

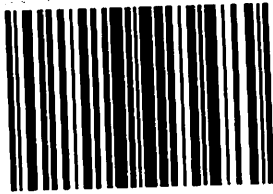


REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale



Gruppo Consiliare
Lega Toscana Salvini Premier

AOCRT Protocollo n. 0015929/20/12/2023



Lex 11
ODG n. 710
02.18.03

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio regionale
Dottor Antonio Mazzeo
SEDE

Ordine del Giorno collegato alla Proposta di deliberazione n. 371 Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2024. Approvazione.

Oggetto: progetto infrastrutturale organico per lo sviluppo socio economico dell'Area Vasta Costiera.

Il Consiglio regionale della Toscana,

Vista la Proposta di deliberazione n. 371 Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2024. Approvazione.

Premesso che,

L'Area Vasta della Costa toscana per consistenza territoriale, demografica, conurbazione, struttura industriale e mobilità, rappresenta una realtà territoriale idonea a conseguire specifici obiettivi di sviluppo economico e sociale. I dati delle tre province, Livorno, Lucca e Pisa, rappresentano una superficie di 5.433,80 kmq, pari a circa 1/4 del territorio toscano e una popolazione che è quasi 1/3 di quello della Toscana con densità demografica superiore alla media regionale;

Un primo richiamo ad un collegamento metropolitano su ferro di area vasta si ritrova ne le "Invarianti strutturali" del PTCP di Livorno (approvato il 27.11.1998 D.C.P..n.890);

in data 13 febbraio e 18 maggio 2018 è stato protocollato da parte del "Comitato Costituzione.3" alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e alla Presidenza della Regione Toscana un progetto di sviluppo socio economico per l'area vasta della costa fra Livorno, Pisa e Lucca, relativo alla opportunità di lavoro e qualità della vita. Gli interventi proposti sono tesi a rendere sostenibili i trasporti e resilienti i territori

con politiche fortemente auspiccate e incentivate dalla Commissione europea (EC, *"Making our cities attractive and sustainable"*, 2010);

le infrastrutture, unitamente ad un efficiente sistema di trasporto, sono fondamentali per la qualità della vita dei cittadini e per lo sviluppo economico. E' necessario scegliere le giuste strategie per raggiungere gli obiettivi prefissati. Le analisi di fattibilità realizzate sulla mobilità pubblica dell'Area Vasta della costa documentano che la chiave, per una scelta efficace e sostenibile, non è nella realizzazione di reti distinte di trasporto, ma in sistemi integrati con soluzioni progettuali che sfruttano tutte le moderne potenzialità intermodali del trasporto pubblico;

Considerato che,

lo studio di Fattibilità del Sistema Integrato dell'Area Vasta Pisa-Livorno-Lucca condotto da FS¹ nel 2001 già stimava un decongestionamento del sistema stradale di circa il 20% nella sottrazione di traffico del mezzo privato nelle 3 province oggetto dello studio;

la maggior parte delle località all'interno dell'Area Vasta hanno un patrimonio paesaggistico e storico-artistico di grande rilievo, che costituisce, se adeguatamente valorizzato, una importante risorsa economica per le popolazioni locali in quanto vi sono stazioni termali sotto-potenziare; parchi naturali a rischio per scarsa valorizzazione; senza contare la mancanza di una sufficiente offerta lavorativa dovuta, anche, alla inadeguatezza di infrastrutture;

La pianificazione del Piano della Mobilità e della Logistica del PIT è fondata su analisi socio-economiche riguardo allo sviluppo del sistema di mobilità su ferro dell'area vasta e tali analisi sono ribadite dallo studio IRPET per il rilancio della Costa, il cui documento di sintesi, infatti, recita: *"L'area di Pisa e Livorno è potenzialmente il principale motore di sviluppo costiero: alta densità di abitanti, presenza di funzioni economiche di pregio, elevato livello di accessibilità esterna, attrattività turistica. E' la seconda porta di ingresso della regione, è polo scientifico e sanitario di tutto rilievo. Migliorare i collegamenti fra queste polarità e il resto della regione, sia lungo la direttrice costiera che lungo i collegamenti trasversali in direzione di Lucca e di Pontedera, a favore anche di aree collinari di pregio, è indispensabile per favorire la ricadute su territori più ampi delle loro potenzialità di sviluppo e per attingere alle risorse più prettamente manifatturiere di cui i due poli non sono particolarmente dotati. Promuovere la cooperazione tra i due grandi sistemi urbani della regione ("modello aeroporto") consentirebbe di moltiplicare l'effetto di traino esercitato dagli ambiti urbani sullo sviluppo regionale"*².

