

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 preliminare per la
Verifica di Assoggettabilità a VAS**
(ai sensi degli artt. 22 e 23 della L.R. 10/2010)

Dicembre 2018



INDICE

1 - LA PREMESSA.....	4
2 - LA NORMATIVA.....	5
2.1 - La procedura di verifica di assoggettabilità	6
3 - IL PROCEDIMENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO	8
3.1 – Il Masterplan del PIT Regine Toscana (2005-2010).....	8
3.2 – La Variante al Piano Strutturale	11
3.3 – Gli strumenti della Pianificazione Urbanistica	12
3.3.1 – La Variante al Regolamento Urbanistico.....	12
3.3.2 – Il Piano Regolatore Portuale	19
3.3.2.1 – <i>L'ipotesi progettuale del PRP vigente</i>	26
4 – L'ELABORAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE E ALLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE	30
4.1 – Gli obiettivi specifici da perseguire con la Variante al Piano Regolatore Portuale	31
4.2 – L'integrazione all'Avvio del Procedimento del Piano Operativo di Marciana Marina	31
4.3 – Le azioni da compiere per il raggiungimento degli obiettivi.....	32
5. IL PROCESSO PARTECIPATIVO	34
5.1. I soggetti coinvolti nel procedimento	34
6. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E I PIANI SOVRAORDINATI.....	35
6.1. I criteri metodologici.....	35
6.2. Il PIT con valenza di Piano Paesaggistico	37
6.3. I compiti della pianificazione territoriale	40
6.4. La disciplina dei beni paesaggistici	40
6.4.1. Il sistema Costiero – Elba e isole minori	41
6.4.2. Il Decreto di Vincolo nr. 75 del 28 marzo 1952: L'intero territorio del comune di Marciana Marina	43
6.4.3. 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.....	45
6.4.4. 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.	49
6.4.5. Beni architettonici tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004	52
6.5. I rapporti con il Piano Territoriale di Coordinamento di Livorno.....	52
7 – COERENZA INTERNA ED ESTERNA.....	58
7.1 - La coerenza con il PIT-PPR	58
7.2 - La coerenza con il PTCP	61

8 - IL RAPPORTO AMBIENTALE	62
8.1 - Premessa	62
8.2 - Ambiti di studio	63
8.3 - Quadro di riferimento ambientale preliminare.....	64
8.3.1 - Fonte delle informazioni.....	65
8.3.2 - Inquadramento territoriale.....	65
8.3.3. L'inquadramento geologico e l'acclività del territorio	66
8.3.4. Il reticolo idrografico principale.....	67
8.3.5. Le acque sotterranee	67
8.3.6. I pozzi.....	67
8.3.7. Le acque potabili.....	67
8.3.8. Le acque reflue	70
8.3.9. La acque della balneazione	71
8.3.10. La gestione dei rifiuti	71
8.3.11. La qualità dell'aria.....	73
8.3.12. I siti contaminati e i processi di bonifica	73
8.3.13. Il sistema delle Aree Protette	73
8.3.13.1. <i>Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano</i>	<i>74</i>
8.3.13.2 <i>Il SIR 58 / SIC IT5160012 – Monte Capanne e promontorio dell'Elfolia</i>	<i>76</i>
8.3.14 Lo stato attuale del porto di Marciana Marina.....	77
8.3.14.1 <i>L'insabbiamento dell'imboccatura portuale</i>	<i>81</i>
6.3.14.2 <i>Studio della agitazione ondosa all'interno dello specchio acqueo portuale</i>	<i>83</i>
8.3.14.3 <i>Punti di forza e criticità</i>	<i>85</i>
9 – LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	88
9.1 – La premessa	88
9.2 – La valutazione di coerenza con gli strumenti di programmazione urbanistica.....	88
9.3 - L'analisi delle alternative a valutazione di coerenza con i vincoli di tutela	88
9.4 – L'analisi delle alternative	89
9.4.1 – Le alternative strategiche	89
9.4.2 – Le alternative di localizzazione	89
9.4.3 – L'alternativa “zero”	89
9.4.4 – Le conclusioni.....	89
10 – GLI IMPATTI E GLI EFFETTI ATTESI	89
10.1 – Il paesaggio: l'ambiente marino, le aree per la balneazione e la vegetazione marina (posidonia)	89
10.2 – La costa rocciosa e gli arenili	90

10.3 – L'inquinamento atmosferico e la qualità dell'aria	90
10.4 – Il rumore	90
10.5 – Gli aspetti demografici: il turismo e la <i>qualità dell'abitare</i>	90
11 – LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	90
11.1 – La premessa	90
11.2 – I criteri per la verifica	91
11.3 – La verifica	91
11 – LE CONCLUSIONI.....	93

1 - LA PREMESSA

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.

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.

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 fatto 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; pluriennialità; coinvolgimento delle realtà locali". Con deliberazione n.47 dell'11 novembre 2010, il Consiglio comunale ha recepito questi criteri.

Tale percorso normativo si è concluso con l'approvazione della Variante al R.U. e il Piano Regolatore Portuale, avvenuta con Del. C.C. n. 6 del 17.03.2016.

La "nuova" Amministrazione Comunale, ha previsto nelle proprie linee programmatiche, approvato con Del. C.C. n.37 del 28/07/2017, per quanto attiene l'ambito portuale, un nuovo disegno indirizzato al pieno rispetto paesaggistico, 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.

2 - LA NORMATIVA

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è uno strumento di valutazione delle scelte di programmazione e pianificazione con la finalità di perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.

Si tratta di una valutazione di tipo ex ante che costituisce parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione del piano, secondo quanto stabilito sia dalla Direttiva 2001/42/CE che dalla normativa statale e regionale.

A livello comunitario, con l'approvazione della Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, si introduce un nuovo strumento di valutazione ambientale.

Obiettivo della direttiva è quello di "... garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente." (articolo 1).

Tale direttiva deve essere necessariamente applicata “ai piani e i programmi [...] che possono avere effetti significativi [...]”(articolo 3) e “[...] deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione [...]” (articolo 4)

Inoltre la VAS contiene un rapporto ambientale che “[...] comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter.” (articolo 5)

A livello nazionale il decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 (come modificato dal Dlgs. n. 4 del 2008 e dal Dlgs. n. 128 del 2010) nel disciplinare le norme in materia ambientale ha previsto procedure per la valutazione ambientale strategica. Tale decreto ha dato recepimento alla Direttiva 2001/42/CE.

La Regione Toscana ha provveduto a sua volta a disciplinare la materia con la Legge Regionale 10/2010, modificata dalla LR. 69/2010, dalla LR. 6/2012 e recentemente dalla L.R.17/2016.

Ai sensi della normativa regionale, la VAS viene effettuata obbligatoriamente per tutti i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, del turismo, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che allo stesso tempo definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione di opere o interventi i cui progetti sono sottoposti a VIA;
- per i quali si ritiene necessaria una Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997;
- per le modifiche dei piani e programmi per i quali è obbligatoria la VAS, salvo le modifiche minori.

È invece prevista la **procedura di verifica di assoggettabilità a VAS**:

- per i piani e programmi, che rientrano nelle categorie per cui è prevista la VAS obbligatoria, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le relative modifiche;
- per le modifiche minori dei piani e programmi per i quali è prevista la VAS obbligatoria;
- per i piani e programmi, che non rientrano nelle suddette categorie, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti.

2.1 - La procedura di verifica di assoggettabilità

L'articolo 22 della L.R. 10/2010 indica la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS. Il proponente predisponde, nella fase iniziale di elaborazione del piano, un documento preliminare che illustra il piano e che contiene le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti significativi sull'ambiente, secondo i criteri individuati nell'Allegato 1.

L'autorità competente verifica se il piano possa avere impatti significativi sull'ambiente, ed emette il provvedimento di verifica, assoggettando o escludendo il piano o programma dalla VAS e definendo, se necessarie le prescrizioni finalizzate alla mitigazione o risoluzione di eventuali effetti negativi. La verifica dunque può anche concludersi con l'esclusione dalla VAS. Al termine del percorso, le conclusioni del provvedimento di verifica di assoggettabilità vengono rese pubbliche attraverso la pubblicazione sui siti web dell'autorità procedente e dell'autorità competente.

La L.R. 10/2010 indica inoltre gli elementi di verifica per la decisione dell'autorità competente sulla possibile esclusione del progetto dalla fase di valutazione (Allegato D). In particolare:

1. Relazione con piani e programmi

Deve essere valutata la relazione del progetto con i piani e programmi aventi valenza ambientale.

2. Caratteristiche del progetto

Le caratteristiche del progetto devono essere prese in considerazione in particolare in rapporto ai seguenti elementi:

- dimensioni del progetto; la dimensione del progetto deve essere anche considerata in particolare in rapporto alla durata, alla frequenza ed alla entità dei suoi probabili impatti;
- cumulo con altri progetti;
- utilizzazione delle risorse naturali, considerando la rinnovabilità delle risorse utilizzate;
- produzione rifiuti;
- inquinamento e disturbi ambientali;
- rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

3. Localizzazione del progetto

Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle zone geografiche che possono risentire dell'impatto del progetto, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

- l'utilizzazione attuale del territorio;
- la ricchezza relativa, la qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
- la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone umide;
 - b) zone costiere;
 - c) zone montuose e forestali;
 - d) riserve e parchi naturali, ivi comprese le relative aree contigue;
 - e) aree carsiche;
 - f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitaria sono già superati;
 - g) zone a forte densità demografica;
 - h) zone di importanza storica, culturale, paesaggistica o archeologica;
 - i) aree demaniali dei fiumi, dei torrenti, dei laghi e delle acque pubbliche;
- 1. zone classificate o protette dalle norme vigenti; zone protette speciali designate in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- 2. aree a rischio di esondazione;
- 3. territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

4. Caratteristiche dell'impatto

Gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 2 e 3 e tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata);
- della natura transfrontaliera dell'impatto;

- dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;
- della probabilità dell'impatto;
- della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto

3 - IL PROCEDIMENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO

3.1 – Il Masterplan del PIT Regime 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:

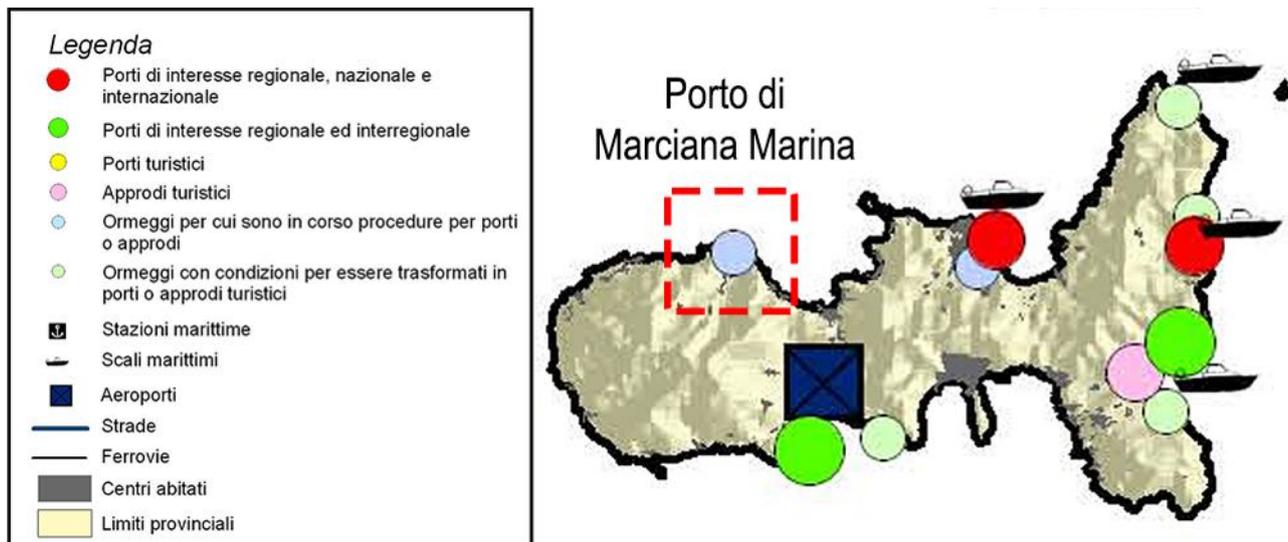
- a) Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici;
- b) Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
- c) La disciplina, che costituisce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

Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan 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 multisetoriale, 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 movibili 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:*

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

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

3.2 – 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”.

3.3 – 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.

3.3.1 – La Variante al Regolamento Urbanistico

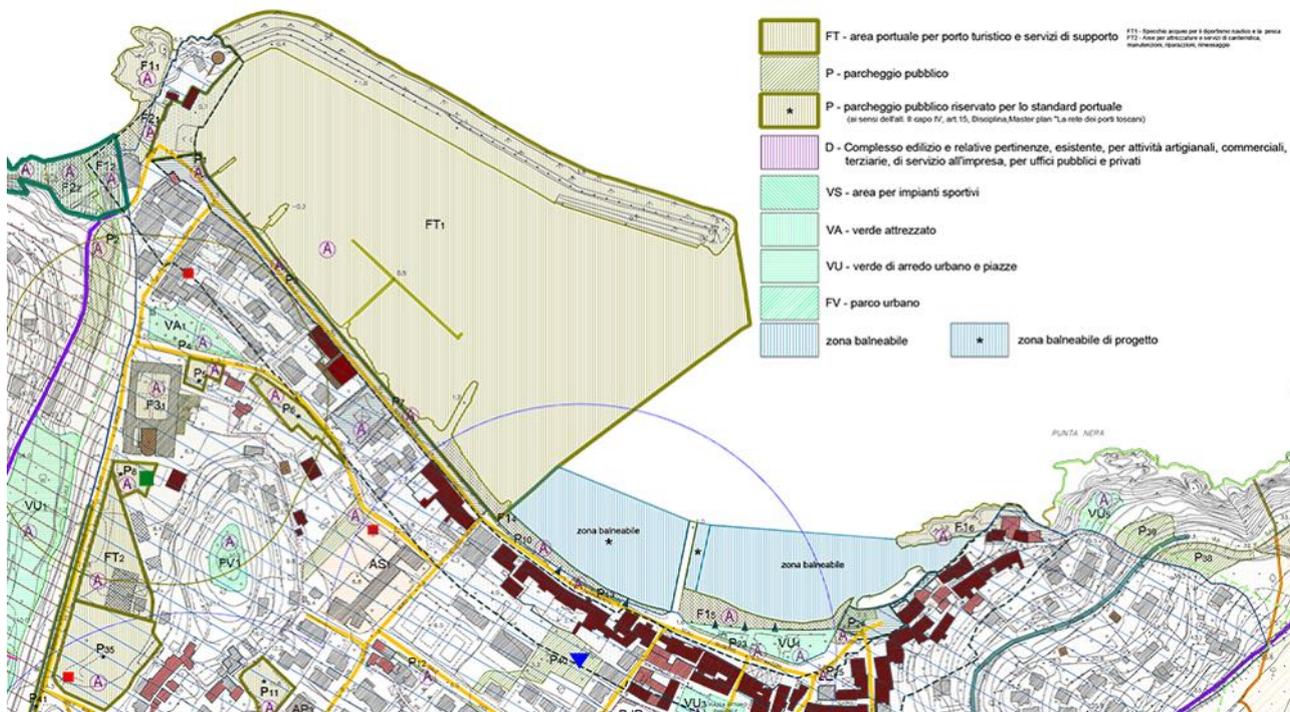
La Variante al Regolamento Urbanistico Comunale per la riqualificazione del porto turistico di Marciana Marina, è costituita dai seguenti elaborati:

- 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 Portuale 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

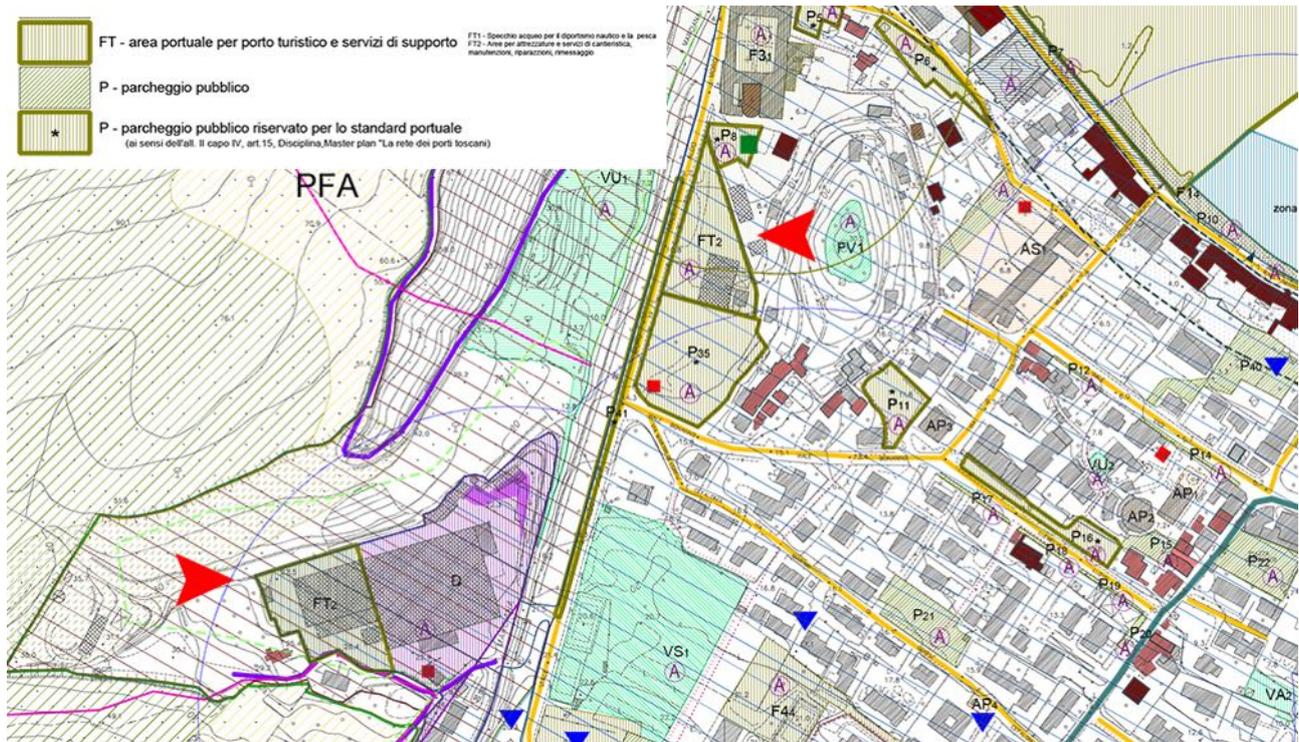
servizi e delle reti tecnologiche esistenti anche provvedendo alla realizzazione degli impianti di depurazione, potabilizzazione, dissalazione, raccolta e smaltimento rifiuti”.

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”.



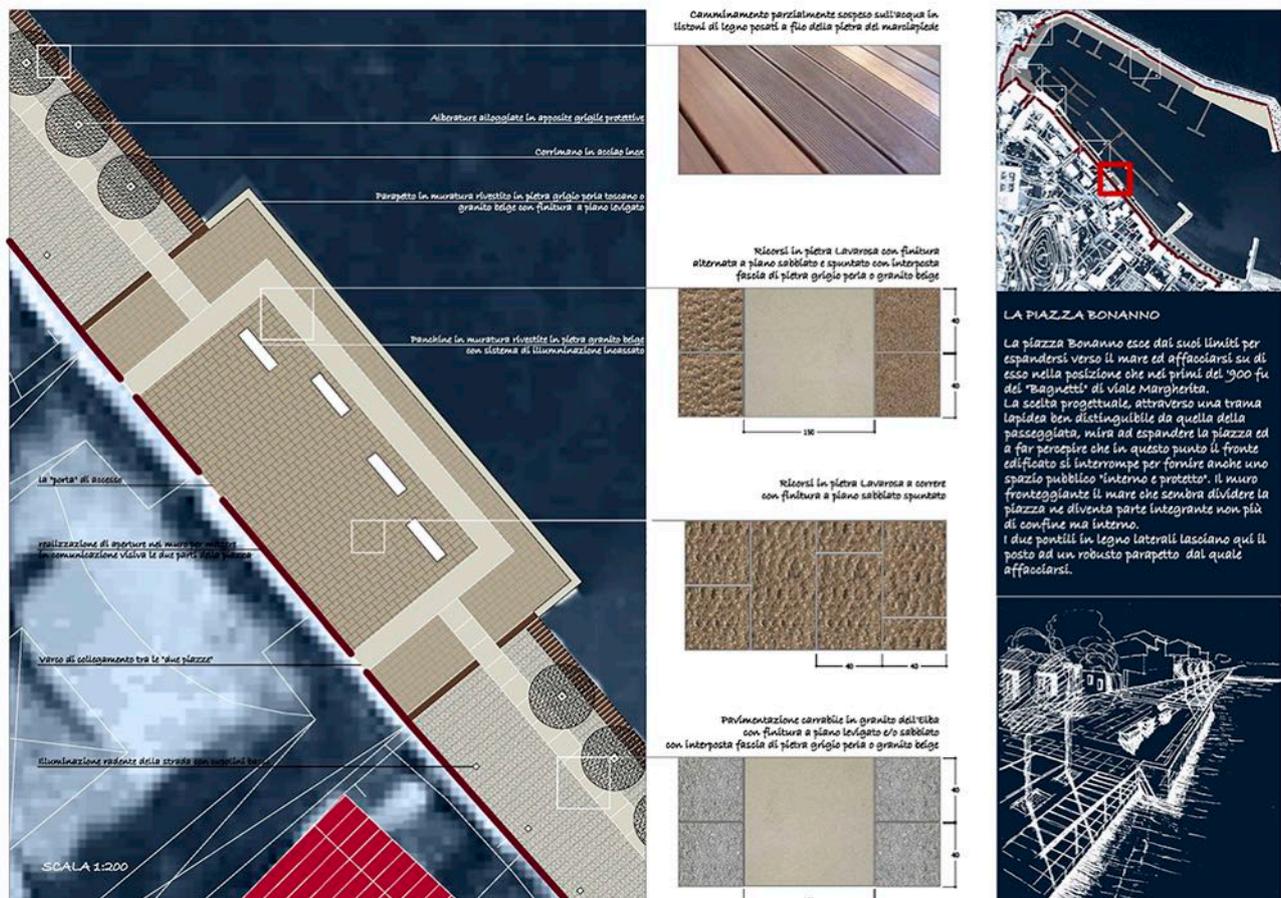
Estratto Tav. 2P "Il centro abitato", della Variante al R.U. di Marciana Marina

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".

