

Comune di Marciana Marina

Provincia di Livorno

**AVVIO DEL PROCEDIMENTO ALLA
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE
PORTUALE E INTEGRAZIONE
ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO AL
PIANO OPERATIVO
AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA L.R. 65/2014**

Arch. Giovanni Parlanti
Progettista

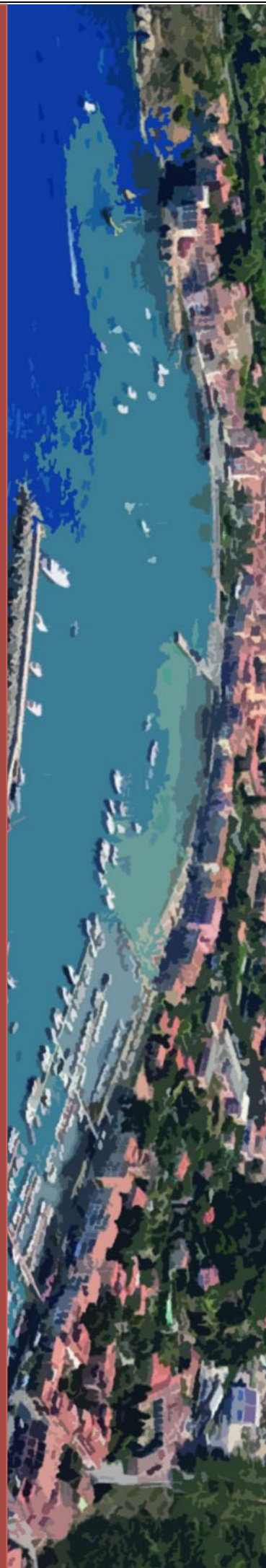
Pian. Jr Emanuele Bechelli
Collaborazione al progetto

Geom. Rosario Navarra
Responsabile del procedimento

Gabriella Allori
Sindaco

**Documento programmatico
all'Avvio del procedimento
(ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014)**

Dicembre 2018



INDICE

1. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE VIGENTE	3
2. IL PROCEDIMENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO.....	3
2.1. Gli atti di indirizzo	3
2.2. Il Masterplan del PIT Regione Toscana (2005-2010)	4
2.3. La variante al Piano Strutturale	7
2.4. Gli strumenti della Pianificazione Urbanistica.....	8
2.4.1 La variante al Regolamento Urbanistico	8
2.4.2 Il Piano Regolatore Portuale	15
2.4.2.1. <i>L'ipotesi progettuale del PRP vigente</i>	22
3. LA DISCIPLINA URBANISTICA REGIONALE E PROVINCIALE	26
3.1. La Legge Regionale 65/2014 “Norme per il governo del territorio”	27
3.2. Il Piano di Indirizzo Territoriale - Piano Paesaggistico.....	27
3.2.1. Il Piano di Indirizzo Territoriale	29
3.2.2. Il Piano Paesaggistico	31
3.2.3. La disciplina dei beni paesaggistici	35
3.2.3.1. <i>Il sistema Costiero – Elba e isole minori</i>	35
3.2.3.2. <i>Il Decreto di Vincolo nr. 75 del 28 marzo 1952: L'intero territorio del comune di Marciana Marina</i>	38
3.2.3.3. <i>Beni paesaggistici art.142 c.1, lett. c, Codice - fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.</i>	39
3.2.3.4. <i>Beni paesaggistici art.142 c.1, lett. g ,Codice – I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.</i>	43
3.2.3.5. <i>Beni architettonici tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004</i>	46
3.3. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno	46
4. IL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE	51
4.1. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano	51
4.2. Il SIR 58 / SIC IT5160012 – Monte Capanne e promontorio dell'Elfola	54
5. L'ELABORAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE E ALLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE	56
5.1. Gli obiettivi specifici da perseguire con la Variante al Piano Regolatore Portuale.....	56
5.2. L'integrazione all'Avvio del Procedimento del Piano Operativo di Marciana Marina	57
5.3. Le azioni da compiere per il raggiungimento degli obiettivi	57
5.4. L'intervisibilità paesaggistica del progetto.....	59
5.5. La sistemazione del Viale Margherita e delle opere a terra	63
5.6. La fattibilità e sostenibilità economica delle previsioni dell'attuale PRP	64

6. IL QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO E GLI STUDI DI APPROFONDIMENTO	67
6.1. Lo stato attuale del porto di Marciana Marina	67
6.2. L'insabbiamento dell'imboccatura portuale	71
6.3. Studio della agitazione ondosa all'interno dello specchio acqueo portuale	72
6.4. Punti di forza e criticità	74
7. LA COMUNICAZIONE E IL PROCESSO PARTECIPATIVO	77
7.1. Gli enti coinvolti nel processo partecipativo	78
7.2. I criteri per garantire la partecipazione dei cittadini	79
7.3. I soggetti destinatari della comunicazione e i protagonisti della partecipazione	79
7.4. Il piano delle attività di comunicazione e di partecipazione	80

1. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE VIGENTE

Il Comune di Marciana Marina è dotato di Piano Strutturale approvato, ai sensi della LR 5/95, con Deliberazione di Consiglio Comunale nr. 8 del 24.03.2003.

E' dotato di Regolamento Urbanistico da ultimo modificato con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 25 maggio 2011.

Con Deliberazione n.48 del 12/11/2013 il Comune ha approvato la variante al Piano Strutturale relativa alla riqualificazione del porto turistico

Con Deliberazione di Consiglio Comunale nr. 6 del 17.03.2016 è stata approvato contestualmente una variante al Regolamento Urbanistico ed il Piano Regolatore Portuale per la riqualificazione del porto di Marciana Marina.

In riferimento al patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso residenziale, è stato redatto un secondo strumento urbanistico denominato "Programma di Riqualificazione dell'Abitato" approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 03/03/2007.

Con Deliberazione n.4 del 23/02/2017 il Consiglio Comunale dava avvio al Procedimento per la redazione del Piano Operativo a fase preliminare del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art.17 della L.R.65/2014 e art.23 della L.R.10/2010.

2. IL PROCEDIMENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO

Le precedenti Amministrazioni Comunali di Marciana Marina fin dall'anno 2008 si erano prefissi l'obiettivo di riqualificare il porto, tramite la riorganizzazione delle strutture degli ormeggi e dei servizi, al fine di realizzare un 'porto turistico' in grado di ospitare più funzioni e soddisfare i diversi interessi pubblici perseguiti.

Marciana Marina ospita una struttura destinata alla nautica da diporto, presso la quale ormeggiano le imbarcazioni dei residenti, dei pescatori professionisti e di numerosi turisti. La struttura è caratterizzata da un molo sopraflutto e da un molo di sottoflutto. Il molo di sopraflutto è attrezzato con pontili galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni.

Attualmente, gli specchi acquei e le relative attrezzature sono in concessioni a terzi o al Comune.

2.1. Gli atti di indirizzo

Con deliberazione n.970 del 24 novembre 2008, la Giunta regionale ha approvato il Protocollo di intesa sottoscritto tra il Comune di Marciana Marina, la Regione, la Provincia di Livorno, altri Comuni elbani e l'Autorità portuale di Piombino, in relazione alla '*portualità turistica*'. Il Protocollo prevede la "*qualificazione e riorganizzazione del porto di Marciana Marina, anche tramite più fasi attuative*" e di "*strutturare il medesimo a servizio della nautica da diporto, anche attraverso la realizzazione di infrastrutture di protezione e riqualificazione del water front e delle aree urbane connesse*".

Con deliberazione n.66 del 28 dicembre 2008, il Consiglio comunale ha approvato "*indirizzi per la gestione, la messa di sicurezza e la pianificazione dell'area portuale*", confermando la propria volontà di dare attuazione al PIT, mediante la redazione del Piano regolatore portuale.

Con la deliberazione n.14 del 4 febbraio 2009, la Giunta comunale ha approvato la *“soluzione organizzativa e procedurale proposta dall’Ufficio tecnico, con la quale viene delineato il percorso della gestione transitoria del Comune nello specchio acqueo non compito dal Regolamento urbanistico e segnatamente individuato in planimetria, che verrà detenuto a titolo concessorio a mezzo di due distinte concessioni demaniali provvisorie da richiedere all’Ufficio Demanio”*; era altresì previsto che il Comune avrebbe affidato a terzi la gestione dei servizi. Questa decisione si fondava sulla considerazione che, nell’attuale *“condizione di carenza di pianificazione”*, sarebbe stata indispensabile *“un’attività funzionale del Comune che , a titolo di concessionario dell’area demaniale in questione, durante il periodo transitorio definisca e monitori tutti gli aspetti, i profili e le circostanze di fallo utili per l’elaborazione della programmata pianificazione portuale”*.

Con deliberazione n.100 del 27 settembre 2010 la Giunta comunale ha approvato le linee guida per l’affidamento della gestione dei servizi portuali: *“unitarietà delle gestioni; pluriennalità; coinvolgimento delle realtà locali”*. Con deliberazione n.47 dell’11 novembre 2010, il Consiglio comunale ha recepito questi criteri.

2.2. Il Masterplan del PIT Regione Toscana (2005-2010)

Il masterplan *“La rete dei porti toscani”* è uno specifico atto di programmazione del sistema portuale, previsto e allegato al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (PIT 2005-2010 approvato con Del. C.R. n.72 del 24/07/2007); il nuovo Piano di Indirizzo Territoriale con Valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana (PIT-PPR approvato con Del. C.R. n. 37 del 27/03/2015) recepisce tale allegato, il quale costituisce parte integrante al PIT-PPR. Il masterplan è costituito dai seguenti documenti:

- a) Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici;
- b) Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
- c) La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.

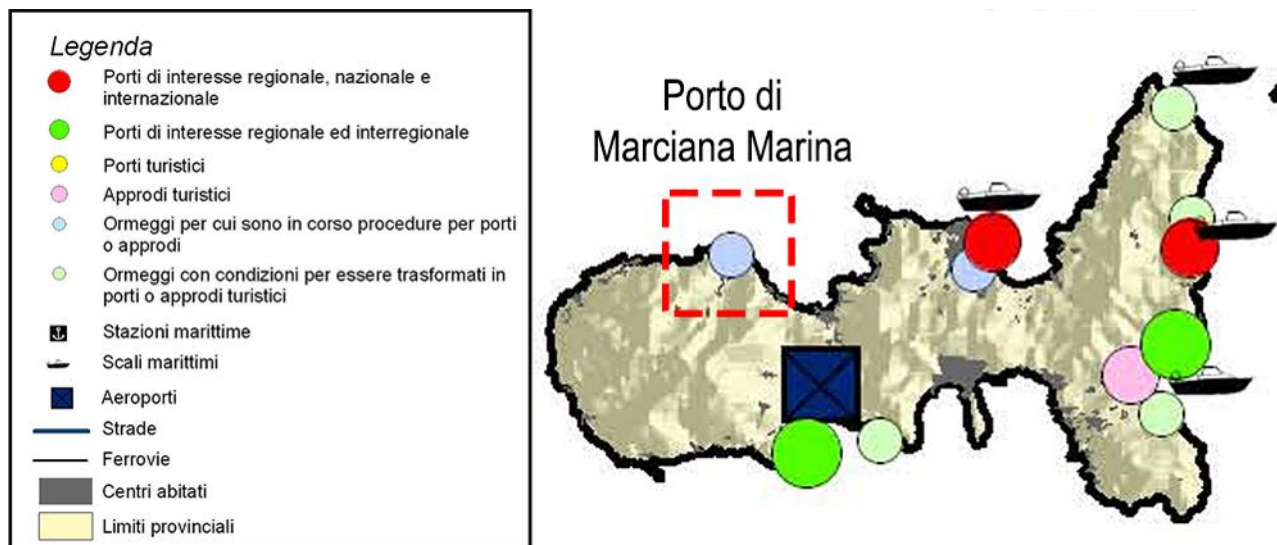
Sulla base del quadro conoscitivo, il masterplan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l’organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della *piattaforma logistica costiera* come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi.

Ai sensi del DPR 509/1997, il masterplan definisce nella seguente maniera, le strutture dedicate alla nautica da diporto:

- il porto turistico quale complesso di strutture mobili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l’apprestamento di servizi complementari;
- approdo turistico ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all’articolo 4 comma 3 della legge n.84/1994, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l’apprestamento di servizi complementari;

- i punti di ormeggio ovvero le aree demaniali marittime gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Il porto di Marciana Marina, come si evince dalla cartografia del masterplan, rientra in questa ultima casistica.



Estratto Tav. D "La portualità in Toscana", del masterplan allegato al PIT della Regione Toscana (2005-2010)

Per questa tipologia di approdo nautico, il masterplan ne prevede *la riqualificazione al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici* (art.6 della Disciplina di Piano del Masterplan). Il Documento di Quadro Conoscitivo del Masterplan riconosce per il porto di Marciana Marina, l'esistenza della procedura in corso per la trasformazione in porto o approdo turistico.

Il masterplan infine definisce all'art.7 della Disciplina di Piano, le seguenti prescrizioni per i porti e gli approdi turistici:

c.2 Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni:

- a) non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;
- b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni;
- c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero;
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;
- e) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.

c.3 Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;
- b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento;

- c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale;
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;

Descrizione:

Il porticciolo di Marciana Marina è protetto da un molo banchinato di sopraflutto che termina con un'ampia testata a martello e da un piccolo molo di sottoflutto. Il molo è dotato di bitte e anelli da ormeggio.

Tipologia:	Ormeggio*
Carte I.I.M.:	n. 913, 40, 5, 118
Coordinate:	42°48',50 N 10°11',91 E
Canale VHF:	canale 16; canale 09 con il Circolo della Vela
Fondo marino:	sabbioso
Fondali:	in banchina da 1,5 a 5 m; da 2 a 8 m in porto
Orario e tipologia di accesso:	Continuo. Velocità max 3 nodi
Totale posti barca**	312
Posti barca previsti dal PIANO DI COORD. DEI PORTI	350



*L'indicazione della tipologia consegue dalla premessa Art. 2 D.P.R. 509 del 2 dicembre 1997.

** Censimento delle infrastrutture della Direzione Marittima di Livorno del novembre 2005.

Estratto Quadro Conoscitivo del masterplan allegato al PIT della Regione Toscana (2005-2010)

Ai sensi dell'art.9 del masterplan del PIT, "le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 e seguenti della l.r.1/2005 e costituiscono definizione o variazione del PIT. [...] Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio."

In ultimo all'Allegato II della Disciplina di Piano, il masterplan definisce le "**Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici**", suddivise nei seguenti articoli:

Capo – I Direttive per la progettazione di opere marittime esterne ed interne al porto

Art. 1. - Canale di accesso al porto

Art. 2. - Imboccatura del porto

Art. 3 - Opere esterne di difesa

Art.4 - Canali di manovra

Art.5 - Dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti

Art.6 - Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

Art.7 - Dimensione dei posti barca

Capo II STANDARD NAUTICI

Art. 8 - Mezzi di salvataggio

Art.9 - Impianti antincendio

Art.10 - Radioassistenza

Capo III STANDARD AMBIENTALI

Art. 11 - Raccolta rifiuti solidi

Art. 12 - Raccolta delle acque

Capo IV STANDARD PER SERVIZI ED ATTREZZATURE DI BASE A TERRA

Art 15 - Parcheggi

Art.16 - Servizi igienici

Art. 17- Erogazione energia elettrica

Art.18. - Illuminazione pontili e piazzali

Art.19 - Approvvigionamento idrico

Art.20 - Rifornimento carburanti

Art.21 - Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni

Art.22 - Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento

Art.23 - Telefonia fissa

Art. 24 - Pronto soccorso

2.3. La variante al Piano Strutturale

Con deliberazione consiliare n.59 del 22 dicembre 2009, il Comune ha avviato, ai sensi dell'art. 15 della l.r. n. 1/05, il procedimento per la formazione della variante al Piano strutturale, della variante al Regolamento urbanistico e del Piano regolatore portuale, mediante accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 21 della l.r. 1/2005

La conferenza di servizi tra le strutture tecniche di Comune, Provincia e Regione si è tenuta il 13 giugno 2012: in quell'occasione è stato stabilito che la variante al Regolamento Urbanistico ed il Piano regolatore portuale non sarebbero stati oggetto dell'accordo di pianificazione e avrebbero seguito le procedure ordinarie di adozione ed approvazione previste per gli atti di governo del territorio della l.r. 1/05. La confidenza ha quindi esaminato soltanto la variante al Piano strutturale.

Con le deliberazioni consiliari n.59 del 31 ottobre 2012 e n.48 del 12 novembre 2013, il Comune ha adottato ed approvato la variante al Piano strutturale.

Le norme tecniche di attuazione della variante al Piano strutturale per la riqualificazione del Porto turistico prevedono, all'art.30bis, che *"Il presente Piano strutturale intende perseguire la qualificazione dell'attuale*

ormeggio, carente di servizi, in porto turistico, quale struttura produttiva sul territorio e ambientalmente efficiente, con funzioni turistiche e per il diportismo nautico, dotato altresì di servizi di cantieristica e per la pesca di rilievo locale; e verificato in termini di servizi di cantieristica e per la pesca di rilievo locale; e verificato in termini di sicurezza della navigazione da definire d'intesa con la componente autorità marittima. Ai fini di quanto sopra, la riqualificazione del Porto turistico di Marciana Marina è prevista dal presente Piano strutturale, che la assoggetta alle condizioni di: qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interfaccia fra il centro abitato e il porto, attraverso la valorizzazione del lungomare, qualificazione del complessivo sistema della mobilità e della sosta, attraverso un'adeguata offerta di parcheggi e il miglioramento dell'accessibilità al porto. In ordine alla specializzazione del Porto turistico, le funzioni in esso ammissibili sono: diportismo nautico turistico, comprendente ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di posti barca, e relativi servizi di assistenza; attrezzature e servizi di cantieristica, manutenzioni e riparazioni; attrezzature e servizi per la pesca di rilievo locale; servizi per la sicurezza della navigazione; funzioni di trasporto passeggeri a fini turistici complementari e accessorie al diportismo nautico".

2.4. Gli strumenti della Pianificazione Urbanistica

Il Comune di Marciana Marina ha recentemente approvato, con deliberazione nr. 6 del 17.03.2016, il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) per la riqualificazione del porto turistico di Marciana Marina con contestuale variante al Regolamento Urbanistico, ai sensi dell'art. 17 della l.r. 1/2005.

2.4.1 La variante al Regolamento Urbanistico

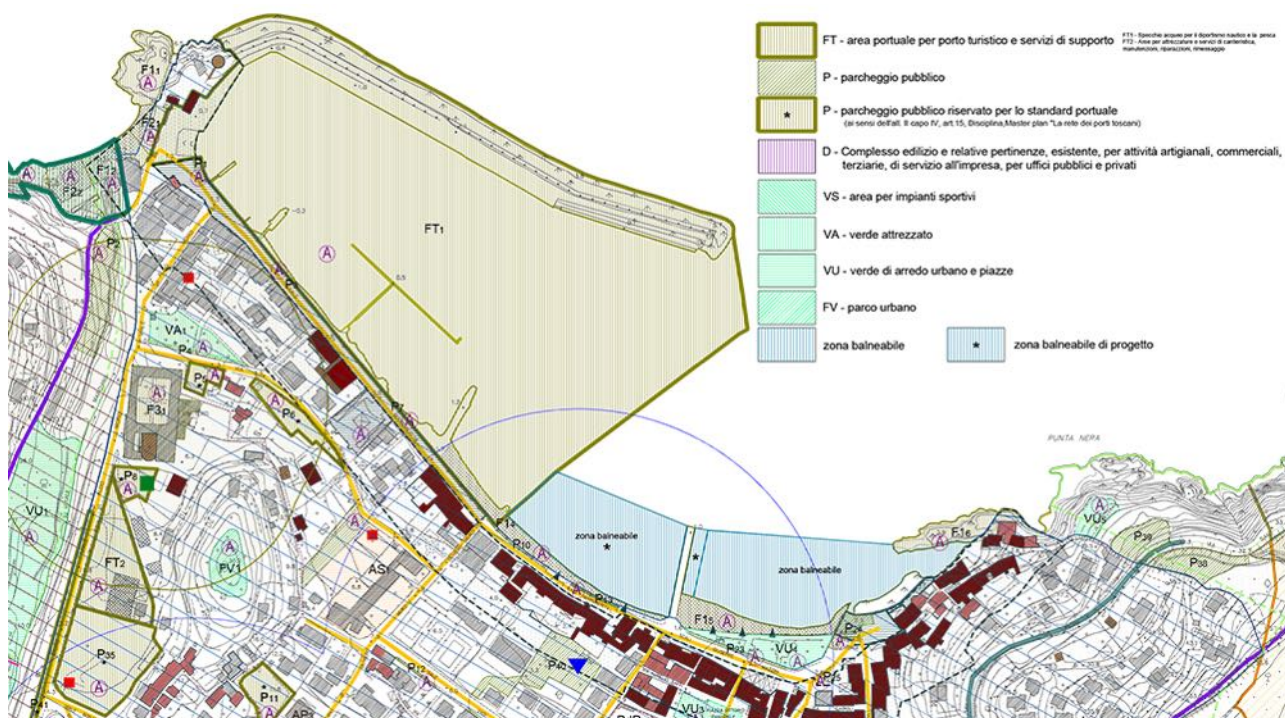
La Variante al Regolamento Urbanistico Comunale per la riqualificazione del porto turistico di Marciana Marina, è costituita dai seguenti elaborati:

- NTA – Norme tecniche di Attuazione;
- Relazione tecnico metodologica
- Quadro Conoscitivo
 - QC 01 – Documentazione fotografica, scala 1:1.500
 - QC 02 – Valore e stato di conservazione del patrimonio edilizio e degli spazi aperti, scala 1:2.000
 - QC 03 – Destinazione funzionale prevalente dei piani terra del patrimonio edilizio e degli spazi aperti, scala 1:2.000;
 - QC 04 – Mobilità e sosta, scala 1:2.000;
 - QC – Schedatura del Patrimonio edilizio (PE) e degli spazi aperti (SA) esistenti – aggiornata a Maggio 2010;
- Progetto
 - Tav. n. 2P – Il centro abitato, scala 1:2.000;
 - 2P – Il centro abitato / mobilità e sosta, scala 1:2.000;
 - 2P – Il centro abitato / progetto del lungomare, scala 1:1.000 con particolari in scala 1:500;
 - PR – Schede di approfondimento progettuale degli interventi sul lungomare, scala 1:2.00.

L'Amministrazione ha individuato quali finalità della variante al Regolamento urbanistico "l'innalzamento della qualità funzionale e ambientale del centro abitato e dell'accessibilità urbana e territoriale e la trasformazione dell'attuale ormeggio in porto turistico, con tutti i servizi a ciò idonei. Dette finalità sono perseguite mediante: il riordino del sistema della mobilità, veicolare e pedonale, e della sosta, anche in ragione dei diversi carichi stagionali; la riqualificazione dell'ambito di Viale Regina Margherita e delle Piazze Bertinotti, Bonanno, della Vittoria, la qualificazione della struttura portuale esistente in Porto turistico".



Estratto Tav. Q.C. 1 "Inquadramento territoriale: Stato Attuale", del Piano Regolatore del Porto di Marciana Marina



Estratto Tav. 2P "Il centro abitato", della Variante al R.U. di Marciana Marina

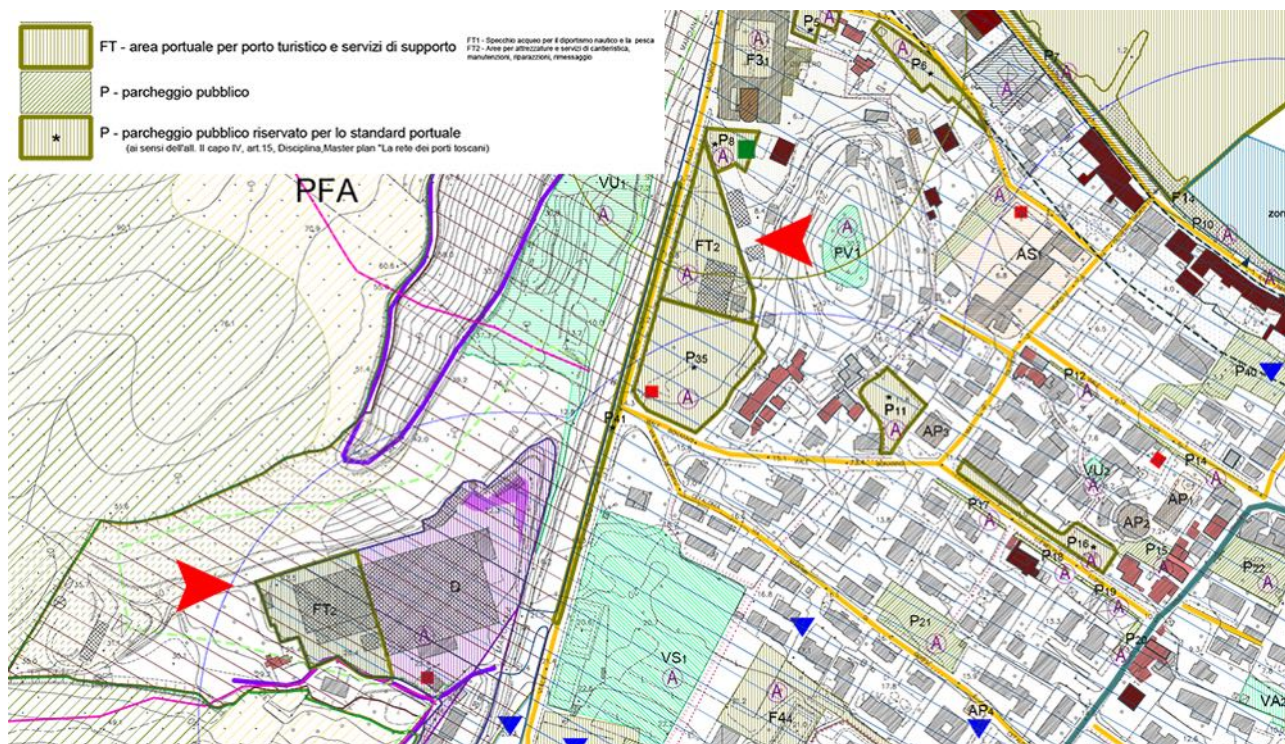
L'art. 5 delle nta, rubricato 'l'insediamento di fondovalle', distingue, al comma 1, "l'ambito soggetto a recupero a riqualificazione, corrispondente al Viale Regina Margherita e delle Piazze Bernotti, Bonanno, della Vittoria, compresa l'antica Torre di avvistamento e la sua pertinenza; l'area portuale per Porto turistico e servizi di supporto; la zona balneabile, distinta in due porzioni, esistente e di progetto". Il comma 4 prevede che "l'insediamento di fondovalle nel suo complesso è da valorizzare mediante la riqualificazione del sistema dei servizi e delle reti tecnologiche esistenti anche provvedendo alla realizzazione degli impianti di depurazione, potabilizzazione, dissalazione, raccolta e smaltimento rifiuti".

In relazione alle strutture turistico-ricettive, l'art. 10 dispone che, "ferma restando la categoria di intervento assegnata ai diversi edifici dal presente R.U. in base ai caratteri storico architettonici e allo stato di conservazione, sempre che quanto di seguito ammesso risulti compatibile con dette categorie, al fine di innalzare la qualità dell'offerta turistico-recettiva, per le strutture esistenti con detta destinazione, sono ammessi ampliamenti dei servizi e aumento dei posti letto tramite riorganizzazioni distributive degli spazi interni, incremento di superficie sul lotto in orizzontale, tamponamenti di componenti aperte dei prospetti che non ne pregiudichino la qualità formale. Solo per gli edifici di scarso valore architettonico in riferimento alla schedatura del patrimonio edilizio esistente contenuta nel presente R.U., è ammesso l'utilizzo dei sottotetti anche con rialzamento nella misura massima di 50 cm. L'aumento di posti letto ammesso ai sensi del precedente comma è consentito senza variazione dei posti letto totali esistenti sul territorio comunale. Pertanto detto aumento è consentito solo a fronte di posti letto derivanti da interventi che ne comportano la diminuzione" (comma 4).

Con riferimento alla produzione, raccolta e smaltimento dei rifiuti, l'art 21 prevede "un intervento di miglioramento del sistema oggetto del presente articolo, che consiste in opere di adeguamento al Centro comunale di raccolta RSU/RSAU alle recenti normative emanate in materia. IL Centro comunale di raccolta previsto dal presente R.U. è utilizzabile sia per i rifiuti raccolti in modo differenziato che per i RAEE, ed è localizzato in area pubblica lungo viale Aldo Moro. Per la realizzazione del nuovo Centro comunale di raccolta rifiuti, sono ammessi i seguenti interventi, oggetto di apposito progetto pubblico:

- demolizione dei manufatti esistenti, inadeguati alle normative vigenti in materia,
- modellazione dei terreni in raccolta, al fine di evitare inquinamenti del suolo e del sottosuolo,
- realizzazione di locali tecnici per il personale e l'ufficio dell'addetto al ricevimento dei rifiuti".

Il PRP comprende il complesso edilizio di Viale Aldo Moro "nel campo di propria applicazione, in parte o in toto, per destinarlo alla piccola cantieristica e a servizi a terra qualificanti il porto turistico, ai sensi del Masterplan "La rete dei porti toscani", che fa parte integrante del Piano di Indirizzo territoriale della Regione Toscana. Nel caso in cui in Piano regolatore portuale destini solo una parte del complesso alle funzioni suddette, nell'ambito portuale soggetto al Piano regolatore portuale medesimo sarà compresa solo detta parte, e vi saranno ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di ristrutturazione edilizia purché non comportino danno dell'intero complesso".



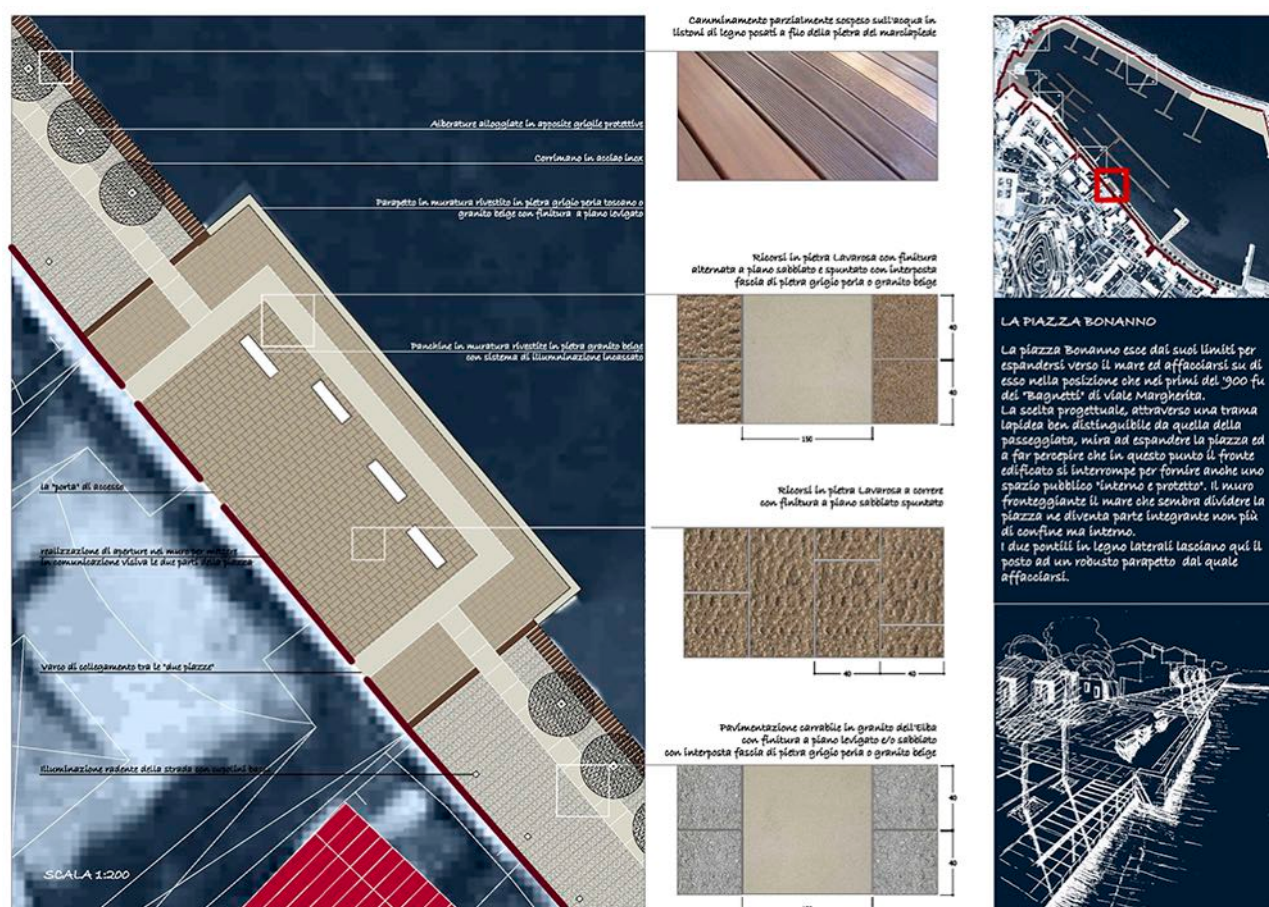
Estratto Tav. 2P "Il centro abitato", della Variante al R.U. di Marciana Marina

Sempre con riferimento al Centro abitato, si prevede il riordino della mobilità e dei parcheggi pubblici nonché dei parcheggi che costituiscono standard portuale (commi 11 e 12 art.31).

