

N. 01318/2016 REG.PROV.COLL.

N. 01048/2015 REG.RIC.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente
SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1048 del 2015,
proposto da:

Associazione Sportiva Dilettantistica Circolo Nautico
Livorno, Sezione di Livorno della Lega Navale Italiana,
Associazione Sportiva Dilettantistica Yacht Club Livorno,
Associazione Sportiva Dilettantistica Muro del Pianto,
Circolo Arci Fisa "La Vela", Circolo della Vela Libertas,
Morinautica di Mori Sonia, Porto Mediceo S.r.l., Circolo
Nautico Calata delle Ancore, Old Fashioned Boats S.r.l.,
Circolo Nautico Orlando, in persona dei rispettivi legali
rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difesi dagli

avvocati Iacopo Barburini, Damiano Vaudo, Marco Ricciotti Paggini e Gian Luca Conti con domicilio eletto presso lo studio di quest'ultimo in Firenze, piazza della Repubblica 2;

contro

Autorità Portuale di Livorno, in persona del Presidente *pro tempore*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, presso la cui sede sono domiciliati in Firenze, via degli Arazzieri 4;

Comune di Livorno, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Lucia Macchia, Paolo Macchia e Maria Teresa Zenti, con domicilio eletto presso la Segreteria del T.A.R. Toscana in Firenze, via Ricasoli 40;

Regione Toscana, Provincia di Livorno;

nei confronti di

Società di Trasformazione Urbana "Porta a Mare" S.p.a.;

per l'annullamento

- della deliberazione del Consiglio regionale della Toscana 24 marzo 2015, n.33, recante “Ratifica ai sensi dell'art. 43, comma 2, delle legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio), dell'accordo di pianificazione relativo alla variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico del Comune di Livorno, alla definizione del piano regolatore portuale nonché per la definizione del Master Plan del PIT “La rete dei porti toscani”, siglato in data 12 marzo 2015 tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità portuale di Livorno”, pubblicata nel BURT Parte II, n. 14 dell'8 aprile 2015, nonché di tutti gli atti ad essa connessi, presupposti o comunque conseguenti;
- della deliberazione del Consiglio regionale della Toscana 25 marzo 2015, n. 36, anch'essa pubblicata sul BURT

dell'8 aprile 2015, di seguito alla deliberazione n. 33, di "Approvazione del nuovo piano regolatore portuale del porto di Livorno", nonché di tutti gli atti ad essa connessi, presupposti o comunque conseguenti.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio dell'Autorità Portuale di Livorno, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comune di Livorno;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 8 giugno 2016 il dott. Pierpaolo Grauso e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Il Circolo Nautico Livorno, unitamente alle altre associazioni, società ed enti in epigrafe, impugna la

deliberazione n. 33 del 24 marzo 2015, mediante la quale il Consiglio regionale toscano ha ratificato, ai sensi della legge regionale n. 65/2014, l'accordo di pianificazione relativo alla variante strutturale e al regolamento urbanistico del Comune di Livorno, nonché alla definizione del piano regolatore del porto di Livorno, e la successiva deliberazione regionale n. 36 del 25 marzo 2015, di approvazione del nuovo piano regolatore del porto di Livorno.

I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto livornese, lamentano che il riassetto dello scalo marittimo indotto dai provvedimenti impugnati non terrebbe in alcun conto la loro aspettativa a continuare a operare nell'ambito portuale, soprattutto nell'eventualità di un affidamento a terzi della gestione del porto turistico.

L'impugnativa è affidata a sei motivi in diritto.

1.1. Costituitisi in giudizio l'Autorità Portuale di Livorno e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e il Comune di Livorno, la causa è stata discussa e trattenuta

per la decisione nella pubblica udienza dell'8 giugno 2016, preceduta dal deposito di documenti, memorie difensive e repliche.