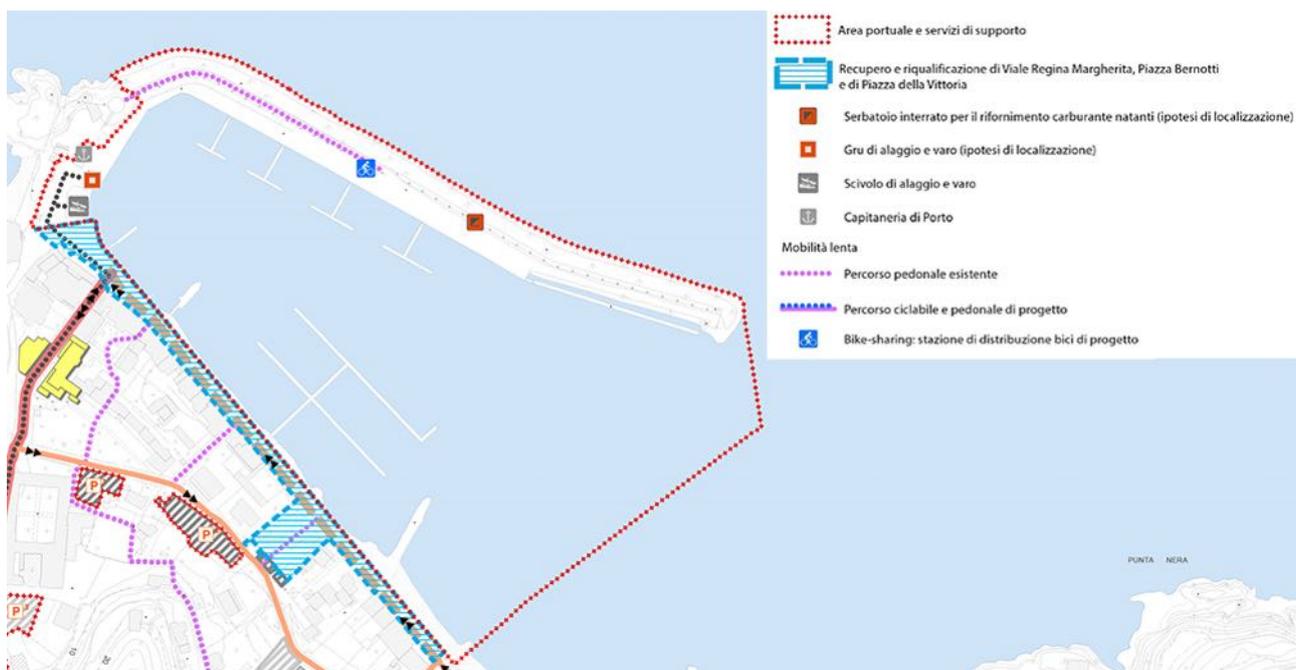


Estratto Tav. 2P "Il centro abitato/mobilità e sosta", della Variante al R.U. di Marciana Marina



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".



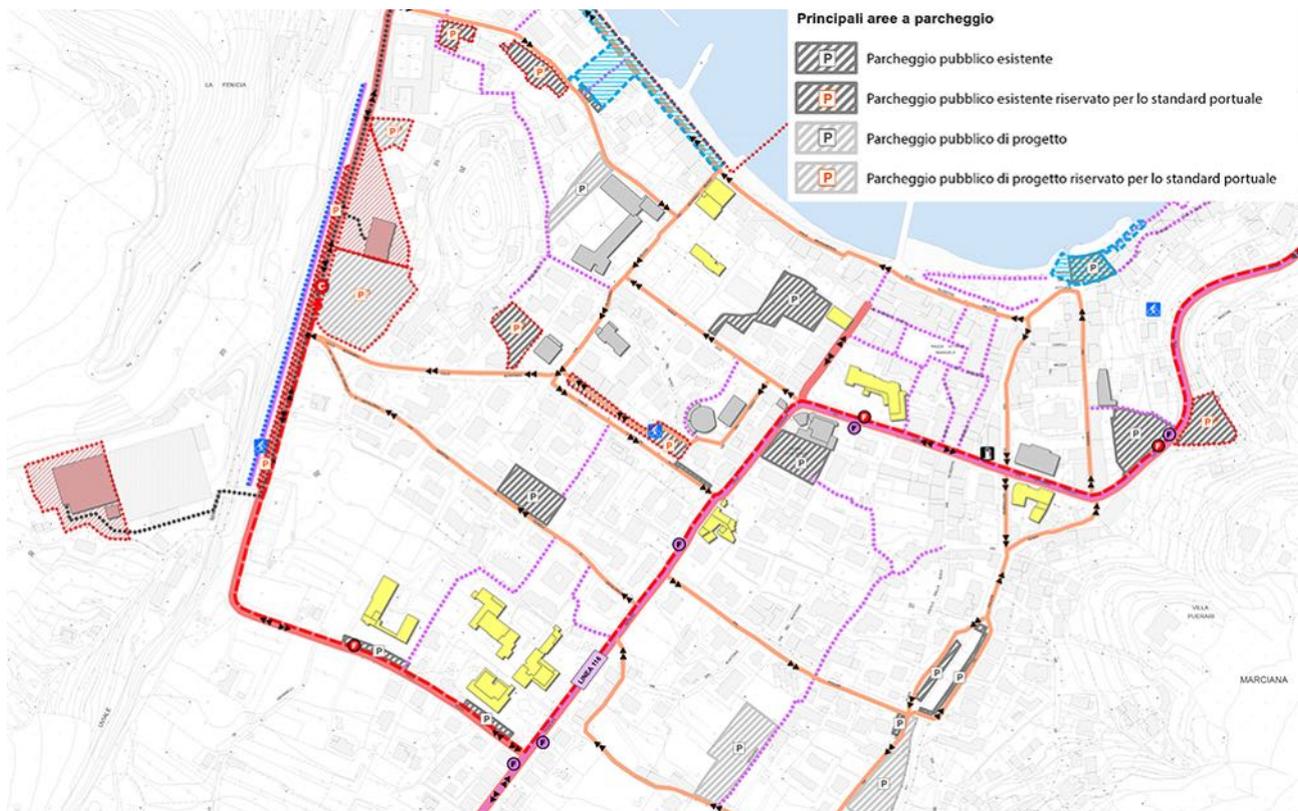
Estratto Tav. 2P "Il centro abitato/mobilità e sosta", della Variante al R.U. di Marciana Marina

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

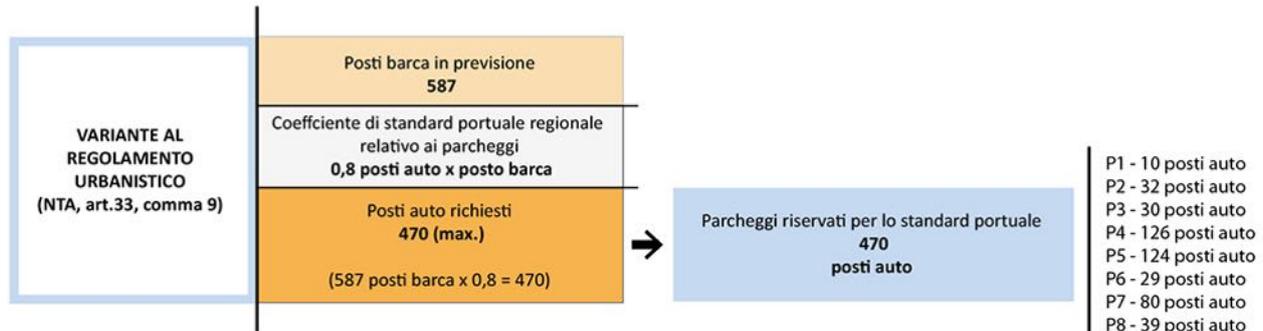
POSTI AUTO ALLO STATO DI PROGETTO 10.362,5 (Mq) (829 pa)	Soddisfacimento standard (Mq)* (2,5 Mq x ab)**	4.977,5 (398 pa)
	"Avanzo" (Mq)	5.387,5 (431 pa)

* 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

3.3.2 – 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 DIPORTISTICI

- 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 DIPIORTISTICI

- AI REL Relazione sugli aspetti idraulici e diportistici
- 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 DIPIORTISTICI

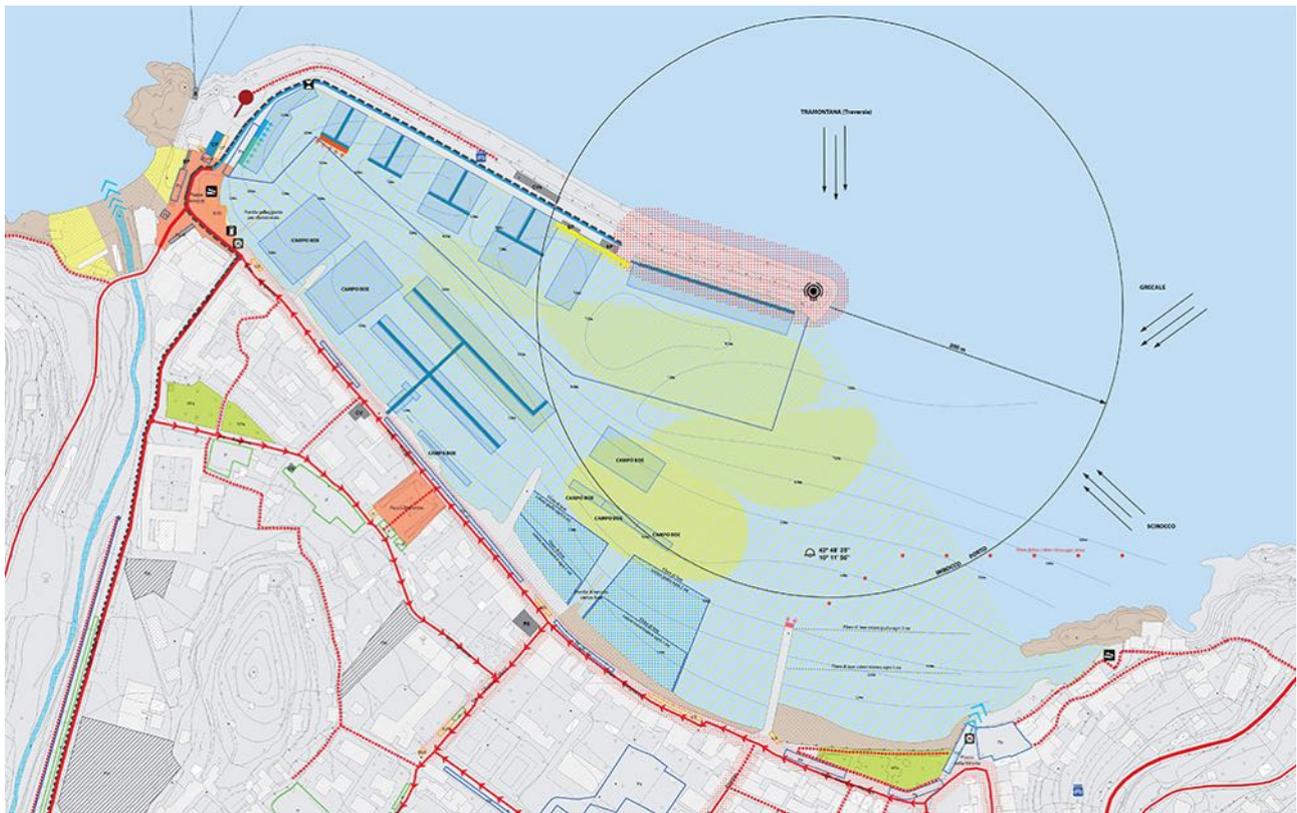
- PR.AI 01 – Ipotesi progettuale ottimale planimetria del fondale, scala 1:1.000
- PR.AI 01A – Stato sovrapposto planimetria del fondale e sezione riferito all'ipotesi progettuale ottimale, scala 1:1.000
- PR.AI 02 – Ipotesi progettuale ottimale – indicazione delle concessioni e servizi portuali, scala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

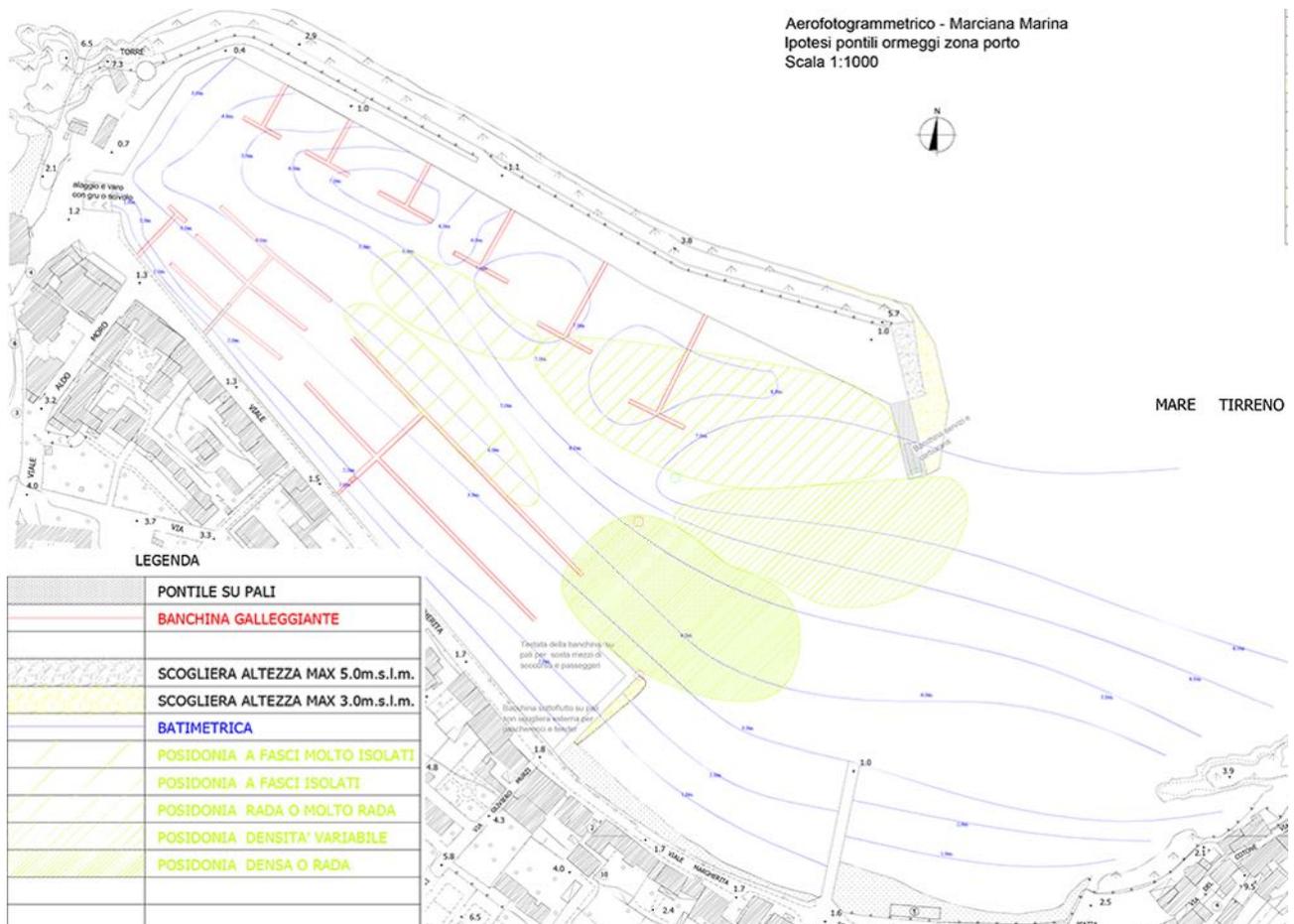
- potrà, altresì, “prevedere che la realizzazione degli interventi previsti dalla variante al Regolamento urbanistico comunale per l’ambito di riqualificazione in via Regina Margherita e delle piazze Bernotti, Bonanno, della Vittoria e delle aree antistanti legate percettivamente e funzionalmente, il 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.

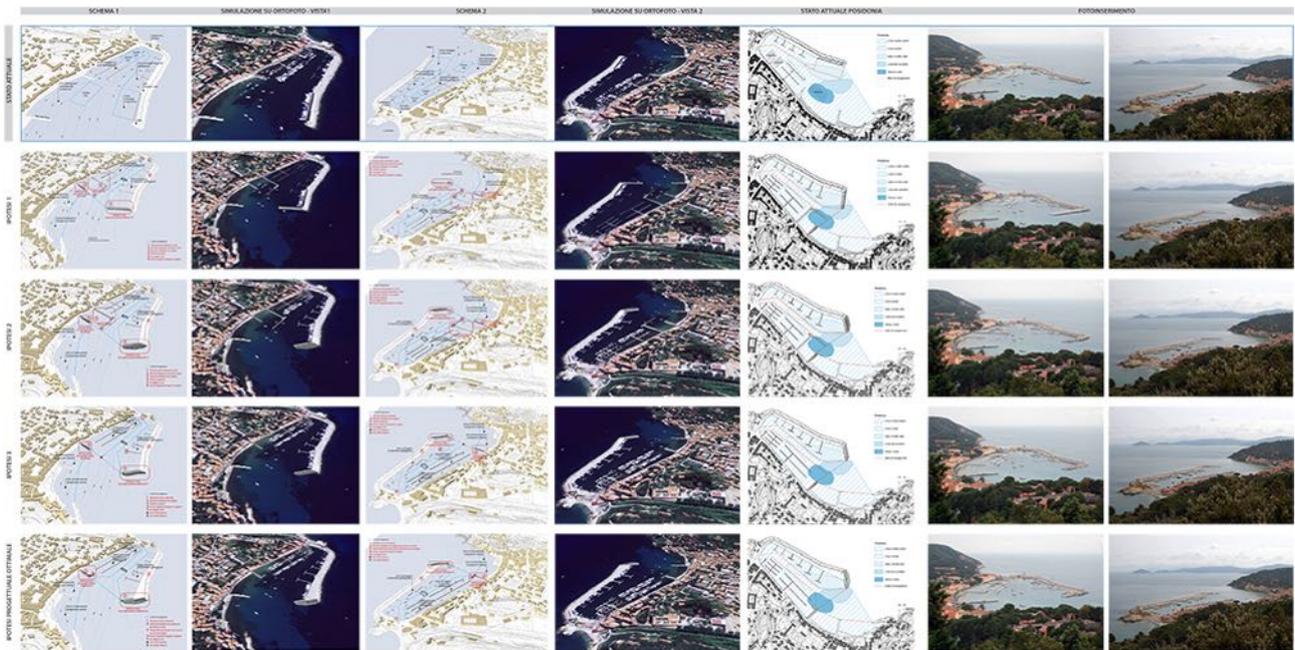
L'art. 7 individua interventi e destinazioni nell'area portuale, quali “l'allargamento della banchina nord esistente per il transito dei mezzi funzionali ai servizi portuali e al rifornimento carburante; la realizzazione di un pontile frangiflutto di sopravento a proseguimento della massicciata di sopraflutto; 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 alloggio, sistemati

nell'area portuale di Piazza Bernotti, dove trovano posto ka 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”.



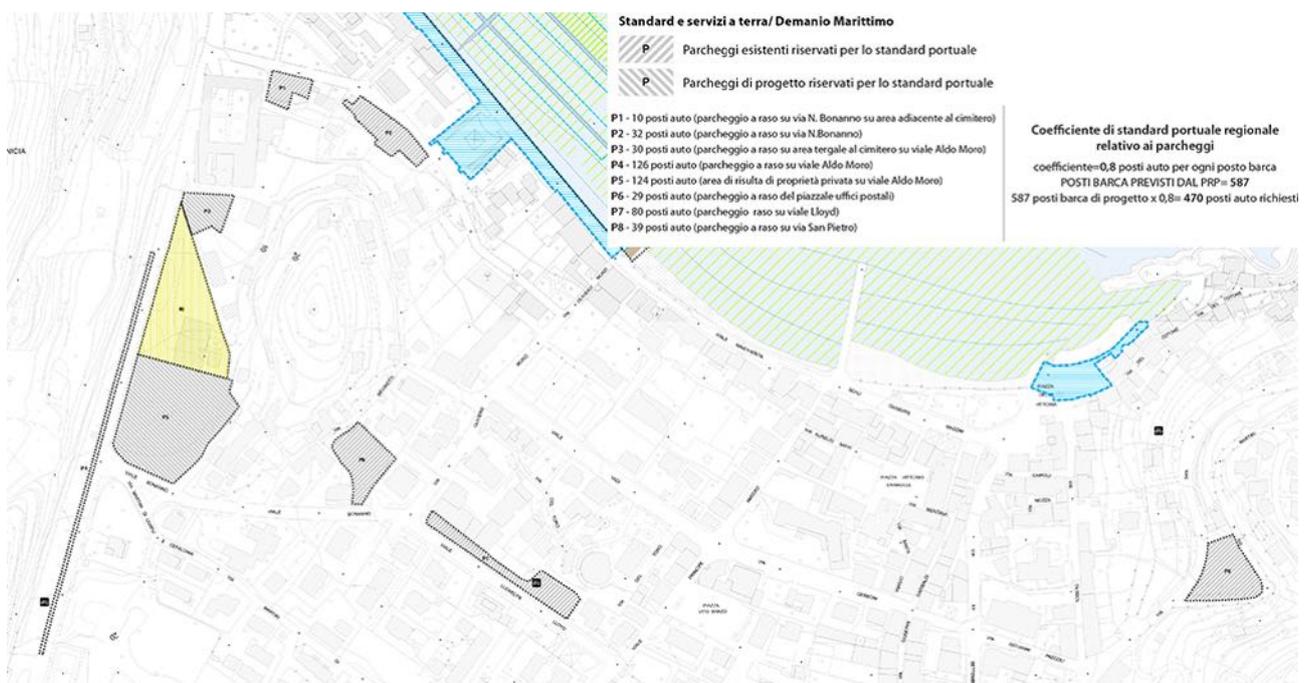
Estratto Tav. PR.AI 01 – “Ipotesi progettuale ottimale planimetria del fondale”, del Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina.

