



COMUNE DI MARCIANA MARINA

Provincia di Livorno

VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO

Accordo di Pianificazione ai sensi dell'art.21 della L.R. 1/2005

Sindaco
ANDREA CIUMEI

Responsabile
del Procedimento
GEOM. ROSARIO NAVARRA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista

ARCH. SILVIA VIVIANI

Collaboratori

ARCH. A. PIRRELLO
ARCH. G. BARTOLETTI,
ARCH. L. NINNO
ARCH. P. TERR. L. COLTELLINI,
DOTT. S. CAPPELLI

Aspetti giuridici
Aspetti idraulici e diportistici
Aspetti naturalistici
Aspetti geologici
Aspetti valutativi
Aspetti partecipativi

AVV. LUCIANO GALLO
ING. DOMENICO MEI
DOTT. GIUSEPPE MESSANA
GEOL. STEFANO ROSSOMANNO
ARCH. ANNALISA PIRRELLO
ARCH. CHIARA PIGNARIS



RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Giugno 2012

Indice

PREMESSA.....	2
1. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANA	4
1.1 QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO.....	4
1.2 PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) E MASTER PLAN "LA RETE DEI PORTI TOSCANI"	11
1.3 PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT)/ PPR.....	17
1.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI LIVORNO	22
1.5 PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA.....	31
2. IL PORTO E LA MARINA: CENNI STORICI	32
2.1 MARCIANA MARINA NEL CONTESTO ELBANO.....	32
2.2 CONTRIBUTI.....	37
3 LA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO: FINALITÀ' E OBIETTIVI.....	47
3.1 FINALITÀ DELLA VARIANTE	47
3.2 OBIETTIVI DELLA VARIANTE	47
4. IL QUADRO CONOSCITIVO	49
4.1 LA COSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO.....	49
4.2 DESCRIZIONE E CONTENUTI DEGLI ELABORATI DI QUADRO CONOSCITIVO	55
5. GLI ELABORATI DELLA VARIANTE.....	67

ALLEGATO:

ELABORATI CARTOGRAFICI DI QUADRO CONOSCITIVO

PREMESSA

Il territorio comunale di Marciana Marina è caratterizzato dalla presenza della marina, un porto rifugio di prima categoria, protetto da opere foranee che, a partire dal primo Novecento, con successivi ampliamenti, si è consolidato come un'area di pregiati caratteri per funzioni commerciali, turistiche, pescherecce.

Il porto è parte integrante del centro abitato, per i cittadini è un fattore della propria identità; coloro che a Marciana Marina sono accolti o ne sono attratti, lo sono in larga misura dall'area portuale, e per tramite di essa.

Ma l'insieme di opere foranee e imbarcazioni tecnicamente è un "ormeggio", in quanto sprovvisto di servizi, di collegamenti materiali e immateriali con il territorio e la città, di dotazioni che ne consentano la qualificazione di porto turistico.

Al fine di mettere in moto investimenti e interventi pubblici e privati che riorganizzino territorio, città e porto e che rendano l'ormeggio "il porto di Marciana Marina", ricco di funzioni, attrattivo, accogliente, produttivo tutto l'anno, il Comune ha avviato nel Dicembre 2009 la procedura dell'Accordo di Pianificazione ai sensi della Legge Regionale Toscana n.1/2005. Oggetto dell'Accordo erano la Variante al Piano Strutturale comunale, la Variante al Regolamento Urbanistico e il Piano Regolatore Portuale.

Contestualmente all'attivazione del percorso di pianificazione, l'Amministrazione comunale ha promosso scelte per la gestione della fase transitoria tra la situazione pregressa dell'area portuale – di fatto non regolamentata, ad eccezione dell'utilizzo dello specchio acqueo sotto il profilo della sicurezza della navigazione – e la messa a regime della stessa con l'attuazione delle scelte che saranno contenute nel Piano Regolatore Portuale approvato.

L'Amministrazione comunale è intervenuta in primo luogo per riorganizzare "in via sperimentale e temporanea gli ormeggi regolamentandone gli usi e la distribuzione anche per gli aspetti di fruibilità in sicurezza degli stessi" e, in secondo luogo, ha fatto ricorso alla procedura della gara ad evidenza pubblica per affidare la gestione dei servizi portuali, salvaguardando le situazioni giuridiche soggettive pregresse sempre comunque nel rispetto delle norme vigenti.

Mediante la redazione del Piano Regolatore Portuale, quale atto di governo del territorio, in coerenza con le previsioni e i criteri dettati dal Master plan dei porti (allegato al PIT) e le preventive Varianti al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico comunali, l'Amministrazione comunale intende innalzare il livello qualitativo dell'approdo turistico già esistente, incrementando le dotazioni e le attività a servizio del porto, migliorando la sicurezza interna all'area portuale e favorendo una maggiore integrazione funzionale e spaziale tra l'abitato di Marciana Marina e il porto stesso.

Il Piano Regolatore Portuale e le Varianti al PS e al RU comunali contengono il nuovo scenario di riferimento per Marciana Marina e il suo porto, aggiornato alla legislazione nazionale e regionale, al Piano di Indirizzo Territoriale approvato con D.C.R. n.72/2007, al Piano paesaggistico regionale adottato nel 2009 e al Master plan "la rete dei porti toscani", parte integrante del PIT stesso, e al Piano

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno. Gli strumenti suddetti risultano coerenti anche ai principali Piani di settore della Regione, quali il Piano regionale di azione ambientale e il Piano regionale di sviluppo .

1. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANA

1.1 QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

La Regione Toscana già dal 1979, con la LRT n.36 del 1979¹ si è dotata di una propria legge con cui disciplinare il sistema dei porti e degli approdi turistici e dal 1985 di un primo Piano Regionale di Coordinamento per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici, marittimi, fluviali e lacuali di interesse regionale e locale, approvato successivamente con Deliberazione del Consiglio Regionale n.123/1985.

In seguito, con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 258 del 27 maggio 1992 la Regione Toscana ha approvato il rinnovo del “Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana” con aggiornamenti e modifiche. È stata questa l’occasione per introdurre direttive di carattere generale, che comprendevano gli standard nautici ed urbanistici e per stabilire modalità di intervento differenti per i 28 siti portuali collocati lungo la costa toscana e nelle isole.

Con la L.R. n.68/1997 “Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana”, che abrogò la L.R. n. 36/1979, venne introdotta una norma di salvaguardia che faceva salvi i contenuti urbanistici del Piano di Coordinamento dei Porti (in particolare le scelte localizzative e gli standard) e venne definito il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT), la cui formazione non è mai giunta a compimento.

Il PREPAT definiva due tipologie di infrastrutture per la nautica: i *porti turistici*, dotati di attrezzature e di impianti destinati in via permanente all’ormeggio, alla manutenzione, all’alaggio e al rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti. La seconda tipologia individuata era quella degli *approdi turistici*, costituiti da opere ed impianti idonei alla ricettività delle unità da diporto, ma sprovvisti parzialmente o totalmente delle infrastrutture previste nella prima tipologia.

Il Piano dimensionava l’offerta complessiva di posti barca in 16.065, comprensiva dei porti approdi esistenti al 1990, dei porti approvati dalla regione tra il 1985 e il 1990, dei porti da adeguare con interventi di ampliamento, ristrutturazione e realizzazione di sezioni specializzate, dei porti di nuova realizzazione.

Il porto di Marciana Marina era menzionato tra i porti e approdi insulari da adeguare, ampliare, ristrutturare; adeguato in termini numerici ma non rispetto alla dotazione dei servizi.

L’art. 2 del D.P.R. n. 509/1997², in attuazione della delega di cui all’art. 20, comma 8 della L. 59/1997³, definisce il *porto turistico* quale “il complesso di strutture amovibili e inamovibili realizzate

¹ Legge Regione Toscana 9 agosto 1979, n. 36 “Ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana” pubblicata nel B.U.R.T. 17 agosto 1979, n.42.

² D.P.R. 2-12-1997 n. 509, “ Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell’articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 18 febbraio 1998, n. 40.

con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente alla nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari"; l'*approdo turistico* come "la porzione dei porti polifunzionali [...] destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari"; i *punti di ormeggio* come l'insieme delle "aree demaniali marittime e 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".

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la Legge costituzionale n.3 del 2001⁴ ha posto il "governo del territorio", le "grandi reti di trasporto e di navigazione" e i "porti e aeroporti civili" tra le materie a legislazione concorrente, per le quali è rimessa alle Regioni la potestà legislativa, ad eccezione della determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

In questo quadro di riferimento diventa fondamentale l'adeguamento della materia rispetto alle novità introdotte dalla riforma costituzionale, nonché una sua maggiore integrazione e coerenza all'interno della filiera del governo del territorio.

Per effetto quindi del trasferimento delle funzioni amministrative dallo Stato alle Regioni e per la successiva riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione, che ha innovato il sistema del riparto delle funzioni legislative fra Stato e Regioni, il quadro di riferimento regionale in Toscana è rappresentato dai seguenti atti normativi:

- Legge regionale n. 88/1998⁵ per quanto attiene al riparto delle funzioni amministrative (Capo VI – Trasporti. Art. 27 [Funzioni delle Province e dei Comuni]);
- Legge Regionale Toscana n. 1/2005 e s.m.i. (art. 47 *bis* [Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti] e art. 47 *ter* [Piano Regolatore Portuale]).

Gli strumenti di pianificazione territoriale e agli atti di governo del territorio, ai sensi della LRT n.1/2005, devono quindi prevedere le opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale, sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT e del Master Plan "La rete dei porti toscani".

Al Piano Regolatore Portuale è riservata la funzione di dare attuazione agli interventi individuati dagli strumenti della pianificazione territoriale, definire l'ambito portuale e l'assetto complessivo del porto in riferimento a mobilità, accessibilità e sosta, destinazioni d'uso delle aree, funzioni, etc.; il Piano

³ Legge 15 marzo 1997, n. 59 "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 17 marzo 1997, n. 63.

⁴ Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 24 ottobre 2001, n. 248.

⁵ Legge Regionale 10 dicembre 1998, n. 88 "Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112" pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 42, parte prima, del 10.12.1998.

Regolatore Portuale, quindi, si configura quale atto di governo del territorio coerente al Piano Strutturale.

Attualmente per la definizione del Piano del Porto, di cui alla L. 84/1994⁶, si procede ai sensi dell'art. 21 comma 4 della L.R.T. n.1/2005, che prevede il ricorso alla procedura dell'accordo di pianificazione a cui partecipano il Comune ed i soggetti interessati.

Tale impianto normativo è stato di recente modificato ed integrato ad opera della Legge Regionale 9 novembre 2009, n. 66⁷, che, in particolare, ha introdotto profonde e significative innovazioni normative in tema di porti turistici. Ha introdotto, infatti, la definizione dei porti e degli approdi di interesse regionale; in materia di opere pubbliche ha ripartito le funzioni fra Regione ed enti locali; ha ridefinito il contenuto e gli effetti del Piano Regolatore Portuale (PRP), esplicitando anche le modalità con cui dare attuazione alle scelte contenute nel PRP; infine, ha previsto una disciplina di carattere transitorio. L'art. 47 *bis* della LRT n.1/2005 individua quali *porti di interesse regionale*:

- i porti e gli approdi turistici individuati nel PIT regionale (e nell'allegato Master plan del sistema portuale);
- i porti che possono svolgere funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, pescherecci, individuati dal citato PIT regionale;
- i porti da realizzare e/o da ampliare e/o da riqualificare, non previsti dal PIT regionale e da disciplinare mediante accordo di pianificazione.

Con riferimento alla competenza della Regione e degli enti locali, l'art. 25 della L.R.T. n. 88/1998 si distingue, non solo per aver chiarito il riparto fra i vari enti, ma – soprattutto – per aver definito le più rilevanti e ricorrenti ipotesi realizzative:

- opere di grande infrastrutturazione nelle quali rientrano le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali
- l'attribuzione ai Comuni, che possono esercitarle anche in forma associata, di tutte le funzioni non espressamente riservate alla Regione e non trasferite alle province ai sensi del comma 3, ivi comprese le funzioni concernenti le opere di manutenzione ordinaria, straordinaria, quelle che attengono alla realizzazione di nuove opere delle aree a terra, degli specchi acquei, dei fondali e delle infrastrutture nei porti.

⁶ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 4 febbraio 1994, n. 28.

⁷ Legge Regionale 9 novembre 2009, n. 66 recante "Modifiche alla legge regionale 1 dicembre 1998, n.88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112), alla legge regionale 11 dicembre 1998, n. 91 (Norme per la difesa del suolo) e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio), in materia di porti di interesse regionale, navigazione interna, controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture di competenza statale", pubblicata sul BURT 13 novembre 2009, n. 46.

Si segnala, inoltre, la chiara sottoposizione dei progetti relativi alle opere realizzate nei porti di interesse regionale alla valutazione di idoneità tecnica, da parte della competente struttura regionale, da rendersi nelle forme di un parere obbligatorio e vincolante, che deve essere formalizzato entro 60 giorni dalla trasmissione del PRP (ai sensi dei novellati art. 25, comma 1, lett. b), L.R.T. n. 88/1998 ed art. 47^{ter} L.R.T. n. 1/2005).

L'art. 47^{ter}, comma 2 della L.R.T. n.1/2005 fissa chiaramente i contenuti del PRP stabilendo che "Il Piano Regolatore Portuale definisce l'assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi".

Quanto all'attuazione delle scelte compiute dal Comune nel proprio PRP, quale atto di governo del territorio, il più volte richiamato art. 47^{quater} della L.R.T. n. 1/2005 stabilisce i seguenti principi fondamentali:

- il necessario rispetto delle previsioni del PRP;
- il richiamo della disciplina (statale) – quanto al procedimento di approvazione dei progetti – contenuta nel D.P.R. n. 509/1997, meglio noto come Decreto Burlando;
- il rinvio ad un regolamento regionale per la disciplina del procedimento di attuazione del PRP, nonché per l'individuazione delle opere di trascurabile importanza, per i cui progetti prevedere l'esonero della valutazione di idoneità tecnica regionale.

Dal punto di vista procedurale, secondo quanto definito all'art. 47^{bis} della L.R.T. n.1/2005 ⁸ le previsioni di nuovi porti, l'ampliamento o la riqualificazione di quelli esistenti, qualora non siano inserite nel Piano di Indirizzo Territoriale regionale, costituiscono variazione del PIT medesimo e devono essere approvate mediante l'Accordo di Pianificazione tra le amministrazioni territorialmente interessate ai sensi dell'art. 21 della stessa legge.

L'accordo, pertanto, è inteso quale pratica di cooperazione, coordinamento e verifica rispetto ai propri atti da parte dei soggetti istituzionali coinvolti (Regione, Provincia, Comune), nel rispetto della filiera istituzionale e delle rispettive competenze.

Con l'art. 47^{ter} della L.R.T. n. 1/2005, sono definiti i contenuti e le modalità di attuazione del Piano Regolatore Portuale.

Il Piano Regolatore Portuale è un *atto di governo del territorio* ai sensi dell'articolo 10, comma 1 della L.R.T. n.1/2005, di competenza del Comune ed attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale in materia di porti e approdi turistici.

Il Piano Regolatore Portuale è attuato mediante i progetti delle opere portuali e consiste nella programmazione e localizzazione degli interventi da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è destinato a svolgere, compresi i servizi connessi.

⁸ Art. 47^{bis} della L.R.T. n.1/2005 "Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti".

I progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto, di cui all'art. 2, lettere a) e b), del Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509⁹, devono essere conformi al Piano Regolatore Portuale e la loro realizzazione deve essere effettuata nel rispetto della disciplina dell'attività edilizia di cui titolo VI della LRT n.1/2005.

Infine, introduce l'art. 205^{ter} nella L.R.T. n. 1/2005 stabilendo un regime transitorio per effetto del quale non vengono sottoposte a valutazione di idoneità tecnica regionale i progetti ed i piani già sottoposti a valutazione alla data di entrata in vigore della legge (13 novembre 2009).

Il porto turistico inteso come servizio pubblico locale: la questione della gestione

Alla luce di tutte le fasi e i passaggi che la disciplina ha avuto sotto il profilo legislativo e sopra brevemente descritti, è evidente la compresenza, talvolta anche conflittuale, fra testi normativi di differente provenienza: statale e regionale. Ciò vale senza dubbio per il rapporto fra il Codice della navigazione¹⁰ - oggi vigente quale disciplina del regime della demanialità del porto (inteso in senso ampio) e del titolo che legittima l'utilizzo del bene demaniale (concessione) - e la restante normativa applicabile.

Mentre è chiaro, tuttavia, che le concessioni demaniali, ad esclusione di quelle di minima entità e rilevanza economica, debbano essere affidate al seguito di un confronto concorrenziale¹¹, meno chiaro risulta essere l'ambito giuridico e materiale a cui fa riferimento la predetta concessione.

La gestione di un porto turistico, o in modo equivalente anche di un approdo turistico, può rientrare in una delle seguenti categorie:

- concessione di bene pubblico;
- affidamento della gestione di un'opera pubblica (se esistente);
- realizzazione di un'opera pubblica;
- concessione di servizio pubblico.

Non sussiste, tuttavia, né una precisa indicazione legislativa a riguardo né un orientamento univoco della giurisprudenza. Interessante, però, è il filone interpretativo, dottrinario e giurisprudenziale, che riconduce la gestione di un porto turistico alla categoria dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, ai sensi dell'art. 112 del D.Lgs. n. 267/2000¹², noto come *Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali*.

Appaiono condivisibili, in proposito, le argomentazioni sostenute, di recente, dal giudice amministrativo, ad avviso del quale *"In proposito, va per prima cosa rilevato che appare corretta, alla luce dell'ampia formulazione dell'art. 112 Decr. Leg.vo 267/2000, la qualificazione dell'attività in*

⁹ Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione dei beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n.59.

¹⁰ Codice della navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (con succ. mod. e integr. sino al 2002).

¹¹ Cfr. Consiglio di Stato, Ad. Plenaria n. 1/2008, Consiglio di Stato, sez. VI, n. 362/2007, TAR Lazio, sez. Latina, n. 610/2006.

¹² Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali", pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 227 del 28 settembre 2000 - Supplemento Ordinario n. 162.

questione (caratterizzata dalla prestazione di servizi a supporto della nautica da diporto) come uno dei «servizi pubblici locali» gestibili da un Comune, così da rimanere assoggettata al regime giuridico all'uopo predisposto dall'ordinamento In secondo luogo, va osservato che lo sfruttamento dei beni del demanio marittimo (a mezzo di apposite concessioni), viene ad essere un presupposto necessario e prodromico per la detta gestione» (Nei termini, TAR Campania, Napoli, sez. VII, n. 21241/2008).

Conseguenza di tale indirizzo interpretativo è che la vigente disciplina degli affidamenti di un servizio pubblico è oggi rinvenibile nell'art. 23 *bis* del D.L. 25 giugno 2008, convertito con modificazioni nella Legge n. 133/2008 ^{13e}, per gli aspetti con la prima non incompatibili, dall'art. 113 del TUEL.