L'art. 32 disciplina il programma funzionale per la valorizzazione del fronte mare e, in particolare, al comma 12, si dispone che "nell'ambito di riqualificazione di Viale Regina Margherita e delle Piazze Bernotti, Bonanno, della Vittoria e le aree ad esse antistanti e collegate funzionalmente e percettivamente, sono ammessi i seguenti interventi: il restauro della antica Torre di avvistamento, luogo di affaccio e di godimento del panorama, per la quale dovrà essere riconfigurato il basamento, fatto di blocchi di granito che fungono da panchine naturali sulle quali sostare passeggiando lungo l'abitato e lungo il Porto; la riconfigurazione dello scalo di San Francesco, quale spazio riconquistato per la pubblica fruizione, nuova piazza tra terra e mare, pavimentato con tessitura lapidea e attrezzato con panchine da realizzare con la stessa pietra; la realizzazione di un nuovo punto di incontro e di socializzazione, accanto allo scalo di San Francesco, in corrispondenza dell'arrivo di Viale Aldo Moro, ove si arriva o dal quale ci si muove per passeggiare lungo il Viale Regina Margherita. Questo nuovo luogo sarà lastricato in legno, a richiamare i pontili delle imbarcazioni e a percepire un più significativo rapporto fra mare e terra e fra città e porto; l'apertura di Piazza Bonanno verso il mare, facendola affacciare sul Porto nel punto che nei primi del secolo scorso vedeva la presenza dei cosiddetti Bagnetti ... la sistemazione della spiaggia lungo mare, che coincide con il Viale Regina Margherita".

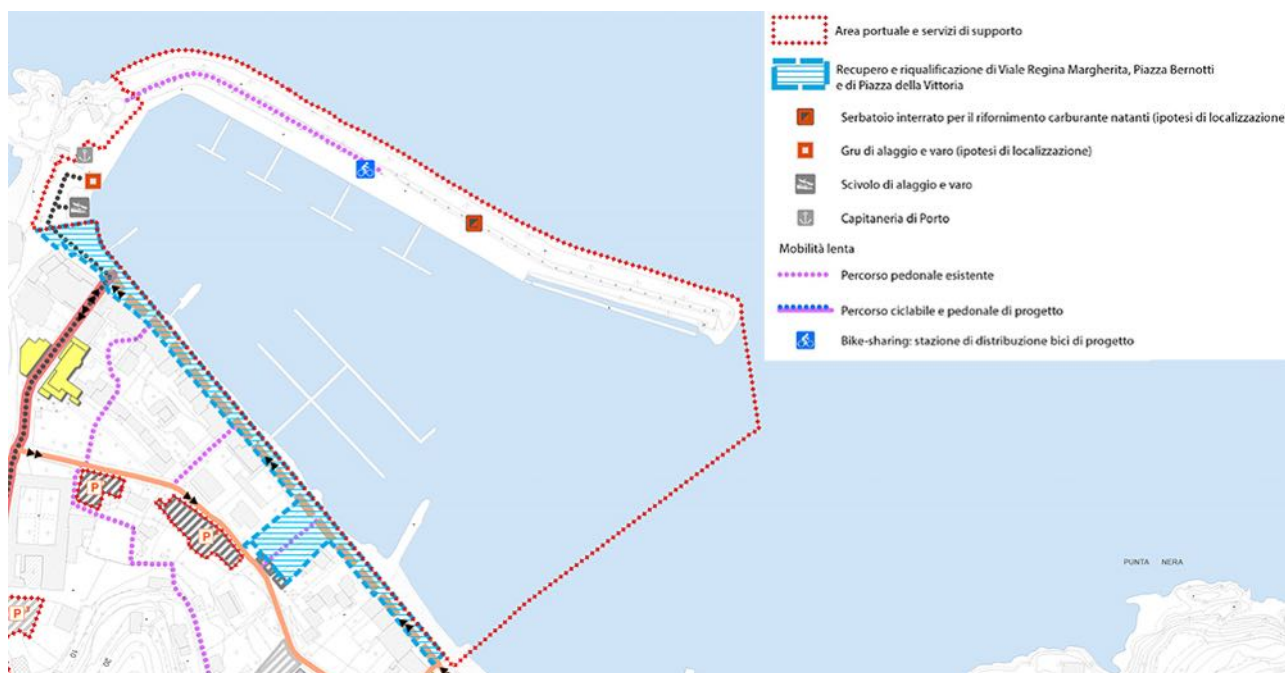


Estratto Tav. 2P "Il centro abitato/mobilità e sosta", della Variante al R.U. di Marciana Marina



Estratto "Scheda di approfondimento progettuale degli interventi sul lungomare", della Variante al R.U. di Marciana Marina

La disciplina per la riqualificazione dell'ormeggio esistente in Porto turistico è dettata dall'art. 33: l'ambito del PRP è individuato nella Tavola "P quale zona FT.2 area portuale per Porto turistico e servizi di supporto". In questo ambito sono compresi: "lo specchio acqueo destinato al diportismo nautico turistico, alla pesca, alle funzioni di trasporto passeggeri compatibili con la struttura portuale, perimetrato e individuato con sigla FTI dal R.U.; la zona interdetta alla balneazione; la zona destinata alla balneazione, ove è vietata la navigazione, le opere di difesa esistenti e di progetto (moli, scogliere) compresi in detta perimetrazione; la parte della Piazza Bernotti utilizzabile quale scivolo di alaggio per i natanti e dove saranno ubicati la gru di alaggio e varo, i servizi igienici, gli uffici per la gestione della banchina e il posto di primo intervento della Capitaneria di Porto (in fabbricato esistente); i servizi portuali che possono trovare adeguata sistemazione utilizzando moli e scogliere, quali, a titolo indicativo, la zona riservata alla Capitaneria di Porto, depositi e magazzini, servizi igienici, bike sharing, distribuzione carburante per la navigazione, passeggiata pubblica; i parcheggi che costituiscono standard, anche localizzati nel centro abitato, in aree idonee e funzionali al progetto di riordino complessivo della mobilità e della sosta perseguito dal presente R.U. le aree di deposito imbarcazioni; la porzione del complesso edilizio a carattere produttivo, sito al di là dell'Uviale di Marciana Marina, lungo il Viale Aldo Moro, destinato a servizi a terra qualificanti il porto turistico e per attività di piccola cantieristica".



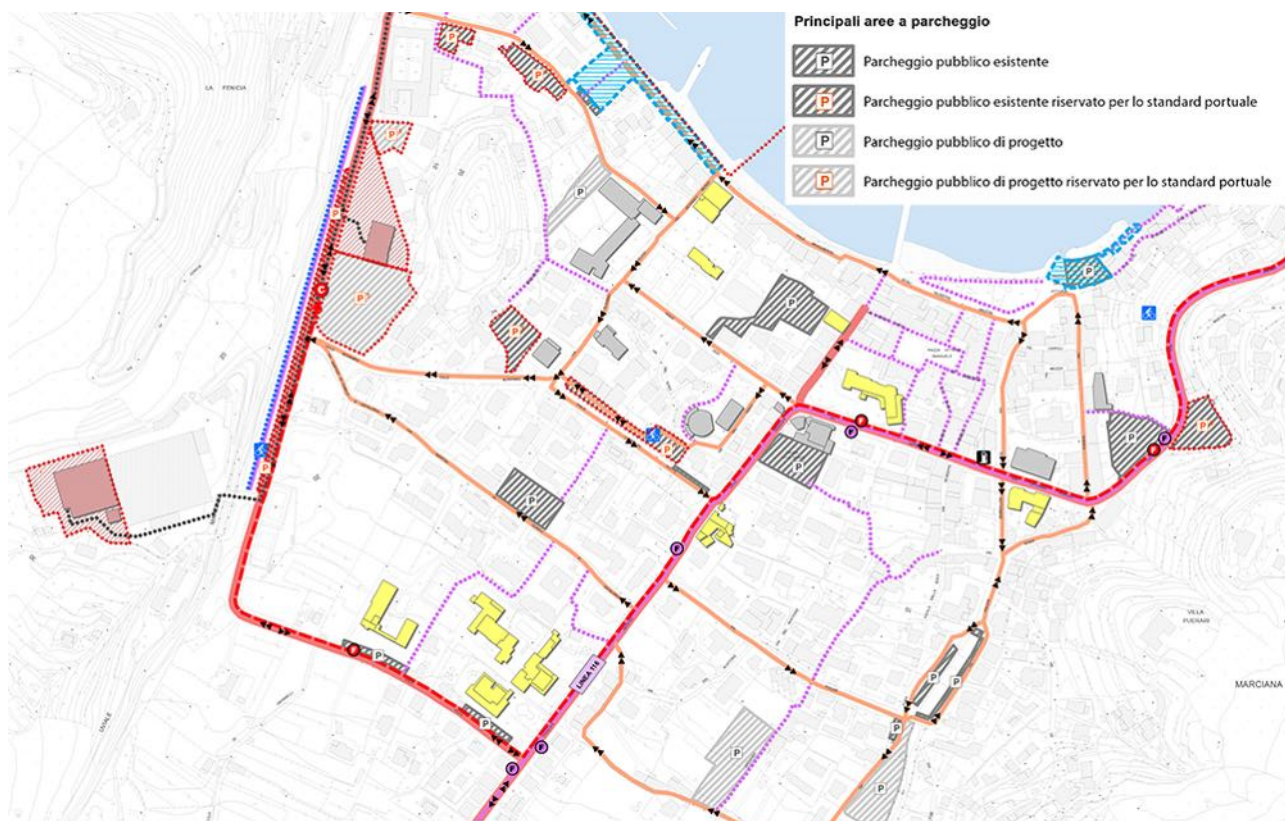
Estratto Tav. 2P "Il centro abitato/mobilità e sosta", della Variante al R.U. di Marciana Marina

Al comma 4 dell'art. 33 è previsto che "le funzioni ammesse nel Porto turistico sono: diportismo nautico turistico, comprendente ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di porti barca, e relativi servizi di assistenza; attrezzature e servizi di cantieristica, manutenzioni e riparazioni; attrezzature e servizi per la pesca di rilievo locale; servizi per la sicurezza della navigazione; funzioni di trasporto passeggeri a fini turistici compatibili con la struttura portuale" ed al comma 10 che "la definizione in numero dei posti barca e loro dimensioni sarà precisata nel Piano regolatore portuale, alle condizioni stabilite nel presente articolo, entro il carico massimo di 587 posti barca fissato nel precedente comma. Nelle successive fasi di attuazione, tramite progetto definitivo ed

esecutivo, nonchè in fase di concessione demaniale marittima, il Comune può ammettere la modifica della tipologia e delle posizioni dei posti barca, per la miglior risposta alle esigenze del settore e degli utenti, nel rispetto dei requisiti di sicurezza dell'attività nautica e portuale. Dovranno sempre essere garantiti gli spazi per le imbarcazioni di servizio e delle forze dell'ordine, pontili galleggianti per l'accoglienza o sosta temporanea”.

Il comma 12 individua gli interventi ammessi nell'ambito portuale quali “la riqualificazione e l'incremento delle attrezzature e dei servizi portuali, a terra e a mare per l'adeguamento agli standard qualitativi e quantitativi stabiliti dal Masterplan regionale “La rete dei porti toscani”; la eventuale modifica della banchina del molo esistente, se funzionale allo svolgimento delle attività ammesse e all'erogazione dei servizi; la realizzazione di un allungamento del pontile frangiflutto di sopravento e quella di un pontile frangiflutto di sottovento; servizi ed infrastrutture inerenti la funzione portuale, ivi compresi la stazione di rifornimento carburante per la navigazione soggetta a riposizionamento rispetto all'attuale localizzazione con correlati nuovi piccoli manufatti per uffici e servizi igienici, isole ecologiche; la realizzazione di strutture di servizio per la sicurezza della navigazione, per l'informazione, per il pronto soccorso e ogni altro ufficio e servizio portuale, prioritariamente mediante recupero di fabbricati esistenti; il dragaggio funzionale all'assetto ottimale del porto, avendo cura di escludere aree interessate dalla presenza di posidonia e di non disperdere i materiali durante le lavorazioni; il ripascimento, tramite l'utilizzo dei materiali dragati, preventivamente verificati ai sensi delle normative vigenti in materia”.

Riportiamo di seguito il dimensionamento dei parcheggi richiesti ai sensi degli standard portuali:



PARCHEGGI PUBBLICI E STANDARD PUBBLICI

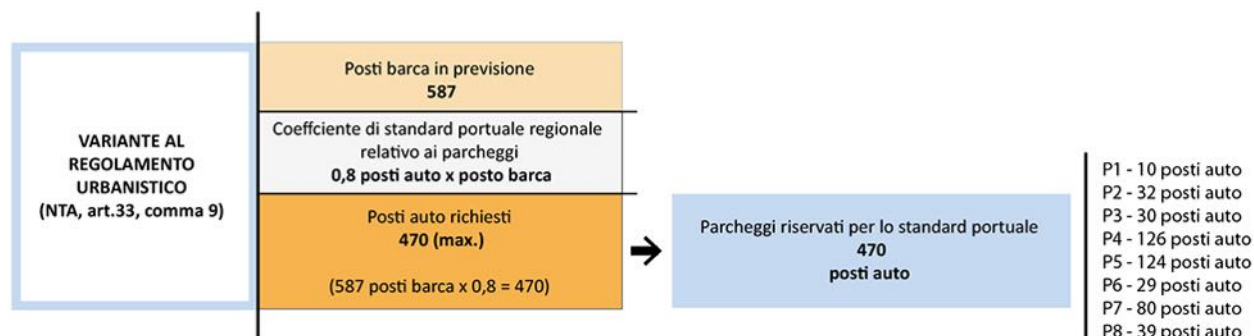
POSTI AUTO ALLO STATO DI PROGETTO 10.362,5 (Mq) (829 pa)	Soddisfamento standard (Mq)* (2,5 Mq x ab)**	4.977,5 (398 pa)
	"Avanzo" (Mq)	5.387,5 (431 pa)

* Standard definiti dal D.M. 1444/68 e s.m.i.

** Abitanti residenti nel Comune di Marciana Marina n° 1991 al 31/12/2011

VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO

Quadro riassuntivo dei posti auto riservati per lo standard portuale



Estratto Tav. 2P "Il centro abitato/mobilità e sosta", della Variante al R.U. di Marciana Marina

2.4.2 Il Piano Regolatore Portuale

Il P.R.P. si compone di numerosi elaborati di Quadro Conoscitivo che hanno permesso la redazione del progetto finale approvato a marzo 2016.

Nello specifico si elencano gli elaborati del Piano Regolatore Portuale:

- Norme Tecniche di Attuazione
- Relazione generale

QUADRO CONOSCITIVO

- QC 01 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE: STATO ATTUALE, scala 1:10.000 e 1:2.000
- QC 02 – INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO E VINCOLI SOVRAORDINATI, scale varie
- QC 03 – CRITICITÀ/PUNTI DI DEBOLEZZA, scala 1:2.000
- QC 04 – AREA PORTUALE: STATO ATTUALE, scala 1:1.000
- QC 05 – ALTERNATIVE PROGETTUALI: FOTOINSERIMENTO E SCHEMI TRIDIMENSIONALI, scale varie

QUADRO CONOSCITIVO – ASPETTI IDRAULICI E DI PORTISTICI

- QC. AI.ST.M – STUDIO METEOMARINO
- QC.AI 01 – PLANIMETRIA AREA PORTUALE STATO ATTUALE, scala 1:1.000
- QC.AI 02 – PLANIMETRIA DEL FONDALE STATO ATTUALE, scala 1:1.000
- QC.AI 03 – PLANIMETRIA CONCESSIONI E SERVIZI PORTUALI STATO ATTUALE, scala 1:1.000
- QC.AI 04/1 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/1, scala 1:1.000
- QC.AI 04/2 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/2, scala 1:1.000
- QC.AI 04/3 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/3, scala 1:1.000

- QC.AI 04/OTT – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/IPOTESI PROGETTUALE OTTIMALE, scala 1:1.000

PARTECIPAZIONE

- AP REL - PROCESSO PARTECIPATIVO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, VALUTAZIONE INTEGRATA, STUDIO DI INCIDENZA

- AV 01 - Valutazione ambientale strategica – Rapporto ambientale – due volumi
- AV 02 - Sintesi non tecnica della V.A.S
- AV REL - Relazione di incidenza ambientale

ASPETTI IDRAULICI E DI PORTISTICI

- AI REL Relazione sugli aspetti idraulici e di portistici
- AI.ST.01 Studio dell'agitazione ondosa all'interno dello specchio acqueo portuale
- AI.ST.02 Studio dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale

ASPETTI IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI

- Relazione e cartografie integrate

PROGETTO

- PR 01 – AMBITO DI PIANO REGOLATORE PORTUALE, ZONIZZAZIONE A TERRA E A MARE E RAPPRESENTAZIONE INDICATIVA DEI PONTILI INTERNI, SCALA 1:1.000

PROGETTO – ASPETTI IDRAULICI E DI PORTISTICI

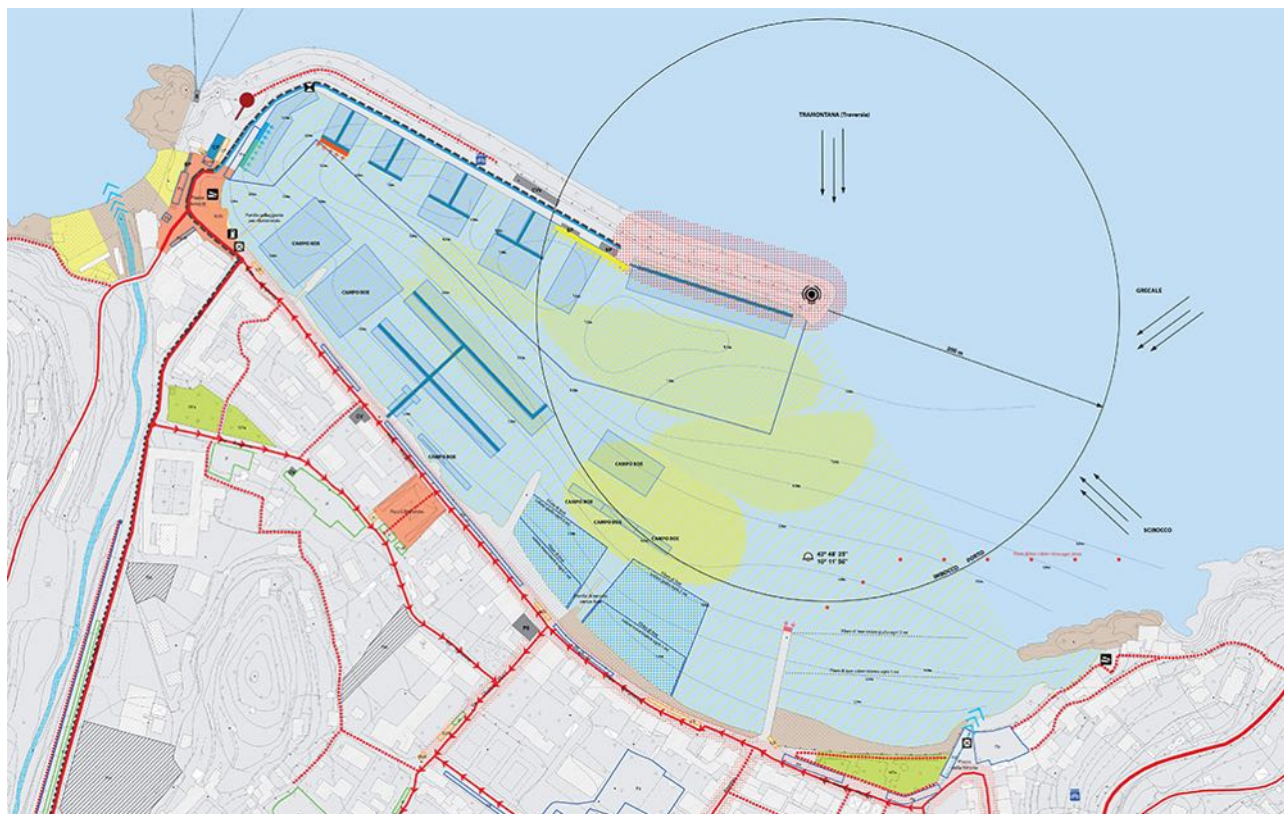
- PR.AI 01 – Ipotesi progettuale ottimale planimetria del fondale, scala 1:1.000
- PR.AI 01A – Stato sovrapposto planimetria del fondale e sezione riferito all'ipotesi progettuale ottimale, scala 1:1.000
- PR.AI 02 – Ipotesi progettuale ottimale – indicazione delle concessioni e servizi portuali, scala 1:1.000



Le finalità del P.R.P. riguardano la qualificazione dell'ormeggio esistente nel territorio comunale di Marciana Marina in porto turistico, quale struttura produttiva sul territorio, efficiente dal punto di vista ambientale, con funzioni turistiche e per il diportismo nautico, dotata di servizi di piccola cantieristica e per la pesca di rilievo locale. L'attuazione di tali finalità si concretizza attraverso l'individuazione di specifici obiettivi che esplicitano le strategie che l'Amministrazione Comunale ha indicato al fine di qualificare l'ormeggio esistente come porto Turistico.

Gli obiettivi specifici sono stati di seguito elencati:

- incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale;
- aumento delle condizioni di difesa dall'erosione costiera;
- integrazione del porto con il centro abitato;
- riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina;
- riordino del sistema dell'accessibilità e della sosta;
- aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale anche da parte dei portatori di handicap;
- innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;
- ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto;
- incremento e riorganizzazione delle strutture di servizio al porto;
- razionalizzazione del regime concessorio esistente all'interno del porto;
- aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;
- aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;
- valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardo-rinascimentale) in essa presenti;
- valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto;
- aumento della funzionalità della struttura portuale, anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan Regionale "La rete dei porti toscani"



Estratto Tav. Q.C.4 "Area portuale: stato attuale", del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina. Nella tavola sono riportati anche i venti che influenzano le correnti marine del porto.

Ai sensi del comma 3 dell'art. 1 della NTA del PRP, "sono compresi nel campo di applicazioni del presente Piano regolatore portuale: lo specchio acqueo destinato alle funzioni ammesse dalla Variante al Piano strutturale per la riqualificazione del porto turistico approvata con accordo di pianificazione ai sensi della LRT 1/2005, perimetrato e individuato con sigla FTI dalla Variante al regolamento urbanistico, già richiamata; la zona interdetta alla balneazione; la zona destinata alla balneazione ove è vietata la navigazione; le opere di difesa esistenti e di progetto (moli, scogliere) compresi nella richiamata perimetrazione, la parte della Piazza Bernotti utilizzabile quale scivolo alaggio natanti e quella ove saranno ubicati la gru di alaggio e varo, i servizi igienici, gli uffici per la gestione della banchina e il posto di primo intervento della Capitaneria di Porto; i servizi portuali, che trovano adeguata sistemazione utilizzando moli e scogliere, quali la zona riservata alla capitaneria di Porto, depositi e magazzini, servizi igienici, bike sharing, distribuzione carburante per la navigazione, passeggiata pubblica; i parcheggi che costituiscono standard portuali e perciò aree demaniali, localizzati nel centro abitato, in aree idonee e funzionali al progetto di riordino complessivo della mobilità e della sosta perseguito dalla Variante al Regolamento urbanistico già richiamata; le aree di deposito imbarcazioni e la porzione del complesso edilizio produttivo esistente alle attività cantieristiche".

L'art. 5 delle NTA, recante la disciplina della "attuazione e gestione" dello strumento urbanistico, prevede che il Comune:

- approverà i progetti delle opere previste dal Piano (comma 1);
- organizzerà e disciplinerà le fasi di progettazione e realizzazione degli interventi previsti, "ivi compreso l'affidamento del servizio pubblico locale di gestione del Porto turistico, nel rispetto della normativa vigente"(comma 3);

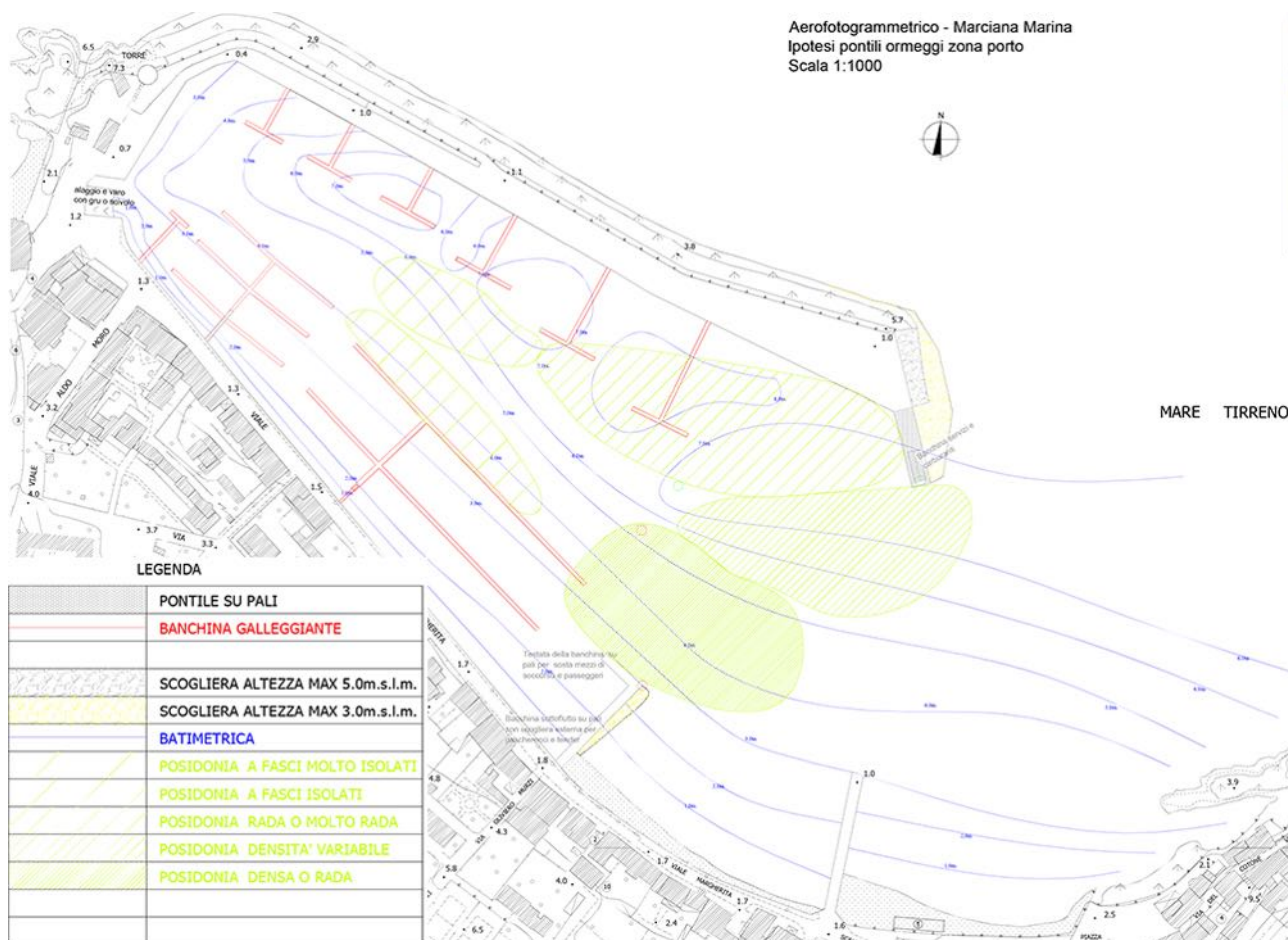
- potrà, altresì, “prevedere che la realizzazione degli interventi previsti dalla variante al Regolamento urbanistico comunale per l’ambito di riqualificazione i viale Regina Margherita e delle piazze Bernotti, Bonanno, della Vittoria e delle aree antistanti legate percettivamente e funzionalmente, il restauro dell’antica Torre di avvistamento, ed eventuali ulteriori interventi strumentali e/o connessi funzionalmente alla gestione e/o alla valorizzazione del porto turistico, avvengono mediante un progetto di gestione unitario e relativa convenzione”. (comma 4)



Estratto Tav. PR 01 – “Ambito di piano regolatore portuale, zonizzazione a terra e a mare e rappresentazione indicativa dei pontili interni”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

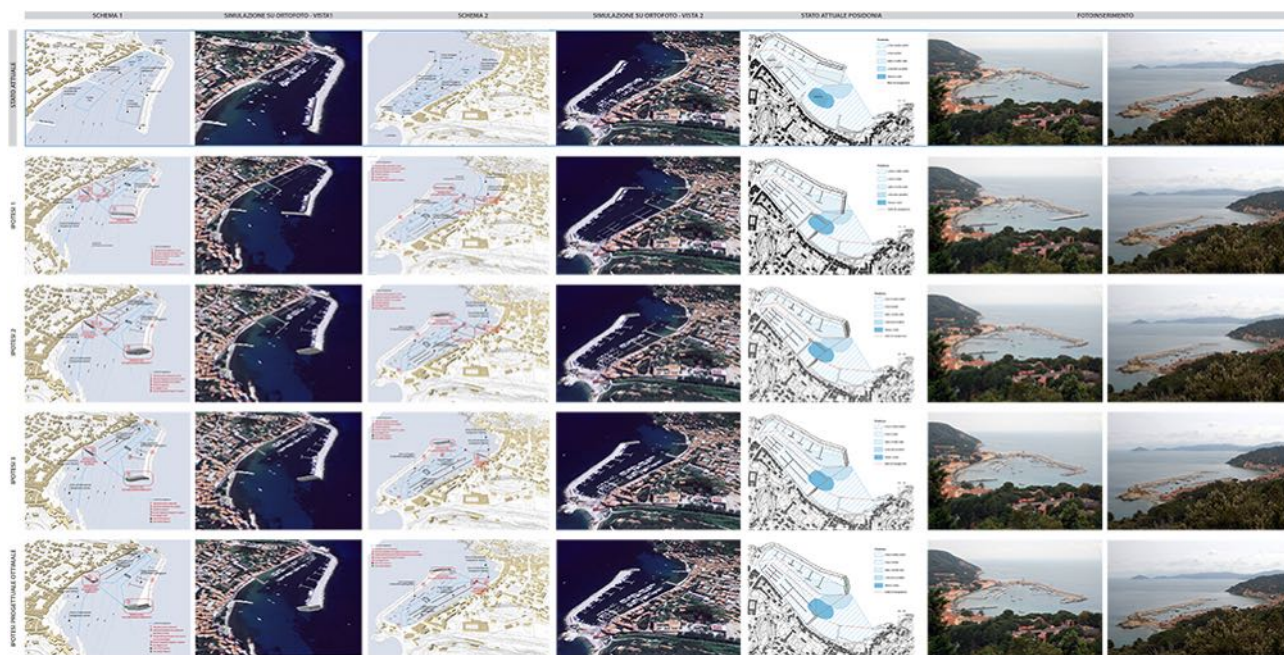
L'art. 7 individua interventi e destinazioni nell'area portuale, quali “l’allargamento della banchina nord esistente per il transito dei mezzi funzionali ai servizi portuali e al rifornimento carburante; la realizzazione di un pontile frangiflutto di sopravento a proseguimento della massicciata di sopraflutto; la realizzazione di un pontile frangiflutto di sottovento nella zona Sud del porto, in corrispondenza di una preesistenza ,perpendicolarmente al Viale Regina Margherita, ove sbocca la via Murzi; il dragaggio funzionale all’assetto ottimale del porto, escluse le aree interessate dalla presenza di posidonia, il ripascimento della spiaggia, tramite l’utilizzo dei materiali dragati, preventivamente verificati ai sensi delle normative vigenti in materia; la realizzazione di servizi per la sicurezza della navigazione e di spazi riservati alla Capitaneria di Porto a tal fine ricavati mediante recupero di fabbricati esistenti e di aree in Piazza Bernotti; i servizi di bunkeraggio, ottenuti con la ricollocazione della stazione di rifornimento carburanti e la realizzazione di ufficio e servizio per l’accoglienza, all’interno del porto, come specificato al successivo art. 10 delle presenti Norme;

la dotazione di servizi di alaggio, sistemati nell'area portuale di Piazza Bernotti, dove trovano posto la gru di alaggio e varo e lo scivolo di alaggio; la dotazione di servizi igienici posti nella medesima porzione portuale della Piazza Bernotti e nel molo sopraflutto; la realizzazione di magazzini e depositi integrati nelle scogliere; la realizzazione degli impianti di distribuzione di carburante consistenti in condotte e cisterne nel molo di sopraflutto nonché struttura per la distribuzione, uffici e servizi igienici in testa al prolungamento del molo di sopraflutto”.