Il progetto infrastrutturale di mobilità pubblica dell'Area Vasta della costa è già coerente con gli attuali atti di programmazione regionali, integra e coordina proposte già distintamente giunte in tal senso dai territori (Pisa e Livorno).

Preso atto che,

Il servizio ferroviario metropolitano di area vasta della costa è:

- intervento prioritario definito e descritto nell'Accordo Quadro Governo-Regione Toscana del 15/02/2001⁴;
- nel "Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica" del PIT e relativo Quadro Conoscitivo;

- intervento "B12 Sistema integrato area vasta Pisa-Livorno.Lucca-Massa C." nella cartografia del PIT 2005-2010.

Il "Recupero linea Pisa-Tirrenia-Livorno" è prevista nel PIT: fra gli "Ulteriori interventi da approfondire nel corso dell'attuazione del Piano, da valutare anche in relazione alla possibilità di utilizzazione dei fondi comunitari" del "Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica" del PIT - intervento "D13 Recupero linea Pisa-Tirrenia-Livorno", fra gli "Ulteriori interventi da approfondire nel corso dell'attuazione del Piano (corridoi da salvaguardare)" della cartografia del PIT 2005-2010.

Un primo richiamo ad un collegamento metropolitano di area vasta si ritrova nelle "INVARIANTI STRUTTURALI" del PTCP di Livorno (approvato il 27.11.1998 D.C.P.n.890): "Potenzialità dell'area vasta (o del sistema metropolitano della costa) - Le potenzialità di un'area compresa tra la parte nord est della Provincia di Livorno, la parte nord est della provincia di Pisa e la piana di Lucca fino alla Versilia che risultano dallo studio Riflessioni propositive sull'Area Vasta della costa, già pubblicizzato con la 2a Conferenza, sono ulteriormente puntualizzate dall'inchiesta sugli osservatori privilegiati per identificare, oltre i nuclei elementari dei sistemi locali, "grandezze tipologiche che costituiscono il riferimento spaziale della programmazione regionale per specifiche politiche e gruppi di problemi" (P.R.S. 1995-97, pp. 104-105)¹².

Nel "Protocollo d'Intesa con RFI del 4 maggio 1999 per la realizzazione di una metropolitana di Superficie nell'Area Vasta PI LI LU" del 1999 si è condiviso di realizzare uno "Studio di fattibilità per la realizzazione di un sistema integrato su ferro di area vasta nel comprensorio Pisa-Livorno-Lucca".

Tale previsione ha avuto effetto anche nella programmazione dell'ambito delle "linee di sviluppo" stabilite dal PTCP di Lucca (approvato il 13.01.2000 - D.C.P. n. 189);

Nell'"Accordo Quadro per il potenziamento e la qualificazione del servizio ferroviario metropolitano dell'area vasta Livorno-Lucca-Pisa" del 15 febbraio 2001, fra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Toscana, Province e Comuni di Livorno, Lucca e Pisa, e la TAV S.p.A., all'art. 4 si specifica che "Ulteriori interventi infrastrutturali potranno emergere dalla studio di fattibilità per la realizzazione di un sistema integrato su ferro dell'Area Vasta, nel comprensorio Pisa-Livorno-Lucca, attualmente in corso, secondo le modalità ed i contenuti specificatamente definiti nell'Accordo del 14/05/1999". Unitariamente con tale atto è stato condiviso all'art. 5 di sviluppare un Piano di mobilità nell'Area Vasta Livorno-Lucca-Pisa, secondo il Piano di Lavoro di cui all'Allegato 2 dell'Accordo in parola;

In relazione al servizio ferroviario metropolitano dell'area vasta, analogo intervento si ritrova nel PTCP di Pistoia (Approvato il 19.12.2002 con D.C.P. n. 317) per il collegamento metropolitano Pistoia-Firenze: "Per la rete delle infrastrutture per la mobilità: la riorganizzazione del sistema dell'accessibilità attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto su ferro per le persone e le merci tramite la realizzazione di una metropolitana di superficie di collegamento con Firenze ed il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca-Viareggio"¹².