Dunque, l'affidamento della gestione del servizio pubblico deve avvenire - mediante gara pubblica - in favore di *imprenditori o società in qualunque forma costituita* (dunque, anche mista pubblico-privata) - con l'ipotesi eccezionale della società pubblica c.d. *in house*.

Per altro verso, l'attuale procedimento di pianificazione riguarda una struttura già esistente, ma che dovrà essere riqualificata, anche mediante la realizzazione di una serie di opere e la prestazione di una serie di servizi e di standard (meglio descritti nel *Master plan* allegato al PIT regionale).

Viene, cioè, in rilievo anche la problematica della realizzazione di lavori pubblici, oggi disciplinati dal D. Lgs. n. 163/2006¹⁴ e s.m.i. (c.d. Codice dei Contratti pubblici), che - fra l'altro - all'art. 30 contiene una disposizione "aperta e residuale" per tutte le fattispecie diverse dagli appalti di lavori, servizi e forniture, concessioni di costruzione e gestione, nonché delle ipotesi riconducibili alla tecnica della finanza di progetto, che sancisce l'applicazione dei principi comunitari della trasparenza, della concorrenzialità e della pubblicità, ipotesi nella quale di certo rientra la riqualificazione e la gestione di un porto turistico.

Da ultimo, va rilevata la permanenza - all'interno dell'ordinamento giuridico - di una disposizione contenuta nella disciplina speciale del Codice della Navigazione, rappresentata dall'affidamento della gestione a terzi ai sensi dell'art. 45 *bis*.

Tale ipotesi ricorre tutte le volte in cui un Comune, che sia diventato titolare di una concessione demaniale marittima e che non voglia o non possa procedere alla costituzione di una società (pubblica o mista), abbia la necessità di servizi di un operatore per la gestione dei servizi portuali.

Questa scelta, applicando i principi comunitari sopra accennati, in tema di tutela della concorrenza - sarà possibile e compatibile con le regole di scelta del contraente a seguito dello svolgimento di una procedura di evidenza pubblica.

Tale scelta organizzativa e gestionale è stata, di recente, sperimentata con successo proprio dal Comune di Marciana Marina, che, dopo aver ottenuto la concessione demaniale marittima, ha selezionato con gara pubblica il soggetto gestore (Cala de' Medici Servizi s.r.l.), per l'affidamento dei servizi portuali ai sensi del richiamato art. 45 *bis* del Codice della navigazione.

¹³ Legge 6 agosto 2008, n. 133 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 21 agosto 2008 - Suppl. Ordinario n. 196.

¹⁴ Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 100 del 2 maggio 2006 - Supplemento Ordinario n. 107.

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

SINTESI DEL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI PORTI	
▪ NAZIONALE	
LEGGE	CONTENUTI PRINCIPALI
Legge n. 3095/1885	Prima classificazione dei porti: porti rifugio e quelli per la difesa dello Stato e porti con funzione principale per il commercio.
Codice della navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e relativo Regolamento attuativo	Fonte di disciplina degli usi del mare - inteso in senso lato
D.P.R. n. 616/1977 art. 59	Delega alle Regioni, da parte dello Stato, delle funzioni (amministrative) "sul litorale marittimo, sulle aree demaniali immediatamente prospicienti [...]... per utilizzazioni con finalità turistiche e ricreative".
D.P.C.M. del 21/12/1995	Mantenimento della competenza statale rispetto alle aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale (in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e della navigazione marittima), individuate mediante il D.P.C.M. del 21/12/1995.
Legge n. 84/1994	Introduzione di una disciplina organica in materia portuale (classificazione dei porti, Piano Regolatore Portuale).
D.P.R. n. 509/1997	Definisce il procedimento per l'approvazione dei progetti di nuova costruzione, ampliamento e riqualificazione delle strutture portuali.
D. Lgs. n.112/1998 art. 105, comma 2, lett. 1)	Nuovo conferimento di funzioni dallo Stato alle Regioni in ordine alla concessione di beni del demanio marittimo.
Legge costituzionale n. 3/2001	Riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione. Fra le materie di legislazione concorrente (art. 117, terzo comma) è indicata quella del governo del territorio, porti ed aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione.
Legge n. 296/2006 Legge Finanziaria per il 2007	Il legislatore statale ha stabilito la durata massima del regime concessorio in 20 anni in relazione all'entità degli interventi da realizzare
▪ REGIONALE	
Legge regionale n.36/1979	Definisce la disciplina del sistema dei porti e degli approdi turistici.
Deliberazione del Consiglio Regionale n.123/1985	Approvazione del Piano Regionale di Coordinamento per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici, marittimi, fluviali e lacuali di interesse regionale e locale.
Deliberazione del Consiglio Regionale n. 258/1992	Approvazione del il rinnovo del "Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana" con aggiornamenti e modifiche. Sono introdotte direttive di carattere generale, che comprendevano gli standard nautici ed urbanistici.
Legge regionale n.68/1997	È introdotta una norma di salvaguardia che fa salvi i contenuti urbanistici del Piano di Coordinamento dei Porti (scelte localizzative e standard) e viene definito il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT).
Legge regionale n.88/1998 Capo VI Trasporti, art. 27	Riparto delle funzioni amministrative delle Province e dei Comuni.
Legge regionale n. 1/2005 e s.m.i. Art. 47bis e 47ter	Le previsioni di nuovi porti, l'ampliamento o la riqualificazione di quelli esistenti, qualora non siano inserite nel Piano di Indirizzo Territoriale regionale, costituiscono variazione del PIT medesimo e devono essere approvate mediante l'Accordo di Pianificazione tra le amministrazioni territorialmente interessate. Inoltre, sono definiti i contenuti e le modalità di attuazione del Piano Regolatore Portuale.
Legge Regionale n. 66/2009	Definisce i porti e gli approdi di interesse regionale; in materia di opere pubbliche ha ripartito le funzioni fra Regione ed enti locali; ha ridefinito il contenuto e gli effetti del Piano Regolatore Portuale (PRP), esplicitando anche le modalità con cui dare attuazione alle scelte contenute nel PRP; infine, ha previsto una disciplina di carattere transitorio.

1.2 PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) E MASTER PLAN "LA RETE DEI PORTI TOSCANI"

Il Piano di Indirizzo Territoriale regionale (PIT) vigente, di cui è parte integrante il Master plan "la rete dei porti toscani", è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.72 del 24 luglio 2007 ed ha valore di Piano Paesaggistico in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio¹⁵ in seguito all'implementazione delle modifiche adottate con deliberazione del Consiglio Regionale n. 32 del 16 giugno 2009.

Gli interventi per la realizzazione di nuovi porti e approdi turistici, nonché gli interventi per il potenziamento, la trasformazione e la riqualificazione di quelli esistenti, devono essere previsti negli strumenti urbanistici comunali previo accordo di pianificazione, e per il loro dimensionamento si procede tramite valutazione integrata di cui all'articolo 11 della L.R.T. n. 1/2005 nel rispetto delle condizioni di sostenibilità.

Gli ormeggi, invece, in attuazione delle disposizioni del PIT, sono individuati da parte dei Comuni, nell'ambito dei propri strumenti urbanistici, tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate.

Il Master plan "la rete dei porti toscani" è lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell'art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale e ne costituisce parte integrante¹⁶; è caratterizzato dai seguenti obiettivi operativi:

- Definire il ruolo dei porti toscani secondo una gerarchia che individua i diversi elementi della rete e i relativi livelli di interesse;
- Fornire uno scenario di riferimento per il sistema dei porti;
- Fornire una analisi di contesto del sistema portuale, con particolare riferimento alla competitività dei porti commerciali, alla portualità turistica, all'accessibilità;
- Definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo;
- Definire elementi statutari e indirizzi strategici.

È composto, inoltre, dai seguenti documenti:

- QUADRO CONOSCITIVO, che descrive lo scenario di riferimento per i porti commerciali e da diporto, il loro stato attuale e le possibili linee di sviluppo;
- DOCUMENTO DI PIANO, che, sulla base del quadro conoscitivo, definisce gli obiettivi per rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana e le priorità che assumono valore di indirizzo strategico;
- DISCIPLINA, che costituisce parte integrante delle Norme del Piano di Indirizzo Territoriale.

Per quanto attiene lo stato di attuazione del "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici"¹⁷, Il QUADRO CONOSCITIVO, tra i porti e approdi insulari da adeguare, ampliare,

¹⁵ Ai sensi art.143 del D.Lgs. n.42 del 22 gennaio 2004, (Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'art.10 della Legge n. 137 del 6 luglio 2002) e dell'art.133 della L.R. n.1 del 3 gennaio 2005 (Norme per il governo de territorio).

¹⁶ Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), allegato A – elaborato 5.

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

ristrutturare, considera l'ormeggio di Marciana Marina adeguato in termini numerici, ma non rispetto alla dotazione di servizi.

Tabella 1 Stato di attuazione delle previsioni contenute nel Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi turistici della Toscana (Del. n. 258 del 27/05/92) fatte salve dall'art.11 delle norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana (LR n.68 dell'11/08/97) (fonte: Master Plan "La rete dei porti toscani", allegato al QUADRO CONOSCITIVO).

AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI COORDINAMENTO DEI PORTI E DEGLI APPRODI TURISTICI DELLA TOSCANA (DEL N.258 DEL 27/05/92)			PREVISIONI CONTENUTE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI O DEFINITE DA ACCORDI DI PROGRAMMA	PB RILEVATI E STIMANTI DALLA DIR. MARITTIMA DI LIVORNO DELL'AMBITO DEL DEMANIO M.MMO	STATO DI ATTUAZIONE
DENOMINAZIONE	CLASSIFICAZIONE (LR 36) E NATURA DELLA PREVISIONE	N. POSTI BARCA PREVISTI			
Marciana Marina (LI)	approdo da adeguare alle norme di piano regolatore	350		312 in approdi rilevati	previsione non attuata

Nelle tre colonne di sinistra (vedi tab.1) sono riportate le previsioni del Piano di Coordinamento dei Porti specificando il numero dei posti barca (PB) ammissibili e la tipologia degli interventi previsti. La quarta colonna specifica, invece, gli strumenti che hanno introdotto modifiche alle previsioni o ne hanno dato attuazione; la quinta rileva il numero dei posti barca rilevati dalle direzioni marittime sulla base delle concessioni rilasciate. L'ultima, infine, esprime in maniera sintetica il reale stato di attuazione della previsione. La dizione "previsione non attuata" si riferisce ai casi in cui, rispetto alla presenza di posti barca uguali o inferiori alle previsioni, non si è proceduto all'adeguamento dei porti alle disposizioni del piano sotto il profilo della dotazione dei servizi e dei necessari standard, oppure le nuove localizzazioni sono ancora in fase di definizione dei progetti.

Il QUADRO CONOSCITIVO contiene, inoltre, la descrizione dettagliata delle strutture per il diporto nautico suddividendo il territorio costiero in Ambiti e Unità fisiografiche così come definite dal Piano Regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico. Marciana Marina rientra all'interno dell'Ambito costiero denominato "L'Elba e l'arcipelago minore".

¹⁷ Il Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli approdi Turistici è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.123 del 1985 in vigore della L.R. 36/79. Con deliberazione n. 258 del 27 maggio 1992 la regione Toscana approva il rinnovo con aggiornamenti e modifiche del "Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana". La L.R. n. 68 del 1997 "Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana" abroga la L.R. n. 36 ed introduce una norma di salvaguardia che fa salvi i contenuti di pianificazione urbanistica del piano di coordinamento dei porti (ovvero le previsioni localizzative e gli standard), fino alla approvazione del PREPAT che di fatto non è mai stato predisposto. A livello procedurale si assume lo strumento dell'accordo di programma per apportare varianti ai piani regolatori portuali.

	Distributore di benzina		Transito
	Ufficio marittimo		Direzione porto
	Acqua		Servizi
	Faro o fanale a luce verde		Faro o fanale a luce rossa

Figura 2 Legenda dei simboli (fonte: Master Plan “La rete dei porti toscani”, allegato al QUADRO CONOSCITIVO).

46. Marciana Marina

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 LLM.:	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.

Figura 2 Scheda descrittiva dell'ormeggio di Marciana Marina (fonte: Master Plan “la rete dei porti toscani”, allegato al QUADRO CONOSCITIVO)

Secondo il DOCUMENTO DI PIANO, *“il master plan privilegia l’obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell’ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali”*. Inoltre, *“[...] gli interventi di modifica e ampliamento degli esistenti dovranno rispondere ad una serie di scelte strategiche quali esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento, accessibilità e servizi, valorizzazione dei water front con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell’accessibilità e di uso degli spazi; queste scelte andranno conseguentemente verificate per il rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità dell’intervento, quali ad esempio concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa.*

Nel percorso di progettazione e di costruzione dei porti turistici è necessario tenere presente che, ferma restando la garanzia di una organizzazione infrastrutturale e gestionale che ne assicuri la massima funzionalità, siano quanto più possibile integrati con i retroterra territoriali ed urbani.

Un porto turistico è, per sua natura, uno “spazio di relazione”, ha le caratteristiche di una “piazza”, dove anche chi non dispone di un ormeggio può ricercare funzioni commerciali collegate alla pesca, o a servizi pubblici e collettivi che costituiscono una vera estensione di servizi urbani”.

Il DOCUMENTO DI PIANO del Master plan, tra gli obiettivi ritenuti strategici per rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana, individua il *“completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali”*.

Riconosce, inoltre, che *“sono in corso le procedure e gli interventi per trasformare gli ormeggi in porti o approdi turistici per Comparto Mediceo (Livorno), Foce Cecina (Cecina), Porto di Porto S. Stefano (Monte Argentario), PORTO DI MARCIANA MARINA (MARCIANA MARINA), Porto di Portoferraio (Portoferraio)”*.

Il Master Plan classifica quali *porti di interesse regionale, nazionale e internazionale* quelli di Capraia Isola, Marina di Carrara, Piombino, Portoferraio e Rio Marina; *porti di interesse regionale e interregionale* i porti di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro e Giglio.

Per i *porti turistici*, ai quali è attribuito un ruolo strategico nell’ambito della piattaforma logistica toscana, è previsto l’incremento dei livelli prestazionali e di qualità. Gli interventi per il potenziamento, la trasformazione e la riqualificazione dei porti esistenti, sono consentiti, tuttavia, soltanto se previsti dagli strumenti di pianificazione e dagli atti di governo del territorio. Tali previsioni devono essere approvate mediante lo strumento dell’accordo di pianificazione nel caso in cui costituiscano integrazioni o modifiche al PIT o alla normativa regionale vigente.

Ai sensi dell’art. 2 della DISCIPLINA, il Master plan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia:

- a) I porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale;
- b) I porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio;
- c) I porti e approdi turistici.

Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici (art. 3 della DISCIPLINA):

- a) Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;
- b) Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;
- c) Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

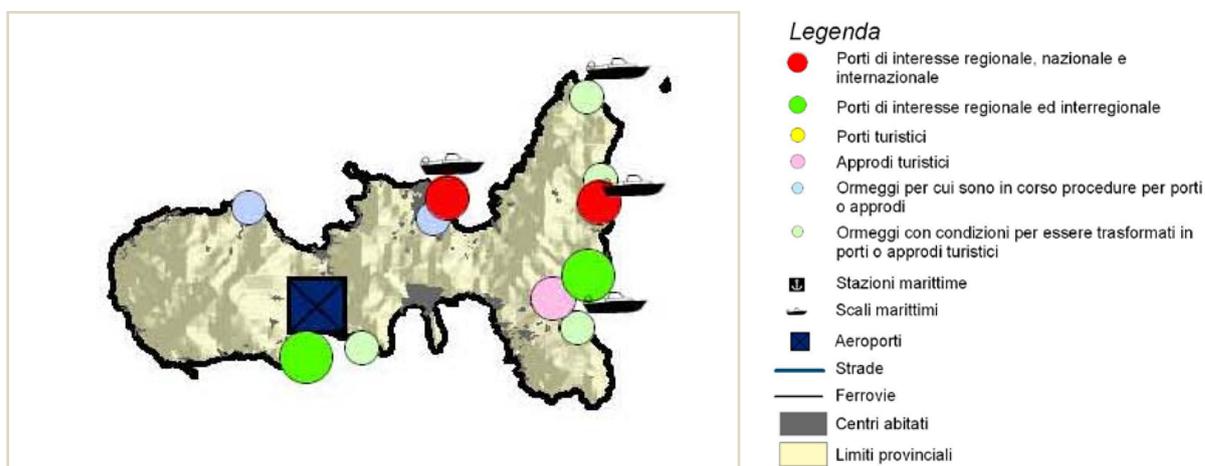


Figura 3 Master plan "La rete dei porti toscani", tavola D "La portualità in Toscana", scala originaria 1:1.000.000, luglio 2007, estratto (fonte: <http://www.regione.toscana.it>)

La *Disciplina per la rete dei porti, degli approdi turistici e dei punti di ormeggio della toscana* (CAPO II della DISCIPLINA) individua le azioni strategiche e definisce le prescrizioni, le direttive e le modalità attuative per i porti e gli approdi turistici.

Definisce, inoltre, (art.5) ai sensi del DPR 509/1997 le strutture dedicate alla nautica da diporto classificandole in:

- *PORTO TURISTICO* quale complesso di strutture mobili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- *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;*
- *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.*

Tra le azioni strategiche delineate per la rete dei porti e degli approdi turistici (art.6 e seguenti della DISCIPLINA) il Master plan prevede:

- *Il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti;*
- *La riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del QUADRO CONOSCITIVO "con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici" al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazioni in porti e approdi turistici.*

Viene stabilito, inoltre, che "gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) *Concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;*
- b) *Siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento;*
- c) *Concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale;*
- d) *Vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme".*

Sotto il profilo procedurale, l'art.9 della DISCIPLINA del Master plan, tra le modalità attuative per i porti e agli approdi turistici, individua l'Accordo di pianificazione (di cui all'art.21 e seguenti della L.R. 1/2005) quale strumento per l'approvazione delle "previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi" nel caso in cui non siano contenute negli strumenti di pianificazione territoriale.

"Nell'ambito dell'accordo di pianificazione di cui al comma 1 il Comune proponente, per l'attuazione delle prescrizioni di cui all'articolo 7:

- a) *Predisporre gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;*
- b) *Procede alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della LR 1/05 e relativo regolamento;*
- c) *Definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli*

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto;

d) Definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

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".

Gli Allegati alla DISCIPLINA contengono i criteri da seguire nella qualificazione della portualità turistica e le direttive e gli standard da soddisfare per la pianificazione la progettazione di porti e approdi turistici.

