

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

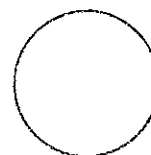
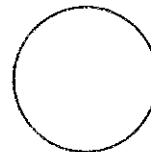
ARCH. SILVIA VIVIANI

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 sulle attività di valutazione integrata

VALUTAZIONE INTEGRATA: DOCUMENTO FASE INTERMEDIA

L.R. 1/2005 E 4/R 9/02/2007 E DLGS 152/06 INTEGRATO E MODIFICATO DAL DLGS 4/2008

Febbraio 2012

Indice

1. PROCESSO DI VALUTAZIONE INTEGRATA E PROCEDURA DI V.A.S. NELL'ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LE VARIANTI AL PS E AL RU E PER LA FORMAZIONE DEL PRP DI MARCIANA MARINA.....	7
2. LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE, DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E DELLA VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA	11
2.1. Alcune note sul concetto di "coerenza" nella pianificazione territoriale	11
2.2. La struttura dell'analisi valutativa.....	12
2.3. Articolazione della teoria e descrizione del processo di decisione.....	15
2.4. L'organizzazione logica del Piano Regolatore Portuale, delle Varianti al PS e al RU del Comune di Marciana Marina.....	18
3. LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE, DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E DELLA VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA.....	30
Premessa	30
3.1. Piani oggetto di verifica di coerenza esterna	30
3.2. Metodologia e procedura di riferimento.....	31
3.3. La valutazione di coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale PIT	34
3.4. La valutazione di coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale	40
3.5. La valutazione di Coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS 2011- 2015)	45
3.6. La valutazione di Coerenza con il Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA 2007-2010).....	56
3.7. La valutazione di coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia Livorno.....	59
4. LA VIGENTE DISCIPLINA DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI FRA MODELLI GESTIONALI E REMUNERATIVITÀ DEL SERVIZIO.....	72
5. LA VALUTAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO	82
6. LA VALUTAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO.....	84
7. IL QUADRO NORMATIVO EUROPEO, ITALIANO, REGIONALE TOSCANO: PIANIFICAZIONE, VALUTAZIONE AMBIENTALE, PORTUALITÀ	89
7.1. Europa.....	89
7.2. Regione Toscana	89
7.3. Su porti e governo del territorio.....	96

ALLEGATI:

- n. 1 - *Quadro logico del Piano Regolatore Portuale, della Variante al Piano Strutturale e della Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina;*
- n. 2 - *Matrice di coerenza tra il PIT e il Piano Regolatore Portuale, la Variante al Piano Strutturale e la Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina;*
- n. 3 - *Matrice di coerenza tra il Masterplan "La rete dei porti toscani" PIT e il Piano Regolatore Portuale, la Variante al Piano Strutturale e la Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina;*

Premessa

La valutazione del Piano Regolatore Portuale, della Variante al Piano Strutturale e della Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina è svolta in applicazione della Legge della Regione Toscana n. 1/2005, del Regolamento regionale 4/R del 9 febbraio 2007, approvato in attuazione dell'art.11 della Legge della Regione Toscana n. 1/2005, della Legge della Regione Toscana n. 10/2010 e smi, della Direttiva 42/2001 CE e del Dlgs 152/2006 e smi.

Le funzioni prevalenti delle attività di valutazione sono:

- l'analisi di coerenza interna ed esterna del piano;
- la formulazione di norme metodologiche, criteri e parametri di riferimento per le scelte progettuali;
- la formulazione di eventuali norme e misure di mitigazione degli effetti;
- la definizione degli indicatori per la misurazione delle azioni e degli effetti attesi;
- la consultazione delle "Autorità ambientali";
- la partecipazione.

La valutazione adempie alle finalità generali delle attività di governo del territorio, secondo le quali la sostenibilità ambientale è un fattore fondamentale della pianificazione contemporanea e delle trasformazioni urbane e territoriali, e in considerazione di ciò è opportuno considerare la valutazione ambientale un metodo della pianificazione e dell'urbanistica che non prescinde dal livello di operatività del piano che si va formando.

Si può affermare che la valutazione è:

- o arricchimento contestuale del piano
- o sistema logico interno al piano
- o supporto alle decisioni del piano

e che la valutazione permette:

- o di rendere esplicito e ripercorribile il processo di formazione delle scelte
- o di rappresentare le coerenze del piano, fra le sue componenti interne e verso l'esterno
- o di orientare il monitoraggio del piano

In sintesi, si riconoscono le principali attività, facenti parte della Valutazione Integrata, come segue:

- o Valutazione di coerenza esterna tra l'analisi, gli scenari e gli obiettivi generali dello strumento o atto in elaborazione e gli analoghi contenuti degli strumenti della pianificazione territoriale di livello più generale;

- Valutazione di coerenza interna tra scenari e obiettivi generali, obiettivi specifici ed azioni;
- Verifica delle probabilità di realizzare le azioni previste, anche in termini consequenziali nel tempo;
- Valutazione degli effetti delle azioni previste sul complesso delle componenti interessate, anche ai fini della scelta tra possibili alternative;
- Valutazione dell'efficacia delle azioni ai fini del perseguimento degli obiettivi;
- Eventuale riformulazione o adeguamenti delle azioni a seguito delle valutazioni;
- Messa a disposizione delle autorità e del pubblico dei contenuti in corso di elaborazione al fine di acquisire contributi;
- Individuazione delle ricadute attese o prevedibili anche al fine del monitoraggio;
- Descrizione del processo tramite la relazione di sintesi

In sintesi la Valutazione Ambientale Strategica specificatamente è:

- una tecnica di valutazione globale, riferita ad un piano o programma nel suo complesso;
- un processo che integra la formazione del Piano sin dalle prime fasi di azione attraverso un lavoro *di squadra*;
- uno strumento avanzato per garantire un controllo preventivo sul territorio
- una procedura, che deve essere applicata a tutti i piani e programmi suscettibili di provocare effetti ambientali rilevanti.

In ragione della legislazione nazionale (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), la VAS è una procedura oltre che un metodo e un processo e le sue fasi sono distinte dalle fasi del procedimento urbanistico. In attuazione dei principi di economicità e di semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste dal procedimento urbanistico, si coordinano con quelle relative alla VAS, in modo da evitare duplicazioni. Con LR 10/2010, stante comunque l'inevitabile duplicazione delle procedure, le procedure di VAS sono incardinate in quelle urbanistiche.

La Valutazione integrata, in ragione delle definizioni della Lr 1/2005, è un processo interno al procedimento urbanistico.

Occorre ricordare un principio, ricorrente nelle disposizioni normative sia nazionali che regionali: quello della non duplicazione delle attività di valutazione.

Si possono citare al proposito:

- Art. 5 "Correttivo" schema D. Lgs. Luglio-Dicembre 2007, relativo alla Parte II del D. Lgs. 152/2006: la Vas viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto

dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni

- Art. 3 DGRT 13/2008 nel caso di programmi e piani gerarchicamente ordinati, sia regionali che locali, si dovrà tener conto delle valutazioni degli effetti ambientali già operate per piani e programmi sovraordinati, nonché di quelle che potranno meglio essere svolte sui piani e programmi di maggior dettaglio.

1. PROCESSO DI VALUTAZIONE INTEGRATA E PROCEDURA DI V.A.S. NELL'ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LE VARIANTI AL PS E AL RU E PER LA FORMAZIONE DEL PRP DI MARCIANA MARINA

Come riportato nella Relazione di Avvio del Procedimento, l'accordo di pianificazione è finalizzato all'adozione della Variante al Piano Strutturale, della Variante al Regolamento Urbanistico e all'adozione del Piano Regolatore Portuale. Questo tipo di strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio necessitano di un percorso di Valutazione Integrata e di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi delle normative regionali e nazionali vigenti.

Di seguito si riporta uno schema riassuntivo che lega il Procedimento di Accordo di pianificazione al processo di Valutazione Integrata e al procedimento di V.A.S.. Si ricorda che il procedimento in oggetto è stato avviato precedentemente all'entrata in vigore della LRT 10/10.

<i>Procedimento urbanistico</i> Accordo di pianificazione articoli 21 e seguenti della Legge regionale 1/2005	<i>Processo di valutazione ambientale strategica V.A.S.</i> Decreto legislativo 152/2006 integrato e modificato con Decreto legislativo 4/2008 esmi, LRT 10/10	<i>Processo di valutazione integrata V.I.</i> Legge regionale 1/2005, regolamento regionale 4R/2007
<u>Avvio del procedimento</u>	<u>Art. 13 rapporto preliminare:</u> sulla base di un rapporto preliminare il proponente (ufficio) e/o autorità procedente (Consiglio) entra in consultazione con l'autorità competente (Giunta) e con altri soggetti competenti in materia ambientale per definire i contenuti del rapporto ambientale definitivo	<u>Fase iniziale:</u> scenari, obiettivi, fattibilità tecnico amministrativa, economico finanziaria con riguardo alle risorse pubbliche impegnate; coerenza con i principali strumenti della pianificazione e atti di governo che interessano l'ambito, programma di partecipazione
<u>Consultazioni e partecipazione</u> Termini temporali decisi dal Consiglio comunale nella deliberazione di avvio	<u>Consultazioni e partecipazione</u> massimo 90 giorni	

