



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)

# 3

**regole e strategie del governo del territorio**





## 3.1

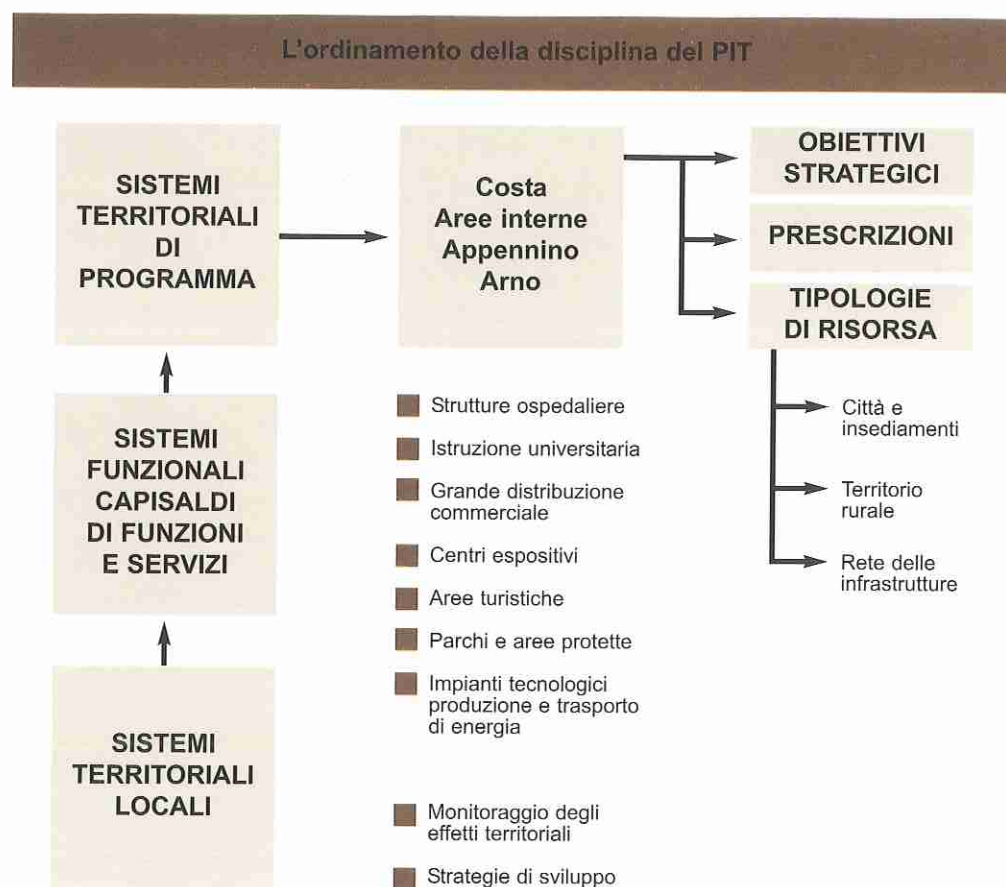
## Introduzione

Uno dei più elementari requisiti della pianificazione è quello di individuare regole con le quali tracciare un coerente sistema di scelte e di orientamenti fondamentalmente indirizzati all'azione. Il compito della Regione, infatti, è quello di sviluppare indirizzi di natura normativa, al contempo regolativi e trasformativi, per una corretta e coerente gestione del territorio regionale. La Lr n. 5/95, infatti, presuppone il cambiamento del ruolo della Regione da ente di programmazione a ente di governo, cioè a soggetto che si fa carico del buon funzionamento di tutto il sistema individuando le regole per la pluralità degli attori nel territorio. Nel tradurre operativamente queste regole in pratiche il PIT propone un approccio di natura strategica: cioè l'elencazione di azioni utili a raggiungere prefissati obiettivi.

Regole e strategie sono, quindi, due termini chiave del PIT e il coerente passaggio dalle une alle altre costituisce la disciplina del PIT, che raccoglie il complesso delle norme e dei precetti che devono guidare il sistema degli atti della programmazione e il sistema degli atti della pianificazione.

L'idea che permane la coerenza di questo rapporto si fonda sull'assunto che la sopravvivenza del territorio e della sua diversità incrocia una necessità diffusa e assai condivisa: l'elevazione dei livelli della qualità della vita dei territori e delle persone che li abitano; ed incrocia anche la convinzione che l'opera della pianificazione territoriale e urbanistica - nonché quella della sua veloce implementazione - fanno parte di un unico disegno politico: considerare il territorio nella sua unità, non escludendo nessuna delle sue componenti e delle sue porzioni, da governare in un rapporto dialettico e concertativo con tutte le istituzioni su di esso presenti. Il tutto ruota intorno al concetto di risorsa, inteso come fatto sociale e prodotto della storia regionale. Risorsa come quantità, ma anche risorsa come qualità del territorio, del paesaggio, dell'ambiente, del vivere. Risorsa da preservare con azioni di governo improntate alla cautela.

Il PIT propone un governo del territorio improntato alle finalità ed ai principi dello sviluppo sostenibile, che deve caratterizzare tutte le azioni delle istituzioni pubbliche, siano esse comunitarie, nazionali, regionali, provinciali o comunali. Il governo del territorio è espresso come unità di sistema complesso ed integrato che trova massima estrinsecazione nella coerenza delle politiche settoriali a vari livelli, sia in termini spaziali che temporali. Tra gli obiettivi strategici, la valutazione preventiva ed unitaria degli effetti territoriali ed ambientali delle politiche di gover-



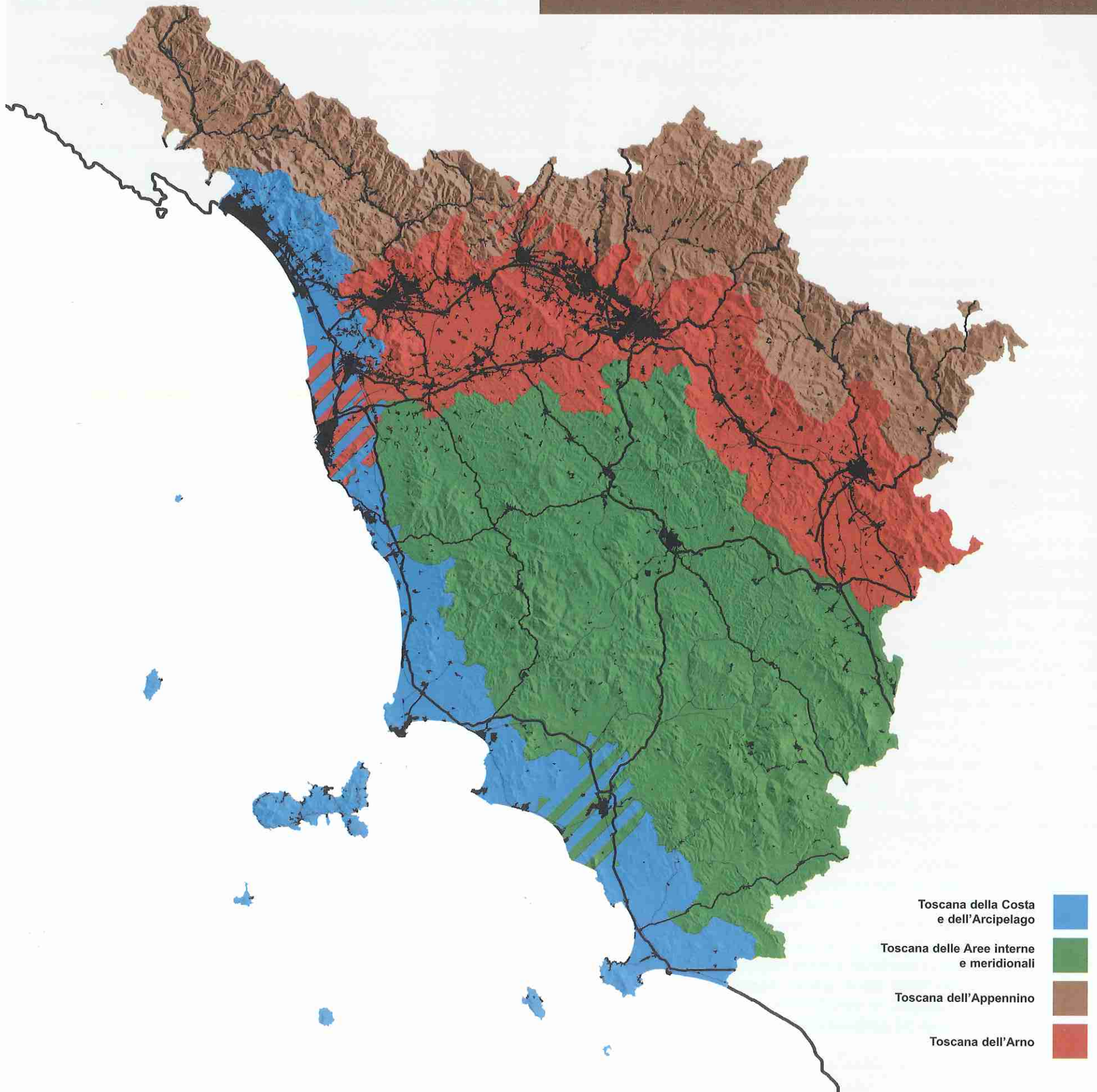
no, la tutela, il recupero, il minor consumo e la valorizzazione delle risorse essenziali mediante la qualificazione funzionale del territorio, sono finalizzati a promuovere in particolare:

- ▶ l'integrazione e la riqualificazione socio-economica a scala territoriale degli insediamenti produttivi e residenziali
- ▶ il recupero e la valorizzazione del paesaggio, dell'ambiente e del territorio rurale quale componente produttiva e nel contempo quale presidio ambientale
- ▶ la prevenzione ed il superamento delle situazioni di rischio ambientale
- ▶ il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci attraverso l'integrazione delle diverse modalità di trasporto su tutto il territorio regionale
- ▶ la razionalizzazione delle reti e degli impianti tecnologici.