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.

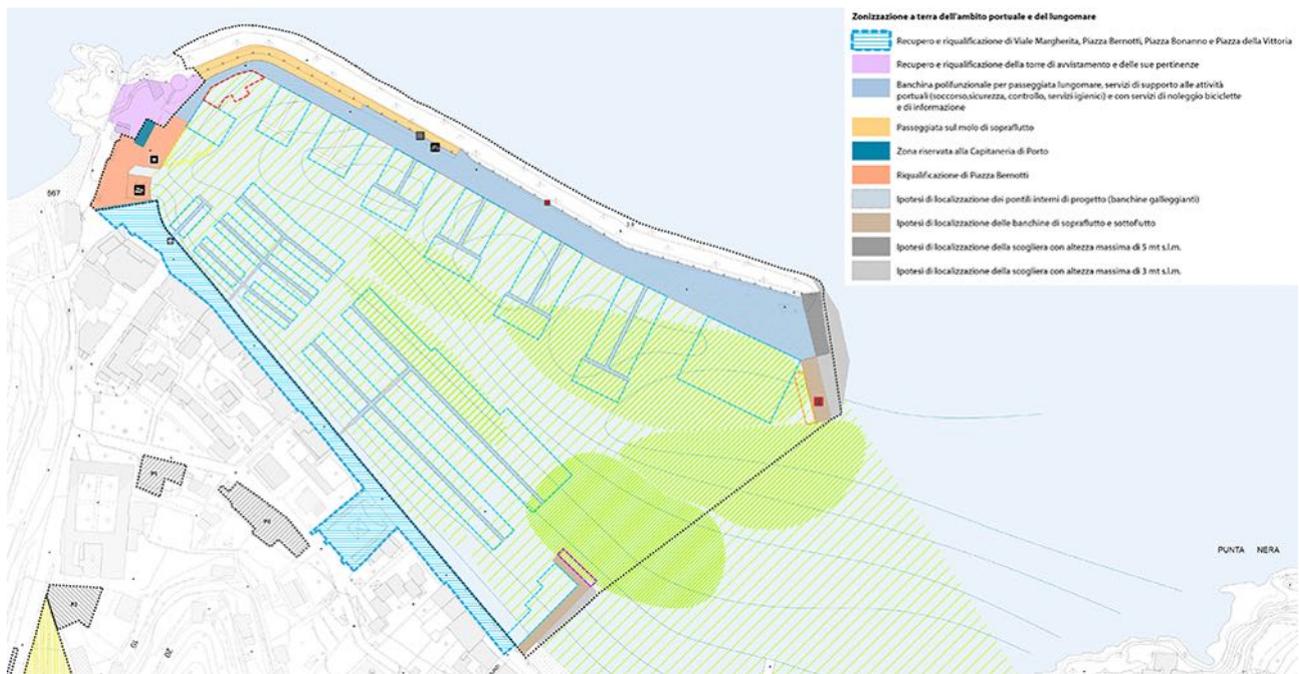
Il Consiglio comunale, con la deliberazione n.17 del 18 agosto 2014 di adozione della variante al Regolamento urbanistico e del PRP, ha tra l'altro dato mandato “*all'ufficio competente di adempire a quanto necessario per integrare gli atti di cui alla presente deliberazione affinché sia garantito quanto 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*”.

3.3.2.1 – 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 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.

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



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.

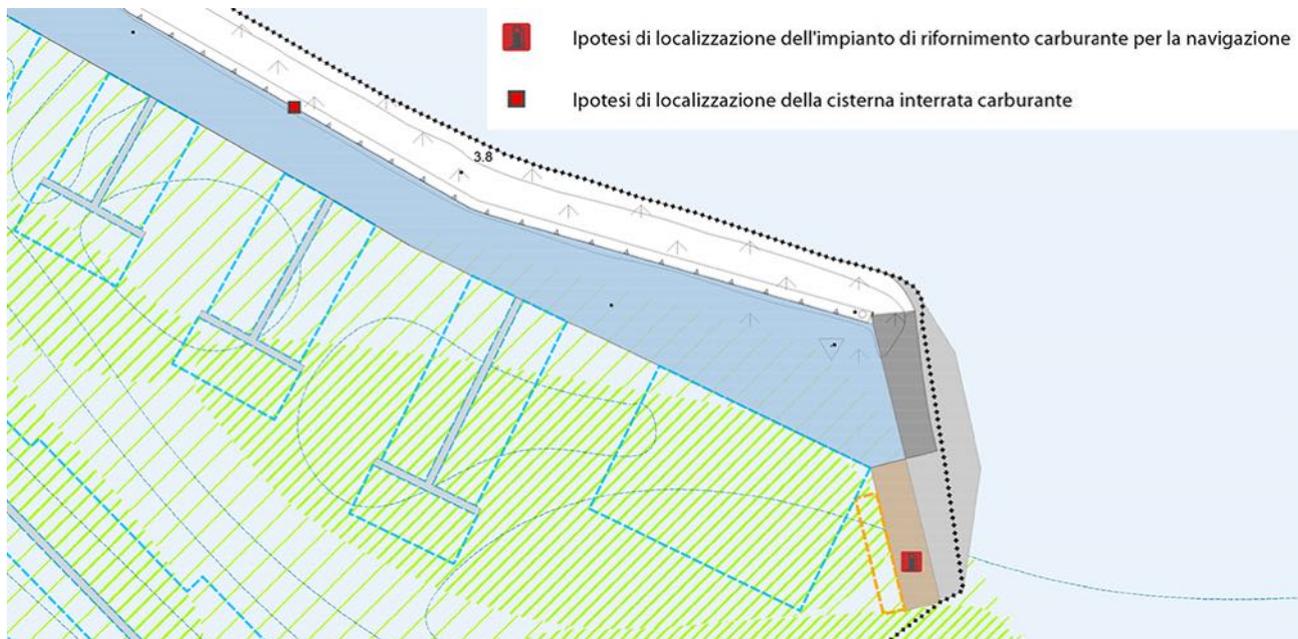
Il nuovo pontile dovrà prevedere una scogliera frangiflutto realizzata utilizzando materiale lapideo di dimensioni maggiori di 0,5mc già presente all'interno del porto in zona soggetta a smantellamento della attuale scogliera, con quota di sommità della nuova scogliera almeno 1,0m oltre il piano della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

La funzione principale del molo di sottoflutto 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

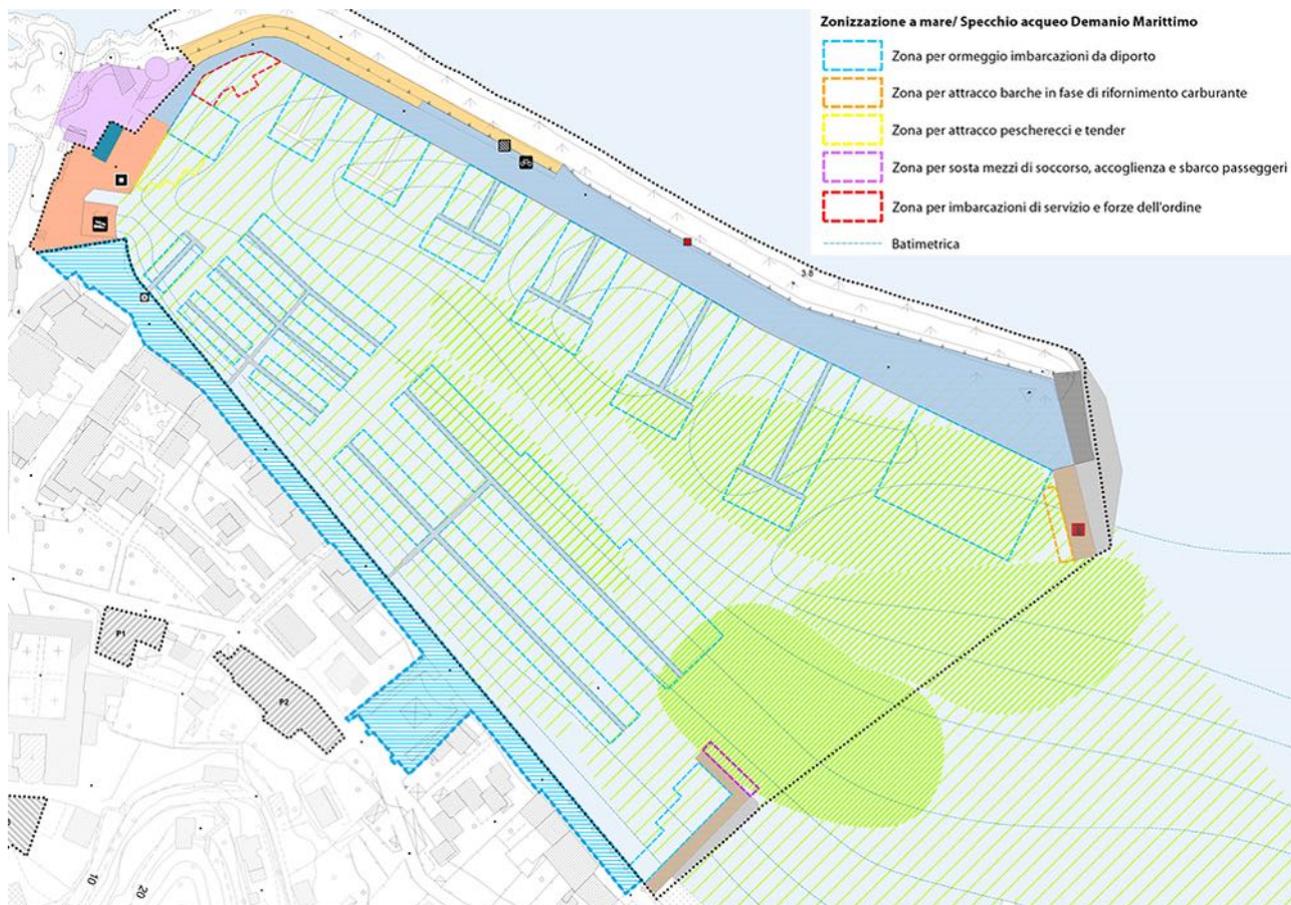
La razionalizzazione degli spazi utilizzabili all'interno delle concessioni dentro lo spazio portuale è evidente dalla seguente tabella di raffronto, in cui sono state fuse alcune categorie di imbarcazioni attualmente troppo frazionate e rigide nella distribuzione degli spazi:

		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.

4 – 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.

4.1 – 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 Portuale (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.

4.2 – L'integrazione all'Avvio del Procedimento del Piano Operativo di Marciana Marina

Il Piano Regolatore Portuale 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 Portuale, è 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.

4.3 – 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	<u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere recepito il

<p>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.Chiana, la quale in tal caso verrebbe ridimensionata negli spazi e contenuti</p>	<p>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.</p> <p><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.</p>
<p>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</p>	<p><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.</p> <p><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.</p>
<p>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 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</p>	<p><u>Piano Operativo</u> Contestualmente alle ipotesi progettuali del PRP, dovrà essere prevista una apposita normativa che indirizzi gli interventi sugli arenili esistenti.</p> <p><u>Piano Regolatore Portuale</u> 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.</p>
<p>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</p>	<p><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.</p> <p><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.</p>
<p>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</p>	<p><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.</p> <p><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.</p>

<p>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</p>	<p>Dovranno pertanto essere redatte nuove ipotesi che si limitino ai soli interventi necessari alla messa in sicurezza dell'area portuale.</p>
---	--

<p align="center">AZIONI FINALIZZATE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI PER L'INTEGRAZIONE ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DEL NUOVO PIANO OPERATIVO</p>	
<p>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</p>	<p>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.</p>

5. 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 della Variante al 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.

5.1. I soggetti coinvolti nel procedimento

Questo documento preliminare della Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi degli artt. 18, 19, e 20 della L.R. 10/2010, viene inviato con metodi telematici ai vari soggetti operanti sul territorio, interessati alla

pianificazione, delegati all'approvazione dei piani urbanistici, portatori di osservazioni e capaci di fornire contributi fra i quali:

- La **Regione Toscana** (Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica - Opere pubbliche di interesse strategico regionale);
- La **Provincia di Livorno** (o alle eventuali future istituzioni di pari grado e ruolo nel campo della pianificazione urbanistica);
- **L'Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano**.

I soggetti competenti in materia ambientale:

- ARPAT;
- Azienda Usl Toscana nord ovest;
- 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 Tecnico del Genio Civile di area Vasta di Livorno, Lucca e Pisa;
- Autorità per il servizio di gestione rifiuti urbani – A.T.O. Toscana Costa;
- AIT Autorità Idrica Toscana.

precisando che fra questi saranno invitati i soggetti che, in ragione della natura e dei contenuti dell'atto da valutare, hanno la competenza ad esprimere pareri e fornire contributi sulla base di disposizioni di legge.

Gli Enti territorialmente interessati:

- Comune di Marciana.
- ENEL "divisione infrastrutture e reti".
- ENEL distribuzione.
- TERNA SpA
- ASA (Azienda Servizi Ambientali): ente gestore unico dell'ATO n°5 Toscana Costa
- ESA (Elbana Servizi Ambientali): ente gestore dell'intero ciclo dei rifiuti dell'Isola d'Elba

6. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E I PIANI SOVRAORDINATI

La verifica di coerenza fra la Variante al Piano Regolatore Portuale e gli altri piani di livello gerarchico superiore, considerata la situazione attuale della pianificazione provinciale e regionale, sarà piuttosto complessa.

6.1. I criteri metodologici

La verifica delle coerenze di questa nuova fase pianificatoria del Comune di Marciana Marina verrà effettuata nei confronti del Piano Paesaggistico, come implementazione del Piano di Indirizzo Territoriale per la disciplina paesaggistica, e del P.T.C.P., inoltre con i seguenti altri piani sovraordinati le cui disposizioni interagiscono significativamente con la pianificazione comunale:

1. il Piano Interprovinciale di Gestione dei Rifiuti (PIR) di ATO Toscana Costa, relativo ai rifiuti urbani, ai rifiuti speciali anche pericolosi, ai rifiuti urbani biodegradabili (RUB), ai rifiuti di imballaggio;
2. il Piano Energetico Regionale;
3. il Piano Energetico della Provincia di Livorno (2013).

In questo documento preliminare si illustra la metodologia che si intende adottare.

La valutazione di **coerenza interna** esprime giudizi sulla capacità dei Piani Urbanistici di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte), mentre quella di **coerenza esterna** esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia.

La valutazione di **sostenibilità generale e di legittimità** viene affrontata in questa prima fase di valutazione sulla base dei dati forniti dal progettista al livello di definizione nel quale si trovano.

La valutazione di sostenibilità ambientale deve essere rimandata alla fase successiva di valutazione, incrociando e/o sovrapponendo i dati di piano sui dati del Quadro delle Conoscenze della VAS, in fase, attualmente, di aggiornamento.

Possono essere identificati quattro principali gradi coerenza riferiti alle relazioni fra obiettivi, linee guida e strumenti attuativi del piano urbanistico:

1. **Coerenza Forte:** si riscontra una forte relazione fra obiettivi e strumenti attuativi;
2. **Coerenza Debole:** obiettivi e linee guida concordano, ma il risultato può essere conseguito con prescrizioni o strumenti di dettaglio nell'ambito normativo dello strumento della pianificazione urbanistica;
3. **Indifferente:** gli strumenti della pianificazione urbanistica non sono stati definiti o non sono definibili in quanto non ci sono relazioni dirette con gli obiettivi dei piani sovraordinati;
4. **Divergenza:** le linee guida dei Piani Urbanistici, a seguito dell'approfondimento delle indagini, risultano contrastanti con gli obiettivi dei piani sovraordinati.

Le relazioni di coerenza si valutano con la costruzione di tabelle (matrici) che correlano obiettivi, linee guida e previsioni con le disposizioni dei vari atti pianificatori.

Nelle matrici verranno riportati gradi intermedi di coerenza riferiti a relazioni che in questa fase della pianificazione non garantiscono il conseguimento dei risultati attesi ma possono essere migliorate con adeguamenti nelle NTA. In una fase successiva si correlano obiettivi, linee guida e previsioni dei Piani Urbanistici con gli articoli delle NTA in fase di definizione.

Nelle fasi successive della valutazione si considereranno anche eventuali piani sovraordinati, che si renderà necessario o utile valutare, fra i quali:

- Il Piano provinciale per lo sport.
- Il Piano annuale provinciale di organizzazione della rete scolastica.
- Il Piano di tutela delle acque.
- Il Piano faunistico venatorio provinciale.
- Il Piano provinciale delle aree protette.
- Il Programma di Sviluppo Rurale Locale.
- Il Piano provinciale per la protezione civile.
- Il Piano provinciale dei trasporti e Il Programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico.
- Il Piano provinciale delle piste ciclabili.

6.2. Il PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Il Consiglio della Regione Toscana ha adottato il 16 giugno 2009 il Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) che include il Piano Paesaggistico. Le norme si allineano ai contenuti e alle direttive della Convenzione Europea del Paesaggio, sottoscritta a Firenze nel 2000, da 26 paesi europei.

Nel 2011 è stata avviata la redazione del nuovo piano, sempre nella forma di integrazione paesaggistica al PIT vigente, per integrare nel modo migliore possibile i dispositivi di pianificazione del territorio e di pianificazione del paesaggio. I contenuti del nuovo Piano Paesaggistico, adottato con Delibera di Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007, rispetto a un PIT già articolato in una parte statutaria e una parte strategica, confluiscono principalmente nello statuto del PIT che definisce nuovamente le invarianti strutturali, elemento chiave del raccordo tra contenuti paesaggistici e contenuti territoriali del piano nel suo insieme. Il Consiglio Regionale con Deliberazione nr. 37 del 27.03.2015 ha definitivamente approvato il Piano Paesaggistico.

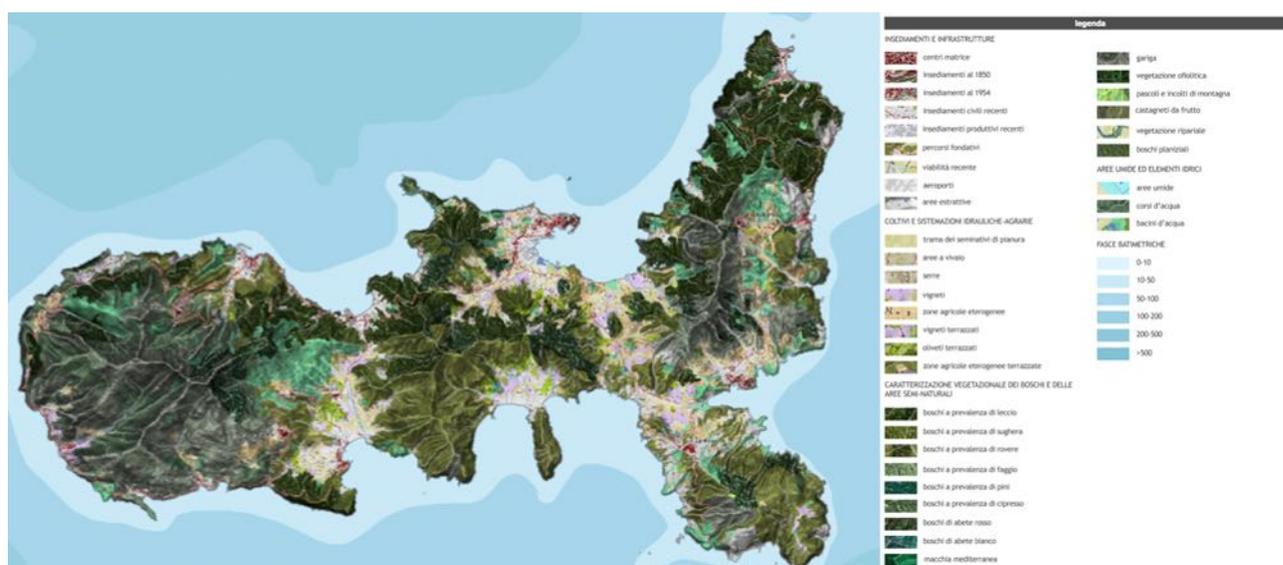
Il Piano Paesaggistico riconosce gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale e arriva a definire 20 Ambiti di Paesaggio, in riferimento ai quali predispone specifiche normative d'uso ed adeguati obiettivi di qualità.

Per ogni ambito è stata redatta una specifica Scheda, che approfondisce le elaborazioni di livello regionale ad una scala di maggior dettaglio, approfondendone le interrelazioni al fine di sintetizzarne i relativi valori e criticità, nonché di formulare specifici obiettivi di qualità e la relativa disciplina.