<p>Collaborazione tecnica con Regione e Provincia</p> <p>Elaborazione della proposta di varianti</p> <p>CONFERENZA TECNICA</p>	<p><u>Elaborazione del rapporto ambientale</u></p>	<p><u>Fase intermedia:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • coerenza interna ed esterna; • obiettivi specifici e azioni, • quadri conoscitivi analitici di supporto a obiettivi e azioni; • valutazione degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici, sulla salute umana <p><u>Relazione di sintesi</u> contenente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rapporto ambientale, • motivazione delle scelte fra alternative; • definizione degli indicatori di monitoraggio
<p><u>SIGLA DELL'INTESA PRELIMINARE</u></p> <p>Competenze</p> <p>Delibere delle Giunte con presa d'atto dell'esito della conferenza tecnica e delega all'assessore competente per la firma dell'intesa</p> <p>Regione Provincia Comune</p>	<p>Rapporto ambientale e proposta di varianti vengono trasmessi dall'ufficio (proponente) alla Giunta comunale (competente) e messi a disposizione delle autorità ambientali e del pubblico interessato, nonché depositati presso Regione e Provincia</p>	<p>Relazione di sintesi e proposta di varianti sono messi a disposizione del pubblico e delle autorità competenti affinché possano esprimersi</p>
<p><u>Passaggi entro l'Amministrazione</u>, come da regolamentazione interna dell'Ente</p> <p>Es.:</p> <p>parere/i Commissione/i consiliare/i</p>		
<p><u>ADOZIONE</u> delle varianti</p> <p>Competenza Consiglio Comunale</p>	<p>Il rapporto ambientale con sintesi non tecnica è parte integrante delle varianti ma il rapporto ambientale (contenente sintesi non tecnica) va in pubblicazione per 60 giorni. Coincide con la pubblicazione successiva all'adozione</p>	<p>Gli elaborati di Valutazione Integrata sono parte integrante delle varianti</p>
<p><u>Avviso su BURT</u> dell'avvenuta adozione</p>	<p>Avviso su BURT del deposito delle varianti, del rapporto ambientale, degli elaborati della valutazione integrata,</p>	

	presso la sede comunale, sul sito web, presso la Regione e la Provincia	
<u>Deposito e osservazioni</u> 60 giorni da pubblicazione avviso su BURT	Deposito e osservazioni 60 giorni da pubblicazione avviso su BURT	
<u>Istruttoria osservazioni</u> ufficio, giunta, commissione consiliare	<u>Istruttoria osservazioni</u> Giunta (competente) e Consiglio (precedente) 90 giorni	<u>Relazione di sintesi finale</u>
<u>Conferenza tecnica con</u> <u>Regione e Provincia</u> sulle decisioni in merito alle osservazioni	Giunta (competente) esprime parere motivato	
<u>SIGLA ACCORDO</u> Assessori regionale, provinciale, comunale	Giunta (competente) manda accordo con varianti, parere motivato, rapporto ambientale e relazione di sintesi finale, nonché la documentazione sulle osservazioni a Consiglio (precedente)	
<u>RATIFICA ACCORDO</u> nei Consigli regionale, provinciale, comunale		
<u>APPROVAZIONE</u> delle varianti CON CONTESTUALE ESPRESSIONE SULLE OSSERVAZIONI Competenza Consiglio comunale		
<u>Avviso dell'avvenuta</u> <u>approvazione sul BURT</u>	Pubblicazione della decisione sul BURT e sul sito web, con parere Giunta, dichiarazione di sintesi che descrive le attività svolte, misure per il monitoraggio	
<u>Efficacia dalla pubblicazione</u> sul BURT		

Documenti e relativi contenuti della valutazione del Piano Regolatore Portuale, della Variante al Piano Strutturale e della Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina

La presente *Relazione sulle attività di valutazione integrata e valutazione ambientale strategica* del Piano Regolatore Portuale, della Variante al Piano Strutturale e della Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina (di seguito il *Piano*) è suddivisa in due parti:

la prima parte tratta la Valutazione del *Piano* in termini:

- di coerenza interna ed esterna. La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità del *Piano* di perseguire gli obiettivi che si è dato secondo criteri di razionalità e trasparenza delle scelte. La coerenza esterna verifica il grado di corrispondenza degli obiettivi del *Piano*, oggetto di valutazione, con quelli contenuti negli atti di pianificazione superiore e la sua capacità di contribuire al perseguimento degli obiettivi strategici indicati a livello provinciale e regionale.
- di effetti territoriali, ambientali, economici, sociali e sulla salute umana che il *Piano* produce;
- di fattibilità economica e giuridica;
- di percorso e processo partecipativo.

La seconda parte è relativa al Rapporto Ambientale, ovvero al documento di riferimento, previsto dai Decreti Legislativo n. 152/06 s.m.i., finalizzato alla comprensione dei problemi ambientali presenti sul territorio comunale e alla stima degli impatti che le opere previste potranno presumibilmente provocare.

2. LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE, DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E DELLA VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA

2.1. Alcune note sul concetto di "coerenza" nella pianificazione territoriale

Il concetto di coerenza nelle analisi sociali, economiche, ambientali e in generale territoriali è ambiguo e malamente definito a causa della molteplicità di interessi coinvolti, anche contraddittori e conflittuali, del trascorrere del tempo e delle condizioni di incertezza che non permettono di predire con sicurezza i risultati che si vogliono raggiungere.

In generale, nella pianificazione, il termine evoca la possibilità di trovare e descrivere una logica nelle azioni, la consistenza delle decisioni agli obiettivi, l'assenza di contraddizioni, e, a volte, anche la stabilità (minimizzazione dei cambiamenti) nel tempo. Ma è evidente che più complesso è il piano, più soggetto a cambiamenti l'ambiente di decisione, più aperta è la società, più ampia la gamma di obiettivi che il piano vuole perseguire, più difficile trovare la coerenza tra le politiche e le azioni che costruiscono il piano.

In una prospettiva valutativa il termine coerenza ha senso se si combina obiettivi definiti in modo non ambiguo; ma anche quando ciò si presenta, il modo con cui viene realizzato il programma può non essere giudicato coerente, perché ci può essere conflitto tra gli interessati in merito alla visione del mondo, all'interpretazione dei fatti, alla propensione al rischio, o perché manca evidenza nella via migliore per raggiungere i risultati.

La domanda di coerenza è propria del piano (non è dato come piano un corso d'azioni deliberatamente contraddittorio e "incoerente"), ma una semplicistica visione della coerenza, non sostenuta da una qualche forma forte di evidenza, mina la credibilità del piano.

La valutazione della coerenza pone le seguenti questioni:

- la definizione di coerenza, ovvero quando un piano, politica o azione può dirsi coerente e quando invece è incoerente;
- quale tipo di coerenza prendere in considerazione.

Il primo aspetto considera il fatto che, per ragioni teoriche e pratiche molto consistenti, è impossibile trovare o perseguire in un piano l'assoluta coerenza, ma che ci si deve accontentare di una coerenza approssimata di "secondo livello". In questa prospettiva, occorre distinguere tra la *incoerenza non necessaria* e l'*incoerenza non intenzionale* (Piccioto, R., Policy Coherence and Development Evaluation, Concepts, Issues and Possible Approaches, OECD, 2004).

La incoerenza non necessaria consiste nel formarsi di decisioni che sono inefficienti dal punto di vista del piano, in circostanze dove si possono dimostrare fattibili risultati efficienti; è quindi una questione di incompetenza. Un problema di questo tipo può essere valutato con analisi rigorose in grado di mettere in luce i contenuti che sottendono gli enunciati, le relazioni causali, così via.

L'incoerenza non intenzionale può presentarsi a causa di fattori fuori dal controllo del pianificatore e in questi casi la mancanza di coerenza può essere voluta e addirittura necessaria per raggiungere risultati accettabili (per esempio, quando occorre superare conflitti tra diversi obiettivi).

In altre parole, l'incoerenza tra gli elementi del piano può derivare tanto da ignoranza, incompetenza e azioni deliberate volte a perseguire risultati diversi da quelli enunciati, che da una esplicita decisione del pianificatore che perseguendo l'incoerenza ritiene di raggiungere risultati migliori.

La valutazione di coerenza del *Piano* richiede di mettere in luce ambedue le situazioni prospettate per aumentare i livelli di trasparenza e di responsabilizzazione espressi dal piano.

Il secondo aspetto riguarda invece la dimensione su cui sviluppare l'analisi di coerenza; infatti, si possono individuare almeno tre livelli di coerenza:

1. coerenza tra obiettivi e azioni propri del *Piano* (*coerenza interna*);
2. coerenza del *Piano* con gli altri piani e programmi dell'Amministrazione Comunale (*coerenza interna dell'Amministrazione Comunale*);
3. coerenza tra *Piano* e i piani sovraordinati (*coerenza esterna*).

Ai fini della valutazione del *Piano* è stata effettuata:

- la valutazione di coerenza interna
- la valutazione di coerenza esterna del *Piano* con il:
 - Piano di Indirizzo Territoriale e Master plan "La rete dei porti toscani"
 - Piano Paesaggistico Regionale
 - Programma Regionale di Sviluppo
 - Piano Regionale di Azione Ambientale
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno.

2.2. La struttura dell'analisi valutativa

La necessità della valutazione di coerenza interna deriva dal concetto stesso di valutazione integrata. Il termine valutazione integrata descrive un concetto complesso,

che spinge a prendere contemporaneamente in considerazione questi quattro aspetti fondamentali: inclusione, interconnessione, approccio per obiettivi, riduzionismo.

L'attenzione all'inclusione porta a prendere in considerazione l'insieme delle problematiche fatte proprie dal *Piano* e comprendere il quadro complessivo che così si viene a presentare; mentre l'attenzione all'interconnessione porta a esaminare il *Piano* come un sistema interrelato di componenti diverse che interagiscono fra di loro e con il resto del mondo.

Questi due aspetti mettono in luce un quadro molto complesso e articolato di azioni, effetti, conseguenze, ecc., che può essere valutato solo prendendo in considerazione le componenti chiave e le interazioni principali. Di conseguenza, un passaggio cruciale per la valutazione integrata è la "distillazione" e la conseguente sintesi del piano, dalla quale si possono individuare le specifiche azioni, ovvero gli interventi che il pianificatore ritiene adatti a modificare il territorio e indirizzarlo secondo le sue intenzioni.

Questo processo è strettamente collegato al sistema di obiettivi presenti nel piano, che diventano l'espressione più o meno analitica di queste intenzioni e hanno la loro origine dal quadro delle problematiche che il pianificatore ritiene utile/necessario affrontare con il piano stesso. L'approccio per obiettivi, individuando obiettivi espliciti e verificabili per il *Piano* porta a indirizzare la valutazione sulle prospettive future e sulle attese, che il pianificatore si prefigura come auspicabili, che quindi diventano soprattutto sintomi, espressioni, tracce della situazione attuale e delle condizioni esistenti, così come sono interpretate e comprese dal pianificatore.

La logica che sottende questo ragionamento assume quindi gli obiettivi del *Piano* come riferimento fondamentale della valutazione.

Dati gli obiettivi del *Piano*, il processo di riduzione consiste nell'individuare i passaggi fondamentali che permettono di decrittare, descrivere e valutare il processo tramite il quale il pianificatore intende perseguire questi obiettivi.

In sostanza, la valutazione integrata richiede che il valutatore assuma una prospettiva duale, in grado di tener conto di tutto il sistema, ma di focalizzare il processo di analisi su alcuni passaggi e interventi chiave.

Per la valutazione della struttura logica del *Piano* è stata utilizzata una metodologia derivata dalla cosiddetta "Teoria del programma". Essa consiste sostanzialmente nella identificazione degli assunti che hanno guidato il pianificatore nella costruzione delle strategie del *Piano* e nella individuazione delle relazioni che secondo il pianificatore esistono tra queste strategie e i relativi benefici (risultati, effetti) attesi nel medio e nel

lungo periodo, perché se questi assunti sono insufficienti o errati o non ben sviluppati, allora i benefici non potranno essere raggiunti.

Lo scopo della valutazione è quindi anche quello di esprimere un giudizio di plausibilità sulla relazione tra il sistema di decisione e il meccanismo di cambiamento così come è stato previsto dal pianificatore.¹

La valutazione di coerenza interna ha lo scopo di esprimere un giudizio sui contenuti del *Piano* in termini di obiettivi prestabiliti, azioni proposte per raggiungere questi obiettivi ed effetti attesi. Più specificatamente, questa valutazione vuole mettere in luce la logica che sottende la struttura del *Piano* e il contributo delle varie azioni indicate dal *Piano* sugli impatti che il pianificatore vuole influenzare.