In coerenza con tale impostazione, la disciplina del PIT articola azioni ritenute positive. Azioni che rappresentano una sintesi tra il vivere contemporaneo e il tipo di risorse che caratterizzano gli ambiti della territorialità toscana. Per ciascuna di esse si indicano, così, gli obiettivi generali e quelli operativi, e si individuano le scelte strategiche che il sistema decisionale pubblico deve assumere nei propri atti di programmazione e di pianificazione territoriale e che gli operatori, pubblici e privati, devono implementare.



I Sistemi territoriali di programma





## 3.2

## Città e insediamenti urbani

La tutela, la valorizzazione degli insediamenti antichi, la riqualificazione ambientale e funzionale degli insediamenti consolidati e di recente formazione, nonché di quelli prevalentemente produttivi, sono assunti quale obiettivi generali per la tipologia delle risorse delle città e degli insediamenti urbani.

Assicurare adeguati livelli di accessibilità diffusa e generalizzata alle attività lavorative ed ai servizi generali, garantire la razionalità d'uso degli elementi fisici e l'autodeterminazione dell'utilizzazione del territorio, modulare i ritmi della collettività ai ritmi della persona, consentire pari opportunità ai cittadini nell'utilizzazione degli spazi e delle infrastrutture, garantire adeguate dotazioni di risorse idriche ed energetiche, tutelare e migliorare la qualità della vita attraverso il coordinamento delle politiche settoriali, attuare una migliore qualità insediativa attraverso la dotazione di standard specifici per le diverse tipologie di risorse e di situazioni territoriali, sono scopi generali assunti, da conseguire attraverso obiettivi operativi specifici riferiti alle seguenti articolazioni tipologiche delle città e degli insediamenti urbani:

- ▶ centri antichi
- ▶ insediamenti prevalentemente residenziali o misti
- ▶ insediamenti prevalentemente produttivi.

### Gli obiettivi operativi

I centri antichi sono intesi come matrice dell'evoluzione storica del processo insediativo del territorio toscano. Gli obiettivi operativi individuati sono:

- ▶ **il superamento della politica conservativa basata prevalentemente sulla tutela dei singoli episodi storico-monumentali**, sostituendo alla disciplina prevalentemente edilizia una disciplina urbanistico-edilizia che preveda interventi integrati riferiti a comparti organici
- ▶ **l'integrazione tra centri storici e contesti insediativi circostanti**, anche attraverso una adeguata dotazione infrastrutturale di servizi e di attrezzature e la razionale distribuzione delle funzioni
- ▶ **il superamento di congestione e di marginalizzazione** che accentuano processi di espulsione dei residenti soprattutto per i grandi centri
- ▶ **la valorizzazione della qualità ambientale** attraverso la creazione di un sistema correlato di aree a carattere naturale nell'ambiente urbano e il controllo delle pressioni provocate dalle azioni antropiche

- ▶ **l'aumento e l'integrazione delle funzioni, dei tempi e della mobilità.**

Per gli insediamenti prevalentemente residenziali o misti, al fine di ridurre il consumo del territorio rurale e di migliorare la utilizzazione ottimale delle urbanizzazioni esistenti, si prescrive:

- ▶ **di perseguire la specializzazione, l'integrazione e la distribuzione delle funzioni urbane**, sia quelle direzionali, terziarie, commerciali, che quelle dei servizi di interesse generale, prestando attenzione a nuove modalità come l'uso delle reti informatiche
- ▶ **di individuare tessuti caratterizzati da degrado insediativo ed ambientale**, che possono essere trasformati nel loro impianto strutturale e nelle destinazioni d'uso. In tali tessuti si devono localizzare prioritariamente i nuovi insediamenti secondo le norme dell'art. 5, comma 4, della Lr n. 5/95
- ▶ **di riordinare la circolazione veicolare, il trasporto pubblico locale e la sosta** sulla viabilità pubblica in funzione della riqualificazione degli insediamenti e del recupero delle infrastrutture urbane ad uso collettivo.

Le **attività produttive devono essere sostenute e consolidate attraverso una politica territoriale in favore degli insediamenti produttivi**, per i quali si prescrive la tutela così come la riutilizzazione e trasformazione degli insediamenti dismessi o impropriamente localizzati all'interno dei luoghi urbani. Si prescrive, altresì, di **individuare le aree e gli ambiti misti, produttivo-residenziali, da riqualificare tramite la separazione e l'allontanamento delle funzioni ritenute improprie**, il miglioramento delle condizioni ambientali della residenza e del lavoro, il reperimento di spazi per i servizi, parcheggi ed attrezzature. Altro obiettivo da perseguire è la puntuale localizzazione delle aree ecologicamente attrezzate.

### Strategie per il sistema delle città e degli insediamenti urbani

Per i numerosissimi centri antichi, che caratterizzano intrinsecamente la storia e la cultura oltre che il territorio toscano, la disciplina riguardante la pianificazione territoriale sia delle Province che dei Comuni, deve - ove necessario - essere integrata per perseguire, quali obiettivi prioritari e imprescindibili:

- ▶ **il riequilibrio funzionale dei principali centri antichi**
- ▶ **la valorizzazione dei centri "minori"** soggetti al fenomeno del progressivo spopolamento.

Per i centri antichi "maggiori" l'obiettivo è il riequilibrio funzionale che può essere realizzato tramite adeguati interventi mirati alla loro tutela e valorizzazione attraverso:

- ▶ **il miglioramento dell'accessibilità**, incentivando i mezzi di trasporto pubblico
- ▶ **un piano di distribuzione spaziale delle funzioni terziarie e**



direzionali, turistiche, commerciali, produttive secondarie specializzate e di qualità

- ▶ **la predisposizione di discipline adeguate per valutare l'insediamento di nuove funzioni extra-residenziali.**

Nel rispetto delle caratteristiche paesaggistico-ambientali complessive, per i centri antichi è essenziale saper equilibrare le funzioni residenziali e extra-residenziali con gli spazi di servizio, così com'è necessaria l'applicazione di specifici standard relativi alla funzione turistica tali da garantire adeguati servizi alle persone, non concorrenziali con l'uso del centro da parte dei residenti. Molta attenzione deve essere posta alla qualità nella localizzazione, nella progettazione e infine nella realizzazione di eventuali nuove edificazioni in prossimità dei centri storici, oltre alla tutela e alla valorizzazione degli intorni non edificati.

Per gli insediamenti prevalentemente residenziali devono essere perseguite azioni di recupero e di riqualificazione, aventi come scopi l'eliminazione del degrado e la riqualificazione urbana. In particolare, per il **riordino morfologico degli insediamenti devono essere svolte azioni volte al coordinamento dei piani e dei programmi settoriali**, compresa la programmazione delle opere pubbliche, e il ricorso a Programmi integrati di intervento nei casi di grave disagio abitativo ed igienico-sanitario, come - ad esempio - le aree destinate a "campo nomadi". Anche nel caso degli insediamenti prevalentemente residenziali si rende necessario rafforzare la struttura urbana e la dotazione di servizi e di attrezzature, così come il riordino del traffico veicolare e del complesso dei servizi di trasporto pubblico, in base ai Piani urbani della viabilità. È altresì necessaria la verifica di compatibilità urbanistica ed ambientale delle attività e delle funzioni marginali rispetto ai tessuti insediativi.

Per attività e funzioni marginali si intendono:

- ▶ il deposito, la commercializzazione e il confezionamento dei materiali per l'edilizia
- ▶ l'escavazione di inerti in atto o cave dismesse
- ▶ i depositi e la rottamazione di autoveicoli
- ▶ le soste depositi e/o la commercializzazione di autoveicoli usati, automezzi per trasporto merci e roulotte
- ▶ le fiere, i mercati, le manifestazioni e gli spettacoli itineranti
- ▶ la sosta per nomadi.

Occorre **procedere al recupero e al riordino delle aree dismesse nei tessuti residenziali** individuando aree per il riequilibrio degli standard urbanistici. Importante è la programmazione urbanistica estesa a parti consistenti del territorio, sia per limitare il pericolo della monofunzionalità, sia per prevedere verde pubblico, parcheggi, zone commerciali, attrezzature e servizi generali, sia per localizzare eventuali nuovi insediamenti e funzioni in prossimità delle direttrici di trasporto pubblico collettivo.