Nel "Piano regionale della mobilità e della logistica" del 2004 "Gli obiettivi e gli strumenti" è inserito il "sistema integrato su ferro area vasta PI-LI-LU -MC - Realizzazione sistema integrato di trasporto PI-LI-LU-MC - Intervento prioritario"¹³.

Il "Sistema integrato su ferro di area vasta nel comprensorio Pisa - Livorno - Lucca - Massa Carrara" è inserito:
- nelle Strategie del PIT 2005-2010, "Le politiche di settore e i Piani territoriali provinciali"¹⁴;

- nel "Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica" del PIT¹⁵,
- nel Quadro Conoscitivo del PIT, dove si legge che "Ai fini del presente quadro conoscitivo rivestono particolare rilievo i seguenti documenti allegati alla disciplina di PIT quale parte integrante: (...) nonché quelli allegati nella parte documentale riportanti. Il quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica. Elenco interventi di interesse regionale su infrastrutture ferroviarie, autostradali e delle strade statali, richiamato con valore prescrittivo nella disciplina di piano; (...)"¹⁶;
- nella cartografia del PIT 2005-2010 "B12 Sistema integrato area vasta Pisa-Livorno.Lucca-Massa C"¹⁷

Ai sensi dell'art. 9 del PIT "La città policentrica toscana. Prescrizioni correlate. Il Piano regionale della mobilità e della logistica e, in particolare, il quadro aggiornato delle previsioni sulle infrastrutture ferroviarie, autostradali e delle strade di interesse statale e regionale riportato nel Quadro conoscitivo del presente Piano, vincolano gli strumenti della pianificazione territoriale."¹⁸

Constatato che,

per quanto concerne il recupero della linea tramviaria, essa è coerente con gli atti di pianificazione e gestione dell'Ente "Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli"^{19,20,21}, col PTC della Provincia di Livorno²², col PTC della Provincia di Pisa²³, col Piano Strutturale²⁴ e col Piano Generale del Traffico del Comune di Livorno, con la programmazione sovraordinata richiamata dal Piano Strutturale di Pisa²⁵ ed è rispondente con le "azioni strategiche" e gli "indirizzi operativi" del Piano Regolatore del Porto di Livorno²⁶: "Realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, nuova Darsena Europa, interporto di Guasticce e nodo di Pisa; (...) Potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture a servizio del traffico passeggeri sia traghetto che crociere,"²⁷

Nell'ambito del Piano Regolatore del Porto, l'Autorità Portuale di Livorno ritiene, per quanto concerne le fasi d'attuazione per il sub ambito porto città tre aree funzionali: il porto della nautica, il porto della cantieristica e della riparazione e il porto passeggeri. L'ampliamento del porto passeggeri è in gran parte finalizzato al potenziamento del settore crocieristico che, arrivato nel 2012 a superare il milione di passeggeri, presenta numeri di assoluto valore per l'economia portuale, cittadina e territoriale. "Successivamente alla delocalizzazione delle funzioni non più compatibili con il porto passeggeri, si procederà alla realizzazione di un suo assetto infrastrutturale ed operativo adeguato, realizzando una nuova stazione marittima, i terminal crociere operativi necessari, un collegamento (stradale, ferroviario, vie d'acqua) efficiente con la città e il territorio della Toscana nonché ad una riqualificazione dell'interfaccia con la città, valorizzandone i beni culturali significativi, con lo scopo di attivare le migliori sinergie tra città e crocieristica."²⁸ [...] Inoltre, continuando a guardare al futuro è importante sottolineare che il porto di Livorno fa parte dei porti Core del Transport Network definito dalla Unione Europea. A fine 2013 il Parlamento Europeo ha individuato i 9 corridoi principali di trasporto. L'Italia è coinvolta in 4 dei 9 corridoi (Mediterraneo; Helsinki - La Valletta; Genova - Rotterdam; Baltico - Adriatico), per i quali sono stati stanziati 26,3 miliardi di Euro per il periodo 2014-2020. L'obiettivo è ottenere entro il 2030 un Trans-European transport Network (TEN-T) integrato. Cioè riuscire a trasformare in una rete di trasporto razionale, veloce e interconnessa l'attuale mosaico di città, interporti, porti, aeroporti, strade e ferrovie. Il porto di Livorno [...] è interessato dal corridoio Scandinavo Mediterraneo (Helsinki - La Valletta) e fa parte dei 13 porti "CORE" individuati dalla UE in Italia. Questo permetterà al porto di accedere in maniera privilegiata ai finanziamenti per le TEN-T rispetto ai porti inseriti nel comprehensive network. La rete di trasporto centrale (CORE) europea collegherà 94 scali marittimi con i relativi collegamenti ferroviari e stradali, 38 aeroporti, circa 15.000 km di ferrovia saranno convertiti in linee ad alta velocità e 35 progetti transfrontalieri serviranno ad eliminare i colli di bottiglia."²⁹