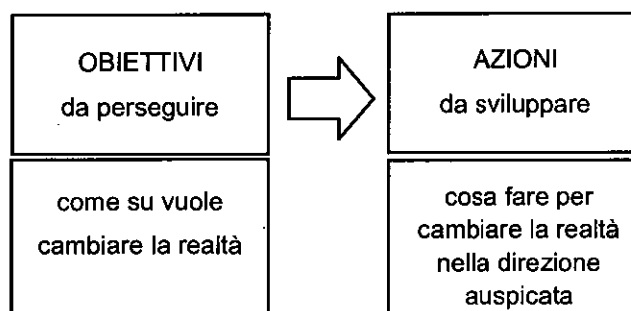
In pratica, l'attività di valutazione consiste in questi passaggi:

- 1) descrivere la teoria che sottende il *Piano* ed identificare le assunzioni su come potranno accadere i cambiamenti desiderati (il processo di decisione).
- 2) rappresentare il sistema causale che lega le azioni ai risultati e questi agli effetti attesi (meccanismo di cambiamento proposto).

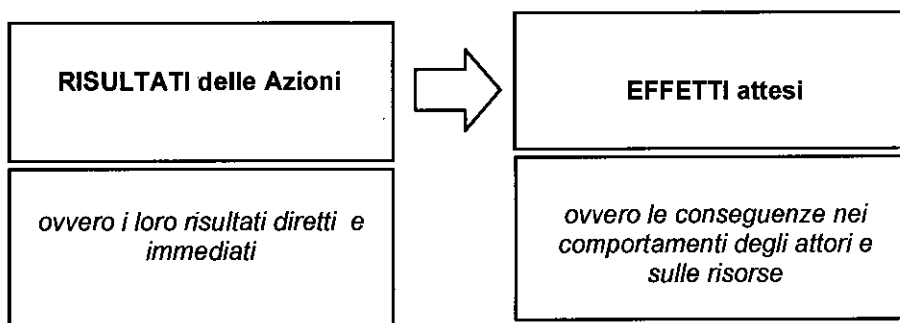
Tutto ciò si traduce nell'identificazione dei meccanismi sui quali sono costruiti il *Piano* nella comprensione della logica delle azioni proposte secondo una struttura analitica di questo tipo:

¹ L'aspetto più importante diventa quindi quello di verificare la plausibilità dell'associazione tra le decisioni e i risultati attesi, ovvero se "una persona ragionevole, sulla base delle informazioni raccolte e analizzate in merito a quanto è accaduto a livello di input, output e risultati e in merito al contesto in cui si è sviluppato l'intervento, concorda sul fatto che l'intervento in esame ha" contribuirà a perseguire il risultato (European Commission, *Evaluating EU Activities – A practical guide for the Commission Services*, Office of the Official Publications of the European Communities, 2004)

A) Il sistema di decisione associato al Piano Regolatore Portuale ed alle Varianti al PS e al RU del Comune di Marciana Marina



B) Il meccanismo previsto per cambiare la situazione (Sistema degli effetti)



Di conseguenza, la valutazione della struttura logica del *Piano* ha il compito di identificare questi sistemi, non sulla base di una qualche presunta "oggettività" o sulla base di assunti propri del valutatore, ma così come sono stati elaborati o fatti propri dal pianificatore e di verificare la loro consistenza in termini di coerenza logica.

2.3. Articolazione della teoria e descrizione del processo di decisione

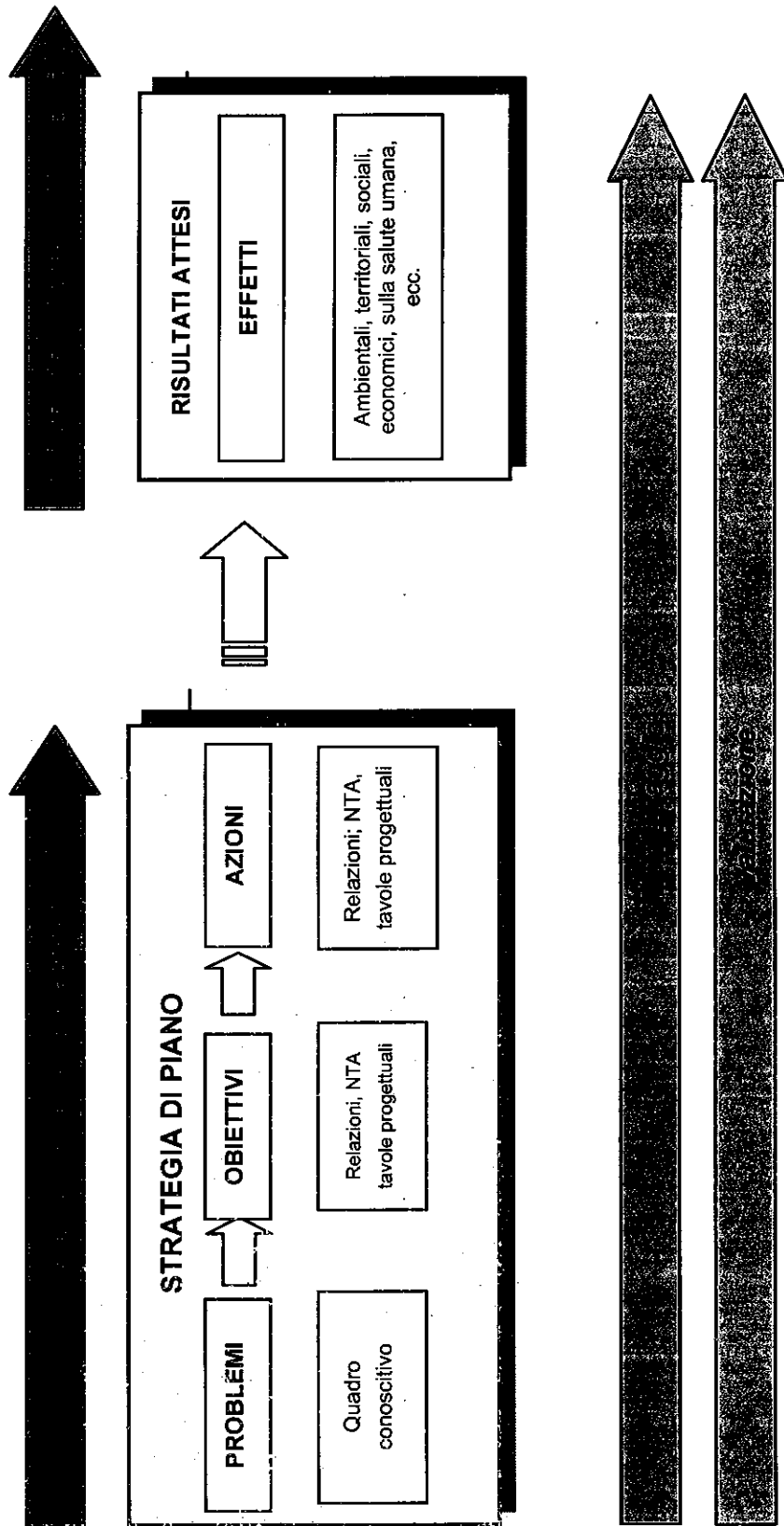
Nella valutazione della coerenza interna di un piano, come il Piano Regolatore Portuale, le Varianti al PS e al RU del Comune di Marciana Marina, la fase, relativa alla definizione del processo di decisione, è spesso la più importante perché è quella in cui il dialogo tra pianificatore e valutatore è più utile. Raramente il processo di decisione associato ad un piano, come quello oggetto della presente valutazione, è strutturato in modo tale da permettere di identificare con facilità la teoria sottostante. Pertanto, è necessario destrutturare il piano e ricomporlo sulla base dello schema logico che meglio si ritiene adatto a identificare la teoria.

Per il *Piano* si è assunto questo schema logico:

Passaggio logico	Valutazioni previste
Analisi dei problemi assunti dal <i>Piano</i> come strategici	Valutazione del QC
Analisi del sistema di pianificazione complessivo	Valutazione di coerenza esterna
Individuazione del sistema complessivo degli obiettivi assunto dal <i>Piano</i>	Valutazione di coerenza interna
Individuazione delle azioni strategiche contenute nel <i>Piano</i>	
Individuazione dei prodotti del <i>Piano</i>	

Il sistema logico così concepito costituisce in sostanza il *Piano* così come licenziato dal pianificatore e valutato in base alla sua consistenza con il complessivo sistema della pianificazione urbanistica vigente in Toscana. Per esprimere un giudizio sulla sua coerenza interna, occorre analizzare il meccanismo di cambiamento che nella sostanza è previsto nel piano.

In conclusione, il processo di valutazione della coerenza interna del *Piano* è quello schematizzato qui di seguito:



2.4. L'organizzazione logica del Piano Regolatore Portuale, delle Varianti al PS e al RU del Comune di Marciana Marina

L'Allegato n.1² della presente relazione riassume l'analisi di coerenza interna del *Piano*.

Nello schema sono indicati:

o **gli obiettivi**

Gli obiettivi sono stati descritti dal pianificatore nei seguenti documenti:

- *Norme tecniche di Attuazione di Piano Strutturale*
- *Norme tecniche di Attuazione di Regolamento Urbanistico*
- *Norme tecniche di Attuazione di Piano Regolatore Portuale*
- *Relazioni Tecniche: Relazione aspetti idraulici e diportistici e Relazione di incidenza ambientale.*

o **le azioni** con cui si ritiene di perseguire gli obiettivi, sono desunte dagli stessi documenti da cui sono stati individuati gli obiettivi;

o **i risultati attesi** dal pianificatore dal compimento delle azioni, ovvero **gli effetti delle azioni** e loro diretta e attesa conseguenza, sia in termini di futuri beni e servizi che come atti migliorativi che dovranno essere compiuti nel proseguimento del processo di pianificazione comunale.

Gli effetti sono stati individuati, dai valutatori del *Piano*, dall'analisi dei documenti sopra citati.

E' da notare che, mentre i risultati potranno essere ascritti con buona ragione soprattutto al *Piano*, gli effetti potranno essere non solo il risultato della attuazione dei principi del *Piano* ma anche la conseguenza dell'azione di fattori esogeni diversi, ivi comprese le azioni della Amministrazione Comunale non ascrivibili direttamente al *Piano*.

Pertanto, la catena logica che lega gli obiettivi e le azioni ai risultati e agli effetti è tanto più debole quanto più ci si allontana nel tempo e quanto maggiore l'influenza dei fattori esogeni e delle altre politiche dell'Amministrazione Comunale.