Strumenti fondamentali per il governo delle trasformazioni sono:

- ▶ le disposizioni regionali per le aree a forte urbanizzazione diffusa e per gli ambiti metropolitani Firenze-Prato-Pistoia e Livorno-Pisa-Lucca
- ▶ il Piano urbano del traffico e della mobilità
- ▶ il Piano della distribuzione e della localizzazione delle funzioni, da raccordare con gli altri piani di settore comunali, compreso il Programma delle opere pubbliche, per una coerente armonizzazione della dotazione infrastrutturale, degli standard di legge e dei servizi.

Per l'innalzamento complessivo degli standard, gli insediamenti prevalentemente produttivi devono essere sostenuti da Comuni e Province, ai quali compete attrezzare o completare i comparti produttivi con adeguate infrastrutture, e al tempo stesso migliorare la funzionalità dei comparti misti produttivi-residenziali tramite la definizione di parametri di ricollocamento delle funzioni produttive e residenziali ritenute improprie o il reperimento di spazi per servizi, parcheggi, attrezzature per il verde e le opere paesaggistiche e la riclassificazione della viabilità. **La programmazione urbanistica di nuove aree industriali, e la riqualificazione dei comparti produttivi, deve tendere al recupero ed alla riqualificazione del tessuto produttivo e delle aree circostanti**, anche attraverso la previsione di "aree volano" all'interno dei Piani per gli insediamenti produttivi, al fine della rilocalizzazione delle attività industriali ed artigianali, della massima flessibilità delle aree e della riconversione industriale. Il recupero delle aree dismesse, ed il completamento di quelle esistenti, rappresentano le priorità di cui dovranno tener conto i programmi ed i piani di settore produttivi.

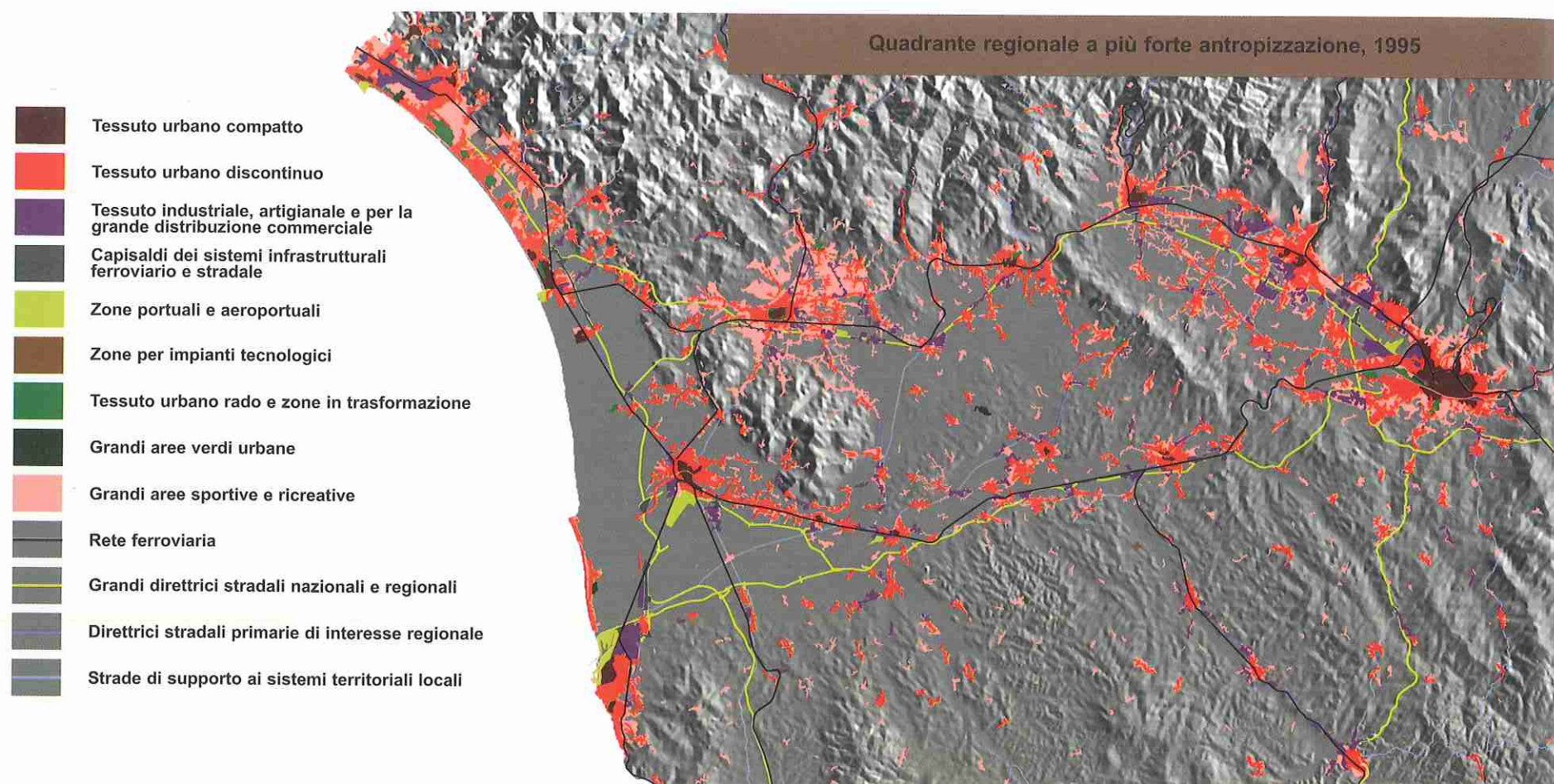
La rete dei capisaldi delle funzioni e dei servizi è considerata necessaria perché si realizzino il riordino e la riqualificazione funzionale delle strutture insediative, la riduzione della congestione e dei fenomeni di pendolarismo e del degrado funzionale delle aree urbane e nei centri storici dei comuni maggiori. La rete deve:

- ▶ **valorizzare le peculiarità produttive dell'economia toscana** tramite la rete dei centri espositivi, le sinergie tra strutture ed economie di scala, il rafforzamento dei servizi esistenti
- ▶ **localizzare le sedi universitarie e i centri di ricerca in modo da favorire il massimo coordinamento di carattere territoriale** tra le sedi universitarie e la specializzazione dei poli di ricerca per ottenere economie di scala; la massima integrazione con i sistemi produttivi locali, nonché il massimo equilibrio della presenza studentesca nei confronti delle dimensioni urbane; la massima diffusione ed accessibilità delle strutture insediative universitarie deputate alla didattica
- ▶ **potenziare il sistema dei poli di interesse turistico** per incrementare la qualità dell'offerta, per promuoverne l'integrazione con altre attività economiche, specialmente l'agricoltura









- ▶ **realizzare strutture per la grande distribuzione commerciale in base agli strumenti di governo del territorio** che devono prevedere localizzazioni funzionali alla migliore accessibilità dell'utenza, in relazione ai sistemi territoriali locali e in grado di concorrere alle politiche del recupero degli insediamenti di recente formazione
- ▶ **assicurare il completamento, la realizzazione e l'attivazione di plessi ospedalieri sostitutivi**, in base a quanto disposto dal Piano sanitario regionale e dai relativi piani attuativi. Ed ancora, il riordino e riqualificazione della rete portante del sistema costituita dagli ospedali e dai servizi tecnologici; lo sviluppo della rete dei servizi territoriali distrettuali; il completamento e la riconversione delle strutture sanitarie; la programmazione delle infrastrutture e della mobilità per le strutture sanitarie ubicate in più plessi all'interno di un Sistema territoriale locale; la conformità dei programmi delle aziende ospedaliere con gli strumenti urbanistici comunali, con il PIT e con i Piani territoriali di coordinamento
- ▶ **ottimizzare gli impianti di produzione e la rete di trasporto e di distribuzione dell'energia, nonché il sistema delle telecomunicazioni**, in rapporto a quanto stabilito dal Piano energetico regionale favorendo gli interventi finalizzati al risparmio energetico allo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili, alla diffusione dei sistemi di cogenerazione per il teleriscaldamento e

per i processi industriali; all'utilizzo della biomassa come fonte energetica rinnovabile. Nel rispetto degli standard stabiliti dalla legislazione nazionale e regionale vigente, la progettazione di nuovi impianti e di nuove linee soggette ad autorizzazione dovrà essere compatibile con le previsioni urbanistiche vigenti e dovrà dare atto altresì della ottimizzazione del progetto in relazione ai livelli di esposizione ai campi elettromagnetici degli insediamenti esistenti e previsti dagli strumenti urbanistici per una fascia di territorio adeguata

- ▶ **individuare e perimetrare il complesso dei parchi, delle riserve naturali e delle aree protette** di cui alla legge nazionale n. 394/91 e Lr n. 49/95, come parte integrante del PIT, secondo quanto stabilito dal Programma regionale delle aree protette, per poter innanzitutto predisporre discipline per gli ambiti territoriali contigui a tale sistema e discipline e regolamenti per le Aree protette di interesse locale (ANPIL).