2. In via pregiudiziale, le amministrazioni resistenti eccepiscono l'inammissibilità del gravame per difetto di interesse, attesa l'insussistenza del pregiudizio paventato dai ricorrenti in dipendenza dell'esecuzione dei provvedimenti impugnati, vale a dire la perdita dello specchio acqueo attualmente riservato alla nautica da diporto. Il piano regolatore portuale approvato dalla Regione con l'impugnata delibera n. 36/2015 continuerebbe, infatti, a prevedere la presenza dei diportisti, cui sarebbe destinata un'apposita area in località Bellana.

Per altro verso, l'eventuale accoglimento della domanda non produrrebbe alcun effetto utile in capo ai ricorrenti, atteso che esso determinerebbe la reviviscenza della variante al P.R.P. approvata dalla Regione con delibera n. 85/2010, anticipatrice della disciplina introdotta dalla deliberazione n. 36/2015 e la cui legittimità è stata già

accertata da questo stesso T.A.R. con sentenza n. 272 dell'11 febbraio 2016, di rigetto dell'impugnazione a suo tempo proposta da uno degli odierni ricorrenti, lo Yacht Club di Livorno.

Replicano i ricorrenti che l'area della Bellana, prevista dal nuovo P.R.P., sarebbe del tutto inidonea a soddisfare le esigenze della nautica da diporto, e questo per le ridotte dimensioni delle aree a terra e degli specchi acquei rispetto a quelli attualmente in concessione, e, di conseguenza, per il ridotto numero di posti barca disponibili, oltre che per la presenza di bassi fondali e di una forte risacca, e per la contiguità ai cantieri navali della Azimut Benetti. Quanto alla sentenza del T.A.R. n. 272/2016, fino al passaggio in giudicato da essa non scaturirebbero gli effetti preclusivi invocati dalle controparti.

2.1. L'eccezione non può essere accolta.

La modificazione peggiorativa delle caratteristiche dell'area riservata ai diportisti rende evidente l'utilità che i ricorrenti potrebbero trarre dall'accoglimento della

domanda e dalla conseguente caducazione del nuovo piano regolatore portuale, che prevede lo spostamento delle imbarcazioni da diporto nell'area della Bellana. Nell'attesa che si formi il giudicato sulla sentenza n. 272/2016, l'eventuale accoglimento della presente impugnazione avrebbe comunque per i ricorrenti l'utilità di vedere rimosso un primo ostacolo alla ambita conservazione dello *status quo ante*.

3. Nel merito, con il primo motivo di ricorso è dedotta la violazione degli artt. 5 della legge n. 84/1994 e 21 co. 4 della legge regionale toscana n. 1/2005, relativamente alla mancata partecipazione dei Comuni di Capraia Isola e di Collesalvetti all'intesa che ha preceduto l'approvazione del P.R.P. impugnato (all'intesa ha partecipato il solo Comune di Livorno).

3.1. La censura è inammissibile e comunque infondata.

L'art. 5 co. 3 della legge n. 84/1994 stabilisce che, nei porti ove è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal Comitato Portuale previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Analoga previsione è

dettata, con riferimento alla partecipazione dei Comuni interessati agli accordi di pianificazione prodromici alla definizione del piano del porto, dall'art. 21 co. 4 della legge regionale toscana n. 1/2005.

Deve tuttavia escludersi che la violazione delle disposizioni appena richiamate, quanto al coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali interessati all'approvazione del P.R.P., possa essere fatta valere da soggetti diversi dai titolari dei diritti partecipativi sanciti dalla legge, che si identificano con i "Comuni interessati", sul cui territorio è chiamata a svolgersi – e in potenziale conflitto con l'esercizio dei poteri di pianificazione territoriale ordinariamente riconosciuti alle amministrazioni comunali – l'attività di pianificazione delle aree portuali attribuita dalla legge ad autorità diverse (le Autorità Portuali o quelle marittime).

In particolare, non è possibile riconoscere alcuna legittimazione suppletiva/sostitutiva *ex art. 81 c.p.c.* agli odierni ricorrenti, i quali dichiarano di agire in proprio e, in ogni caso, non rivestono la qualità di "elettori" richiesta

dall'art. 9 co. 1 del D.Lgs. n. 267/2000 ai fini della proposizione dell'azione popolare.