La catena *obiettivi – azioni - effetti* è stata strutturata applicando la metodologia sino a qui descritta. Sulla base dei contenuti dei documenti forniti dai pianificatori e dall'Amministrazione Comunale, i valutatori hanno ricostruito la sequenza logica della

² Allegato n. 1 - Quadro logico del Piano Regolatore Portuale, della Variante al Piano Strutturale e della Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina

strategia del *Piano* e i suoi possibili effetti attesi questi ultimi sono stati ricondotti ai cinque ambiti che la Legge regionale 1/2005 individua: ambientale, territoriale, economico, paesaggistico, sociale e sulla salute umana.

L'Allegato n.1 strutturato su tre colonne - nella prima sono riportati gli obiettivi del piano, nella seconda le azioni e nella terza gli effetti - permette di tracciare e indicare, mediante frecce, il legame tra obiettivi ed azioni e tra azioni ed effetti; ogni freccia del Quadro Logico indica con quale azione, secondo il valutatore, sarà possibile perseguire gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale si è data e quale effetto verrà prodotto.

Il Quadro Logico permette di comprendere il *Piano* e di verificare se vi siano :

- obiettivi a cui non corrispondono azioni;
- azioni non sostenute da obiettivi esplicitati;
- effetti contrastanti con gli obiettivi;
- obiettivi ed azioni in contrasto e non coerenti;
- obiettivi ed effetti in contrasto e non coerenti.
- obiettivi legati a più azioni in grado di concretizzarlo;
- ambiti in cui le azioni producono maggiormente effetti.

Di seguito si riporta l'elenco completo degli obiettivi, delle azioni e degli effetti del *Piano*.

Al fine della presente attività di Valutazione Integrata e di VAS, gli obiettivi strategici sono stati classificati come segue:

- in rosso gli obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti ambientali
- in blu gli obiettivi ascrivibili alla Variante a Piano Strutturale
- in verde gli obiettivi ascrivibili alla Variante a Regolamento Urbanistico
- in viola gli obiettivi ascrivibili al Piano Regolatore Portuale

Si fa presente che alcuni obiettivi presentano carattere "misto", ovvero sono contenuti in più strumenti e/o atti, in quanto costantemente presenti e progressivamente specificati nella filiera pianificatoria comunale. In questo caso è esplicitato tra parentesi il riferimento ai piani di competenza.

OBIETTIVI

O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale; (contenuto nelle NTA di PRP e concernente anche aspetti Ambientali)

- O.2** - aumento delle condizioni di difesa dall'erosione costiera; (contenuto nelle NTA di PRP e concernente anche aspetti Ambientali)
- O.3**- integrazione del porto con il centro abitato; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene esplicitato con il RU attraverso azioni di valorizzazione del fronte mare³ e individuazione di aree a standard portuale)
- O.4** - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene esplicitato con il RU attraverso azioni di valorizzazione del fronte mare e individuazione di aree a standard portuale)
- O.5** - riordino del sistema dell'accessibilità e della sosta; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene ripreso nelle NTA di RU)
- O.6** - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale anche da parte dei portatori di handicap; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene ripreso nelle NTA di RU)
- 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; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene esplicitato con il RU)
- 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; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene approfondito progressivamente nelle NTA di RU e di PRP)
- O.12** - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato; (contenuto nelle NTA di PS a livello generale, viene esplicitato con il RU attraverso azioni di individuazione di aree cantieristiche e di rimessaggio e a standard portuale)
- O.13** - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardo-rinascimentale) in essa presenti; (contenuto nelle NTA di RU, viene parzialmente approfondito, per le parti relative agli aspetti paesaggistici nelle NTA di PRP)

³ Art.32 NTA RU: "Definizione di un programma funzionale per la valorizzazione del fronte mare per funzioni pubbliche tramite sistemazione di spazi pedonali e ciclabili, passeggiate, affacci, belvedere e punti panoramici; la collocazione delle attività pubbliche o di interesse collettivo negli edifici pubblici e nei piani terra dell'edificato lungo mare; la dotazione di arredi urbani, servizi ambientali e alla persona adeguatamente alle connotazioni storizzate del luogo."

O.14 - valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto; (contenuto nelle NTA di RU, viene approfondito nelle NTA di PRP)

O.15 - aumento della funzionalità della struttura portuale, anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan Regionale "La rete dei porti toscani" - All. 1 e 2; (contenuto nelle NTA di RU, viene ripreso nelle NTA di PRP)

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; (contenuto nelle NTA di RU, viene ripreso nelle NTA di PRP)

O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area limitrofa; (contenuto nelle NTA di RU e concernente anche aspetti Ambientali)

O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali; (contenuto nelle NTA di RU e concernente anche aspetti Ambientali)

AZIONI

A.1 – costruzione di pontile frangiflutti di sottovento nella zona a sud del porto e posto perpendicolarmente al Viale Margherita;

A.2 - riqualificazione e manutenzione della diga foranea esistente, con ampliamento della parte terminale anche per l'utilizzo dei locali ivi ricavabili per destinazioni pubbliche, di servizio e commerciali;

A.3 costruzione all'interno del porto di un pontile, posto perpendicolarmente al Viale Margherita, dove collocare l'impianto di rifornimento e servizi;

A.4 - costruzione di pontile frangiflutto di sopravvento, che dalla testata del molo esistente si estende verso il "molo del Pesce";

A.5 - realizzazione di interventi di dragaggio leggero sul fondale del porto;

A.6 - ridimensionamento dello scivolo di ataggio e varo di P.zza Bernotti attualmente sovradimensionato;

A.7 - introduzione di attività produttive collegate al diportismo e incremento degli standard qualitativi delle strutture ricettive esistenti;

A.8 - realizzazione di interventi di manutenzione dei condotti sottomarini presenti lungo la diga foranea per permettere un miglior ricambio dell'acqua del porto;

A.9 - previsione di realizzazione di depuratore ad osmosi;

A.10 - valorizzazione, riqualificazione e prolungamento della passeggiata lungomare;

A.11 - ripristino dell'estuario fosso di San Giovanni – zona Cotone – con ripristino dei frangiflutti di fronte a Piazza della Vittoria;

A.12 - riqualificazione del cd. Molo del Pesce attraverso interventi di manutenzione;

A.13 - regolamentazione dei flussi di traffico e di accesso all'area portuale;

- A.14** - individuazione delle aree di parcheggio e di sosta al servizio del porto;
- 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 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;
- A.19** - realizzazione del pontile galleggiante per l'accoglienza dei natanti in ingresso al porto;
- A.20** - realizzazione e ammodernamento di servizi (servizi igienici, acqua , energia, oli, rifiuti) per i natanti e il porto;
- A.21** - creazione di area per attracco assistito posta nella rada esterna al porto;
- A.22** - divieto di ormeggi con ancore nel bacino portuale;
- A.23** - creazione di nuovo assetto degli spazi destinati all'ormeggio natanti nel bacino portuale;
- A.24** – localizzazione, in prossimità dell'imboccatura del porto, di una banchina, di un posto di primo intervento e di spazi ad uso uffici riservati alla Capitaneria di Porto;
- A.25** – definizione di uno studio specifico per l'individuazione di Aree marine a protezione integrale.
- A.26** – assicurare il rispetto degli obiettivi della Politica Ambientale Comunale e del "Patto dei Sindaci", siglato dall'Amministrazione con D.C.C. n.9 del 16/3/2010⁴.

EFFETTI

Tra parentesi è riportato il riferimento all'ambito, come individuati dalla LR 1/2005, in cui si ritiene possa ricadere l'effetto secondo la seguente legenda:

A - Ambientale

T - Territoriale

⁴ Per una trattazione più esaustiva delle azioni riguardanti la Politica ambientale comunale e il "Patto dei Sindaci", vedere il capitolo "5.1 - Il Comune di Marciana Marina: Politiche ambientali" del presente rapporto.

S - Sociale

Su - Salute umana

E - Economico

P - Paesaggio

- E.1** - maggiore dotazione dei servizi e di infrastrutture (depurazione, servizi al diportismo, parcheggi); (T, A, P)
- E.2** - maggiore qualità morfologica e funzionale dell'abitato e dei suoi rapporti con il porto (attività produttive, mobilità e accessibilità); (T)
- E.3** - compatibilità fra le varie attività: nautiche, residenziali, ricettive, commerciali e di servizio; (T)
- E.4** - nuova qualificazione giuridica della struttura portuale (da ormeggio a approdo o porto turistico); (T, E)
- E.5** - aumento della qualità paesaggistica dell'area del porto e dell'intero centro abitato; (T, E, P)
- E.6** - valorizzazione della Torre Tardorinascimentale; (T, E, S, P)
- E.7** - migliore gestione della struttura portuale (servizi, concessioni); (E)
- E.8** - incremento quali – quantitativo di spazi pubblici; (T, S, P)
- E.9** - risposta alla varietà della domanda diportistica privata; (E)
- E.10** - sviluppo integrato del diportismo, della pesca, delle attività commerciali e turistiche; (T, E)
- E.11** - incremento qualitativo dell'offerta turistica; (E)
- E.12** - eliminazione di rischi derivanti dalla presenza del distributore di carburante; (A, Su)
- E.13** - eliminazione dei pericoli derivanti dall'uso promiscuo delle aree interne al porto (balneazione e navigazione); (Su)
- E.14** - eliminazione condizioni di onda libera nel bacino portuale e maggior riparo dell'imbocco; (Su, E)
- E.15** - ripascimento delle spiagge; (A)
- E.16** - miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema insediativo; (A, Su)
- E.17** - potenziale riuso delle acque reflue derivanti da attività civili ed industriali; (A, Su)
- E.18** - miglioramento delle condizioni dell'ecosistema marino nel bacino portuale; (A)*
- E.19** - aumento del numero dei posti barca; (E)
- E.20** - aumento del traffico di natanti nello specchio acqueo portuale; (A, E)

*tale effetto presenta una componente di incertezza dovuta al rischio di accadimento di eventi che potrebbero influenzare in positivo o in negativo elementi di biosfera. Per la sua verifica sarà necessario svolgere, in fase di progetto definitivo, una adeguata analisi fisico-ambientale.

Commento

L'analisi valutativa del sistema logico evidenzia una forte coerenza interna del *Piano*, intesa come rispetto della linearità della catena *obiettivi-azioni-effetti* dal momento che non si riscontrano interruzioni o anelli mancanti nella filiera pianificatoria proposta.

Inoltre, da elaborazione successiva sui dati presenti nell'Allegato n.1, emerge che il sistema strategico individuato dai valutatori è composto complessivamente da 19 Obiettivi, 25 Azioni che determinano 20 effetti. In totale sono stati effettuati:

- 131 collegamenti tra Obiettivi ed Azioni;
- 127 collegamenti tra Azioni ed Effetti.

