Ro-Ro. Si ipotizzano altresì la crescita della nautica da diporto viareggina e del conseguente supporto alla cantieristica specializzata; lo sviluppo delle attività crocieristica di alta qualità; il mantenimento delle attività pescherecce. Per il porto di Piombino la proiezione riguarda il consolidamento del traffico passeggeri e merci per le isole maggiori e minori, con adeguamento del livello di servizio delle strutture a terra (stazione marittima); il rafforzamento del traffico merci e dei traffici con navi Ro-Ro. A Portoferraio si prevedono il consolidamento del traffico di linea e la crescita della attività crocieristica. Per il porto di Porto Santo Stefano, naturale scalo per i collegamenti per le isole del Giglio e Giannutri, si prevedono il consolidamento delle attività pescherecce e la crescita della attività da diporto. Le modalità attuative delle opere previste per il sistema portuale toscano sono stabilite dalla legge nazionale n. 84/94 e da quella regionale n. 36/79. In base alla legge di riordino della portualità, le previsioni del Piano regolatore portuale (PRP) non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Quindi si stabilisce il principio che il PRP deve essere considerato come parte integrante della realtà territoriale comunale e sovracomunale. Inoltre, i PRP sono approvati dalla Regione dopo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

I porti commerciali, così come i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio, sono soggetti, prima dell'approvazione, alla procedura di intesa con l'Autorità Marittima.

Sono previste, nel programma del PRIT, anche due consistenti opere idroviarie:

- ▶ il canale navigabile Livorno-Pisa, un'opera idroviaria di 2ª classe che collega il porto di Livorno con la darsena pisana, per una lunghezza di 15 km, che può consentire la navigazione ad unità fluvio-marittime con dimensioni fissate dal DM 22 novembre 1974, *Norme speciali per la disciplina della navigazione lungo il canale navigabile Pisa-Livorno*. Nuove prospettive potranno essere sviluppate con l'attuazione delle previsioni dello sbocco a mare diretto attraverso lo Scolmatore dell'Arno. Scopo del canale navigabile è consentire un traffico totalmente svincolato dal porto di Livorno, con lo sbocco a mare tramite lo scolmatore dell'Arno



- ▶ il canale navigabile Burlamacca, un'opera idroviaria di 2ª classe che collega il Porto di Viareggio con il Lago di Massaciuccoli con una funzione prevalentemente turistica e diportistica.

L'aggiornamento del documento è stato fatto con il Piano regionale dei porti e degli approdi turistici (PREPAT), così come stabilito dalla Lr n. 68/97, che viene integralmente recepita nel Quadro conoscitivo. Il Piano indirizza e disciplina la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici, marittimi, fluviali e lacustri di interesse regionale.

Il PREPAT, operando in sintonia con gli indirizzi del PRS, ha come scopi principali:

- ▶ l'individuazione dell'ambito territoriale dei porti e degli approdi turistici
- ▶ l'indicazione dei ruoli dei singoli porti ed approdi in relazione alle specifiche capacità ricettive e di sviluppo.



Destinazione delle aree ferroviarie

Con DCR n. 497/94, la Regione Toscana si è dotata di uno strumento normativo teso a favorire il processo di riqualificazione e di valorizzazione delle aree e delle stazioni ferroviarie, ricadenti in ambito regionale. La Deliberazione contiene prescrizioni utili a favorire l'applicazione del contratto di programma fra il Ministero dei Trasporti e le Ferrovie dello Stato (sottoscritto con Deliberazione CIPET del 30 novembre 1993), in base al quale si stabiliscono accordi con le regioni in relazione ai nodi ferroviari. Il provvedimento è parte integrante e sostanziale del Quadro conoscitivo del PIT. Questo considera le aree ferroviarie interessate da un processo di ridefinizione e di cambio di destinazione d'uso.

In assenza di un piano, a livello regionale, non si consentono varianti agli strumenti urbanistici che prevedano una destinazione delle aree non coerente con le finalità della Deliberazione.

Richiamato l'art. 3 della Lr n. 74/84, la Deliberazione n. 497/94 prescrive che:

- ▶ le aree aventi destinazione ferroviaria, in base agli strumenti urbanistici, possono essere utilizzate per le funzioni dell'esercizio ferroviario, ma anche per le funzioni connesse con il trasporto delle persone e delle merci

- ▶ è confermata la destinazione ferroviaria dei tracciati ferroviari, anche se dimessi
- ▶ le aree ferroviarie possono cambiare destinazione solo se previsto da uno specifico atto di pianificazione regionale, da emanare entro un anno dopo l'approvazione della Deliberazione.