1.3 PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT)/ PPR

Coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale

PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA		GIUDIZIO	<u>Var Ps, Var Ru, Prp per la riqualificazione del porto turistico DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA</u>
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE	Valori storico-culturali - Città-porto	<p><u>Obiettivo</u></p> <p>Tutela dei centri antichi e degli aggregati nella loro configurazione storica, estesa all'intorno territoriale ad essi adiacente a salvaguardia della loro integrità storica e culturale.</p>	<p><u>Obiettivi</u></p> <p>O.3- integrazione del porto con il centro abitato;</p> <p>O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina;</p> <p>O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardorinascimentale) in essa presenti;</p> <p>O.14 - valorizzazione e tutela delle</p>
	<p><u>Obiettivo</u></p> <p>Recupero funzionale e formale del patrimonio edilizio e storico in generale, di quello di Portoferraio in particolare, con particolare riguardo all'interfaccia terra mare.</p>		

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

<u>PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA</u>		GIUDIZIO	<u>Var Ps, Var Ru, Prp per la riqualificazione del porto turistico DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA</u>
<u>OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI</u>			<u>OBIETTIVI ED AZIONI</u>
	<p><u>Azioni</u></p> <p>Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio comunali: [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispongono la conservazione, anche da un punto di vista dei rapporti visuali, del sistema delle fortificazioni, delle torri di avvistamento, dei fari e degli approdi; - definiscono misure per la valorizzazione degli insediamenti storici sia attraverso il miglioramento della qualità edilizia esistente che disincentivando ogni forma di addizione che possa comprometterne l'identità e la morfologia consolidate. [...] 		<p>visuali panoramiche da e verso il porto;</p> <p><u>Azioni</u></p> <p>A.10 - valorizzazione, riqualificazione e prolungamento della passeggiata lungomare;</p> <p>A.15 - riqualificazione e razionalizzazione delle strutture del porto secondo criteri del corretto inserimento paesaggistico e con l'utilizzo di tecniche costruttive e di materiali compatibili con il luogo;</p> <p>A.16 - riqualificazione e sistemazione del contesto in cui sorge la Torre Tardorinascimentale e restauro della stessa;</p> <p>A.17 - nuova collocazione con adeguato inserimento paesaggistico della gru retrattile di alaggio e varo in prossimità della sede attuale della Capitaneria di Porto e dello scivolo di alaggio e varo;</p> <p>A.18 - integrazione spaziale e funzionale di P.zza Bonanno con il percorso pedonale costiero;</p>

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA		GIUDIZIO	<i>Var Ps, Var Ru, Prp per la riqualificazione del porto turistico DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA</i>
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE	Valori estetico percettivi - Sistema delle torri e dei forti di avvistamento	<u>Obiettivo</u> Tutela dei centri antichi, degli aggregati, degli edifici e dei manufatti ai quali è riconosciuto dagli strumenti e atti di pianificazione territoriale valore estetico percettivo, estesa all'intorno territoriale ad essi adiacente a salvaguardia delle visuali panoramiche da essi offerte.	FORTE <u>Obiettivi</u> O.3- integrazione del porto con il centro abitato; O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina; O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardorinascimentale) in essa presenti; O.14 - valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto; <u>Azioni</u> A.10 - valorizzazione, riqualificazione e prolungamento della passeggiata lungomare; A.15 - riqualificazione e razionalizzazione delle strutture del porto secondo criteri del corretto inserimento paesaggistico e con l'utilizzo di tecniche costruttive e di materiali compatibili con il luogo; A.16 - riqualificazione e sistemazione del contesto in cui sorge la Torre Tardorinascimentale e restauro della stessa; A.17 - nuova collocazione con adeguato inserimento paesaggistico della gru retrattile di alaggio e varo in prossimità della sede attuale della
		<u>Obiettivo</u> Tutela dei punti di vista di primaria importanza.	

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

<u>PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA</u>		GIUDIZIO	<u>Var Ps, Var Ru, Prp per la riqualificazione del porto turistico DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA</u>
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
			<p>Capitaneria di Porto e dello scivolo di alaggio e varo;</p> <p>A.18 - integrazione spaziale e funzionale di P.zza Bonanno con il percorso pedonale costiero;</p>
INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE	Valori estetico percettivi - Porti turistici	<p><u>Obiettivo</u></p> <p>Riqualificazione, qualificazione e valorizzazione del sistema dei porti turistici per i valori estetico percettivi da essi offerti e goduti.</p>	<p><u>Obiettivi</u></p> <p>O.3- integrazione del porto con il centro abitato;</p> <p>O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina;</p> <p>O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardorinascimentale) in essa presenti;</p> <p>O.14 - valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto;</p> <p><u>Azioni</u></p> <p>A.10 - valorizzazione, riqualificazione e prolungamento della passeggiata lungomare;</p> <p>A.15 - riqualificazione e razionalizzazione delle strutture del porto secondo criteri del corretto inserimento paesaggistico e con l'utilizzo di tecniche costruttive e di materiali compatibili con il luogo;</p> <p>A.16 - riqualificazione e sistemazione</p>

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

<u>PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA</u>			GIUDIZIO	<u>Var Ps, Var Ru, Prp per la</u>
				<u>riqualificazione del porto turistico DEL</u>
				<u>COMUNE DI MARCIANA MARINA</u>
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI				OBIETTIVI ED AZIONI
				del contesto in cui sorge la Torre Tardorinascimentale e restauro della stessa; A.17 - nuova collocazione con adeguato inserimento paesaggistico della gru retrattile di alaggio e varo in prossimità della sede attuale della Capitaneria di Porto e dello scivolo di alaggio e varo; A.18 - integrazione spaziale e funzionale di P.zza Bonanno con il percorso pedonale costiero;

Dalla Sezione 4 - Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi dell'articolo 36 del D.L.gs. 42/2004 della Scheda dell'Ambito n. 27 risulta che l'intero territorio del Comune di Marciana Marina è soggetto a vincolo (D.M. 04/02/1952 – G.U. 75 del 1952). Gli elementi di valori rilevati sono *le visuali verso il mare e dal mare verso la costa* e la presenza sulla *costa di manufatti costituiti da torri di avvistamento a tracce di antiche fortificazioni*.

Il PPR individua i seguenti:

- Obiettivi per la tutela
 - Tutela delle aree archeologiche
 - Tutela delle visuali panoramiche dalla costa verso il mare e dal mare verso la costa
 - Tutela del valore paesaggistico, storico e testimoniale del paese, del porto e delle sue adiacenze
 - Tutela delle strade bianche in particolare quelle di impianto storico
- Obiettivi per la valorizzazione
 - Valorizzazione delle aree archeologiche
- Strategie per il controllo delle trasformazioni: misure e azioni

Per gli ambiti non disciplinati ai sensi della LR 39/2000 e relativo regolamento di attuazione RF 48/R/2003, definizione di criteri per la gestione forestale delle aree a macchia mediterranea e della vegetazione tropicale, compresi i piani operativi antincendio.

Definizione di criteri per l'inserimento paesaggistico di nuovi approdi turistici e delle strutture connesse.

Particolare attenzione nella progettazione di aree destinate a parcheggi (di servizio alle spiagge, al commercio ecc) che devono essere in terra battuta e opportunamente alberate.

Definizione di criteri di inserimento paesaggistico e ambientale sia per quanto riguarda la localizzazione che la realizzazione delle eventuali attrezzature a servizio della balneazione.

Divieto di installazione di pale eoliche.

Sono consentiti esclusivamente interventi di valorizzazione del patrimonio edilizio esistente.

Dai dati desunti dalla tabella di coerenza si evince che ci sono coerenza e rispetto del PPR, i cui contenuti sono recepiti dalla pianificazione comunale oggetto di analisi, che, in più, in alcuni casi, ne aggiunge di supporto e complementari.

Le strategie legate alla riqualificazione, tutela e valorizzazione del patrimonio storico architettonico sono perseguite dall'Amministrazione Comunale sia con interventi puntuali come il restauro della Torre sia con la riqualificazione di cui sono oggetto sia gli spazi portuali che l'interfaccia mare-centro abitato.

Si registra inoltre la volontà di minimizzare l'impatto visivo della gru di alaggio e varo attraverso la sostituzione di quella attuale con una retrattile in grado di liberare la visuale da e verso il Porto.

Strumento utile ad una valutazione dell'inserimento paesaggistico delle nuove opere previste, sono da ritenersi gli inserimenti contenuti nella Tavola n. PR00. Da tali elaborazioni si evince, attraverso un confronto diretto ed oggettivo tra lo stato attuale e le ipotesi progettuali succedutesi nell'arco del processo di pianificazione e di decisione, come la proposta progettuale definitiva non incida negativamente sull'immagine del lungomare e dell'abitato ma, anzi, si inserisca in maniera armonica per forme e materiali nel contesto di riferimento.

Si evidenzia inoltre che, secondo quanto riportato nelle relazioni dei tecnici, per i nuovi pontili verranno utilizzate, nella parte fuori dall'acqua, pietra locale e materiale lapideo derivante da cave locali.

1.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI LIVORNO

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno vigente è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n.52 del 25/03/2009.

Il PTC propone una idea condivisa di territorio che si fonda sui seguenti principi:

- sostenibilità, quale fattore fondativo del progetto di governo del territorio;
- valorizzazione complessiva e interdipendente delle proprie risorse ambientali e paesaggistiche culturali e sociali, economiche e storiche;
- accoglienza e rinnovamento, come insieme di promozioni di progetti pubblici e privati e come capacità di dare forma urbana alle istanze di integrazione e alla domanda di qualità del vivere;

- partecipazione come momento di legittimazione delle scelte in grado di rendere condivisa ed efficace l'azione amministrativa.

Il PTC, facendo propria la connotazione di paesaggio delineata dalla Convenzione Europea per il Paesaggio, dalla L.R. 1/2005 e dal PIT vigente assume come fondamentale il principio della centralità del paesaggio. Il PTC articola, quindi, il territorio della Provincia di Livorno in quattro Sistemi Territoriali:

- fascia costiera e pianura
- colline
- isole
- mare e linea di costa

Ciascun Sistema è articolato a sua volta in Sottosistemi Territoriali *“aventi un puntuale riferimento con il mosaico costituito dagli ambiti di paesaggio riconosciuti dallo specifico studio per il paesaggio della Provincia di Livorno contenuto nel quadro conoscitivo del PTC”*.

Nell'ambito del *Sistema territoriale delle isole* (Capo III della DISCIPLINA) il *Sottosistema territoriale dell'isola dell'Elba* è costituito dal territorio *“ricompreso dai seguenti ambiti di paesaggio¹⁸ appartenenti al sistema provinciale di paesaggio insulare (art.29 della DISCIPLINA):*

- *Paesaggio delle miniere tra Punta Falconaia, Punta Calamita e Lido di Capoliveri (AdP 21);*
- *Paesaggio delle pianure centrali tra Monte Perone ed i rilievi di Monte Poppe e del Volterraio (AdP 22);*
- *Paesaggio delle pendici di Monte Capanne e Monte Perone intercluso tra Colle Palombaia e Punta Crocetta (AdP 23)”*.

Il sottosistema dell'isola d'Elba, pur nella limitata dimensione dell'isola, presenta un complesso carattere di tipo continentale. L'Elba è caratterizzata da una varietà geomorfologica, di paesaggi e conformazione che rendono l'isola una sorta di compendio continentale in mezzo al mare, influenzato da condizioni climatiche più che favorevoli. Il sistema degli insediamenti è caratterizzato dalla preponderanza del polo di Portoferraio e dalla dispersione di piccoli centri. L'attività turistica ha prodotto effetti di diffusione dei caratteri urbani e disincentivato attività agricole che nel tempo sono divenute sempre più marginali in assenza di qualificazione produttiva che però risulta ancora possibile per prodotti di nicchia e di alta qualità che stanno attraendo investimenti e recupero di interi complessi aziendali.

¹⁸ Un “Ambito di paesaggio” può essere definito come un'unità spaziale in cui si riscontra una determinata associazione di tipi paesaggistici, la cui distribuzione spaziale e quantitativa rende l'ambito unico e non ripetibile (PCTP Livorno, Guida alla lettura dell'Atlante).

L'istituzione del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano ha contribuito ad estendere le tutele su territori già significativamente protetti da condizioni geologiche e geomorfologiche (aree minerarie e monte Capanne), ma stenta ancora ad amalgamarsi alla realtà sociale dell'isola. Gli isolotti esistenti, quali lo Scoglietto di Portoferraio, l'isola Paolina, Cerboli, Palmaiola, l'isola dei Topi, costituiscono, infine, un importante corollario naturalistico e paesaggistico che confermano il connotato geologico continentale dell'isola".



Figura 4 PTC, QUADRO CONOSCITIVO "Il paesaggio", tavola 11b Ambiti di paesaggio, scala originaria 1:75.000, estratto (fonte: Provincia di Livorno)

Il sistema è caratterizzato dalla funzionalità turistica, portuale e dovrebbe logistica ed è centro di servizi comprensoriale (Portoferraio).

Fra gli obiettivi per il Sottosistema territoriale dell'Isola d'Elba la DISCIPLINA individua la necessità di salvaguardare "gli orizzonti percettivi paesistici mediante il mantenimento delle caratteristiche naturali emergenti dell'isola tra i quali si annoverano opportunamente i crinali e il relativo contesto vallivo oltre alle coste sabbiose e rocciose. Tra gli orizzonti percettivi paesistici si comprende anche la visuale dal mare tendente alla percezione di alcuna significativa trasformazione della conformazione morfologica".

Lo STATUTO DEL TERRITORIO del PTC individua, inoltre, Sistemi e Sottosistemi territoriali quali "ambiti di riferimento funzionali alla "lettura" dell'assetto organizzativo del territorio provinciale per quanto attiene all'uso delle risorse essenziali, alla distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture":

- SISTEMA FUNZIONALE DEGLI INSEDIAMENTI, articolato in:
 - la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa
 - i luoghi e gli spazi della collettività (cultura, istruzione, sanità, attrezzature collettive)
- SISTEMA FUNZIONALE DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE, articolato in:
 - produzione di beni e servizi
 - agricoltura
 - pesca
 - commercio
 - turistico-ricettivo

- SISTEMA FUNZIONALE DELLE RETI E DEI NODI INFRASTRUTTURALI, articolato in:
 - mobilità e logistica
 - risorse idriche
 - rifiuti
 - risorse energetiche
- SISTEMA FUNZIONALE PER L'AMBIENTE

Il PTC individua i sistemi paesaggistici dei nuclei urbani maggiori quali elementi di grande rilievo nella relazione costa-entroterra, evidenziandone la potenzialità per interventi di ricomposizione delle connessioni, in relazione ai margini urbani delle espansioni residenziali, alle zone produttive e commerciali, alle aree portuali, alle grandi infrastrutture.

Per i nuclei urbani costieri maggiori il piano indica la necessità di *“strategie utili alla ricomposizione delle relazioni significative tra costa ed entroterra, definendo le aree che necessitano di interventi di ristrutturazione urbanistica in chiave paesaggistica, favorendo specifici progetti per il potenziamento dei caratteri di connettività, con attenzione al mantenimento dell'edificato matrice, dell'edificato consolidato, della città in espansione, nelle relazioni peculiari con gli elementi naturali, con considerazione alla criticità idrica, in particolare nelle aree della Val di Cornia e nelle isole dell'Arcipelago Toscano, soprattutto all'isola d'Elba nei mesi estivi per la maggiore concentrazione delle richieste”*.

Il Piano, inoltre, indirizza verso il miglioramento dei caratteri percettivi ed il potenziamento della relazione tra l'edificato della costa e l'immediato entroterra.

All'interno del sistema urbano provinciale, articolato in tipologie di polarità sotto il profilo funzionale, Marciana Marina è ricompresa tra le *“Polarità locali con funzioni di presidio del territorio a più debole armatura, atte prevalentemente a fornire servizi di base alla popolazione insediata”*¹⁹.

Una specifica attenzione è dedicata dal Piano alla qualità urbana, della quale si indica come essa *“coinvolge di fatto numerosi soggetti, pubblici e privati, che a varia scala territoriale, sono competenti a determinare la consistenza e la distribuzione spaziale di una complessa serie di infrastrutture, di strutture e di centri erogatori di servizi di utilità generale concorrendo, pertanto, a determinare in maniera sostanziale a determinare il livello organizzativo e funzionale del sistema degli insediamenti in relazione alla tipologia dell'utenza ed all'ambito ottimale che essa determina, alla frequenza ed entità degli accessi, alla tipologia delle funzioni insediate sul territorio considerato ed alla sua densità abitativa*.

La Provincia promuove, conseguentemente, col proprio piano, il recupero qualitativo degli insediamenti e individua:

¹⁹ Il Documento di Piano, oltre a Marciana Marina, ricomprende in questa tipologia di polarità anche Rosignano Marittimo, Collesalveti, Bibbona, Castagneto Carducci, Campiglia, San Vincenzo, Suvereto, Sassetta, Campo Elba, Capoliveri, Porto Azzurro, Marciana, Rio Elba/Rio Marina e Capraia.