Il territorio del Comune di Marciana Marina ricade **nell'Ambito 16 delle Colline Metallifere e Elba** e la scheda d'ambito è strutturata in 5 sezioni:

- Sezione 1 – Profilo dell'ambito
- Sezione 2 – Descrizione interpretativa
- Sezione 3 – Invarianti Strutturali
- Sezione 4 – Interpretazione di sintesi
- Sezione 5 – Disciplina d'uso

Di seguito è riportato, a titolo esemplificativo, alcuni elaborati della scheda d'Ambito in oggetto:



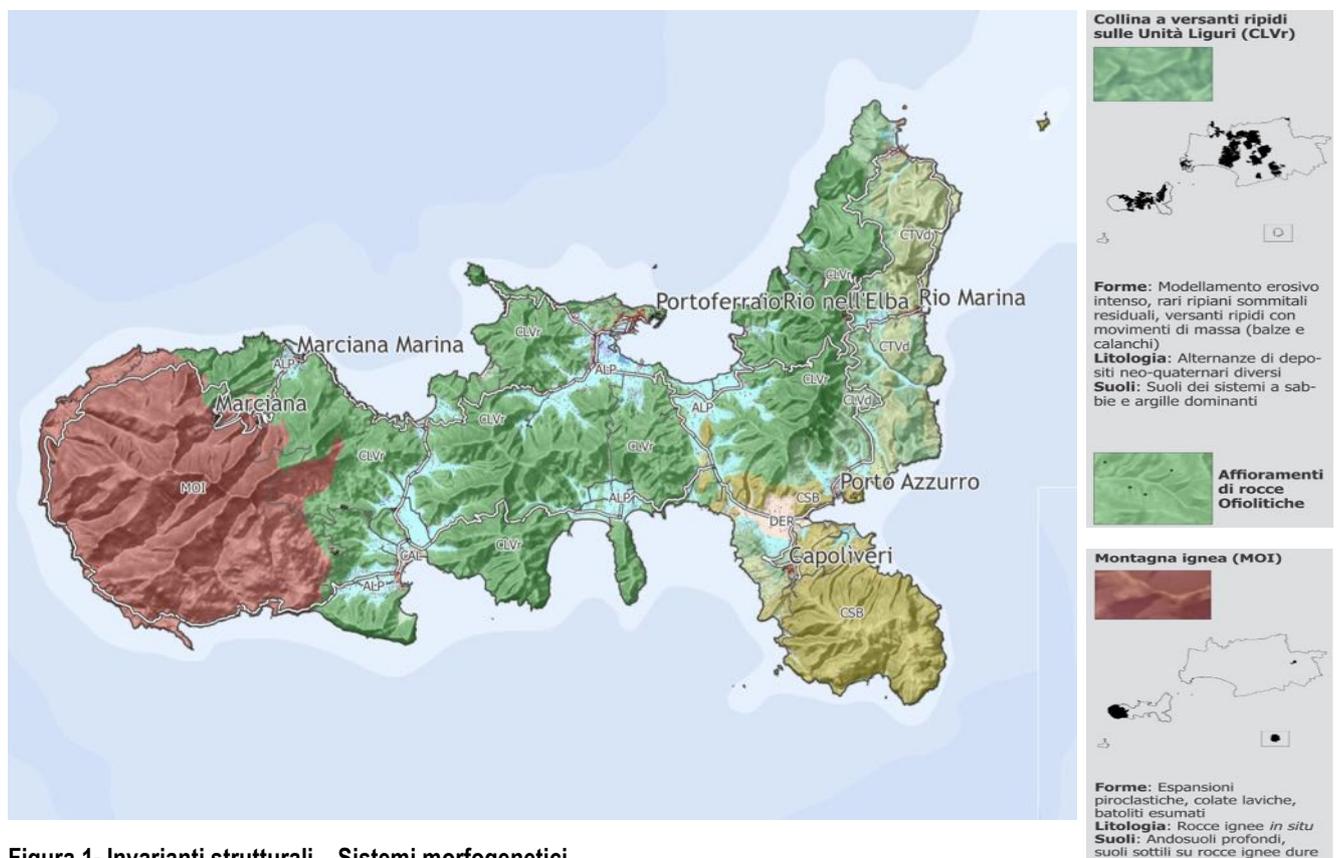
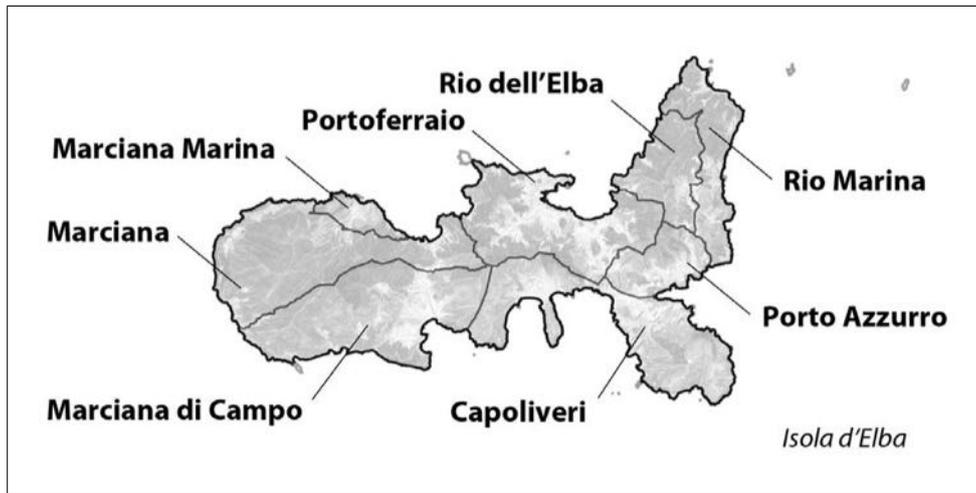


Figura 1- Invarianti strutturali – Sistemi morfogenetici

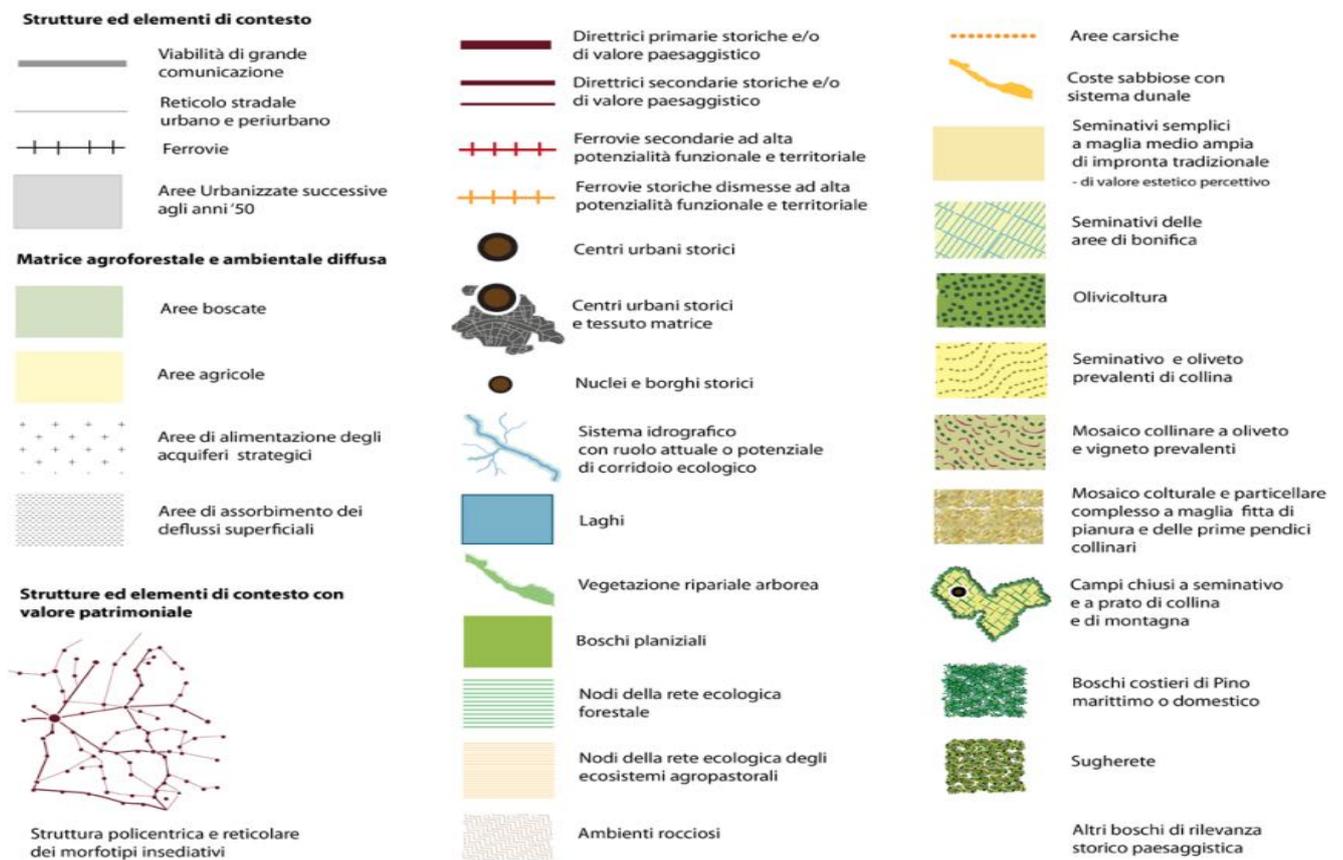


Figura 2 - Interpretazione di sintesi. Patrimonio territoriale e paesaggistico

6.3. I compiti della pianificazione territoriale

Gli strumenti della pianificazione urbanistica definiscono strategie e regole per il corretto uso del suolo, la tutela delle risorse, lo sviluppo economico e la valorizzazione del territorio.

La Variante al PRP si dovrà quindi confrontare con il Piano Paesaggistico: in particolare la coerenza dei Piani Urbanistici dovrà essere verificata nei confronti dei seguenti aspetti costituenti il riferimento del "Piano Paesaggistico".

1. nel riconoscimento dei caratteri strutturali identificativi naturali, degli assetti agricoli e forestali, degli insediamenti e delle infrastrutture storici e moderni;
2. nel riconoscimento dei valori naturalistici, storico-culturali ed estetico-percettivi;
3. negli elementi costitutivi antropici (idrografia artificiale, paesaggi agrari e forestali storici, paesaggi agrari e forestali moderni) tenendo presenti i funzionamenti, le dinamiche, gli obiettivi di qualità, le azioni prioritarie in esso espressi per:
 - elementi costitutivi naturali: boschi e corsi d'acqua minori; emergenze geologiche, rilievi collinari, aree golenali dei fiumi e dei loro affluenti;
 - risorse del sottosuolo;
 - valori storico-culturali;
 - valori estetico-percettivi (emergenze geologiche, paesaggistiche);
 - valori naturalistici: (elementi naturali strutturanti il paesaggio rurale);
 - valori estetico percettivi (paesaggio agricolo e vallivo, ambito collinare ed emergenze paesaggistiche);
 - valori storico-culturali (insediamenti e infrastrutture storiche: pievi, borghi e fortificazioni), principali centri e nuclei storici, insediamenti sorti in funzione delle risorse del sottosuolo;
 - reperti archeologici e risorse architettoniche monumentali;
 - i centri di capoluogo, le frazioni, gli aggregati e i centri storici minori, le ville ed i giardini con valenza estetico-percettiva indicati per l'ambito di riferimento.

Si rende quindi necessario redigere uno strumento urbanistico in funzione degli obiettivi di qualità da perseguire e la redazione delle NTA in modo che risultino coerenti con le azioni prioritarie in esso espresse.

6.4. 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.

6.4.1. 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'Affrica, 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.



litorale roccioso dell'isola d'Elba con il susseguirsi di insenature e promontori nei pressi di Fetovaia
(photo © Andrea Barghi/VARDA)

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 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.

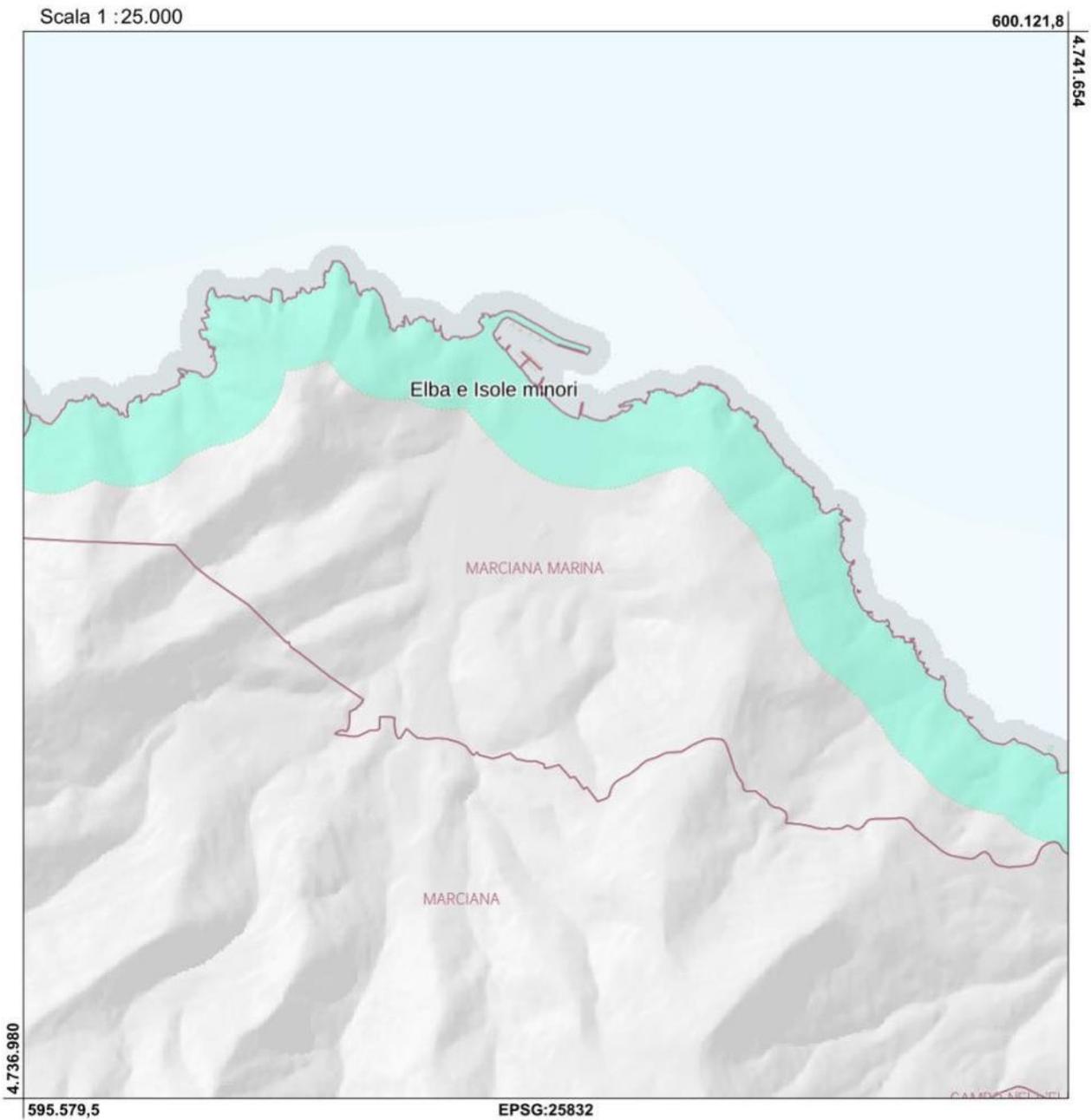


Regione Toscana



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico



6.4.2. 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:



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



- 1) Struttura idrogeomorfologica
 - 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

6.4.3. 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.



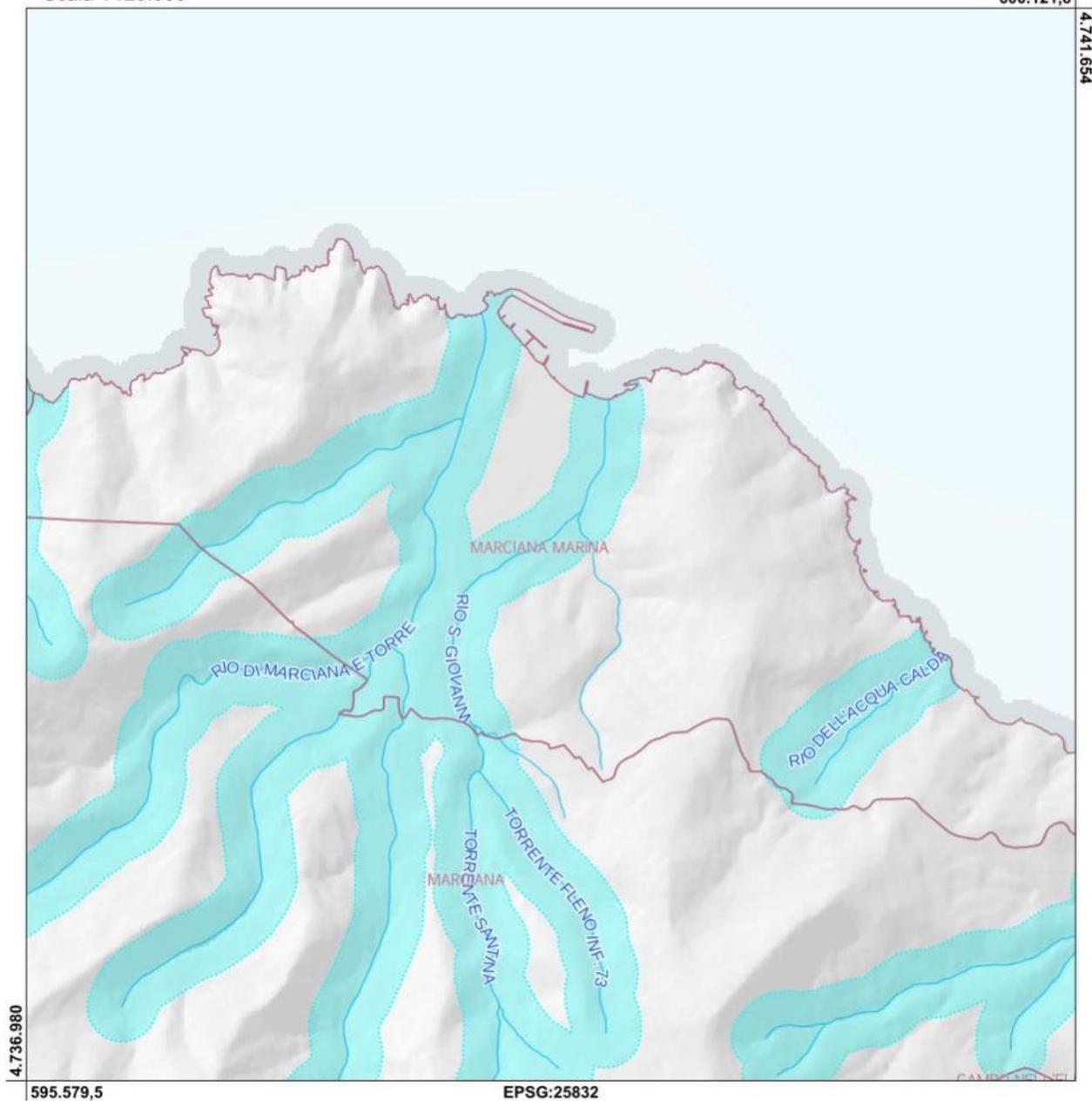
Regione Toscana

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.

6.4.4. 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 planiziali 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 .



Regione Toscana



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

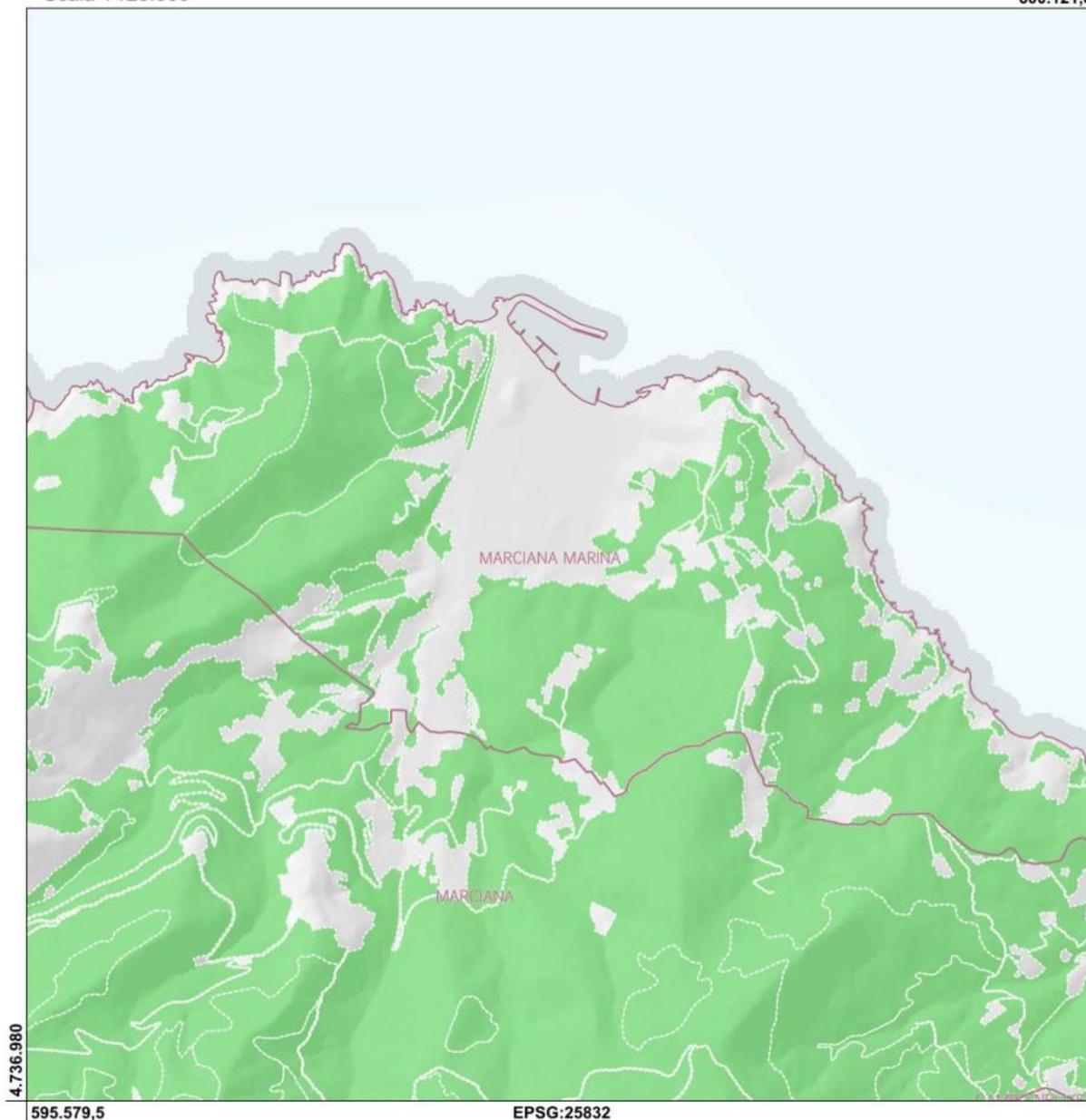
Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

I territori coperti da foreste e da boschi

Scala 1 : 25.000

600.121,8

4.741,654



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:

- 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, acquadocci, 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.