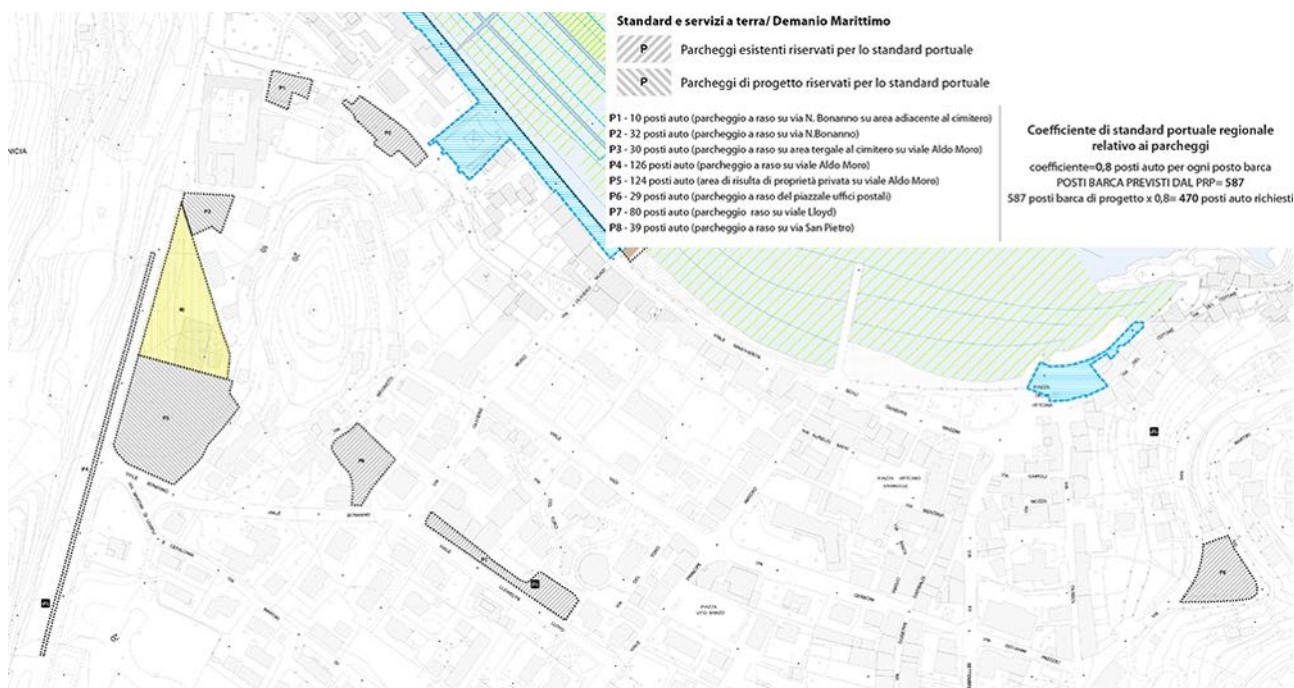
Estratto Tav. PR.AI 01 – “Ipotesi progettuale ottimale planimetria del fondale”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

In merito al progetto di sistemazione e ampliamento del molo e della banchina, sono state prodotte molteplici ipotesi progettuali, riportate negli elaborati di Quadro Conoscitivo, al fine di analizzare diverse alternative progettuali, sia da un punto di vista funzionale, che paesaggistico-ambientale. Le analisi conclusive, alla luce anche delle indagini ingegneristiche allegate al Quadro Conoscitivo del Piano Regolatore Portuale, hanno portato all'ipotesi progettuale riportata negli elaborati di Progetto, riguardanti nello specifico la realizzazione del diga sottoflutto di 80 mt di lunghezza con scogliera di altezza 5 mt s.l.m.



Estratto Tav. QC 05 – “Alternative progettuali: fotoinserimento e schemi tridimensionali”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

Al comma 2 è precisato che “fanno parte dell’area portuale, in quanto standard obbligatori per disposizioni vigenti in materia, i parcheggi pubblici computati, ai sensi del Masterplan della regione Toscana “La rete dei porti toscani”, in ragione dei posti barca stabiliti dal presente Piano, distribuiti nel centro abitato, funzionalmente al riordino del sistema della mobilità, perimetrati e individuati con sigla alfanumerica sulla Tavola PR 01, e meglio descritti nel successivo articolo 11 delle presenti Norme”. Il PRP individua parcheggi “computati, ai sensi del Masterplan regionale “La rete dei porti toscani”, nella misura di 0,8 posto auto per ogni posto barca, e sono verificati in numero totale di 470, pari al suddetto standard riferito al totale di 587 posti barca previsti dal presente piano” (art. 12). Degli otto parcheggi in questione, due sono di progetto, gli altri sei sono esistenti.



Estratto Tav. PR 01 – “Ambito di piano regolatore portuale, zonizzazione a terra e a mare e rappresentazione indicativa dei pontili interni”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

Il Consiglio comunale, con la deliberazione n.17 del 18 agosto 2014 di adozione della variante al Regolamento urbanistico e del PRP, ha tra l'altro dato mandato “all'ufficio competente di adempire a quanto necessario per integrare gli atti di cui alla presente deliberazione affinché sia garantito quanto indicato nel corpo della presente deliberazione e precisamente: incentivare la pesca e le attività ad essa collegate, anche prevedendo una specifica zona per vendita al dettaglio; individuare ambiti per attività nautiche e sportive (vela etc.); tutelare, in fase di attuazione, le funzioni pubbliche nel porto, garantendovi i posti barca in misura adeguata per i residenti, la nautica sociale, la pesca; indicare i percorsi di attuazione e gestione del porto turistico”.

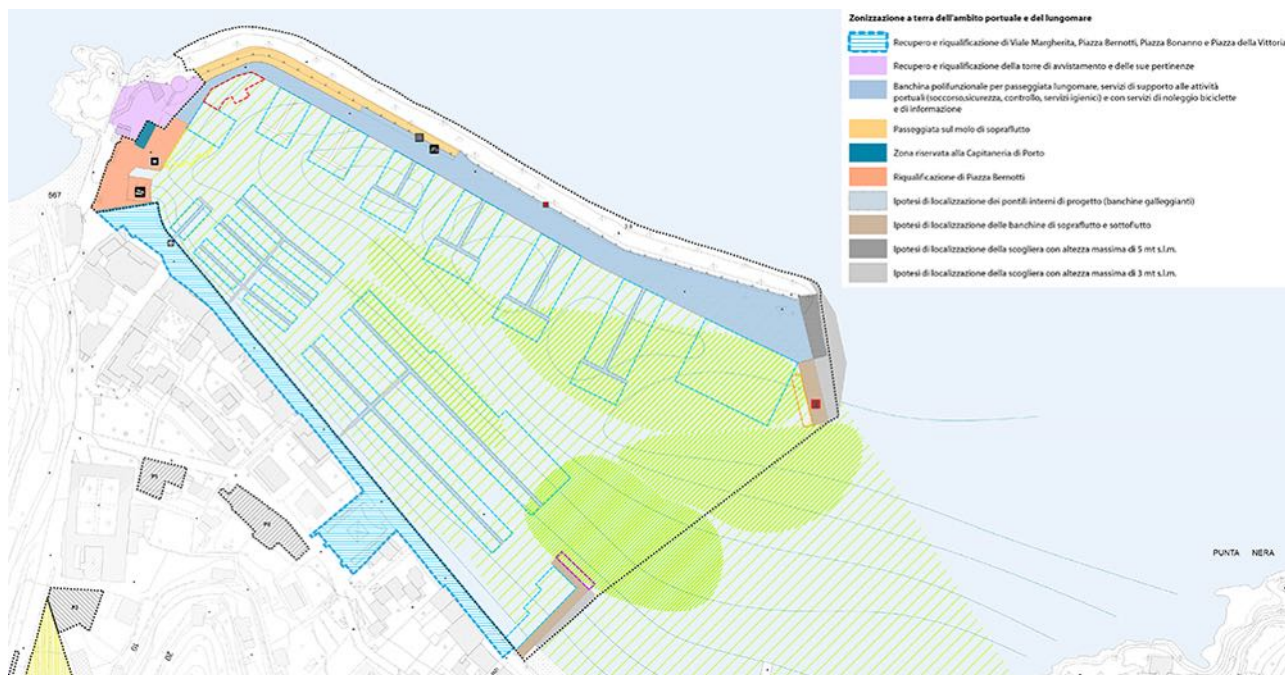
2.4.2.1. L'ipotesi progettuale del PRP vigente¹

Il principio di base della ipotesi progettuale del PRP è la messa in sicurezza del porto con la ottimizzazione degli ormeggi e dei servizi, limitando gli interventi invasivi e di profondità, al fine di limitare variazioni dell'aspetto idrografico. La messa in sicurezza è stata ipotizzata tramite la realizzazione di un molo frangiflutto di superficie a proseguimento della massicciata di sopraflutto (direzione circa 166° e lunghezza circa 80m), in direzione pressoché perpendicolare, oltre ad un intervento di limitazione del deposito sabbioso e chiusura del porto nella zona adiacente alla passeggiata, sottoflutto alle onde.

E' stata prevista la realizzazione di un pontile frangiflutto di sopravvento che, partendo dalla testata del molo, dirige a Sud-Sud/Est (166°) verso la curva tra la passeggiata e Piazza della Vittoria. Tale pontile dovrà essere realizzato in modo da assorbire e rifrangere il moto ondoso di mare vivo derivante dal primo e secondo quadrante, notoriamente più pericoloso per le imbarcazioni ormeggiate, in modo da avere un moto ondoso

¹ Fonte: Relazione aspetti idraulici e diportistici del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina, approvato con Del C.C. n. 6 del 17.03.2016

all'interno del porto di altezza massima di 0.40m in corrispondenza della testata del primo pontile più vicino all'accesso, compatibile con i pontili attuali; dovrà inoltre sopportare le onde che da Nord-Ovest (330° circa) lambiscono il molo in progetto. Sulla base degli studi del moto ondoso dello stato attuale e di quello di progetto, è stato ipotizzato che questo pontile dovrà essere progettato al fine di consentire il passaggio e lo scambio d'acqua sul fondo, che in quella zona è circa 7,0m, e di sviluppo di circa 80m, da non alterare la prateria di posidonia presente sulla zona attigua con densità variabile. La larghezza del pontile potrà consentire la costruzione di un piccolo fabbricato ad uso uffici per la gestione della banchina e posto di primo intervento della capitaneria di porto, corredata di servizi igienici.



Estratto Tav. PR 01 – “Ambito di piano regolatore portuale, zonizzazione a terra e a mare e rappresentazione indicativa dei pontili interni”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

La testata del nuovo pontile costituirà il limite destro di accesso al porto che sarà quindi dotato di idoneo faro verde per la navigazione. Il pontile frangiflutto di sottovento dovrà essere realizzato nella zona Sud del porto, posto approssimativamente perpendicolarmente al Viale Margherita, in corrispondenza di Via Murzi, dove attualmente esiste una piccola scogliera a protezione di uno scarico di fognatura bianca.

La quota di testata del pontile sarà 1,0m.s.l.m e la passerella di accesso sarà realizzata di raccordo con la quota stradale corrispondente, in modo da consentire anche l'accesso fino alla testa di mezzi di soccorso stradali. Adiacente alla passerella di accesso sarà realizzata la banchina di approdo a quota costante con quella della testata.

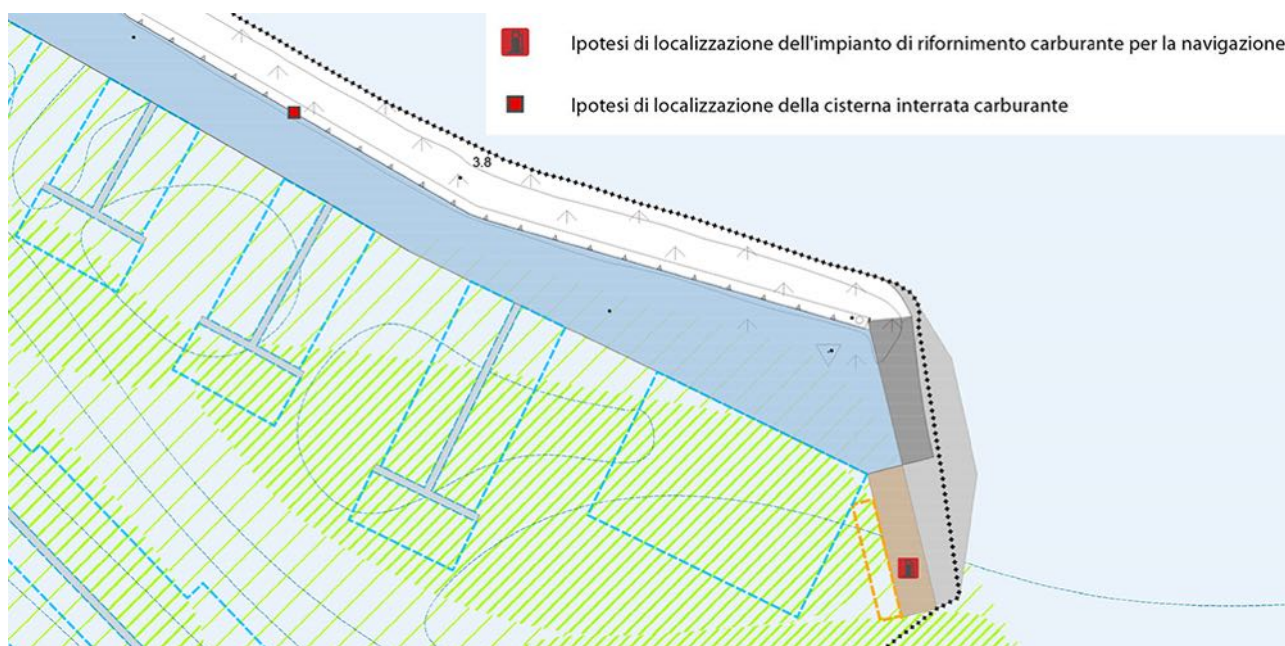
Il nuovo pontile dovrà prevedere una scogliera frangiflutto realizzata utilizzando materiale lapideo di dimensioni maggiori di 0,5mc già presente all'interno del porto in zona soggetta a smantellamento della attuale scogliera, con quota di sommità della nuova scogliera almeno 1,0m oltre il piano della passerella adiacente.

La funzione principale del molo di sottoffutto sarà quella di limitare il deposito di sabbia all'interno del porto e consentire il ripascimento della zona dedicata alla balneazione senza alterare la adiacente prateria di posidonia e definire il limite a terra della zona portuale.

La testata del nuovo pontile di sottoflutto costituirà il limite sinistro di accesso al porto che sarà quindi dotato di idoneo faro rosso per la navigazione. Lo studio del moto ondoso e delle correnti all'interno della zona portuale allegato al progetto dovrà contenere anche indicazioni sul trasporto solido e sedimentazioni dell'arenile antistante il lungomare dei Marciana Marina fino e compreso località "Cotone".

All'interno del porto sono state previste operazioni di dragaggio del porto, limitate alla zona verso la passeggiata e per la realizzazione del canale di accesso alla nuova zona di alaggio e varo, adiacente allo scivolo attuale, fino all'attuale scogliera e molo di sottoflutto, in zona senza problematica di flora marina.

All'interno del porto, in adiacenza del molo di sovraflutto, dovrà essere previsto il nuovo impianto di rifornimento di carburanti per la navigazione, posto pertanto nelle adiacenze dell'entrata del porto e con i serbatoi interrati a terra in conformità alla normativa vigente.



Estratto Tav. PR 01 – “Ambito di piano regolatore portuale, zonizzazione a terra e a mare e rappresentazione indicativa dei pontili interni”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

In prossimità dell'accesso al porto, sul lato sinistro del canale di ingresso e nella parte adiacente la passeggiata, dovrà essere realizzato un pontile dedicato, in testata, allo sbarco dei mezzi di soccorso, all'accoglienza delle imbarcazioni in transito e alle operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri di navi in transito: la testata non potrà essere pertanto utilizzata per la sosta con abbandono della imbarcazione.

Lo spazio tra le testate del molo sopraflutto e del molo di sottoflutto costituirà la imboccatura di accesso al canale di navigazione verso la radice del porto dove dovrà essere allestita la zona di alaggio e varo delle imbarcazioni e lo scivolo dei natanti.

Il canale di accesso dovrà avere una larghezza minima di 30,0m lungo lo sviluppo dell'asse del porto, allargandosi fino ad almeno 60,0m in corrispondenza della imboccatura verso l'esterno e riducendosi ad un minimo di 20,0m nella zona interna in prossimità dell'alaggio.

La limitazione alla navigazione verso terra sarà la linea spezzata costituita dalla congiungente tra le testate del molo di sottoflutto, il molo di calcestruzzo detto “del pesce” e la punta della roccia in località “il Cotone”:

tale zona sarà inibita alla navigazione con file di boe galleggianti e luminose e destinata alla balneazione. La testata del molo di calcestruzzo e la zona di mare antistante la loc. Cotone potrà essere utilizzata per l'approdo giornaliero di imbarcazioni da diporto da utilizzare soltanto in determinate condizioni meteo marine.

E' stata ipotizzata una disponibilità complessiva massima all'interno del porto di 587 barche ormeggiate in parte presso le banchine e in parte ai pontili galleggianti che potranno essere oggetto di concessioni così suddivise per categorie di lunghezza e di larghezza massima delle imbarcazioni:

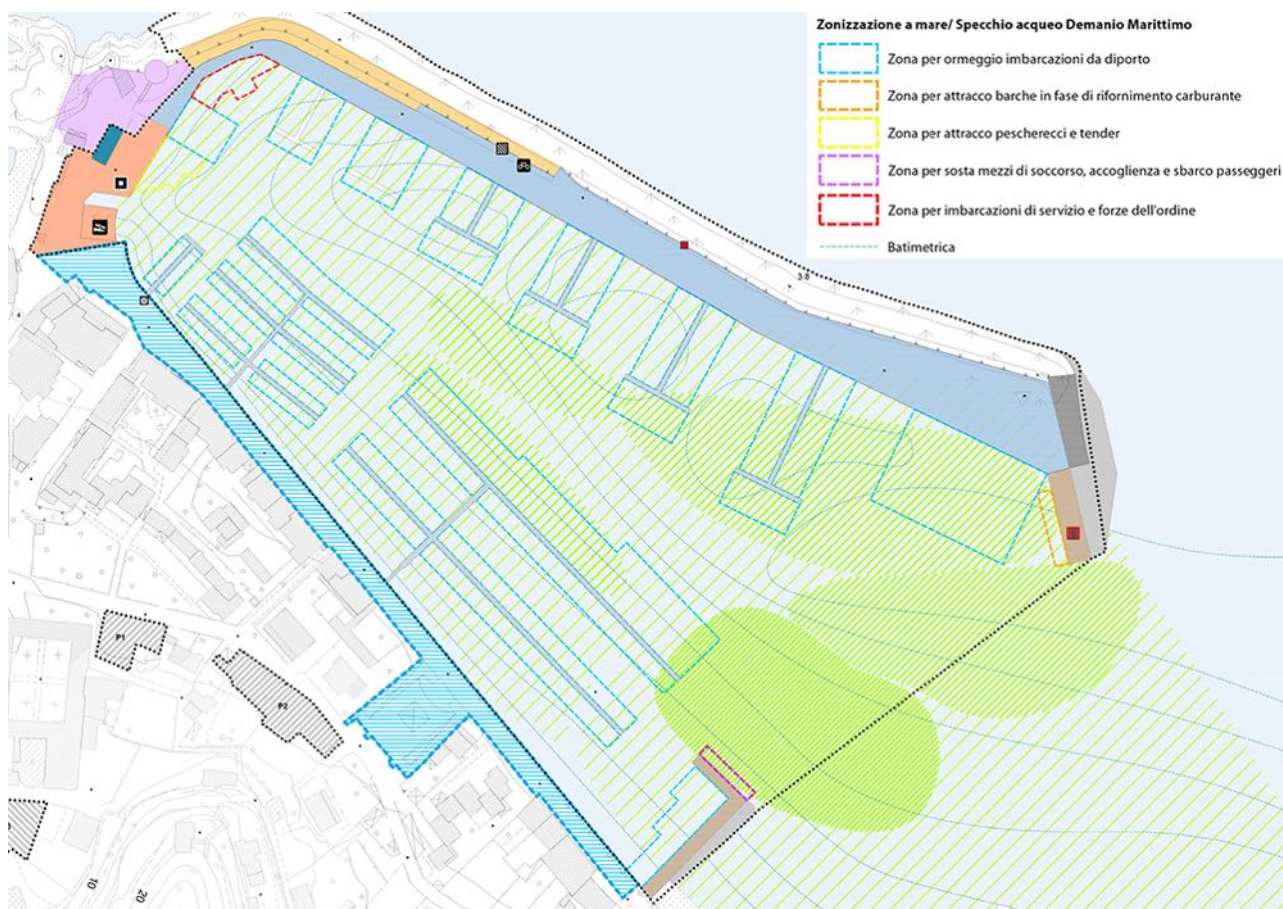
categoria	Lunghezza	Larghezza	Ormeggi
A	Inferiore o uguale a 5,0m	<=2,0m	181
B	5,0m <lunghezza <=8,0m	<=2,5m	176
C	8,0m <lunghezza <=10,0m	<=3,0m	56
D	10,0m <lunghezza <=12,0m	<=4,0m	23
E	12,0m <lunghezza <=13,5m	<=4,5m	61
F	13,5m <lunghezza <=15,0m	<=5,0m	59
G	15,0m <lunghezza <=18,0m	<=6,0m	17
H	18,0m <lunghezza <=24,0m	<=7,0m	6
I	24,0m <lunghezza <=40,0m	<=8,0m	8
	TOTALE		587

La razionalizzazione degli spazi utilizzabili all'interno delle concessioni dentro lo spazio portuale è evidente dalla seguente tabella di raffronto, in cui sono state fuse alcune categorie di imbarcazioni attualmente troppo frazionate e rigide nella distribuzione degli spazi:

		attuali	Ormeggi previsti	differenza
A	lunghezza <=5,0m	265	181	-84
B	5,0m <lunghezza <=8,0m	86	176	+90
C	8,0m <lunghezza <=10,0m	88	56	-32
D	10,0m <lunghezza <=12,0m	24	23	-01
E	12,0m <lunghezza <=13,5m	2	61	+59
F	13,5m <lunghezza <=15,0m	2	59	+57
G	15,0m <lunghezza <=18,0m	17	17	0
H	18,0m <lunghezza <=24,0m	20	6	-14
I	24,0m <lunghezza <=40,0m	2	8	+6
	TOTALE	506	587	+81

Tra i posti disponibili complessivi, il progetto ipotizza che dovranno essere considerati e riservati i seguenti spazi:

- 8 posti barca o almeno 30m. di banchina per servizio e forze dell'ordine in corrispondenza della zona più protetta e interna del porto, in adiacenza alla curva della banchina;
- 8 posti barca o almeno 30m. di banchina per ormeggio delle imbarcazioni locali adibite alla pesca professionale nella zona attigua al bacino di alaggio e antistante gli uffici della attuale Capitaneria;
- 2 posti barca o 33m di banchina su pontile fisso per rifornimento;
- 60 posti barca complessivamente ed esclusivamente utilizzabili per il transito di imbarcazioni da diporto distribuiti nelle varie categorie di lunghezza, per l'accoglienza o sosta temporanea all'interno del porto
- un posto in testata del molo di calcestruzzo fuori dall'area portuale per l'attracco temporaneo di imbarcazioni turistiche solo il tempo necessario alle operazioni di sbarco in condizioni di sicurezza.



Estratto Tav. PR 01 – “Ambito di piano regolatore portuale, zonizzazione a terra e a mare e rappresentazione indicativa dei pontili interni”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

3. LA DISCIPLINA URBANISTICA REGIONALE E PROVINCIALE

La nuova legge urbanistica, la L.R. 65/2014, ha ridefinito gli atti di governo del territorio suddividendoli in strumenti della pianificazione (PIT, PTC, PTC metropolitano, PS, PS intercomunale, PT della città metropolitana) e in strumenti della pianificazione urbanistica (PO e piani attuativi). Per ogni strumento ne definisce l'ossatura e le sue componenti.

3.1. La Legge Regionale 65/2014 “Norme per il governo del territorio”

Il contrasto al consumo di nuovo suolo, riqualificazione dell'esistente, tutela del territorio agricolo da trasformazioni edilizie e pianificazione di area vasta sono le principali novità della legge regionale 65/2014 in materia di governo del territorio, pubblicata il 12 novembre 2014 sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana.

Tra gli altri punti salienti elencati si ritrovano: correttezza delle procedure ed efficacia delle norme di legge (vedi conferenza di copianificazione), informazione e partecipazione, monitoraggio dell'esperienza applicativa delle legge e valutazione della sua efficacia, patrimonio territoriale, prevenzione e mitigazione dei rischi idrogeologico e sismico, qualità del territorio rurale, tempi della pianificazione certi, tutela paesaggistica.

Una legge che parte dalla constatazione dell'incapacità di molte leggi sul governo del territorio di contrastare l'impiego di ulteriore territorio agricolo per fini edificatori.

La nuova legge regionale toscana n. 65 del 2014 introduce importanti novità nei contenuti, nel linguaggio e negli elementi costitutivi degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, la più importante delle quali è senz'altro rappresentata da quanto disciplinato all'art. 4, che stabilisce un limite all'impegno di suolo non edificato, nell'ambito di quello che viene definito “territorio urbanizzato”.

Intanto lo strumento urbanistico che disciplina l'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale viene definito dalla nuova legge “Piano operativo” (art. 95) e rappresenta l'atto che prende il posto del Regolamento Urbanistico della L.R. n. 1/2005.

Il Comune di Marciana Marina essendo dotato di Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico approvati ai sensi della vecchia L.R.1/2005, si trova nella condizione definita nelle Disposizioni transitorie del Titolo IX, dall'art. 228 “Disposizioni transitorie per i comuni dotati di Piano Strutturale e di Regolamento Urbanistico approvati”, per il quale al comma 2 è scritto “Ove sia scaduta l'efficacia delle previsioni del Regolamento Urbanistico ai sensi dell'articolo 55, commi 5 e 6, della L.R. 1/2005, nel caso in cui il comune avvii il procedimento del nuovo Piano Operativo dopo l'entrata in vigore della presente legge e comunque entro i tre anni successivi, procede all'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 224. Fino all'adozione del nuovo piano e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, sono consentite le varianti di cui all'articolo 222, comma 1, nonché le varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3 e 35”.

Il fatto di procedere alla formazione del nuovo Piano Operativo permette al Comune di Marciana Marina di recepire interamente le disposizioni della nuova legge regionale n. 65/2014, ma allo stesso tempo di definire il perimetro del “territorio urbanizzato” in via transitoria, prendendo come riferimento l'art. 224 - Disposizioni transitorie per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato, di cui verrà trattato al successivo paragrafo 8.1.

3.2. Il Piano di Indirizzo Territoriale - Piano Paesaggistico

L'art. 88 comma 1 della L.R. 65/2014 definisce che il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) “è lo strumento di pianificazione territoriale della Regione al quale si conformano le politiche regionali, i piani e i programmi settoriali che producono effetti territoriali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica”.

Il vigente PIT della Regione Toscana è stato definitivamente approvato con Delibera di Consiglio Regionale nr. 72 del 24.7.2007; inoltre il 16 giugno 2009 è stato adottato il suo adeguamento a valenza di Piano Paesaggistico. Esso rappresenta l'implementazione del piano di indirizzo territoriale (PIT) per la disciplina paesaggistica – Articolo 143 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della L. 6 luglio 2002, n. 137) e articolo 33 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio). Le norme si allineano ai contenuti e alle direttive della Convenzione Europea del Paesaggio, sottoscritta a Firenze nel 2000, da 26 paesi europei. Nel giugno 2011 è stata avviata la procedura la redazione del nuovo Piano Paesaggistico, adottato successivamente con delibera del C.R. n. 58 del 2 luglio 2014, approvato con delibera C.R. nr. 37 del 27 marzo 2015 e pubblicato sul BURT della Regione Toscana nr. 28 del 20 maggio 2015.

Il PIT quindi si configura come uno strumento di pianificazione regionale che contiene sia la dimensione territoriale sia quella paesistica. E' uno strumento di pianificazione nel quale la componente paesaggistica continua a mantenere, ben evidenziata e riconoscibile, una propria identità.

L'elemento di raccordo tra la dimensione strutturale (territorio) e quella percettiva (paesaggio) è stato individuato nelle invarianti strutturali che erano già presenti nel PIT vigente. La riorganizzazione delle invarianti ha permesso di far dialogare il piano paesaggistico con il piano territoriale.

Il Codice prevede che il Piano Paesaggistico riconosca gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale, e ne delimiti i relativi ambiti, in riferimento ai quali predisporre specifiche normative d'uso ed adeguati obiettivi di qualità.

Per l'individuazione degli ambiti sono stati valutati congiuntamente diversi elementi quali i sistemi idro-geomorfologici, i caratteri eco-sistemici, la struttura insediativa e infrastrutturale di lunga durata, i caratteri del territorio rurale, i grandi orizzonti percettivi, il senso di appartenenza della società insediata, i sistemi socio-economici locali e le dinamiche insediative e le forme dell'intercomunalità.

Tale valutazione ragionata ha individuato 20 diversi ambiti ed in particolare il comune di Marciana Marina ricade nell'**AMBITO 16 – Colline Metallifere e Elba** insieme ai comuni Campiglia Marittima (LI), Campo nell'Elba (LI), Capoliveri (LI), Follonica (GR), Gavorrano (GR), Marciana (LI), Massa Marittima (GR), Monterotondo Marittimo (GR), Montieri (GR), Piombino (LI), Porto Azzurro (LI), Portoferraio (LI), Rio Marina (LI), Rio nell'Elba (LI), Roccastrada (GR), San Vincenzo (LI), Sassetta (LI), Scarlino (GR), Suvereto (LI).

Le finalità del Piano Paesaggistico passano attraverso tre "meta obiettivi":

- Migliore conoscenza delle peculiarità identitarie che caratterizzano il territorio della regione Toscana, e del ruolo che i suoi paesaggi possono svolgere nelle politiche di sviluppo regionale.
- Maggior consapevolezza che una più strutturata attenzione al paesaggio può portare alla costruzione di politiche maggiormente integrate ai diversi livelli di governo.
- Rafforzamento del rapporto tra paesaggio e partecipazione, tra cura del paesaggio e cittadinanza attiva.

Difronte a questi a questi metaobiettivi che si configurano come cornice complessiva, il Piano Paesaggistico individua i dieci punti essenziali, di seguito elencati:

- 1) Rappresentare e valorizzare la ricchezza del patrimonio paesaggistico e dei suoi elementi strutturanti a partire da uno sguardo capace di prendere in conto la “lunga durata”; evitando il rischio di banalizzazione e omologazione della complessità dei paesaggi toscani in pochi stereotipi.
- 2) Trattare in modo sinergico e integrato i diversi elementi strutturanti del paesaggio: le componenti idrogeomorfologiche, ecologiche, insediative, rurali.
- 3) Perseguire la coerenza tra base geomorfologia e localizzazione, giacitura, forma e dimensione degli insediamenti.
- 4) Promuovere consapevolezza dell'importanza paesaggistica e ambientale delle grandi pianure alluvionali, finora prive di attenzione da parte del PIT e luoghi di massima concentrazione delle urbanizzazioni.
- 5) Diffondere il riconoscimento degli apporti dei diversi paesaggi non solo naturali ma anche rurali alla biodiversità, e migliorare la valenza ecosistemica del territorio regionale nel suo insieme.
- 6) Trattare il tema della misura e delle proporzioni degli insediamenti, valorizzando la complessità del sistema policentrico e promuovendo azioni per la riqualificazione delle urbanizzazioni contemporanee.
- 7) Assicurare coevoluzioni virtuose fra paesaggi rurali e attività agro-silvo-pastorali che vi insistono.
- 8) Garantire il carattere di bene comune del paesaggio toscano, e la fruizione collettiva dei diversi paesaggi della Toscana (accesso alla costa, ai fiumi, ai territori rurali).
- 9) Arricchire lo sguardo sul paesaggio: dalla conoscenza e tutela dei luoghi del Grand Tour alla messa in valore della molteplicità dei paesaggi percepibili dai diversi luoghi di attraversamento e permanenza.
- 10) Assicurare che le diverse scelte di trasformazioni del territorio e del paesaggio abbiano come supporto conoscenze, rappresentazioni e regole adeguate.