Il provvedimento legislativo ha come finalità, da perseguire con adeguate politiche e specifici accordi di programma fra Regione Toscana, enti locali interessati, Ferrovie dello Stato:

- ▶ la promozione di un uso efficace ed equilibrato della rete di trasporto nazionale e regionale, da raggiungere tramite l'unificazione e la semplificazione delle funzioni di interscambio
- ▶ l'innalzamento della qualità dell'assistenza e della informazione all'utenza
- ▶ il decongestionamento delle aree urbane, tramite l'ottimizzazione dell'utilizzazione delle infrastrutture e la semplificazione dell'accesso alle stazioni.

in alto: area industriale di Piombino, vista diurna



1.7

Altri piani e programmi

Alla definizione del Quadro conoscitivo concorrono anche altri diciotto piani e programmi di settore, che con la normativa corrispondente hanno diverse ricadute nel governo del territorio.

I. È considerata integrante la materia della Lr n. 78/98, che disciplina le **attività estrattive delle sostanze minerarie** tratte da cave, torbiere, nonché l'attività di ricerca e coltivazione dei minerali solidi e dei gas non combustibili delle miniere. Uno degli obiettivi della legge è il recupero delle aree di escavazione dismesse e in abbandono, così come il riutilizzo dei residui delle attività estrattive. L'operatività della legge avviene attraverso un atto di programmazione settoriale, il Piano Regionale delle Attività Estrattive e di Recupero. Cave e miniere sono disciplinate anche della Lr n. 36/80 e dalla DCR n. 200/95, che introduce il Piano Regionale delle Attività Estrattive.

II. Sono recepite le **norme in materia di bonifica** della Lr n. 34/94, aventi come finalità lo sviluppo, la tutela e la valorizzazione delle produzioni agricole, la difesa del suolo, la rigima-

zione delle acque e la tutela dell'ambiente e delle sue risorse naturali. La legge delimita Comprensori di bonifica per l'intero territorio regionale e disciplina l'istituzione e il funzionamento dei Consorzi di bonifica, dando loro un prevalente ruolo di progettazione, realizzazione e gestione delle opere di bonifica.

III. È presa in considerazione la disciplina in materia di **progettazione, costruzione, esercizio e vigilanza degli sbarramenti di ritenuta e dei relativi bacini di accumulo**, promulgata dalle leggi regionali n. 1/94 e n. 17/96. Le norme, che si applicano anche alle opere di ritenuta destinate alla formazione di serbatoi idrici artificiali realizzati fuori alveo - da un punto di vista tecnico - interessano gli sbarramenti che non superano i 15 metri di altezza e che determinano un invaso inferiore ad 1 milione di metri cubi, ad eccezione degli sbarramenti al servizio di grandi derivazioni di acqua di competenza statale.

IV. È assunta la Lr n. 25/98, contenente le **norme per la gestione dei rifiuti** e per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati. Il provvedimento è volto anche a promuovere la raccolta differenziata, la selezione, il recupero e la produzione di energia, purché ispirati a criteri di economia, efficienza ed efficacia. Esso ha avuto tre stralci:

- ▶ il primo, relativo ai rifiuti solidi urbani, con la DCR n. 88/98
- ▶ il secondo, sui rifiuti speciali e pericolosi, con la DCR n. 385/99



► il terzo, riguardante il Piano regionale di bonifica delle aree inquinate con la DCR n. 384/99.

V. È recepita la normativa relativa al **Piano sanitario**, Lr n. 72/98, che definisce l'assetto organizzativo della sanità toscana, dettando le regole concernenti la programmazione regionale - in coerenza con il Piano sanitario nazionale - e prevedendo gli strumenti per assicurare lo sviluppo dei servizi di prevenzione collettiva, dei servizi ospedalieri in rete, dei servizi sanitari territoriali di zona e la loro integrazione con i servizi di assistenza sociale. Nello stesso ambito normativo, il PIT recepisce anche la Lr n. 49/94, **norme per il riordino del Servizio sanitario regionale**, che tra gli obiettivi fondamentali ha il riordino degli ambiti territoriali delle Unità sanitarie locali, nonché la disciplina degli organi di governo e di gestione delle aziende ospedaliere. Fa propria, altresì, le DCR n. 41/94 e n. 41/99 riguardanti la materia sanitaria. Con quest'ultimo atto legislativo la Regione Toscana prosegue nell'opera di razionalizzazione e di qualificazione del Piano sanitario regionale, assicurando il mantenimento dei livelli assistenziali raggiunti e puntando in particolare a consolidare il lavoro svolto per cogliere le opportunità offerte dall'evoluzione del quadro di riferimento nazionale ed internazionale e per arricchire il sistema dei contenuti necessari allo sviluppo dei servizi, così come richiesto dall'innovazione