6.4.5. 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)

6.5. I rapporti con il Piano Territoriale di Coordinamento 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, Sassetta 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

- 8) Paesaggio collinare con articolato mosaico agrario. Rosignano Marittimo, Poggetti;
- 9) Paesaggio di pianura a dominante insediativa. Castiglioncello, Rosignano Solvay;
- 10) Paesaggio di pianura a dominante agricola. Vada, Collemezzano;
- 11) Paesaggio di pianura della Valle del Cecina a dominante insediativa. Cecina, Marina di Cecina, S. Pietro in Palazzi;
- 12) Paesaggio di pianura con presenza insediativa storica. Marina di Bibbona, Bolgheri, Donoratico, Castagneto Carducci;
- 13) Paesaggio collinare a dominante forestale di interesse culturale. Magona

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

- 14) Paesaggio collinare a dominante forestale seminaturale. Sassetta, Monte Calvi;
- 15) Paesaggio collinare delle cave e delle miniere. Rocca di San Silvestro, Monte Rombolo;
- 16) Paesaggio collinare con articolato mosaico culturale ed insediamenti storici. Campiglia, Monte Peloso, Suvereto;
- 17) Paesaggio collinare a dominante forestale di interesse naturale. Montoni;
- 18) Paesaggio di pianura della Val di Cornia a dominante agricola orticola. S. Vincenzo, Torre Mozza, Riotorto, Venturina;
- 19) Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativa storica. Baratti, Populonia;
- 20) Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativa produttiva. Piombino, Gagno, Torre del Sale.

4. Sistema di Paesaggio insulare

- 21) Elba. Paesaggio delle miniere tra Punta Falconaia, Punta Calamita e Lido di Capoliveri;
- 22) Elba. Paesaggio delle pianure centrali tra M. Perone ed i rilievi di M. Poppe e del Volterraio;
- 23) Elba. Paesaggio delle pendici di M. Capanne e M. Perone intercluso tra Colle Palombaia e Punta Crocetta;
- 24) Gorgona;
- 25) Capraia;
- 26) Pianosa;
- 27) Montecristo.

Il PTC, per affermare valori di riferimento ed i principi che connotano l'idea condivisa di territorio, individua all'articolo 15 della Disciplina di Piano i seguenti obiettivi generali da perseguire attraverso la definizione degli elementi statuari del territorio e delle linee di sviluppo strategico degli strumenti della pianificazione:

Ob1. la tutela, la valorizzazione e la gestione sostenibile delle risorse territoriali ed ambientali quali fattori fondamentali per la promozione ed il sostegno delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;

Ob2. lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promuovendo la massima integrazione funzionale e sinergica tra i diversi territori della provincia;

Ob3. lo sviluppo delle potenzialità dei territori collinari, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;

Ob4. la crescita di competitività del sistema produttivo provinciale coniugando all'impresa l'accessibilità alla ricerca e all'innovazione, alla logistica e alla infrastrutturazione.

Ob5. la crescita del territorio provinciale come luogo di accoglienza, di coesione ed integrazione sociale e di nuove opportunità per le comunità ed i cittadini che vi risiedono e che la frequentano, di effettiva affermazione delle pari opportunità;

Ob6. la promozione di un diffuso e stabile livello di qualità della vita urbana e rurale finalizzato ad assicurare la migliore accessibilità ai beni e servizi pubblici e di interesse pubblico, creare sinergie fra le diverse componenti, sostanziare i principi del decentramento, della innovazione e dell'efficacia amministrativa, della partecipazione, dei diritti alla scelta dei tempi di vita, della coesione e dell'interazione sociale, etnica e culturale;

Ob7. un adeguato livello sicurezza delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;

Ob8. L'assunzione del paesaggio come valore fondativo, culturale ed attivo, prima ancora che vincolistico, su cui basare i principi e degli obiettivi generali di qualità territoriale e da assumere come cardine condiviso dalle comunità locali e dalla Provincia di Livorno per il coordinamento territoriale dell'attività di pianificazione e di gestione del territorio;

Ob9. una qualità insediativa ed edilizia, opportunamente differenziata nei diversi ambiti territoriali, che garantisca la salvaguardia dell'ambiente naturale, la riduzione dei consumi energetici, la sanità ed il benessere dei fruitori, l'eliminazione delle barriere architettoniche, il diritto all'autodeterminazione delle scelte di vita.

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 vallecicole 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 paesaggistica 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 planiziali di bonifica:** Relazione morfologica e funzionale tra il reticolo dei canali irrigui e la tessitura del paesaggio agrario.



Figura 3 - PTCP – Provincia di Livorno – Estratto della Tavola dello Statuto del Territorio: Valori Estetici e Percettivi

- 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 reticolarietà 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.

Le azioni della Variante al PRP si dovranno rivolgere all'incentivazione e al sostegno del lavoro agricolo e alla salvaguardia e alla valorizzazione del territorio rurale. In accordo con il PTC sarà, pertanto, posta particolare attenzione al paesaggio e al territorio agricolo.

7 – COERENZA INTERNA ED ESTERNA

7.1 - La coerenza con il PIT-PPR

Obiettivi del PIT-PPR (Scheda d'Ambito n.16 – “Colline Metallifere e Elba”)	Le strategie per la Variante al PRP.
Ob.1 Salvaguardare i caratteri idro-geo-morfologici, ecosistemi, storici e identitari delle aree costiere e delle pianure alluvionali retrostanti, rappresentate dai vasti complessi agricoli della Val di Cornia, della Valle del Pecora e di parte della pianura della Bruna, nonché valorizzare le relazioni funzionali e percettive tra il litorale e l'entroterra	
<u>Direttive correlate</u> Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:	
1.1 - tutelare e recuperare gli importanti ecosistemi dunali, palustri, fluviali e forestali costieri (con particolare riferimento ai relittuali boschi di Rimigliano e Sterpaia), e evitare processi di ulteriore artificializzazione, a esclusione dei soli interventi di recupero;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente gli arenili esistenti nella costa del centro storico di Marciana Marina.
1.2 - contenere l'impermeabilizzazione del suolo e preservare le aree di ricarica degli acquiferi (individuate nella carta di “Sintesi dei valori idrogeo-morfologici”);	Non pertinente all'oggetto della variante
1.3 - evitare le espansioni insediative dei centri urbani costieri (San Vincenzo, Piombino, Follonica), quali care l'insediamento di strutture turistico ricettive lungo il litorale (con particolare riferimento ai tratti tra San Vincenzo e Baratti, tra Piombino e Follonica, tra Follonica e Portigliani) secondo criteri di sostenibilità, minore invasività, qualità ambientale e paesaggistica degli interventi, sia favorendo la riacquiescenza paesaggistica di quelle esistenti;	Non pertinente all'oggetto della variante
1.4 - migliorare l'integrazione paesaggistica dei grandi insediamenti produttivi e logistici, favorire il recupero degli impianti e delle aree dismesse o la rinaturalizzazione dei paesaggi costieri degradati <i>Orientamento:</i> • migliorare l'integrazione paesaggistica in particolare di degli insediamenti collocati in corrispondenza delle foci del Fiume Cornia e del Fiume Pecora o posti in ambiti sensibili, ad elevato rischio ambientale o di particolare pregio naturalistico e rappresentati nella carta della “Rete ecologica” come “Aree critiche per la funzionalità della rete ecologica per processi di artificializzazione”.	Non pertinente all'oggetto della variante
1.5 - evitare che eventuali nuovi insediamenti formino conurbazioni lineari lungo gli assi stradali e in corrispondenza degli scali storici (Scarlino Scalo e Gavorrano Scalo) e preservare i varchi inediti esistenti, con particolare riferimento alle aree ricomprese tra Gavorrano-Bagni-Forni di Gavorrano, Scarlino-Scarlino Scalo, Sticciano- Sticciano Scalo, Campiglia-Venturina-Stazione di Campiglia;	Non pertinente all'oggetto della variante
1.6 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;	Non pertinente all'oggetto della variante

<p>1.7 - nel territorio rurale caratterizzato dalla presenza dei paesaggi storici della bonifica (piana tra San Vincenzo, Piombino e Follonica) mantenere in efficienza il sistema di regimazione e scolo delle acque, attraverso la conservazione dei manufatti idraulico-agrari esistenti o la realizzazione di nuove sistemazioni di pari efficienza coerenti con il contesto, favorendo il mantenimento di un'agricoltura innovativa che coniughi competitività economica con ambiente e paesaggio</p> <p><i>Orientamenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • preservare la struttura della maglia agraria storica; • mantenere la leggibilità del sistema insediativo di valore storico; • evitare processi di marginalizzazione e di frammentazione dei sistemi agro-ambientali. 	Non pertinente all'oggetto della variante
<p>1.8 - tutelare e valorizzare i caratteri storici e identitari degli insediamenti costieri e le loro relazioni funzionali e percettive con il mare, e riqualificare i fronti urbani degradati;</p>	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.
<p>1.9 - salvaguardare la permeabilità percettiva dei litorali e garantire l'accessibilità alla fascia costiera, nel rispetto dei valori paesaggistici;</p>	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.
<p>Ob.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</p>	
<p><u>Direttive correlate</u> Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:</p>	
<p>2.1 - valorizzare le attività agropastorali al fine di contrastare la perdita dei valori naturalistici e paesaggistici degli habitat pascolivi e delle 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)</p>	Non pertinente all'oggetto della variante
<p>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.</p>	Non pertinente all'oggetto della variante
<p>2.3 - promuovere la riqualificazione dei numerosi siti estrattivi abbandonati e il recupero delle discariche minerarie che costituiscono suggestive forme che caratterizzano il paesaggio collinare (ad es. le peculiari forme di erosione denominate "Le Roste", impostate sul materiale di risulta della miniera di Campiano e ubicate lungo il F. Merse nel territorio di Montieri), attraverso progetti integrati di valenza paesaggistica e culturale;</p>	Non pertinente all'oggetto della variante
<p>Ob. 3 Tutelare l'importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e</p>	

<i>valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo</i>	
<u>Direttive correlate</u> Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:	
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 arqueo-minerario attraverso progetti integrati di promozione culturale e turistica;	Non pertinente all'oggetto della variante
3.2 - salvaguardare e valorizzare le emergenze visuali e storico-culturali rappresentate dai castelli (Castello della Magona e il Castello della Marsiliana), fortezze, borghi e centri collinari che si stagliano in posizione dominante sui contrafforti e sui balconi naturali del massiccio delle colline metallifere, nonché le relazioni tra il sistema insediativo e il paesaggio agrario circostante caratterizzato da oliveti tradizionali o seminativi (Campiglia, Suvereto, Sassetta, Gavorrano, Scarlino, Massa Marittima, Gerfalco, Giuncarico, Montemassi, Tatti, Roccatederighi, Sassofortino, Roccastrada, Sticciano).	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.
Ob. 4 <i>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</i>	
<u>Direttive correlate</u> Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:	
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;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente gli arenili esistenti nella costa del centro storico di Marciana Marina.
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);	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente gli arenili esistenti nella costa del centro storico di Marciana Marina.
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;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente gli arenili esistenti nella costa del centro storico di Marciana Marina.

4.4 - salvaguardare l'integrità storica e culturale dei centri e dei nuclei antichi e le visuali panoramiche da essi offerte, con particolare riferimento agli scorci panoramici di alto valore paesaggistico di Capoliveri, Marciana, Rio nell'Elba, delle frazioni inerpicate di Campo nell'Elba;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.
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;	Non pertinente all'oggetto della variante
4.6 - mantenere la leggibilità degli assetti e dei rapporti tra usi e trame agricole dell'isola di Pianosa in quanto paesaggi rurali di grande valore identitario contraddistinti da un complesso sistema di muri a secco lari e alberature;	Non pertinente all'oggetto della variante
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.	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.

7.2 - La coerenza con il PTC

Disciplina di Piano – Obiettivi generali	Le strategie per la Variante al PRP.
Ob1. la tutela, la valorizzazione e la gestione sostenibile delle risorse territoriali ed ambientali quali fattori fondamentali per la promozione ed il sostegno delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte, nonché un utilizzo sostenibile della risorsa costa (arenili) esistenti.
Ob2. lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promuovendo la massima integrazione funzionale e sinergica tra i diversi territori della provincia;	Non pertinente all'oggetto della variante
Ob3. lo sviluppo delle potenzialità dei territori collinari, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale per la riqualificazione dell'area del porto, elemento di importante valore funzionale e turistico per il Comune. Il nuovo progetto dovrà tutelare maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte, nonché un utilizzo sostenibile della risorsa costa (arenili) esistenti.
Ob4. la crescita di competitività del sistema produttivo provinciale coniugando all'impresa l'accessibilità alla ricerca e all'innovazione, alla logistica e alla infrastrutturazione.	Non pertinente all'oggetto della variante
Ob5. la crescita del territorio provinciale come luogo di accoglienza, di coesione ed integrazione sociale e di nuove opportunità per le comunità ed i cittadini che vi risiedono e che la frequentano, di effettiva affermazione delle pari opportunità;	Non pertinente all'oggetto della variante
Ob6. la promozione di un diffuso e stabile livello di qualità della vita urbana e rurale finalizzato ad assicurare la migliore accessibilità ai beni e servizi pubblici e di interesse pubblico, creare sinergie fra le diverse componenti,	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale per la riqualificazione dell'area del porto, elemento di importante valore funzionale e turistico per il Comune. Il nuovo progetto dovrà essere comprensivo di opportune valutazioni

sostanziare i principi del decentramento, della innovazione e dell'efficacia amministrativa, della partecipazione, dei diritti alla scelta dei tempi di vita, della coesione e dell'interazione sociale, etnica e culturale;	funzionali che garantiscano la piena accessibilità pubblica ai nuovi servizi del porto.
Ob7. un adeguato livello sicurezza delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;	Non pertinente all'oggetto della variante
Ob8. L'assunzione del paesaggio come valore fondativo, culturale ed attivo, prima ancora che vincolistico, su cui basare i principi e degli obiettivi generali di qualità territoriale e da assumere come cardine condiviso dalle comunità locali e dalla Provincia di Livorno per il coordinamento territoriale dell'attività di pianificazione e di gestione del territorio;	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.
Ob9. una qualità insediativa ed edilizia, opportunamente differenziata nei diversi ambiti territoriali, che garantisca la salvaguardia dell'ambiente naturale, la riduzione dei consumi energetici, la sanità ed il benessere dei fruitori, l'eliminazione delle barriere architettoniche, il diritto all'autodeterminazione delle scelte di vita.	Le strategie della Variante al PRP sono volte ad individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli maggiormente il rapporto storico e percettivo tra il centro storico lungo costa di Marciana Marina, con il paesaggio marino posto di fronte.

8 - IL RAPPORTO AMBIENTALE

8.1 - Premessa

Qualora la variante in oggetto fosse soggetta a VAS la definizione del Quadro Conoscitivo dell'ambiente e del territorio funzionale alla valutazione e che andrà a costituire parte integrante del Rapporto Ambientale si baserà:

- 1) sul riordino, integrazione e aggiornamento dei dati acquisiti nel corso degli studi del Quadro Conoscitivo a supporto dei piani urbanistici vigenti;
- 2) sul riordino, integrazione e aggiornamento dei dati elaborati nell'ambito della Valutazione Integrata – VAS redatti a supporto del Regolamento Urbanistico vigente del Comune di Marciana Marina;
- 3) sulla elaborazione di dati derivanti da studi di settore e documenti quali la:
 - a) la Relazione sullo Stato dell'Ambiente della Toscana 2014 (ARPAT);
 - b) l'Annuario dei dati ambientali 2016 (ARPAT)
 - c) documenti a supporto del Piano Interprovinciale di Gestione dei Rifiuti, del Piano Provinciale delle attività estrattive, del Piano Energetico Regionale e del Piano Energetico Provinciale;
 - d) studi, indagini, monitoraggi promossi e svolti nell'ambito delle attività di ARPAT (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana), ARRR (Agenzia Regionale Recupero Risorse, IRPET, ISTAT, ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) e LAMMA;

Chiaramente il rapporto ambientale si basa su di una struttura il cui "indice" deriva direttamente dai contenuti previsti all'allegato 2 della L.R. 10/2010 ed in questa fase preliminare verranno inserite le informazioni e le analisi proprie del livello preliminare di valutazione.

Successivamente nel Rapporto Ambientale saranno dettagliatamente illustrati i contenuti e gli obiettivi, le compatibilità ambientali e le modalità per il monitoraggio, in base all'art. 24 della L.R.T. n. 10/2010 e seguendo quanto disposto proprio dall'Allegato 2:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali della Variante al PRP in rapporto con la pianificazione sovraordinata;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione della Variante al PRP;
- c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente pertinente alla Variante al PRP;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti alla Variante al PRP;
- f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori; devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione della Variante al PRP;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione della Variante al PRP proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

8.2 - Ambiti di studio

La valutazione delle interazioni fra previsioni Urbanistiche e territorio è essenzialmente legata alla tipologia di intervento, alle dimensioni, al numero di soggetti coinvolti, alla localizzazione geografica e morfologica, alle relazioni di distanza e interferenza per la compartecipazione all'uso di risorse e servizi.

Le previsioni della Variante al PRP in oggetto andranno ad interessare le principali componenti fisiche (legate all'ambiente e al territorio) e le componenti riguardanti la sfera umana: sociali ed economiche.

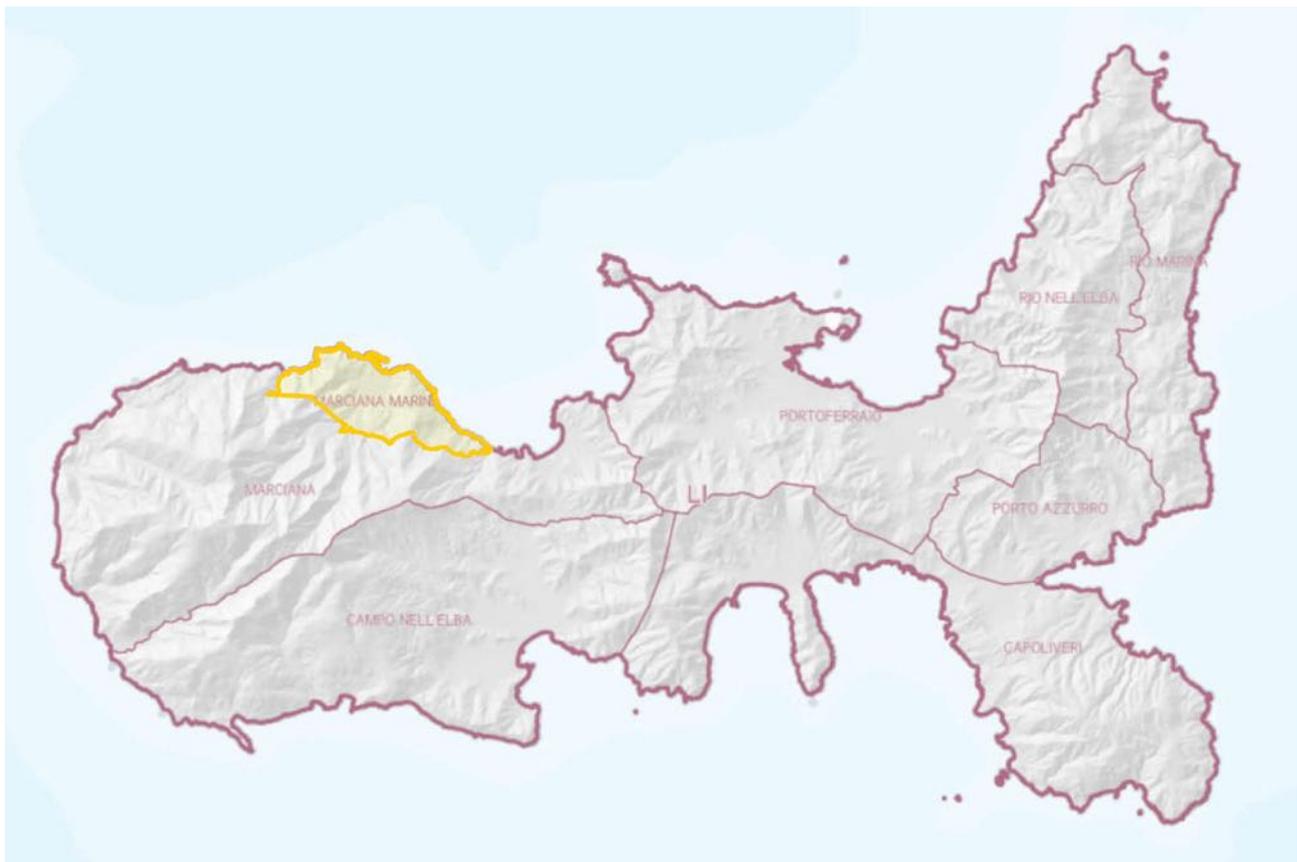
PRINCIPALI COMPONENTI AMBIENTALI	
COMPONENTI FISICHE	COMPONENTI ANTROPICHE
ASPETTI GEOLOGICI E GEOMORFOLOGICI	ASPETTI SOCIALI ED ECONOMICI
ASPETTI AGROFORESTALI E VEGETAZIONALI	VINCOLI TERRITORIALI
ACQUE SUPERFICIALI E PROFONDE	PIANI E PROGRAMMI
ATMOSFERA - CLIMA	EMERGENZE STORICO ARCHETTONICHE
EMERGENZE AMBIENTALI - RISORSE	USO DEL SUOLO

NATURALI	
FAUNA – ECOSISTEMI	SERVIZI E INFRASTRUTTURE
PAESAGGIO – ESTETICA DEI LUOGHI	CRITICITÀ DEL TERRITORIO

Lo scopo principale di questa fase di valutazione è quello di individuare le principali problematiche connesse con l'attuazione delle previsioni, valutando, di massima, l'entità delle modificazioni e individuando le misure idonee a rendere sostenibili gli interventi e adeguando di conseguenza il nuovo contesto dispositivo.