3.2.1. Il Piano di Indirizzo Territoriale

Il PIT con le sue politiche ed i suoi indirizzi è riferito all'intero spazio regionale e per intere componenti del sistema territoriale regionale e la sua strategia si traduce in disposizioni disciplinari generali in ordine alle tematiche dell'accoglienza del sistema urbano toscano, del commercio, dell'offerta di residenza urbana, della formazione e ricerca, delle infrastrutture di trasporto e mobilità, dei porti e approdi turistici nonché in merito alla disciplina relativa alle funzioni degli aeroporti del sistema toscano.

Il PIT individua inoltre dei metaobiettivi tematici quali:

- 1) *Integrare e qualificare la Toscana come “città policentrica”* attraverso la tutela del valore durevole e costitutivo delle rispettive centralità urbane, il conferire alla mobilità urbana modalità plurime, affidabili ed efficaci, il mantenere le funzioni socialmente e culturalmente pubbliche negli edifici, nei complessi architettonici e urbani, nelle aree di rilevanza storico-architettonica, il consolidare, ripristinare ed incrementare lo spazio pubblico che caratterizza i territori comunali e che li identifica fisicamente come luoghi di cittadinanza e di integrazione civile;
- 2) *La presenza “industriale” in Toscana* intesa come “operosità manifatturiera” che è fatta, certo, di industrie e fabbriche propriamente dette, ma anche di ricerca pura e applicata, di evoluzione e innovazioni tecnologiche, di servizi evoluti a sostegno degli attori, dei processi e delle filiere produttive e distributive;

- 3) *I progetti infrastrutturali* composti non solo dalle arterie di interesse regionale, porti ed aeroporti ma anche dagli impianti destinati alla erogazione e circolazione delle informazioni mediante reti telecomunicative, dai grandi impianti tecnologici finalizzati al trattamento di rifiuti e alla produzione o distribuzione di energia, con massima attenzione allo sviluppo delle fonti rinnovabili, e alla loro localizzazione più efficiente e paesaggisticamente compatibile.

La tabella seguente riassume quanto detto.

METAOBIETTIVO	OBIETTIVO CONSEQUENTE	SPECIFICAZIONI
1. Integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica".	1.1. Potenziare l'accoglienza della "città toscana" mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana.	Una nuova disponibilità di case in affitto con una corposa attivazione di <i>housing sociale</i> . Un'offerta importante e mirata di alloggi in regime di affitto, sarà al centro dell'agenda regionale e della messa in opera di questa Piano. Parliamo certamente di interventi orientati al recupero residenziale del disagio o della marginalità sociale. Ma parliamo anche di una politica pubblica di respiro regionale e di lungo periodo che, proprio come modalità generale - "... molte case ma in affitto" - vuol consentire a giovani, a cittadini italiani e stranieri e a chiunque voglia costruirsi o cogliere nuove opportunità di studio, di lavoro, d'impresa, di poterlo fare in virtù del solo valore che attribuisce a quella stessa opportunità di crescita, non in dipendenza delle vischiose e onerose capacità - proprie o indotte - di indebitarsi per comprarsi o rivendersi una casa. Di qui anche la possibilità di "rimovimentare" logiche e aspettative del risparmio e degli investimenti privati, oltre ad una riqualificazione funzionale e culturale del bene casa e delle aree ad esso destinabili.
	1.2. Dotare la "città toscana" della capacità di offrire accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca.	Accogliere in modo congruo e dinamico studenti e studiosi stranieri che vogliano compiere un'esperienza formativa o di ricerca nel sistema universitario toscano e nella pluralità della sua offerta scientifica immaginare apposite convenzioni tra Comuni, Regione, Atenei toscani e rispettive Aziende per il diritto allo studio al fine di costruire e far funzionare una serie di opportunità insediative in grado di attrarre e di accogliere sia quanti sono interessati a svolgere specifiche esperienze formative e di ricerca innovativa che le nostre Università stiano sviluppando, così come quegli studenti e quegli studiosi interessati alla frequentazione scientifica e formativa del patrimonio storico-artistico dell'Occidente situato in Toscana.
	1.3. Sviluppare la mobilità <i>intra</i> e <i>inter-regionale</i> .	"rimettere in moto" la "città" regionale e stimolarne le opportunità rendendo agevole il muoversi tra i suoi centri e le sue attività. In particolare del sistema ferroviario toscano, che potrà configurarsi come una delle più importanti reti metropolitane di scala regionale; del sistema portuale toscano e della sua rete logistica a partire dalla sua configurazione costiera secondo le previsioni del master plan dei porti; del compimento della modernizzazione e dello sviluppo del

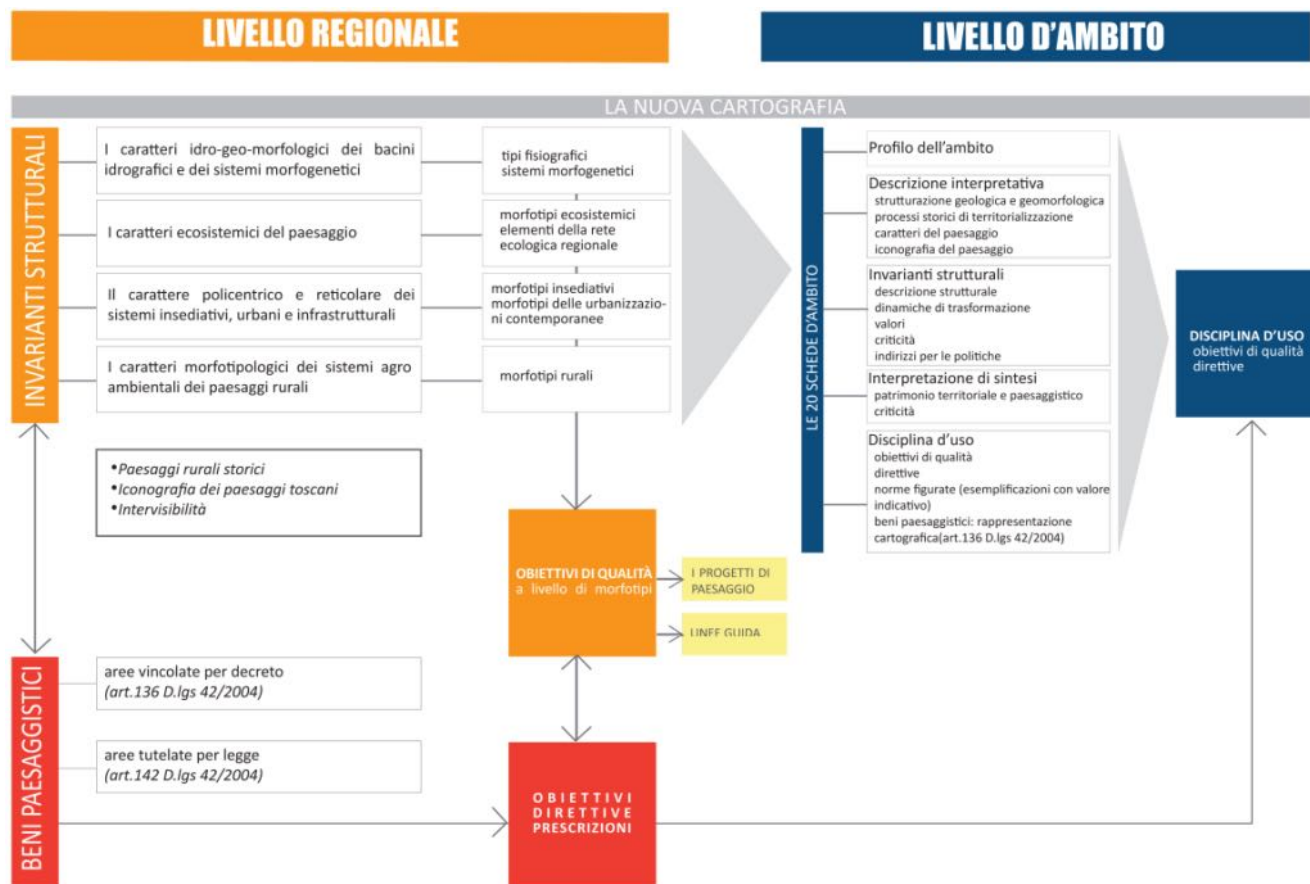
		sistema stradale e autostradale regionale; dell'integrazione del sistema aeroportuale regionale, sempre secondo le previsioni del relativo <i>master plan</i> .
	1.4. Sostenere la qualità della e nella "città toscana"	La qualità non può solo basarsi sul postulato dei buoni ed efficaci servizi alle persone e alle imprese. L'umanità gioca il suo futuro attorno alle capacità innovative e trainanti delle città che più sanno attrarre le intelligenze, le energie, gli stili di vita e le opportunità di azione per chi vuole sviluppare la propria creatività. Da questo deriva che la "città toscana" deve rimuovere le contrapposizioni concettuali e funzionali tra centralità urbane e periferie urbane. Deve in particolare sapere - e dimostrare di sapere - che ogni periferia è semplicemente una parte di un sistema urbano. Ciò che conta è che le città della "città toscana" non perdano né impediscano a se stesse di acquisire la qualità e la dignità di "luoghi" in movimento: dunque, di luoghi che permangono ma che sanno anche essere cangevoli e attrattive fonti di innovazione e di mobilità sociale e culturale.
	1.5. Attivare la "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale.	Stimolare e sostenere lo sviluppo delle autonomie territoriali e sociali che cooperano tra loro perché sanno valorizzare le risorse e le opportunità che possono mutuamente alimentare e non i vincoli o gli ostacoli che possono giustapporre le une alle altre in nome di reciproci poteri di veto o <i>"...lo si faccia pure ma non nel mio orticello!"</i>
2. La presenza "industriale" in Toscana.		Introdurre un criterio guida unitario nel trattamento pianificatorio, normativo e progettuale delle aree, dei manufatti e dei "contenitori" urbani suscettibili di riuso alla fine della loro funzionalizzazione "industriale".
3. I Progetti infrastrutturali		Alimentare, nella misura di quanto possibile e auspicabile sul piano normativo e programmatico, strategie di interesse regionale attinenti a specifiche progettazioni infrastrutturali, alla cui definizione e/o messa in opera possa venire destinato un apposito impiego dell'istituto dell'accordo di pianificazione privilegiando, così, una logica di condivisione patteggiata, ancorché diretta e coordinata ad iniziativa regionale.

3.2.2. Il Piano Paesaggistico

Il Piano Paesaggistico costituisce quindi parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, indicando alle amministrazioni e ai cittadini quali tipi di azioni saranno possibili all'interno di un determinato sistema territoriale ed offrendo strumenti urbanistici volti a migliorare e qualificare il paesaggio.

Il piano è organizzato su due livelli, quello regionale e quello d'ambito. Il livello regionale è a sua volta articolato in una parte che riguarda l'intero territorio regionale, trattato in particolare attraverso il dispositivo delle "invarianti strutturali", e una parte che riguarda invece i "beni paesaggistici".

Lo schema successivo evidenzia le relazioni tra i due livelli:



La lettura strutturale del territorio regionale e dei suoi paesaggi è basata sull'approfondimento ed interpretazione dei caratteri e delle relazioni che strutturano le seguenti invarianti:

1. *i caratteri idrogeomorfologici dei sistemi morfogenetici e dei bacini idrografici*, che costituiscono la struttura fisica fondativa dei caratteri identitari alla base dell'evoluzione storica dei paesaggi della Toscana. La forte geodiversità e articolazione dei bacini idrografici è infatti all'origine dei processi di territorializzazione che connotano le specificità dei diversi paesaggi urbani e rurali;
2. *i caratteri ecosistemici del paesaggio*, che costituiscono la struttura biotica che supporta le componenti vegetali e animali dei paesaggi toscani. Questi caratteri definiscono nel loro insieme un ricco ecomosaico, ove le matrici dominanti risultano prevalentemente di tipo forestale o agricolo, cui si associano elevati livelli di biodiversità e importanti valori naturalistici;
3. *il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, infrastrutturali e urbani*, struttura dominante il paesaggio toscano risultante dalla sua sedimentazione storica dal periodo etrusco fino alla modernità. Questo policentrismo è organizzato in reti di piccole e medie città di alto valore artistico la cui differenziazione morfotipologica risulta fortemente relazionata con i caratteri idrogeomorfologici e rurali, solo parzialmente compromessa dalla diffusione recente di modelli insediativi centro-periferici;
4. *i caratteri identitari dei paesaggi rurali toscani*, pur nella forte differenziazione che li caratterizza, presentano alcuni caratteri invarianti comuni: il rapporto stretto e coerente fra sistema insediativo e territorio agricolo; l'alta qualità architettonica e urbanistica dell'architettura rurale; la persistenza

dell'infrastruttura rurale e della maglia agraria storica, in molti casi ben conservate; un mosaico degli usi del suolo complesso alla base, non solo dell'alta qualità del paesaggio, ma anche della biodiversità diffusa sul territorio.

L'ambito **16 – Colline Metallifere e Elba** si compone di una documentazione suddivisa in sei sezioni:

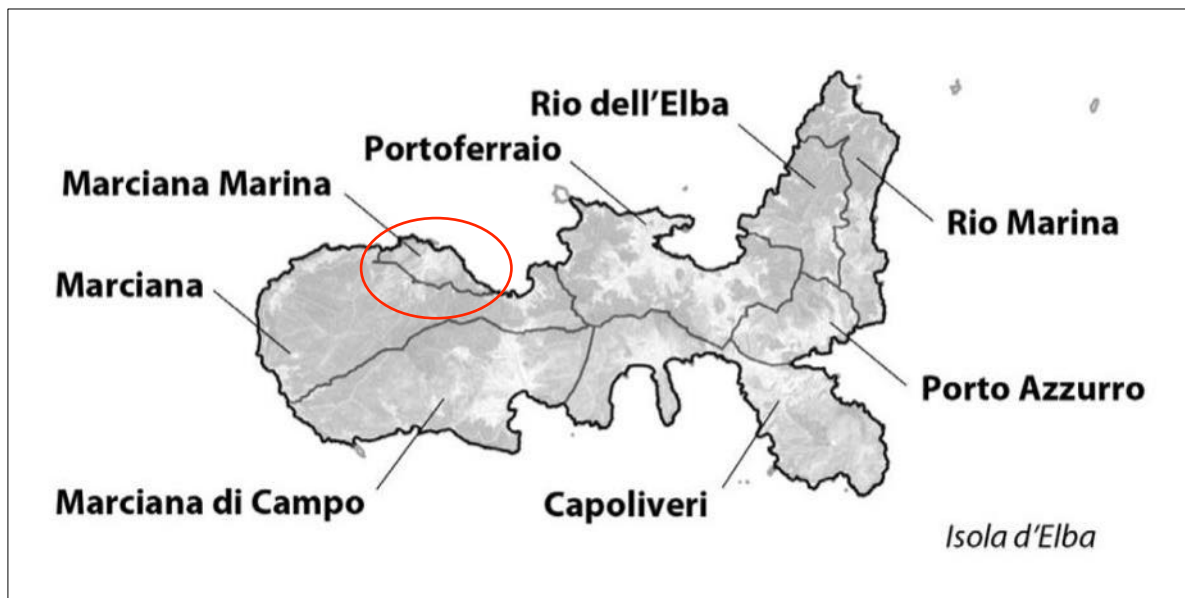


Figura 1 – Piano Paesaggistico - Profilo d'ambito

1. PROFILO D'AMBITO
2. DESCRIZIONE INTERPRETATIVA, articolata in:
 - 2.1. Strutturazione geologica e geomorfologica
 - 2.2. Processi storici di territorializzazione
 - 2.3. Caratteri del paesaggio
 - 2.4. Iconografia del paesaggio
3. INVARIANTI STRUTTURALI, articolate in:
 - 3.1. I caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici
 - 3.2. I caratteri ecosistemici del paesaggio
 - 3.3. Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali
 - 3.4. I caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali
4. INTERPRETAZIONE DI SINTESI:
 - 4.1. Patrimonio territoriale e paesaggistico
 - 4.2. Criticità
5. INDIRIZZI PER LE POLITICHE
6. DISCIPLINA D'USO:
 - 6.1. Obiettivi di qualità e direttive
 - 6.2. Norme figurate (esemplificazioni con valore indicativo)
 - 6.3. Rappresentazione cartografica dei beni paesaggistici di cui all'art. 136 del Codice

Il PIT inoltre fornisce obiettivi di qualità specifici per ogni ambito, che gli strumenti pianificatori comunali dovranno perseguire; tali obiettivi sono riportati al paragrafo 6 delle Schede d'Ambito allegate al PIT. In particolare per l'ambito **16 – Colline Metallifere e Elba** sono stati individuati questi obiettivi specifici per l'Isola d'Elba:

Obiettivo 2:

Salvaguardare la struttura del paesaggio agro-forestale delle aree alto collinari, montane e insulari, dai fenomeni di abbandono degli ambienti agro-pastorali e dall'alterazione dei valori paesaggistici connessi alle attività estrattive

Direttive correlate:

Dir.2.1 - *valorizzare le attività agropastorali al fine di contrastare la perdita dei valori naturalistici e paesaggistici degli habitat pascolivi e delle le aree agricole terrazzate soggetti a rapidi processi di ricolonizzazione arbustiva e arborea particolarmente significativi nella zona montana di Prata-Montieri, nell'area basso montana di Roccatederighi, Sassofortino (caratterizzate da tessuti a campi chiusi), Monterotondo M.mo, Montioni, Monti d'Alma e nell'Arcipelago Toscano, nelle aree agricole di Pianosa e sui crinali interni dei rilievi elbani (Cima del Monte, Monte Capannello);*

Dir.2.2 - *nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola perseguire la migliore integrazione paesaggistica, valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici ed evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con gli elementi del sistema insediativo storico;*

Obiettivo 3:

Tutelare l'importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo

Direttive correlate:

Dir.3.1 - *tutelare l'integrità estetico-percettiva, storico-culturale e la valenza identitaria delle importanti emergenze d'interesse archeologico, quali l'antica città costiera di Populonia, le testimonianze paleontologiche, archeologiche e paleontologiche dell'isola di Pianosa, la villa delle Grotte di prima età imperiale a Portoferraio, e valorizzare il vasto patrimonio archeo-minerario attraverso progetti integrati di promozione culturale e turistica;*

Obiettivo 4:

Tutelare l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmaiola, isolotti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecomosaico di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario

Direttive correlate:

Dir.4.1 - *conservare l'integrità del sistema costiero roccioso di elevato valore naturalistico caratterizzato da una notevole diversità morfologica (con elementi peculiari come le forme derivanti da processi di alterazione dei graniti e le morfosculture dell'erosione eolica), cromatica e geologica e dalla presenza di numerosi habitat e specie vegetali endemiche, migliorando livelli di sostenibilità ambientale del turismo costiero.*

Dir.4.2 - *arginare ulteriori processi di urbanizzazione, definire i confini degli insediamenti, conservare e qualificare i margini urbani e promuovere interventi di riqualificazione e recupero delle aree compromesse, con*

particolare riferimento alle aree ricadenti in zone di valore naturalistico per la presenza di agroecosistemi tradizionali (Capoliveri, Rio Marina – Rio nell'Elba), di aree umide (Mola, Schiopparello e delle Saline di San Giovanni) e di habitat costieri (Capoliveri, Portoferraio e nelle fasce costiere di Lacona).

Dir.4.3 - salvaguardare e valorizzare il sistema delle torri costiere, dei fari e degli approdi di valore storico e identitario, dell'Isola d'Elba e delle isole minori che caratterizzano e connotano il paesaggio e le visuali "da" e "verso" il mare, il sistema dei centri portuali storicamente insediati e le fortezze in posizione dominante (Portoferraio, Porto Azzurro), poste in stretta relazione funzionale e visiva con gli insediamenti del litorale continentale dell'ambito.

Dir.4.5 - tutelare e valorizzare i paesaggi rurali insulari caratterizzati dalla permanenza della struttura agraria tradizionale, con particolare riferimento ai vigneti terrazzati di Rio nell'Elba e Rio Marina e ai mosaici complessi di impronta tradizionale nella parte montuosa occidentale di Pomonte.

Dir.4.7 - tutelare, recuperare e valorizzare la rete dei sentieri e dai tracciati di crinale e lungo costa e le visuali panoramiche percepite verso il mare, le isole e la costa continentale.

3.2.3. La disciplina dei beni paesaggistici

Il PIT con valenza di Piano Paesaggistico, individua i beni sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 142 del Codice; per ogni "bene" sottoposto a vincolo, il PIT stabilisce specifici Obiettivi, Direttive e Prescrizioni elencati nell'allegato 8B Disciplina dei beni Paesaggistici. I Comuni sono tenuti a recepire tali indicazioni all'interno dei propri strumenti urbanistici.

Per il territorio dell'Isola d'Elba è stata redatta la scheda nr. 11 "Elba e isole minori" in riferimento ai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare", ai sensi dell'art. 142 comma 1, lettera a) del D.Lgs. 42/2004.

3.2.3.1. Il sistema Costiero – Elba e isole minori

Il sistema costiero insulare comprende l'intero Arcipelago Toscano, con le isole Elba, Capraia, Giglio, Giannutri, Gorgona, Montecristo, Pianosa, le piccole isole di Meloria, Cerboli, Palmaiola, Scoglio d'Africa, le Formiche di Grosseto e altri isolotti minori. Il sistema è in gran parte dominato dalle coste rocciose, con piccole cale ghiaiose. Il litorale roccioso si caratterizza per una notevole diversità morfologica (con elementi peculiari quali le forme derivate da processi di alterazione dei graniti, le morfosculture dell'erosione eolica) e geologica, con una estrema varietà di rocce sedimentarie (clastiche, chimiche e biogeniche), metamorfiche ed ignee (vulcaniche ed intrusive con connessi cortei filoniani). Elevata presenza di habitat e specie animali e vegetali di interesse conservazionistico, rare o endemiche, con particolare riferimento agli ambienti rupestri, al relittuale sistema dunale di Lacona e alle piccole aree umide di Mola e Schiopparello (Isola d'Elba). L'isolamento geografico, la diversità climatica, geomorfologica e le trasformazioni antropiche dell'Arcipelago Toscano hanno creato una estrema varietà ambientale, in grado di ospitare un ricco patrimonio di biodiversità.



La vegetazione dominante degli ecosistemi costieri è costituita da mosaici di rade o nude formazioni rupestri, da macchia mediterranea, alta e bassa, pinete e boschi di sclerofille, da garighe e prati aridi. A tali formazioni si alternano agroecosistemi tradizionali e localizzate formazioni dunali e aree umide.

Tra le componenti antropiche di particolare interesse paesaggistico si segnala:

- resti di antichi insediamenti etruschi e romani, intrinsecamente collegati alla geomorfologia dei luoghi. Nell'isola di Giannutri si trovano le strutture del complesso di villa romana con due approdi portuali. L'isola di Pianosa costituisce un sistema unitario e inscindibile di grande valore per la ricchezza di testimonianze paleontologiche, archeologiche e paleontologiche;
- strutture difensive (torri d'avvistamento e castelli, posti in tratti morfologicamente significativi del litorale, collegati tra loro e, visivamente, anche con i sistemi difensivi della costa continentale);
- porti e approdi storicamente insediati, chiese, monasteri e complessi abitativi;
- colonie penali nell'isole di Capraia, Pianosa e Gorgona;
- importanti testimonianze di archeologia mineraria, con particolare riferimento alla zona di Rio Marina (Isola d'Elba);
- importanti paesaggi agricoli terrazzati di elevato interesse naturalistico e paesaggistico.

In particolare l'isola d'Elba si caratterizza per la presenza di:

- coste rocciose con vegetazione casmofitica, intercalate da insenature e cale, falesie, grotte marine, colate detritiche, morfosculture da erosione eolica e costiera;
- numerosi promontori (quali Capo Vita, Monte Capo Stella, Monte Ponza, Monte Poro, Punta di Fetovaia, Monte Tignoso, Monte d'Enfola, Poggio Fortino) e spiagge. Tutta la linea di costa dell'isola è contraddistinta da peculiari caratteri geomorfologici e cromatici (la sabbia dorata dei versanti da Scaglieri a Spartaia, le spiagge rosate di Cavoli e Seccheto e Fetovaia, le masse granitiche degli scogli arrotondati dalle onde a S. Andrea, e nel tratto tra Chiessi e Pomonte);
- residui dune costiere di Lacona;
- mosaici di macchie mediterranee ("macchie basse"), garighe, prati xerici e temporanei, leccete, sugherete e pinete costiere residue;
- zone umide di Mola e Schiopparello, saline di San Giovanni e stagni temporanei costieri;

- pregevoli resti archeologici, con particolare riferimento alla villa romana delle Grotte, realizzata nella seconda metà del I secolo a.C., sul settore sommitale del promontorio che costituisce il margine meridionale del golfo di Portoferraio;
- storici insediamenti portuali e importanti opere di fortificazione (con particolare riferimento a Portoferraio, dove il sistema fortificato determina la struttura urbana e funzionale dell'insediamento storico, e a Portoazzurro, con il borgo dominato dal Forte di San Giacomo);
- testimonianze delle antiche attività minerarie. Le aree minerarie abbandonate, come quella di

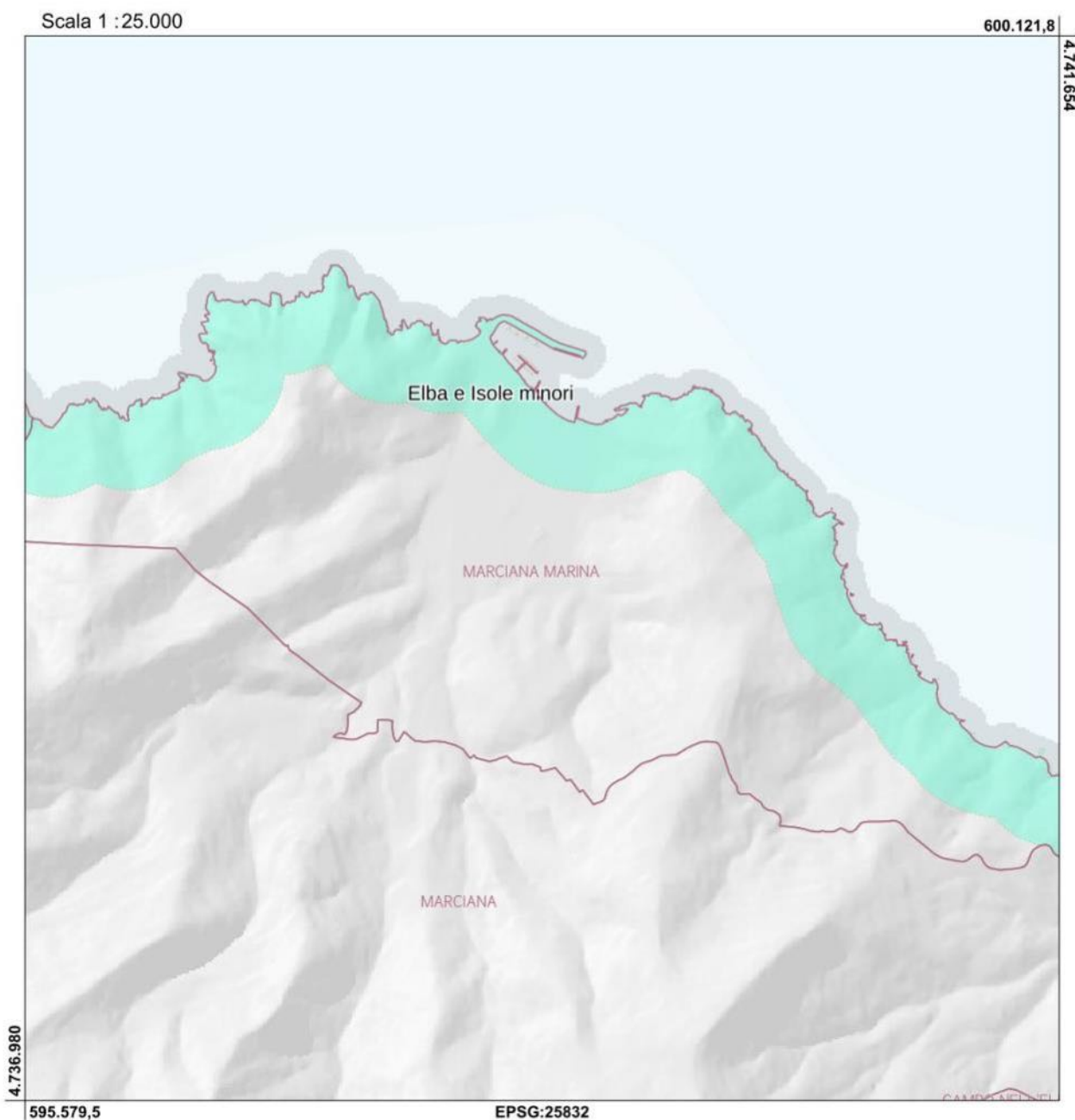


Regione Toscana



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico



Rio Marina (la più antica miniera dell'Isola d'Elba, coltivata dall'epoca etrusca fino al XX secolo) e di Rio Albano, costituiscono preziose testimonianze storiche e naturalistiche legate alla presenza di rari minerali e di specie di flora e fauna di interesse conservazionistico;

- tracce di antiche strutture funzionali quali le residue saline di Portoferraio a S. Giovanni;
- testimonianze delle attività agricole tradizionali (terrazzamenti e sistemazioni agrarie di Schiopparello e San Giovanni) sui versanti collinari costieri;
- viabilità panoramica da cui è possibile godere di ampie visuali sulle isole dell'Arcipelago e sulle isole minori (Cerboli, Palmaiola e sugli isolotti satelliti elbani), fino al continente e alla Corsica.

La scheda elenca le prescrizioni per gli eventuali interventi realizzabili nella fascia dei 300 metri dalla linea di costa.

3.2.3.2. Il Decreto di Vincolo nr. 75 del 28 marzo 1952: L'intero territorio del comune di Marciana Marina

Il territorio di Marciana Marina, come definito nella motivazione del decreto, "[...] il territorio predetto offre dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si godono spettacoli di non comune bellezza."

La scheda individua per le varie strutture del paesaggio e le relative componenti:

- a. Gli obiettivi con valore di indirizzo;
- b. Le direttive;
- c. Le prescrizioni.

Le strutture del paesaggio riguardano in specifico:

- 1) Struttura idrogeomorfologica



Regione Toscana

MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Immobili e aree di notevole interesse pubblico



- Geomorfologia
- Idrografia naturale

- Idrografia artificiale
- 2) Struttura eco sistemica/ambientale
 - Componenti naturalistiche
 - Aree di riconosciuto valore ambientale (Aree Protette e Siti Natura 2000)
- 3) Struttura antropica
 - Insediamenti storici
 - Insediamenti contemporanei
 - Viabilità storica
 - Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture
 - Paesaggio agrario
- 4) Elementi della percezione
 - Visuali panoramiche “da” e “verso” percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere
 - Strade di valore paesaggistico

3.2.3.3. Beni paesaggistici art.142 c.1, lett. c, Codice - fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Il PIT con valenza di Piano Paesaggistico, individua i Beni sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 142 del Codice; per ogni “bene” sottoposto a vincolo, il PIT stabilisce specifici Obiettivi, Direttive e Prescrizioni elencati nell'allegato 8B Disciplina dei beni Paesaggistici. I Comuni sono tenuti a recepire tali indicazioni all'interno dei propri strumenti urbanistici.

Per quanto riguarda i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, all'articolo 8 della Disciplina dei beni paesaggistici il PIT stabilisce:

OBIETTIVI

Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi, fatti salvi quelli necessari alla messa in sicurezza idraulica, devono perseguire i seguenti obiettivi:

a - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed estetico percettivi delle sponde e delle relative fasce di tutela salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi fluviali, le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde ed in particolare dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione che offrono verso il paesaggio fluviale;

b - evitare i processi di artificializzazione degli alvei e delle fasce fluviali e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi fluviali, la qualità delle acque e degli ecosistemi;

c - limitare i processi di antropizzazione e favorire il ripristino della morfologia naturale dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con particolare riferimento alla vegetazione ripariale;

d - migliorare la qualità ecosistemica dell'ambiente fluviale con particolare riferimento ai corridoi ecologici indicati come “direttrici di connessione fluviali da riqualificare” nelle elaborazioni del Piano Paesaggistico;

e - riqualificare e recuperare i paesaggi fluviali degradati;

f - promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali.