### 3.3 Il territorio rurale

La valorizzazione delle risorse naturali del paesaggio e degli insediamenti rurali, in funzione dello sviluppo sostenibile, è il punto da rafforzare e consolidare per il territorio rurale. Esso è considerato il luogo privilegiato di qualificazione per lo sviluppo della regione. Gli obiettivi da perseguire sono:

- ▶ **sostegno delle attività produttive** per le funzioni e le tipologie significative e tipiche del territorio toscano, anche attraverso la promozione del turismo rurale e dell'agriturismo
- ▶ **promozione del ruolo di presidio ambientale delle attività agricole** di tutela e di valorizzazione delle prestazioni paesaggistiche e di difesa idrogeologica
- ▶ **salvaguardia complessiva delle aree ad esclusiva funzione agricola o ad alta specializzazione produttiva** risultanti dai piani urbanistici
- ▶ **diffusione nel territorio di strutture e infrastrutture in dipendenza delle caratteristiche produttive ed ambientali** da valorizzare anche in funzione di circuiti turistici di tempo libero
- ▶ **recupero delle situazioni di degrado**
- ▶ **valorizzazione delle aree di protezione naturale** per la tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio storico-culturale e naturalistico presente nel territorio rurale
- ▶ **difesa del suolo e sicurezza degli insediamenti, delle infrastrutture e delle altre risorse territoriali**, attraverso la prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico e dei fenomeni alluvionali, con opportuni strumenti (come la manutenzione delle opere idraulico-agrarie e idraulico-forestali, la rinaturalizzazione del territorio e degli impianti forestali di origine artificiale; gli interventi di regimazione idraulica)
- ▶ **tutela e riequilibrio delle risorse idriche**, comprese quelle al servizio degli insediamenti e delle attività produttive, anche attraverso la diversificazione e razionalizzazione dell'utenza, nonché l'individuazione di risorse integrative e la determinazione di soglie di utilizzazione in rapporto alla politica di sviluppo della pianificazione territoriale.

A questi obiettivi ed indicazioni devono adeguarsi tutte le normative settoriali e di trasformazione del territorio agricolo della Regione.

#### Strategie per il sistema delle risorse naturali ed il paesaggio

La valorizzazione delle realtà e delle potenzialità produttive e ambientali del territorio rurale è assunta come obiettivo generale, anche attraverso l'individuazione delle zone a prevalente o esclusiva funzione agricola. Le zone agricole, individuate dalle

Province e dai Comuni, sono articolate in sottozone in relazione alla funzione agricola, di carattere esclusivo o prevalente, ed in rapporto alla caratterizzazione sociale, ambientale e paesaggistica degli ambiti territoriali interessati. **Sono zone ad esclusiva funzione agricola le aree di elevato pregio a fini della produzione agricola e le aree la cui esclusività della funzione agricola è determinata dalla legislazione vigente**, con particolare riferimento ai beni di uso civico, alle tipologie dei beni di uso civico su terre private e dei demani civici, anche derivanti da liquidazione e scorporo di diritti di uso civico gravanti su terre private. Esse sono intese come risorsa essenziale del territorio limitata e non riproducibile. I Piani territoriali di coordinamento provinciali e i Piani strutturali devono indicare le differenziazioni normative che si rendessero necessarie, sostenere il sistema produttivo aziendale, valorizzare il ruolo di presidio ambientale delle aziende agricole, strutturare e infrastrutturare il territorio in base alle caratteristiche produttive ed ambientali da valorizzare.

La pianificazione provinciale e comunale deve perimetrare:

- ▶ il sistema delle aree protette già individuate dalla pianificazione paesistica ed ambientale di cui alla DCR n. 296/88 e successive modificazioni
- ▶ i sistemi di paesaggio
- ▶ i sistemi di aree di particolare interesse ambientale derivanti dall'applicazione di direttive comunitarie
- ▶ le risorse ambientali tutelate ad hoc da altri atti regionali.

Competono alla pianificazione provinciale e comunale:

- ▶ specificare le sistemazioni del suolo derivanti dalla bonifica integrale e montana
- ▶ i beni di cui alla legge n. 431/85 con particolare riferimento ai boschi, e agli usi civici
- ▶ la fascia costiera
- ▶ gli assetti fluviali e lacuali
- ▶ le montagne oltre i 1.200 m. s.l.m.
- ▶ le aree vincolate ai sensi della legge n. 1497/39 e le aree di cui al vincolo archeologico secondo la legge n. 1089/39
- ▶ le aree soggette a fenomeni di erosione, franosità, dissesto o potenzialmente problematiche per pendenza, sistemazioni del suolo
- ▶ le sistemazioni agrarie con rilevanza paesaggistica, con particolare riferimento alle zone terrazzate o ciglionate
- ▶ lo stato di degrado paesaggistico ed ambientale
- ▶ l'articolazione dei sistemi e dei sottosistemi di paesaggio, già individuati nel Quadro conoscitivo, in unità di paesaggio aventi caratteristiche agro-ambientali omogenee.

Per le necessarie azioni di tutela e di valorizzazione agro-ambientale, il territorio regionale viene classificato dal punto di vista ambientale ed economico agrario dai Piani territoriali di





coordinamento delle Province e dagli strumenti urbanistici comunali, tenendo conto anche delle indicazioni del PIT. I caratteri prevalenti delle attività agricole sono alla base delle classificazioni del territorio agrario della regione in:

- ▶ **aree ad economia agricola debole**
- ▶ **aree aventi una economia agricola residuale**
- ▶ **aree marginali**
- ▶ **aree ad agricoltura sviluppata estensiva**
- ▶ **aree ad agricoltura intensiva o specializzata.**

Gli atti della pianificazione territoriale devono integrare la disciplina regionale stabilita dalla legge per le aziende agricole superiori ai valori minimi delle superfici fondiarie, in particolare attraverso l'applicazione dei principi contenuti nella Lr n. 64/95. Le classi economico-agrarie devono essere lette insieme con i sub-ambiti o unità di paesaggio e con la relativa caratterizzazione in riferimento alle attività agricole. Dalla lettura combinata dei dati risultano indicate le funzioni specifiche necessarie a garantire il presidio ambientale e paesaggistico, i settori produttivi da promuovere e da valorizzare, nonché le azioni necessarie per contrastare il degrado o l'abbandono.

**Per le aree ad economia agricola debole, contigue agli aggregati urbani, deve essere promossa e sostenuta l'atti-**

**vità agricola come facente parte della gestione del territorio.** Proprio da tale attività dipendono, in modo considerevole, sia il miglioramento della qualità ambientale che il riassetto degli ecosistemi. Pertanto, per le aree ad economia agricola debole si prevede di incentivare le colture con valore paesistico, ossia i filari, le alberature e l'orditura delle coltivazioni, di curare la vegetazione segnaletica e di arredo così come la sistemazione della viabilità minore, degli spazi aperti.

**Per le aree aventi un'economia agricola residuale,** ossia prossime al sistema urbano e infrastrutturale, **si ritiene opportuno sostenere e incentivare l'attività agricola, anche nelle forme part-time o di autoconsumo,** al fine di contribuire al recupero e al mantenimento degli assetti idraulico-agrari e idraulico-forestali, delle sistemazioni agrarie paesaggisticamente significative e del quadro ambientale e paesaggistico d'insieme. Si assume come fondamentale, per il miglioramento della qualità ambientale e degli assetti degli ecosistemi, la valorizzazione delle funzioni di servizio ambientale e paesaggistico delle attività agricole.

**Per le aree marginali è opportuno individuare funzioni ed attività in grado di assicurare retribuzioni integrative in connessione con la caratterizzazione "di servizio" ambientale delle attività agricole.** Le aree marginali sono caratterizzate da degrado sociale e territoriale, da bassa dotazione di servizi e di attrezzature, dall'abbandono della maglia viaria minore e del patrimonio edilizio e dall'abbandono delle colture agrarie e dei pascoli montani, per questo devono essere sostenute da precisi interventi previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale provinciali e comunali.

**Per le aree ad agricoltura sviluppata estensiva è indispensabile una costante tutela,** da attivare tramite le politiche di settore, le stesse che dovranno applicarsi alle aree ad agricoltura intensiva o specializzata, prevedendo l'adozione di pratiche colturali compatibili con l'ambiente, conservando e difendendo la vegetazione arborea caratteristica dell'organizzazione degli spazi agricoli. L'assetto agrario è stabilito rapportando le classi con i sottosistemi di paesaggio della Toscana e/o con le unità di paesaggio specificate dai Piani territoriali di coordinamento provinciali. La suddivisione in zone deve tenere nel debito conto il rilievo, per il quale si dispone dell'Inventario Forestale della Toscana (IFT), e le tipologie prevalenti delle aziende agricole. Queste ultime risultano individuate da parametri quali la superficie agraria utilizzata; le dimensioni aziendali; la destinazione della produzione; la conduzione dell'azienda; la provenienza del reddito; l'età degli operatori. La politica di indirizzo regionale esercita funzioni di salvaguardia delle risorse agro-ambientali caratterizzanti l'ambiente e il paesaggio toscano, sulle quali si fonda il sistema produttivo regionale.