tecnologica, dalle nuove forme di organizzazione dell'assistenza, dalla dinamica demografica e dai mutamenti sociali. Partendo dalla constatazione delle trasformazioni sociali e culturali in atto in Toscana (invecchiamento della popolazione, diminuzione della dimensione media dei nuclei familiari, immigrazione), la DCR n. 41/99 sottolinea la necessità di accelerare i processi di riqualificazione dell'offerta sanitaria verso percorsi assistenziali sempre più individualizzati, aventi le caratteristiche di alta integrazione socio-sanitaria, di bassa istituzionalizzazione, di forte interazione tra cittadino e servizio. Recentemente questa deliberazione è stata sostituita dalla DCR n. 60/00.

VI. È recepito il **Piano faunistico-venatorio** regionale, contenuto nella Lr n. 3/94, nonché nella DCR n. 292/94, che definisce il piano di indirizzi, nel quale sono stabiliti gli indicatori e i parametri per garantire e promuovere omogeneità di programmazione, entro il sistema delle autonomie locali per la materia "caccia". Il Piano stabilisce anche le procedure e le indicazioni tecniche per la redazione dei Piani faunistici venatori provinciali.

VII. Sono assunte le normative riferite al commercio e in particolare al **Piano dei mercati all'ingrosso**, Lr n. 46/75 e Lr n. 57/83, nonché della DCR n. 221/94. La Lr n. 57/83 disciplina gli interventi nel settore dei mercati all'ingrosso, allo scopo di

in alto: distributore di gasolio agricolo, Ginestra Fiorentina



razionalizzare la rete regionale di simili mercati, di armonizzare la presenza dei diversi circuiti all'interno del sistema distributivo e di determinare la riduzione dei costi di distribuzione. Fissa perciò la trasformazione degli esistenti mercati all'ingrosso in Centri annonari polivalenti, costituiti dalle strutture e dai servizi per la raccolta, la conservazione e la commercializzazione all'ingrosso. Gli obiettivi da perseguire per i nuovi centri sono:

- ▶ il miglioramento della distribuzione
- ▶ l'ampliamento della gamma dei prodotti
- ▶ l'efficienza e l'economicità della gestione.

L'allegato della Lr n. 57/83 contiene le zone di intervento e le relative strutture mercantili, con la previsione in ogni zona di centri alimentari, di mercati ittici e di mercati floricoli.