Regione Toscana

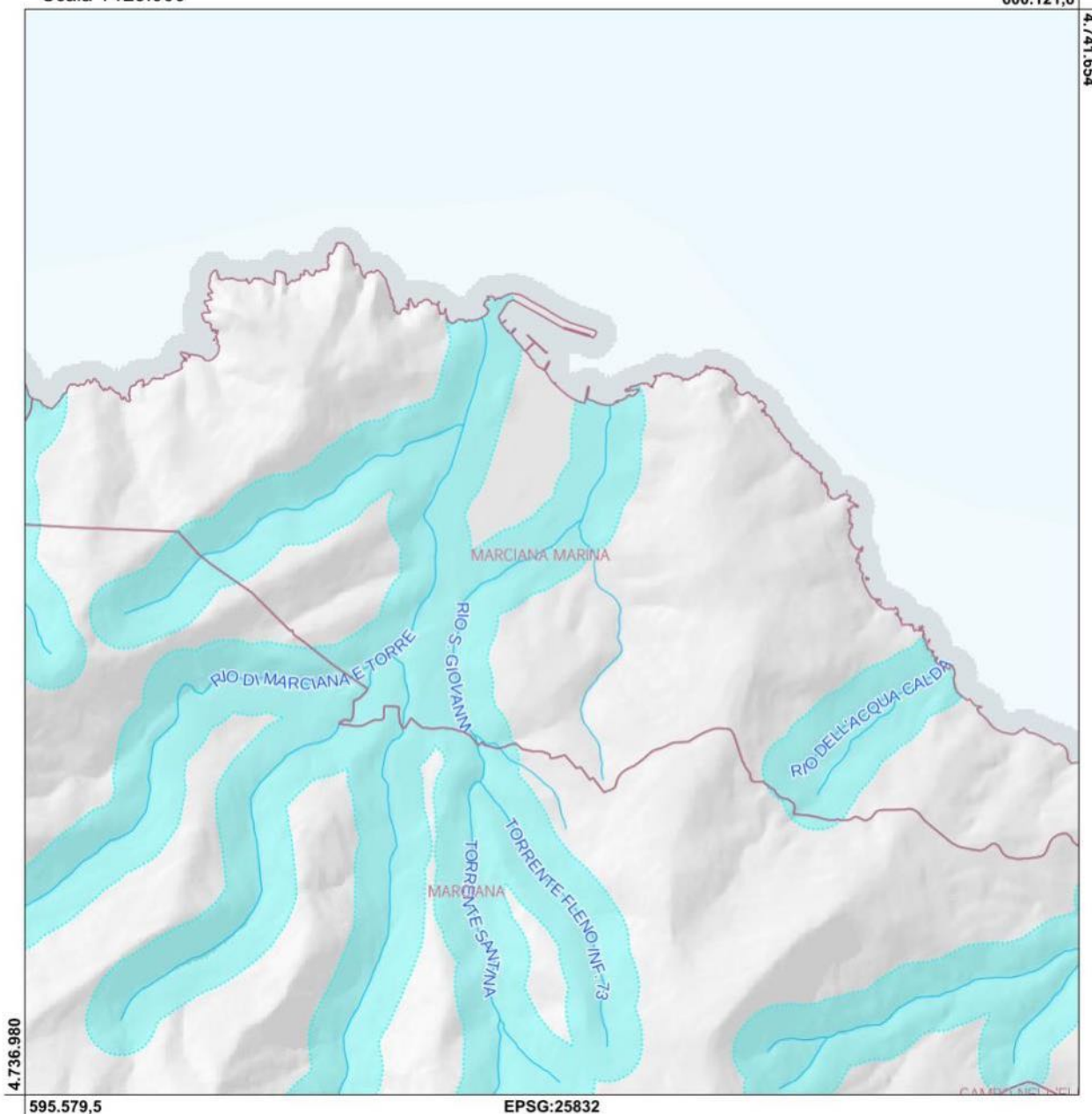


MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Scala 1 : 25.000

600.121,8



DIRETTIVE

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica privilegiando quelli coerenti con il contesto paesaggistico, provvedono a:

- a - individuare i corsi d'acqua caratterizzati dalla presenza di rilevanti valori ecosistemici e paesaggistici, con particolare riferimento alla presenza di habitat fluviali di interesse comunitario e/o regionale;
- b - riconoscere il sistema storico delle opere idrauliche di valore testimoniale e dei manufatti edilizi connessi con la presenza del corso d'acqua, promuovendone altresì il mantenimento, la conservazione e la valorizzazione;
- c - riconoscere i principali punti di vista e le visuali percepibili anche dagli attraversamenti, connotati da un elevato valore estetico-percettivo;
- d - individuare i tratti fluviali che presentano potenziale di navigabilità e le sponde accessibili al pubblico con i relativi punti di vista e percorsi pedonali e ciclabili;
- e - tutelare e riqualificare i caratteri morfologici e figurativi dei fiumi e torrenti anche in relazione alle loro aree di pertinenza;
- f - garantire che gli interventi volti a mantenere e ripristinare la funzionalità del reticolo idraulico, con particolare riferimento al fondovalle e alle aree di pianura, rispettino i caratteri ecosistemici, identitari e percettivi propri del contesto fluviale;
- g - tutelare e valorizzare i caratteri geomorfologici tipici dei corsi d'acqua quali ad esempio cascate, forre, orridi, meandri, golene, terrazzi alluvionali;
- h - tutelare le formazioni vegetali autoctone (ripariali e planiziali) e individuare le fasce ripariali da sottoporre a progetti di riqualificazione, con particolare riferimento ai corridoi ecologici da riqualificare come individuati dagli elaborati del Piano Paesaggistico;
- i - promuovere, anche attraverso sistemi perequativi, la delocalizzazione, all'esterno delle fasce di pertinenza fluviale, degli insediamenti produttivi non compatibili con la tutela paesaggistica, idraulica ed ecosistemica degli ambiti fluviali, anche sulla base delle criticità individuate dal Piano Paesaggistico;
- l - contenere nuovi carichi insediativi entro i limiti del territorio urbanizzato e garantire che gli interventi di trasformazione urbanistico ed edilizia non compromettano il contesto paesaggistico e le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo;
- m - favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storicoculturale, comprese le opere idrauliche storicamente legate al corso d'acqua (mulini, chiuse, ponti, briglie, vasche), al fine di valorizzare e ricostituire le relazioni tra comunità e fiume;
- n - realizzare una gestione sostenibile delle periodiche attività di taglio della vegetazione ripariale, evitando alterazioni significative degli ecosistemi fluviali e della continuità e qualità delle fasce ripariali;
- o - promuovere interventi che assicurino l'incremento delle superfici permeabili e degli spazi aperti incentivandone la fruizione collettiva anche attraverso interventi finalizzati alla rimozione di elementi artificiali che compromettono le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo.

PRESCRIZIONI

- a - Fermo restando il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che :

1 - non compromettano la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica;

2 - non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;

3 - non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;

4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico-identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

b - Le trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, sono ammesse a condizione che sia garantito, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

c - Gli interventi di trasformazione, compresi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti, ove consentiti, e fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, sono ammessi a condizione che:

1 - mantengano la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;

2 - siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;

3 - non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;

4 - non modifichino i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;

5 - non occludano i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.

d - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile.

e - Le nuove aree destinate a parcheggio fuori dalle aree urbanizzate sono ammesse a condizione che gli interventi non comportino aumento dell'impermeabilizzazione del suolo e siano realizzati con tecniche e materiali ecocompatibili evitando l'utilizzo di nuove strutture in muratura.

f - La realizzazione di nuove strutture a carattere temporaneo e rimovibili, ivi incluse quelle connesse alle attività turistico-ricreative e agricole, è ammessa a condizione che gli interventi non alterino negativamente la qualità percettiva, dei luoghi, l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e prevedano altresì il ricorso a tecniche e materiali ecocompatibili, garantendo il ripristino dei luoghi e la riciclabilità o il recupero delle componenti utilizzate.

g - Non sono ammesse nuove previsioni, fuori dal territorio urbanizzato, di:

- edifici di carattere permanente ad eccezione degli annessi rurali;
- depositi a cielo aperto di qualunque natura che non adottino soluzioni atte a minimizzare l'impatto visivo o che non siano riconducibili ad attività di cantiere;
- discariche e impianti di incenerimento dei rifiuti autorizzati come impianti di smaltimento (All.B parte IV del D.Lgs. 152/06).

Sono ammessi alle condizioni di cui alla precedente lett c) punti 2 , 3, 4 e 5:

- gli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- impianti per la produzione di energia;
- gli interventi di rilocalizzazione di strutture esistenti funzionali al loro allontanamento dalle aree di pertinenza fluviale e alla riqualificazione di queste ultime come individuato dagli atti di pianificazione.

h - Non è ammesso l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche.

3.2.3.4. Beni paesaggistici art.142 c.1, lett. g ,Codice – I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

OBIETTIVI

Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi devono perseguire i seguenti obiettivi:

- a - migliorare l'efficacia dei sistemi forestali ai fini della tutela degli equilibri idrogeologici del territorio e della protezione dei rischi derivanti da valanghe e caduta massi;
- b - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico-identitari dei territori coperti da boschi salvaguardando la varietà e la tipicità degli ambienti forestali;
- c - tutelare e conservare gli elementi forestali periurbani e pianiziali per le loro funzioni di continuità paesaggistica tra questi e le matrici forestali collinari e montane;
- d - salvaguardare la varietà e la qualità degli ecosistemi forestali, con particolare riferimento alle specie e agli habitat forestali di interesse comunitario e regionale e ai nodi primari e secondari della rete ecologica forestale riconosciuti tali dalle elaborazioni del Piano Paesaggistico;
- e - garantire che gli interventi di trasformazione non alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi forestali e non ne compromettano i valori ecosistemici, storico -culturali ed estetico- percettivi;
- f - recuperare i paesaggi agrari e pastorali di interesse storico, soggetti a ricolonizzazione forestale;
- g - contrastare la perdita delle aree agricole ad alto valore naturale e preservare le radure identificabili come prati-pascoli, ancorchè arborati, mediante la salvaguardia delle tradizionali attività agro-silvo- pastorali;
- h - promuovere la valorizzazione e la fruizione delle risorse del patrimonio storicoartistico, ambientale e paesaggistico rappresentato dal bosco, con particolare riferimento alle zone montane e a quelle a rischio di abbandono;
- i - valorizzare le produzioni locali legate alla presenza del bosco e promuoverne forme di fruizione sostenibile, anche al fine di ricostituire le relazioni tra il bosco e le comunità .

DIRETTIVE

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a:

a - Riconoscere, anche sulla base delle elaborazioni del Piano Paesaggistico:

1 - le aree di prevalente interesse naturalistico, con particolare riferimento ai nodi primari e secondari forestali della Rete Ecologica Regionale di cui all'Abaco regionale della Invariante "I caratteri ecosistemici dei paesaggi" del Piano Paesaggistico e alle aree interne ai sistemi di Aree protette e Natura 2000;

2 - le formazioni boschive che "caratterizzano figurativamente" il territorio quali:



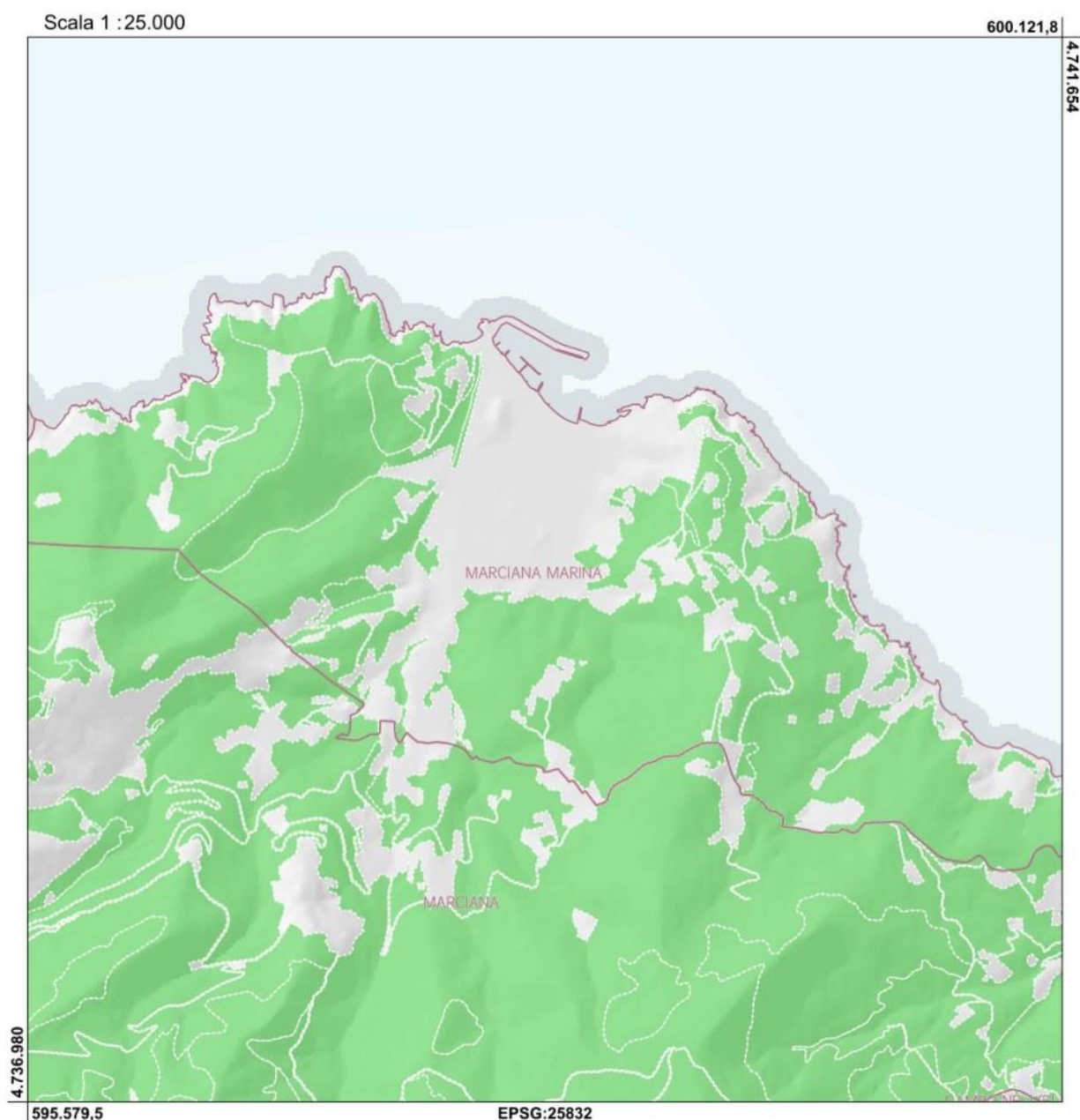
Regione Toscana



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

I territori coperti da foreste e da boschi



- boschi di latifoglie mesofile a prevalenza di faggio e/o abetine;
- boschi di latifoglie a prevalenza di specie quercine;
- castagneti da frutto;
- boschi di altofusto di castagno; - pinete costiere; - boschi planiziari e ripariali;
- leccete e sugherete;
- macchie e garighe costiere;
- elementi forestali isolati e paesaggisticamente emergenti e caratterizzanti;

3 - i paesaggi rurali e forestali storici (come riconosciuti dalle elaborazioni del Piano Paesaggistico e dalla legislazione nazionale e regionale vigente in materia).

b - Definire strategie, misure e regole / discipline volte a:

1 - promuovere la gestione forestale sostenibile finalizzata alla tutela degli ecosistemi forestali di valore paesaggistico e naturalistico nonché della loro funzione di presidio idrogeologico e delle emergenze vegetazionali;

2 - promuovere tecniche selvicolturali volte a contenere e/o contrastare la diffusione di specie aliene invasive soprattutto nelle zone di elevato valore paesaggistico e naturalistico;

3 - evitare che gli interventi di trasformazione e artificializzazione delle aree e delle formazioni boschive, di cui al presente comma lettera a, riducano i livelli e qualità e naturalità degli ecosistemi e alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi forestali e ne compromettano i valori, storico-culturali ed estetico percettivi;

4 - favorire il recupero delle attività agro-silvo-pastorali, al fine della conservazione dei caratteri storico-identitari e dei valori paesaggistici da esso espressi;

5 - tutelare i caratteri tipologici e morfologici degli insediamenti, degli edifici e dei manufatti di valore storico e architettonico, con particolare riferimento alle testimonianze della cultura agro-silvo-pastorale favorendone il recupero e il riuso compatibile con i valori del contesto paesaggistico;

6 - potenziare e valorizzare le attività economiche tradizionali nel campo della selvicoltura, e delle attività connesse, in particolar modo nelle zone montane e nelle aree economicamente svantaggiate;

7 - incentivare, laddove possibile anche mediante idonee misure contrattuali, il mantenimento e/o recupero:

- dei castagneti da frutto;
- dei boschi di alto fusto di castagno;
- delle pinete costiere;
- delle sugherete;
- delle sistemazioni idraulico-agrarie e forestali quali ciglionamenti, lunette, terrazzamenti, acquidocci, scoline, fossi;

8 - promuovere il recupero e la manutenzione della sentieristica, garantendone, ove possibile, l'accessibilità e la fruizione pubblica;

9 - perseguire la tutela, il miglioramento e la valorizzazione paesaggistica e naturalistica, delle proprietà pubbliche forestali, con particolare riferimento al patrimonio agricolo forestale regionale e alle proprietà comunali.

PRESCRIZIONI

a - Gli interventi di trasformazione, compresi quelli urbanistici ed edilizi, ove consentiti, sono ammessi a condizione che:

1 - non comportino l'alterazione significativa permanente, in termini qualitativi e quantitativi, dei valori ecosistemici e paesaggistici (con particolare riferimento alle aree di prevalente interesse naturalistico e delle formazioni boschive che "caratterizzano figurativamente" il territorio), e culturali e del rapporto storico e percettivo tra ecosistemi forestali, agroecosistemi e insediamenti storici. Sono comunque fatti salvi i manufatti funzionali alla manutenzione e coltivazione del patrimonio boschivo o alle attività antincendio, nonché gli interventi di recupero degli edifici esistenti e le strutture rimovibili funzionali alla fruizione pubblica dei boschi;

2 - non modifichino i caratteri tipologici-architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario, mantenendo la gerarchia tra gli edifici (quali ville, fattorie, cascine, fienili, stalle);

3 - garantiscano il mantenimento, il recupero e il ripristino dei valori paesaggistici dei luoghi, anche tramite l'utilizzo di soluzioni formali, finiture esterne e cromie compatibili con i caratteri del contesto paesaggistico.

b - Non sono ammessi:

1 - nuove previsioni edificatorie che comportino consumo di suolo all'interno delle formazioni boschive costiere che "caratterizzano figurativamente" il territorio, e in quelle planiziarie, così come riconosciuti dal Piano Paesaggistico nella "Carta dei boschi planiziarie e costiere" di cui all'Abaco regionale della Invariante "I caratteri ecosistemici dei paesaggi", ad eccezione delle infrastrutture per la mobilità non diversamente localizzabili e di strutture a carattere temporaneo e rimovibile;

2 - l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire o limitare negativamente le visuali panoramiche.

3.2.3.5. Beni architettonici tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004

Il Piano Paesaggistico individua i beni e le aree soggette a vincolo architettonico – monumentale. Nel territorio del Comune di Marciana Marina sono presenti i seguenti beni:

- TORRE PISANA O MEDICEA (LI0119)
- CIMITERO COMUNALE (LI0003B1)

3.3. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno

La Provincia di Livorno ha approvato con Delibera di C.P. n. 52 del 25.03.2009 il Piano Territoriale di Coordinamento (d'ora in avanti P.T.C.) che è lo strumento di pianificazione territoriale della Provincia diretto al coordinamento e al raccordo tra gli atti della programmazione territoriale regionale e la pianificazione urbanistica comunale.

Il P.T.C. si applica all'intero territorio della Provincia di Livorno ed in riferimento a tale ambito:

a) definisce i principi per lo sviluppo sostenibile e la tutela delle risorse essenziali del territorio, come condizioni di ogni ammissibile scelta di trasformazione, fisica o funzionale, del medesimo territorio;

b) stabilisce i criteri per gli interventi di competenza provinciale.

c) promuove azioni per la valorizzazione delle qualità ambientali, paesaggistiche e urbane presenti nel territorio provinciale e per il recupero delle situazioni di degrado;

d) definisce le regole per il governo del territorio e degli insediamenti con specifica considerazione dei valori paesistici.

e) indirizza gli strumenti di pianificazione territoriale comunali e gli atti di governo del territorio di ogni altro soggetto pubblico alla configurazione di un assetto del territorio provinciale coerente con le predette finalità.

E' compito del P.T.C. individuare le risorse, i beni e le regole relative all'uso nonché i livelli di qualità e le relative prestazioni minime che costituiscono invarianti strutturali dell'intero territorio provinciale e che devono essere sottoposte a tutela al fine di garantirne lo sviluppo sostenibile.

La disciplina di attuazione del P.T.C. si articola, come contenuti (Disciplina di piano - articolo 3), in:

- ❖ **definizioni:** identificazione univoca dell'oggetto delle disposizioni e con eventuale riferimento agli elaborati grafici del PTC;
- ❖ **obiettivi:** costituiscono riferimenti sostanziali per la programmazione e per gli atti di governo della Provincia, nonché per la pianificazione comunale;
- ❖ **indirizzi:** disposizioni orientative finalizzate al conseguimento degli obiettivi;
- ❖ **criteri e direttive:** regole da recepire per la formazione degli strumenti di pianificazione e degli atti di governo del territorio e per la definizione dei loro contenuti nonché per la loro valutazione integrata e per il monitoraggio periodico;
- ❖ **prescrizioni:** disposizioni cogenti relative:
 - alla finalizzazione ed al coordinamento delle politiche di settore ed alle quali devono dare attuazione gli strumenti della programmazione, i piani di settore e gli altri atti di governo del territorio di competenza provinciale,
 - alla individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza provinciale alle quali i Piani strutturali e gli atti di governo di competenza comunale devono conformarsi e dare attuazione;

La disciplina del Piano stabilisce che gli strumenti di pianificazione territoriale dei Comuni e gli atti di governo del territorio di ogni soggetto pubblico si conformano a quanto disposto dal P.T.C.P., per quanto attiene ai criteri stabiliti per la conoscenza dello stato del territorio, la formazione coordinata degli strumenti ed atti di governo territoriale, la valutazione integrata e la verifica periodica, ed al contempo dimostrano il rispetto delle invarianti strutturali individuate dal P.T.C.P. e la piena coerenza delle scelte statutarie, strategiche ed operative con i contenuti del P.T.C..

I Comuni, inoltre, danno attuazione al P.T.C. con i Piani Strutturali e gli atti di governo del territorio, di loro competenza, verificando ed integrando il quadro conoscitivo del P.T.C., ed adeguano lo stesso P.S.; le previsioni vigenti in contrasto con il P.T.C.P. sono soggette alle misure di salvaguardia, ai sensi dell'articolo 61 della L.R. 1/2005.

Il P.T.C. è composto dai seguenti documenti:

- **Quadro conoscitivo:** comprendente una serie di elaborati tra i quali i diversi piani e studi di settore provinciali e regionali e le elaborazioni dei caratteri del paesaggio del territorio provinciale (Tavole

analitiche tematiche – “appunti di paesaggio” in scala 1:250.000, Elaborazioni diagnostiche in scala 1:75.000, Atlante dei paesaggi (Schede identificative degli ambiti del territorio provinciale) e la Relazione);

- **Documento di Piano:** costituisce elemento di indirizzo e riferimento per la disciplina del P.T.C.;
- **Disciplina di attuazione;**
- **Disciplina dei valori e degli obiettivi di qualità paesaggistica;**
- **Elaborati di progetto:** una serie di carte relative sia ai sistemi territoriali (nove sistemi funzionali - produttivo, della rete della cultura, della rete dei servizi, delle infrastrutture, dei nodi, delle aree protette, dei collegamenti extraurbani, del trasporto, dell'energia elettrica, dei rifiuti), che inerente ai valori statuari del paesaggio ed infine una sulle strategie paesaggistiche di governo del territorio.

Il P.T.C., dall'analisi del quadro conoscitivo del territorio provinciale, individua e distingue i seguenti sistemi territoriali:

- 1) Sistema della pianura;
- 2) Sistema della collina;
- 3) Sistema insulare;
- 4) Sistema della Linea di Costa;
- 5) Il mare;

Dai quali si identificano i seguenti connotati:

- a) La città, industriale e portuale di Livorno aggregata alla pianura meridionale dell'Arno;
- b) L'insediamento costiero da Livorno a Portoferraio che riunisce le città balneari con alcune interruzioni specifiche della scogliera di Calafuria, della riserva naturale di Bolgheri e del promontorio di Populonia;
- c) La città, industriale e portuale di Piombino aggregata alla pianura meridionale del Cornia;
- d) Il sistema rurale identificabile con i territori posti ad est delle città balneari ricomprendente i rilievi collinari e aggreganti i centri collinari di Rosignano, Collesalveti, Bibbona, Castagneto Carducci, Suvereto, Sasseta e Campiglia Marittima
- e) La città portuale di Portoferraio e il Sistema insulare comprensivo di tutti i connotati citati ma in assenza della grande industria e con la presenza imperante dell'attività estrattiva;

Individua inoltre i seguenti caratteri dell'economia:

Industriale; Portuale; Turistica; Agricola; Marittima

Con i seguenti sistemi economici locali:

Area livornese; Bassa Val di Cecina; Val di Cornia; Isola d'Elba

Infine individua i seguenti caratteri geografici:

dei monti livornesi; della maremma settentrionale; dell'arcipelago toscano

Il territorio provinciale si presta a molteplici letture e in quest'ambito geografico si concentrano tutte le problematiche territoriali inerenti gli aspetti paesaggistici, ambientali, economici, sociali, insediativi, storici e

culturali. Il P.T.C. infatti definisce ed individua i temi aggreganti dello statuto del territorio e per ognuno dei quali individua le criticità, le prestazioni e indica delle strategie da perseguire.

Il P.T.C. riserva particolare attenzione al paesaggio. Il territorio provinciale si configura in quattro sistemi di paesaggio che costituiscono l'articolazione identitaria di tutto il paesaggio provinciale, in diretta relazione e derivazione dagli ambiti del PIT.

I Sistemi sono stati definiti quali aggregazioni degli ambiti di paesaggio, ambiti omogenei per caratteri strutturali e peculiarità paesaggistiche, identificati sulla base delle analisi condotte all'interno del Quadro conoscitivo del P.T.C. e che vengono assunti all'interno del quadro statutario, quali sub-sistemi.

Sono stati quindi definiti i seguenti sistemi e sub-sistemi:

1. Sistema di Paesaggio della pianura dell'Arno e delle colline livornesi

- 1) Paesaggio di pianura a dominante insediativa urbana. Stagno, Livorno, Antignano;
- 2) Paesaggio pedecollinare del versante occidentale delle colline livornesi. Pian di Rota, Montenero, Torre Boccale;
- 3) Paesaggio di pianura a dominante agricola e insediativa. Guasticce, Vicarello, Collesalveti;
- 4) Paesaggio pedecollinare del versante orientale delle colline livornesi. Castell'Anselmo, Colognole, T. Savalano;
- 5) Paesaggio delle colline livornesi a dominante forestale. Poggio Corbolone, Valle Benedetta, Castellaccio, Calafuria;
- 6) Paesaggio collinare con articolato mosaico forestale. Fortullino, Nibbiaia, Castelnuovo Misericordia, Gabbro;
- 7) Paesaggio pedecollinare a dominante agricola estensiva. Savalano, Campiano, Le Melette.

2. Sistema di Paesaggio della pianura del Cecina e delle colline centrali

- 1) Paesaggio collinare con articolato mosaico agrario. Rosignano Marittimo, Poggetti;
- 2) Paesaggio di pianura a dominante insediativa. Castiglioncello, Rosignano Solvay;
- 3) Paesaggio di pianura a dominante agricola. Vada, Collemezzano;
- 4) Paesaggio di pianura della Valle del Cecina a dominante insediativa. Cecina, Marina di Cecina, S. Pietro in Palazzi;
- 5) Paesaggio di pianura con presenza insediativa storica. Marina di Bibbona, Bolgheri, Donoratico, Castagneto Carducci;
- 6) Paesaggio collinare a dominante forestale di interesse culturale. Magona

3. Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere

- 1) Paesaggio collinare a dominante forestale seminaturale. Sassetta, Monte Calvi;
- 2) Paesaggio collinare delle cave e delle miniere. Rocca di San Silvestro, Monte Rombolo;
- 3) Paesaggio collinare con articolato mosaico culturale ed insediamenti storici. Campiglia, Monte Peloso, Suvereto;
- 4) Paesaggio collinare a dominante forestale di interesse naturale. Montoni;
- 5) Paesaggio di pianura della Val di Cornia a dominante agricola orticola. S. Vincenzo, Torre Mozza, Riotorto, Venturina;

- 6) Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativa storica. Baratti, Populonia;
- 7) Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativa produttiva. Piombino, Gagno, Torre del Sale.

4. Sistema di Paesaggio insulare

- 1) Elba. Paesaggio delle miniere tra Punta Falconaia, Punta Calamita e Lido di Capoliveri;
- 2) Elba. Paesaggio delle pianure centrali tra M. Perone ed i rilievi di M. Poppe e del Volterraio;
- 3) Elba. Paesaggio delle pendici di M. Capanne e M. Perone intercluso tra Colle Palombaia e Punta Crocetta;
- 4) Gorgona;
- 5) Capraia;
- 6) Pianosa;
- 7) Montecristo.

Il PTC ha inoltre individuato delle invarianti paesaggistiche quali elementi identitari dei luoghi nel Piano provinciale di Livorno, e che sono connotate dalle relazioni tra le Risorse essenziali e gli Elementi sistematici (gli ecosistemi in relazione alle aree protette ed alle aree contigue, il sistema insediativo storico e crescita per aggregazione in relazione al paesaggio rurale, i sistemi culturali identitari del paesaggio, i sistemi infrastrutturali e tecnologici anche nelle relazioni con i caratteri percettivi), che permettono di garantire identità e funzionalità territoriale nel tempo, nella possibilità di rigenerazione tanto delle risorse naturali quanto delle identità rappresentative della cultura locale, dei beni di interesse storico documentale, delle emergenze paesaggistiche.

Nello specifico sono state individuate le seguenti invarianti paesaggistiche:

- 1) **Identità geomorfologica e naturale del paesaggio:** Relazione morfologica ed ecosistemica tra i rilievi e le vallecole perpendicolari alla linea di costa, il sistema costiero dell'ambito dunale, spiagge ed affioramenti rocciosi e la pianura bonificata.
- 2) **Identità della matrice paesistica e permanenza degli elementi di differenziazione:** Relazione ecosistemica e funzionale tra aree boscate, aree agricole intercluse e margini arbustati.
- 3) **Identità della matrice biopermeabile del paesaggio e ruolo funzionale nella connessione tra costa ed entroterra:** Relazione eco sistemica e funzionale tra la costa e le aree boscate dell'entroterra, con valore di potenziamento del sistema di connessione ecologica e paesaggistica.
- 4) **Identità culturale della tessitura dei paesaggi agrari pianiziali di bonifica:** Relazione morfologica e funzionale tra il reticolo dei canali irrigui e la tessitura del paesaggio agrario.
- 5) **Identità culturale dei paesaggi agrari collinari con sistemazioni idrauliche ed insediamento aggregato:** Relazione morfologica e funzionale delle residuali colture arborate su terrazzamento in relazione ai nuclei urbani minori.
- 6) **Identità paesaggistica degli insediamenti aggregati in contiguità con la permanenza di articolati mosaici agrari e forestali:** Relazione morfologica e funzionale degli elementi di caratterizzazione dei borghi pedemontani, dei centri di pianura e del sistema degli appoderamenti, in relazione al contesto paesaggistico

- 7) **Identità tipologica ed integrità funzionale del reticolo viario storico e dei relativi caratteri visuali:**
Relazione funzionale e di fruizione del territorio utile a garantire l'accessibilità e la fruizione delle risorse attraverso il sistema delle strade storiche di rilievo storico-culturale e di pregio paesaggistico e panoramico, compresi i collegamenti veloci (Aurelia, autostrada, ferrovia) e la rete minore.
- 8) **Identità paesaggistica delle aree di relazione tra paesaggi protetti:** Relazione funzionale e verifica delle potenzialità del sistema connettivo di reticolari ecologica attraverso il potenziamento di elementi ecosistemici minori del paesaggio ordinario.
- 9) **Identità paesaggistica dei contesti di diretta pertinenza dei beni culturali soggetti a tutela:**
Relazione funzionale e verifica della permanenza di elementi di connessione tra i beni d'interesse storico culturale vincolati ed i contesti paesaggistici ordinari.