- *nel "sistema integrato dei luoghi e degli spazi della collettività" lo strumento per assicurare – alle diverse scale territoriali - adeguati ed omogenei livelli di conoscenza degli elementi incidenti sulla qualità di vita e di "accoglienza" del territorio, per individuare le situazioni di forza e di degrado presenti, per individuare le linee strategiche di intervento che valorizzino le possibili sinergie funzionali e territoriali. In definitiva per concorrere attivamente alla definizione dello statuto della "città toscana";*
- *nel "programma dei luoghi e degli spazi della collettività" lo strumento programmatico a livello operativo comunale – e, ove necessario, sovracomunale – finalizzato alla conoscenza sia delle situazioni locali in atto sia delle esigenze espresse dagli utenti, all'indirizzo delle le diverse competenze e risorse settoriali che incidono sui livelli di qualità degli insediamenti, alla integrazione ed alla definizione operativa del sistema integrato dei luoghi e degli spazi della collettività" a scala territoriale".*

Il Sistema funzionale turistico-ricettivo (all'art.40 della DISCIPLINA) *"soffre della qualità dell'offerta di base che si attesta su strutture ricettive di categoria mediobassa con bassa quantità di numero di camere per struttura e in molti casi prive di dotazioni impiantistiche primarie, come il riscaldamento, che accentuano la stagionalizzazione dell'attività, ed inoltre:*

- *l'assenza di un sistema coordinato tra impresa turistica e imprese di servizi di base al turista che dequalifica l'offerta;*
- *l'assenza di strutture di alta qualità cui attribuire ruoli internazionali di richiamo;*
- *le difficoltà di accesso ai luoghi di soggiorno come fattore di diffidenza verso il sistema locale;*
- *una incerta mobilità tra i luoghi di soggiorno e i luoghi interni della cultura e degli eventi che inibiscono la mobilità territoriale e del sistema turistico cui fa capo".*

Per questo sistema funzionale sono individuati i seguenti obiettivi prestazionali (art.40.1 della DISCIPLINA):

- *Il consolidamento e destagionalizzazione dell'organizzazione strutturale dell'offerta di soggiorno attraverso la qualificazione delle strutture ricettive esistenti mediante adeguamenti dotazionali e ampliamento dei servizi interni a ciascuna struttura ricettiva;*
- *Rafforzamento del concetto di impresa mediante organizzazione gestionale unitaria di ciascuna struttura ricettiva;*
- *Rafforzamento del concetto di complementarietà alla conduzione aziendale agricola dell'attività agrituristica;*
- *Mantenimento della qualità ambientale e dei valori paesistici dei luoghi (depurazione delle acque reflue dei centri abitati, qualità batteriologica delle acque di balneazione in primo luogo) come fattore di competitività;*
- *L'implementazione dell'accessibilità, soprattutto alle isole dell'arcipelago, mediante una riqualificazione infrastrutturale e del trasporto pubblico locale;*
- *Favorire la mobilità interna ai luoghi di soggiorno e villeggiatura e tra questi e i luoghi della cultura e degli eventi;*

- *Amplificare la catena dei cosiddetti prodotti turistici;*
- *Disincentivare processi di trasformazioni immobiliari tendenti alla riduzione del ruolo di impresa.*

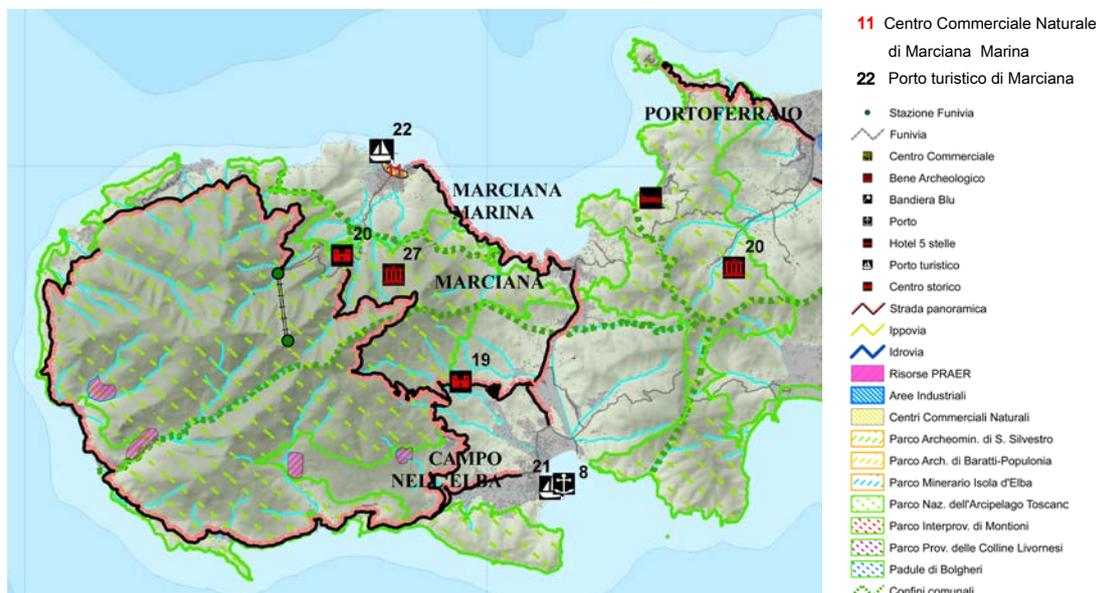


Figura 5 PTC, tavola 2.1 "Sistema funzionale produttivo turismo, commercio, industria, invariati", scala originaria 1:100.000

Per il Sistema produttivo provinciale della pesca marittima il PTC (art. 52 della DISCIPLINA) individua quali invariati strutturali i porti di attracco della pesca professionale e fra questi anche quello di Marciana Marina²⁰.

Marciana Marina è indicata fra le invariati strutturali del Sistema produttivo provinciale Turismo individuate da porti nautici da diporto e dalle relative previsioni di ampliamento.

Fra le Invariati strutturali del Sistema funzionale delle aree protette, che dal PTC il Comune di Marciana Marina assume per effettuarne specifica ricognizione, vi sono "le praterie di Posidonia risultanti dagli studi specifici" (art. 56 della DISCIPLINA).

Fra gli indirizzi e le prescrizioni statutarie di ordine generale (art. 57 comma 2 della DISCIPLINA) "la Provincia inserisce nel proprio piano provinciale della pesca le intese raggiunte che nei Piani Regolatori Portuali siano individuati i punti di attracco dei pescherecci organizzati in centri servizi della pesca professionale comprensivi delle aree di vendita del prodotto pescato, curando gli aspetti e gli elementi di integrazione con la città.

La Provincia riconosce la necessità che nei Comuni non assoggettati alle competenze delle Autorità Portuali siano individuate nel Regolamento Urbanistico le aree di pertinenza portuale di propria competenza e la relativa quantità di servizi portuali necessari alla gestione del servizio mediante il piano delle funzioni portuali".

²⁰ Oltre Marciana Marina il PTC considera invariati strutturali i porti di attracco della pesca professionale di Livorno, Castiglioncello, Vada, Marina di Cecina, Capraia, Piombino, Cavo, Marina di Campo, Portoferraio, e Porto Azzurro .

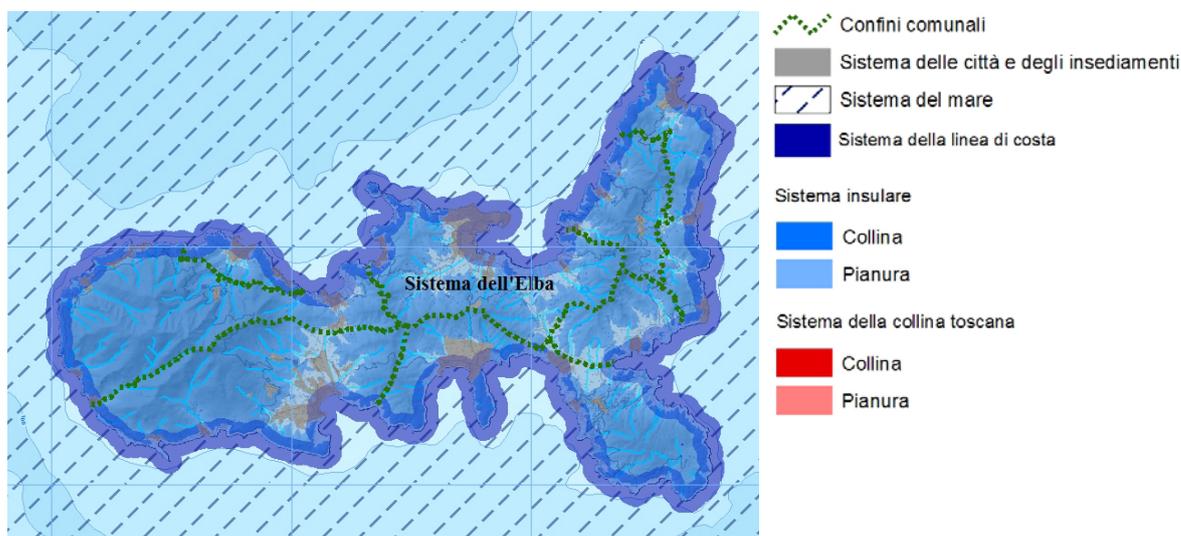


Figura 6 PTC, Tav.1 "Sistemi territoriali", scala originaria 1:150.000, estratto (fonte: Provincia di Livorno)

Quanto alle invarianti strutturali del Sistema territoriale della linea di costa, l'art 58 della DISCIPLINA del PTCP dispone che "l'orizzonte percettivo paesistico visivo marino, rappresentato dal contesto mare-costa e esteso per una profondità in mare di 12 miglia nautiche, si applica nel modo seguente agli interventi di realizzazione di opere fisse emergenti il livello del mare con esclusione di quelle attinenti alla sicurezza in mare:

- 1) È condizione escludente negli ambiti di tutela integrale adiacenti il sistema provinciale delle aree protette, l'arcipelago toscano, le secche della Meloria e i tratti di costa prospicienti aree dunali;
- 2) È condizione penalizzante nei tratti di costa urbana sabbiosi e i tratti di costa urbana rocciosi;
- 3) È condizione preferenziale nei contesti mare-costa a carattere insediativo produttivo e portuale".

Le invarianti strutturali per il Sistema dell'isola d'Elba sono:

- I corridoi paesistici costituiti dai vallivi ricompendenti i corsi d'acqua correnti verso il mare
- La consistenza e qualità della risorsa idrica dei bacini idrici che la compongono
- Le opere strutturali di messa in sicurezza idraulica previste nel Piano di Bacino regionale Toscana Costa
- Le risorse termali
- La qualità scenico-percettiva della fascia costiera e degli orizzonti di crinale in particolare
- Il sistema della portualità elbana e le opere infrastrutturali a carattere territoriale connesse
- Il sistema aeroportuale di Marina di Campo
- La funzionalità logistica dei territori afferenti la movimentazione delle merci a Portoferraio
- Le fortezze di Portoferraio e i luoghi di Napoleone
- Le condizioni naturalistiche dell'isola: l'ecosistema della flora e della fauna.

L'art.74 della DISCIPLINA del PTC definisce gli obiettivi, gli indirizzi e le prestazioni statutarie per gli arenili e in particolare: *“La Provincia ritiene fondamentale formulare linee guida di utilizzazione degli arenili al fine di omogeneizzare la risorsa suolo nello specifico contesto.*

Le linee costituiscono un elemento centrale per la realizzazione di attività sostenibile nelle aree costiere. I contenuti riguardano:

- *la definizione delle modalità operative (limitazioni e modalità di accesso, modalità di utilizzo, ecc.) attraverso le quali tale gestione possa essere al meglio realizzata nel rispetto delle caratteristiche ambientali e naturalistiche delle diverse aree interessate, delle locali condizioni di fragilità e vulnerabilità e dell'integrità geomorfologica e paesaggistica delle zone costiere.*
- *uno studio mirato alla caratterizzazione ambientale, paesaggistica e naturalistica delle aree costiere e marine presenti nel territorio comunale finalizzato alla individuazione di condizioni di fragilità, vulnerabilità e trasformabilità/utilizzo delle aree.*

Per il raggiungimento delle finalità sopra indicate si dovrà preventivamente procedere:

- *Individuazione, mappatura e caratterizzazione delle aree costiere (sia a mare che a terra) con elevati valori naturalistici e paesaggistici e/o condizioni di fragilità ambientale, naturalistica e geomorfologica.*
- *Individuazione delle aree costiere (sia a mare che a terra) da sottoporre a tutela e quelle per le quali è consentita la permanenza, la riqualificazione ed eventuale sviluppo dei servizi e delle attrezzature.*
- *Regolamentazione di eventuali servizi nautici pubblici per il collegamento di differenti località costiere, che garantisca la tutela delle aree ad elevato valore naturalistico o caratterizzati da specifiche fragilità, aree nelle quali deve essere vietato il raggiungimento sia da terra che da mare.*
- *Regolamentazione dell'atterraggio delle imbarcazioni e dei mezzi da diporto che consenta di evitare o comunque di ridurre l'impatto sugli habitat marini costieri ed in particolare di quelli a maggior interesse conservazionistico (quale ad esempio le praterie a Posidonia oceanica). A tal fine dovranno essere vietati gli ancoraggi nei fondali caratterizzati dalla presenza di Posidonia oceanica, realizzando, ad esempio, campi boe nelle aree interessate da questo habitat.*
- *Regolamentazione dell'accesso da terra alle diverse spiagge, individuando le più idonee modalità in funzione delle loro peculiarità ambientali, naturalistiche, paesaggistiche e geomorfologiche.*
- *Regolamentazione dei parcheggi prossimi alle spiagge”.*

Un articolo specifico delle norme del PTCP è dedicato agli approdi turistici, e si riporta di seguito.

“Art.75 Obiettivi indirizzi e prestazioni statutarie per gli approdi turistici

La Provincia ritiene fondamentale formulare Linee guida relative alla realizzazione e gestione di approdi sostenibili al fine di omogeneizzare la risorsa suolo nello specifico contesto.

L'approdo dovrebbe qualificarsi come di tipo “ecologico” ad alta compatibilità ambientale, in grado anche di attrarre un turismo nautico “sensibile”.

Tra gli elementi da condizionare: la progettazione della illuminazione secondo le indicazioni della legge regionale toscana sull'inquinamento luminoso, la realizzazione di punti di rifornimento carburante, un efficiente sistema di raccolta di rifiuti assimilabili agli urbani per singole frazioni

(indifferenziato, vetro, plastica, carta), la regolamentazione e controllo degli scarichi delle imbarcazioni ormeggiate (divieto di scarico a mare, da realizzarsi qualora possibile mediante sigillo degli scarichi a mare, il posizionamento dei pontili galleggianti in modo da evitare il danneggiamento di habitat marini di fondale (come le praterie di Posidonia), ad esempio mediante l'adozione, qualora realizzabile, di sistemi di ancoraggio diversi dai corpi morti.

Tra gli altri accorgimenti: dotare l'approdo di un efficace sistema informativo rivolto ai diportisti (realizzato mediante pannelli illustrativi, volantini, cartine, ecc.), con indicata la localizzazione dei recipienti per la raccolta differenziata dei rifiuti (carta, vetro, plastica, ecc.) e dei rifiuti pericolosi (oli esausti, batterie, razzi scaduti, ecc.), le azioni da intraprendere per prevenire l'inquinamento delle acque, azioni volte a contribuire al risparmio di risorse naturali (evitando ad esempio inutili sprechi di acqua e di energia elettrica), ecc.

L'inquinamento luminoso dovrà essere quanto più possibile contenuto, mediante una serie di adeguate scelte tecniche relative agli impianti (illuminazione solo verso il basso e schermatura verso il mare, scelta adeguata dei punti luce e limitazione dell'intensità luminosa, utilizzazione di lampade ai vapori di sodio a bassa pressione, utilizzazione di dispositivi per l'accensione solo al passaggio di persone o automezzi negli eventuali parcheggi".

L'art.95 della DISCIPLINA del PTC individua le strategie della competitività territoriale articolandole per sistemi territoriali.

Per il Sistema territoriale "il mare" tali strategie sono le seguenti:

- *Promuovere azioni per assumere come valore naturalistico integrale la contiguità terra mare dei siti di interesse naturalistico ambientale prospicienti il mare;*
- *Promuovere azioni per tutelare l'integrità naturalistica dei fondali del mare;*
- *Attivare intese con le autorità competenti per la salvaguardia della qualità delle acque marine dai processi di eutrofizzazione e dai fenomeni di degrado batteriologico delle acque di balneazione;*
- *Promuovere attività di monitoraggio costante sullo stato trofico e batteriologico delle acque marine;*
- *Promuovere attività di monitoraggio sullo stato delle praterie di Posidonia anche per le finalità di protezione dall'erosione costiera che la sua presenza garantisce;*
- *Promuovere attività di monitoraggio sullo stato della fauna ittica;*
- *Promuovere e orientare verso la dotazione di impianti di depurazione delle acque reflue urbane, industriali e navali;*
- *Promuovere azioni di monitoraggio costante dei fenomeni erosivi costieri;*
- *Promuovere e orientare verso una definizione dell'orizzonte percettivo paesistico del mare e dal mare.*

Per il Sistema territoriale "Elba" le strategie individuate dalla DISCIPLINA del PTC (art.95) sono:

- *Promuovere nuove modalità e luoghi di accesso*
- *Riscoprire i prodotti agricoli di promozione locale*
- *Affermare una nuova idea di turismo*
- *Affermare il ruolo culturale delle aree minerarie*

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- *Assumere un programma strategico della percorribilità viaria extraurbana*
- *Promuovere la sinergia Parco-Provincia*

Per il Sistema funzionale del turismo l'art. 96 della DISCIPLINA individua, tra altre, le seguenti strategie della competitività e funzionalità territoriale:

- *Favorire negli strumenti urbanistici i processi e gli interventi di riqualificazione delle strutture ricettive esistenti subordinando agli ampliamenti ricettivi la realizzazione di servizi comuni e di dotazioni impiantistiche in quantità di superficie utile sufficiente a qualificare la struttura ricettiva per accoglienza destagionalizzata e in caso di soli ampliamenti per servizi e dotazioni impiantistiche mediante incentivi premializzanti in termini volumetrici o di abbattimento di oneri di urbanizzazione;*
- *Favorire un processo di interazione e integrazione del turismo con la nautica da diporto.*

Per il Sistema funzionale della pesca le strategie individuate dal PTC (art.96 della DISCIPLINA) sono le seguenti:

- *Favorire azioni tendenti a dotare ulteriormente di idonee infrastrutture e di spazi adeguati l'interno delle aree portuali;*
- *Incrementare le aree portuali destinate all'attività di pesca;*
- *Favorire la diffusione della conoscenza dell'attività attraverso forme integrative e complementari ad altre attività;*
- *Avviare un processo di integrazione tra pesca e turismo;*
- *Promuovere la formazione dei centri integrati dei servizi della pesca nelle città portuali.*

1.5 PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA

Il Comune di Marciana Marina è dotato di Piano Strutturale approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 8 del 24.03.2003.

Di seguito si riportano gli estratti delle NTA del Piano Strutturale che interessano l'area oggetto di Variante al PS, al RUC e al Piano Regolatore Portuale.

2. IL PORTO E LA MARINA: CENNI STORICI

2.1 MARCIANA MARINA NEL CONTESTO ELBANO

Pur vantando origini antichissime, l'abitato di Marciana Marina ha incontrato il periodo della sua massima ascesa e sviluppo in epoca rinascimentale sotto il Principato di Piombino con la Famiglia Appiani. La sua storia, inoltre, è espressione della voglia di emancipazione e autoaffermazione di cui furono protagonisti i paesi costieri elbani alla fine dell'Ottocento e che li spinse ad affrancarsi progressivamente dai borghi montani, che andavano lentamente perdendo importanza.

I primi insediamenti presenti sul territorio di Marciana Marina risalgono all'età del bronzo (3300–1200 a.C.) come testimoniano frammenti di ceramica rinvenuti in zona. In seguito, è stata abitata prima dagli Etruschi e poi dai Romani: pare, infatti, che il nucleo più antico di Marciana risalga al 35 a.C.

Dal declino della potenza etrusca, i Romani ereditarono l'industria siderurgica, valorizzarono i giacimenti di granito presenti e scoprirono i fanghi curativi delle Terme di San Giovanni (nei pressi dell'odierna Portoferraio), le bellezze del paesaggio e i vini eccellenti. “*L'Isola del vino buono*”, diceva Plinio il Vecchio riferendosi all'Elba. In poca romana fiorì, infatti, un intenso traffico di navi cariche di anfore: molte sono conservate nei Musei Archeologici di Portoferraio e Marciana, e, insieme a sorprendenti reperti restituiti dal mare, raccontano tutta la storia della navigazione antica.