I collegamenti *Obiettivi - Azioni* e *Azioni - Effetti*, graficizzati nell'allegato n.1 mediante frecce, sono riassunti nella tabella seguente:

Schematizzazione esemplificativa dei collegamenti		
OBIETTIVO	AZIONE	EFFETTO
O.1, O.2, O.7, O.8, O.11, O.14, O.15, O.16, O.17	A.1	E.4, E.7, E.9, E.10, E.11, E.13, E.14, E.19, E.20
O.3, O.7, O.9, O.11, O.13, O.15	A.2	E.1, E.2, E.3, E.8, E.10, E.11, E.20
O.1, O.7, O.8, O.9, O.11, O.15, O.16, O.17	A.3	E.7, E.10, E.12
O.1, O.2, O.7, O.8, O.11, O.14, O.15, O.16	A.4	E.4, E.7, E.9, E.11, E.14, E.15, E.19, E.20
O.7, O.8, O.11, O.15	A.5	E.9, E.11, E.20
O.8, O.13, O.15	A.6	E.3
O.3, O.7, O.9, O.15	A.7	E.2, E.3, E.10, E.11
O.1, O.8, O.15, O.18, O.19	A.8	E.18
O.1, O.3, O.12, O.17, O.18, O.19	A.9	E.1, E.16, E.17, E.18
O.3, O.4, O.5, O.6, O.7, O.11, O.13	A.10	E.2, E.3, E.5, E.8, E.10
O.1, O.2, O.15, O.18, O.19	A.11	E.18

Schematizzazione esemplificativa dei collegamenti		
OBIETTIVO	AZIONE	EFFETTO
O.3, O.8, O.13, O.15	A.12	E.2
O.1, O.3, O.5, O.6, O.15, O.19	A.13	E.2, E.3, E.18
O.3, O.4, O.5, O.6, O.9, O.12, O.15, O.19	A.14	E.1, E.2, E.3
O.3, O.9, O.13, O.14	A.15	E.2, E.5, E.6
O.3, O.4, O.7, O.11, O.13, O.14	A.16	E.6, E.8, E.10, E.11
O.3, O.4, O.13, O.14, O.15	A.17	E.5
O.3, O.4, O.5, O.13	A.18	E.2, E.8, E.10, E.11
O.7, O.9, O.11, O.15, O.16	A.19	E.1, E.7, E.11
O.1, O.6, O.7, O.9, O.11, O.15, O.19	A.20	E.1, E.3, E.4, E.7, E.9, E.11, E.18, E.20
O.7, O.8, O.15	A.21	E.9, E.20
O.8, O.17, O.18, O.19	A.22	E.13
O.8, O.10, O.15	A.23	E.4, E.7, E.9, E.11, E.19, E.20
O.8, O.9, O.11, O.15, O.16	A.24	E.3, E.7
O.18, O.19	A.25	E.18
O.1, O.19	A.26	E.16

Nell'analisi di coerenza interna del *Piano*, come detto, sono stati individuati gli effetti che si ritiene possano essere prodotti dalla messa in atto dalle azioni del *Piano*. Gli effetti sono stati classificati secondo i cinque ambiti individuati dalla legge regionale 1/2005: Ambientale, Economico, Sociale, Salute Umana, Paesaggistico e Territoriale. Di seguito sono riportati l'elenco degli effetti e l'ambito/i in cui si ritiene ricadano e la tabella che sintetizza per ogni azione i possibili effetti prodotti.

Gli effetti sono:

E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico

E.2 - Territoriale

E.3 - Territoriale

E.4 - Territoriale, Economico

E.5 - Territoriale, Economico, Paesaggistico

E.6 - Territoriale, Economico, Sociale, Paesaggistico

E.7 - Economico

E.8 - Territoriale, Sociale, Paesaggistico

E.9 - Economico

E.10 - Territoriale, Economico

E.11 - Economico

E.12 - Ambientale, Salute umana

E.13 - Salute umana

E.14 - Salute umana, Economico

E.15 - Ambientale

E.16 - Ambientale, Salute umana

E.17 - Ambientale, Salute umana

E.18 - Ambientale

E.19 - Economico

E.20 - Ambientale, Economico

AZIONI	EFFETTO
A.1	E.4 - Territoriale, Economico E.7 - Economico E.9 - Economico E.10 - Territoriale, Economico E.11 - Economico E.13 - Salute umana E.14 - Salute umana, Economico E.19 - Economico E.20 - Ambientale, Economico
A.2	E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico E.2 - Territoriale E.3 - Territoriale E.8 - Territoriale, Sociale, Paesaggistico E.10 - Territoriale, Economico E.11 - Economico E.20 - Ambientale, Economico
A.3	E.7 - Economico E.10 - Territoriale, Economico E.12 - Ambientale, Salute umana
A.4	E.4 - Territoriale, Economico E.7 - Economico E.9 - Economico E.11 - Economico E.14 - Salute umana, Economico E.15 - Ambientale E.19 - Economico E.20 - Ambientale, Economico
A.5	E.9 - Economico E.11 - Economico E.20 - Ambientale, Economico

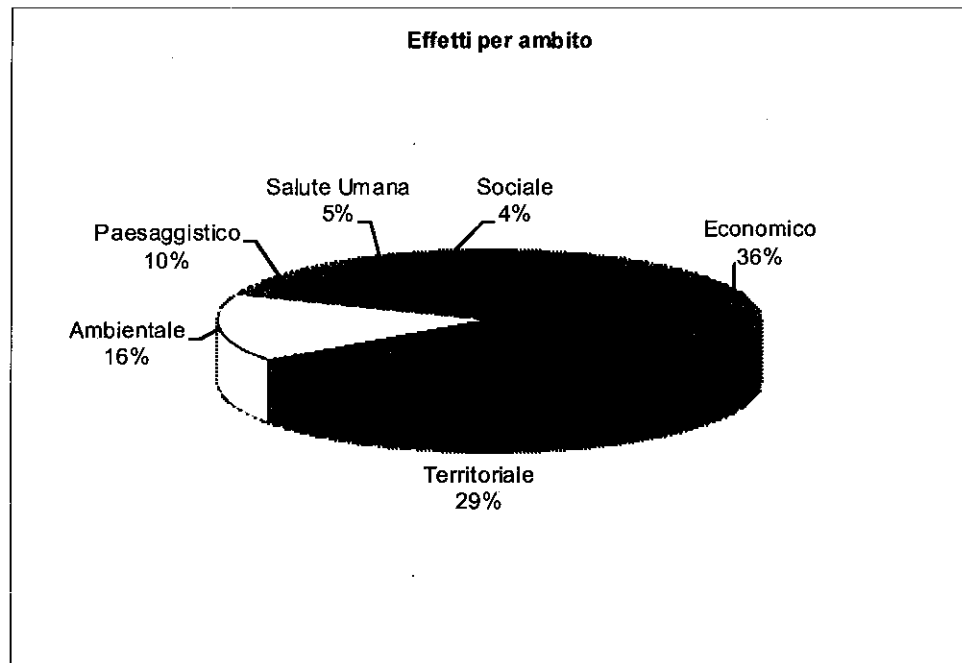
AZIONI	EFFETTO
A.6	E.3 - Territoriale
A.7	E.2 - Territoriale E.3 - Territoriale E.10 - Territoriale, Economico E.11 - Economico
A.8	E.18 - Ambientale
A.9	E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico E.16 - Ambientale, Salute umana E.17 - Ambientale, Salute umana E.18 - Ambientale
A.10	E.2 - Territoriale E.3 - Territoriale E.5 - Territoriale, Economico, Paesaggistico E.8 - Territoriale, Sociale, Paesaggistico E.10 - Territoriale, Economico
A.11	E.18 - Ambientale
A.12	E.2 - Territoriale
A.13	E.2 - Territoriale E.3 - Territoriale E.18 - Ambientale
A.14	E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico E.2 - Territoriale E.3 - Territoriale
A.15	E.2 - Territoriale E.5 - Territoriale, Economico, Paesaggistico E.6 - Territoriale, Economico, Sociale, Paesaggistico
A.16	E.6 - Territoriale, Economico, Sociale, Paesaggistico E.8 - Territoriale, Sociale, Paesaggistico E.10 - Territoriale, Economico E.11 - Economico
A.17	E.5 - Territoriale, Economico, Paesaggistico
A.18	E.2 - Territoriale E.8 - Territoriale, Sociale, Paesaggistico E.10 - Territoriale, Economico E.11 - Economico
A.19	E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico E.7 - Economico E.11 - Economico
A.20	E.1 - Territoriale, Ambientale, Paesaggistico E.3 - Territoriale E.4 - Territoriale, Economico E.7 - Economico E.9 - Economico E.11 - Economico E.18 - Ambientale E.20 - Ambientale, Economico

AZIONI	EFFETTO
A.21	E.9 - Economico E.20 - Ambientale, Economico
A.22	E.13 - Salute umana
A.23	E.4 - Territoriale, Economico E.7 - Economico E.9 - Economico E.11 - Economico E.19 - Economico E.20 - Ambientale, Economico
A.24	E.3 - Territoriale E.7 - Economico
A.25	E.18 - Ambientale
A.26	E.16 - Ambientale

L'analisi condotta evidenzia che, in media:

1. esistono 5,11 collegamenti obiettivo – azione, ovvero ogni azione è generata in media da 5,11 obiettivi;
2. sono presenti 3,4 collegamenti azione – effetto, cioè ogni azione individua in media 3,4 effetti.
3. il 36% degli effetti ricade nell'ambito economico, il 29% è riferito all'ambito territoriale, il 16% è relativo all'ambito ambientale, il 10% all'ambito paesaggistico, il 5% all'ambito della salute umana ed il restante 4% influenza l'ambito sociale, secondo la tabella e il grafico riportati di seguito.

Effetti		
Ambito	n°	%
Economico	51	36
Territoriale	41	29
Ambientale	23	16
Paesaggistico	14	10
Salute Umana	7	5
Sociale	6	4
TOT.	142	100



L'analisi del Quadro Logico del *Piano*, permette di rilevare quali siano gli obiettivi con un maggior numero di azioni che contribuiscono al loro perseguimento; tali obiettivi sono il:

- n. 15 - *aumento della funzionalità della struttura portuale* (18 azioni);
- n. 3 - *integrazione del porto con il centro abitato* (11 azioni);
- n. 7 - *innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola* (11 azioni);
- n. 8 - *ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto* (11 azioni);
- n. 11 - *aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito* (10 azioni).

Alla luce di quanto precedentemente affermato, si conferma che, a livello strategico, esiste linearità di eventi e coesione nelle scelte organizzative e funzionali, pertanto si ribadisce che il giudizio sulla coerenza interna risulta essere positivo.

Gli indicatori per il monitoraggio degli effetti e degli impatti del *Piano* sono trattati nel *Rapporto Ambientale* al Capitolo n. 11 *Attività di monitoraggio*.

3. LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE, DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E DELLA VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA

Premessa

La valutazione del piano urbanistico, proprio in quanto tale, richiede, insieme a valutare il grado di realizzabilità, di efficacia, di priorità delle azioni e degli obiettivi programmatici e strategici, di controllare che questi si presentino come un insieme logicamente coerente, cioè siano in grado di funzionare in modo coordinato o almeno non conflittuale col contesto pianificatorio esterno.

L'analisi di coerenza esterna serve proprio per poter verificare che ciò accada effettivamente, e, nel caso ciò non fosse possibile, costruire un coordinamento tra i piani, individuare le problematiche e i punti di contrasto per renderne edotto il pianificatore e permettergli di effettuare le scelte adeguate.

In quanto strumento della valutazione strategica, essa supporta l'attività di sviluppo del piano nel seguente modo:

- 1) identificando ed esplicitando i problemi su cui è necessario avviare un'attività di negoziazione coi livelli di governo uguale o superiore (spetterà poi agli altri contenuti della valutazione strategica - priorità, efficienza, efficacia - offrire gli argomenti per sostenere le strategie del piano nell'ambito dell'attività di negoziazione coi livelli superiori di governo);
- 2) contribuendo alla trasparenza delle scelte politiche effettuate a livello di area vasta.

L'analisi di coerenza esplica la sua funzione soprattutto nella fase iniziale, di costruzione del piano e nelle fasi di revisione.

3.1. Piani oggetto di verifica di coerenza esterna

L'obiettivo della analisi di coerenza esterna è di verificare se esistono delle incoerenze a livello di pianificazione territoriale in grado di ostacolare il processo o il successo del piano, in presenza delle quali si può presentare la necessità di decidere se modificare solo le proprie scelte oppure negoziare affinché tutti gli attori coinvolti in tali criticità, giungano ad accordi in grado di ridurre o annullare il grado di incoerenza.

Sul piano pratico, per compiere la valutazione di coerenza esterna si è reso necessario considerare l'*Ambito sovracomunale*; ci si è chiesti cioè se il *Piano* fosse in linea con gli indirizzi di governo del territorio di livello superiore. Si è ritenuto importante verificare la

coerenza tra il *Piano* ed i principali piani regionali quali il PIT/Masterplan "*La rete dei porti toscani*", il PPR, il PRAA ed il PRS e provinciali quali il PTCP della Provincia Livorno. Tale tipo di analisi prende il nome di *Coerenza esterna verticale*.

I piani presi in considerazione per l'analisi di coerenza esterna del *Piano* sono:

Livello Regionale	Piano di Indirizzo Territoriale e Masterplan " <i>La rete dei porti toscani</i> "
	Piano Paesaggistico Regionale
	PRS- Programma Regionale di Sviluppo 2011- 2015
	PRAA- Piano Regionale di Azione Ambientale 2007-2010
Livello Provinciale	PTCP Provincia di Livorno

3.2. Metodologia e procedura di riferimento

Il tratto operativo comune del metodo di analisi è rappresentato dall'impiego di strumenti quali una matrice a doppia entrata (nel caso della coerenza con il PIT - Masterplan) e una tabella (utilizzata nella verifica di coerenza con il PPR, il PRS ed PTCP) attraverso cui mettere in relazione ed a confronto gli obiettivi del piano oggetto di analisi e gli obiettivi dei piani regionali e provinciali.

Nella matrice a doppia entrata sono stati inseriti nella prima colonna gli obiettivi del *Piano* e nella prima riga gli obiettivi del piano sovraordinato o con il quale si ritiene utile un confronto; l'incrocio degli elementi in ogni casella della matrice rappresenta il risultato finale di questa fase del lavoro, perché identifica i gradi di coerenza logica fra le strategie.

		OBIETTIVI PIANO SOVRAORDINATO o ALTRO PIANO		
OBIETTIVI PIANO				

Schema di matrice a doppia entrata

Nelle analisi svolte attraverso la tabella sono stati riportati nella prima colonna gli obiettivi del piano sovraordinato, nella colonna centrale sono esplicitati i giudizi e nella terza colonna sono riportati gli obiettivi *Piano*.

La tabella è composta da tre colonne così organizzate:

Obiettivi piano sovraordinato	Giudizio	Obiettivi del <i>Piano</i>
-------------------------------	----------	----------------------------

Schema di tabella di analisi di coerenza

La scelta dell'utilizzo della matrice o della tabella è legato principalmente alla quantità di obiettivi da confrontare; nel caso di obiettivi molto numerosi è stata utilizzata la matrice, nel caso viceversa di presenza di una quantità limitata di obiettivi confrontabili, perché gli argomenti trattati dal piano sovraordinato risultano molto specifici per tematiche affrontate, è stata impiegata la tabella. Si ritiene infatti che quest'ultima sia più immediata e diretta e consenta di riportare solo le strategie del piano sovraordinato utili ed attinenti per contenuti ai fini della verifica di coerenza; tali strategie sono selezionate dal valutatore.

In entrambi i casi, sia che l'analisi di coerenza sia stata effettuata attraverso la matrice che attraverso la tabella, i giudizi esplicitati appartengono ad una scala di giudizio basata su 4 valori non numerici (**Forte, Medio, Debole, Divergente**) secondo l'effettiva corrispondenza tra gli obiettivi dei piani.

L'esame è stato portato sugli obiettivi di ciascun piano esaminato, proprio perché, essendo questa una valutazione strategica, il *livello Obiettivo* è quello più significativo.

La scala di giudizio sopraesposta del livello di coerenza tra un piano A e un piano B è basata su una serie di parametri qualitativi che richiama le possibili articolazioni del sistema costituito dai due piani sotto analisi. Specificatamente avremo:

- *Sinergia* quando la realizzazione di un obiettivo del piano è in grado di migliorare la realizzazione di un obiettivo del piano B.
- *Complementarietà* tra le azioni dei piani: la complementarietà si ha "quando il piano A soddisfa le esigenze del piano B e viceversa".
- *Aspetti semantici*: parametro basato sull'esplicitazione chiara degli intenti e sulla riproposizione di stesse parole nei documenti dei piani A e B. L'aspetto semantico mira a evidenziare la coerenza nel significato di parole. Il parametro è importante perché bisogna cercare di evitare situazioni di confusione semantica che crea equivocità e che, di conseguenza, riduce livello di coerenza: per fare un esempio si ha confusione semantica quando una stessa parola può assumere più significati.
- *Indifferenza* fra le scelte di piano: si ha indifferenza quando "le decisioni del piano A non influiscono su quelle del piano B".
- *Conflitto* fra le azioni dei piani: si verificano situazioni di conflitto quando "le scelte presenti nel piano A impediscono o ostacolano l'attuazione di quelle del piano B".

Quando i parametri sono verificati per intero, vale a dire quando si ha allo stesso tempo Sinergia e Complementarietà nell'obiettivo e un Aspetto semantico chiaro si ha una forte coerenza tra gli intenti; viceversa quando i parametri non sono verificati per intero o in parte si hanno situazioni di divergenza, per cui, a livello operativo, devono scattare misure che permettano di risolvere o almeno mitigare i problemi.

L'estremo dettaglio dell'analisi qui effettuata risponde alla necessità di produrre uno strumento di taglio strettamente operativo e concreto.

Questo procedimento è stato applicato a tutte le analisi di coerenza eseguite nella presente relazione ed in quelle che seguono la stessa logica contenute nel Rapporto Ambientale.

3.3. La valutazione di coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale PIT

Il vigente PIT della Regione Toscana è stato definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n. 72 del 24.7.2007, e adottato nel giugno 2009 per il suo adeguamento a rango e valenza di Piano Paesaggistico Regionale.

Il Masterplan "*La rete dei porti toscani*" costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell'art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale.

Ai fini della presente analisi di coerenza si è ritenuto opportuno trattare separatamente il contenuti del Masterplan, strumento specifico di governo della rete dei porti ed il PIT nei suoi contenuti più generali, quali la strategia che si prefigge di perseguire sull'intero territorio regionale individuata e sintetizzata nei metaobiettivi e nei sistemi funzionali.

Pertanto, sebbene il Masterplan dei Porti sia una componente del PIT, l'analisi di coerenza tra il *Piano* ed il PIT è stata articolata in due parti:

- > coerenza con i Metaobiettivi, con gli Obiettivi conseguenti e con i Sistemi funzionali del PIT;
- > coerenza con gli obiettivi e le azioni del Masterplan "*La rete dei porti toscani*"; nello specifico con gli obiettivi strategici individuati nel *Documento di Piano* e con gli obiettivi strategici propri dei porti turistici stabiliti nella *Disciplina*.

Analisi di coerenza con il PIT

Lo svolgimento dell'analisi di coerenza con i Metaobiettivi, con gli Obiettivi conseguenti e con i Sistemi funzionali del PIT è stata svolta nelle seguenti 3 fasi:

1. analisi dei documenti del PIT: *Documento di Piano*, *Disciplina del Piano*, da cui sono stati individuati i Metaobiettivi e gli Obiettivi conseguenti;
2. analisi dei documenti del *Piano* da cui sono stati individuati gli Obiettivi e le Azioni del *Piano* (così come descritto nel paragrafo 2.4. *L'organizzazione logica del Piano Regolatore del Porto, delle Varianti al PS e al RU del Comune di Marciana Marina della presente relazione*);
3. costruzione del sistema di confronto (matrice a doppia entrata) attraverso cui è stato possibile mettere in relazione gli obiettivi del *Piano* ed i Metaobiettivi, gli Obiettivi conseguenti ed i Sistemi funzionali del PIT.

L'analisi di coerenza esterna con il PIT è stata effettuata utilizzando la scala di giudizio basata, su 4 valori non numerici (**Forte; Medio; Debole; Divergente**), descritta nel paragrafo n. 3.2. *Metodologia e procedura di riferimento*.

In allegato (All. n. 2 - *Matrice di coerenza tra il PIT e il Piano Regolatore Portuale, la Variante al Piano Strutturale e la Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina*) si riporta la matrice a doppia entrata che esplicita la verifica di coerenza tra il *Piano* ed i Metaobiettivi, Obiettivi conseguenti ed i Sistemi funzionali del PIT.

Conclusioni

Dai dati desunti dalla matrice di coerenza si può affermare che il *Piano* è coerente con il PIT, fa propri alcuni obiettivi del piano regionale ed in alcuni casi i suoi obiettivi ne sono di supporto e complementari.

Gli obiettivi del *Piano* sono in relazione con i metaobiettivi, con gli obiettivi conseguenti e con i sistemi funzionali 66 volte; questo significa che è stato possibile registrare, tra i due piani, 66 combinazioni di relazioni ed attinenza di tematiche affrontate e di finalità. Tra i 66 incroci effettuati si registrano 29 coerenze di grado *forte*, 21 di grado *medio*, 16 *debole* e non si sono mai verificati casi di contrasto e di discordanza.