Più in particolare nell'ambito delle successive fasi di valutazione, si forniranno indicazioni sulla possibilità di realizzare gli insediamenti in funzione della esistenza o realizzazione delle infrastrutture che consentano la tutela delle risorse essenziali del territorio; inoltre che siano garantiti i servizi essenziali (approvvigionamento idrico, capacità di depurazione, smaltimento rifiuti), la difesa del suolo, la disponibilità di energia, la mobilità.

Si tenga conto che gran parte delle misure di mitigazione o compensative che verranno eventualmente proposte al fine di rendere sostenibili gli interventi o incrementare l'efficacia di talune iniziative di sviluppo potrebbero essere attuate tramite specifici piani di settore e accordi di programma che dovranno essere strutturati, concordati e attuati a seguito della entrata in vigore del nuovo Piano Operativo.



8.3 - Quadro di riferimento ambientale preliminare

8.3.1 - Fonte delle informazioni

Per la definizione del Quadro di Riferimento Ambientale si fa riferimento all'elenco riportato nella premessa di questo capitolo integrato con quanto derivante dalla fase ricognitiva che verrà operata dai progettisti e nell'ambito degli studi geologici, sismici e idraulici.

8.3.2 - Inquadramento territoriale

Il Comune di Marciana Marina si trova sull'Isola d'Elba in provincia di Livorno. Si affaccia sul mare ed è confinante esclusivamente con il Comune di Marciana. Il territorio del Comune di Marciana Marina ha una superficie di 586 ettari e una superficie urbanizzata di 72 ettari, pari al 12,5% della superficie comunale. Il 31% circa del territorio comunale ricade nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.

Parametro		Fonte
Superficie (KM ²)	5,86	
Popolazione residente (nr. ab)	1.977	ISTAT, 01.01.2016
	1.946	Censimento ISTAT, 2011
Densità demografica (n. ab/KM ²)	332	Censimento ISTAT, 2011

L'immagine seguente riposta il bilancio demografico relativo all'anno 2015 e il trend della popolazione dal

Popolazione al 1 gen.	1.955
Nati	11
Morti	27
Saldo naturale^[1]	-16
Iscritti	76
Cancellati	38
Saldo Migratorio^[2]	+38
Saldo Totale^[3]	+22
Popolazione al 31° dic.	1.977

2001 al 2015.

Figura 4 - Elaborazione Urbistat su dati ISTAT

Anno	Popolazione (N.)	Variazione % su anno prec.
2001	1.887	-
2002	1.884	-0,16
2003	1.894	+0,53
2004	1.916	+1,16
2005	1.911	-0,26
2006	1.929	+0,94
2007	1.953	+1,24
2008	1.958	+0,26
2009	1.975	+0,87
2010	1.993	+0,91
2011	1.943	-2,51
2012	1.975	+1,65
2013	1.975	+0,00
2014	1.955	-1,01
2015	1.977	+1,13

Variazione % Media Annuale (2009/2015): **+0,02**

Variazione % Media Annuale (2012/2015): **+0,03**

Particolare importanza riveste anche l'offerta turistica delle strutture presenti sul territorio (dati luglio 2014) che si compone di:

- 12 strutture **alberghiere**
- 9 strutture **extra-alberghiere**, di cui:

- 2 agriturismi
- 2 affittacamere
- 3 case per vacanze
- 1 residence
- 1 residenza turistico alberghiera

Nel 2014 gli arrivi sono stati 24.805, di cui 18.039 italiani e 6.766 stranieri, per un totale complessivo di 120.944 presenze. Nella seguente tabella vengono riportati i dati dei flussi turistici suddivisi per strutture. Le informazioni sono state estratte dall'Osservatorio Turistico della Provincia di Livorno.

COMUNE DI MARCIANA MARINA ANNO 2014	Italiani		Stranieri		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
4 Stelle + Rta	6.879	33.905	3.192	12.327	10.071	46.232
3 Stelle	8.324	46.811	2.976	11.173	11.300	57.984
2 Stelle	1.911	6.436	321	1.120	2.232	7.556
Totale Alberghiero	17.114	87.152	6.489	24.620	23.603	111.772
Case Vacanze	246	2.228	5	29	251	2.257
Altre strutture*	679	4.913	272	2.002	951	6.915
Totale Extralberghiero	925	7.141	277	2.031	1.202	9.172
Totale generale	18.039	94.293	6.766	26.651	24.805	120.944

8.3.3. L'inquadramento geologico e l'acclività del territorio

Il territorio comunale di Marciana Marina si sviluppa per buona parte della sua estensione sul porfido granodioritico che, nel caso specifico, si è intruso in una ampia frattura della granodiorite avente direzione NE-SW; durante una fase successiva il porfido è stato a sua volta intruso da filoni aplitici, dei quali si ritrovano solo alcuni limitati affioramenti lungo la zona assiale della prima intrusione.

Il resto del territorio, ad eccezione dell'estremità orientale che è a carattere granodioritico (Loc. Le Sprizze), insiste in prevalenza su litotipi termometamorfici basici di natura olivinitica ed anfibolitica, derivanti da originarie rocce di crosta oceanica, quali serpentine, gabbri e diabasi (sequenza ofiolitica); tra le termometamorfite si trovano anche alcuni lembi di cornubianiti, scisti cornubianitici e scisti biotitici, localizzati per lo più lungo la fascia costiera (Loc. Re di Noce e Loc. La Cala) derivanti dal metamorfismo di argilloscisti e marne appartenenti al medesimo complesso tettonico.

L'area di fondovalle, su cui si trova il centro abitato, è interessata da una copertura di depositi quaternari, costituiti in prevalenza dai prodotti di disfacimento della granodiorite del Monte Capanne; tali depositi nell'elaborato cartografico del Quadro Conoscitivo del PS sono stati suddivisi su base cronologica in alluvioni antiche (at) e alluvioni recenti (al), queste ultime caratterizzate in genere da un minore grado di cementazione.

Per quanto riguarda la clivometria territoriale si evidenzia un netto contrasto tra l'area pianeggiante corrispondente al fondovalle alluvionale e quella ad alta energia costituita dai rilievi circostanti.

Si può osservare, infatti, come la piana alluvionale abbia acclività media inferiore al 5% nella sua porzione costiera, su cui insiste gran parte dell'abitato, ed incrementi leggermente la pendenza verso monte, in corrispondenza del passaggio a depositi di diversa granulometria, pur restando sempre inferiore al 10%.

Il restante territorio ha invece caratteri diametralmente opposti, come testimonia la generale prevalenza della sesta classe (>35%); tale caratteristica è particolarmente evidente nell'area ad ovest dell'abitato, dove alla già alta acclività media dei versanti, si aggiungono lungo costa alcune scarpate rocciose sub-verticali.

Negli ambiti territoriali ad alta energia, le uniche aree a bassa acclività derivano dallo spianamento erosionale di alcuni crinali orografici; tale fenomeno, che sembra influenzato anche dalle caratteristiche strutturali degli ammassi rocciosi, ha dato origine ad alcuni piccoli appezzamenti sub-pianeggianti, di forma per lo più allungata secondo lo sviluppo del crinale. Un esempio di quanto sopra è osservabile lungo il crinale che da "Madonna del Buonconsiglio" conduce alla "Punta della Crocetta".

8.3.4. Il reticolo idrografico principale

Per quanto attiene l'aspetto idrogeologico su questa porzione di territorio si rilevano due impluvi di particolare importanza, il Rio di Marciana nel settore occidentale ed il Rio di San Giovanni nel settore centro-orientale, i cui bacini imbriferi si sviluppano in direzione sud-nord lungo le pendici del Monte Capanne.

Il loro regime come per tutti i fossi dell'Isola d'Elba, è di tipo torrentizio contrassegnato quindi da periodi di secca in concomitanza delle stagioni primavera-estate ed episodi di piena corrispondenti ai momenti di massima precipitazione.

Il reticolo idrografico, condizionato sia dalla morfologia (massiccio del Capanne) che dalla natura dei litotipi percorsi è intensamente anastomizzato con gerarchizzazione dei segmenti dell'alveo che arriva sino al 3° ordine in prossimità della foce.

Lungo il corso dei due fossi principali sono visibili numerose opere di regimazione ancora funzionanti quali briglie, traverse e arginature, realizzate a seguito di due eccezionali eventi esondativi avvenuti negli anni 1889 e 1907.

8.3.5. Le acque sotterranee

Dalle mappe reperibili sulla Regione Toscana e sul SIRA, si evince che in nessun punto del territorio comunale sono presenti centraline di controllo inerenti acque superficiali, sotterranee e potabili. I punti di monitoraggio più vicini sono comunque distanti dal limite comunale e pertanto non utilizzabili per la delimitazione, anche generale, di uno stato idrico ambientale.

8.3.6. I pozzi

Sul territorio comunale di Marciana Marina sono presenti circa 110 pozzi per l'emungimento di acqua. Tali pozzi possono essere classificati per tipologia di uso (domestico, potabile, irriguo, industriale, igienico o assimilato, ittico-sportivo, non utilizzato, sconosciuto). I dati possono essere interrogati dal sito della Provincia di Livorno nell'apposito portale Webgis "Mappa dei Pozzi".

8.3.7. Le acque potabili

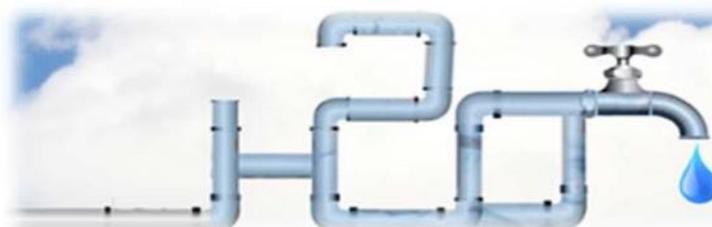
La rete delle acque potabili di tutta la ex A.T.O. 5, ora integralmente assorbita all'interno dell'Autorità Idrica Toscana è interamente gestita da ASA spa. La rete acquedottistica di Marciana Marina è lunga circa 26 km.

La seguente tabella riporta i dati dell'acqua potabile prelevata e distribuita nel 2015 per singoli comuni.

Comune	Volume Prelevato	Volume Acquistato	Volume Ceduto	Volume Disponibile	Volume Distribuito
Castelnuovo Val di Cecina	319.842,00	7.814,00	0,00	327.656,00	300.706,13
Cecina	3.035.452,79	154.601,00	0,00	3.190.053,79	2.873.261,36
Collesalveti	1.546.648,49	0,00	18.000,00	1.528.648,49	1.361.138,18
Guardistallo	113.370,00	0,00	0,00	113.370,00	102.346,22
Livorno	8.783.929,71	7.836.648,95	2.264.090,94	14.356.487,72	13.257.008,78
Marciana	650.976,46	0,00	0,00	650.976,46	485.096,60
Marciana Marina	606.683,99	0,00	0,00	606.683,99	575.655,70
Montecatini Val di Cecina	217.847,00	0,00	0,00	217.847,00	209.245,18
Montescudaio	171.805,00	0,00	0,00	171.805,00	157.742,90
Monteverdi Marittimo	123.704,00	0,00	0,00	123.704,00	124.661,25
Orciano Pisano	78.849,32	0,00	0,00	78.849,32	68.755,57
Piombino	5.404.070,00	0,00	0,00	5.404.070,00	5.136.401,84
Pomarance	604.639,00	0,00	0,00	604.639,00	576.570,52
Porto Azzurro	898.882,04	0,00	0,00	898.882,04	651.126,35
Portoferraio	1.798.190,91	0,00	0,00	1.798.190,91	1.632.491,08
Radicondoli	64.508,00	0,00	0,00	64.508,00	51.286,88
Rio Marina	654.447,14	0,00	21.905,40	632.541,74	467.527,22
Rio nell'Elba	478.599,44	0,00	0,00	478.599,44	454.136,60
Riparbella	236.901,84	0,00	0,00	236.901,84	202.150,99
Rosignano Marittimo	1.872.928,80	1.659.073,00	0,00	3.532.001,80	3.629.278,20
San Vincenzo	1.940.300,00	0,00	0,00	1.940.300,00	1.792.435,76
Santa Luce	308.206,90	0,00	0,00	308.206,90	281.800,83
Sassetta	130.844,00	0,00	0,00	130.844,00	121.749,10
Suvereto	549.007,00	0,00	18.590,61	530.416,39	392.360,61
Volterra	1.114.247,00	22.230,00	0,00	1.136.477,00	1.085.264,28
TOTALI	38.819.804	9.680.367	2.322.587	46.177.584	42.424.752

Acqua potabile immessa nella rete di distribuzione da ASA - 2015

L'immagine seguente riporta i dati della qualità dell'acqua distribuita nel territorio di Marciana Marina.

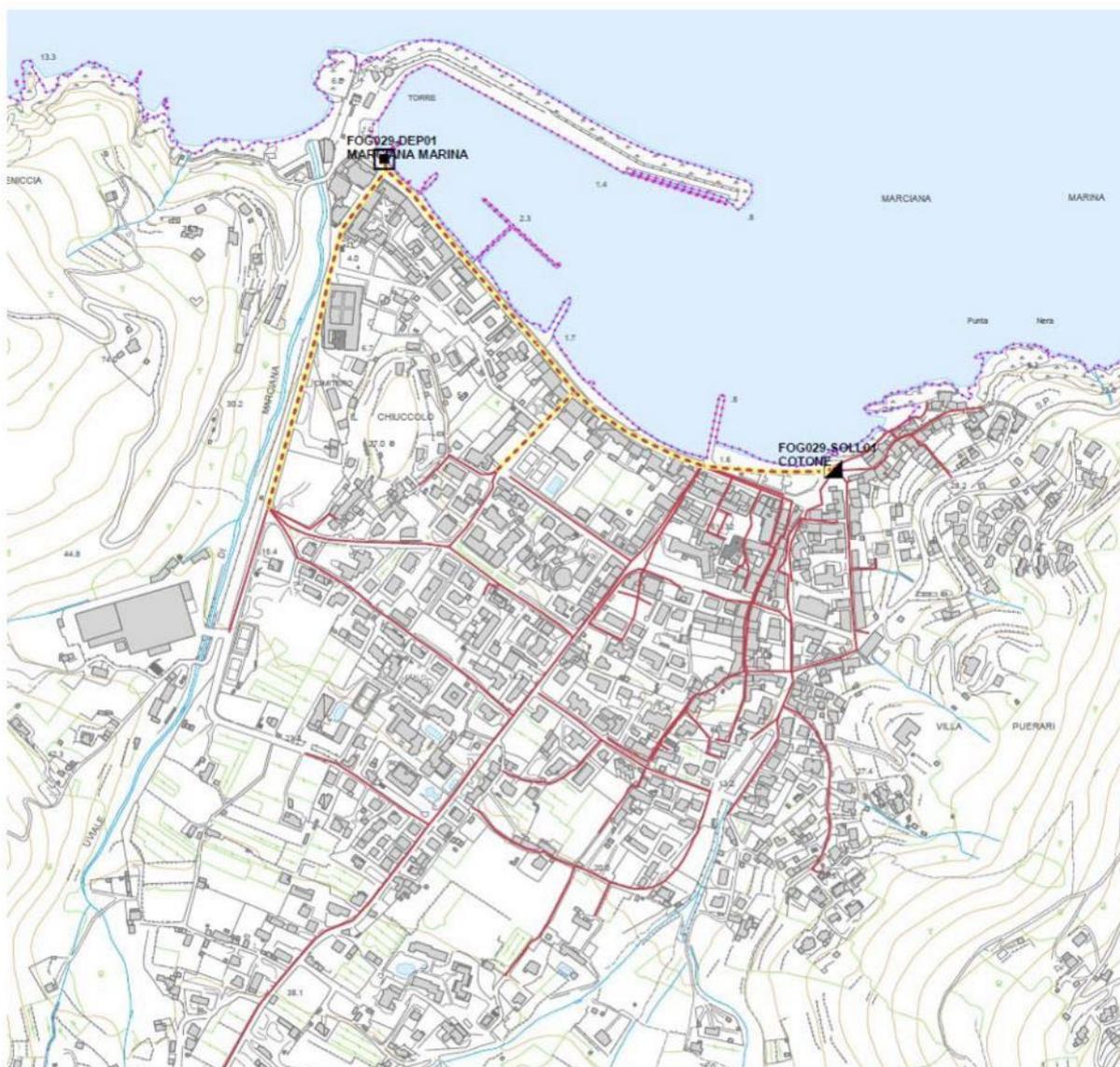


Etichetta di qualità dell'acqua distribuita nell'ATO5. Anno 2015.

Parametro	Unità di misura	Valori limite	Comune di
		e valori di riferimento	MARCIANA MARINA
		D. Lgs 31/01	
Ammonio	mg/l	0,5	0,05
Arsenico	µg/l	10	3,98
Boro	mg/l	1	0,18
Calcio	mg/l	-	97,40
Clorito	µg/l	700	0,00
Cloruro	mg/l	250	66,27
Concentrazione ioni idrogeno	unità pH	9,50	7,42
Conduttività	microS/cm	2500	826,35
Cromo	µg/l	50	1,00
Disinfettante residuo	mg/l	-	0,30
Durezza totale	° F	-	35,80
Ferro	µg/l	200	17,00
Fluoruro	mg/l	1,5	0,15
Magnesio	mg/l	-	20,35
Manganese	µg/l	50,00	1,00
Nitrato (come NO ₃)	mg/l	50	16,10
Nitrito (come NO ₂)	mg/l	0,5	0,02
Piombo	µg/l	10	1,00
Potassio	mg/l	-	4,95
Sodio	mg/l	200	35,75
Solfato	mg/l	250	102,53
Temperatura	° C	-	18,14
Trialometani - Totale	µg/l	30	7,80
Residuo fisso calc. a 180° (***)	mg/l	1500	590,25
Numero di rilievi di parametro effettuati per la determinazione dei valori indicati			435
Tipo di disinfettante (Ipoclorito di sodio = I.S. / Biossido di Cloro = B.C.)			I.S.
*** calcolato con conversione da conducibilità misurata; in base al suo valore si distinguono in:			
- acque oligominerali (residuo fisso compreso tra 80 e 200 mg/l)			
- acque mediominerali: (residuo fisso			
- acque minerali: (residuo fisso superiore a			
- acque salate: (residuo fisso superiore a 30.000 mg/l)			

8.3.8. Le acque reflue

La rete fognaria di Marciana Marina, allo stato attuale, si presenta solo parzialmente separata. Lo scarico delle acque avviene in mare, lontano dalla costa, attraverso una condotta sottomarina lunga 800 m. Tutte le autorizzazioni allo scarico e all'allacciamento nella fognatura comunale vengono rilasciate dall'Amministrazione comunale che ne dà notizia ad ASA (sia quelle per le civili abitazioni che per le attività economiche), mentre quelle nelle acque superficiali sono rilasciate dalla provincia di Livorno.



Fognatura		Impianti rete fognaria	
	collettore		depuratore
	collettore principale		impianto di sollevamento
	fognatura secondaria		
	immissario		

Rete fognaria di Marciana Marina - Estratto dal RA del Piano Regolatore Portuale

Nel 2010 sono stati effettuati dei lavori di adeguamento del sistema depurativo di Marciana Marina inserendo una grigliatura fine meccanica a monte della condotta sottomarina esistente che permette di pretrattare i reflui prima del loro scarico a mare.

8.3.9. La acque della balneazione

Le Regioni individuano annualmente le acque destinate alla balneazione e i relativi punti di monitoraggio - tanto per le acque costiere quanto per le acque interne - nonché le aree in cui la balneazione è vietata in modo permanente.

Per la stagione 2016 sono state proposte e individuate, in accordo con i Comuni, 268 aree di balneazione e 57 divieti permanenti.

Nel territorio comunale di Marciana Marina sono presenti quattro punti prelievo. L'ultimo prelievo effettuato nella stagione 2016 è del 06.09.2016. La seguente tabella elenca i punti prelievo ed il relativo stato.

COMUNE	PROVINCIA	AREA	AGGIORNAMENTO	CLASSE	STATO
MARCIANA MARINA					
MARCIANA MARINA	LIVORNO	LOC. BAGNO	06/09/2016	Eccellente	IDONEO
MARCIANA MARINA	LIVORNO	SPIAGGIA DI REDINOCE	06/09/2016	Eccellente	IDONEO
MARCIANA MARINA	LIVORNO	LOC. LA FENICIA	06/09/2016	Eccellente	IDONEO
MARCIANA MARINA	LIVORNO	FOSSO DI LAVACCHIO	06/09/2016	Eccellente	IDONEO

ARPAT - Sira. Le acque della balneazione

8.3.10. La gestione dei rifiuti

Il servizio di gestione dei rifiuti viene svolto dalla società ESA – Elbana Servizi Ambientali Spa. A Marciana Marina è presente anche un Centro di Raccolta destinato alla raccolta dei rifiuti urbani e assimilati, conferiti in maniera differenziata. Le utenze di Marciana Marina vi possono consegnare gratuitamente i rifiuti solidi urbani e assimilati, non conferibili nei tradizionali contenitori stradali.

Le diverse tipologie di rifiuto vengono raccolte con le seguenti tipologie di conferimento:

- **RSU indifferenziato:** Si tratta di materiali non oggetto di raccolta differenziata quindi non riciclabili e destinati alla lavorazione c/o Buraccio per produzione di C.D.R o alla discarica. La raccolta di questo rifiuto avviene attraverso la raccolta stradale con contenitori di diverse volumetrie sparsi sul territorio e opportunamente dimensionati secondo le esigenze specifiche dell'area. La frequenza di svuotamento varia a seconda della stagione;
- **Carta e cartone:** Il servizio è finalizzato ad intercettare le componenti cartacee presenti nei rifiuti. La raccolta avviene attraverso contenitori di colore giallo dislocati sul territorio e attraverso la raccolta porta a porta alle utenze non domestiche (negozi, supermercati, ristoranti, hotel, ecc.) secondo il calendario passaggi;
- **Multimateriale (plastica e metallo):** si tratta di materiale costituito da imballaggi, ovvero contenitori in plastica, metallo (alluminio e banda stagnata) e tetrapak, destinati al riciclo. La raccolta avviene attraverso contenitori stradali di colore blu dislocati sul territorio e attraverso la raccolta porta a porta alle utenze non domestiche (bar, alberghi, ristoranti, campeggi, ecc.) secondo il calendario passaggi.