- A tale scopo, per la risorsa suolo sono individuate due tipologie:
- ▶ i suoli di prima qualità
  - ▶ i terreni con particolari sistemazioni agrarie.

Riguardo alla risorsa idrica, si impone la tutela degli schemi irrigui, dei siti di deposito potenziali, dei terreni soggetti a bonifica idraulica, dei programmi di raccolta e riutilizzo delle acque reflue depurate. Previste in questo ambito anche la tutela e la valorizzazione dei boschi, che esclude la realizzazione, in prossimità di simili superfici, di insediamenti abitativi e produttivi, di discariche e di ogni altra struttura che possa recare rischio d'incendio, e che si rifà alle norme del Piano operativo pluriennale (DCR n. 253/97, ai sensi della Lr n. 73/96).

La fauna selvatica viene salvaguardata ricorrendo alla individuazione di habitat significativi e all'applicazione dei Piani faunistici. In piena sintonia con tali norme, nelle oasi di protezione, si esclude qualsiasi trasformazione territoriale di tipo urbano.

**Il patrimonio edilizio rurale e i manufatti sono considerati una specifica risorsa del territorio e un elemento potenziale per il suo sviluppo economico.** Poiché nei territori marginali tale patrimonio è in genere sottoutilizzato, si prescrive che al Quadro conoscitivo degli strumenti per il governo del territorio competa l'analisi delle quantità, qualità e disponibilità del patrimonio di case sparse e nuclei rurali e che in particolare agli strumenti urbanistici comunali competa il censimento delle costruzioni di pregio e il mantenimento e la manutenzione delle caratteristiche architettoniche degli edifici di pregio.

Spetta agli strumenti del governo del territorio l'individuazione delle situazioni di degrado paesaggistico e ambientale, nonché le necessarie e conseguenti azioni di intervento. Il degrado comprende le aree cosiddette ad "erosione severa e molto severa", ossia le aree soggette a calanchi e biancane, tali da essere escluse dalla produzione agro-silvo-pastorale. In tali casi sono fondamentali l'analisi dei fenomeni e la progettazione degli interventi atti alla conservazione del suolo. Per questo motivo si rimanda alla Carta dell'erosione del suolo in atto della Regione, riguardante la parte meridionale del territorio, per la metodologia da adottare nella classificazione delle aree.

La difesa del suolo è disciplinata da interventi previsti dai piani di settore. Gli strumenti di governo del territorio hanno il compito di definire norme, criteri e parametri per assicurare che le trasformazioni territoriali siano coerenti e che garantiscano la permanente efficienza nel tempo dei sistemi idraulici e delle opere di difesa del suolo. Criteri di valutazione e di intervento idonei a conservare e a migliorare l'efficienza del sistema idraulico, là dove si prevede la modificazione dell'uso del suolo, dovranno essere stabiliti dagli strumenti urbanistici comunali. Spetta,



invece, alle Province avviare ulteriori indagini geologiche, idrologiche e idrauliche, per le quali si ricorre alle classificazioni contenute nella DCR n. 94/85, nonché recepire nella formazione del Piano strutturale comunale e nel relativo Regolamento urbanistico, le misure di salvaguardia previste dal PIT inerenti alle indagini geologico-tecniche. Le Province sono tenute ad includere nel Quadro conoscitivo del Piano territoriale di coordinamento elementi riferiti allo stato delle linee di costa, con particolare riferimento alla loro evoluzione morfologica, e a fornire prescrizioni e indirizzi in relazione all'assetto attuale e a quello prevedibile delle aree costiere. La Regione predispone, in accordo con le Province territorialmente interessate, indirizzi ed azioni per la difesa delle coste e degli abitati costieri e per il monitoraggio dell'evoluzione della linea di costa.

Il degrado dei boschi e della vegetazione culturale è legato principalmente alle aree incendiate e alle aree a bassa densità colturali, insufficienti a garantire adeguati livelli di biodiversità e di sostenibilità ecosistemica. L'IFT è lo strumento che consente di orientare l'individuazione del degrado boschivo e vegetazionale. La sua applicazione è funzionale alla definizione di una specifica normativa negli atti della pianificazione territoriale. La perdita di diversificazione è la principale causa di degrado delle risorse faunistiche; per questo si prescrive di individuare le aree

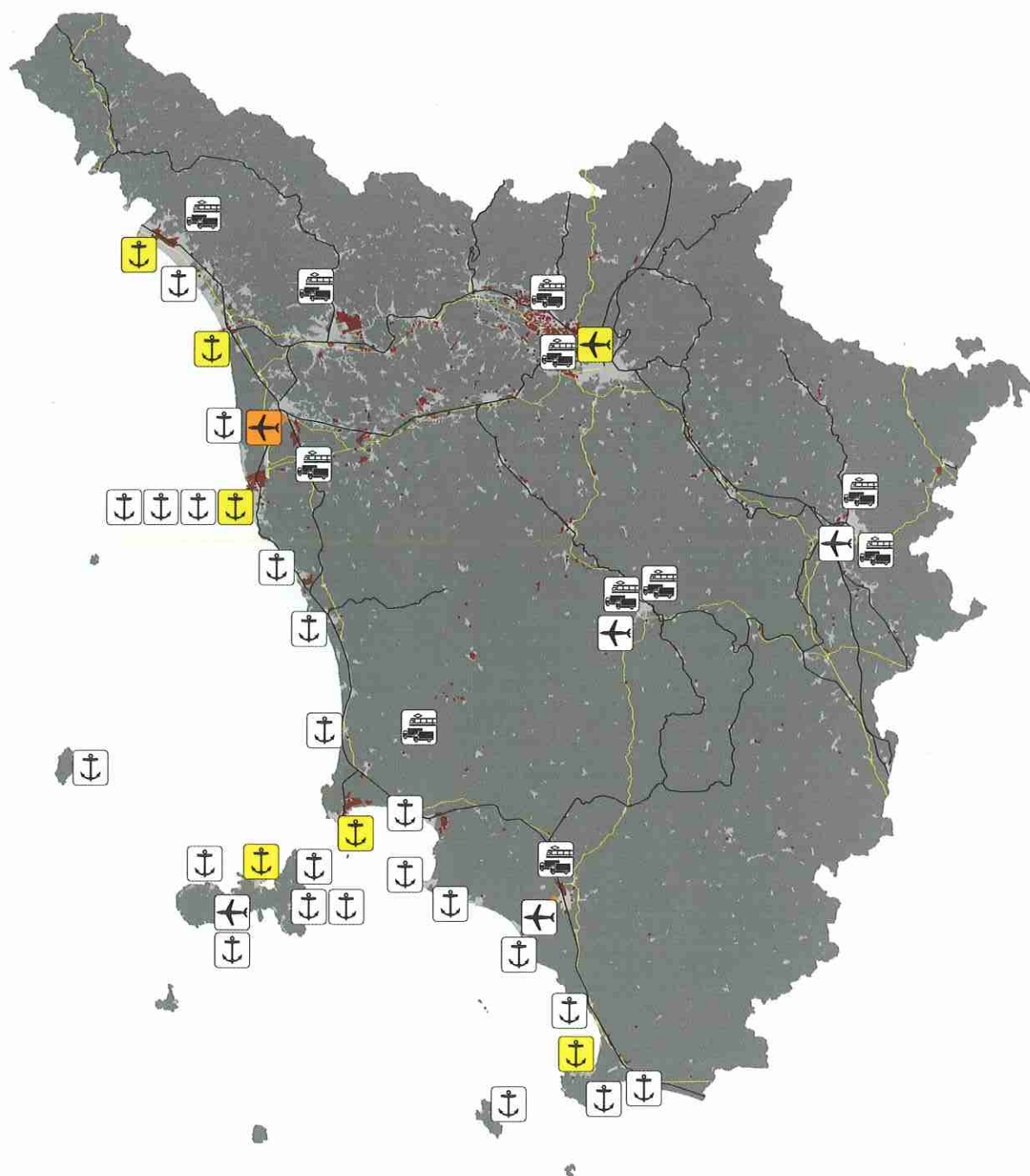
in alto a destra: grappolo d'uva

nelle due pagine successive: immagini da Firenze, Livorno, Massa Marittima, Siena





Nodi principali della rete logistica



Porti principali



Altri porti e approdi turistici



Interporti, centri intermodali, scali merci



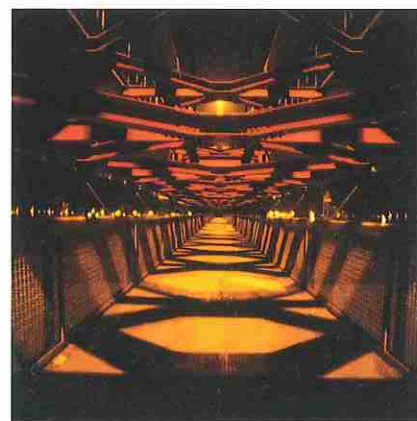
Aeroporto internazionale/intercontinentale