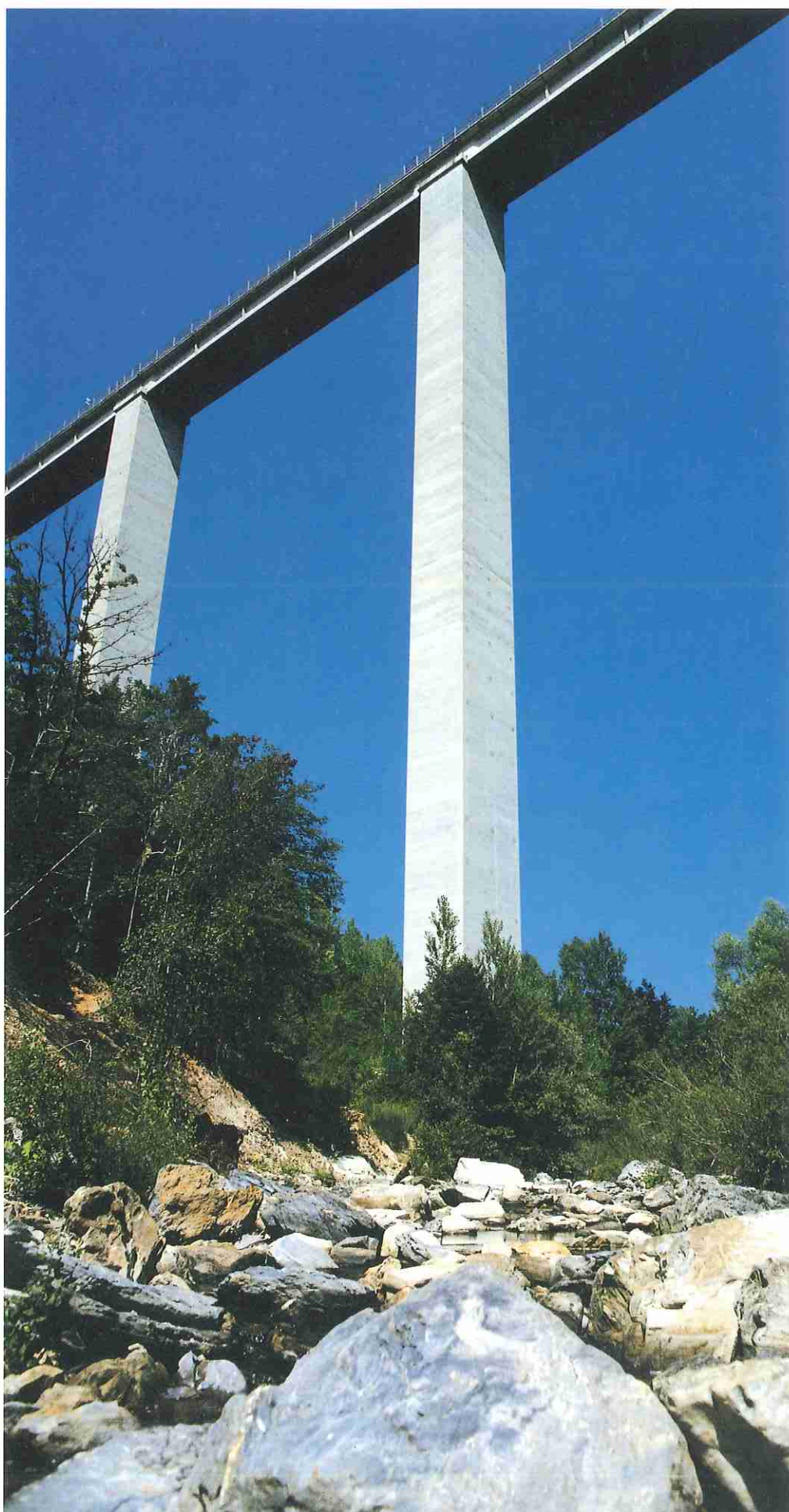
VIII. Sono assunte le **norme per la disciplina del commercio in sede fissa**, regolate dalla Lr n. 28/99 e dalla DCR n. 137/99. La prima attua il D.Legs n. 114/98 e si prefigge, tra gli obiettivi, il contenimento di consumo del suolo; la trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di impresa e la libera circolazione delle merci; la tutela del consumatore, con particolare riferimento ad una corretta informazione e pubblicizzazione dei prodotti e dei prezzi, alla possibilità di approvvigionamento, al servizio di prossimità, all'assortimento e alla sicurezza dei prodotti. Scopo della legge è favorire la migliore distribuzione delle

merci e dei prodotti e lo sviluppo delle attività commerciali su tutto il territorio.

IX. Sono prese in considerazione le leggi regionali n. 81/95 e n. 26/97, contenenti - la prima - le norme di attuazione della Lr 36/94, relativa a disposizioni in materia di **risorse idriche**, e - la seconda - le norme di indirizzo per l'organizzazione del **Servizio idrico integrato**.

X. È assunto come riferimento il D.Legs n. 152/99, che reca disposizioni sulla **tutela delle acque dall'inquinamento** e recepisce la Direttiva 91/271/CEE, concernente il trattamento delle acque reflue urbane, e la Direttiva 91/676/CEE, concernente la protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole.

XI. È preso in considerazione il **Piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria**, contenuto nella Lr n. 33/94, nonché nella Lr n. 19/95, che modifica la precedente. La legge n. 33/94 ispira altresì la redazione del Piano regionale di rilevamento della qualità dell'aria, che fornisce gli elementi conoscitivi indispensabili per la tutela dell'inquinamento atmosferico e per la predisposizione dei piani di prevenzione, conservazione e risanamento della qualità dell'aria. È così istituito il sistema regio-



nale di controllo della qualità dell'aria e rilevazione degli inquinanti atmosferici, articolato in una serie di sistemi provinciali, in comunicazione con il sistema informativo regionale. La Lr n. 33/94 istituisce altresì (art. 7) il Comitato Regionale contro l'Inquinamento Acustico.