Il vetro non viene più raccolto all'interno del contenitore del multimateriale, ma viene raccolto separatamente.;



- **Vetro:** la raccolta differenziata del vetro è stata introdotta sul territorio comunale dall'inizio dell'estate 2015. Questo tipo di rifiuto è costituito da imballaggi in vetro, ad esempio barattoli, vasetti, bottiglie (senza tappo o parti in materiale estraneo). Non sono invece accettati: cristallo, pyrex, vetro-ceramica, specchi, vetri rotti di finestre o di altri oggetti. Attenzione alla porcellana e alla ceramica, responsabili dell'inquinamento del vetro. Tali materiali non vanno mai raccolti con il vetro in quanto ne disturbano il processo di riciclaggio;
- **Rifiuti organici:** si tratta della raccolta differenziata della frazione umida dei rifiuti di origine organica, destinata alla produzione di compost di qualità. La raccolta avviene attraverso contenitori di colore marrone dislocati sul territorio e attraverso la raccolta porta a porta alle utenze non domestiche maggiormente produttrici di questo rifiuto come ristoranti, mense, hotel, secondo il calendario passaggi;
- **Ingombranti:** sono definiti ingombranti quei rifiuti che per dimensione e composizione non possono essere collocati all'interno dei contenitori stradali posizionati sul territorio. Sono rifiuti di vario genere e natura, spesso costituiti da mobili o arredamento da esterni per i quali è stato approntato un servizio di ritiro domiciliare a chiamata (a titolo gratuito) oppure l'opportunità di conferirli gratuitamente direttamente dall'utenza al Centro di Raccolta;
- **Pile esauste:** conferimento presso rivenditori o presso il Centro di Raccolta;
- **Farmaci scaduti:** conferimento presso le farmacie.

Tutti i contenitori posizionati su strada vengono lavati e sanificati con prodotti enzimatici con frequenze regolate dalla stagionalità e tipologia di rifiuto.

La seguente tabella riporta i dati della raccolta differenziata nel 2015 estratti dal sito dell'Agenzia Regionale Recupero Risorse (ARRR). La percentuale di raccolta differenziata si attesta al di sotto dei minimi di legge.

ANNO	Abitanti residenti ufficiali	RU t/anno	RD tot. t/anno	RU TOTALE t/anno	% RD effettiva (RD/RSU)	% RD detraz. spazzamento e metalli	% RD CERTIFICATA		
							Incentivo composter	incentivo inerti	% RD certificata
2015	1.977	772,48	1.054,55	1.827,03	57,72	61,48	1,70	1,00	64,18

Elaborazione dati ARRR - 2016

8.3.11. La qualità dell'aria

La qualità dell'ambiente atmosferico e le pressioni che su di esso gravano devono essere valutate, perché possano essere attivate delle opportune politiche di controllo e di gestione fino ad arrivare alla ricerca di soluzioni per il risanamento.

La manifestazione dell'inquinamento a livello del suolo è determinata da alcuni fattori meteorologici quali la temperatura, l'umidità e la direzione prevalente del vento, agevolando o meno la diffusione e l'abbattimento delle sostanze inquinanti. Un ulteriore fattore è rappresentato dalla radiazione solare, responsabile dello smog fotochimico.

Nel territorio di Marciana Marina non sono presenti centraline fisse o mobili

8.3.12. I siti contaminati e i processi di bonifica

Nel territorio comunale di Marciana Marina si contano cinque siti interessati da procedimento di bonifica di cui soltanto uno in fase attiva. I dati sono stati estratti dell'"Elenco dei Siti interessati da procedimento di bonifica (DGRT 301/2010)"². Si elencano gli iter :

- 1) LI097 – Distributore Q8 PV 4250 – Viale Regina Margherita
Tipologia attività: DISTRIBUTORE DI CARBURANTE
Stato iter: CHIUSO

- 2) LI1048 – ENEL distribuzione – Località Ripa
Tipologia attività: FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA
Stato iter: CHIUSO

- 3) LI106 – Distributore AGIP PV 5060 – Via Giuseppe Cerboni
Tipologia attività: DISTRIBUTORE DI CARBURANTE
Stato iter: CHIUSO

- 4) LI129 – La Tezia – Loc. La Tezia
Tipologia attività: DISCARICA NON AUTORIZZATA
Stato iter: ATTIVO

- 5) LI131 – Patresi - Loc. Patresia
Tipologia attività: DISCARICA NON AUTORIZZATA
Stato iter: CHIUSO

8.3.13. 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

² <http://sira.arpat.toscana.it> – sezione SIS.BON

- 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.

8.3.13.1. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano ³

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):

- 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

³ Estratto dalla Relazione del Piano del Parco

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.

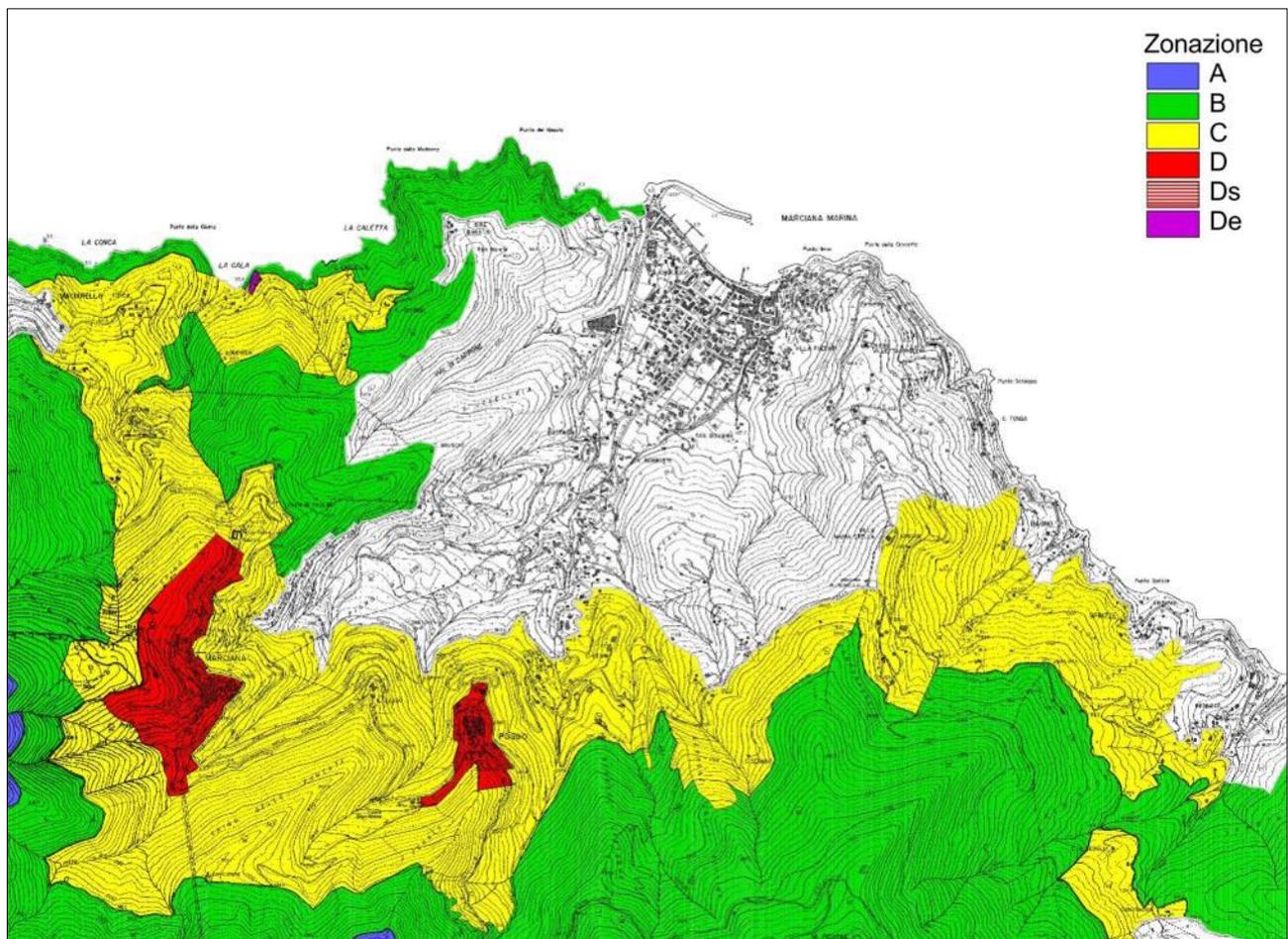
All'interno della zona D si distinguono due diverse tipologie:

- 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.



PNAT, Piano del Parco, Estratto della tavola B2 – Carta della zonazione – Elba, Scala 1:25.000

8.3.13.2 Il SIR 58 / SIC IT5160012 – Monte Capanne e promontorio dell'Elfola

Il SIR 58 - Monte Capanne e promontorio dell'Elfola, 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

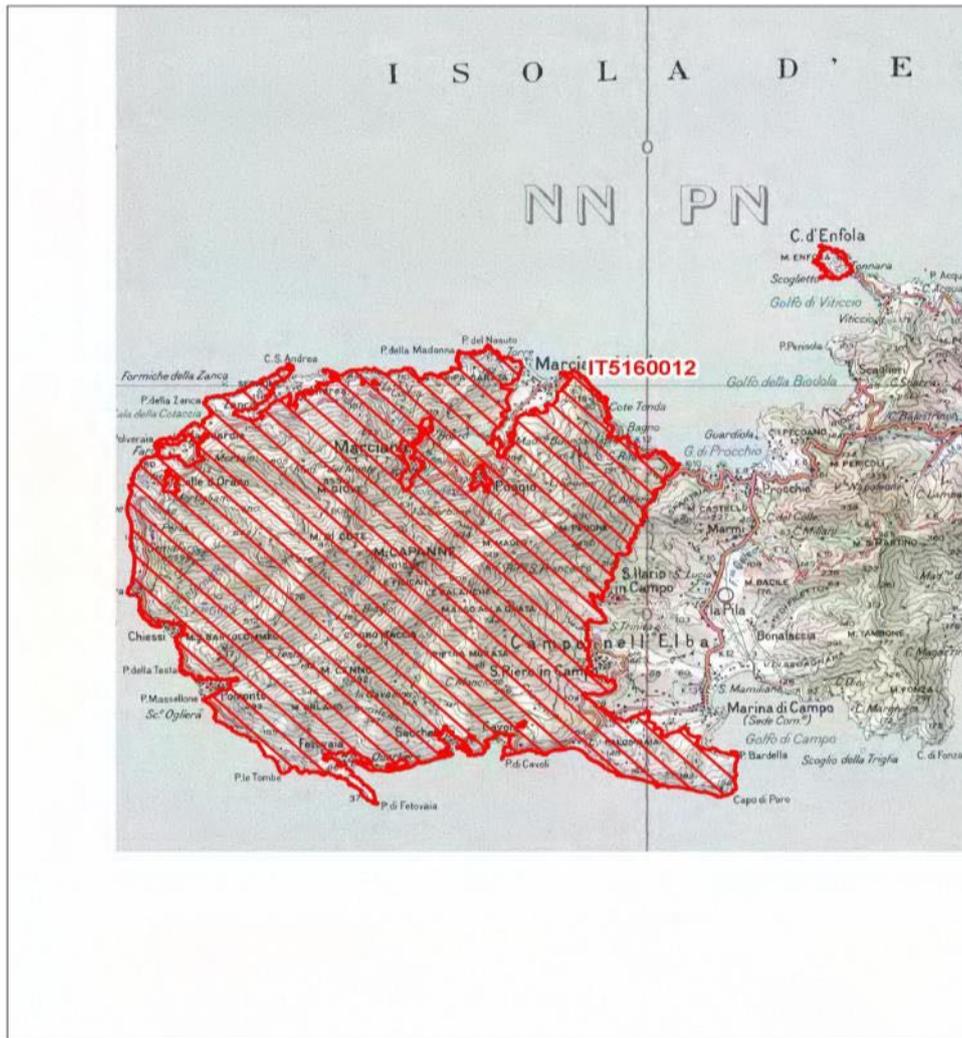


Regione: Toscana

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

8.3.14 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:

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

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.

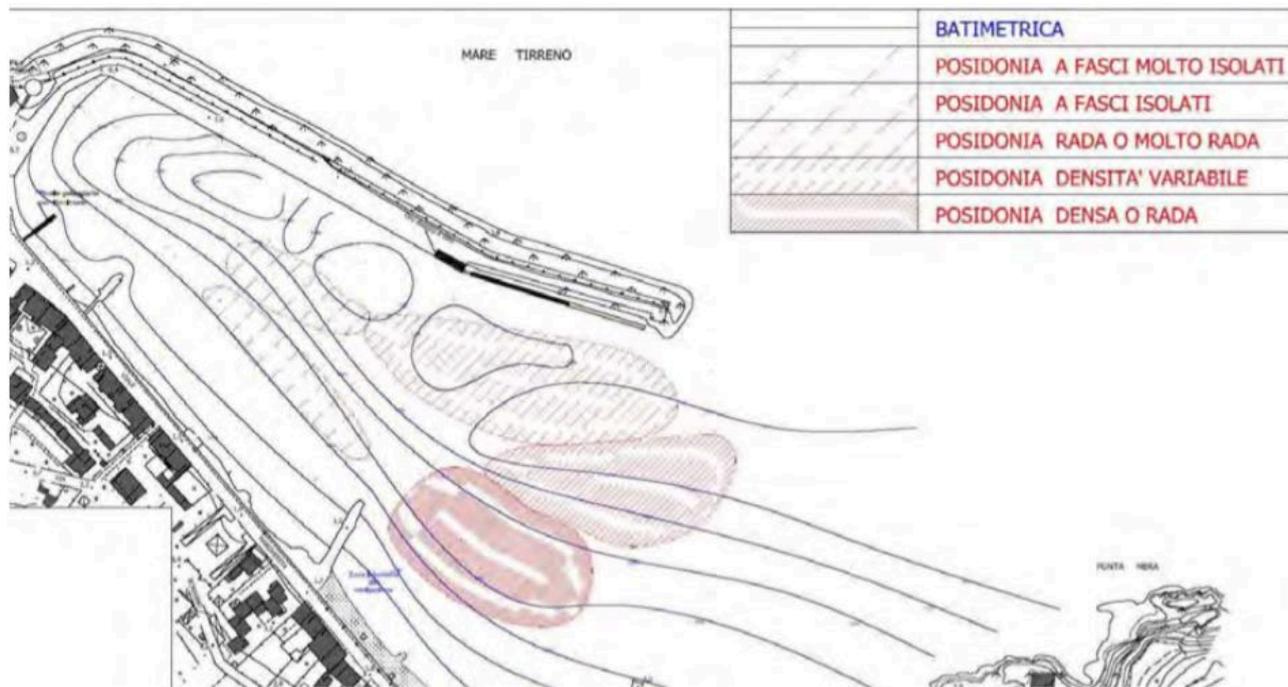
2) La parte intermedia, compresa tra il moletto all'altezza del bar La Torre ed il moletto dei sassi è ancora fortemente degradata, sempre per gli stessi motivi della precedente. La comparsa però di alcune piante di Posidonia in uno stato di "prateria molto rada", "semiprateria" ed a "fasci isolati" 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

- 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].

8.3.14.1 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.

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

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 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 pennello 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 pennello 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.

6.3.14.2 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.

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 ondate provenienti dal I quadrante. Importanti fenomeni di riflessione delle onde sulle scogliere del "cotone" si verificano per le ondate 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.

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

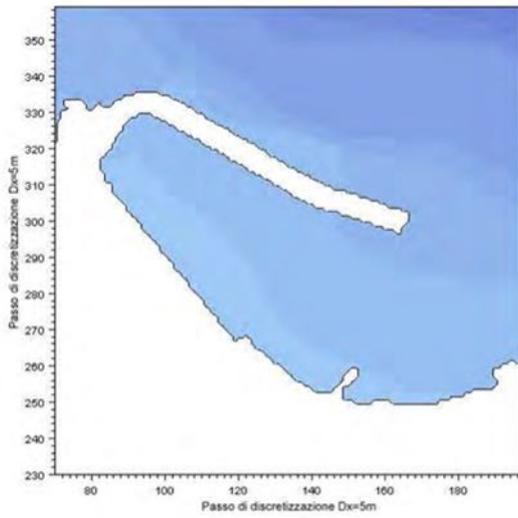
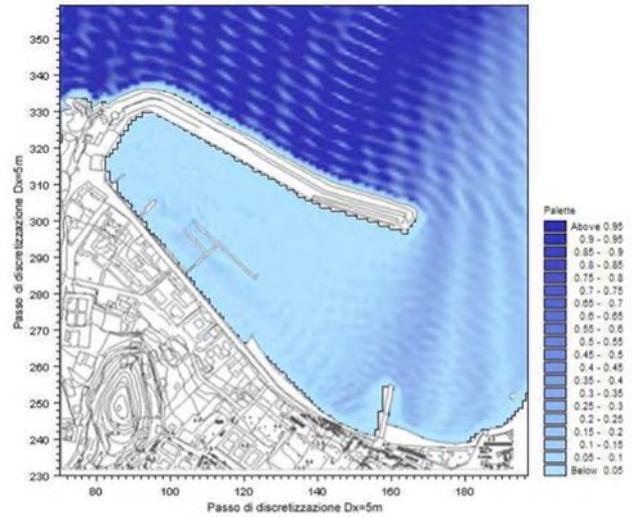
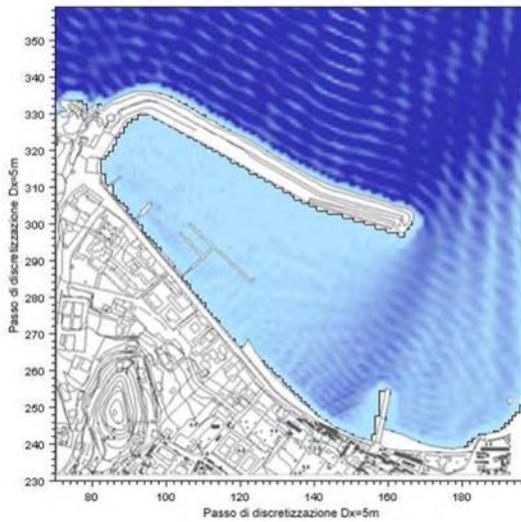


Figura 1: Batimetria - Stato dei luoghi



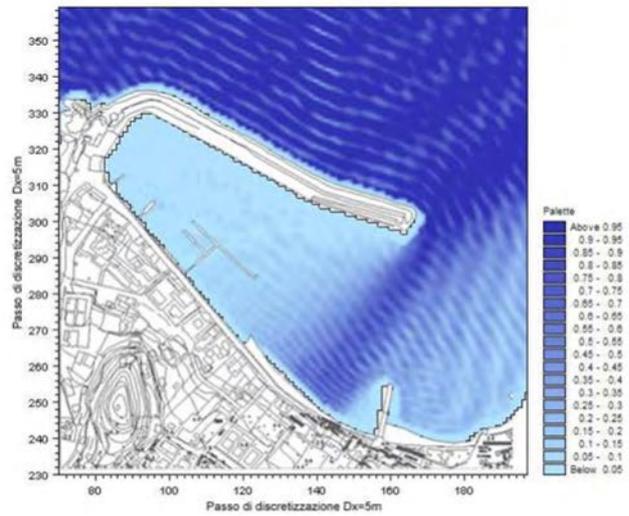
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=30°N Periodo Ts=5sec

Figura 2



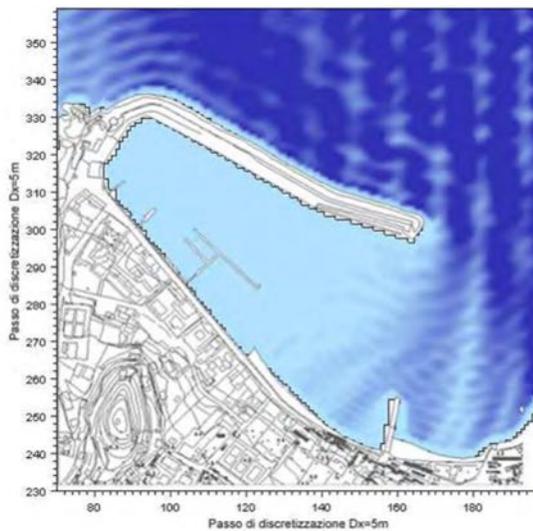
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=40°N Periodo Ts=5sec

Figura 3



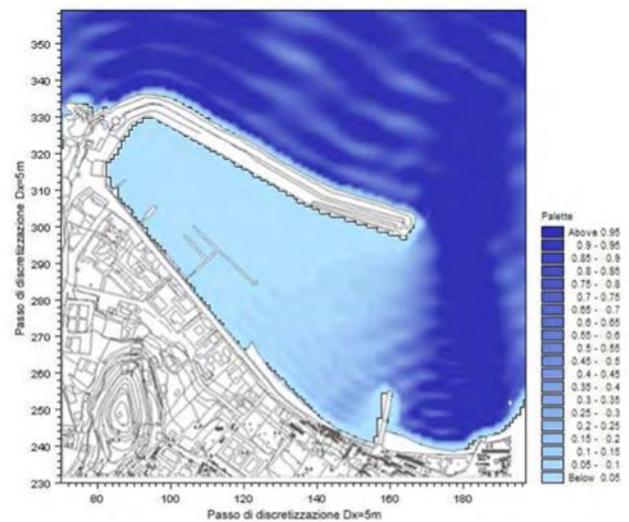
Altezza d'onda Hs=1m Direzione=50°N Periodo Ts=5sec