Quanto alle prospettive di mobilità per persone e merci *“Un discorso a parte merita il mercato crocieristico che continua a crescere in tutto il mondo, basti pensare che almeno per quanto riguarda il porto di Livorno i crocieristi non sono diminuiti neppure nell'anno dell'incidente della Costa Concordia; analizzando i dati mensili si nota una differente distribuzione delle presenze nel corso dei mesi, ma il totale annuale risulta migliore dell'anno precedente. [...] Per adeguare l'offerta sia in termini quantitativi e soprattutto in termini qualitativi alla sempre crescente domanda di traffico crocieristico il Piano Regolatore Portuale prevede importanti lavori di adeguamento ed ampliamento dell'area destinata a ricevere le navi da crociera. Tali opere risultano fondamentali per non perdere la quota di traffico acquisita negli anni rispondendo alle richieste di miglioramento dell'accoglienza delle compagnie di navigazione [...] Anche in questo caso le previsioni sono state improntate ad un approccio prudentziale e non sono state parametrize sugli incrementi di crescita previsti a livello nazionale e mondiale (che si aggiravano intorno al 4-5% annuo), sia per le difficoltà legate alle infrastrutture di accoglienza del porto di Livorno sia per l'acuirsi della concorrenza. Ad esempio, l'entrata in funzione del nuovo terminal per le crociere di La Spezia”²⁰.*

Per quanto riguarda i passeggeri dei traghetti, il Porto di Livorno è interessato da un considerevole flusso di attraversamento dei passeggeri dei traghetti *“A differenza delle altre movimentazioni del porto, nel 2009 nonostante la grave situazione economica generale il movimento passeggeri traghetti ha raccolto dati positivi: i passeggeri imbarcati/sbarcati sono aumentati di 138.000 unità rispetto al 2008 pari ad un incremento percentuale del 5,9%. Il trend è stato in crescita costante fino al 2010. L'anno seguente, anche a causa del consistente incremento dei prezzi dei passaggi verso la Corsica e Sardegna e della contestuale riduzione delle tariffe promozionali operati dagli armatori, i passeggeri sono diminuiti del 18,3%. Analogamente nel 2012 si è verificata una ulteriore riduzione del 15,2%”²¹.*

Quanto alle prospettive della mobilità delle merci, queste sono previste in forte espansione in ogni componente, tali che *“per movimentare volumi di traffico così consistenti occorrerà dotare il porto e la viabilità stradale e ferroviaria di inoltre delle strutture adeguate a smaltirlo”²².*

Le sopra esposte previsioni hanno determinato consistenti ipotesi di riassetto della viabilità portuale, dettagliatamente descritti nello specifico documento di Piano ²³ tanto che la penetrazione ferro-tramviaria al Porto di Livorno potrebbe utilizzare i raccordi della Darsena per raggiungere la fermata indicata nel “Programma Innovativo in Ambito Urbano” (PIAU) del Comune di Livorno, da cui partirebbe la linea che interesserebbe la città di Livorno. Quanto alla relazione ferroviaria fra Porto di Livorno ed Area Vasta si evidenzia che nell'Accordo per il Piano Regolatore del Porto di Livorno, siglato il 10 luglio 2008 da Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità Portuale di Livorno, nelle premesse, facenti parte integrante dell'Accordo procedimentale, si fa espresso riferimento all'Accordo di programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno - *“Iniziativa coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica”*-, siglato in data 11 gennaio 2007, tra Regione Toscana, Autorità di Bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, comuni di Collesalveti, Livorno e Pisa, Ente Parco Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli, Camere di commercio di Livorno e Pisa e Autorità Portuale di Livorno ²⁴. L'Accordo dell'11 gennaio 2007 richiama espressamente nelle premesse, facenti parte dell'Accordo, *«il Protocollo d'Intesa per lo sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno, sottoscritto a Livorno in data 21 luglio 2005, fra la Regione Toscana, l' Autorità di bacino del fiume Arno, la Provincia di Livorno, la Provincia di Pisa, il Comune di Collesalveti, il Comune di Livorno, il Comune di Pisa, l'Ente Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, la Camera di Commercio di Livorno, e la Camera di Commercio di Pisa ed i documenti ad esso allegati»²⁵.* In quest'ultimo atto gli Enti firmatari, hanno condiviso i *“Lineamenti di iniziative coordinate per lo sviluppo dei progetti”* di *“Valorizzazione turistico ambientale”* e di *“Piattaforma logistica costiera”*,