Aeroporto comunitario/internazionale



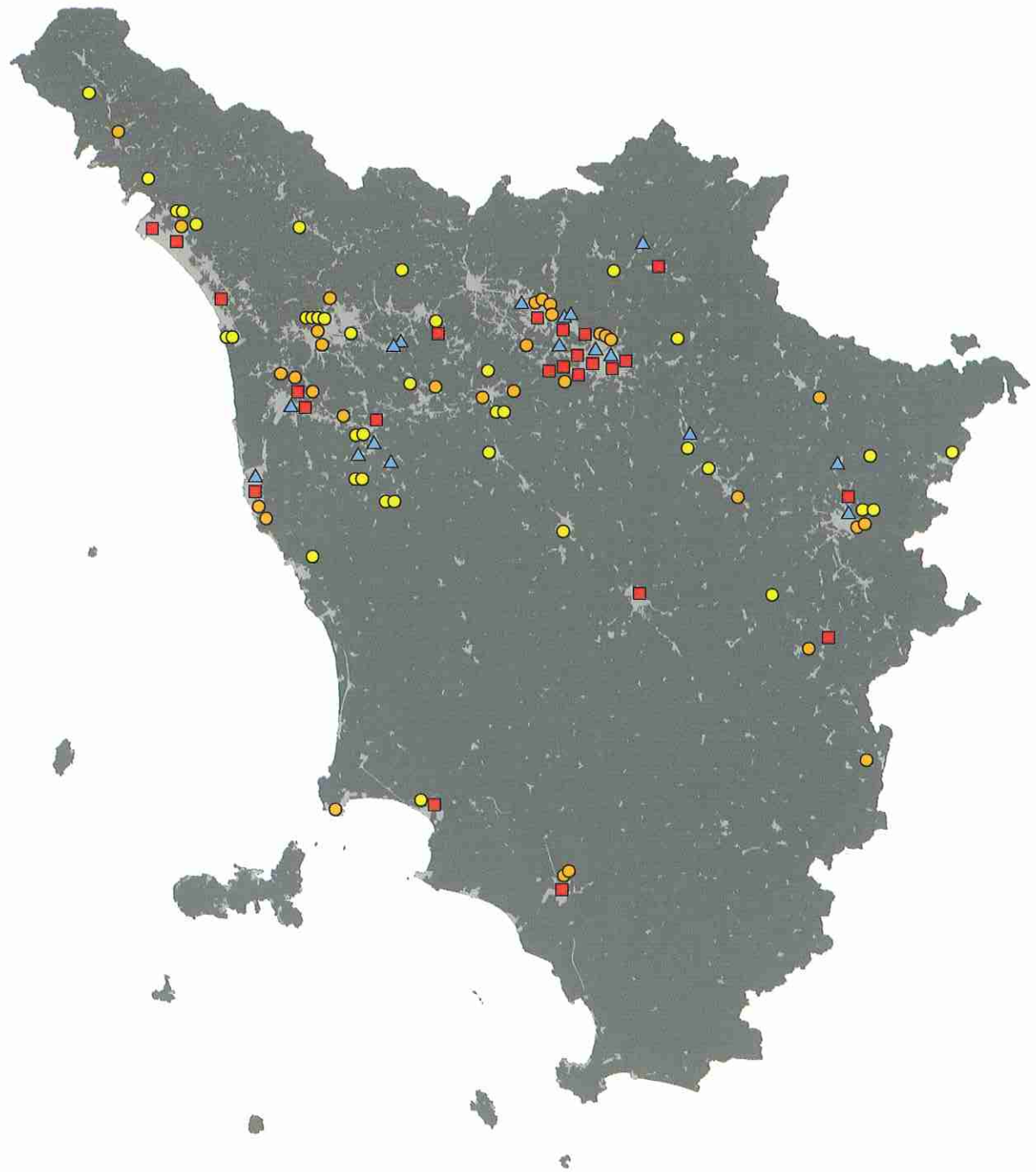
Altri aeroporti e scali in regione







La distribuzione delle grandi attrezzature commerciali

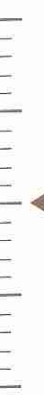


■ Centri commerciali oltre 2.500 mq

▲ Esercizi commerciali senza alimentari oltre 2.500 mq

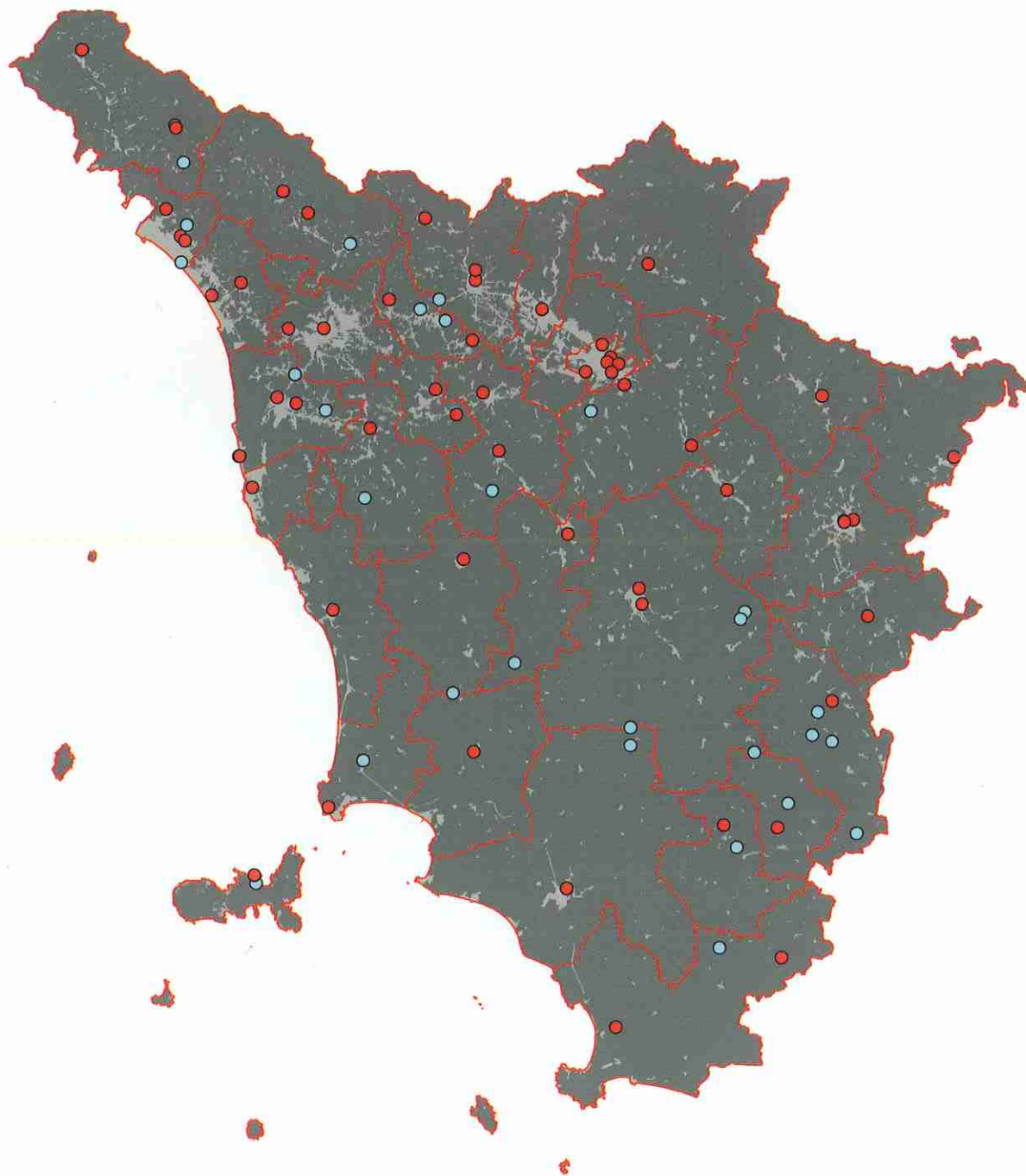
● Esercizi commerciali tra 1.500 e 2.500 mq

● Esercizi commerciali con alimentari oltre 2.500 mq





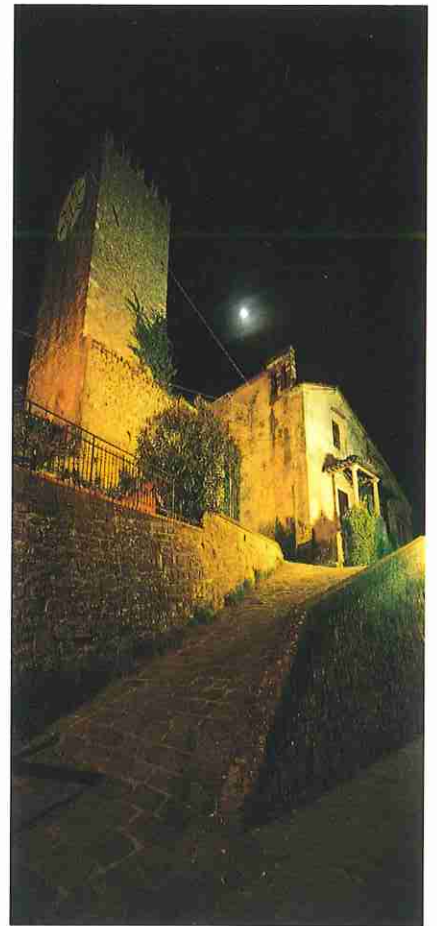
Organizzazione del sistema sanitario e termale