4. IL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE

Il territorio comunale è interessato da una compresenza di salvaguardie che derivano dall'applicazione di un articolato sistema di aree protette, di vincoli per legge e di piani di settore:

- Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano
- SIR – SIC - ZPS
- Vincolo idrogeologico
- Vincolo paesaggistico

I paragrafi successivi individuano le caratteristiche dei principali ambiti di salvaguardia e nello specifico il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, il SIR – SIC Monte Capanne e promontorio dell'Elbola.

4.1. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano ²

Il Parco Nazionale dell'arcipelago Toscano è stato istituito con DPR del 22 luglio 1996 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 290 dell'11 Dicembre 1996. La superficie a terra del Parco è di 127,32 Km² pari cioè al 48% della superficie totale dei comuni dell'Elba.

L'Arcipelago Toscano, situato tra la costa toscana e la Corsica, è formato da sette isole principali e da alcuni isolotti minori, per una superficie complessiva di circa 300 km².

Le isole maggiori sono, procedendo da N verso S: Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Montecristo, Giglio e Giannutri. I più importanti isolotti e scogli sono: Palmaiola e Cerboli, nei pressi dell'Elba in direzione NE; le Formiche di Grosseto, a N del Giglio; lo Scoglio d'Affrica o Formiche di Montecristo, a W di Montecristo; le Formiche di Capraia, di Palmaiola, della Zanca.

L'Arcipelago comprende 249 km di costa, di cui 147 km appartenenti alla sola Elba, la maggiore dell'Arcipelago Toscano, dista dal continente circa 10 km misurati tra Capo Pero (Elba) e lo Scoglio d'Orlando (Promontorio di Piombino); è lunga 27 km (da Punta Nera a Capo Ortano) e larga 18 (Da Capo della Vita a Punta dei Ripalti), con una superficie di 223,5 km².

Il territorio del Parco è stato suddiviso in quattro zone principali (A, B, C e D):

² Estratto dalla Relazione del Piano del Parco

- Zona A: RISERVA INTEGRALE

Tale zona è destinata alla conservazione dell'ambiente naturale nella sua integrità. Tale regime di conservazione include tutti gli interventi attivi per restaurare e/o mantenere condizioni di integrità di tutta la biodiversità o di alcune componenti particolarmente preziose.

Le zone A si estendono:

- Isola d'Elba: Monte Giove, Colle di Tutti, le Calanche
- la parte centrale del Monte Capanne
- due aree sull'Isola di Pianosa
- gran parte dell'area meridionale del Parco sull'Isola del Giglio
- la fascia occidentale dell'Isola di Capraia
- la parte meridionale dell'Isola di Giannutri
- tutte le isolette minori e scogli
- la quasi totalità dell'Isola di Montecristo

In queste aree sono previste le maggiori restrizioni all'uso delle risorse, restrizioni che spesso sono già in atto, grazie alle forme di tutela operanti antecedentemente all'istituzione del Parco.

- Zona B: RISERVA GENERALE ORIENTATA

Le aree incluse nella zona B si pongono come cuscinetto e come zone di confine tra le riserve integrali dell'area A e le aree a più alta antropizzazione della zona C, e concorrono a definire delle fasce di connessione tra le aree marine di maggior valore e le aree più interne.

Le zone B si estendono:

- Ampia fascia di contorno all'area del Monte Capanne non compresa nelle zone A
- gran parte dell'area del Parco nel centro dell'Isola d'Elba
- gran parte dell'area nord-orientale del Parco (Monte Serra, Monte Capannello, Cima dei Monti, Volterraio).
- l'intera area del Monte Calamita
- zona umida la Mola.
- una fascia che, sull'Isola di Pianosa, margina l'area agricola centrale
- tutta l'area di Parco dell'Isola di Capraia che non è compresa nella zona A, o nell'area agricola del "Piano" e "La Martola"
- gran parte dell'Isola del Giglio
- la fascia orientale dell'isola di Gorgona
- la parte centro-settentrionale dell'isola di Giannutri
- la zona "la Villa dell'Isola di Montecristo"

- Zona C: AREA DI PROTEZIONE

Le zone C sono le aree più propriamente agricole del Parco e sono in genere di piccole e medie dimensioni. Il regime di tutela è finalizzato alla conservazione e valorizzazione degli usi agricoli tradizionali. Sono state individuate a partire dai caratteri paesistici e culturali legati alle specificità dei modelli di coltivazione compatibili con la presenza di emergenze naturali e culturali.

- Zona D: AREA DI PROMOZIONE ECONOMICA E SOCIALE

Le zone D, generalmente caratterizzate da più evidenti modifiche di origine antropica rispetto alle zone precedenti, sono tutte individuate all'interno delle aree C. Esse comprendono le aree più o meno estesamente modificate dagli interventi antropici o quelle destinate dagli strumenti urbanistici comunali all'urbanizzazione, se non coincidenti con aree di specifico interesse storico-culturale, naturalistico e geologico.

All'interno della zona D si distinguono due diverse tipologie:

- caratterizzate da ambienti urbani, con strutture compatte e organizzazioni consolidate, su cui concentrare la qualificazione ed il potenziamento dei servizi e degli spazi urbani e si riferiscono ai centri di Marciana, Poggio e Campo nell'Elba (zona D)
- compendio minerario di Rio Marina, di Capoliveri e di Porto Azzurro (zona DS).



Gorgona

Nel Comune di Marciana Marina, dove la superficie del PNAT è circa il 30% dell'intero territorio comunale, sono presenti la zona B "Riserva Generale Orientata", la zona C "Area di Protezione" e la zona De in località la Cala.



Il SIR 58 - Monte Capanne e promontorio dell'Enfola, corrisponde al SIC IT5160012 omonimo. Il Sito appartiene alla regione bio-geografica mediterranea e si estende su 6.756 ettari all'interno dei Comuni di Campo nell'Elba, Marciana e Marciana Marina, nell'Isola d'Elba, in Provincia di Livorno. Il sito è compreso in gran parte nel Parco Nazionale "Arcipelago Toscano". L'area del Monte Capanne è caratterizzata da un'elevatissima diversità ambientale e da livelli alti o molto alti di naturalità, con versanti a morfologia accidentata ed elevata acclività con boschi di sclerofille e di latifoglie, macchia alta e bassa, garighe, praterie aride, affioramenti rocciosi e aree detritiche, coste rocciose. Il promontorio dell'Enfola è di grande valore paesaggistico e comprende tratti di costa alta di notevole valore naturalistico. Il Sito è molto rappresentativo della ricca flora elbana e della fauna (vengono segnalate sono segnalate rare specie ornitiche nidificanti marine e terrestri).



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Regione: Toscana

Codice sito: IT5160012

Superficie (ha): 6756

Denominazione: Monte Capanne e promontorio dell'Enfola



Data di stampa: 07/12/2010

0 1 2 Km

Scala 1:100'000



Legenda

sito IT5160012

altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000

5. L'ELABORAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE E ALLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE

La "nuova" Amministrazione Comunale, ha previsto nelle proprie linee programmatiche, approvate con Del. C.C. n.37 del 28/07/2017, per quanto attiene l'ambito portuale, un nuovo disegno indirizzato in primo luogo al pieno rispetto del paesaggio, dell'ecosistema marino, dell'ambiente e dell'identità del paese, con interventi mirati alla sola riqualificazione del tessuto esistente, senza sostanziali alterazioni delle infrastrutture esistenti, nonché alla individuazione di modalità alternative gestionali del bene demaniale. A tal ragione si è resa necessaria l'attivazione di una Variante al Piano Regolatore Portuale comunale e contestualmente una variante al Regolamento Urbanistico comunale, in quanto lo stesso, detta gli indirizzi entro cui il Piano Regolatore Portuale agisce. Si specifica che con Deliberazione n.4 del 23/02/2017 il Consiglio Comunale dava avvio al Procedimento per la redazione del Piano Operativo e del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi rispettivamente dell'art.17 della L.R.65/2014 e art.23 della L.R.10/2010 e che pertanto la presente Variante al PRP costituisce anche integrazione all'avvio del procedimento per la redazione del Piano Operativo.

5.1. Gli obiettivi specifici da perseguire con la Variante al Piano Regolatore Portuale

Alla luce di quanto premesso sopra, sono stati individuati i seguenti **obiettivi generali** i quali costituiranno la redazione della Variante al Piano Regolatore del Porto (PRP) di Marciana Marina:

- Ob.1. -** gli interventi di riqualificazione dell'area portuale previsti dal PRP non dovranno compromettere il contesto paesaggistico ed ambientale nonché l'architettura originaria e l'identità del piccolo borgo marinaro, in special modo tramite opere infrastrutturali ad alto impatto ambientale, come quelle riferite all'ampliamento della banchina al molo di sopraflutto e della diga frangiflutti, come indicate nelle ipotesi progettuali contenute nel PRP;
- Ob.2. -** mantenimento delle previsioni di riqualificazione e sistemazione del V.le R. Margherita, tramite la realizzazione di un molo sottoflutto e di un nuovo tratto banchinato per l'accosto dei moto pesca e del traffico commerciale in genere;
- Ob.3. -** le previsioni del P.R.P. dovranno essere incentrate soprattutto al recupero ed alla riqualificazione degli spazi demaniali esistenti, con potenziamento dei servizi a terra, compresa una nuova localizzazione del distributore di carburante da rivedere, rispetto a quella attualmente prevista dal vigente PRP, anche alla luce del mantenimento della tradizionale festa patronale di S. Chiara, la quale in tal caso verrebbe ridimensionata negli spazi e contenuti;
- Ob.4. -** dovrà essere individuato un nuovo disegno urbanistico degli spazi attrezzati comprensivi degli standard urbanistici a terra, parcheggi, area a verde pubblico servizio di assistenza in genere, pur garantendo il mantenimento del numero dei natanti attualmente previsti nel P.R.P. e nella rete dei porti del Master Plan allegati al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana;
- Ob.5. -** il P.R.P. dovrà prevedere un nuovo assetto urbanistico il quale tuteli paesaggisticamente l'arenile di V.le R. Margherita limitando gli interventi alla sola conservazione e messa in sicurezza dello

specchio acqueo a tutt'oggi interessato da attività nautica che dovrà eventualmente essere individuata in altra zona a favore della balneazione dello stesso;

Ob.6. - Il P.R.P. dovrà prevedere modalità di gestione dell'area portuale tale da garantire la sostenibilità economica delle opere progettuali che riguardano la stessa, senza sovradimensionamenti delle stesse che necessiterebbero di ingenti investimenti tali da non poter essere recuperati o comunque ammortizzati in una ragionevole tempistica, con i conseguenti rischi derivanti dall'assenza di effettiva redditività delle attività oggetto di concessione;

Ob.7. - Dovrà essere previsto un armonico sviluppo sostenibile nell'ambito portuale, sia da un punto di vista funzionale che paesaggistico-ambientale e di tutela della sua identità storico-architettonica, detenuto in Concessione Demaniale al Comune di Marciana Marina, con opere finalizzate alla sola messa in sicurezza ed adeguamento dell'attuale tratto banchinato in cui parallelamente sono stanziati i pontili galleggianti, con limitate opere di protezione, il tutto al fine di migliorare la qualità del servizio.

5.2. L'integrazione all'Avvio del Procedimento del Piano Operativo di Marciana Marina

Il Piano Regolatore del Porto è direttamente legato allo strumento urbanistico comunale (Regolamento Urbanistico) in quanto esso detta e definisce gli ambiti entro cui opera il PRP e ne disciplina gli interventi i quali saranno approfonditi dal piano sottoposto. Il tipo di Variante al PRP definita con il presente documento di Avvio del Procedimento necessita quindi, di una contestuale Variante al Regolamento Urbanistico Comunale.

Come specificato precedentemente, con Deliberazione n.4 del 23/02/2017 il Consiglio Comunale ha dato avvio al Procedimento per la redazione del Piano Operativo e del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi rispettivamente dell'art.17 della L.R.65/2014 e art.23 della L.R.10/2010.

Alla luce delle nuove procedure avviate dall'Amministrazione Comunale, indirizzate alla redazione del nuovo strumento operativo comunale, riteniamo di inserire le modifiche normative necessarie all'attuazione della Variante del PRP direttamente nel nuovo Piano Operativo. Si specifica però che, alla luce del documento di Avvio del Procedimento per il Piano Operativo, approvato con Deliberazione di C.C. n.4 del 23/02/2017, nel quale si indicava il recepimento degli indirizzi del RU previgente in merito al Piano Regolatore del Porto, sarà necessario apportare una integrazione al Documento stesso di Avvio del Procedimento del nuovo PO.

Questo documento **costituisce di fatto anche integrazione al Documento programmatico per l'Avvio del procedimento, redatto ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014, approvato con Deliberazione di C.C. n.4 del 23/02/2017**, indicando un nuovo obiettivo specifico il quale, coerentemente con gli obiettivi prefissi dalla Variante al Piano Regolatore Portuale, indirizzerà la redazione del nuovo Piano Operativo alla modifica della disciplina in merito agli interventi ammessi nell'area portuale. Nello specifico, il nuovo obiettivo è:

Ob.8. - Modifica della disciplina in merito al Piano Regolatore Portuale e delle previsioni ammesse, alla luce e coerentemente con la Variante al PRP in atto.

5.3. Le azioni da compiere per il raggiungimento degli obiettivi

Si riporta di seguito, una prima tabella sintetica relativa alle azioni che appare già possibile individuare per favorire l'attuazione degli obiettivi preliminari sino ad ora definiti.

AZIONI FINALIZZATE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI	
Obiettivi	Azioni
Obiettivo 1 – gli interventi di riqualificazione dell'area portuale previsti dal PRP non dovranno compromettere il contesto paesaggistico ed ambientale nonché l'architettura originaria e l'identità del piccolo borgo marinaro, in special modo tramite opere infrastrutturali ad alto impatto ambientale, come quelle riferite all'ampliamento della banchina al molo di sopraflutto e della diga frangiflutti, come indicate nelle ipotesi progettuali contenute nel PRP	<u>Piano Operativo</u> Dovrà essere individuata e perimetrata l'area entro la quale il PRP potrà operare. Dovranno inoltre essere previste apposite prescrizioni paesaggistiche-ambientali in merito all'inserimento delle previsioni rispetto al contesto territoriale esistente. <u>Piano Regolatore Portuale</u> Dovranno essere riviste le previsioni del vigente PRP alla luce di un nuovo quadro paesaggistico ambientale sottolineato anche dal nuovo strumento regionale (PIT-PPR). Si dovrà pertanto procedere all'analisi delle reali necessità funzionali del porto e quali interventi di riqualificazione risultano ottimali al raggiungimento dell'obiettivo.
Obiettivo 2 – mantenimento delle previsioni di riqualificazione e sistemazione del V.le R. Margherita, tramite la realizzazione di un molo sottoflutto e di un nuovo tratto banchinato per l'accosto dei moto pesca e del traffico commerciale in genere.	<u>Piano Operativo</u> Dovranno essere previsti appositi indirizzi normativi riguardanti l'ambito di recupero e gli interventi ammessi. <u>Piano Regolatore Portuale</u> Dovranno essere recepiti gli interventi di sistemazione del V.le R. Margherita e inquadrati rispetto ai nuovi obiettivi messi in atto dal PRP.
Obiettivo 3 – le previsioni del P.R.P. dovranno essere incentrate soprattutto al recupero ed alla riqualificazione degli spazi demaniali esistenti, con potenziamento dei servizi a terra, compresa una nuova localizzazione del distributore di carburante da rivedere, rispetto a quella attualmente prevista dal vigente PRP, anche alla luce del mantenimento della tradizionale festa patronale di S.Chiera, la quale in tal caso verrebbe ridimensionata negli spazi e contenuti	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere recepito il nuovo assetto urbanistico dell'area portuale, verificando gli spazi funzionali e il rispetto degli standard portuali necessari, e che gli stessi non compromettano il soddisfacimento degli standard pubblici necessari al Comune. <u>Piano Regolatore del Porto</u> Dovrà essere riprogettata in parte, la distribuzione delle attrezzature e servizi a terra, alla luce di un nuovo disegno urbanistico che valorizzi e tuteli gli spazi demaniali esistenti. Dovrà inoltre essere rivista la localizzazione del nuovo distributore di carburante, alla luce della modifica del progetto di diga sottoflutto, individuando comunque una posizione funzionale al servizio da svolgere.
Obiettivo 4 – dovrà essere individuato un nuovo disegno urbanistico degli spazi attrezzati comprensivi degli standard urbanistici a terra, parcheggi, area a verde pubblico servizio di assistenza in genere, pur garantendo il mantenimento del numero dei natanti attualmente previsti nel P.R.P. e nella rete dei porti del Master Plan allegati al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere recepito il nuovo assetto urbanistico dell'area portuale, verificando il rispetto degli standard portuali necessari e che gli stessi non compromettano il soddisfacimento degli standard pubblici necessari al Comune. <u>Piano Regolatore Portuale</u> Dovrà essere riprogettata in parte, la distribuzione delle attrezzature e spazi funzionali al porto, alla luce di un nuovo disegno urbanistico che tuteli gli aspetti paesaggistici del contesto. Dovrà inoltre essere rivista la localizzazione del nuovo distributore di carburante, alla luce della modifica del progetto di diga sottoflutto, individuando comunque una posizione funzionale al servizio da svolgere.
Obiettivo 5 – il P.R.P. dovrà prevedere un nuovo assetto urbanistico il quale tuteli paesaggisticamente l'arenile di V.le R. Margherita limitando gli interventi alla sola conservazione e	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere prevista una apposita normativa che indirizzi gli interventi sugli arenili esistenti. <u>Piano Regolatore Portuale</u>

messa in sicurezza dello specchio acqueo a tutt'oggi interessato da attività nautica che dovrà eventualmente essere individuata in altra zona a favore della balneazione dello stesso	Dovranno essere riprogettati gli interventi previsti su V.le R. Margherita, con l'obiettivo di valorizzare le aree demaniali esistenti e gli arenili esistenti, con tanto di area di balneazione annessa.
Obiettivo 6 – Il P.R.P. dovrà prevedere modalità di gestione dell'area portuale tale da garantire la sostenibilità economica delle opere progettuali che riguardano la stessa, senza sovradimensionamenti delle stesse che necessiterebbero di ingenti investimenti tali da non poter essere recuperati o comunque ammortizzati in una ragionevole tempistica, con i conseguenti rischi derivanti dall'assenza di effettiva redditività delle attività oggetto di concessione	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere prevista una apposita normativa che indirizzi la conservazione delle Concessioni Demaniali da disciplinare in sede di PRP. <u>Piano Regolatore Portuale</u> Il PRP dovrà appositamente prevedere le modalità di sfruttamento delle Concessioni Demaniali e delle attività connesse in modo da garantire la costante redditività dell'attività portuale e di quelle connesse a fronte degli investimenti necessari alla realizzazione delle opere nell'area di riferimento.
Obiettivo 7 – Dovrà essere previsto un armonico sviluppo sostenibile nell'ambito portuale, sia da un punto di vista funzionale che paesaggistico-ambientale e di tutela della sua identità storico-architettonica, detenuto in Concessione Demaniale al Comune di Marciana Marina, con opere finalizzate alla sola messa in sicurezza ed adeguamento dell'attuale tratto banchinato in cui parallelamente sono stanziati i pontili galleggianti, con limitate opere di protezione, il tutto al fine di migliorare la qualità del servizio	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere prevista una apposita normativa di indirizzo ai valori patrimoniali del territorio, da valorizzare in sede di PRP. <u>Piano Regolatore Portuale</u> Gli interventi di riqualificazione del porto dovranno essere volti alla sola messa in sicurezza ed adeguamento dell'attuale tratto banchinato. Dovranno pertanto essere redatte nuove ipotesi che si limitino ai soli interventi necessari alla messa in sicurezza dell'area portuale.

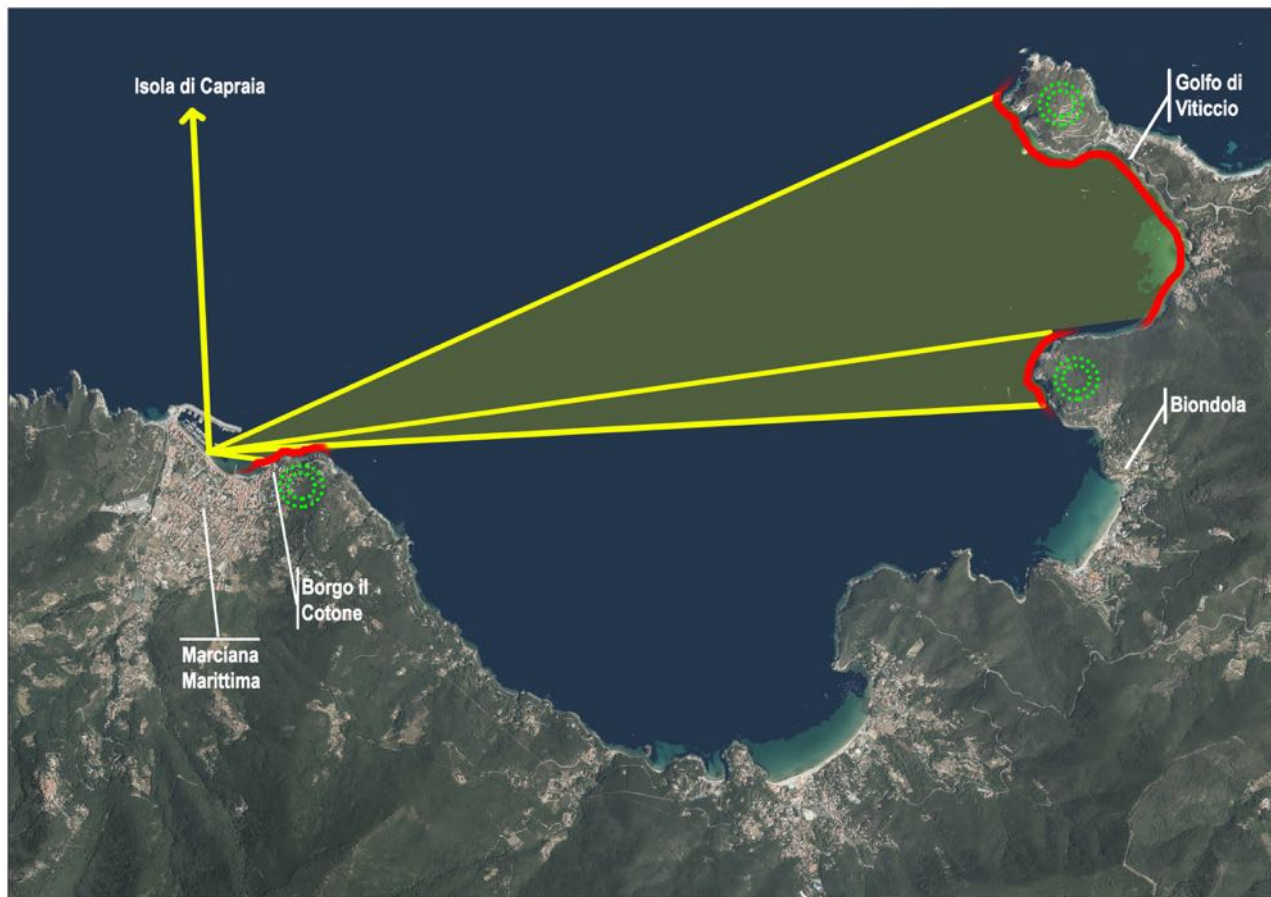
**AZIONI FINALIZZATE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI PER L'INTEGRAZIONE
ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DEL NUOVO PIANO OPERATIVO**

Obiettivo 8 – Modifica della disciplina in merito al Piano Regolatore Portuale e delle previsioni ammesse, alla luce e coerentemente con la Variante al PRP in atto	Contestualmente agli obiettivi e alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere redatta apposita normativa che disciplini l'ambito di pertinenza e di intervento del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.
--	--

5.4. L'intervisibilità paesaggistica del progetto

L'elaborazione della Variante al Piano Regolatore del Porto di Marciana Marina, coglie inoltre l'occasione di valutare gli effetti che potrebbe determinare l'intervento proposto del PRP approvato, in riferimento all'intervisibilità dal porto di Marciana Marina verso il mare e viceversa. Gli studi di corredo al PRP hanno correttamente riguardato anche questo aspetto, trattando in modo esaustivo il tema. La variante al PRP in oggetto, intende mettere in evidenza tra gli elementi determinanti, la godibilità della vista da e verso il mare dalla passeggiata di Viale Margherita, assumendo questo aspetto, come valore assoluto da salvaguardare e da valorizzare con i futuri interventi di riqualificazione portuale da prevedere nella variante al PRP. Tra gli elementi statuari il PIT-PPR pone particolare attenzione all'intervisibilità dei nuovi interventi urbanistici e

architettonici, da e verso le emergenze ambientali e paesaggistiche del territorio toscano. Per tale motivo, dovranno essere fatti ulteriori approfondimenti in merito all'inserimento paesaggistico degli interventi riguardanti la riqualificazione del porto, rispetto al contesto ad elevata qualità paesaggistica dell'Isola d'Elba, della sua costa e dell'arcipelago di isole che la circondano.

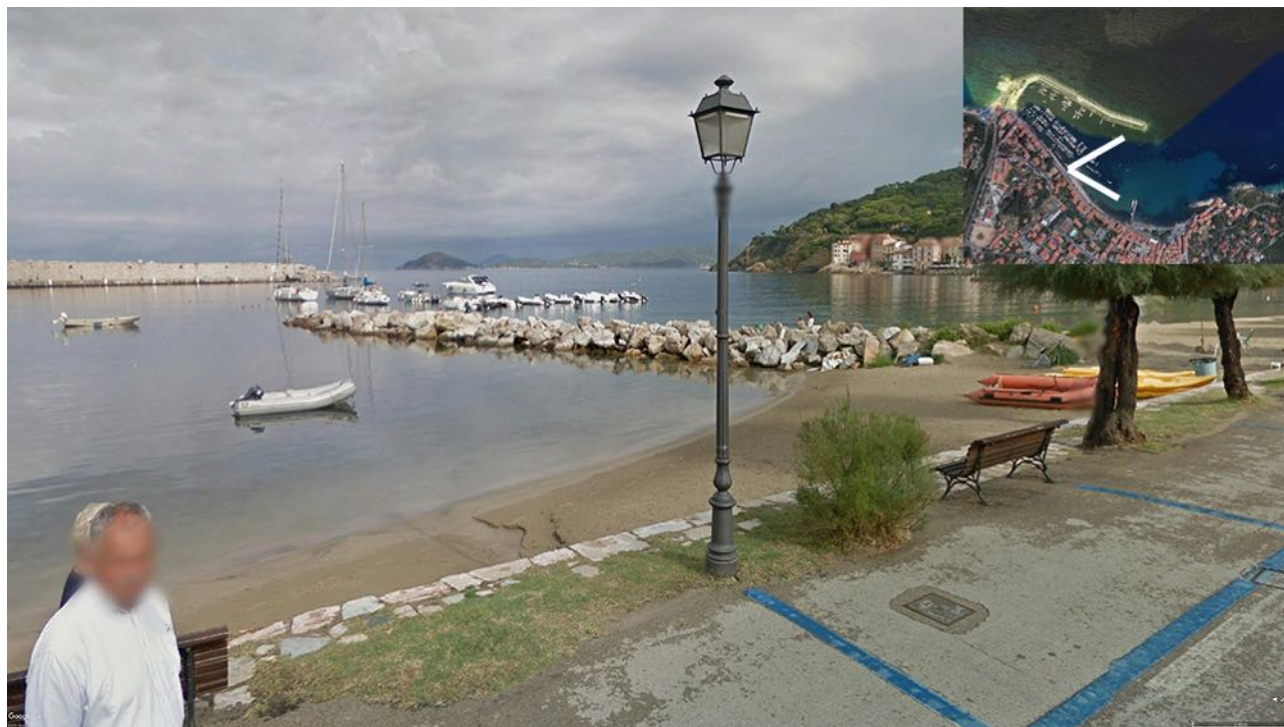


A tal riguardo, da una prima analisi, l'attuale progetto proposto dal Piano Regolatore del Porto di Marciana Marina, innanzitutto risulta comportare alcune criticità, rispetto ai con visivi da e verso le emergenze ambientali e paesaggistiche sopra menzionate. La realizzazione di una diga sottomarino di 80 mt di lunghezza, con scogliera di altezza 5 mt s.l.m. per un primo tratto e 3 mt s.l.m. per il tratto finale, se può costituire un elemento funzionale all'attenuazione delle correnti e dei venti, tuttavia comporterebbe l'occlusione del varco paesaggistico e visivo dal porto verso la costa, in special modo ponendo il punto vista dal percorso pedonale esistente che dalla fortezza percorre le mura e il molo storico. Anche la percezione visiva che si avrebbe dal mare verso il borgo marinaro ed il centro storico di Marciana Marina posto lungo Viale Margherita, ne risulterebbe in parte compromessa: la realizzazione delle opere ingegneristiche sopra descritte, comporterebbe per chi viene dal mare, l'occlusione visiva parziale del tessuto storico, modificandone l'attuale percezione qualitativa delle architetture storiche finendo per snaturare l'identità storico-architettonica del paese e del porto stesso.

Si specifica che tali considerazioni derivano anche da un'analisi dagli Obiettivi di qualità e direttive della Scheda d'Ambito 16 "Collina Metallifere e Elba" del PIT-PPR, la quale all'Obiettivo 4 recita: *"Tutelare, l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmaiola,*

Isoletti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecosistema di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario”.

Si ricorda poi che tra le prescrizioni del PIT vi è quella secondo cui gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che “4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico- identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico”.

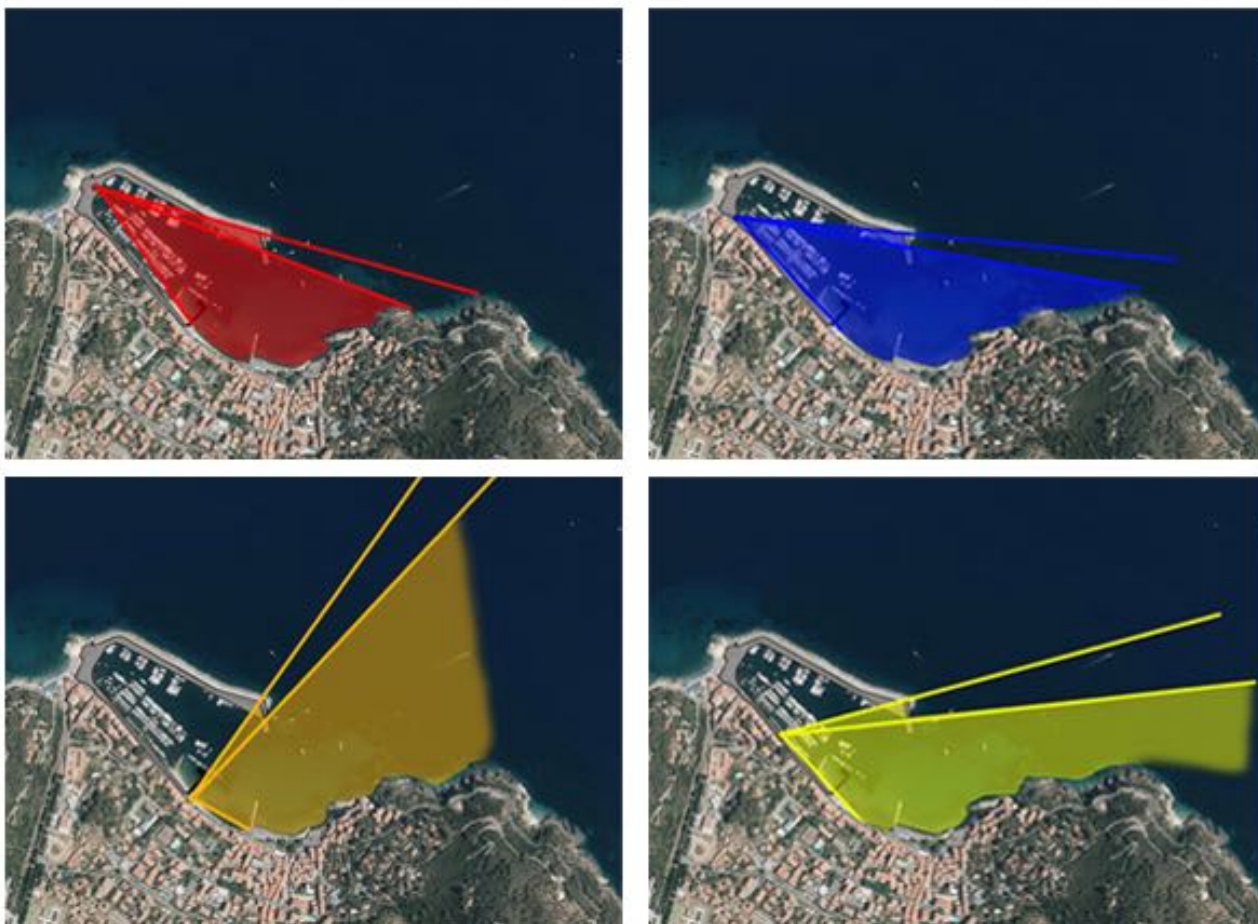


Vista con inserimento della diga sottomarina come da progetto dell'attuale PRP



Vista con inserimento della diga sottomarino come da progetto dell'attuale PRP

Con la Variante in questione quindi si coglie quindi l'occasione di approfondire anche il tema dell'inserimento paesaggistico degli interventi, valutandone anche i punti di forza e di criticità rispetto al contesto in cui sono inseriti.