Con il crollo dell'impero romano d'Occidente, il Mediterraneo occidentale tornò insicuro e le città non fortificate presenti sulla costa furono assalite sempre più frequentemente: sull'Isola d'Elba, in particolare, interi paesi si spostarono di conseguenza verso le zone più montuose, difficili da raggiungere e assediare. Nelle zone più impervie e sicure, si insediarono piccole e piccolissime comunità di monaci, persino di singoli eremi, detti *romitor*, il più antico e famoso dei quali è il Romitorio di San Cerbone nei boschi fra Poggio e Marciana, dove si ritirò nel 572 il santo vescovo di *Populonia* in fuga dai Longobardi.

La dominazione pisana

Nel corso del VI secolo l'Isola d'Elba entrò nell'area di controllo dell'impero Bizantino, divenendo oggetto di invasioni, saccheggi e distruzioni fino all'arrivo dei Franchi; in seguito, nell'874 passò come protettorato e poi in sovranità diretta alla emergente Repubblica di Pisa, paladina della libertà dei Cristiani contro i Saraceni, che potenziò il sistema di fortificazioni. Importanti fortezze e torri di avvistamento a mare furono edificate sull'isola dai Pisani dopo la vittoria contro il feroce Mughehid, nei primi decenni del X secolo: a Palmaiola, a Capraia, a Gorgona, ma anche a San Giovanni in Campo o a Marciana Marina, ancora ottimamente conservate. Furono realizzate, inoltre, imponenti opere castellane, come l'inespugnabile Volterraio e il forte di Luceri sul Colle reciso, forse su precedenti strutture fortificate romane o addirittura etrusche.

Le fortezze sorsero sulle colline a ridosso del mare, accanto ai villaggi e con il tempo i centri abitati si spostarono fino ad accorparsi alle fortificazioni, come nel caso di Marciana. Altrove, invece, furono le



chiese a conservare il ruolo di fortezze, ubicate a valle come nel caso della chiesa di San Lorenzo, tra Marciana e Poggio.

Figura 7 Marciana Marina, torre tardorinascimentale

La dominazione pisana durò con altalenanti intermezzi di dominio genovese fino al XVI secolo, quando entrò in possesso della Spagna, che allora aveva acquisito una posizione di preminenza nel Mediterraneo.

Dopo la battaglia della Meloria (1284) contro i Genovesi, infatti, la potenza di Pisa fu ridimensionata fino a perdere la propria libertà nel 1398 quando Pisa fu venduta a Galeazzo Visconti e passò alla Signoria degli Appiani, principi di Piombino, Pianosa e Montecristo.

Gli Appiani

Alla fine del 1300, dunque, Gherardo Appiani, venduto il territorio di Pisa a Gian Galeazzo Visconti, costituì lo Stato di Piombino, che comprendeva, oltre a Piombino, alcuni castelli vicini, l'Isola d'Elba e le isole di Montecristo e Pianosa. Durante questo periodo, il territorio dell'isola d'Elba fu suddiviso in sei parti (Marciana, Poggio, Rio, Capoliveri, San Piero in Campo e Sant'Ilario) ciascuna delle quali, pur avendo una larga autonomia, faceva capo al Governatore Generale designato dagli Appiani e residente a Piombino.

Marciana svolse un ruolo importante nella vita del Principato di Piombino al tempo in cui fu retto dalla famiglia Appiani.

Donna Paola Colonna, moglie di Gherardo Appiani, il personaggio storico di maggior spicco di quella famiglia, riuscì a trasformare una comunità contadina come quella di Marciana in uno dei più importanti centri dell'Elba. Gli Appiani la elessero, infatti, a luogo di rappresentanza dei propri interessi per il versante occidentale sia per la sicurezza delle fortificazioni esistenti sia per l'ampia visuale, che permetteva di controllare un buon tratto di mare del canale di Piombino, sia per l'ormai consolidata amministrazione di questo centro già dai tempi della dominazione pisana. Amata dal popolo marcianese per la sua saggezza e abilità politica, a Donna Paola Colonna si devono le opere e i fatti

più importanti avvenuti a Marciana in epoca rinascimentale quali la creazione di una zecca per battere moneta, il rafforzamento della fortezza pisana e l'edificazione di Casa Appiani.

La storia dell'Elba, tuttavia, era ormai legata a destini di realtà lontane. A Firenze, infatti, si era ristabilita la dinastia dei Medici con Cosimo, mentre di lì a poco sarebbe esplosa la guerra tra l'imperatore Carlo V e Francesco I re di Francia.

La marina di Marciana

La dominazione pisana durò con altalenanti intermezzi di dominio genovese fino al XVI secolo, quando la Spagna assunse una posizione di preminenza nel Mediterraneo; con gli Spagnoli si aprì una fase che lascerà segni tuttora visibili nella vita dell'isola specialmente nella parte orientale.

Nel tentativo di arginare le incursioni corsare, Filippo III re di Spagna nel 1603 riuscì a impossessarsi dell'insenatura naturale di Longone, a difesa della baia dell'odierno Porto Azzurro, e vi iniziò la costruzione di una fortezza secondo i disegni di don Garcia di Toledo, che prese a modello il grande porto anseatico di Anversa.

La costruzione delle piazzeforti di Portoferraio e di Longone pose sostanzialmente fine alle incursioni piratesche e fino alla fine del diciassettesimo secolo l'Isola fu così divisa: Longone conteso tra Spagnoli e Francesi, Cosmopoli in mano ai Medici.

Come conseguenza di questo nuovo stato di fatto, ebbe inizio il movimento lento e inarrestabile delle popolazioni verso la costa, specialmente verso quelle zone con terreni pianeggianti e uno sbocco al mare, dove era possibile lo sviluppo dell'agricoltura e, per la presenza di approdi, trasporti e traffici marittimi.

Si formarono così piccoli centri - le Marine - che nel tempo acquistarono progressivamente un'importanza sempre crescente, richiamando a valle un numero sempre crescente di abitanti sottratti ai paesi montani.

Sull'onda di questo irreversibile movimento, si costituì sulla costa nord-occidentale dell'Isola il centro abitato di Marciana Marina, denominato inizialmente, anche nei documenti ufficiali del tempo *la Marina di Marciana*, all'epoca era suddivisa in due zone ben distinte: quella del *Cotone*, appartenente alla Comunità di Poggio e quella pianeggiante, verso la Torre, appartenente alla Comunità di Marciana. Di questa suddivisione è rimasta traccia ancora oggi nei cognomi delle famiglie che abitano ancora nei quartieri di origine.

La rada antistante alla spiaggia andò assumendo un'importanza sempre crescente fino a rappresentare il porto naturale sia per Marciana sia per Poggio. Vi facevano scalo, infatti, i bastimenti elbani e liguri che imbarcavano i rinomati vini prodotti nella vallata marcianese per distribuirli fra i porti liguri e toscani. Altri bastimenti vi sbarcavano grani a integrazione di quelli prodotto anche nella zona, ma che non erano sufficienti al fabbisogno della popolazione.

Questi traffici resero necessaria la dislocazione di doganieri per la riscossione delle gabelle sulle merci in partenza e arrivo, magazzinieri e *Provveditori della Torre* che si occupavano delle sussistenze per il presidio e alla manutenzione dell'edificio.

La costruzione della fortezza di Forte Longone da parte degli Spagnoli di Filippo III aprì un fronte di conflitto tra il nuovo granduca Ferdinando, i Francesi e gli Spagnoli.

Napoleone a Marciana Marina

Le prime truppe francesi sbarcarono all'isola d'Elba nel 1799 e nel 1802 Napoleone Bonaparte, Primo Console, emanò un *senatus-consulto* che riuniva l'Isola d'Elba al territorio della Repubblica Francese, diventando una sottoprefettura di Livorno.

Il 3 maggio 1814 Napoleone entrò a Portoferraio per iniziare il suo esilio all'Elba: gli elbani, dopo secoli di gestione di funzionari di lontani sovrani, finalmente avevano il loro imperatore, uno degli uomini più importanti al mondo.

Marciana, Marciana Marina e Poggio erano le mete preferite delle escursioni di Napoleone, attratto dalla freschezza dell'aria e dalla purezza dell'acqua ma, più ancora, dalla natura forte e dall'indole fiera degli abitanti, il cui carattere era, a giudizio dell'Imperatore, assai somigliante a quello dei Corsi. Nel corso della sua permanenza all'Elba egli fece realizzare la rete viaria che unisce tuttora Portoferraio a Longone, a Lacona, a Marciana, mise mano alla progettazione del porto di Rio Marina, riorganizzò le strutture sanitarie e razionalizzò l'attività estrattiva nella zona mineraria.

La costruzione di Viale Regina Margherita: la passeggiata sul mare

Fu avviata la redazione del catasto che gli Elbani fino a quel momento non avevano mai avuto e l'isola fu suddivisa in sette Comunità o distretti municipali: Capraia, Portoferraio, Portolongone, Rio Castello, Marciana, Capoliveri e Campo; la Comunità marcianese comprendeva anche Poggio e la Marina.

Ripartito e sconfitto Napoleone, l'Elba fu annessa al Granducato di Toscana nel 1815 e nel 1860 passò a far parte dello stato italiano.

Nel 1884, a seguito di istanze proposte dagli elettori di Marciana Marina, di S. Ilario e di S. Piero in Campo, un Decreto Reale in data 23 Marzo dispose la divisione del Comune di Marciana in due Comuni distinti, nonché l'elezione della frazione di Marciana Marina in Comune autonomo comprendente le frazioni di S. Ilario, San Piero in Campo, Porto di Campo e Pianosa.

Il nuovo Comune di Marciana Marina aveva allora una popolazione di 5.376 abitanti di cui 2.426 nel Capoluogo.



Figura 8 *Catasto Generale della Toscana – Isole*, Comunità di Marciana, Sezione Marina di Marciana e Bagno, scala originaria 1:1.250, anno 1841, estratto (fonte: Regione Toscana, *CASTORE catasti storici regionali* - Sistema Informativo per il Governo del Territorio e dell'Ambiente).

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

Appena dieci anni dopo, staccandosi dal Comune di Marciana Marina, si costituì il Comune di Campo nell'Elba con sede a Marina di Campo insieme alle frazioni di S. Ilario, San Piero in Campo, La Pila e Isola di Pianosa. Dopo questo distacco, Marciana Marina diventò il Comune più piccolo dell'Isola d'Elba, con una superficie di Km² 5,75 e una popolazione di 1.827 abitanti (secondo il censimento del 1901).

Fu in questo periodo che a Marciana Marina si dette inizio alla costruzione del Viale Regina Margherita: un'incantevole "passeggiata a mare" che si snoda, bordata di tamerici, lungo l'arco della costa, partendo dal centro della spiaggia sino a giungere ai piedi della scogliera sulla quale si erge, maestosa, la Torre Pisana.

Durante il periodo della Prima Guerra Mondiale (1915-1918) il territorio elbano rimase sostanzialmente estraneo al conflitto bellico.

In seguito all'armistizio dell'8 settembre 1943 i Tedeschi, dopo un atroce bombardamento aereo di Portoferraio, costrinsero alla resa le truppe Italiane che presidiavano l'Elba e occuparono l'intero territorio dell'Isola.

Nell'anno successivo l'Alto Comando Alleato decise di occupare l'Isola procedendo alla sua liberazione. L'operazione, chiamata *Operazione Brassard* scattò nella mattinata del 16 giugno 1944. Una divisione di fanteria coloniale francese, sbarcata sulla spiaggia di Marina di Campo, si impadronì della parte occidentale dell'Isola e, affacciandosi poi sul versante settentrionale, occupò Marciana, Poggio e Marciana Marina. L'occupazione da parte delle truppe Francesi finì nel giro dei due giorni successivi.

Al termine della guerra si installò all'isola d'Elba il Governo Militare Alleato (A.M.G.), che resse l'amministrazione dell'Isola emanando innumerevoli ordinanze di polizia.

2.2 CONTRIBUTI

Storia dei "bagnetti" di viale Regina Margherita in Marciana Marina A cura del Prof. M.Zecchini

PROF. MICHELANGELO ZECCHINI
ARCHEOLOGO/DIRETTORE DI SCAVO

Via del Tiro a Segno trav. IV n. 309 - 55100 LUCCA
Tel. e Fax 0583 587711 Cell. : 338 4144894

STORIA DEI "BAGNETTI" DI VIALE REGINA MARGHERITA IN MARCIANA MARINA

Abstract

Il primo nucleo dei cosiddetti 'Bagnetti', veri e propri stabilimenti balneari, compare sul lungomare viale Regina Margherita agli inizi del secondo decennio del Novecento. Bagni più elaborati vengono poi costruiti, a est e a ovest della pedana dell'attuale Circolo della vela, negli anni Venti e perdurano fino alla fine del terzo decennio del secolo scorso. L'architettura lignea (pali verticali piantati sul fondo marino che sostengono passerella, ripiano e cabine) è affine a quella dei bagni che punteggiano nello stesso periodo il litorale livornese. Insolita è, invece, la robusta piattaforma litica di base, realizzata con i massi portati dall'alluvione del 1907, la quale ha la duplice funzione di rinforzare le palafitte e di smorzare l'impeto delle mareggiate.

Premessa

La presente indagine storica sul viale Regina Margherita tra la fine del XIX e la metà del XX secolo si basa su alcuni perni cronologici acquisiti dalla documentazione d'archivio e dalla bibliografia sull'argomento. Per il resto, stante l'impossibilità attuale di approfondire lo studio archivistico, mi sono avvalso del rimanente binario metodologico di ricerca, cioè lo spoglio/interpretazione di foto/cartoline/dipinti/stampe d'epoca nonché le testimonianze orali di anziani marinesi che hanno vissuto – o hanno sentito raccontare da chi li aveva da poco vissuti - eventi ambientali, lavori, trasformazioni attraverso i quali si è dipanata la storia del Lungomare di Marciana Marina nella prima metà del Novecento.

* * * * *

Nell'ultimo decennio umbertino il lungomare di Marciana Marina visse due episodi memorabili. Il primo, connotato da una decisa antropizzazione, è la costruzione del viale Regina Margherita; il secondo – un vero e proprio cataclisma – è l'esonazione degli uviali, che nel 1899 si abbatté sul paese provocando danni terribili e riempiendo l'arenile di massi e di tronchi.

La volontà di reagire alla cattiva sorte fu tanto forte che già dai primi anni del '900 i marinesi cominciarono ad abbellire il viale mediante la piantumazione di un lungo filare di alberi (cfr., infra, la fig. 1). Ma un nuovo straripamento, questa volta più violento nel braccio fluviale occidentale, si verificò nel 1907. L'uviale, idronimo che deriva dal latino *alluvies* e che rende perfettamente l'idea



Fig. 1- Il viale Regina Margherita nei primi anni del Novecento, comunque ante 1911.

di cosa può combinare un torrente con un bacino imbrifero così vasto, distrusse un'intera chiesina in Capitella, squarciò diverse case, si portò via parte del cimitero e trascinò verso il mare¹ massi granitici di pezzatura diversa, sorprendentemente colti con denso cromatismo, nella loro quiete post trasgressiva, da Llewelyn Lloyd in un dipinto del 1908 (cfr., infra, la fig. 2). E sopravvivono, negli occhi e nella memoria dei vecchi, i racconti che narrano di grosse coti sradicate e spezzate dalla violenza delle acque. Reagire e rimboccarsi le maniche sembra far parte del DNA degli abitanti di Marciana Marina: è del 1911 il raduno festante di barche intorno alla Torre tardorinascimentale per la posa della prima pietra del porto. Pressoché nello stesso arco di tempo viene addossata a protezione della sede stradale una parte dei macigni granitici rotolati, smussati, subarrotondati dagli uviali e poi levigati dal mare. E' su questa spiaggia granitica, modellata a scarpata dal moto ondosso e dall'uomo, che sorge²,

¹ E' interessante rilevare che al tempo la foce era spostata verso oriente rispetto all'attuale.

² Leggermente più a ovest rispetto all'attuale "moletto di sassi".

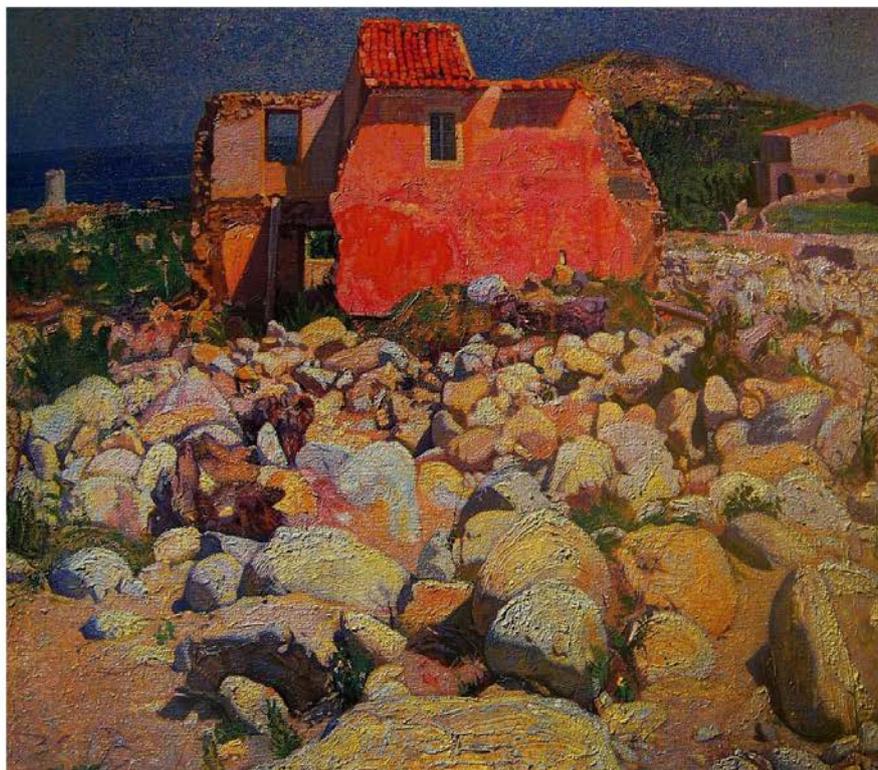


Fig. 2 – 1908: il dipinto a olio “ Casa sull’uviale” di Llewelyn Lloyd.

agli inizi del secondo decennio del Novecento, un casottino ligneo con funzioni balneari, primo nucleo dei “Bagnetti”, (cfr., infra, la fig. 3). Esso era dotato di passerella, scaletta e, verso il mare, di una tettoia sorretta da due pali di legno, che poggiava direttamente su un’inghiaiata modesta ma adatta a renderlo sovrelevato sul livello del mare³. Allo stato attuale delle ricerche non è possibile precisare se l’idea di piccolo stabilimento balneare sia rimasta in nuce, oppure se la prima cabina sia stata affiancata da altre. Quest’ultima ipotesi appare più verosimile perché varie testimonianze riferiscono che parecchie tavole lignee dei “Bagnetti” furono utilizzate per la costruzione di bare necessarie per far fronte al gran numero di morti causati, nel 1918-1919, dalla “spagnola”. D’altronde la presenza, in questo periodo, di ‘Bagni’ sul litorale toscano è abbastanza usuale: basta pensare, per limitarci al litorale elbano- livornese, ai ‘Bagni Napoleone’ del Grigolo di Portoferraio⁴ o ai bagni raffigurati nel 1914 da Ulvi Liegi sul Lido d’Ardenza⁵ oppure ai “Bagni Pejani”, dipinti da Gino Romiti con accenti divisionisti nello stesso anno⁶.