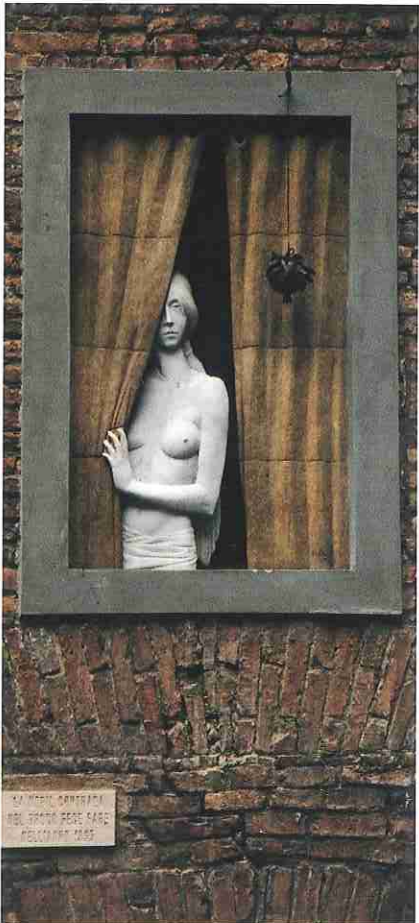
● Strutture ospedaliere

● Centri termali

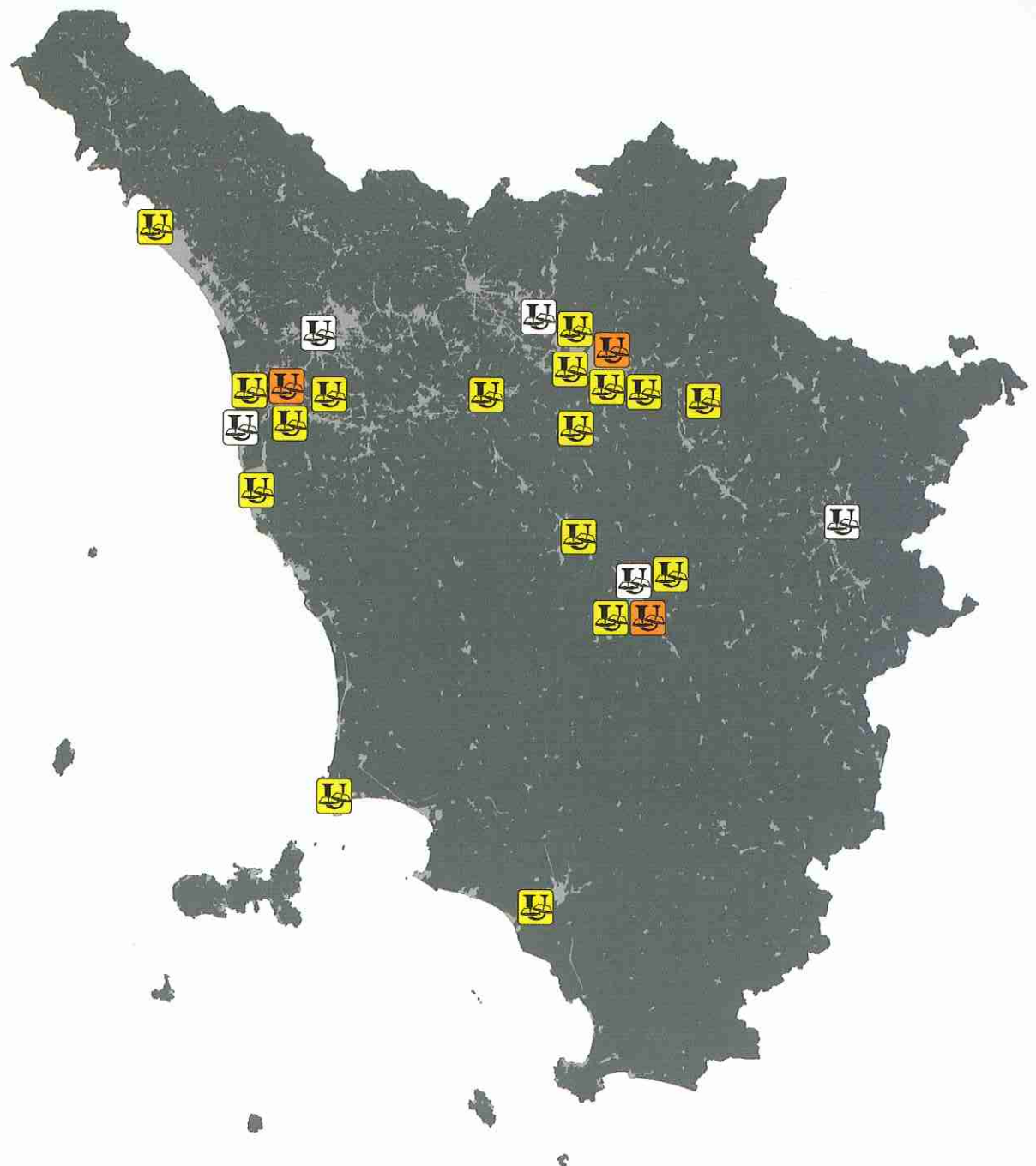
~ Delimitazione delle ASL







Università e alta formazione



Poli universitari

Sedi universitarie secondarie

Sedi universitarie principali







interessate e di definire azioni di valorizzazione ambientale tali da recuperare e rafforzare le diversità tramite la differenziazione delle tipologie forestali, il mantenimento e il recupero di spazi aperti, coltivati o a pascolo.

Riguardo alla trasformazione del patrimonio architettonico rurale occorre tutelare e conservare le caratteristiche di ruralità degli edifici, in modo da favorire interventi di manutenzione piuttosto che di ristrutturazione, per i quali si prescrive di incentivare le tecniche edilizie che utilizzano materiali eco-compatibili e che perseguono il risparmio energetico. Per intervenire contro questo degrado, compito degli uffici urbanistici comunali, è necessario elaborare l'inventario degli immobili di maggior pregio, con relativa caratterizzazione formale.

### 3.4

## Infrastrutture per la mobilità

Il miglioramento dei livelli di mobilità delle persone, delle merci, dei servizi e delle informazioni su tutto il territorio è l'obiettivo generale da perseguire tramite:

- ▶ **l'ottimizzazione e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto**, privilegiando il sistema di trasporto collettivo
- ▶ **il potenziamento, l'interconnessione e l'accessibilità della rete delle infrastrutture**
- ▶ **il completamento dei principali itinerari di trasporto.**

È un obiettivo operativo gerarchizzare la rete in:

- ▶ **livello nazionale-regionale**
- ▶ **infraregionale** di servizio ai Sistemi territoriali di programma
- ▶ **di raccordo e di supporto** ai Sistemi territoriali locali
- ▶ **a servizio degli ambiti metropolitani** Fi-Po-Pt e Li-Pi-Lu.

Le infrastrutture ferroviarie e stradali devono essere integrate, con i diversi sistemi territoriali attraversati, favorendo il loro inserimento paesaggistico e limitando l'effetto sugli ecosistemi.





Occorre definire le modalità per collegare più strettamente le principali città e gli ambiti metropolitani regionali con quelli nazionali, rendendo maggiormente permeabile la barriera degli Appennini e promuovendo il cabotaggio per le relazioni di scala nazionale ed internazionale.

L'obiettivo per la rete e gli impianti per il trasporto e la distribuzione dell'energia consiste nel garantire una adeguata dotazione di risorse energetiche, razionalizzando la produzione, il trasporto e l'utilizzazione con la tutela sanitaria degli insediamenti e la protezione ambientale del territorio, in attuazione dei disposti di cui alla Lr n. 45/97.

### Strategie per la rete delle infrastrutture e per la mobilità

La rete delle infrastrutture per la mobilità, di interesse nazionale e regionale, si articola schematicamente in:

- ▶ infrastrutture lineari
- ▶ infrastrutture puntuali
- ▶ infrastrutture di supporto al trasporto locale
- ▶ aree ferroviarie.

**Le infrastrutture lineari comprendono le ferrovie e l'intera rete stradale**, a sua volta suddivisa in grandi direttrici nazionali e regionali e in direttrici primarie di interesse regionale. **Le infrastrutture puntuali sono costituite dal sistema portuale, dal sistema dei centri di servizio al trasporto merci e dal sistema aeroportuale.** Le reti infrastrutturali vengono ad essere integrate dalla rete infrastrutturale degli ambiti metropolitani Fi-Po-Pt e Li-Pi-Lu, costituita dalle ferrovie e tramvie e dalla rete stradale complessiva, nonché dalla rete infrastrutturale di supporto ai sistemi locali.