Tutto ciò premesso e considerato

Impegna il Presidente e la Giunta regionale

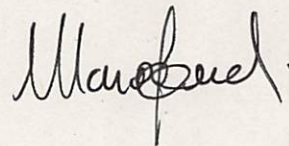
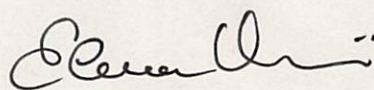
ad integrare i progetti esistenti attuando quanto già condiviso con i propri atti di programmazione, per presentare alla Commissione Europea, attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza, un progetto infrastrutturale organico per lo sviluppo socio economico dell'Area Vasta Costiera che abbracci anche i territori interni, cioè:

- un collegamento ferro-tranviario, con frequenza metropolitana, per collegare il porto di Livorno, il litorale pisano, la stazione di Pisa San Rossore con le diramazioni verso l'aeroporto di Pisa, Lucca, la Versilia, Cascina, Pontedera, l'area del cuoio, la mediavalle lucchese;
- un sistema ciclabile, così come già programmato nel PRIIM;
- la riqualificazione del patrimonio architettonico e naturale.

Il Consigliere,



Giovanni Galii



BALDINI

RIFERIMENTI:

- 1Studio di Fattibilità del Sistema del Sistema Integrato dell'Area Pisa-Livorno-Lucca, Divisione Infrastruttura FS, 2001
- 2Ing. Andrea Spinosa, Pisa, Livorno, il tram: potere e non volere
- 3IRPET, GLI INTERVENTI PER IL RILANCIO DELLA COSTA TOSCANA Una politica di sviluppo territoriale, 2016
- 4Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Provincie di Pisa e Lucca, Comuni di Pisa e Lucca, Ferrovie dello Stato SpA, Treno Alta Velocità TAV, Accordo Quadro per il potenziamento e la qualificazione del servizio metropolitano dell'area vasta Livorno-Lucca-Pisa, Firenze 15 febbraio 2001
- 5CFR. pag. 79 PIT 2005-2010 LE POLITICHE DI SETTORE e I PIANI TERRITORIALI PROVINCIALI
- 6CFR. pag. 121 PIT 2005-2010 LE POLITICHE DI SETTORE e I PIANI TERRITORIALI PROVINCIALI
- 7CFR. art. 13 PTCP Lucca, D.C.P. n. 189 del 13.01.2000
- 8CFR. pag. 122 PIT 2005-2010 LE POLITICHE DI SETTORE e I PIANI TERRITORIALI PROVINCIALI
- 9CFR. art. 14 PTCP Lucca, D.C.P. n. 189 del 13.01.2000
- 10CFR. pag. 123 PIT 2005-2010 LE POLITICHE DI SETTORE e I PIANI TERRITORIALI PROVINCIALI
- 11CFR. art. 15 PTCP Lucca, D.C.P. n. 189 del 13.01.2000
- 12CFR. pag. 145 PIT 2005-2010 LE POLITICHE DI SETTORE e I PIANI TERRITORIALI PROVINCIALI
- 13CFR. DCRT n. 63 del 22/06/2004 - Supplemento BURT n. 29 del 21.7.2004 pag. 63
- 14CFR. pag. 15 Regione Toscana, "Piano di indirizzo territoriale 2005 - 2010 studi preparatori, "I.e politiche di settore e i Piani Territoriali Provinciali"
<http://www.regione.toscana.it/documents/10180/70960/Le%20politiche%20di%20settore%20e%20i%20Piani%20territoriali%20di%20coordinamento%20provinciali/381c4516-bc67-4611-82e7-9e89d6e8c308>
- 15CFR. pag. 8 Regione Toscana, Piano di indirizzo territoriale della Toscana, "Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica"
<http://www.regione.toscana.it/documents/10180/70960/Quadro%20aggiornato%20delle%20previsioni%20del%20Piano%20Regionale%20della%20Mobilita%20e%20della%20Logistica/b32cc0bc-acda-4016-931b-0ca35196ebfb>
- 16CFR. pag. 144 Regione Toscana, Piano di indirizzo territoriale della Toscana, Quadro conoscitivo
<http://www.regione.toscana.it/documents/10180/70960/Quadro+conoscitivo++quadri+analitici+di+riferimento+++documento+completo/4acc821d-fc20-4b3d-ad80-49f0bce78eea?version=1.0>
- 17CFR. PIT Regione Toscana, "La rete ferroviaria Toscana: le previsioni di Piano"
http://www.regione.toscana.it/documents/10180/70960/1204107915963_rav1_300dpi.pdf/d949996a-0e88-419c-bc52-be9fed5a7e83
- 18<http://www.regione.toscana.it/documents/10180/70972/pit1/4560e4f8-4df9-4671-a049-5a7c0f076f6b>
- 19cfr. "riferimenti infrastrutturali", Piano Territoriale del Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli, approvato con del. Consiglio Regionale della Toscana n. 515 del 12 dicembre 1989
- 20cfr. c.9 art. 5 della Normativa Tecnica di Attuazione del Piano Territoriale del Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 515 del 12 dicembre 1989
- 21cfr. 42 del Piano di gestione delle Tenute di Tombolo e Coltano dell'Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli, Delibera n. 18 del 10.5.2002