3.2. Nella sostanza, non appare peraltro condivisibile la tesi dei ricorrenti, secondo cui per “Comuni interessati” dovrebbero intendersi tutti quelli compresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

L'interesse che giustifica la partecipazione al procedimento di formazione del P.R.P. risiede, evidentemente, nelle inevitabili interferenze fra il piano portuale e la pianificazione territoriale comunale, atteso che il primo è chiamato a disciplinare l'assetto complessivo del porto, ivi comprese “le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie” nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti (art. 5 co. 1 e 2 l. n. 84/1994). In relazione alla natura dell'interesse sotteso alla partecipazione procedimentale e alle stesse competenze territoriali delle Autorità Portuali, il coinvolgimento dei Comuni interessati ai fini dell'intesa preliminare deve pertanto, nella specie, essere riferito ai

profili urbanistico-pianificatori e, comunque, limitato alla disciplina delle aree effettivamente incluse nella circoscrizione dell'Autorità livornese; ma poiché tali aree – le opere portuali e gli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa dell'Isola di Capraia da Punta del Frate a Punta del Fanale, nonché le due aree di proprietà dell'Autorità ricadenti nel Comune di Collesalveti – non risultano in concreto interessate dal piano portuale qui impugnato, va corrispondentemente esclusa la necessità che nel procedimento in questione fossero coinvolti anche i Comuni di Capraia Isola e di Collesalveti.

Si aggiunga ad ogni buon conto che – sul piano politico, prima che amministrativo – la posizione dei Comuni inclusi, sia pure parzialmente, nel territorio di competenza dell'Autorità Portuale e il contraddittorio fra i Comuni stessi sono garantiti dalla presenza necessaria dei rispettivi Sindaci come membri del Comitato Portuale, organo deputato, fra l'altro, all'approvazione del P.R.P. (art. 6 co. 1 lett. g) l. n. 84/1994).

4. Con il secondo motivo, i ricorrenti assumono che i

provvedimenti impugnati sarebbero viziati per avere le amministrazioni procedenti sostituito l'intesa richiesta dall'art. 5 della legge n. 84/1994 con un accordo di pianificazione, ed, inoltre, per non essere stata l'intesa preliminare intercorsa il 26 novembre 2013 fra Regione Toscana, Autorità Portuale, Comune e Provincia di Livorno preceduta dalla conferenza di servizi di cui all'art. 42 della stessa legge regionale n. 65/2014.

4.1. Neppure tale motivo è meritevole di accoglimento.

Si è già rilevato che, a norma dell'art. 5 co. 3 della legge n. 84/1994, il piano regolatore portuale è approvato "previa intesa" con il Comune o i Comuni interessati.

L'art. 44 della legge regionale toscana n. 65/2014, come già il previgente art. 22 dell'abrogata legge regionale toscana n. 1/2005, stabilisce dal canto suo che alla definizione del P.R.P. si procede "*mediante accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 42 e 43, cui partecipano la Regione la provincia, il comune e l'autorità portuale interessata*".

La procedura per l'accordo di pianificazione, ai sensi dei precedenti artt. 42 e 43 della stessa legge n. 65/2014 (ma

nello stesso senso già gli artt. 22 e 23 della l.r. n. 1/2005), prevede la convocazione, ad opera del soggetto promotore, di una conferenza di servizi fra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti al fine di esaminare il progetto predisposto, e l'acquisizione preventiva dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale. Qualora, nell'ambito della conferenza, si accerti la necessità di procedere alla modifica di almeno uno degli strumenti della pianificazione territoriale emanato da ente diverso da quello promotore, i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza procedono, consensualmente, alla stipula di un'intesa preliminare e le amministrazioni che hanno siglato l'intesa preliminare procedono all'adozione dei relativi strumenti della pianificazione o delle loro varianti, esplicitando i contenuti dell'intesa e tenendo conto di tutte le condizioni e prescrizioni concordate con l'intesa medesima.