³ Cfr. Jack La Bolina, *Collezione di monografie illustrate, Arcipelago Toscano*, 1914, p. 46 (foto con la seguente didascalia: “Marciana Marina, Viale Margherita”).

⁴ Il Corriere dell’Elba (1876-1914) agli inizi del Novecento andava promuovendo le qualità salutari dei bagni d’acqua marina (cfr. A. Canastrelli, *Cartoline dell’isola d’Elba*, Pontedera 1992, pp. 38-39).

⁵ Si veda S. Fugazza, *Ulvi Liegi. Momenti del postimpressionismo in Toscana*, Firenze 2007, p. 21.

⁶ Cfr. F. Cagianelli, *Gino Romiti. Un realista sognatore tra terra e mare*, Firenze 2007, p. 50.



Fig. 3 – Foto del 191: casottino ligneo con funzioni balneari lungo il viale Regina Margherita.

I “Bagnetti” di viale Margherita si strutturano in maniera più corposa nel dopoguerra. Una foto dei primi anni Venti ce li mostra – visti da ovest - durante la loro prima fase di vita (cfr., infra, la fig. 4). L’architettura lignea originaria, già su palafitte, prelude sostanzialmente a quella definitiva, ma le cabine sono in numero minore. La sistemazione dei massi a leggera scarpata verso il mare, a ridosso del margine settentrionale della strada, sebbene sia in fieri è tuttavia sufficientemente ordinata. Anche la posizione è la stessa, di fronte all’attuale piazza Bonanno. Interessante è la presenza verso occidente di un accenno di molo litico. Qualche metro più a ovest rispetto all’odierno ‘moletto di sassi’ si nota una cabina lignea a sé stante, che appare come una riedizione del casottino di legno fotografato nel 1913 ed edito nel 1914⁷. Sembra che in questa prima fase i “Bagnetti” fossero ancora gestiti dalla Signora Cleofe, a quanto pare giunta da poco dall’America. Anche per questo arco di tempo è possibile trovare riscontri tipologici sul litorale toscano. Del 1920, per esempio, è il luminoso dipinto di Ulvi Liegi che raffigura bagni e bagnanti sulla costa livornese⁸.

⁷ Cfr., supra, la nota 3.

⁸ Si veda S. Fugazza, *Ulvi Liegi. Momenti del postimpressionismo in Toscana*, Firenze 2007, p. 84.



Fig. 4 – Anni Venti del Novecento: prima fase dei “Bagnetti di Cleofe” lungo il viale Regina Margherita.

I “Bagnetti di Cleofe” conobbero un ampliamento e una seconda fase intorno al 1930. La foto che li ritrae da est (cfr., infra, la fig. 5) consente di apprezzare meglio particolari e metodologia d’impianto. E’ opportuno premettere che il muraglione portuale iniziato nel 1911, da poco terminato, riusciva a proteggere da libeccio e maestrale l’arco occidentale di spiaggia presso lo scalo di S. Francesco e la Torre di XVI secolo, ma lasciava in pratica via libera alle mareggiate (soprattutto di tramontana e di grecale) nel rimanente tratto di lungomare. Era un dato di fatto che occorreva valutare. E fu trovata una soluzione tecnica intelligente sia per evitare che il primo temporale spazzasse via d’un colpo qualsiasi struttura, specie se lignea, sia per proteggere il viale Margherita dalla furia dei marosi. Ritenuto corretto il metodo d’impianto combinato ligneo-litico di prima fase, intorno al 1930 fu ampliato lo stabilimento balneare vero e proprio ponendo particolare attenzione al consolidamento della struttura lignea portante costituita da filari di pali verticali, appositamente distanziati per lasciar filtrare le onde senza un attrito troppo brusco, sull’esempio, con ogni probabilità inconsapevole, di accorgimenti simili adottati durante l’età del Bronzo recente/finale (1250-1000 a. C. circa) nei villaggi palafitticoli dei laghi prealpini. Contemporaneamente fu rafforzata la piattaforma litica con massi granitici giustapposti e stratificati, prelevati sul posto, non trascurando di accentuare la risega di separazione fra il complesso litico e i pali verticali infissi su un piano più basso. Questa sorta di ‘scalino’ doveva avere la funzione di frangiflutto e impedire, per quanto possibile, che le onde attaccassero direttamente il marciapiede e la sede stradale.



Fig. 5 – Anni Trenta del XX secolo: seconda fase dei “Bagnetti di Cleofe” lungo il viale Regina Margherita. Fra la sede stradale e le palificazioni si nota una piattaforma composta da massi giustapposti e stratificati, che si estendeva grosso modo tra l’attuale pedana del Circolo della Vela e l’estremità orientale dell’odierna Piazza Bonanno.



Sarebbe ingenuo e semplicistico pensare che tali accorgimenti tecnici siano stati un ostacolo totale e un rimedio sicuro contro la violenza del mare. In realtà gli interventi di ‘restauro’ dovettero essere frequenti, come peraltro attestano svariate testimonianze orali. Tuttavia il metodo funzionò perché i “Bagnetti di Cleofe” continuarono ad esistere fino a un momento inoltrato degli anni Trenta e ad essere frequentati da bagnanti e da barche che non di rado gettavano l’ancora proprio davanti, legando la cima di poppa a qualcuno dei pali esterni. Un’ancora litica rudimentale, ricavata da un

Fig. 6 – Luglio 2008: piattaforma di massi stratificati lungo il viale Regina Margherita, tra l’attuale pedana del Circolo della Vela e l’estremità orientale dell’odierna Piazza Bonanno.

pondus di palmento e legata a croce con una cima (di cui rimane l'impronta), è stata rinvenuta proprio nell'area in cui sorgevano i "Bagnetti di Cleofe" (cfr., infra, la fig.7).



Fig. 7 – Pondus da palmento, usato come àncora litica negli anni Venti-Trenta e oggi elemento della piattaforma lungo il viale Regina Margherita.

Un altro complesso balneare di tipologia affine ai "Bagnetti di Cleofe" fu costruito, anch'esso a ridosso del viale Margherita, alcuni metri più a est rispetto all'attuale pedana del bar "La Torre". Ne fu proprietario tal Adriani, rientrato in paese dall'America. Lo stabilimento non riuscì a sottrarsi alle singolari denominazioni marinesi – frammiste di ironia e di senso del reale - e fu soprannominato "L'Asino d'oro". Ne rimangono precise testimonianze orali e scarsissime tracce figurative. Un dipinto di Llewelyn Lloyd, che delinea il lungomare dallo scalo di S. Francesco, dimostra che nel 1930 "L'Asino d'oro" esisteva già (cfr., infra, la fig. 8) ed era composto da una possente distesa di massi di granito sovrapposti, addossata alla sede stradale, sulla quale erano impostati pali verticali atti a sorreggere piattaforma lignea e cabine, l'una e le altre certamente più curate rispetto ai "Bagnetti di Cleofe".



Fig. 8 – 1930: il lungomare e i "Bagnetti dell'Asino d'oro", visti dallo scalo di S. Francesco, in un dipinto a olio di Llewelyn Lloyd.

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

Anche per i Bagni marinesi degli Anni Trenta esistono puntuali raffronti tipologici. Fra i tanti possibili esempi si vedano, per rimanere ancora una volta in territorio livornese, le architetture lignee dei “Bagni Fiume” (1930)⁹ e dei “Bagni Pejani” (1933)¹⁰. Questi ultimi, come si è visto documentati pittoricamente fra il 1914 e il 1933, hanno in comune con i Bagnetti di Marciana Marina (soprattutto con quello della Signora Cleofe) un lungo arco temporale di utilizzo.

Allo stato attuale delle ricerche non siamo in grado di definire con precisione il momento di disuso dei “Bagnetti” di viale Margherita, ma non dovremmo andare troppo lontani dal vero collocando il tempo dell’ abbandono nello scorcio finale degli anni Trenta del secolo scorso. Stando ai racconti degli anziani pochi resti lignei, scheletrici, rimasero in vista fino agli anni Cinquanta.

Oggi dei gloriosi “Bagnetti” di viale Margherita e delle correlate piattaforme litiche non c’è traccia alcuna, se non nei conci di granito che le onde hanno sparpagliato qua e là e che, nonostante il trascorrere del tempo e l’azione smerigliatrice del mare, portano alla mente la limpida raffigurazione che ne fece Lloyd nel 1908 e la terribile alluvione dell’anno precedente.

Marciana Marina, 28 agosto 2008

Michelangelo Zecchini

⁹ Cfr. F. Cagianelli, *Gino Romiti. Un realista sognatore tra terra e mare*, Firenze 2007, p. 91

¹⁰ Cfr. S. Fugazza, *Ulvi Liegi. Momenti del postimpressionismo in Toscana*, Firenze 2007, p. 106.

La torre di Marciana Marina

A cura del Prof. S. Bertocci, M. Zecchini e dell'Arch.A. Mrakic

Relazione sulla Torre di Marciana Marina a cura dei Proff. Stefano Bertocci *, Michelangelo Zecchini ** e dell'arch. Alessandro Mrakic ***

Allo stato attuale delle ricerche, non è ancora emerso il documento che determina l'anno di deliberazione e gli anni di costruzione della torre della Marina, com'è chiamata nei documenti d'archivio. Pertanto, gli unici elementi a disposizione sono quelli che concernono l'analisi tipologica edilizia, i documenti d'archivio indiretti e le analogie con monumenti consimili sparsi non solo sulla costa tirrenica ma in tutto il Mediterraneo.

Dal punto di vista tipologico, non c'è alcun dubbio che la torre di Marciana Marina rientri nel complesso di torri a struttura cilindrica o cilindrico-conica che generalmente sono datate al XVI secolo e anche per la torre della Marina si può parlare di epoca tardo rinascimentale.

Un documento d'archivio del Comune di Marciana, che risale al maggio 1562, ci dice che è stato deliberato l'acquisto di un pezzo di artiglieria in ferro per la torre della Marina. Ciò significa evidentemente che la torre esisteva già, ma non si sa da quanto tempo. Il problema da risolvere è se l'atto di costruzione sia dovuto ai Medici oppure agli Appiano (o Appiani). E' noto che Filippo II, imperatore di Spagna, con un doppio contratto, nel 1557 attribuì ai Medici la roccaforte di Portoferraio nell'ambito delle due miglia. Il resto dello Stato di Piombino, compresa la giurisdizione sul territorio di Marciana Marina, passò alla famiglia Appiano e, per la precisione, a Jacopo VI Appiano. Gli Appiano prendevano possesso di questo territorio dopo due devastanti incursioni piratesche guidate da Dragut nel 1553 e nel 1555. L'ipotesi più verosimile è che dopo tali incursioni la torre sia nata proprio in funzione della protezione territoriale. Ma, per ora, non si può neppure scartare una seconda ipotesi, cioè che sia stata la stessa famiglia Medici, dopo la fondazione della città di Portoferraio, a progettare il controllo periferico del territorio.

E' rilevante il fatto che nel 1563 il Consiglio di Marciana deliberò dei fondi per istituire una guardia al Cotone della Marina. Ciò significa, con tutta probabilità, che anche la costruzione cilindrica che si trova nel quartiere del Cotone risale più o meno allo stesso periodo della torre della Marina e fu concepita quale "torre secondaria". Essa è oggi trasformata in civile abitazione, ma un tempo, fino a metà dell'800, faceva parte del complesso chiamato della "Sanità", prima che tali funzioni fossero trasferite al porto. Tanto più che si deve scartare l'ipotesi, prima ritenuta valida, che fosse una chiesa per la somiglianza formale con le absidi delle chiese liguri. Oramai è certo che la chiesa vecchia di Santa Chiara si trovava all'altezza del moletto, dove attualmente esiste il negozio di frutta e verdura, al confine fra le Comunità di Poggio e Marciana, delimitato da una "fossa", toponimo che peraltro permane in una strada limitrofa.

Quindi è probabile che la Torre e il nucleo abitativo del Cotone (nome che deriva da una famiglia di origine etrusca, forse di Populonia, i Cothu o Cuthu) risalgano a un periodo compreso tra il 1550 e il 1580.

Marciana Marina 14 agosto 2007

* Dipartimento di Progettazione dell'Architettura, Università di Firenze.

** Archeologo, Accademia Lucchese di Scienze, Lettere e Arti.

*** Specialista in Programmazione dei Beni Culturali, UNESCO.

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

La torre di Marciana Marina

PTC Provincia di Livorno, Sistema storico della fascia costiera, scheda n. 29

La Torre di Marciana Marina fa parte del sistema fortificato costiero e insulare di difesa militare dall'attacco dei pirati e di controllo sanitario e doganale (torri, castelli, fortilizi, casette dei cavalleggeri) costituitosi per la maggior parte nel XV-XVI secolo, la cui finalità era la difesa militare e sanitarie dei territori costieri del Granducato di Toscana (fonte: PTC).

[Redacted]		
Toponimo odierno: Torre del Porto		TC
Toponimo storico: TORRE DEGLI APPIANI		TC
Toponimo storico: TORRE DEGLI APPIANI		Toponim
Localizzazione:		Localiz Comun.
Comune di Marciana Marina		
Indirizzo catastale:		Località: port Individuazione: foglio: 2
Epoca: sec. XII ?		mappale: 40 epoca di costruzione: Stato di conservazione:
Condizione: buono		Stato di conservazione: Proprietà: privata Utilizzo: -----
Inquadramento attuale su C.R.T.		

Note storiche:

La data di costruzione è incerta, ma essendo Marciana Marina alla fine del XII secolo, e alla dominazione pisana fa pensare che questa sia di origine pisana,

Scheda
29

di origine
sottoposta

Per la sua configurazione, fa ritenere che fosse edificata in epoca medievale, in seguito alla battaglia della Meloria, avvenuta nel 1284, i Pisani subirono una sconfitta e persero, oltre ai propri possedimenti, anche la loro autonomia. Nel 1572, gli Appiani, signori di Piombino, presero possesso di Marciana Marina per molti anni residenza dello scrittore marinese Raffaello Brignetti. La torre non è visitabile all'interno, in quanto proprietà privata.



anche se per l'epoca medievale. Nella grave sconfitta di Meloria. Nella stessa epoca



Nello stesso periodo Marciana Marina. Fu il signore Brignetti. La torre non



3 LA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO: FINALITÀ E OBIETTIVI

3.1 FINALITÀ DELLA VARIANTE

La variante ha per finalità 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.

3.2 OBIETTIVI DELLA VARIANTE

Gli Obiettivi di seguito riportati esplicitano la strategia dell'Amministrazione Comunale al fine di qualificare l'ormeggio esistente come porto Turistico. Tali obiettivi non sono ascrivibili solamente alla scala dello strumento di pianificazione territoriale comunale; infatti la costruzione contestuale dei contenuti della variante al Piano Strutturale, di quelli della variante al Regolamento Urbanistico e di quelli del PRP, ha portato alla definizione di obiettivi comuni che prendono via via maggior concretezza passando dalla scala della pianificazione territoriale a quella attuativa.

Gli obiettivi specifici sono:

- O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale;
- O.2 - aumento delle condizioni di difesa dall'erosione costiera;
- O.3- integrazione del porto con il centro abitato;
- O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina;
- O.5 - riordino del sistema dell'accessibilità e della sosta;
- O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale anche da parte dei portatori di handicap;
- O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;
- O.8 - ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto;
- O.9 - incremento e riorganizzazione delle strutture di servizio al porto;
- O.10 - razionalizzazione del regime concessorio esistente all'interno del porto;
- O.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;
- O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;
- O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardo-rinascimentale) in essa presenti;
- O.14 - valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto;
- O.15 - aumento della funzionalità della struttura portuale, anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan Regionale "La rete dei porti toscani"

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- O.16 - incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto;
- O.17 - incremento delle condizioni di sicurezza per i fruitori delle aree balneabili;
- O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area limitrofa;
- O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali.

4. IL QUADRO CONOSCITIVO

4.1 LA COSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO

La definizione del Quadro Conoscitivo della Variante al Regolamento Urbanistico e del Piano Regolatore Portuale è strutturata secondo una sequenza logica di fasi di studio e di analisi. Il percorso metodologico adottato ha richiesto il reperimento - oltre che delle normative di riferimento - di tutta la documentazione già disponibile inerente l'abitato di Marciana Marina e, in particolare, dell'area portuale. Si è costruito, in questo modo, un iniziale quadro conoscitivo di riferimento relativo agli atti di programmazione e pianificazione territoriale e locale, ai vincoli sovraordinati vigenti e allo stato di fatto dell'area oggetto di studio sotto il profilo urbanistico, storico, ambientale, morfologico e fisico. Il quadro conoscitivo è stato arricchito attraverso le informazioni raccolte in fase di sopralluoghi eseguiti direttamente dal gruppo di progettazione e attraverso interviste mirate con interlocutori privilegiati.