Compito della Regione è individuare i sistemi costituenti la rete infrastrutturale regionale a servizio della mobilità delle persone e delle merci, a cui debbono conformarsi le reti locali a servizio della mobilità all'interno dei sistemi territoriali locali. La rete delle infrastrutture assume il ruolo di servizio nazionale ai traffici di attraversamento, il ruolo di servizio regionale ai traffici di origine o destinazione regionali, nonché dei traffici interni alla regione ed agli spostamenti di carattere metropolitano negli ambiti Fi-Po-Pt e Li-Pi-Lu.

Nel rispetto dell'art. 4 della Lr n. 42/98, si predisporrà l'atto di programmazione tenendo nel debito conto il complesso degli interventi sulla rete delle infrastrutture ed elaborando specifiche schede per la rete ferroviaria. Si fisseranno anche i criteri:

- ▶ per il **coordinamento e l'integrazione dei servizi di trasporto** in modo da favorire l'interrelazione tra le diverse modalità
- ▶ per il **decongestionamento delle aree urbane** anche in riferimento alla politica del traffico e della sosta

- ▶ per la **valutazione dell'economicità del sistema di trasporto pubblico e dell'incidenza dei costi** derivanti anche dalla congestione del traffico e dall'inquinamento
- ▶ per il **progressivo superamento delle barriere che limitano l'accessibilità** al sistema.

Per la rete ferroviaria si individuano e classificano:

- ▶ le **grandi direttrici nazionali**, comprendenti la dorsale centrale, costituita dalla linea veloce (comprensiva della tratta Firenze-Bologna di prossima realizzazione e del nodo di Firenze) e dalla linea lenta (il completamento degli interventi programmati dovrà consentire una selezione dei traffici in relazione alla velocità di trasporto, con una distinzione di funzioni e un conseguente incremento della capacità)
- ▶ la **direttrice tirrenica-pontremolese**, comprensiva degli interventi di velocizzazione e ammodernamento e le direttrici trasversali di raccordo, come la linea Faentina o la previsione di potenziamento e di raddoppio funzionale della Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio, sia per il tratto Prato-Montecatini, sia per il tratto Pistoia-Lucca, sia per il tratto Lucca-Viareggio.

Attenzione è prestata anche alle linee ferroviarie destinate prevalentemente a traffici locali, come la Porrettana - per la quale si prevedono interventi di ammodernamento - o le linee sussidiarie e di derivazione della tirrenica, ad esempio tra Pisa-Collesalvetti-Vada, comprensiva del collegamento con Livorno. Le aree ferroviarie di interesse nazionale e regionale assunte sono individuate dagli strumenti urbanistici dei comuni capoluoghi di regione e dei comuni di: Empoli, Piombino, Viareggio, Montecatini, Chiusi, Cecina, Colle Val d'Elsa, Pontassieve, San Vincenzo. **Per le aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario si prescrive comunque la destinazione ad attività connesse con la mobilità**, come - ad esempio - le aree di interscambio.

Per infrastrutture lineari si intende la rete stradale, suddivisa in:

- ▶ **grandi direttrici nazionali e regionali** (con tipologia non inferiore a Strada extraurbana principale), ossia le autostrade, come l'A 1 (E 35) Autostrada del Sole, o la SGC Fi-Pi-Li
- ▶ **direttrici primarie di interesse regionale** (con tipologia riconducibile a Strada extraurbana secondaria), come le strade statali n. 1 Aurelia o n. 2 Cassia.

Ogni direttrice o tratto di rete stradale di interesse nazionale e regionale è oggetto di una scheda tecnica che ne riassume la tipologia, le caratteristiche, la valutazione sullo stato di funzionalità, gli interventi in corso o in progetto, le azioni programmatiche previste e le priorità d'intervento. Queste ultime hanno valore di prescrizione per la programmazione di settore e per la pianificazione degli enti locali.



**Per il sistema dei porti viene adottata l'organizzazione individuata dal PRIT**, considerando quali scali commerciali i porti di Livorno, Marina di Carrara, Piombino, tra loro complementari per funzioni e vocazioni.

Le strategie programmatiche e di sviluppo delle attività portuali e dei servizi annessi al porto di Livorno sono indirizzate:

- ▶ al riordino delle attività produttive in ambito portuale e nelle aree adiacenti
- ▶ alla valorizzazione degli edifici e dei manufatti storici presenti all'interno del sottosistema (Torre del Marocco, fortificazioni del Porto Mediceo)
- ▶ alla realizzazione nel Porto Mediceo di strutture a servizio della nautica da diporto e della navigazione crocieristica
- ▶ alla realizzazione della stazione marittima intesa come parte integrante della città
- ▶ alla trasformazione in porto del Porto Mediceo
- ▶ alla realizzazione di una linea di trasporto pubblico integrato ad alta frequenza.

Per il potenziamento delle attività portuali si rimanda ai contenuti dell'Accordo di Programma del 26 settembre 1997 tra la Regione, la Provincia, il Comune e l'Autorità portuale di Livorno.

Per il porto di Carrara, vengono ribadite le previsioni d'assetto messe a fuoco nel Piano strutturale del Comune, consistenti in un nuovo raccordo ferroviario, nella realizzazione del trasporto su gomma e su ferro, in modo da migliorare l'interferenza con la viabilità locale, e nello sviluppo dell'area retroportuale, per tutto ciò che perviene alle funzioni legate ai servizi portuali e al traffico marittimo. Per il porto di Piombino si assume la previsione delle opere programmate dal Piano regolatore portuale, oltre al prolungamento della SS n. 393 da Montegemoli fino al porto stesso.

Per gli scali portuali di Viareggio e di Porto Santo Stefano - che hanno subito una forte contrazione del traffico commerciale - si prevede la loro riconversione in funzione del traffico turistico e crocieristico. Lo stessa strategia vale per lo scalo portuale di Portoferraio, mentre per il porto di Viareggio si raccomanda di tener conto delle attività cantieristiche.

Per l'organizzazione della portualità turistica è assunto quanto stabilito dal Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici con le relative previsioni localizzative e dimensionali. Si stabilisce inoltre di incentivare:

- ▶ il ruolo, la promozione e la regolamentazione di punti di ormeggio che possono assumere il ruolo di veri e propri porti verdi anche attraverso la riqualificazione dei sistemi idraulici minori
- ▶ la dotazione di attrezzature, servizi e parcheggi per le unità portuali turistiche, nonché la dotazione di eventuali collegamenti

collettivi, concorrendo anche alla riqualificazione degli insediamenti esistenti

- ▶ la compatibilità con gli aspetti territoriali ed ambientali delle nuove realizzazioni
- ▶ la riqualificazione e ristrutturazione delle unità portuali esistenti in rapporto al complesso delle attività portuali.

**La movimentazione delle merci deve essere trasferita dalla strada ad altre modalità, per recuperare livelli di economicità complessiva del settore e per interconnettere il sistema regionale di distribuzione delle merci** con quello del Nord Europa in termini tecnologici e funzionali. A tal proposito, la rete di centri di servizio modali, costituita da interporti, centri intermodali, autoporti e terminal, è indispensabile allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato. Poiché la piccola attività di trasporto è la più diffusa nella regione, si devono sostenere azioni per la innovazione del settore, quali la realizzazione di aggregazioni fra imprese del settore e di strutture, come aree di sosta o di servizio, per migliorare le condizioni di lavoro e di sicurezza degli autotrasportatori. Si confermano gli interporti di Livorno/Guasticce e di Prato/Gonfienti, prevedendo per entrambi una adeguata dotazione di raccordi ferroviari. Si confermano i centri intermodali da localizzarsi:

- ▶ nell'area del marmo
- ▶ nella Val di Cornia, per razionalizzare la movimentazione delle coste a sud di Livorno
- ▶ nella Lucchesia
- ▶ nelle aree grossetana, senese, aretina.

Fatta eccezione per il centro intermodale dell'area aretina, localizzato nella zona Arezzo/Indicatore da un apposito Accordo di Programma, per individuare le localizzazioni di tutti gli altri ambiti provvederanno i Piani territoriali di coordinamento delle province, in accordo con i comuni interessati. Si recepisce l'indicazione degli scali merci ubicati in aree ferroviarie e destinati alle composizioni dei carichi per il trasporto su ferrovia fra i quali figurano Firenze/Castello, Lucca, e Massa, in attuazione dell'Accordo Quadro tra Ministero dei trasporti-Regione-FS-TAV per il quadruplicamento veloce della tratta Firenze-Bologna.

Per quel che concerne gli aeroporti, si considera lo scalo "Galileo Galilei" di Pisa e lo scalo "Amerigo Vespucci" di Firenze quali infrastrutture principali del trasporto aereo per il traffico di linea, il traffico merci ed i voli charter. Dall'integrazione tra questi scali dipenderà la possibilità per la Toscana di candidarsi ad assumere il ruolo di terzo polo aeroportuale nazionale. Per la definizione del sistema aeroportuale regionale - comprendente gli scali di Grosseto, Marina di Campo, Siena-Ampugnano, Lucca-Tassignano, Arezzo-Molin Bianco e Massa-Cinquale - si rimanda al sistema generale della mobilità.