L'intesa preliminare così raggiunta è confermata attraverso la conclusione definitiva dell'accordo di pianificazione, che tiene conto delle osservazioni

eventualmente pervenute, e la cui ratifica è seguita dall'approvazione dello strumento della pianificazione territoriale o della sua variante.

L'approvazione regionale del P.R.P., ai sensi dell'art. 5 co. 4 della legge n. 84/1994, segue appunto alla ratifica dell'accordo e all'approvazione dello strumento di pianificazione o della sua variante ad opera degli altri enti territoriali interessati.

Al contrario di quanto sostenuto dai ricorrenti, la scansione procedimentale così delineata risulta essere stata pienamente rispettata dalle amministrazioni intimate.

Il 26 novembre 2013 è intervenuta fra il Comune di Livorno, la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno e la Provincia di Livorno l'intesa preliminare, siglata ai sensi dell'allora vigente art. 22 della legge regionale n. 1/2005, avente ad oggetto l'accordo di pianificazione per l'adozione della variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico del Comune di Livorno, nonché per la definizione del piano regolatore portuale e della scheda di aggiornamento del quadro

conoscitivo del *masterplan* del P.I.T..

L'intesa preliminare è stata preceduta dalla conferenza di servizi fra le strutture tecniche tenutasi il 21 ottobre 2013, il cui verbale e le cui risultanze sono espressamente menzionate nel documento che la contiene e che integra la "previa intesa" prevista, ai fini dell'adozione del P.R.P., dall'art. 5 co. 3 della legge n. 84/1994.

Al fine di esaminare le osservazioni pervenute a seguito dell'adozione, da parte del Comune di Livorno, della variante al P.S. e al R.U., è stata quindi convocata in data 26 febbraio 2015 una nuova conferenza di servizi, come richiesto dall'art. 43 co. 1 della sopravvenuta legge regionale n. 65/2014, conclusasi con la positiva verifica della possibilità di concludere l'accordo di pianificazione per consentire al Comune di Livorno di approvare la variante, previo recepimento di alcune modifiche al P.S. e al R.U. adottati, e alla Regione di procedere alla definizione del P.I.T.. L'accordo è stato infine concluso dagli enti interessati per atto del 12 marzo 2015.

4.2. La ricostruzione esposta smentisce innanzitutto in

punto di fatto le doglianze dei ricorrenti, le quali appaiono del pari infondate in diritto laddove pretendono di introdurre un'artificiosa distinzione fra l'intesa prevista dall'art. 5 della legge n. 84/1994, la quale costituirebbe la "matrice logica e politica delle dinamiche di cui il P.R.P. deve essere espressione", e l'accordo di pianificazione concluso dalle amministrazioni interessate, che rappresenterebbe invece un mero "modello procedimentale" per la variante contestuale di più strumenti urbanistici, sprovvisto, sembra di capire, della connotazione politica che dovrebbe caratterizzare l'intesa.

Ricordato che l'art. 117 Cost. devolve alla competenza legislativa concorrente di Stato e Regioni la materia "porti e aeroporti civili", può infatti convenirsi sulla definizione dell'accordo di pianificazione come modello procedimentale, ma non sulla presunta dicotomia fra i contenuti dell'accordo di pianificazione (*rectius*: dell'intesa preliminare destinata a confluire nell'accordo di pianificazione) e quelli dell'intesa *ex* art. 5 della legge n.

84/1994 cit..

La nozione dell'intesa viene tradizionalmente impiegata per descrivere le fattispecie provvedimentali il cui perfezionamento dipende dal concorso di volontà di enti diversi, ai quali gli effetti dell'atto vengono imputati. Peraltro, oggi non sembra dubitabile che l'intesa possa venire consacrata in un accordo fra amministrazioni ai sensi dell'art. 15 della legge n. 241/1990, che costituisce lo strumento di ordine generale dato alle amministrazioni pubbliche per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, fermo restando che, in ogni caso, il raggiungimento dell'intesa non può essere sottratto alle regole generali dell'azione amministrativa, a partire dalla sua necessaria procedimentalizzazione.