5.5. La sistemazione del Viale Margherita e delle opere a terra

La Variante al Piano Regolatore del Porto di Marciana Marina individua tra gli obiettivi primari la riqualificazione del Viale Margherita, incrementando la sua naturale caratteristica turistica e potenziandone l'accessibilità e fruizione pedonale. Tale obiettivo, sicuramente condivisibile e da confermare, deve essere valutato in sede di variante al PRP in relazione anche al complesso delle opere a terra previste dal Piano Regolatore del Porto vigente. Tali opere di carattere infrastrutturale, pur necessarie al fine del soddisfacimento degli ulteriori standard pubblici, relazionati all'incremento dei fruitori, dovranno essere rivalutati e bilanciati nel contesto urbanistico del centro storico e del molo. Ulteriori spazi di sosta lungo costa, seppur funzionali nei periodi di alta stagione, potrebbero comportare elementi di disturbo della qualità abitativa e turistica della passeggiata lungo costa, in particolar modo durante i restanti mesi dell'anno. Infatti come si evince dagli obiettivi sopra citati, uno degli obiettivi della Variante in oggetto è potenziare l'ambito turistico del Viale storico del Capoluogo, caratterizzandolo come ambito di fruizione principalmente pedonale, dotato di servizi a corredo delle attività commerciali presenti.

In sede di Variante al PRP di Marciana Marina, saranno quindi approfonditi gli studi in merito al reperimento degli standard previsti per legge in modo coordinato con il redigendo Piano Operativo Comunale.

5.6. La fattibilità e sostenibilità economica delle previsioni dell'attuale PRP³

Attualmente nell'ambito portuale sussistono alcune concessioni demaniali marittime, in parte intestate a privati ed in parte poste in capo al Comune di Marciana Marina.

I piani di ormeggi approvati determinano una disponibilità complessiva pari a circa 560 natanti.

Per determinare la più probabile capacità economica derivante dalla sosta dei natanti è stato preso come riferimento il prezzario applicato per la sosta nell'ambito dello specchio acqueo detenuto in concessione demaniale dal Comune di Marciana Marina, che mediamente coincide con le altre realtà portuali dell'Isola, come sotto indicato:

TARIFFARIO

*nel prezzo è ricompreso la fornitura di energia elettrica ed adduzione acqua ed IVA di Legge

	Descrizione	Posti riservati	Tariffa massima giornaliera	Tariffa massima giornaliera	Tariffa massima giornaliera	Tariffa massima giornaliera
			Piena stagione (01.8 – 31.8)	Alta stagione (01.7 – 31.7)	Media stagione** (01.4 – 30.06 / 01.9 – 30.09)	Bassa stagione** (01.10 – 31.3)
A	Capitaneria di porto	1	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
B	Pescherecci< 10 mt f.t.	8	€ 1,00	€ 1,00	€ 1,00	€ 1,00
C	Pescherecci> 10 mt f.t.	1	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,50
G	Posti barca < = 10 mt f.t.	440	€ 60,00	€ 50,00	€ 30,00	€ 10,00
H	Posti barca >12 m <=14 m f.t.	92	€ 110,00	€ 90,00	€ 60,00	€ 20,00
I	Posti barca >14 m <=16 m f.t.	15	€ 130,00	€ 120,00	€ 60,00	€ 20,00
L1	Posti barca > 20 f.t. non commerciale	1	€ 250,00	€ 220,00	€ 160,00	€ 50,00

		Tariffa max. Luglio-Agosto		Tariffa max. periodo media stagione	Tariffa max. periodo bassa stagione
L2	Posti barca<= 10 m f.t. unità minori uso conto proprio porto base M. Marina	1	€ 3000,00	€ 300,00	€ 200,00
L2	Posti barca > 20 m f.t. commerciale	1	€ 6000,00	€ 600,00	€ 400,00

Potenzialità massima annuale degli specchi acqueei

Descrizione	Posti rilevato	Introiti massimi	Introiti massimi	introiti massimi	Introiti massimi	Introiti Complessivi gg.365
		Piena stagione (01.8 – 31.8)	Alta stagione (01.7 – 31.7)	Media stagione** (01.4 – 30.06 / 01.9 – 30.09)	Bassa stagione** (01.10 – 31.3)	
		gg.31	gg.31	gg.121	gg.182	
Capitaneria di porto	1	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	
Pescherecci< 10 mt f.t.	8	€ 248,00	€ 240,00	€ 968,00	€ 1,448,00	2.920,00

³ I dati riportati e le valutazioni economiche del presente capitolo sono stati forniti dall'Ufficio Tecnico del Comune di Marciana Marina

Peschierecci> 10 mt f.t.	1	€ 46,50	€ 46,50	€ 102,00	€ 138,00	547,50
Posti barca < = 10 mt f.t.	440	€ 818.400,00	€ 682.000,00	€ 1.597,200	€ 800.800,00	2.302.797,20
Posti barca >12 m < =14 m f.t.	92	€ 313.720,00	€ 256.680,00	€ 667.920,00	€ 334.880,00	1.573.200,00
Posti barca >14 m < =16 m f.t.	15	€ 60.450,00	€ 55.800,00	€ 108.900,00	€ 54.600,00	279.750,00
Posti barca > 20 f.t. non commerciale	1	€ 7.750,00	€ 6.600,00	€ 19.360,00	€ 3.600,00	37.310,00
Diving	1	€ 1.500,00	€ 1.500,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	5.400,00
Commerciale	1	€ 3.000,00	€ 3.000,00	€ 2.400,00	€ 2.400,00	12.800,00
TOTALE	560	€ 276.774,50	€ 256.706,50	€ 567.320,00	€ 296.346,00	€ 4.214.724,50

La presunta potenzialità per ogni singolo periodo stagionale è da ritenersi proporzionabile in quota percentuale del:

- a) Piena stagione 80%
- b) Alta stagione 60%
- c) Media stagione 25%
- d) Bassa stagione 5%

Pertanto si determina quanto segue:

- a) Piena stagione € 3.371.779,60;
- b) Alta stagione € 2.528.834,70;
- c) Media stagione € 1.053.681,12;
- d) Bassa stagione € 210.736,22.

Complessivamente, la potenzialità dei ricavi derivanti dagli ormeggio dei natanti è quindi € 7.165.034,64 a cui deve essere sommato il ricavo derivante dall'utilizzo dei bagni e docce in base al costo indicato nel bando, che viene presuntivamente calcolato per un numero di fruitori di almeno 3.000 utenze annue, quindi pari ad € 6.000,00.

Ne consegue pertanto che la presunta potenzialità economica, in base alle tariffe al transito approvate ammonta ad € 7.171.031,64 da arrotondare ad **€ 7.000.000,00**. Da tale importo dovrà essere decurtato l'importo per l'ormeggio dei residenti (140 natanti circa ed ammontante ad € 1.240.400,00 da arrotondare ad € 1.241.000,00), oltre a quella dei moto pesca che generalmente è a titolo gratuito, i DIVING ed il commerciale che ha una tariffa agevolata ammontante ad € 13.000,00 circa.

Pertanto la capacità economica risulterebbe essere pari ad € 5.746.000,00, a cui deve essere applicato un coefficiente di svalutazione del 5–10% derivato dall'imprevedibilità delle condizioni meteo marine, ammontante ad € 574.600,00.

Quindi gli incassi dovrebbero ammontare a complessivi € 5.171.400,00, da arrotondare per difetto ad **€ 5.000.000,00**.

A tale ed ultimo importo deve essere applicato un ulteriore coefficiente di svalutazione non superiore al 60%, al fine di soddisfare le esigenze economiche derivanti dalla sosta annuale dei natanti durante il periodo

invernale che, a differenza, potrebbero trovare ormeggio in altre realtà portuali. In conclusione quindi, il ricavo annuale potrebbe, nella migliore delle ipotesi non essere superiore a **€ 2.000.000,00**

Spese di gestione

- a) Spese di personale **€ 756.000,00, da arrotondare ad € 800.000,00**. Il valore viene determinato tenuto conto che il costo medio di un operaio specializzato, come nella fattispecie non dovrebbe superare 4.000,00 € mensili lordi, mentre per un amministrativo non dovrebbe essere superiore ai 3.000,00 €
 - 1) Per il periodo di bassa stagione (x mesi sei 10 marinai e quattro amministrativi) € 288.000,00
 - 2) Per il periodo di media stagione (x mesi quattro – 15 marinai e quattro amministrativi) € 272.000,00
 - 3) Per il periodo di alta e piena stagione (x mesi due - 20 marinai e sei amministrativi) € 196.000,00
- b) Canone demaniale dovuto allo stato ed alla Regione **€ 100.000,00**
- c) Spese di energia elettrica ed utenze in genere **€ 150.000,00**
- d) Spese per la periodica manutenzione dei beni comunali a terra quelle a mare (catenarie, corpi morti, golfari, drappi punti di ormeggio in genere con l'ausilio di sommozzatore qualificato, doghe, colonnine per la corrente, pompe di sollevamento impianto antincendio, impianti fognari, impianto telefonia e videosorveglianza, Etc.) **€ 150.000,00**
- e) Spese assicurazioni, premi annuali in genere **€ 100.000,00;**
- f) Spese amministrative varie, contabilità Etc. **€ 50.000,00;**
- g) Spese per lo smaltimento rifiuti circa **€ 100.000,00**

Spese complessive € 1.450.000,00 da arrotondare ad **€ 1.500.000,00** per il rischio di impresa.

Presuntivamente il guadagno annuale dovrebbe essere pari ad **€ 1.500.000,00**.

Il Piano Regolatore Portuale attuale, in conclusione, prevede che il gestore unico da individuare con gara ad evidenza pubblica attui a propria cura e spese le previsioni in esso contenute, quindi debba realizzare sia le opere infrastrutturali a mare che quelle a terra, in cambio del rilascio di una Concessione Demaniale pluriennale che secondo la Legge Regionale Toscana n. 31 del 09 maggio 2016 non deve superare il periodo ventennale.

Orbene le opere infrastrutturali più imponenti prevedono, nelle previsioni del vigente atto della pianificazione territoriale, l'allargamento del molo frangiflutti con rinforzo del medesimo con scogliera a protezione dell'attuale ingresso; la costruzione di un molo sottoflutto, la riqualificazione del V.le R. Margherita, di Piazzale Romeo Bernotti, Piazza Bonanno e V.le R. Magherita, della Torre Medicea oltre quelle a mare di riorganizzazione funzionale degli specchi acquei con posa di nuovi pontili galleggianti e tutte le opere connesse per garantire all'ambito portuale la dotazione degli standard e servizi minimi per tale scopo.

Agli atti del Comune non risulta esservi una stima dei costi necessari per realizzare tale opere.

Al fine quindi di valutare anche da un punto di vista economico la sostenibilità e quindi l'attuabilità delle previsioni dell'attuale PRP è necessario effettuare detta stima.

A tal fine si è ritenuto di prendere come riferimento il concorso di idee attuato dall'amministrazione comunale. In tale sede i Tecnici concorrenti, mediamente hanno determinato una spesa che in linea di massima si aggira intorno ai 10–12 milioni di €. L'ammortamento ventennale dei costi suddetti, determina, in caso di assunzione di mutuo, una rata annuale che si aggira intorno a 1.200.000,00 € annui. Pertanto l'utile d'impresa potrebbe essere al massimo pari a 300.000,00 € all'anno.

In ogni caso l'attività nautica a Marciana Marina (ma non solo) annualmente non garantisce ricavi all'infuori della stagione balneare ristretta a quasi due mesi l'anno, anche per la posizione del porto che solitamente viene utilizzato dalla maggior parte delle imbarcazioni come porto di transito.

A ciò aggiungasi l'attuale quadro economico nazionale di grande incertezza, che certo non incoraggia investimenti nel settore della nautica anche per la sua particolarità e per quanto già realizzato negli anni passati anche a livello di infrastrutture.

Risulta pertanto altamente rischioso, per il soggetto privato, assumere un onere così elevato per l'attuazione delle previsioni contenute nel vigente Piano Regolatore Portuale stante la presumibile scarsa e comunque non sicura redditività dell'investimento se non nel lunghissimo periodo.

6. IL QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO E GLI STUDI DI APPROFONDIMENTO

L'elaborazione della Variante al Piano Regolatore del Porto di Marciana Marina può avvalersi delle analisi già condotte in sede di Piano Strutturale, di Piano di Riqualificazione dell'Abitato (PdRA) e del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) approvato. Si tratta di un patrimonio conoscitivo molto ampio ed aggiornato come nel caso del P.R.P.

6.1. Lo stato attuale del porto di Marciana Marina⁴

L'area portuale attuale di Marciana Marina è caratterizzata da forte antropizzazione e da tre diversi livelli di qualità ambientale:

1) nella parte più interna, che si estende anche alla parte retrostante i pontili mobili del CVMM, si notano caratteristiche di fondali degradati probabilmente da presenza di idrocarburi, sia combustibili che da perdite liquide nelle fasi di rifornimento dei natanti, sia, probabilmente, dall'uso di ancoraggi su ancore proprie. E' probabile anche che esista una ridotta capacità di ricambio dell'acqua, nonostante la presenza di tubi di presa a mare di cui non si conosce però lo stato di manutenzione. I fondali di questa parte del porto non presentano praterie di fanerogame marine, ed anche le presenze ittiche e di invertebrati, riguardano specie molto comuni. Di un qualche interesse sono le comunità incrostanti che colonizzano questi substrati duri ad indicare un non totale degrado dell'ecosistema.

2) La parte intermedia, compresa tra il moletto all'altezza del bar La Torre ed il moletto dei sassi è ancora fortemente degradata, sempre per gli stessi motivi della precedente. La comparsa però di alcune piante di Posidonia in uno stato di "prateria molto rada", "semiprateria" ed a "fasci isolati" in corrispondenza delle banchine mobili del CVMM a S e dell'area dei nuovi pontili galleggianti a N fa pensare che ancora esista la possibilità di un moderato miglioramento delle caratteristiche ambientali. In questa zona è stata rilevata la presenza di specie ittiche e di invertebrati comuni nelle aree portuali.

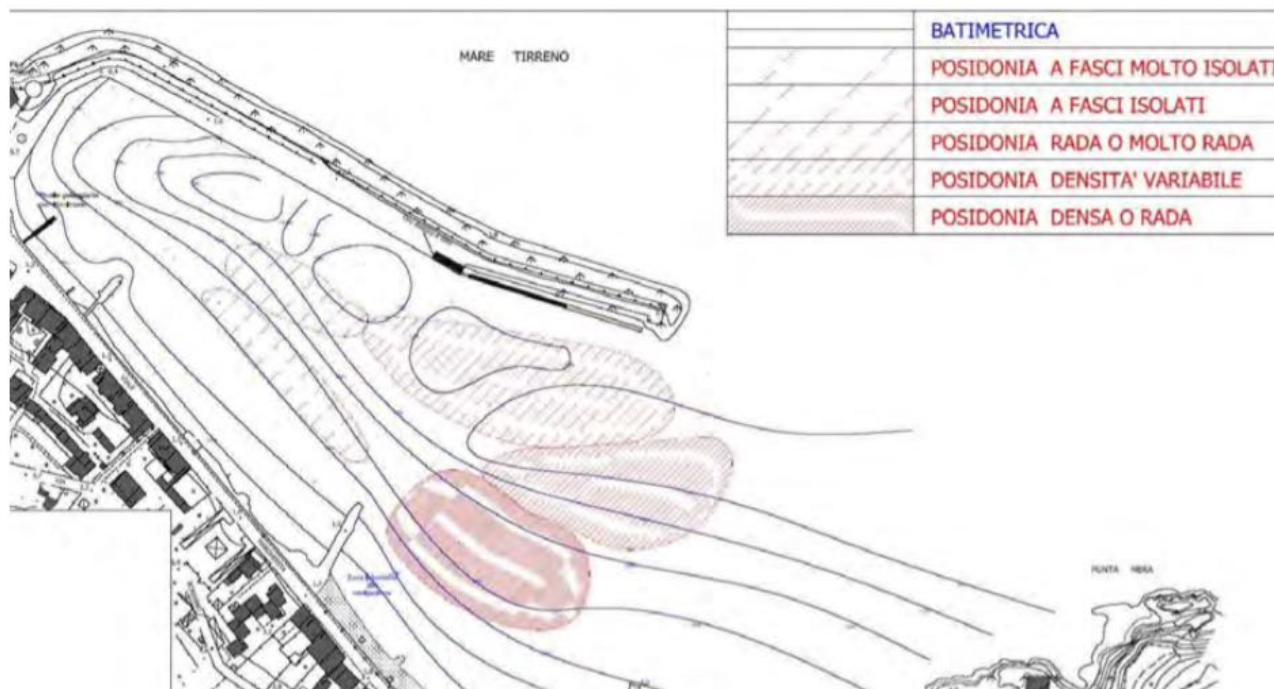
3) La parte tra il molo a sassi ed il molo del pesce nel lato S e tra la zona alaggio e la fine del frangiflutti, può essere considerata in parte a degrado intermedio ed in parte in buone condizioni per la presenza di praterie di Posidonia

⁴ Fonte: Rapporto Ambientale (VAS) del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina, approvato con Del C.C. n. 6 del 17.03.2016

- in uno stato di prateria “densa” e “rada”, nel lato S del bacino portuale corrispondente al campo boe in concessione, dove è segnalata (ma non confermata) la presenza delle rare specie animali *Pinna nobilis* e di *Hippocampus Spinosus*,
- in uno stato di prateria “densa”, “rada”, “molto rada” nel lato N , dove però la presenza di ricci del genere *Paracentrotus*, sulle scogliere artificiali retrostanti pontili mobili del CVMM, con piccole popolazioni di individui piuttosto grandi, e la presenza di una piccola popolazione di *Pinna nobilis* con alcuni giovani individui tra ca -4 e -7m di profondità, di fronte al pontile galleggiante, fa pensare ad un sistema in buone condizioni, o quanto meno in fase di recupero.

La regressione dei sistemi a *Posidonia oceanica* è testimoniata ormai in tutta l'area mediterranea, con la parallela scomparsa delle specie animali e vegetali ad essa associate che trovano nelle praterie il loro habitat elettivo. Tale distruzione porta come conseguenza ad una maggiore erosione costiera e ad una semplificazione dell'ecosistema paragonabile ad una sorta di “desertificazione”.

Localizzazione dei banchi di *Posidonia Oceanica* all'interno del bacino portuale:



La prateria di *Posidonia* del porto di Marciana marina non è molto estesa e non è stata censita dal punto di vista naturalistico ma, viste le risultanze attuali su altre parti dello specchio acqueo, ospita certamente specie di grande interesse. Consta di una piccola estensione di ca 35.000m². Le dimensioni ridotte di tale habitat e la convivenza ormai pluriennale con territori antropizzati contribuiscono a far sì che la situazione, nella fase attuale possa considerarsi stabile sebbene in alcuni suoi punti si noti un notevole degrado dovuto più ad un uso improprio dei sistemi di ormeggio che ad una situazione ambientale degradata. In questo ci viene a conforto la documentazione fotografica aerea in cui, il confronto tra la situazione dell'anno 2000 e l'anno 2007 (ultimo disponibile sul sito della Regione Toscana), indica chiaramente che la prateria è sostanzialmente immutata e in alcune parti in ottime condizioni, soprattutto se si tiene conto delle più recenti classificazioni (Pergent et al., 1995) .

Dal punto di vista della linea di riva si può osservare una sostanziale costanza al passare del tempo per quanto riguarda il lato SE, mentre c'è un lieve ripascimento sulla sinistra (5m ca.) del molo a sassi, nel lato NO della spiaggia antistante l'Hotel Marinella.

La situazione attuale del porto dal punto di vista ambientale presenta alcuni limiti.

- Sull'area insistono alcuni canali di scolo di acque reflue che influenzano negativamente la qualità delle acque.
- La mancanza di servizi igienici adeguati, soprattutto nel periodo estivo pone a rischio di sversamenti in porto da parte di quei natanti che non abbiano metodi di recupero dei liquami.
- Il rifornimento carburante nella parte più interna del porto costituisce un punto di impatto negativo molto alto sull'ecosistema.
- L'uso di ormeggio su ancore proprie, con il conseguente impoverimento della prateria di Posidonia, ha inciso notevolmente sull'impoverimento della qualità ambientale soprattutto del lato N del bacino portuale, dove si nota anche che l'uso di "trappe" può danneggiare in modo letale gli individui di *Pinna nobilis*.
- Lo stato della pervietà dei canali a mare nella parte più interna del porto non è controllata periodicamente e c'è il rischio che essi non svolgano più la loro funzione di ricambio delle acque. Il danno ambientale si esplicita nella riduzione di gran parte, o nella totale scomparsa, della prateria di Posidonia e nel relativo impoverimento delle biocenosi ad essa normalmente collegata. Questo avviene soprattutto nella parte più interna dell'area portuale dove minore è il ricambio e più alto l'impatto per la presenza della stazione di rifornimento, in minor misura nella parte intermedia dove permane un forte degrado dovuto forse in maggior misura all'uso di ormeggio su ancore proprie mentre la parte iniziale e Sud del porto è quella in cui la qualità ambientale è decisamente superiore. Nel complesso ed allo stato attuale delle conoscenze l'area risulta di un certo interesse naturalistico per la presenza di habitat prioritari in base alle vigenti normative (Prateria di Posidonia). C'è da notare che la presenza di Posidonia, e relativa fauna associata (con la presenza segnalata, e da verificare, di generi con specie considerate da proteggere rigorosamente, ad es. *Pinna* sp.), in alcuni casi anche in discreto stato e soprattutto in fase di ricrescita laddove non ci si ancora più su ancore proprie, è indice di un non totale ed irreversibile degrado. Si può pensare quindi ad un possibile recupero e conservazione ambientale, una volta prese alcune opportune misure di salvaguardia:
- La riorganizzazione degli ormeggi e dei servizi, insieme all'abbandono della pratica dell'ormeggio su ancore proprie sarà fondamentale per permettere di tenere sotto controllo ed invertire la tendenza al degrado dell'ecosistema
- Le caratteristiche del porto di Marciana Marina, che ne fanno un sito deputato alla frequentazione di natanti piccoli e medi, influisce in maniera ridotta sull'impatto sull'ecosistema da parte di idrocarburi combustibili e non, e del moto ondoso causato dal passaggio dei natanti.
- La stagionalità d'uso e quindi la possibilità di meglio sfruttare la capacità di resilienza dell'ecosistema fanno ben sperare in un possibile rapido recupero di biocenosi marine di buon livello anche all'interno del porto.

La zona in cui l'area portuale si presenta con migliore aspetto dal punto di vista dell'ecosistema marino, è la zona che dovrà essere interessata dai lavori più importanti di adeguamento portuale, per cui molta

attenzione dovrà essere posta alla loro progettazione ed all'esame approfondito dell'ecosistema. La fase dei lavori sarà poi quella più delicata dal punto di vista ambientale, per i rischi dovuti alla possibile introduzione di perturbazioni del sedimento e quindi del ciclo vitale di molte specie, soprattutto la Posidonia che è fortemente e negativamente influenzata da qualsiasi causa di intorbidamento delle acque. In particolare la progettata estensione, o addirittura lo spostamento, del molo dei sassi, in prossimità della residua prateria, che è anche quella in miglior stato di conservazione potrebbe arrecare danni all'ecosistema ed alle specie ad esso collegate.

Questa fase sarà anche quella che, se ben progettata e coordinata tra tutti gli attori, permetterà di ottenere la massima protezione dell'ambiente portuale e degli ambienti circostanti su cui i lavori andranno a incidere. Sarà necessario indagare preliminarmente e tenere sotto controllo per un periodo di tempo più o meno lungo gli effetti delle modifiche ambientali introdotte. Rischi ulteriori potranno derivare una volta terminate le opere dal mancato controllo sugli eventuali possibili incidenti ambientali e sulla stretta osservanza di regole di igiene ambientale.

Nella valutazione complessiva si dovrà tenere conto dei vari parametri che influenzano lo stato attuale e le possibili ripercussioni a seconda del tipo di intervento proposto, come:

- Quali saranno l'orientamento e lo sviluppo dei nuovi manufatti e quale la loro tipologia
- Che tipo di modificazioni ambientali saranno ipotizzabili, a causa delle mutate condizioni del regime ondoso e delle correnti, a carico della zona portuale ed a carico della zona di balneazione in seguito alla posa in opera di tali manufatti.

La Posidonia Oceanica

Le praterie di Posidonia oceanica, distribuite lungo la maggior parte delle coste del Mar Mediterraneo, occupano dal 2 al 4% dei fondali lungo il piano infralitorale e rappresentano l'ecosistema climax su substrati mobili, svolgendo un ruolo chiave nell'equilibrio della fascia costiera [Den Hartog, 1977]. Infatti, esse attenuano l'idrodinamismo e compattano i sedimenti contribuendo alla protezione della linea di costa. Inoltre, dal punto di vista biologico, sono caratterizzate da un'elevata produzione sia di materia vegetale (altamente fruibile ad opera dei detritivori) che di ossigeno [Boudouresque, 1996]. Infine, le praterie garantiscono la tutela della biodiversità, essendo esse stesse habitat di elezione per numerose specie marine e substrato favorevole d'insediamento, sviluppo e riparo [Den Hartog, 1977]. I beni e servizi che esse erogano alla comunità possono essere così riassunti:

- grande produzione di ossigeno; la Posidonia oceanica, grazie al notevole sviluppo fogliare, può liberarne nell'ambiente fino a 16 litri al giorno per ogni mq;
- produzione ed esportazione di biomassa e di energia; si calcola che circa il 30% della produzione di una prateria venga esportato in ecosistemi sia limitrofi, che distanti e molto più profondi;
- riparo dai predatori, zona di riproduzione e fonte di cibo per molti pesci, cefalopodi e cordati anche pregiati;
- fissazione dei fondali, così come avviene per la terraferma sui versanti forniti di un adeguato manto vegetale;
- protezione delle spiagge dall'erosione, grazie alla riduzione dell'idrodinamismo operata dallo strato fogliare e dallo smorzamento del moto ondoso a riva, dovuto alla presenza delle foglie morte.

L'elevata biodiversità animale che si riscontra nelle praterie di P. oceanica è funzione della grande variabilità di microhabitat di tale ecosistema [Mazzella et al., 1992]. La comunità zoobentonica presente nelle praterie mostra specifici adattamenti ai diversi compartimenti della pianta (foglie, rizomi e matte) [Gambi e Cafiero, 2001]. La fauna vagile degli strati fogliari è relativamente ben conosciuta, anche da un punto di vista trofico [Gambi et al., 1992], la fauna presente sui rizomi è ancora poco studiata [Somaschini et al., 1994], eccetto per gli echinodermi ed altri detritivori [Mazzella et al., 1992].

6.2. L'insabbiamento dell'imboccatura portuale⁵

Il porto turistico di Marciana Marina si trova racchiuso tra due capisaldi rocciosi ad ovest quella di punta del Nasuto ed ad Est di Punta della Crocetta, ed al centro di questa ridotta falcata rocciosa si pone la radice del molo di sopraflutto in prossimità della Torre Pisana. Il porto non è dotato attualmente di uno specifico molo di sottoflutto ma esistono comunque lungo la costa due pennelli (molo del pesce e pennello a scogli) perpendicolari alla stessa che di fatto costituiscono delle barriere alla movimentazione dei fondali ed offrono comunque una ridotta protezione dal moto ondoso incidente l'area.

I fondali portuali si presentano estremamente variabili, da rocciosi sul lato ovest del porto dalla zona pescatori fino a tutti i pontili in concessione al "circolo della vela" a sabbiosi per una estensione di circa 150/200 m antistanti la strada "oliviero murzi" per tornare ad essere rocciosi a ridosso del molo del pesce con scogli e bassi fondali e ghiaiosi/ a ciottoli in sponda destra del molo del pesce e chiudere la falcata con grandi scogli rocciosi.



Dall'analisi dello stato dei luoghi e delle caratteristiche orografiche della costa emersa e dei fondali costituenti l'ambito marino di studio, appare evidente come l'ambito portuale sia assolutamente indipendente e non in contatto con alcuna deriva longitudinale di trasporto solido litoraneo. Le spiagge più vicine (Procchio e Spartaia verso Est – S.Andrea verso Ovest) distano diverse Miglia e sono tutte racchiuse all'interno di specifiche unità fisiografiche ed è ben possibile classificarle tutte come "pocket beach" ovvero spiagge prive di

⁵ Fonte: Rapporto Ambientale (VAS) del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina, approvato con Del C.C. n. 6 del 17.03.2016

alimentazioni sabbiose litoranea longitudinali. La presenza inoltre di fondali elevati e rocciosi, e della prateria di Posidonia escludono qualsiasi possibilità di apporti esterni all'unità fisiografica portuale, la quale vive di una totale e propria autonomia. In tale contesto occorre valutare la possibilità che l'imboccatura portuale subisca fenomeni di insabbiamento e riduzione dei fondali per deposito di sabbia.

La distribuzione granulometrica della fascia emersa è variabile dagli scogli del "Cotone" fino alla sabbia sottile a ridosso del pennelletto di via Murzi, ovvero segue perfettamente il decadimento energetico impattante la costa. Le ondate provenienti dal IV quadrante, di grande intensità con onde maggiori di 4 m impattano violentemente l'area del "cotone" fino al molo del pesce ove troviamo un fondale quindi roccioso e con ciottoli anche di grandi dimensioni, con forte pendenza. Procedendo verso est, il ridosso del molo di Sopraflutto diventa più efficace ed il contributo energetico che impatto sulla costa diminuisce fino ad annullarsi del tutto a ridosso del pennelletto di via Murzi. Analogamente partendo dal Molo del Pesce la distribuzione granulometrica tende a variare in diminuzione, portandosi da ghiaia a sabbia. L'attuale configurazione risulta di fatto stabile già da molti anni e gli spostamenti ridotti della linea di costa possono essere attribuiti più ad esigenze di balneazione stagionale che non a fenomeni di trasporto.

In quest'ottica, l'ulteriore riduzione del contributo energetico derivante dalla realizzazione del completamento del molo di sopraflutto e della costruzione del molo di sottoflutto (Configurazione B dello studio sulla penetrazione del moto ondoso) garantirà una ulteriore stabilità alla linea di costa, che, non alimentata da flussi longitudinali, manterrà nel tempo i fondali attuali.

Si può pertanto ritenere che la particolare configurazione dell'area in esame e la totale assenza di afflussi sabbiosi da e per l'imboccatura portuale garantiscono l'impossibilità che l'imboccatura stessa si insabbi e che perda quindi le caratteristiche di rifugio sicuro.

6.3. Studio della agitazione ondosa all'interno dello specchio acqueo portuale⁶

In sede di procedimento di VAS per la redazione del PRP approvato con Del. C.C. n.6 del 17/03/2016, è stata studiata l'agitazione ondosa all'imboccatura ed all'interno del bacino portuale, utilizzando il modello numerico MIKE 21 EMS che integra in modo esatto l'equazione di Helmholtz. Tale equazione consente di ricavare i valori dell'agitazione in un bacino portuale tenendo conto dei fenomeni di diffrazione e riflessione, che nel caso specifico sono dominanti per la quasi costanza dei fondali presenti nel porto turistico in esame, una volta eseguiti i necessari dragaggi. Lo studio su modello matematico è stato condotto considerando una serie di direzioni d'onda e periodi ritenuti significativi per le condizioni meteomarine raggiungibili nel paraggio di Marciana Marina e ricavate nei precedenti studi meteomarini e di propagazione del moto ondoso da largo verso riva. Utilizzando i risultati ottenuti in tali studi si sono considerati tre periodi medi e cinque direzioni. Si è in questo modo verificata praticamente l'intera gamma di condizioni che si possono presentare all'imboccatura del marina. L'analisi è stata condotta tenendo in considerazione lo stato dei luoghi e quindi verificando diverse configurazioni di chiusura del molo di sopraflutto e del sottoflutto, al fine di trovare la soluzione ottimale che coniughi la sicurezza alla navigazione in fase di atterraggio al porto e le condizioni vincolanti ambientali esistenti.