Figura 4



Altezza d'onda Hs=1m Direzione=330°N Periodo Ts=6sec

Figura 5



Altezza d'onda Hs=1m Direzione=350°N Periodo Ts=8sec

Figura 6

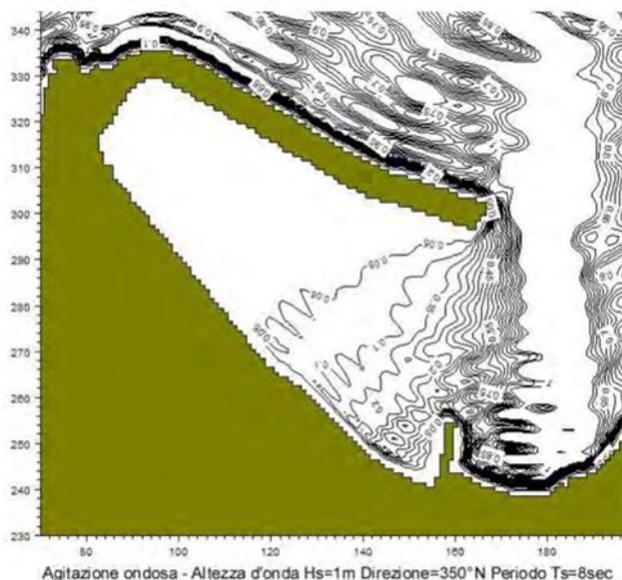


Figura 7



Figura 8

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

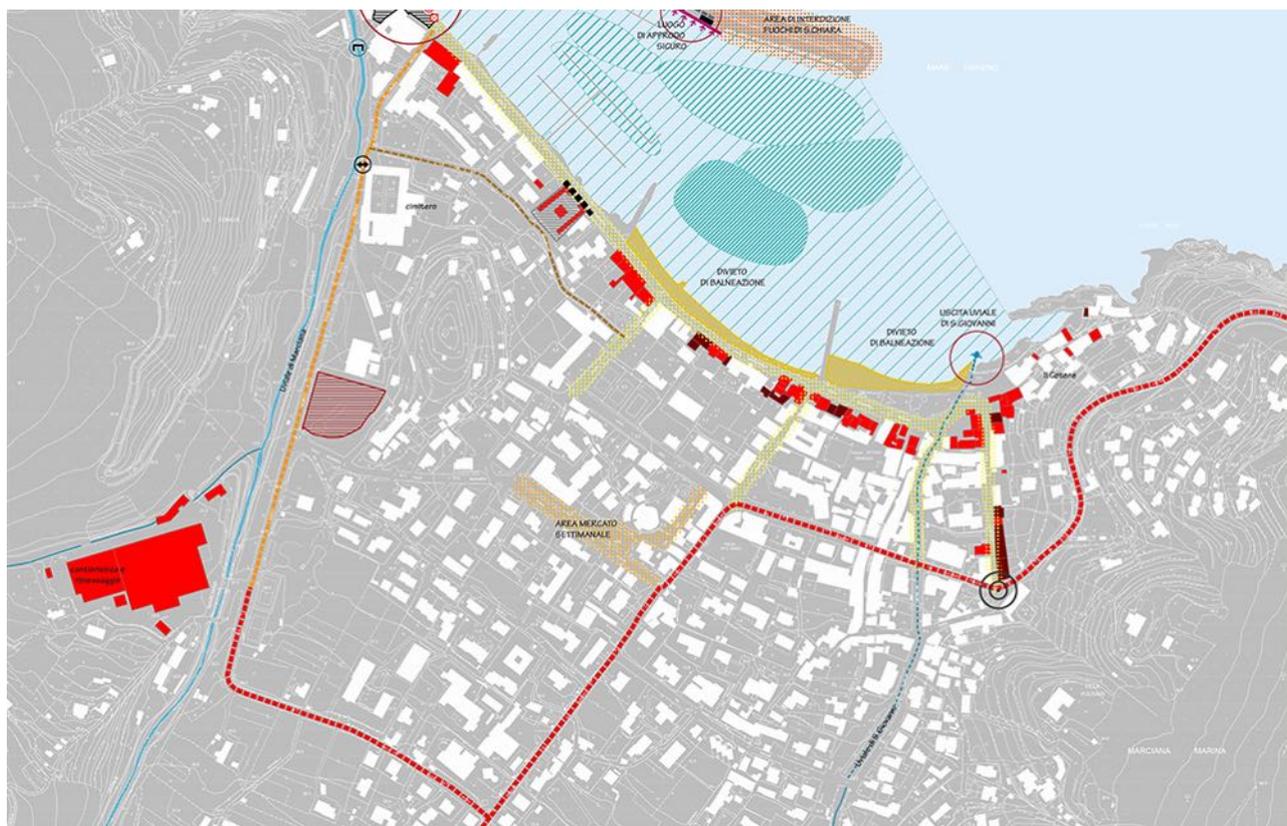
In fase di redazione del Quadro Conoscitivo del PRP, approvato con Del. C.C. n.6 del 17.03.2016, è stata prodotta una analisi di tipo SWOT finalizzata alla comprensione dello stato attuale e delle potenziali linee di tendenza evolutiva.

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.

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

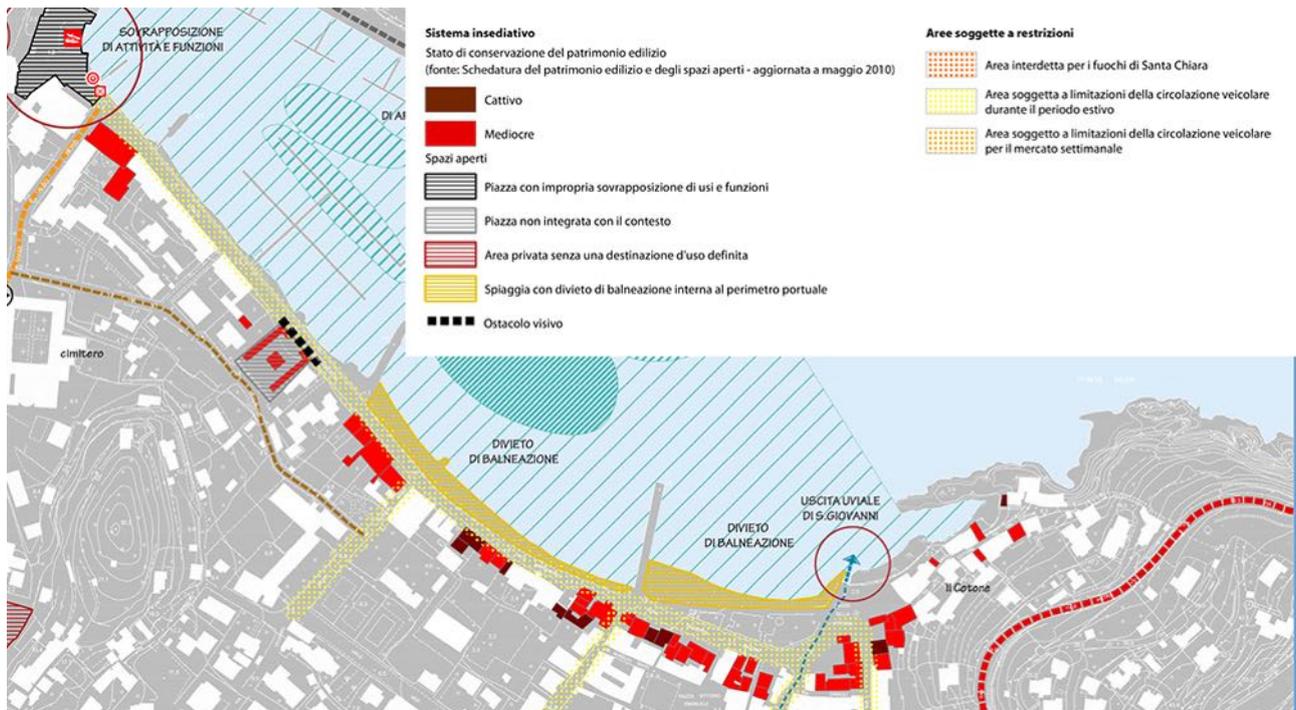
⁸ Comune di Marciana Marina, “Relazione Tecnica per l’Avvio dell’Accordo di Pianificazione finalizzato all’adozione della variante al PS e al RU comunali e del Piano Regolatore Portuale”. Artt. 22-23 L.R. 1/05, Dicembre 2009



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 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.

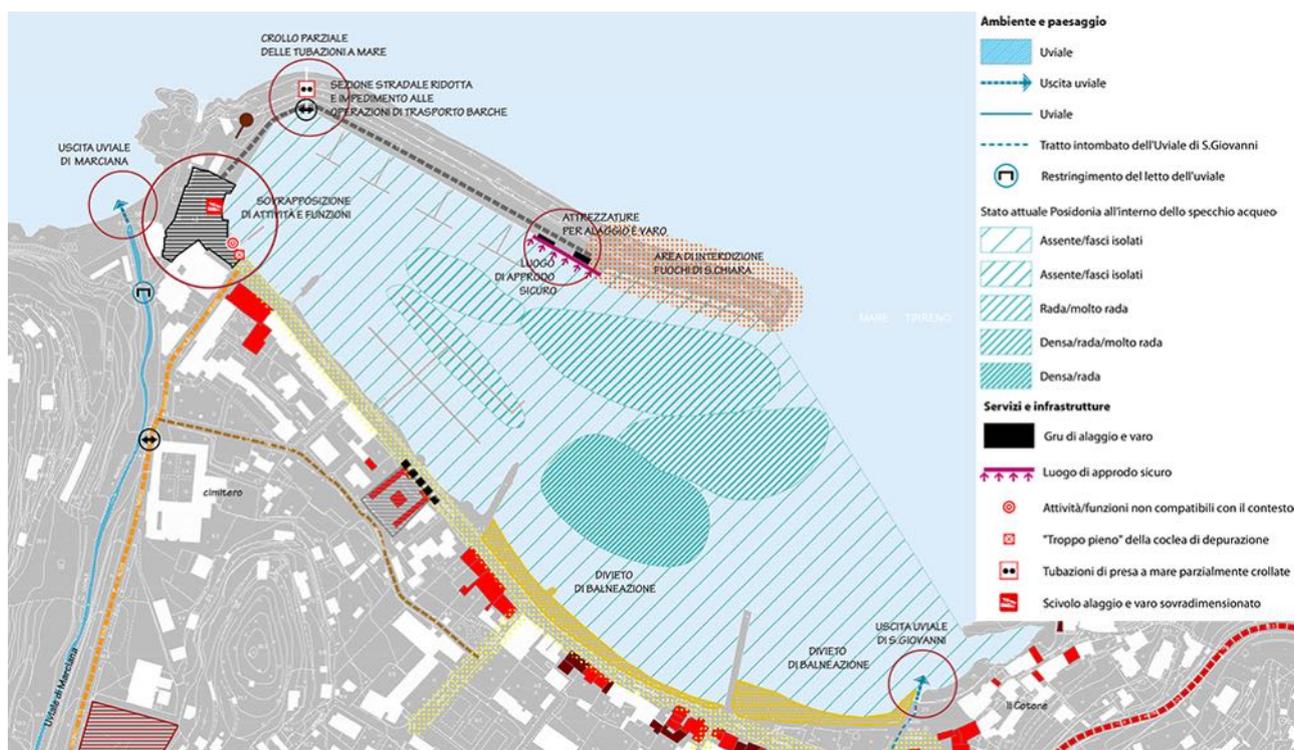


Estratto Tav. QC03 "Criticità/Punti di debolezza" del PRP di Marciana Marina

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

9 – LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

9.1 – La premessa

La valutazione degli impatti della Variante al Piano Regolatore Portuale del Comune di Marciana Marina, viene redatta utilizzando gli strumenti previsti dall'Allegato 1 della LR 10/2010 che individua i contenuti minimi del rapporto ambientale da allegare ai piani o progetti da assoggettare a V.A.S.

9.2 – La valutazione di coerenza con gli strumenti di programmazione urbanistica

Gli interventi previsti nella Variante al PRP, risultano conformi al Piano Strutturale e in parte conformi al Regolamento Urbanistico vigente del Comune di Marciana Marina. Si specifica che è in corso la redazione del nuovo Piano Operativo (Avvio del procedimento approvato con Del. C.C. n.4 del 23/02/2017), il quale dovrà disciplinare gli interventi ammessi da attuare con il Piano Regolatore Portuale.

9.3 - L'analisi delle alternative a valutazione di coerenza con i vincoli di tutela

Alla luce di un contesto paesaggistico-ambientale di grande valore come quello rappresentato dalla costa dell'Isola d'Elba, si rende necessario porre particolare attenzione alle previsioni riguardanti soprattutto la costa e le aree portuali. Nello specifico la Variante al PRP, ha il preciso obiettivo di modificare parzialmente le attuali previsioni del vigente PRP, individuando una ipotesi progettuale meno impattante paesaggisticamente e che tuteli gli arenili esistenti di fronte al centro storico lungo costa del centro marino.

9.4 – L'analisi delle alternative

La soluzione progettuale per le varianti in oggetto della presente relazione deve scaturire da un'oggettiva valutazione di una o più ipotesi progettuali alternative che presentino un'analisi costi-benefici peggiore del progetto prescelto. I punti successivi analizzeranno, sinteticamente, le possibili alternative al piano in esame.

Sono state prese in esame le principali alternative al progetto con riferimento a:

- alternative strategiche, ossia individuazione di soluzioni differenti per realizzare lo stesso obiettivo;
- alternative di localizzazione;
- alternativa "zero", ovvero la scelta di non procedere con l'attuazione della scheda.

9.4.1 – Le alternative strategiche

Le alternative strategiche consistono nell'individuare tutte le possibili soluzioni atte a prevenire la domanda e/o ad individuare i provvedimenti necessari per realizzare comunque gli obiettivi previsti.

La presente variante prevede interventi per la qualificazione dell'offerta turistica e allo stesso tempo una progettazione volta alla qualificazione paesaggistica dell'ambito costiero di Marciana Marina, rispetto all'attuale ipotesi progettuale del PRP vigente.

9.4.2 – Le alternative di localizzazione

Gli interventi in oggetto non possono essere localizzati in altre aree in quanto il Piano Regolatore Portuale riguarda espressamente l'area portuale esistente. Si specifica che la Variante ha come obiettivo di prevedere una nuova collocazione per interventi specifici del PRP, come una nuova collocazione del distributore di carburante da realizzare.

9.4.3 – L'alternativa "zero"

L'alternativa "zero" consiste nell'ipotesi di non apportare la Variante al PRP e mantenere l'ipotesi progettuale esistente.

9.4.4 – Le conclusioni

Le analisi e le considerazioni riportate nei paragrafi precedenti evidenziano che non sussistono alternative strategiche, ma possono essere limitati gli impatti causati dagli interventi; non esistono alternative di localizzazione e che l'alternativa "zero" può essere utilizzata, anche se l'obiettivo della Variante al PRP è principalmente quello di ridurre gli interventi previsti dal vigente PRP e mitigare gli impatti che questi avranno sul paesaggio e ambiente circostante.

10 – GLI IMPATTI E GLI EFFETTI ATTESI

Il presente capitolo ha lo scopo di valutare gli effetti attesi dall'attuazione dell'intervento in relazione all'utilizzo delle risorse che sono state analizzate nel Quadro Conoscitivo.

10.1 – Il paesaggio: l'ambiente marino, le aree per la balneazione e la vegetazione marina (posidonia)

La Variante al PRP ha come finalità comune tra gli obiettivi individuati ed elencati ai precedenti capitoli, quello di tutelare la qualità e gli aspetti paesaggistici della costa comunale, in special modo nei pressi del centro

marittimo di Marciana Marina. A tal fine è volontà della Variante prevedere una nuova ipotesi progettuale che meglio si inserisca in questo fragile contesto ambientale, andando a ridurre le previsioni presenti nel vigente strumento urbanistico. Tra gli obiettivi inoltre è previsto di porre particolare attenzione al mantenimento degli arenili esistenti e delle aree di balneazione esistenti.

Particolare attenzione dovrà inoltre essere posta alle aree ove è presente la posidonia, attualmente tutelate dalla vigente previsione del PRP.

10.2 – La costa rocciosa e gli arenili

Come specificato precedentemente, la Variante ha come obiettivo analizzare e prevedere nuove ipotesi progettuali le quali manterranno l'attuale arenile presente in fregio al centro storico lungomare di Marciana Marina. Inoltre si prevede di ridurre gli interventi di innalzamento delle pareti rocciose sui pontili, ritenute impattanti per le visuali paesaggistiche.

10.3 – L'inquinamento atmosferico e la qualità dell'aria

La Variante in sé, rispetto alla previsione vigente di PRP, non apporta nuove previsioni significative per la qualità dell'aria. La risorsa potrebbe essere danneggiata in caso di esecuzione del progetto, attraverso la formazione di poveri derivanti dal cantiere.

Per tale motivo dovrà essere posta particolare attenzione in fase di esecuzione del progetto, alla formazione di polveri e inquinanti, da limitare ed eliminare attraverso adeguate metodologie e strumenti del settore.

10.4 – Il rumore

Alla stregua di quanto detto per la risorsa aria, lo stesso vale anche per il rumore sul quale potrebbe incidere la fase di esecuzione del progetto.

10.5 – Gli aspetti demografici: il turismo e la qualità dell'abitare

La riqualificazione dell'ambito portuale di Marciana Marina è un evento importante per la cittadina marittima, la quale ha l'occasione di dotarsi di un vero approdo turistico, con servizi annessi destinati sia ai natanti che al turismo regolare del centro urbano. La Variante pone tra gli obiettivi principali, quello di riqualificare "la passeggiata" in fronte al centro storico e allo stesso tempo, di qualificare gli spazi pubblici in modo di garantire un incremento della *qualità dell'abitare*, riferito in questo caso, all'intero contesto urbano, fatto di spazi e attrezzature di interesse pubblico.

11 – LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

11.1 – La premessa

Al fine della valutazione da parte dell'Autorità Competente dei possibili effetti ambientali dell'intervento, è stato redatto un documento di valutazione preliminare di assoggettabilità che permetta di fornire gli elementi necessari per la valutazione di esclusione o meno degli atti in esame al processo di VAS.

E' necessario quindi riportare gli esiti delle valutazioni effettuate ai sensi dell'art. 22 della L.R. 10/2010 e degli allegati relativi ed in particolare l'Allegato 1 che indica i criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi.

11.2 – I criteri per la verifica

L'Allegato 1 alla LR 10/2010 riporta gli elementi da verificare ed in particolare:

1. Caratteristiche del piano o programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - 1.1. in quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - 1.2. la pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - 1.3. problemi ambientali relativi al piano o programma;
 - 1.4. la rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque);
2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - 2.1. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
 - 2.2. carattere cumulativo degli impatti;
 - 2.3. natura transfrontaliera degli impatti;
 - 2.4. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
 - 2.5. entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
 - 2.6. valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
 - dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - 2.7. impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

11.3 – La verifica

E' necessario procedere alla verifica dei punti elencati nel paragrafo precedente sulla base di quanto riportato ed analizzato all'interno del documento. La verifica, suddivisa per punti, indicherà anche i rispettivi capitoli e/o paragrafi a cui si fa riferimento.

1. CARATTERISTICHE DEL PIANO O PROGRAMMA, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:

1.1. in quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse:

La Variante al Piano Regolatore Portuale si pone alla base del recupero funzionale e qualitativo del porto di Marciana Marina; ciò influenzerà il centro marittimo, sia da un punto di vista di incremento di funzioni, che da un punto di vista economico influenzando il reparto turistico.

1.2. in quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati:

La Variante è coerente con gli obiettivi del Masterplan del PIT della Regione Toscana (2005-2010) recepito dal PIT-PPR approvato con Del. C.R. n. 37 del 27/03/2015.

1.3. la pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile:

La Variante al PRP conterrà apposite prescrizioni o misure di mitigazione che promuoveranno lo sviluppo sostenibile e la tutela del paesaggio circostante.

1.4. problemi ambientali relativi al piano o programma:

La Variante al PRP si pone come obiettivo l'individuazione di una soluzione migliorativa per gli aspetti ambientali e paesaggistici, rispetto a quanto previsto dal vigente PRP.

1.5. la rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque);

Le varianti non sembrano determinare elementi di rilevanza per l'attuazione di normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:

2.1. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti:

Gli impatti rilevati maggiormente "significativi" sono quelli che derivano dalla fase di attuazione dell'intervento. Gli impatti relativi all'ormeggio delle imbarcazioni erano già stati valutati nel vigente PRP e nella VAS annessa.

2.2. carattere cumulativo degli impatti:

Non si prevedono nuovi impatti.

2.3. natura transfrontaliera degli impatti:

Non ci sono impatti di natura transfrontaliera

2.4. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti)

I nuovi interventi non provocheranno rischi per la salute umana o per l'ambiente

2.5. entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)

Le aree dell'intervento sono molto limitate e gli impatti sono veramente minimi.

2.6. valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:

- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale:

L'area di intervento risulta essere di rilevante valore ambientale-paesaggistico; la Variante a tal motivo, si pone con l'intenzione di individuare una nuova ipotesi progettuale che tuteli e qualifichi tali aspetti.

- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;

Non si prevede il superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite.

- dell'utilizzo intensivo del suolo;

Gli interventi non prevedono l'utilizzo intensivo del suolo, ma solo per limitate estensioni, legato principalmente alla riqualificazione del molo e pontile;

2.7. impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Gli interventi non prevedono impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

11 – LE CONCLUSIONI

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.

La VAS ha già quindi analizzato gli impatti che il Piano Regolatore Portuale avrà sul territorio comunale, analizzando anche ogni intervento previsto.

La Variante al PRP in oggetto, è proposta dall'Amministrazione Comunale di Marciana Marina la quale ha previsto nelle proprie linee programmatiche, approvato con Del. C.C. n.37 del 28/07/2017, per quanto attiene l'ambito portuale, un nuovo disegno indirizzato al pieno rispetto paesaggistico, 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. La variante al PRP quindi si pone come migliorativa rispetto ad aspetti paesaggistici-ambientali, riducendo e in parte eliminando interventi ipotizzati dal vigente strumento comunale.

In considerazione della natura ed entità delle azioni previste dall'intervento **e soprattutto tenuto conto che il PS, il RU e il PRP vigenti sono stati già sottoposti a VAS** e quindi suddetti interventi sono già stati valutati precedentemente, si ritiene che **nel suo complesso per la proposta di Variante al Piano Regolatore Portuale in oggetto, non si ravvisa l'esigenza di specifiche verifiche di valutazione degli effetti ambientali.**

Monsummano Terme, *Dicembre 2018*

Arch. Giovanni Parlanti