Se così è, l'accordo di pianificazione altro non è che la veste procedimentale attribuita dal legislatore regionale toscano, nell'esercizio della competenza legislativa concorrente, all'intesa richiesta dal legislatore statale ai fini dell'adozione del P.R.P., il cui perfezionamento si articola

nei due momenti dell'intesa preliminare, funzionale all'adozione del piano portuale (art. 5 co. 3 della legge n. 84/1994), e della definizione dell'accordo, funzionale all'approvazione del piano stesso (art. 5 co. 4 della legge n. 84/1994).

Il modello generale di riferimento è quello dell'art. 15 l. n. 241/1990, com'è confermato dalla circostanza che l'avvio del relativo procedimento è stato preceduto, appunto, dalla stipula fra Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale di un accordo ai sensi dell'art. 15 in data 10 luglio 2008.

Nell'accordo convergono le valutazioni discrezionali e tecnico-discrezionali di competenza delle amministrazioni interessate all'adozione del P.R.P., valutazioni che si sostanziano, per quanto di competenza comunale, nel rilascio dell'intesa attraverso l'adozione e l'approvazione delle necessarie modifiche ai propri atti di pianificazione e di governo del territorio. Né è lecito ritenere che l'intesa disciplinata dalla legge statale si caratterizzi per la sua esclusiva valenza politica, trattandosi pur sempre, in

primo luogo, dell'esercizio di poteri di amministrazione attiva secondo un meccanismo di codecisione ben noto all'ordinamento.

La dimensione politico-programmatica delle scelte di ciascuno degli enti territoriali coinvolti nell'intesa emerge, peraltro, proprio grazie al modulo procedimentale dell'accordo di pianificazione, che riserva ai rispettivi organi di indirizzo politico-amministrativo (i Consigli regionale, provinciale e comunale) la ratifica dell'intesa preliminare e, successivamente, dell'accordo finale (quanto al Comune di Livorno, la ratifica è contenuta nella deliberazione consiliare n. 52/2015, di contestuale approvazione della variante al P.S. e al R.U.. Correlativamente l'Autorità Portuale ha operato nell'adozione del P.R.P., comportante ratifica dell'intesa preliminare, attraverso il proprio organo di indirizzo, il Comitato portuale, e la successiva approvazione regionale è stata anch'essa appannaggio dell'organo consiliare).

5. Con il terzo motivo, i ricorrenti deducono che l'approvazione del P.R.P. impugnato sarebbe viziata da

un'inversione procedimentale, giacché il parere rilasciato dal NURV regionale avrebbe dovuto precedere e non seguire l'intesa preliminare, e analogo rilievo varrebbe per l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Comitato portuale, infatti, una volta adottato il piano lo avrebbe trasmesso sia al NURV, sia al Consiglio Superiore affinché i due pareri procedessero in parallelo, ma così facendo avrebbe precluso al NURV di valutare il piano unitamente alle osservazioni e prescrizioni del Consiglio.

5.1. La censura è inammissibile e comunque infondata.

L'inammissibilità discende, come già rilevato dal Tribunale nella sopra citata sentenza n. 272/2016, dall'estraneità dei dedotti profili di tutela ambientale alla legittimazione dei ricorrenti, i quali invocano la corretta osservanza delle scansioni procedimentali inerenti la valutazione di impatto ambientale del P.R.P. per finalità che ad essa non appartengono, e in funzione dell'interesse di stampo patrimoniale alla salvaguardia della disponibilità di ormeggi all'interno dello scalo marittimo livornese.