⁶ Fonte: Rapporto Ambientale (VAS) del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina, approvato con Del C.C. n. 6 del 17.03.2016

La penetrazione del moto ondoso all'interno del bacino portuale nella configurazione attuale risulta rilevante con valori massimi di circa il 60% dell'onda incidente pari a 1.5 m (altezza d'onda residua nel bacino pari a 0.9 m) per le ondatazioni provenienti dal I quadrante. Importanti fenomeni di riflessione delle onde sulle scogliere del "cotone" si verificano per le ondatazioni provenienti dal IV quadrante riscontrando anche in questo caso una penetrazione all'interno del bacino portuale di onde riflesse con altezza anche superiore al metro e fino a circa 50 cm a metà bacino.

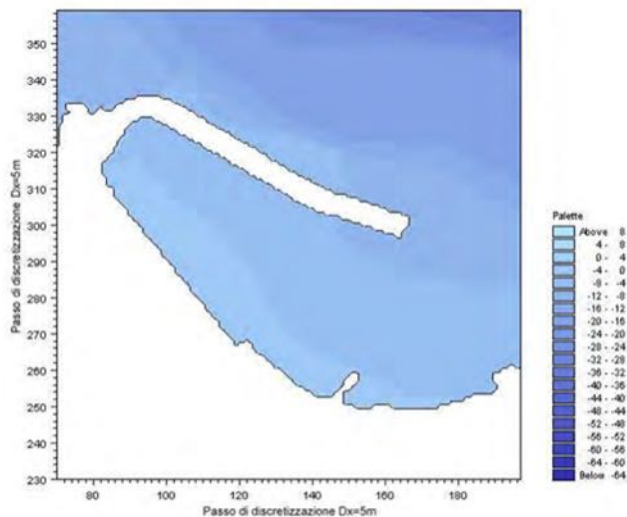
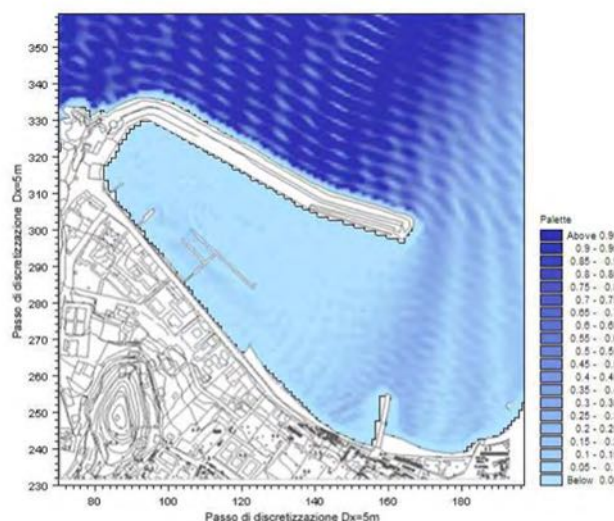
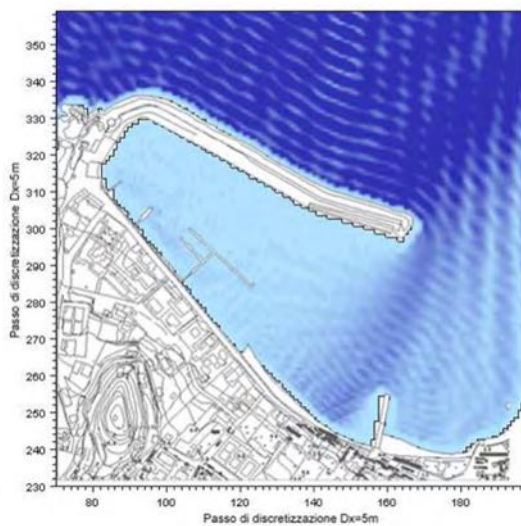


Figura 1: Batimetria - Stato dei luoghi



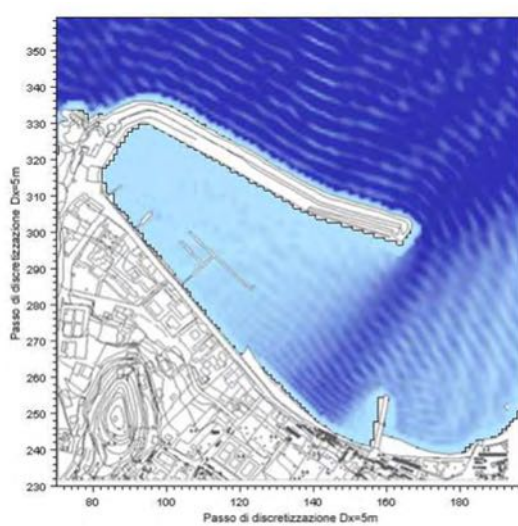
Agitazione ondosa
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=30°N Periodo Ts=5sec

Figura 2



Agitazione ondosa
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=40°N Periodo Ts=5sec

Figura 3



Agitazione ondosa
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=50°N Periodo Ts=5sec

Figura 4

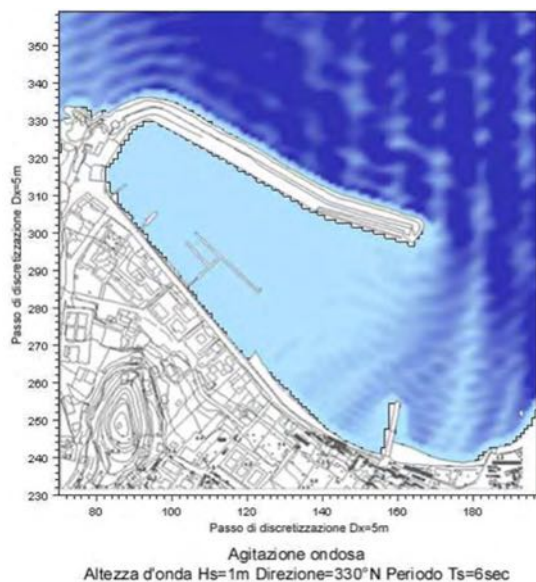


Figura 5

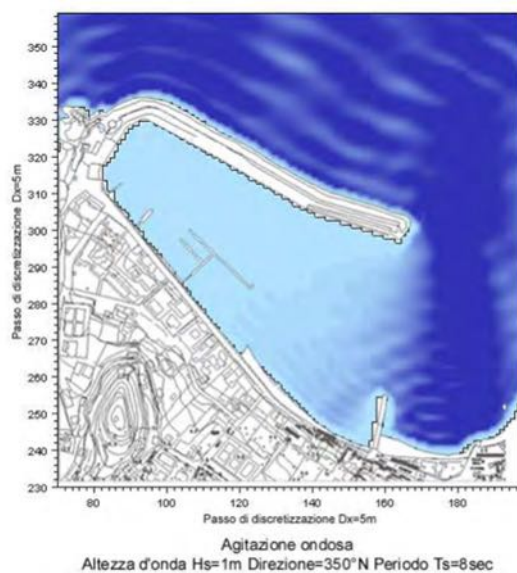


Figura 6

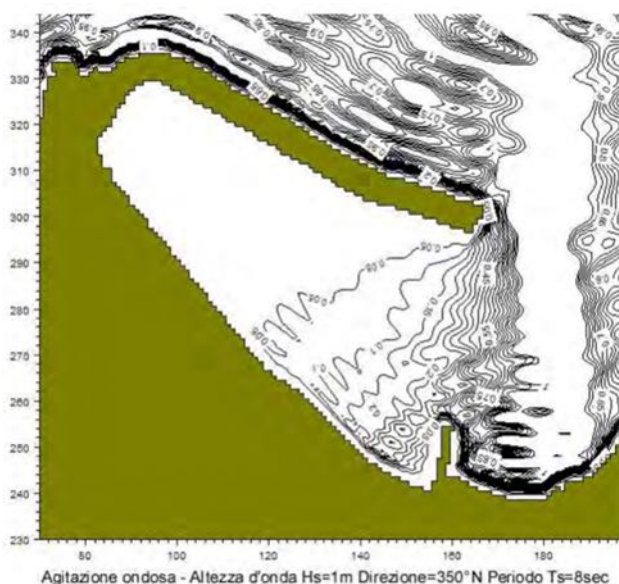


Figura 7

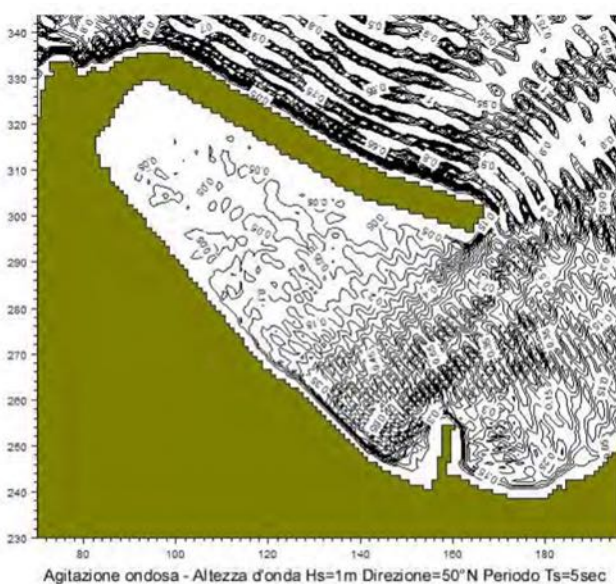


Figura 8

6.4. Punti di forza e criticità⁷

Il porto di Marciana Marina è caratterizzato dalla presenza di una barriera frangiflutti che definisce uno specchio acqueo interno caratterizzato dalla presenza di pontili galleggianti e campi boe per un totale di 350 posti barca, prevalentemente imbarcazioni da diporto e comunque di modesto alaggio. *“Lo specchio acqueo all’interno e antistante l’imboccatura del porto è riservato alle attività balneari e interdetto alla navigazione in corrispondenza della fascia costiera, mentre la zona a est del golfo di Marciana Marina e danti al nucleo antico del paese, è lasciata libera per l’ormeggio all’ancora. La mancanza di servizi dedicati alla nautica all’interno*

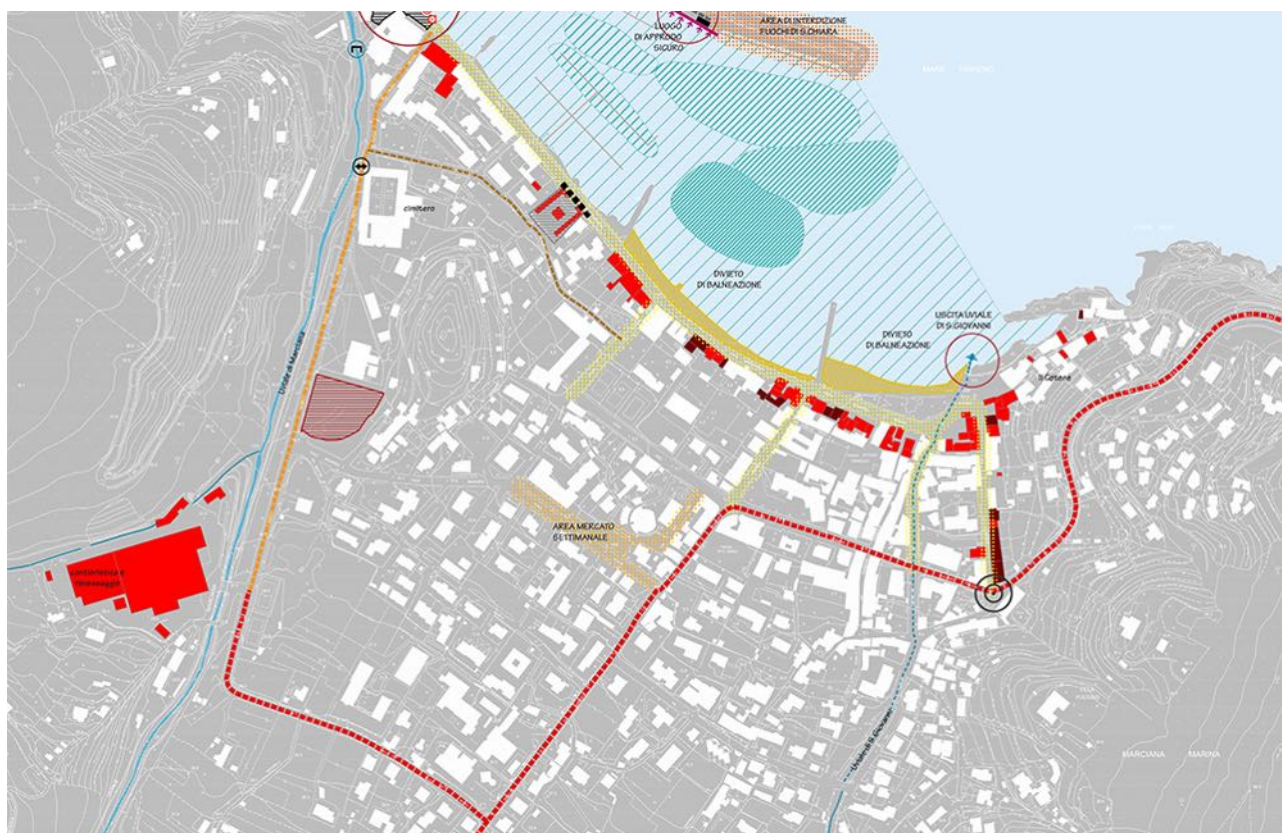
⁷ Fonte: Relazione tecnico metodologica del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina, approvato con Del C.C. n. 6 del 17.03.2016

del porto, ha finora determinato un utilizzo sostanzialmente stagionale dei posti barca, con un benefit economico al paese puramente marginale”⁸.

In fase di redazione del Quadro Conoscitivo del PRP, approvato con Del. C.C. n.6 del 17.03.2016, è stata prodotta una analisi di tipo SWOT finalizzata alla comprensione dello stato attuale e delle potenziali linee di tendenza evolutiva.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, le criticità più consistenti interessano l’asse di accesso all’area urbana costituito da Viale Cerboni e Viale Principe Amedeo. Si tratta di un nodo viario di notevole traffico, che rappresenta oltre tutto l’unico ingresso all’abitato di Marciana Marina.

La chiusura al traffico del lungomare nel periodo estivo, quando si registra la maggiore presenza turistica, incide ulteriormente su Viale Cerboni e Viale Principe Amedeo, esasperando ulteriormente l’intensità del traffico e limitando l’uso degli stalli per la sosta nelle aree soggette a restrizioni.



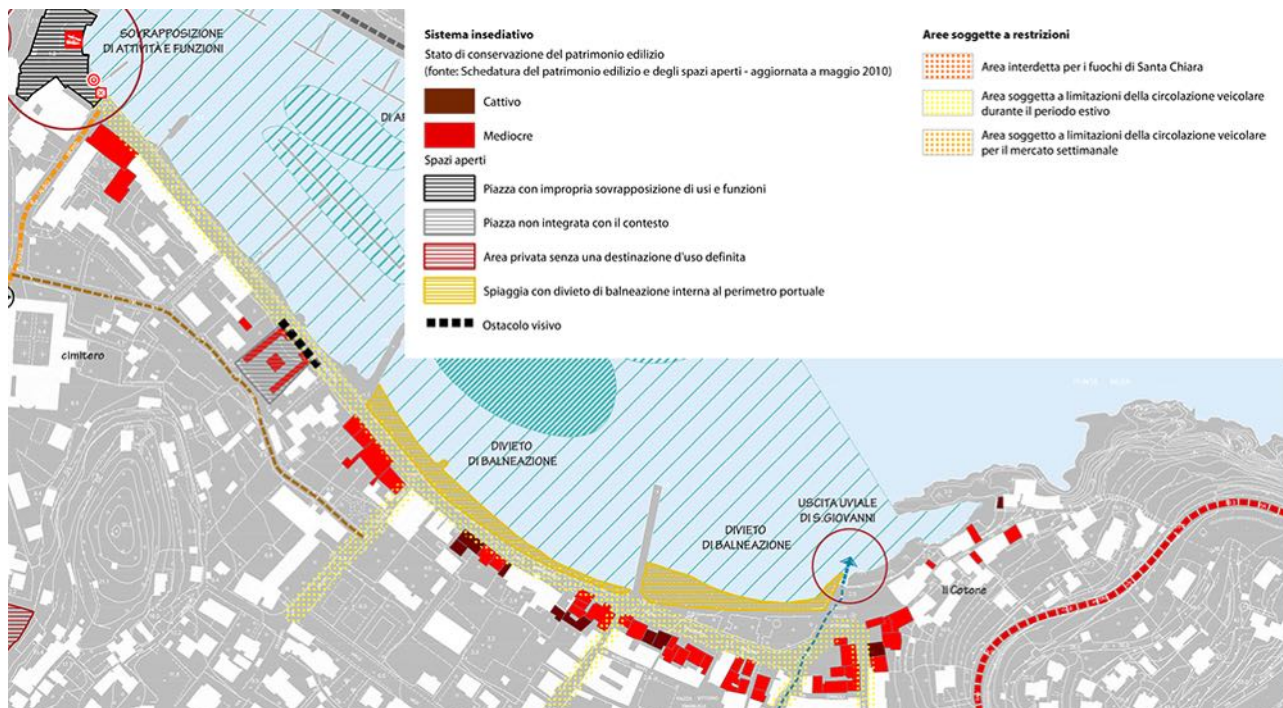
Estratto Tav. QC03 “Criticità/Punti di debolezza” del PRP di Marciana Marina

L’analisi ha inoltre evidenziato i complessi edilizi caratterizzati da uno stato di conservazione mediocre o cattivo, collocati per lo più in prossimità di Piazza della Vittoria e degli Scali Mazzini. Per quanto attiene alla situazione degli spazi aperti e di uso pubblico, le maggiori problematiche interessano Piazza Bernotti e la piazza compresa tra Viale Margherita e Via Bonanno.

Nel caso della prima, la criticità emersa è legata alla sovrapposizione di usi e funzioni nella parte finale del porto; in particolare, la presenza del distributore di carburante, la sosta (temporanea) di bus turistici, la sosta in

⁸ Comune di Marciana Marina, “Relazione Tecnica per l’Avvio dell’Accordo di Pianificazione finalizzato all’adozione della variante al PS e al RU comunali e del Piano Regolatore Portuale”. Artt. 22-23 L.R. 1/05, Dicembre 2009

generale, il passaggio del servizio di trasporto delle imbarcazioni da e verso il molo, la presenza dello scivolo per l'alaggio. La seconda piazza presa in considerazione, oltre ad essere sottoutilizzata, soffre, invece, di una scarsa integrazione con il contesto circostante e di una modesta visibilità da Viale Margherita, per la presenza di un muro di delimitazione che la rende difficilmente percepibile a chi transita o passeggia sul lungomare.

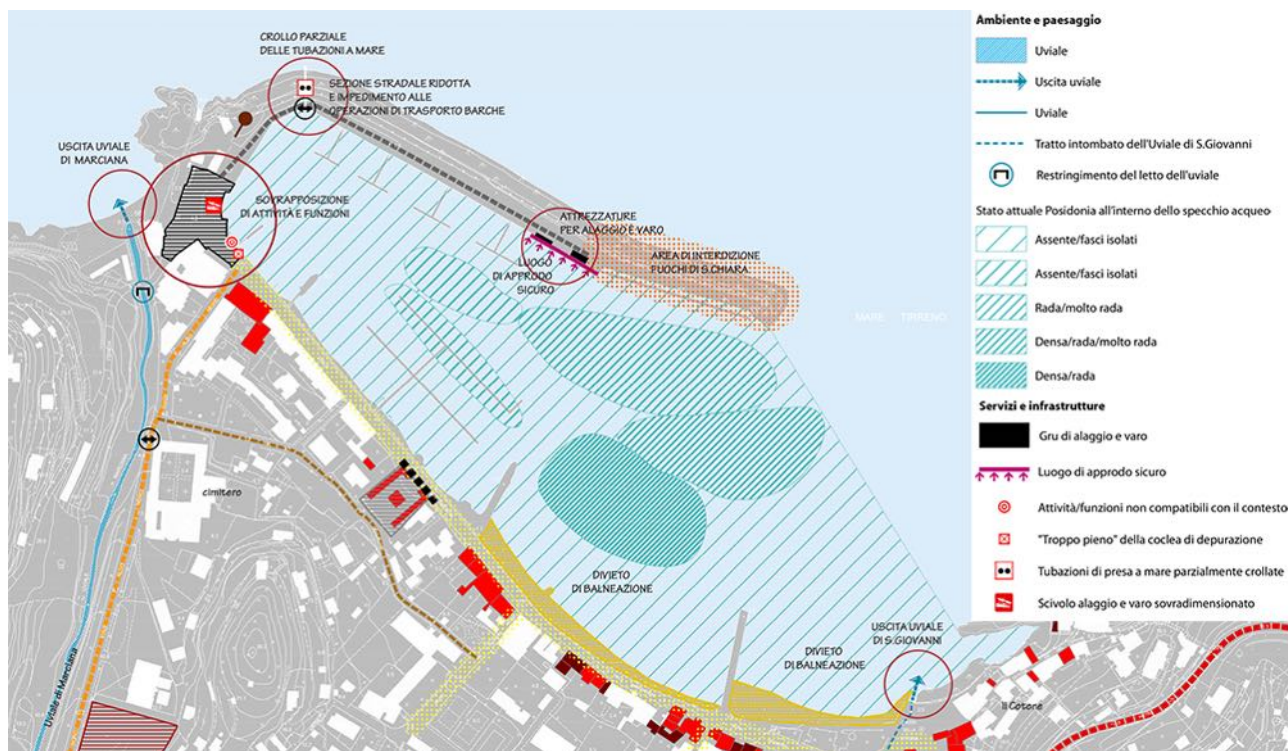


Estratto Tav. QC03 "Criticità/Punti di debolezza" del PRP di Marciana Marina

Dal punto di vista della qualità ambientale, è stato indicato, una prima suddivisione dello stato del fondale all'interno del porto realizzata sulla base di sopralluoghi ed immersioni sul posto. La qualità delle acque è influenzata negativamente dalla presenza di canali di scolo che sversano direttamente le loro acque all'interno dell'area portuale.

Un altro fattore di criticità per la qualità ambientale dello specchio acqueo è costituito dal cattivo grado di conservazione delle prese a mare collocate nella parte più interna del porto; parzialmente crollate le tubazioni, non è consentito un ricambio ottimale delle acque. Il servizio di trasporto delle imbarcazioni lungo il molo tra la gru di alaggio e varo e i cantieri che si occupano di rimessaggio – collocati su Viale Aldo Moro - si sovrappone negativamente al traffico ordinario, creando disagi e rallentamenti alla normale circolazione che trova in Piazza Bernotti lo snodo terminare per invertire il senso di marcia.

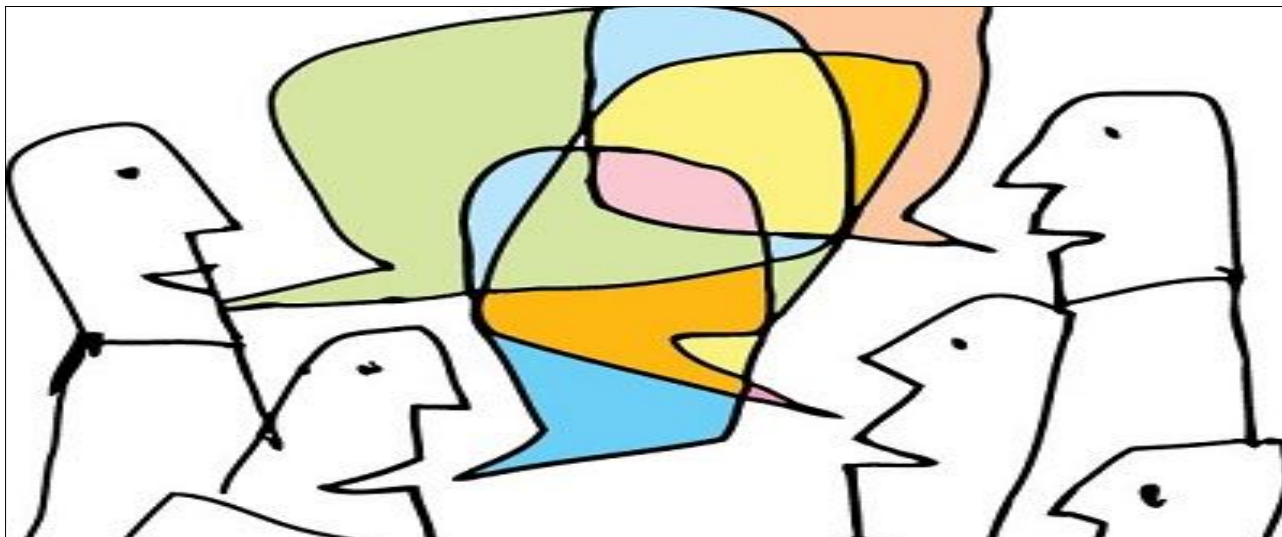
Il trasporto delle imbarcazioni incontra i punti di maggior conflitto lungo il molo frangiflutti in corrispondenza della "piegatura", nonostante gli interventi di ampliamento della sezione stradale recentemente realizzati ed in corrispondenza della strettoia su Viale Aldo Moro determinata dalla sporgenza sulla strada delle mura del Cimitero comunale.



Estratto Tav. QC03 "Criticità/Punti di debolezza" del PRP di Marciana Marina

7. LA COMUNICAZIONE E IL PROCESSO PARTECIPATIVO

L'elaborazione della Variante al Piano Regolatore Portuale rappresenta una fase fondamentale nel processo di pianificazione del territorio. E' necessario garantire, prima e durante la redazione e al momento dell'adozione, la massima comunicazione ed informazione e la piena e corretta partecipazione dei cittadini affinché lo strumento urbanistico stesso risponda efficacemente alle esigenze di sviluppo ordinato del territorio. Sarà quindi definita una strategia di comunicazione e di partecipazione che tenga ben presenti le due fasi e che distingua, secondo il meccanismo dell'individuazione degli elementi di riferimento e della categorizzazione sociale, i soggetti destinatari dell'informazione ed i protagonisti del processo di partecipazione.



Gli Amministratori, convinti della necessità di dare risalto alla portata di interesse generale dei nuovi strumenti di pianificazione e tuttavia consapevoli del carattere anche estremamente particolaristico delle questioni in essi trattate, intendono altresì regolare i percorsi di comunicazione e partecipazione secondo due fasi successive legate da un rapporto di consequenzialità:

1. un piano della comunicazione e della partecipazione riguardante l'impostazione, lo spirito e le indicazioni riguardanti lo sviluppo dell'intero territorio comunale;
2. un piano della comunicazione e della partecipazione capace di gestire i riflessi particolaristici dell'impianto generale del PRP in iter di redazione.

Con il seguente piano, sulla base delle indicazioni procedurali finora espresse, si intendono definire:

- i criteri cui deve attenersi il responsabile del procedimento per garantire la partecipazione dei cittadini;
- i soggetti destinatari della comunicazione e protagonisti della partecipazione;
- il piano delle attività di comunicazione e partecipazione;
- le modalità di comunicazione e partecipazione.

7.1. Gli enti coinvolti nel processo partecipativo

Il documento di Avvio del Procedimento, redatto ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014, contiene l'indicazione degli enti e degli organismi pubblici ai quali si richiede un contributo finalizzato alla redazione della variante, nel rispetto del principio del mantenimento di una "governance territoriale" quale modello di relazioni costruttive tra i vari soggetti pubblici competenti in materia urbanistica. Questo permetterà una maggiore responsabilizzazione di ciascun soggetto, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza che caratterizzano ogni ente coinvolto, sulle scelte assunte nei due strumenti urbanistici.

Riteniamo di inviare il presente documento ai seguenti enti:

- Regione Toscana
 - Settore Pianificazione del Territorio
 - Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio
 - Settore VIA – VAS – Opere pubbliche di interesse strategico regionale
- Provincia di Livorno
- Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano
- Segretariato Regionale del Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo per la Toscana
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno
- Ufficio Regionale del Genio Civile
- Autorità di Bacino Toscana Costa
- AIT – Autorità Idrica Toscana
- Azienda USL Toscana Nord Ovest
- Comune di Marciana

Si propone di assegnare il termine di 45 giorni per i pareri ed i contributi nel rispetto dell'art.17 comma 3 lettera c).

7.2. I criteri per garantire la partecipazione dei cittadini

Il responsabile del procedimento in coordinamento con il Garante per l'informazione del PRP, al fine di garantire la partecipazione della cittadinanza e di tutti i soggetti interessati, si atterrà ai seguenti criteri:

- a. garantire accessibilità alla documentazione, predisponendo luoghi idonei per la consultazione e individuando unità di personale incaricate di presidiarli;
- b. garantire adeguato supporto al cittadino nella lettura della documentazione avvalendosi anche del garante dell'informazione;
- c. evitare l'uso di un linguaggio eccessivamente tecnico e burocratico;
- d. avvalersi degli strumenti di innovazione tecnologica per una maggiore e migliore diffusione dell'informazione;
- e. coadiuvare l'Amministrazione nei momenti di confronto con la popolazione;
- f. garantire il coordinamento tra i diversi uffici che collaboreranno alle attività di comunicazione (tecnici, garante dell'informazione, segreteria dell'ente), tra questi e gli Amministratori (Sindaco, Assessore competente e consiglieri).



7.3. I soggetti destinatari della comunicazione e i protagonisti della partecipazione

Molteplici sono i destinatari della comunicazione e i soggetti attivi nel processo di partecipazione legati alla redazione ed approvazione dei due nuovi strumenti urbanistici. Tra questi si richiamano:

- ❖ la popolazione del Comune di Marciana Marina nel suo complesso;
- ❖ le imprese;
- ❖ gli operatori economici;
- ❖ le organizzazioni tecnico-professionali;
- ❖ i consiglieri comunali ed i gruppi consiliari;
- ❖ le parti economiche e sociali;
- ❖ le altre istituzioni pubbliche interessate;
- ❖ le rappresentanze politiche, sindacali e dell'associazionismo.

In relazione alle modalità del piano della comunicazione ed in particolare in relazione agli interessi ed alle modalità della partecipazione si intende distinguere i soggetti sopraelencati in singoli individui/portatori di interessi particolari e soggetti collettivi/portatori di interessi generali.

In questo modo le due macrocategorie possono ricevere i messaggi della comunicazione secondo strumenti e



modalità differenti e possono accedere alla fase della partecipazione in maniera adeguata alla capacità di approfondimento e all'interesse che intendono rappresentare.

7.4. Il piano delle attività di comunicazione e di partecipazione

Il piano delle attività di informazione e comunicazione relativo al PRP sarà diviso in due fasi temporalmente successive:

1. FASE PRELIMINARE

Redazione della bozza tecnica del PRP: in questa fase verranno utilizzati, quanto più possibile, strumenti che permettano la migliore illustrazione del lavoro, quali le proiezioni video, l'utilizzo di schemi, glossari ecc.. in modo da semplificare e rendere quanto più possibile ampia la conoscenza della materia e l'accesso agli strumenti di comprensione e contributo. In questa fase sarà indispensabile far comprendere cosa è il PRP disciplinato dalle nuove norme per il governo del territorio introdotte con la L.R. 65/2014, quali sono le sue finalità e come i soggetti organizzati e i cittadini potranno contribuire alla sua stesura, con esclusivo riferimento agli indirizzi di carattere generale. In questa fase verranno inoltre attivati, oltre agli strumenti della comunicazione e della partecipazione tradizionali, gli strumenti necessari ad ampliare la platea dei destinatari interessati dal processo di formazione dello strumento urbanistico. La comunicazione di questa fase servirà a spiegare, a grandi linee, lo sviluppo del territorio delineato con il nuovo strumento urbanistico, le principali disposizioni e a sollecitare proposte per la redazione della stesa, anche con la predisposizione di un modello da pubblicizzare tramite la home page del comune, con cui la cittadinanza propone.

2. REDAZIONE, ADOZIONE, OSSERVAZIONI, APPROVAZIONE E DIVULGAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Verranno privilegiate la capacità di documentazione e proposta delle osservazioni anche a carattere maggiormente specifico e territorialmente circoscritto. In questa fase verrà inoltre informata quanto più possibile la cittadinanza, anche attraverso incontri istituzionali su tutto il territorio comunale (capoluogo e frazioni). Il materiale relativo al PRP sarà disponibile anche sul sito internet del Comune dove verranno riportate le notizie ed i passaggi relativi alla sua redazione.

Verranno inoltre attivati semplici ed adeguati canali di partecipazione oltre a riportare successivamente il Piano Operativo nella forma definitiva (informazioni su appuntamenti, luoghi di consultazione, partecipazione al procedimento, modulistica, documentazione, etc.).

Presso l'Ufficio del Garante e l'ufficio del Responsabile del Procedimento si potrà consultare tutta la documentazione relativa al percorso di formazione del PRP e saranno fornite le informazioni tecniche.

Monsummano Terme (PT), *Dicembre 2018*

Arch. Giovanni Parlanti