- 22cfr. art. 20.1 della Disciplina Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale -PTC- di Livorno, Deliberazione n. 52 del 25 marzo 2009 (B.U.R.T. N. 20 del 20.05.2009)
- 23cfr. art. 13 "Il Sistema Territoriale della Pianura dell'Arno - Disciplina delle Invarianti" del PTC di Pisa
- 24cfr. c. 5 art. 29 Norme Tecniche di Attinazione del Piano Strutturale di Livorno, testo coordinato con le modifiche introdotte con la Delibera n. 52 del 13.03.2015
- 25cfr. PIT, PTC Pisa, Piano Territoriale e di Gestione Ente Parco
- 26cfr. Allegato A: azioni strategiche e indirizzi operativi per il Porto di Livorno, Accordo per il Piano Regolatore del Porto tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno, Autorità Portuale di Livorno, 10 luglio 2008
- 27ALLEGATO A: azioni strategiche e indirizzi operativi per il Porto di Livorno, Accordo per il Piano Regolatore del Porto tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno, Autorità Portuale di Livorno, 10 luglio 2008
- 28Autorità Portuale di Livorno, Il Piano Regolatore Portuale, Piano Operativo Triennale 2013/2015
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianooperativotriennale.aspx>
- 29pagg. 13-14 Autorità Portuale di Livorno, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, Piano Regolatore Portuale, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 30pag. 7 Autorità Portuale di Livorno, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, PRG, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 31Autorità Portuale di Livorno, Passeggeri traghetti, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, PRG, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 32pag. 26 Autorità Portuale di Livorno, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, PRG, 2014 <http://www.porto.livorno.it/it>
- 33pag. 82 Autorità Portuale di Livorno, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, PRG, 2014 <http://www.porto.livorno.it/it>
- 34Autorità Portuale di Livorno, Le previsioni dei traffici marittimi per il porto di Livorno 2010-2020, Analisi dei Traffici Portuali e previsioni di sviluppo, Piano Regolatore Portuale, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 35pag. 20-22 Autorità Portuale di Livorno, Analisi delle alternative e scelte della soluzione di piano per le infrastrutture lato terra, PRG, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 36 Autorità Portuale di Livorno, Analisi delle alternative e scelte della soluzione di piano per le infrastrutture lato terra, PRG, 2014
<http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/strumentidiprogrammazione/pianoregolatore/pianoregolatore2015/relazioni.aspx>
- 37http://www.adbarno.it/rsp/accordi/066_2007.pdf
- 38Accordo di programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno -"Iniziativa coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica"-, siglato in data 11 gennaio 2007, tra Regione Toscana, Autorità di Bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, comuni di Collesalvetti, Livorno e Pisa, Ente Parco Migliarino - San Rossore - Massaciuccoli, Camere di commercio di Livorno e Pisa e Autorità Portuale di Livorno
- 39Tab. 1 Comuni di Pisa, Calci, Cascina, S. Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano, Il Sistema della mobilità e delle infrastrutture, Verso il Piano Strutturale dei Comuni dell'Arca Pisana, 2012