La documentazione e i dati conoscitivi di base raccolti riguardano:

A) NORMATIVA NAZIONALE IN MATERIA PORTUALE

- Legge 84/94 - Riordino della legislazione in materia portuale
- D.M. 585/95 - Regolamento di cui all'art 16 L. 84/94
- Legge 647/96 - Disposizioni per il settore portuale e marittimo
- Legge 272/99 - Sicurezza nell'espletamento di operazioni portuali
- Legge 186/00 - Modifiche alla legge 84/94 in materia di operazioni portuali e fornitura di lavoro temporaneo
- D.M. 132/01 - Regolamento relativo ai servizi portuali

B) REGIONE TOSCANA - MASTER PLAN "LA RETE DEI PORTI TOSCANI"

- Quadro Conoscitivo
- Documento di Piano
- Disciplina di Piano
- Allegato al quadro conoscitivo
- Cartografia
- Valutazione degli effetti attesi

C) PROVINCIA DI LIVORNO

- PTCP Provinciale
- In formato raster (pdf):
- Sistemi territoriali
 - Commercio, turismo, industria
 - Agricoltura e selvicoltura
 - Rete della cultura
 - Rete dei servizi

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- Acque
- Infrastrutture
- Rete dei nodi
- Aree Protette
- Trasporto extraurbano
- Rete trasporto elettrico
- Rifiuti

In formato vettoriale (shp):

- Aziende agrituristiche
- Batimetrica 04
- Centri abitati
- Confini parco arcipelago
- Curve livello da CTR '93
- Curve livello sfoltite a 25 m
- Emergenze storico-architettoniche
- Evoluzione linee di costa
- Faglie isola d'Elba
- Geologia Marciana Marina
- Importati
- Linee elettriche ENEL
- Litologia
- Mappa praterie posidonia nord isola d'Elba
- Mappa praterie posidonia tutta Elba
- Mappe 10k CTR 93 shp
- Miniere e cave
- Pericolosità geomorfologica Marciana Marina
- Pericolosità idraulica Marciana Marina
- Pozzi
- Presenze turismo
- PS Comune di Marciana Marina
- Shp PTCP Livorno
- Punti quotati da ctr93
- Qualità aria
- Scarichi
- Sistema rurale
- Sorgenti
- Strutture ricettive Elba
- Turismo db
- Uso del suolo pdf
- Vincoli (acque, archeologico, architettonico, aree boscate, biotopi, cimiteri, fascia di rispetto costiera, idrogeologico, ingombro depuratori, monumentale, paesaggistico, pozzi acquedotto, rispetto elettrodotti, rispetto stradale, unità paesaggistiche, vegetazione protetta, vincolo paesistico)
- Atlante urbanistico provinciale Elba

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- Carta della Qualità batteriologica delle acque
- Carta delle Strade Provinciali
- Carta dei Venti prevalenti in mare

- PASL Piano di Sviluppo locale

D) COMUNE DI MARCIANA MARINA

- PIANO STRUTTURALE approvato nel 2003 (norme, relazione, mappe, quadro geologico); in particolare in formato raster e vettoriale:
 - Sistemi PTCP
 - Patrimonio edilizio
 - Vincoli sovraordinati
 - Vegetazione
 - Valutazione naturalistica
 - UTOE
 - Infrastrutture Rete
 - Infrastrutture Puntuali
 - Invarianti
 - Patrimonio Edilizio
 - Pericolosità geologica da PTCP LI
 - Pericolosità idraulica da PTCP LI
 - Sistemi e sottosistemi Territoriali
 - Studi geologici del PS
 - carta geologica, in scala 1:5000
 - sezioni geolitologiche, in scala 1:5000
 - carta geomorfologica, in scala 1:5000
 - carta litotecnica, in scala 1:5000
 - carta idrogeologica, in scala 1:5.000
 - carta dell'acclività, in scala 1:5000
 - carta della pericolosità, in scala 1:5000
 - carta della pericolosità idraulica, in scala 1:5000
 - carta della fattibilità aggiornata al marzo 2010

- REGOLAMENTO URBANISTICO approvato nel 2007 (Relazione generale, NTA, Valutazione Integrata, Valutazione ambientale, Piano comunicazione, Controdeduzioni, mappe), In particolare in formato raster e vettoriale:
 - R.U. Analisi (4 tavole)
 - R.U. Progetto (4 tavole)
 - R.U. legenda

- REGOLAMENTO EDILIZIO approvato nel 2007 (norme, relazioni e allegati).

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

- PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE DELL'ABITATO (relazione, mappe, schede modulo da riempire).
- REGOLAMENTO SULLE ATTIVITÀ RUMOROSE aggiornato a maggio 2007 (relazione e schede).
- PROGETTI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE NON REALIZZATI O IN VIA DI REALIZZAZIONE:
 - Progetto del Lungomare di Marciana Marina (solo tavole in formato dwg senza data) – non realizzato
 - Progetti esecutivi energie rinnovabili (relazione generale degli interventi, quadro economico complessivo, cronoprogramma, autorizzazioni, relazione tecnica e di calcolo - polo scolastico, relazione tecnica e di calcolo – piscina, computo metrico estimativo – impianti, elenco prezzi unitari e analisi prezzi - impianti, quadro economico – impianti, capitolato speciale di appalto - impianti, schema di contratto – impianti, piano di manutenzione – impianti, relazione tecnica - bike sharing, capitolato speciale appalto - bike sharing, caratteristiche veicoli elettrici, quadro economico -mobilità, elenco elaborati, tavole) – progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente e in via di implementazione
 - Parcheggio San Pietro – Progetto esecutivo dell'Ing. Mei - in via di realizzazione
 - Progetto di risistemazione posti auto su Viale Aldo Moro – progetto esecutivo del Comune di M. Marina. – in via di realizzazione.
 - Depuratore di Marciana Marina – progetto grafico e relazione per la realizzazione della nuova coclea con griglia posta nei pressi del distributore
- CLASSIFICAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE DEL CENTRO ABITATO per il computo delle condizioni di trasformabilità, in scala 1:1000 (in formato dwg)
 - Una mappa generale e otto fogli “zoom”
- LA CARTA TECNICA REGIONALE (CTR) in formato dwg e in scala 1:2000 con copertura totale dell'area del Comune di Marciana Marina
- CATASTO di tutto il centro abitato (in formato dwg e dxf)
- CARTA DELLA RETE FOGNARIA del centro abitato di Marciana Marina redatta da ASA (Azienda Servizi Ambientali S.p.A.) in scala 1:2000 e in formato dwg

E) MATERIALI INTEGRATIVI

- Mappa delle concessioni demaniali del porto (in formato dwg)
 - dicembre 2008
 - dicembre 2009
 - dicembre 2010
- Studio Idrogeologico “*Valutazione del rischio idraulico nel Comune di Marciana Marina a seguito degli interventi di sistemazione idraulica sull'Uviale di Marciana e sull'Uviale di San Giovanni*”

redatto da Studio tecnico di ingegneria OPEN, HS Ingegneria e Dott. Geol. Carlo Dini per l'Unione dei Comuni dell'arcipelago Toscano (Aprile 2010).

- Relazione sul rischio idraulico, redatto da HS Ingegneria srl, a corredo del progetto di parcheggio multipiano in via S. Pietro (Maggio 2010).
- Relazioni storiche sulla torre e sui bagnetti di Marciana Marina a cura del Prof. Zecchini (redatte rispettivamente nell'Agosto 2007 e Agosto 2008).

F) SOPRALLUOGHI E RILIEVI

Al fine di approfondire ulteriormente la conoscenza delle caratteristiche fisiche e funzionali dell'abitato di Marciana Marina e in particolare dell'area portuale, sono stati realizzati - in momenti differenti - due sopralluoghi²¹, che hanno interessato l'area del porto ed il patrimonio edilizio del lungo mare che si affaccia sullo specchio acqueo.

Gli studi effettuati in loco, riguardanti sia il patrimonio edilizio esistente sia gli spazi aperti principali, hanno consentito complessivamente la schedatura di 114 complessi edilizi e 23 spazi aperti.

Ogni scheda compilata nel corso dei sopralluoghi è stata riportata in ambiente *Access* ed è articolata in più strati informativi.

In particolare, per quanto riguarda il *patrimonio edilizio esistente*, la scheda riporta:

- Codice identificativo (ID) del complesso edilizio
- Indirizzo e numero civico
- Descrizione del complesso edilizio
- Eventuali note integrative
- Descrizione dell'edificio principale
- Numero dei piani fuori terra
- Stato di conservazione
- Paramento esterno
- Tipologia di copertura
- Manto di copertura
- Destinazione funzionale del piano terra
- Destinazione funzionale degli altri piani
- Descrizione dei corpi accessori
- La destinazione d'uso dei corpi accessori
- Lo stato di conservazione dei corpi accessori
- Documentazione fotografica

La scheda relativa agli *spazi aperti* rilevati riporta:

- Codice identificativo (ID) dello spazio aperto

²¹ 17-19 marzo 2010 e 17-19 maggio 2010

- Indirizzo e numero civico
- Descrizione dello spazio urbano
- Eventuali note integrative
- Materiali e rivestimenti a terra
- Stato di conservazione
- Descrizione dei manufatti presenti
- Destinazione d'uso
- Stato di conservazione dei manufatti
- Tipologia della struttura
- Rivestimento delle elevazioni
- Tipologia della copertura
- Manto di copertura
- Documentazione fotografica

La schedatura del patrimonio edilizio e degli spazi aperti effettuata in un primo momento su supporto cartaceo è stata successivamente informatizzata mediante la creazione di un *database* digitale in ambiente *Access*, che riporta le informazioni registrate manualmente nel corso dei sopralluoghi.

Sulla base della "*Relazione su stalli parcheggio libero e stalli parcheggio a pagamento*"²² predisposta dalla Polizia Municipale, mediante i sopralluoghi è stato effettuato anche il rilievo del sistema dei parcheggi nel centro abitato di Marciana Marina.

In particolare, per ogni area adibita a parcheggio, libero o a pagamento, indicata nella Relazione, è stato verificato il numero degli stalli effettivamente presenti.

I dati raccolti, integrati con quelli dei progetti comunali per la risistemazione dei posti auto su Viale Aldo Moro e del parcheggio multipiano in via S. Pietro, sono stati inseriti in un foglio di lavoro in ambiente *Excel* ed organizzati in una tabella.

Il *database* così costruito indica, in base all'indirizzo, oltre al dimensionamento in mq, il numero degli stalli liberi, quelli a pagamento o riservati. In quest'ultimo caso è inoltre specificato il soggetto a cui è riservato lo stallo: gestanti, portatori di handicap, carico e scarico, capitaneria di porto, autobus, ASL, forze dell'ordine, pubblica amministrazione, taxi e pubblica assistenza Misericordia. Nel corso dei sopralluoghi, oltre all'analisi del sistema della sosta, è stato fatto un primo studio riguardante l'accessibilità e il sistema della viabilità nell'area urbana e portuale, rilevando criticità e punti di frizione tra funzioni, usi e contesti e individuando le aree soggette a restrizioni di orario (chiusura al traffico).

²² Comune di Marciana Marina, Polizia Municipale "*Relazione su stalli parcheggio libero e stalli parcheggio a pagamento*" datata 2 ottobre 2009

4.2 DESCRIZIONE E CONTENUTI DEGLI ELABORATI DI QUADRO CONOSCITIVO

TAV N° QC 01 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE: STATO ATTUALE

SCALA 1:10.000 - 1:2.000

L'elaborato inquadra a livello cartografico e territoriale l'area oggetto di piano e la individua sia all'interno dell'ambito della Provincia di Livorno sia in quello più circoscritto dell'Isola d'Elba.

È evidenziato, inoltre, il ruolo ed il rango attribuito al porto di Marciana Marina dal Master plan "la rete dei porti toscani", sulla base della rielaborazione della tavola dello stesso Master plan "La portualità in Toscana".

Su Carta Tecnica Regionale (CTR) è stato riportato complessivamente il territorio comunale di Marciana Marina, evidenziandone gli elementi che ne definiscono maggiormente l'assetto territoriale e la struttura urbana:

- la località Il Cotone (il nucleo più antico di Marciana Marina)
- l'antica torre di avvistamento
- gli assi viari attraverso i quali si snoda e si articola l'abitato marcianese
- l'uviale di Marciana e il fosso di S. Giovanni
- i centri urbani di Poggio e Marciana

Su ortofotocarta (aggiornata all'anno 2007) in scala 1:2.000, in maggiore dettaglio e quindi più specificatamente, le principali polarità ed emergenze urbane in relazione diretta con l'area portuale e infine, gli elementi fisici e funzionalmente rilevanti dell'ambito portuale stesso:

- le funzioni portuali rilevanti (capitaneria di porto, gru di alaggio e varo, il faro, la sede del Club Velico di Marciana Marina, il presidio socio-sanitario)
- le piazze principali
- l'insediamento storico del Cotone
- l'antica torre di avvistamento
- la sede dell'amministrazione pubblica comunale

Considerazioni

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*²³.

TAV N° QC 02 - INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO E VINCOLI SOVRAORDINATI

SCALA 1:10.000

Il territorio di Marciana Marina è ricompreso all'interno dell'*Ambito 27 – Isola d'Elba* del Piano di Indirizzo Territoriale regionale (PIT) che ha valenza di Piano Paesistico; l'elaborato QC 02 riporta tale inquadramento sulla base dell'estratto della tavola *Rappresentazione schematica degli Ambiti di Paesaggio in cui si articola il territorio toscano*, parte integrante del PIT/PPR.

Oltre che con lo strumento urbanistico regionale vigente, il comune di Marciana Marina è inquadrato anche con Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno per quanto attiene gli aspetti paesaggistici.

Con riferimento alla tavola di Quadro Conoscitivo *Tav. 11b Ambiti di paesaggio* del PTC, Marciana Marina è ricompresa all'interno del *Sistema di Paesaggio n.4 - Sistema insulare* e dell'*Ambito di Paesaggio n. 23 – Elba. Paesaggio delle pendici di Monte Capanne intercluso tra colle Palombaia e Punta Crocetta*.

Sempre in riferimento al PTC l'elaborato riporta anche le strategie paesaggistiche di governo del territorio provinciali. Sulla base della tavola del PTC che illustra strategie per l'ambito molto più ampio dell'Isola d'Elba, quelle che interessano il comune di Marciana Marina sono in modo marginale:

- STRATEGIA 1 Relazione tra paesaggi protetti: Paesaggi protetti (Parco dell'Arcipelago) e Aree di interesse naturalistico;
- STRATEGIA 2 Relazioni tra paesaggi costieri e entroterra: Connessioni paesaggistiche storiche tra sistema costiero e tessuto agricolo dell'entroterra.

La tavola descrive, infine, il sistema delle aree protette, dei vincoli sovraordinati vigenti e i beni culturali censiti. Le fonti cartografiche utilizzate sono costituite dall'elaborato n.8 del PTC *Sistema funzionale provinciale delle aree protette – invariante*, cui è riportato un estratto e dal Regolamento Urbanistico comunale.

Rispetto al regime vincolistico vigente a livello sovraordinato, il Comune di Marciana Marina è quasi totalmente ricompreso all'interno del SIR Monte Capanne – Promontorio dell'Enfola, ad esclusione dell'area urbana in senso stretto, e in parte interessato dal Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.

TAV N° QC 03 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

L'elaborato contiene le riprese fotografiche, del Porto e dell'abitato di Marciana Marina, significative per comprendere lo stato dei luoghi oggetto della variante.

TAV N° QC 04 - VALORE E STATO DI CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO E DEGLI SPAZI APERTI

SCALA 1:2.000

²³ Comune di Marciana Marina, "Relazione Tecnica per l'Avvio dell'Accordo di Pianificazione finalizzato all'adozione delle varianti al PS e al RU comunali e del Piano Regolatore Portuale", artt. 22-23 L.R. 1/05, dicembre 2009

Le informazioni contenute nella schedatura del patrimonio edilizio e degli spazi aperti, sono state riportate su supporto cartografico, mediante l'associazione del relativo *database* digitale a un tematismo di tipo vettoriale (in formato shp).

Tra tutti gli stati informativi ottenuti dalla schedatura, la tavola evidenzia lo stato di conservazione dei complessi edilizi e degli spazi aperti, articolato in quattro classi:

- Cattivo
- Mediocre
- Discreto
- Buono

Questa informazione è messa in relazione al valore del patrimonio edilizio così come indicato dal Regolamento Urbanistico vigente²⁴:

- *Monumentale* (corrispondente al patrimonio di interesse storico, artistico e architettonico comprendente gli immobili vincolati ai sensi della ex legge 1089/39, ora D.Lgs. 42/2004)
- *Storico documentario* (comprendente edifici e nuclei edilizi di interesse storico e documentario per i riferimenti alle tipologie costruttive storico tradizionali ed alle forme di organizzazione dei nuclei abitati)
- *Testimoniale* (comprendente edifici e nuclei di impianto storico che, pur manomessi e trasformati, risultano inseriti in un contesto urbano o territoriale che testimonia le fasi dello sviluppo dell'insediamento abitato o dei nuclei edificati)
- *Ambientale* (corrispondente agli edifici di impianto storico che, pur manomessi o alterati, mantengono relazioni paesaggistico ambientali con il contesto territoriale o ricadono all'interno di ambiti o sub-ambiti di interesse paesaggistico ambientale)
- *Edifici classificati in area urbana* (comprendenti gli edifici già riportati negli elenchi comunali, redatti in base alla LR 59/80, oggi recepita nella LRT 1/2005, e riconfermati nelle suddette categorie, previa verifica della permanenza delle caratteristiche di pregio).

Considerazioni

Dall'incrocio di queste due componenti – stato di conservazione e valore del patrimonio edilizio – si può dedurre che una quota consistente del patrimonio edilizio, classificato dal RU come avente valore storico-documentario, è caratterizzato da uno stato di conservazione cattivo o mediocre.

Le condizioni peggiori dello stato di conservazione rilevato interessano soprattutto edifici su fronte continuo lungo la parte iniziale di Via Dussol procedendo verso Piazza della Vittoria, quelli sul lungomare degli Scali Giuseppe Mazzini e di Viale Margherita, escludendo gli edifici in prossimità di Piazza Bernotti.

Gli spazi aperti rilevati – piazze, giardini, aree a parcheggio - sono generalmente caratterizzate da uno stato di conservazione mediocre dei materiali e dei rivestimenti a terra, riconducibile per lo più a usi impropri, al sottoutilizzo o alla generale mancanza di interventi di manutenzione.

²⁴ Comune di Marciana Marina, Regolamento Urbanistico, NTA, Titolo IV, art.27

TAV N° QC 05 - MOBILITÀ E SOSTA

SCALA 1:2.000

Nel corso dei sopralluoghi effettuati a Marciana Marina è stata approfondita l'analisi del sistema della mobilità, con particolare attenzione all'accessibilità dell'area portuale e alle sue relazioni con il centro abitato. I dati raccolti in loco sono stati integrati con le informazioni fornite dalla Polizia Municipale²⁵, soprattutto in merito al rilievo degli stalli per la sosta e alla loro gestione nel periodo estivo, quando si registra la maggiore affluenza turistica.

La tavola, pertanto, indica le vie di accesso e di attraversamento del centro urbano di Marciana Marina e ne specifica il senso di percorrenza:

- a doppio senso
- a senso unico

Per quanto riguarda la mobilità lenta, la tavola indica anche i percorsi pedonali principali rilevati nel corso dei sopralluoghi e le stazioni di distribuzione del servizio di *bike-sharing*²⁶ in fase di progetto. Le stazioni di distribuzione bici, indicate dal progetto esecutivo, sono complessivamente quattro e localizzate nella zona portuale, in prossimità del parcheggio di S. Pietro, lungo viale Aldo Moro e in corrispondenza del parcheggio di viale Lloyd.

Il progetto di riqualificazione di Viale Aldo Moro²⁷, al margine ovest del centro abitato di Marciana Marina, prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale nella fascia a verde tra viale Moro e il Fosso Uviale di Marciana oltre alla modifica degli stalli per la sosta posti sul lato ovest della strada.

Per quanto riguarda il sistema della sosta, la tavola indica il numero degli stalli rilevati in loco e ne specifica la tipologia:

- parcheggio libero
- parcheggio a pagamento
- parcheggio riservato

Per i posti auto riservati è indicato, mediante una apposita sigla, il soggetto a cui lo stallo è riservato:

ASL (ASL)

Bus turistici (BUS)

Corpo dei Carabinieri (CC)

Corpo Forestale dello Stato (CFS)

Capitaneria di Porto (CP)

Carico e scarico (CS)

Portatori di handicap (H)

Pubblica Assistenza Misericordia (M)

Pubblica Amministrazione (PA)

²⁵ Comune di Marciana Marina, Polizia Municipale "Relazione su stalli parcheggio libero e stalli parcheggio a pagamento" datata 2 ottobre 2009 e incontro con il Com.te della Polizia Municipale.