Si aggiunga, nel merito, che l'art. 5 co. 4 della legge n. 84/1994 stabilisce che il piano portuale adottato è sottoposto alla valutazione di impatto ambientale prima dell'approvazione regionale, ed è quanto avvenuto nel caso di specie, atteso che il parere positivo del Nucleo Unificato Regionale di Valutazione è stato rilasciato il 3 giugno 2014, mentre l'approvazione del piano si colloca nel marzo 2015. Il fatto che il parere del NURV abbia seguito, e non preceduto, l'intesa preliminare è del tutto fisiologico, giacché, come si vede, è la stessa norma invocata dai ricorrenti a disporre in tal senso (la valutazione ambientale ha per oggetto il piano adottato, e l'adozione del piano presuppone appunto l'intesa fra gli enti interessati).

È vero, di contro, che l'art. 5 della legge n. 84/1994 sembra prevedere che la valutazione ambientale segua il rilascio del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP.. Nondimeno, il ricorso non contiene alcuna allegazione circa le ricadute negative che la lamentata inversione procedimentale avrebbe avuto sul giudizio del NURV: per

questo aspetto il motivo di gravame, formulato solo in astratto, risulta inammissibilmente generico, non avendo i ricorrenti chiarito se e per quali aspetti l'attendibilità della valutazione di impatto ambientale sia stata effettivamente compromessa a causa della mancata trasmissione al NURV del parere del Consiglio Superiore.

6. Con il quarto motivo, si assume la violazione dell'art. 237 della legge regionale toscana n. 65/2014, in forza del quale le varianti ai piani strutturali o ai piani operativi necessarie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale, ove già adottate prima dell'entrata in vigore della legge n. 65/2014, avrebbero dovuto essere approvate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della stessa legge, ovvero sottoposte a nuova procedura di adozione.

6.1. L'art. 237 l.r. toscana n. 65/2014 dispone: *“1. Le varianti ai piani strutturali o ai piani operativi necessarie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge, sono approvate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della*

stessa. In caso di mancato rispetto di tale termine, la Giunta regionale attiva i poteri sostitutivi di cui all'articolo 44, comma 3”.

L'art. 44 co. 3 della medesima legge a sua volta prevede:

“3. Qualora per l'approvazione del piano regolatore portuale, siano necessarie varianti al piano strutturale o al piano operativo ed il comune abbia già partecipato alla stipula dell'intesa preliminare, nel caso di mancato adeguamento del piano strutturale o del piano operativo entro il termine indicato in detta intesa, la Giunta regionale diffida il comune ad adempiere entro un congruo termine.

Decorso inutilmente il termine, la Giunta regionale provvede ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale 1° dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli Enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112) ad adottare o approvare gli atti di adeguamento degli strumenti comunali, entro tre mesi dalla scadenza del termine previsto nella diffida”.

Il combinato disposto delle due norme non lascia adito a dubbi e contraddice apertamente la tesi esposta dai ricorrenti.

L'inutile decorso del termine di sessanta giorni stabilito dall'art. 237 cit. non comporta, infatti, la necessità di riadozione della variante secondo la nuova disciplina procedimentale introdotta dalla legge n. 65/2014, bensì l'esercizio dei poteri sostitutivi riconosciuti alla Regione, previa diffida al Comune a provvedere entro un congruo termine.

Il meccanismo – come del resto riconosciuto dagli stessi ricorrenti (si veda *infra*, sul sesto motivo di ricorso) – è stato effettivamente attivato dalla Regione Toscana, che, con delibera di Giunta n. 230 del 9 marzo 2015, ha diffidato il Comune di Livorno ad approvare la variante al P.S. e al R.U., come da intesa preliminare del 26 novembre 2013, nel termine di tredici giorni, vale a dire entro il 22 marzo 2015. Termine rispettato dal Comune, il quale ha provveduto all'approvazione della variante e alla ratifica definitiva dell'accordo di pianificazione del 12

marzo 2015 con la già ricordata deliberazione consiliare n. 52 del 13 marzo 2015.

7. Il quinto motivo verte sulla pretesa violazione dell'art. 22 co. 3 della legge regionale toscana n. 1/2005, lamentando i ricorrenti la mancata comunicazione sul BURT dell'avvenuta adozione del P.R.P., ciò che avrebbe impedito loro di presentare osservazioni per chiedere che il nuovo piano regolatore portuale valorizzasse più adeguatamente la loro presenza.