Si evidenzia che il *Piano* ha un grado di coerenza forte prevalentemente con il:

- 1° metaobiettivo - *Integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica"*,
4° obiettivo conseguente: *sostenere la qualità della e nella "città toscana"*;
- 3° Metaobiettivo - *Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana*, 2° obiettivo conseguente: *tutelare il valore del patrimonio costiero della Toscana*;
- Sistema funzionale *La Toscana dell'attrattività e dell'accoglienza*

Dall'analisi di coerenza emerge la decisa volontà dell'Amministrazione Comunale di integrare la struttura portuale con la città, valorizzando lo spazio e la parte di Marciana Marina che la racchiude; la trasformazione, da ormeggio a porto turistico della struttura, diviene quindi un'occasione per recuperare, riqualificare e valorizzare sia gli spazi del lungomare che le emergenze architettoniche in esso presente come la Torre Tardorinascimentale.

Il tutto contribuisce a conservare il patrimonio costiero e a rendere Marciana Marina un luogo capace di attrarre non solo i fruitori del porto ma anche un turismo di qualità.

Numerosi sono inoltre gli obiettivi perseguiti e le relative azioni volte ad aumentare e migliorare la dotazione di servizi ed attrezzature, quali parcheggi pubblici e spazi a servizio non solo del porto ma dell'intera cittadina di Marciana Marina.

Analisi di coerenza con il Masterplan “La rete dei porti toscani” del PIT

Il Masterplan “La rete dei porti toscani” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell'art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale, fa parte integrante di quest'ultimo, e si compone dei seguenti documenti:

- o Il Quadro Conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici;
- o Il Documento di Piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
- o La Disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.

All'articolo 2 viene definita ed individuata per il sistema dei porti toscani la seguente gerarchia:

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

La “disciplina” del *Masterplan* definisce azioni strategiche in tema di diportismo nautico e specifiche direttive e prescrizioni a cui riferirsi per gli interventi.

Tra gli obiettivi strategici per la portualità, ove si trova la riqualificazione delle attività nautiche esistenti, il *Masterplan* riconosce 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)”.

Relativamente ai porti turistici il *Masterplan* assume inoltre i seguenti obiettivi strategici:

- *qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e 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...;*
- *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 dei water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;*
- *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.*

Tra le azioni strategiche delineate per la rete dei porti e degli approdi turistici (art. 6 e seguenti della disciplina del piano) il *Masterplan* prevede:

- *il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti*
- *la qualificazione 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 trasformazione in porti e approdi turistici"*

Viene inoltre stabilito (art. 7) che è privilegiato "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 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 un'adeguata offerta di parcheggi, del miglioramento dell'accessibilità al porto e dei 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*

Lo svolgimento dell'analisi di coerenza con gli Obiettivi del Masterplan "*La rete dei porti toscani*" del PIT è stata svolta nelle seguenti fasi:

1. analisi dei documenti Masterplan "*La rete dei porti toscani*", da cui sono stati estrapolati gli obiettivi;
2. costruzione dei sistemi di confronto attraverso cui è stato possibile mettere in relazione gli obiettivi del *Piano* e gli obiettivi del Masterplan.

L'analisi di coerenza esterna con il Masterplan è stata effettuata utilizzando la scala di giudizio basata, su 4 valori non numerici (**Forte; Medio; Debole; Divergente**), descritta nel paragrafo n. 3.2. *Metodologia e procedura di riferimento*.

In allegato (All. n. 3 - *Matrice di coerenza tra il Masterplan "La rete dei porti toscani" PIT e il Piano Regolatore Portuale, la Variante al Piano Strutturale e la Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina*) si riporta la matrice a doppia entrata che esplicita la verifica di coerenza tra il *Piano* ed e gli obiettivi del Masterplan.

Conclusioni

Nel Quadro Conoscitivo del Masterplan, nella Parte II – *Lo stato attuale e le possibili linee di sviluppo*, è riportato che il Porticciolo di Marciana Marina, secondo il Censimento delle infrastrutture della Direzione Marittima di Livorno del novembre 2005, ha 350 posti barca, in realtà secondo il rilievo effettuato dall'Ing. Domenico Mei, durante l'elaborazione del *Piano*, è emerso che i posti barca attualmente presenti sono 506. Si sottolinea tale incongruenza al fine di evidenziare come il *Piano* modifichi, attraverso la riorganizzazione degli spazi e degli ormeggi, il numero di posti barca di 81 unità rispetto a quelli effettivamente presenti a fronte di uno specchio acque di dimensioni inferiori rispetto all'attuale.

L'analisi di coerenza, come detto, è stata effettuata verificando il grado di coerenza del *Piano* con gli obiettivi strategici generali del Masterplan e con quelli specifici per i porti turistici; da tale verifica emerge un grado di coerenza forte del *Piano* con il

Masterplan. Tale coerenza è evidente dall'elevato numero di incroci che nella matrice registrano un grado *forte*; questo si verifica, a livello di strategie generali, con l'obiettivo:

- n.1. *Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale e con l'azione 1.1. la promozione di interventi di qualificazione strutturale ed ambientale di porti e approdi collocati in ambiti costieri fragili dal punto di vista ambientale e/o caratterizzati da inefficienza funzionale e da scarsa dotazione infrastrutturale;*
- 2. *Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano a livello internazionale e con l'azione 2.3. lo sviluppo e la promozione di azioni volte a integrare la rete regionale della nautica con il più ampio sistema diportistico dell'alto mediterraneo allineando l'offerta regionale ai più elevati standard delle regioni marittime europee in termini di qualità ambientale, architettonica e funzionale.*

La coerenza con l'obiettivo n.3. *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 e con l'azione n. 3.1. 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) è evidente essendo la finalità principale del Piano proprio quella di trasformare la struttura portuale di Marciana Marina da ormeggio in porto turistico.*

Per quanto concerne la coerenza del Piano con gli obiettivi specifici che il Masterplan individua per i porti turistici la coerenza forte si registra principalmente con l'obiettivo 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; il valutatore ha ritenuto infatti che molti*

degli obiettivi del *Piano* siano finalizzati in maniera diretta ed indiretta a migliorare la qualità della struttura portuale esistente e dell'intera cittadina, qualità intesa come aumento degli standard, dei servizi al porto, come valorizzazione degli spazi, dell'intorno, dell'emergenze architettoniche e del paesaggio, contribuendo a qualificare ed a rendere più attrattivo l'intero sistema dei porti turistici toscani.

Nell'elaborazione del *Piano* sono state adeguatamente tenute in considerazione le indicazioni e le prescrizioni riportate nell'Allegato I - *Criteri per la qualificazione della portualità turistica* e nell'Allegato II - *Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici*.

Si può affermare quindi che il *Piano* è fortemente coerente con Masterplan "La rete dei porti toscani" del PIT, fa propri alcuni dei suoi obiettivi e in alcuni casi gli obiettivi del *Piano* oltre ad essere di supporto e complementari al quelli del Masterplan sono la concretizzazione di azioni del Masterplan stesso.

3.4. La valutazione di coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale

Come detto il vigente PIT della Regione Toscana ha assunto con, l'adozione nel giugno 2009, il rango e la valenza di Piano Paesaggistico Regionale.

Per la verifica di coerenza tra il *Piano* e gli obiettivi specifici individuati dal PPR per il Comune di Marciana Marina è stata utilizzata la tabella di seguito riportata.

Le strategie del *Piano* sono state confrontate con gli obiettivi di qualità riportati nella Sezione n. 3 della Scheda di Ambito n. 27 - *Isola d'Elba*.

PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA		GIUDIZIO	PIANO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE	Valori storico-culturali - Città- porto	<u>Obiettivo</u> 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.	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 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;
		<u>Obiettivo</u> Recupero funzionale e formale del patrimonio edilizio e storico in generale, di quello di Portoferraio in particolare, con particolare riguardo all'interfaccia terra mare.	
		<u>Azioni</u> Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio comunali: [...] - 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. [...]	

PPR – AMBITO 27 – ISOLA D'ELBA		GIUDIZIO	PIANO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE	Valori estetico percettivi - Sistema delle torri e dei forti di avvistamento	<p><u>Obiettivo</u></p> <p>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.</p>	<p>FORTE</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 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>
		<p><u>Obiettivo</u></p> <p>Tutela dei punti di vista di primaria importanza.</p>	

PPR – AMBITO 27 – ISOLA D’ELBA		GIUDIZIO	PIANO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA
OBIETTIVI DI QUALITA' ED AZIONI			OBIETTIVI ED AZIONI
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>FORTE</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 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>
		<p><u>Azioni</u></p> <p>La pianificazione comunale e il piano regolatore portuale, ciascuno per le proprie competenze,</p> <ul style="list-style-type: none"> - attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta; - applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti, che sono fatti propri dalla presente disciplina paesaggistica, ai fini della valorizzazione, riqualificazione delle aree portuali in relazione alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e al controllo delle relazioni visuali. 	

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 e strategie:

➤ **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 di 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.

Conclusioni

Dai dati desunti dalla tabella di coerenza si può affermare che il *Piano* è coerente con il PPR, fa propri alcuni obiettivi del piano regionale e in alcuni casi i suoi obiettivi ne sono di supporto e complementari.

Dagli obiettivi e dalle azioni dal *Piano* emerge che le strategie legate alla riqualificazione, tutela e valorizzazione del patrimonio storico architettonico sono sentite e fortemente perseguite dall'Amministrazione Comunale; la riorganizzazione della struttura portuale porta con se il restauro ed il recupero delle emergenze di valore – la Torre Tardorinascimentale - e degli spazi intorno.

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.

Molte strategie del *Piano* evidenziano la volontà di riqualificare e valorizzare, non solo la struttura portuale, ma l'intorno in cui sorge e con esso tutta Marciana Marina.

3.5. La valutazione di Coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS 2011- 2015)

Il nuovo Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015, approvato con Risoluzione del Consiglio Regionale n.49 del 29 giugno 2011, è lo strumento orientativo delle politiche regionali per l'intera legislatura ed indica le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana.

Il PRS, come si legge nella Risoluzione del Consiglio Comunale, contiene la ripartizione tra le varie politiche regionali delle risorse finanziarie, a partire da quelle direttamente regionali fino a quelle nazionali e comunitarie, per il ciclo 2011 - 2013,

rinviano a successivi documenti di programmazione economica e finanziaria (DPEF) l'aggiornamento del quadro finanziario e il suo scorrimento, a copertura anche degli anni 2014 e 2015.

Il Programma Regionale di Sviluppo definisce le priorità sulle quali la Regione intende investire le proprie risorse al fine di garantire nel territorio regionale crescita economica e coesione sociale.