XII. Sono recepiti tutti i provvedimenti legati al **controllo dell'inquinamento**, in particolare la Lr n. 63/98, che contiene le regole per l'individuazione delle aree a rischio di inquinamento atmosferico, nonché le Deliberazioni della GR n. 381/99 e n. 553/99. La prima ha approvato il Piano regionale di rilevamento della qualità dell'aria; la seconda attribuisce ai Sindaci la competenza circa la segnalazione di episodi acuti di inquinamento atmosferico, limitatamente ai territori dei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Scandicci, Campi Bisenzio, Bagno a Ripoli, Signa, Lastra a Signa e Calenzano, per l'area fiorentina, e ai comuni di Livorno, Prato, Pisa, Lucca, Arezzo, Grosseto, Pistoia, Carrara, Massa, Siena, Piombino, Empoli e Viareggio.

XIII. È recepita la Lr n. 89/98, contenente **norme in materia di inquinamento acustico**, e ciò perché la Regione assume la tutela ambientale ai fini acustici quale obiettivo operativo della programmazione territoriale, ai sensi della Lr n. 5/95. A tal fine, tra le funzioni strategiche è indicata l'approvazione di Piani pluriennali per il contenimento delle emissioni sonore prodotte dai servizi pubblici (treni, metropolitane, autostrade, strade statali e regionali).

XIV. È assunto il **Piano per gli impianti di distribuzione dei carburanti**, disciplinato dalla Lr n. 61/85, nonché dalla DCR n. 359/96. La legge detta le norme per l'esercizio delle funzioni amministrative dei comuni in materia di impianti di distribuzione automatica di carburanti per uso autotrazione, attribuendo ai comuni le funzioni amministrative e fissando le modalità per il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni.

XV. Sono richiamate le **norme in materia di piste da sci e impianti a fune**, Lr n. 93/93. Obiettivo principale è la riqualificazione e la razionalizzazione delle aree sciistiche, in funzione della salvaguardia ambientale e in piena conformità con il PRS e con il PRIT. Nel testo legislativo sono contenute anche le direttive per la formazione del Piano provinciale delle aree sciistiche attrezzate, con particolare riferimento ai criteri di tutela e di salvaguardia ambientale anche in relazione al periodo di non innevamento, nonché alla realizzazione e utilizzazione di sistemi di innevamento programmato.

XVI. Sono richiamati il **Piano regionale previsionale degli eventi calamitosi** e il **Piano generale di prevenzione**, inseriti nella Lr n. 42/96 recante disposizioni regionali di protezione civile. Il Piano regionale previsionale ha il compito di:

- ▶ effettuare studi e ricerche su fenomeni generatori delle condizioni di rischio al fine di definire modelli o procedure previsionali di valutazione del rischio
- ▶ predisporre e utilizzare modelli matematici previsionali per la valutazione quantitativa e qualitativa delle possibili conseguenze degli eventi calamitosi
- ▶ definire mappe tematiche revisionali di rischio.

Tra i suoi scopi principali, il Piano regionale di emergenze: disciplina le modalità di concorso per la gestione delle emergenze e modalità di raccordo organizzativo con le strutture nazionali; predispone procedure e metodi per gli interventi di soccorso e di emergenza; individua la redazione di progetti di intervento di importanza strategica ai fini di protezione civile di singole opere.

XVII. Sono assunte le **norme in materia di risorse energetiche**, Lr n. 45/97 e successive modificazioni, nonché la DCR n. 1/00. Con questo provvedimento la Regione:

- ▶ orienta e promuove la riduzione dei consumi e l'innalzamento della razionalizzazione ed efficienza energetica della domanda come priorità strategica
- ▶ favorisce e promuove l'uso delle fonti rinnovabili di energia
- ▶ favorisce e promuove l'integrazione delle fonti rinnovabili o assimilabili con le attività economiche, produttive ed urbane che organizzano processi finalizzati al risparmio energetico con possibilità di recuperi di energia, anche tramite il coordinamento con gli strumenti di pianificazione e territoriale.