7.1. Ancora una volta, la prospettazione è smentita in fatto.

Come si riscontra nella documentazione di causa, con avviso pubblicato sul BURT n. 53 del 31 dicembre 2013 l'Autorità Portuale di Livorno ha reso noto di aver provveduto a depositare alla libera visione del pubblico sia l'intesa preliminare per la definizione del P.R.P., sia gli elaborati tecnici del P.R.P. adottato con deliberazione del Comitato Portuale n. 34/2013.

Contestualmente, l'Autorità ha dato avvio alle consultazioni previste dall'art. 25 della legge regionale

toscana n. 10/2010, invitando chiunque a presentare osservazioni e pareri al NURV entro il termine di sessanta giorni, e tanto basta a concludere per la manifesta infondatezza del motivo.

8. Con il sesto ed ultimo motivo, i ricorrenti – premesso che il P.R.P. impugnato sarebbe maturato in un clima politico via via modificatosi a seguito del cambio di maggioranza determinato, in seno al Comune di Livorno, dai risultati delle elezioni amministrative dell'estate 2014 – sostengono che il termine di tredici giorni assegnato dalla Regione Toscana al Comune per provvedere all'approvazione della variante al P.S. e al R.U., ai sensi dell'art 44 co. 3 della l.r. n. 65/2014, sarebbe incongruo, risultandone perciò illegittimamente coartata la volontà amministrativa del Comune destinatario della diffida (come sarebbe provato anche dalla circostanza che la commissione consiliare competente a esprimere il proprio parere sulla variante sarebbe stata convocata d'urgenza da un giorno a quello successivo).

Il sopra citato art. 44 co. 3 non si applicherebbe, peraltro,

a un piano regolatore portuale adottato prima dell'entrata in vigore della legge n. 65/2014, e questo rappresenterebbe un ulteriore profilo di illegittimità.

8.1. La già rilevata assenza di una legittimazione suppletiva/sostitutiva dei ricorrenti nei confronti del Comune di Livorno determina un primo profilo di inammissibilità della censura.

Questa è poi parimenti inammissibile per genericità e comunque infondata laddove, nell'asserire apoditticamente l'inadeguatezza del termine di tredici giorni assegnato dalla Regione al Comune per provvedere all'approvazione della variante, non considera che al momento della diffida regionale il procedimento di approvazione si trovava in una fase assai avanzata, essendo stato pressoché definito l'accordo di pianificazione; di modo che la pretesa incongruità del termine neppure trova obiettivo riscontro nello stato della procedura.

Il motivo è altresì palesemente infondato nella parte in cui muove dall'erronea affermazione secondo cui sarebbe

inapplicabile alla fattispecie l'art. 44 co. 3 della legge regionale n. 65/2014, tesi contraddetta dall'art. 237 della stessa legge, che, lo si è visto, proprio all'art. 44 co. 3 fa espresso rinvio nel disciplinare le modalità di approvazione dei piani portuali adottati anteriormente alla sua entrata in vigore.

9. In forza di tutte le considerazioni che precedono, il ricorso non può trovare accoglimento.

9.1. Le spese di lite seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo in favore delle parti processuali resistenti (per tali dovendosi intendere il Comune di Livorno da un lato, e le amministrazioni rappresentate dall'Avvocatura dello Stato dall'altro).

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (Sezione Prima), definitivamente pronunciando, respinge il ricorso e condanna i ricorrenti alla rifusione delle spese processuali, che liquida in euro 4.000,00, oltre agli accessori di legge, in favore di ciascuna delle parti processuali resistenti.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 8 giugno 2016 con l'intervento dei magistrati:

Armando Pozzi, Presidente

Bernardo Massari, Consigliere

Pierpaolo Grauso, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Pierpaolo Grauso

IL PRESIDENTE
Armando Pozzi

IL SEGRETARIO