²⁶ Comune di Marciana Marina, "Progetti inerenti l'impiego delle fonti di energia rinnovabile, il risparmio energetico e la mobilità sostenibile", progetto esecutivo – mobilità sostenibile realizzazione del servizio di *bike-sharing*, marzo 2010

²⁷ Comune di Marciana Marina, "Progetto di risistemazione posti auto su Viale Aldo Moro", progetto esecutivo, agosto 2009

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

Gestanti (R)

Scuolabus (SB)

Sono indicate, inoltre, le aree dei parcheggi di progetto e/o quelle su cui sussiste un interesse da parte dell'Amministrazione Comunale per incrementare l'offerta di parcheggi per la sosta all'interno dell'area urbana di Marciana Marina.

A corredo di tutte queste informazioni, in legenda è stata inserita una prima tabella, costruita in ambiente Excel, che riporta, quantificandoli in Mq, il numero degli stalli rilevati organizzati in base all'indirizzo ed articolati per tipologia: liberi, a pagamento e le categorie di quelli riservati.

INDIRIZZO	LIBERI	PAGAMENTO	RISERVATI										POSTI AUTO	MQ	note	
			R	H	CS	ALTRO										
						CP	BUS	ASL	FO	AP	TAXI	M				
P.zza Bernotti		30	1	1		4								36	450,0	
Viale Margherita		46	1	1	5		3	2						58	725,0	58 moto
Scali Mazzini		28			1									29	362,5	23 moto
P.zza Vittoria		30		2	2									34	425,0	3 moto
Parcheggio nuovo Viale Vadi		33												33	412,5	
Via N. Bonanno	59			3										62	775,0	25 moto
Viale Vadi		15			2									17	212,5	
Via del Toro	8									8				16	200,0	4 moto
Vial Lloyd	89			2										91	1137,5	
Via Cerboni							1							1	12,5	
P.zza Sanzo		40		1										41	512,5	12 moto
Viale Amedeo	10													10	125,0	
Via Martiri Corfù e Cefalonia	39													39	487,5	
Via Pocar	29								2					31	387,5	
Via della Soda	36											2		38	475	
Via Pavoni	26								2					28	350,0	
Via Roma				2										2	25,0	
Via XX Settembre	4			2	7								1	14	175,0	15 moto
Piazzale Ufficio Postale	29													29	362,5	
Via M. Bonanno	18													18	225,0	liberi indivisi
Via Murzi	12		1				2							15	187,5	
Viale Moro	126													126	1575,0	
Via San Pietro	60	48												108	1350,0	
TOTALE	545	270	3	14	17	4	6	2	4	8	1	2	876	10.950		
61																

Posti auto rilevati

INDIRIZZO		SUPERFICIE LORDA (Mq)
A	Viale Aldo Moro	4.616
B	Viale Aldo Moro*	760
C	Via Bonanno	964
D	Via S.Giovanni	2.501
E	Via della Soda	1.938
TOTALE		10.779

* Relazione descrittiva e disciplinare tecnico del Progetto di riqualificazione di Viale Aldo Moro

Quadro riassuntivo della superficie lorda dei parcheggi di progetto

La seconda tabella, invece, indica le superfici lorde delle aree dei parcheggi considerati di progetto, specificando l'eventuale numero di posti auto previsto dal progetto esecutivo.

L'ultima tabella, infine, indica il rapporto - in termini di superficie e posti auto - tra i parcheggi effettivamente rilevati e quelli necessari per soddisfare lo standard di Mq. 2,5 per ogni abitante in base al DM 1444/68 e s.m.i.. Sono stati considerati gli abitanti residenti nel Comune di Marciana Marina - n°1984 al 31/08/2010 e il numero dei posti auto pubblici rilevati -884- corrispondenti ad una superficie di 11.050 mq.

Tale quantità è maggiore delle aree destinate a parcheggio necessarie al soddisfacimento degli standard urbanistici in base al DM 1444/68 e s.m.i., che richiede Mq. 2,5 di parcheggi pubblici per ogni abitante (4.960 mq).

Posti auto effettvi (Mq)	Soddisfacimento standard (Mq)* (2,5 Mq x ab)**	398 pa 4.977,5 mq
876 pa 10.950 mq	"Residuo" (Mq)	478 pa 5.975 mq

Quadro riassuntivo della superficie lorda dei parcheggi di progetto

* Standard urbanistico DM 1444/68 e s.m.i.

** Abitanti residenti nel Comune di Marciana Marina n° 1.991 al 31/12/2011

Parcheggi pubblici e standard urbanistici

Considerazioni

Il criterio seguito per la classificazione della viabilità in principale o secondaria è stato quello della maggiore o minore intensità di traffico. Quest'ultimo, in particolare, pur registrando un notevole incremento durante periodo estivo, si concentra nel corso di tutto l'anno lungo Viale Cerboni e Viale Principe Amedeo, un asse che, di fatto, attraversa e divide il centro abitato ed è caratterizzato anche dalla presenza della linea 116 del trasporto pubblico extraurbano.

All'interno dell'area portuale si osservano flussi di traffico di modesta entità legati alle attività portuali: movimento natanti fino alla gru di alaggio e varo, scarico e carico e attività di manutenzione.

Il servizio di trasporto delle imbarcazioni dal molo fino ai cantieri che si occupano del rimessaggio, tuttavia, lungo viale Aldo Moro si sovrappone al traffico ordinario sulla viabilità locale.

La chiusura al traffico dell'area del lungomare²⁸ dalle ore 18.00 alle 24.00 durante il periodo estivo, ne condiziona l'accessibilità veicolare e incide sulla fruizione degli stalli presenti all'interno dell'area soggetta a restrizioni di orario; nei mesi estivi, pertanto, l'unico asse di accesso al lungomare, sia in ingresso sia in uscita, è rappresentato da viale Aldo Moro.

Un'altra area in cui il traffico è soggetto a limitazioni di orario, dalle ore 8.00 alle 13.00, è quella che interessa via del Toro e viale Lloyd, su cui si svolge il mercato settimanale ogni martedì.

TAV N° QC 06 - CRITICITÀ/PUNTI DI DEBOLEZZA

SCALA 1:2.000

Come indicato nella *Relazione Tecnica per l'Avvio dell'Accordo di Pianificazione finalizzato all'adozione delle varianti al PS e al RU comunali e del Piano Regolatore Portuale* (dicembre 2009), prima della fase in cui si procede ad impostare le diverse ipotesi progettuali, è fondamentale una analisi di tipo *SWOT*²⁹ finalizzata alla comprensione dello stato attuale e delle potenziali linee di tendenza evolutiva.

Il presente elaborato, rispondente a questo approccio, evidenzia le problematiche emerse nel corso dei sopralluoghi, le questioni di conflitto sollevate in occasione degli incontri con gli interlocutori privilegiati e i punti di debolezza sia dell'ambito portuale sia di quello urbano.

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.

La tavola evidenzia, inoltre, 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.

²⁸ La chiusura al traffico interessa Via Dussol, Via XX Settembre, la parte terminale di Viale Principe Amedeo e Viale Murzi

²⁹ SWOT – *strength*=punti di forza, *weakness*= punti di debolezza, *opportunities*= opportunità, *treaths*=rischi

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.

Dal punto di vista della qualità ambientale, la tavola indica, 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.

TAV N° QC 07 - AREA PORTUALE: STATO ATTUALE

SCALA 1:1.000

L'analisi della configurazione morfologica, funzionale e infrastrutturale dell'area portuale costituisce un ulteriore approfondimento delle indagini riguardanti l'area urbana con la quale è strettamente interconnessa, soprattutto per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali ed i servizi presenti.

I dati riguardanti il sistema della viabilità e della sosta (numero e tipologia degli stalli) e le eventuali limitazioni all'accessibilità dell'area portuale, infatti, sono derivati da quelli rilevati per l'ambito urbano.

La tavola, pertanto, individua l'insieme dei servizi e delle dotazioni principali presenti all'interno del porto:

- il faro di delimitazione di ingresso del porto
- gli scivoli pubblici per l'alaggio dei natanti (piazza Bernotti e Borgo del Cotone)
- il punto di rifornimento carburanti
- l'eliporto
- il servizio marittimo turistico di Acquavision

Le indicazioni tecniche fornite dal Comandante della Capitaneria di Porto hanno consentito di individuare correttamente la reale ampiezza del canale di accesso del porto. Tale ampiezza è stimata in 200 metri a partire dall'estremità della barriera frangiflutti e visivamente individuabile mediante una boa di segnalazione. Quest'ultima ha lo scopo principale di indicare la corretta direzione da prendere alle imbarcazioni in entrata ed in uscita, senza interferire con le aree in cui è consentita la balneazione.

La tavola riporta, inoltre, anche se in maniera approssimativa, l'area della barriera frangiflutti interdotta in occasione dello spettacolo pirotecnico che si svolge il 12 agosto per la festa patronale di Santa Chiara.

In base alla documentazione raccolta, ai rilievi compiuti e agli elaborati tecnici predisposti dall'Ing. Mei³⁰, è stato possibile effettuare una prima zonizzazione dello specchio acqueo indicando:

- dotazioni e servizi del porto
- le concessioni censite
- gli accosti operativi
- il sistema della mobilità e dell'accessibilità all'area portuale

CONOSCENZA DI BASE, RILEVAZIONI DELLE CRITICITÀ SOTTO L'ASPETTO IDRAULICO E DIPORTISTICO (ING. D. MEI)

QCAI 01 PLANIMETRIA AREA PORTUALE – STATO ATTUALE, QC AI02 PLANIMETRIA DEL FONDALE – STATO ATTUALE, QCAI03 PLANIMETRIA CONCESSIONI SERVIZI PORTUALI – STATO ATTUALE

La situazione attuale del porto di Marciana Marina deriva dai lavori eseguiti circa 30 anni fa con il prolungamento del molo di sopraflutto.

La conformazione della costa e dei moli con le manifestazioni atmosferiche verificate negli anni hanno confortato gli studi idrologici forniti dalla amministrazione che il porto è vulnerabile per venti che provenendo da ENE (70°N) fino a ESE (110°N) e che creano condizioni di mare vivo con onde fino a 60cm all'interno del porto stesso.

Il fecht, la lunghezza di mare libero che genera le onde, per tali direzioni è infatti limitato al massimo di 3,0 miglia nautiche e ciò limita il formarsi delle onde da mare vivo entrante.

Venti di direzione variabile da N (10°) fino a ENE (70°N) hanno un fecht decrescente da circa 50 miglia nautiche fino a 3 miglia nautiche.

Tali venti pur non entrando direttamente in porto creano una notevole risacca a causa delle onde di ritorno generate dall'avanporto e delle onde di propagazione trasversale al moto ondoso principale.

Venti con direzione da NW (340°N) fino a N(010°N) creano una leggera risacca a causa delle onde di ritorno generate dall'avanporto.

Venti con direzione da NW (110°N) fino a N(340°N) non generano onde apprezzabili in porto.

L'attuale limite del porto verso il paese è costituito dal molo di sottoflutto detto "molo del pesce" precedentemente utilizzato per l'ormeggio delle imbarcazioni commerciali e vendita del pesce, con l'attiguo moletto realizzato con scogliera naturale di dimensioni maggiori di 0,5mc, che ha la funzione

³⁰ Carta delle concessioni demaniali del porto al dicembre 2010 a cura dell'Ing. Domenico Mei (Aprile 2010),

principale di proteggere la parte Sud del porto, limitando il rifrangersi delle onde verso il porto e impedisce il trasporto solido di depositi sabbiosi verso la parte interna del porto stesso.

La profondità dell'acqua all'imboccature del porto varia da circa 8,0m alla testata del molo di sopraflutto fino a circa 3,0m alla testata del molo di sottoflutto. Andando verso la radice del porto, la profondità diminuisce longitudinalmente lungo l'asse di accesso da circa 6,0m a circa 4,0m mentre la variazione trasversale diminuisce da circa 5,0m in corrispondenza dell'interno del molo di sopraflutto fino a 1,0m in adiacenza della passeggiata.

La disposizione attuale delle concessioni per l'ormeggio delle imbarcazioni all'interno del porto tiene conto in parte di queste caratteristiche, anche se la posizione dell'unico impianto di rifornimento di carburante posto nelle adiacenze dello scivolo, alla radice del porto, impedisce l'attracco e l'utilizzo a imbarcazioni con pescaggio superiore a 1,0m.

Per garantire l'utilizzo della gru per alaggio e varo delle imbarcazioni anche con pescaggio superiore a 3,0m, è stata concesso uno spazio per operazioni di messa a mare delle barche in prossimità della testata carrabile del molo di sopraflutto.

Le caratteristiche del fondale sono state oggetto di recenti prospezioni che hanno accertato una zona sabbiosa sul molo di sottoflutto che si estende a raggiera verso Nord, fino ad incontrare la parte terminale del molo di sopraflutto, dove insistono praterie di posidonia di densità variabile.

Nella parte interna del porto il fondale della zona Nord è costituito sostanzialmente da fango e soltanto recentemente, a seguito dell'intervento di inibizione all'ancoraggio con la realizzazione di pontili galleggianti, stanno ricomparendo piccole praterie isolate di posidonia.

La parte sud del porto in corrispondenza della passeggiata è costituita sostanzialmente da roccia scomposta.

Il ricambio d'acqua all'interno del porto è assicurato da alcune tubazioni poste nelle vicinanze della curva in fondo al porto vicino alla torre, che mettono in collegamento diretto il mare esterno alla radice del porto.

Dai dati ricavati dalle concessioni in essere al 21/04/10 risulta all'interno del porto possono essere ormeggiate complessivamente 506 barche all'interno delle concessioni, secondo la tabella allegata:

categoria Lunghezza Ormeggi

A - Inferiore a 4,0m	46
B - 4,0m <lunghezza <=5,0m	219
C - 5,0m <lunghezza <=6,0m	56
D - 6,0m <lunghezza <=8,0m	30
E - 8,0m <lunghezza <=9,0m	16
F - 9,0m <lunghezza <=10,0m	72
G - 10,0m <lunghezza <=12,0m	24
H - 12,0m <lunghezza <=15,0m	4
I - 15,0m <lunghezza <=24,0m	37
L - 24,0m <lunghezza <=30,0m	2

TOTALE 506

Tali ormeggi sono distribuiti in parte su pontili (345) ed in parte su campi boe (161), dei quali 110 riservati a residenti e pescatori locali.

E' abbastanza evidente il disagio generato da tale disposizione, dove circa un terzo degli utenti è costretto ad utilizzare una seppur piccola imbarcazione di servizio per arrivare al proprio ormeggio da terra alla boa e riposizionamento del tender a terra, con conseguente affollamento di piccole imbarcazioni spesso quasi abbandonate in prossimità della passeggiata.

Si rileva dalle concessioni in essere inoltre che gli utilizzatori del porto sono almeno il 20% residenti del Comune di Marciana Marina, e su 8 barche, 7 sono natanti inferiori a 10m di lunghezza.

QC.AI ST.M. STUDIO METEOMARINO

Lo Studio meteomarino è parte integrante degli elaborati che costituiscono il Quadro Conoscitivo della presente variante, pertanto si rimanda allo specifico elaborato per la trattazione completa.

In sintesi qui possiamo riportare che lo studio, sulla base dei rilievi forniti dagli Istituti Idrografici della Marina, si pone lo scopo di prevedere eventi estremi e il calcolo dell'onda al largo, con rifrazione diretta spettrale e rifra-diffrazione a ridosso dell'imboccatura portuale.

Per il porto di Marciana Marina si ricava un movimento delle maree di effetti limitati cumulabili tra loro in casi eccezionali; inoltre, risulta trascurabile la marea derivante dalle correnti marine, che hanno una velocità media di 5cm/sec.

Dallo studio dei venti, che fa riferimento all'impianto di Punta Calamita, si rileva un effetto modesto sulla costa e una predominanza di regime di brezza.

Tenendo conto di un tempo statistico di ritorno di 50 anni, lo studio ha rilevato gli effetti maggiori a Marciana Marina da onde a largo rispettivamente alte 1,5m con periodo 5 secondi derivanti da 50°N, onde alte 2.0m con periodo 6 secondi con provenienza 260°N e onde alte 6.0m con periodo 8 secondi provenienti da 330°N.

Lo studio prosegue gli effetti delle onde generate dal vento nel porto di Marciana Marina utilizzando un coefficiente di rifrazione $R=0,4$ per superfici di massi e $R=0,8$ per pareti verticali, effettuando uno studio di onde armoniche laminari ($H/L \ll 1$)

E' stato rilevato quindi che l'onda più pericolosa per la propagazione in porto deriva da 50°N e produce un'onda residua nel bacino portuale di altezza 1.20m.

Lo studio effettua pertanto una propagazione dell'onda più pericolosa all'interno del porto anche in due ipotesi di progetto, costituite entrambe da un molo di sottoflutto in posizione simile a quella della ipotesi progettuale ottimale e testata costituita da una scogliera, mentre lo sviluppo del molo viene ipotizzato con due ipotesi rispettivamente su pali con effetto considerato nullo sulla riduzione del moto ondoso e su cassoni a pareti verticali.

Le due configurazioni di progetto differiscono leggermente dalla ipotesi progettuale ottimale prevista nel PRP di cui la presente variante al PS è presupposto, poiché la posizione della testata del molo di

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA - Giugno 2012

sottoflutto corrisponde alla localizzazione della prateria di posidonia con massima densità e non si prevede alcun intervento sul molo di sovraflutto.

5. GLI ELABORATI DELLA VARIANTE

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

NTA – NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

AP REL - PROCESSO PARTECIPATIVO

AV 01 - VALUTAZIONE INTEGRATA DOCUMENTO FASE INTERMEDIA

AV 02 – AN REL – V.A.S. RAPPORTO AMBIENTALE E RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

AV03 – SINTESI NON TECNICA DELLA VAS

PROGETTO

B/7/TER – TAVOLA DEI SISTEMI E SOTTOSISTEMI TERRITORIALI – STATO MODIFICATO, SCALA 1:10.000

B/8/BIS – CARTA DELLE UTOE – STATO MODIFICATO, SCALA 1:10.000

QUADRO CONOSCITIVO IN ALLEGATO ALLA RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

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 – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA, SCALA 1:1.500

QC 04 – VALORE E STATO DI CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO E DEGLI SPAZI APERTI, SCALA 1:2.000

QC 05 – MOBILITÀ E SOSTA, SCALA 1:2.000

QC 06 – CRITICITÀ/PUNTI DI DEBOLEZZA, SCALA 1:2.000

QC 07 – AREA PORTUALE: STATO ATTUALE, SCALA 1:1.000

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