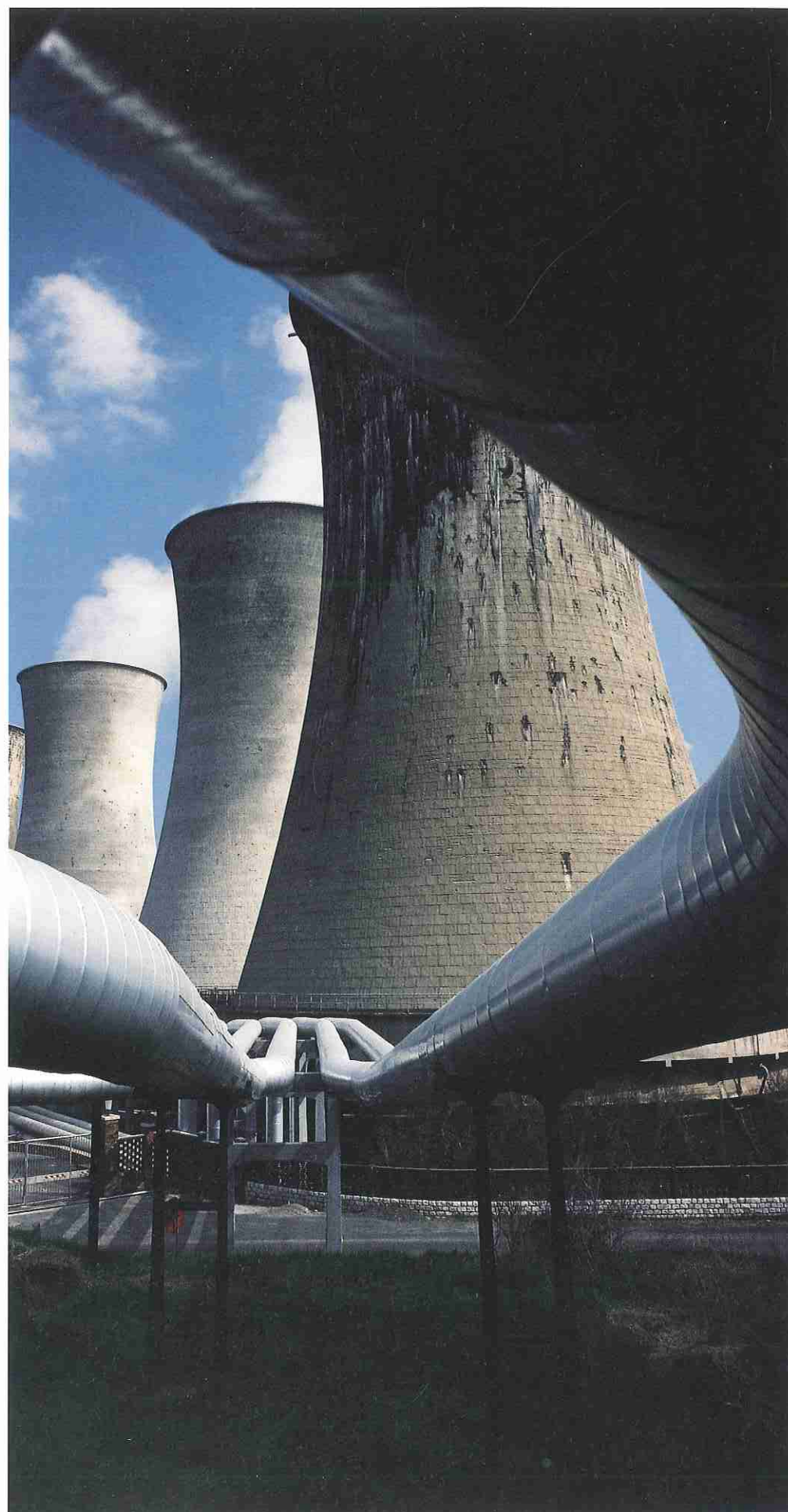
L'art. 2 istituisce il Piano energetico regionale, che contiene:

- ▶ le conoscenze del sistema energetico regionale
- ▶ le scelte di pianificazione e di programmazione energetiche
- ▶ la ripartizione delle risorse.

XVIII. Sono, infine, recepite le disposizioni in materia di **linee elettriche ed impianti elettrici**, Lr n. 51/99. In armonia con le norme dalla Lr 5/95, la Regione persegue:

- ▶ la protezione della popolazione dall'esposizione ai campi elettromagnetici
- ▶ la qualità della progettazione degli interventi in questo campo
- ▶ la loro compatibilità rispetto ai parametri dello sviluppo sostenibile
- ▶ l'armonizzazione del sistema della distribuzione e del trasporto dell'energia elettrica con il paesaggio ed il territorio urbanizzato e con la pianificazione urbanistica.

In tale contesto alle Province è demandato il compito di determinare nei PTC gli indirizzi per l'individuazione degli ambiti relativi alla rete e agli impianti per il trasporto dell'energia elettrica. Esse possono individuare nuovi corridoi infrastrutturali per le nuove linee e per il risanamento di quelle esistenti.



a destra: torri di raffreddamento della centrale geotermoelettrica Enel di Larderello