Le priorità, indicate come fondamentali per il futuro della Regione Toscana, dal PRS sono:

1. rilancio dell'industria, in particolare manifatturiera (grande, media e piccola), e di tutti i settori dell'export regionale (turismo, artigianato ed agricoltura inclusi), al fine di incrementare il valore aggiunto dell'economia toscana in termini di produzione di reddito e posti di lavoro qualificati;
2. ammodernamento delle infrastrutture, anche compensando la riduzione della spesa pubblica imposta dal livello nazionale con il coinvolgimento di risorse private (es. project finance) allo scopo di "fare bene ed in fretta" le opere di cui la Toscana ha bisogno;
3. salvaguardia del territorio/ambiente (es. acque, costa, foreste, rifiuti, etc.) e del paesaggio riducendo la tendenza alla rendita improduttiva o alla speculazione immobiliare, a favore di un maggiore dinamismo imprenditoriale, culturale e sociale, nonché di un incremento degli investimenti produttivi;
4. valorizzazione del capitale umano, del patrimonio culturale e della produttività del mondo della ricerca (universitaria, pubblica e privata), allo scopo di incrementare il tasso di innovazione, di specializzazione e di formazione tecnica (anche nei mestieri tradizionali);
5. incremento dell'attrattività toscana per investimenti esteri sia identificando alcune aree dedicate a grandi insediamenti industriali, sia attraverso una normativa urbanistica attenta a favorire il riuso di volumi esistenti anziché il consumo di suolo verde, sia sviluppando nuovi strumenti di intervento finanziario e di procedura negoziale pubblica.

Il PRS individua 4 Aree tematiche che ricomprendono le linee di indirizzo di legislatura delle politiche regionali e che saranno il riferimento per l'elaborazione dei piani e programmi settoriali e intersettoriali, che la Giunta regionale presenterà al Consiglio.

Le Aree tematiche sono:

1. Competitività del sistema regionale e capitale umano;

2. Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione;
3. Diritti di cittadinanza e coesione sociale;
4. Governance, efficienza della pubblica amministrazione e proiezione internazionale

Il PRS 2011 - 2015, impostato sui progetti integrati di sviluppo e sulle linee di modernizzazione trasversali, si prefigge di consolidare e rilanciare, attraverso una progettualità diretta, le realtà produttive esistenti, nonché di creare le condizioni per la nascita di nuove attività economiche, sociali e culturali e di valorizzare le giovani generazioni, potenziando i sistemi produttivi tradizionali, i nuovi distretti industriali e le attività economiche a presenza diffusa.

Il PRS 2011 - 2015, oltre al sistema distrettuale tipico, introduce la categoria dei distretti ad alta valenza tecnologica, al fine di accrescere i settori ad alto contenuto scientifico e tecnologico.

Le scelte strategiche del PRS, direttamente collegate al Programma di Governo, vedono la loro attuazione progettuale attraverso i progetti integrati di sviluppo che costituiscono il raccordo con i piani e programmi settoriali di legislatura.

I Progetti integrati di sviluppo (PIS) sono gli strumenti per proporre e realizzare interventi mirati per il rilancio dei settori produttivi, per lo sviluppo delle imprese nei settori emergenti e per garantire la tutela dell'eguaglianza sociale o di utilizzo appropriato delle risorse regionali.

Il numero dei PIS è limitata, in quanto rivolta ad alcune tipologie di intervento, ovvero: progetti di interesse generale (es. giovani, semplificazione amministrativa, etc.), per sistemi e distretti produttivi tipici (es. sistema moda), per distretti tecnologici (ai sensi anche del piano nazionale della ricerca), per altri clusters industriali regionali, ed infine per attività economiche a presenza diffusa (es. turismo, agricoltura, commercio, servizi pubblici locali, etc.).

Il PRS articola i PIS nel seguente modo:

A. Progetti di interesse generale

1. *Giovani si* - Progetto per l'autonomia dei giovani
2. Semplificazione
3. Contrasto all'evasione fiscale ed alla illegalità economica

B. Sistemi e distretti produttivi tipici

1. Progetto integrato per il Sistema Moda - tessile, abbigliamento, calzaturiero, pelletteria, concia, orafico
2. Progetto integrato di sviluppo dell'area pratese

3. Distretto lapideo
4. Distretto cartario
5. Progetti di riqualificazione dei grandi poli industriali

C. Distretti tecnologici regionali

1. Distretto per le ICT e le telecomunicazioni
2. Distretto per le scienze della vita
3. Distretto tecnologico per i beni culturali
4. Distretto tecnologico dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e della *green economy*
5. Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti

D. Altri clusters industriali regionali

1. Cluster per l'industria energetica
2. Cluster per la meccanica avanzata e la componentistica
3. Cluster per la nautica e sistemi portuali
4. Cluster per i sistemi logistici integrati

E. Attività economiche a presenza diffusa

1. Filiere corte e agro-industria
2. Sicurezza e sostenibilità del territorio
 - 2.1 Investimenti ed interventi per la difesa del suolo
 - 2.2 Investimenti ed interventi forestali per la tutela del territorio
3. Sviluppo e qualificazione delle micro-imprese artigiane e del sistema turistico e commerciale
4. Sistema dei servizi pubblici locali
5. Innovazione nell'edilizia e nelle forme abitative
 - 5.1 Sistema dell'edilizia
 - 5.2 Abitare sociale in Toscana

Ai fini della presente analisi di coerenza si è ritenuto utile verificare la coerenza degli obiettivi del *Piano* prima con gli indirizzi e poi con gli obiettivi dei PIS.

Per la verifica di coerenza esterna del *Piano* con il PRS si è utilizzato un criterio di selezione, sia degli indirizzi generali del Piano Regionale che dei PIS, basato sull'interpretazione degli argomenti del PRS in rapporto agli obiettivi e alle azioni del *Piano* oggetto di verifica.

Di seguito si riportano le aree tematiche e gli indirizzi estrapolati dal PRS 2011-2015 con cui si è verificata la coerenza del *Piano* perché specificatamente attinenti per tematiche e contenuti agli obiettivi del *Piano* stesso.

➤ **Area Competitività del sistema regionale e capitale umano**

Politiche per l'industria, l'artigianato, il turismo, il commercio

4. sviluppare, con un approccio fortemente integrato, il complesso del sistema

terziario, puntando ad una maggiore qualificazione dell'offerta turistica e distributiva, al fine di coniugare la competitività dell'offerta con la sostenibilità dei processi di sviluppo dei servizi e di riposizionamento dei vari prodotti turistici toscani;

Politiche per la cultura

2. sostegno alla promozione e alla fruizione del patrimonio e delle attività culturali mediante un rilancio del rapporto fra questo e il proprio territorio di riferimento, integrando le politiche culturali e quelle di promozione turistica, rafforzando i processi di progettazione integrata tra cultura ed educazione, completando le infrastrutture necessarie per la piena fruizione turistica del tratto toscano della via Francigena (anche in sinergia con i percorsi di turismo religioso);

➤ Area Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione

Politiche in materia ambientale

3. produrre un corretto equilibrio fra tutela e sviluppo, consolidando e arricchendo il sistema regionale dei Parchi e delle Aree protette, anche marine, valorizzandone, insieme alle aree rurali, le potenzialità di sviluppo (con particolare riferimento al settore turismo), conservando la biodiversità terrestre e marina, promuovendo una specifica strategia d'azione regionale per la biodiversità che sarà trasversale alle altre politiche di settore. In questo contesto assumono particolare rilievo le azioni volte ad attuare politiche integrate nelle isole ricomprese nel Parco dell'Arcipelago;

6. tutelare la qualità delle acque interne e costiere, promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica e perseguire una visione integrata della fascia costiera e del mare che ne valorizzi, anche mediante la ricerca, le risorse ambientali, naturalistiche e, allo stesso tempo, le potenzialità economiche e sociali;

Di seguito si riporta la tabella utilizzata per l'analisi di coerenza tra gli obiettivi del Piano e gli indirizzi del PRS

POLITICHE DEL PRS	GIUDIZIO DI COERENZA	OBIETTIVI DEL PIANO
<u>Area Competitività del sistema regionale e capitale umano</u>		
Politiche per l'industria, l'artigianato, il turismo, il commercio		
<p>sviluppare, con un approccio fortemente integrato, il complesso del sistema terziario, puntando ad una maggiore qualificazione dell'offerta turistica e distributiva, al fine di coniugare la competitività dell'offerta con la sostenibilità dei processi di sviluppo dei servizi e di riposizionamento dei vari prodotti turistici toscani; [...]</p>	<p>FORTE</p>	<p>O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;</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.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;</p> <p>O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;</p> <p>O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardorinascimentale) in essa presenti;</p>
Politiche per la cultura		
<p>sostegno alla promozione e alla fruizione del patrimonio e delle attività culturali mediante un rilancio del rapporto fra questo e il proprio territorio di riferimento, integrando le politiche culturali e quelle di promozione turistica, rafforzando i processi di progettazione integrata tra cultura ed educazione, completando le infrastrutture necessarie per la piena fruizione turistica del tratto toscano della via Francigena (anche in sinergia con i percorsi di turismo religioso);</p>	<p>FORTE</p>	<p>O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;</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.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;</p> <p>O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;</p> <p>O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Tardorinascimentale) in essa</p>

		presenti;
Area Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione		
Politiche in materia ambientale		
produrre un corretto equilibrio fra tutela e sviluppo , consolidando e arricchendo il sistema regionale dei Parchi e delle Aree protette, anche marine, valorizzandone, insieme alle aree rurali, le potenzialità di sviluppo (con particolare riferimento al settore turismo), conservando la biodiversità terrestre e marina, promuovendo una specifica strategia d'azione regionale per la biodiversità che sarà trasversale alle altre politiche di settore. In questo contesto assumono particolare rilievo le azioni volte ad attuare politiche integrate nelle isole ricomprese nel Parco dell'Arcipelago;	FORTE	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
6. tutelare la qualità delle acque interne e costiere , promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica e perseguire una visione integrata della fascia costiera e del mare che ne valorizzi, anche mediante la ricerca, le risorse ambientali, naturalistiche e, allo stesso tempo, le potenzialità economiche e sociali;	FORTE	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

In riferimento al *Piano* sono stati selezionati gli obiettivi relativi ai seguenti PIS

D. ALTRI CLUSTERS3 INDUSTRIALI REGIONALI

3. Cluster per la nautica e sistemi portuali

- 2. Implementare gli interventi infrastrutturali finalizzati allo sviluppo del settore. Ciò vedrà impegnata la Regione a supportare la verifica e aggiornamento dei Piani Regolatori dei Porti (PRP) turistici e l'attuazione delle opere previste; la manutenzione di opere e interventi di escavo per il mantenimento dei fondali; il miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale toscano e dell'integrazione con i servizi al cliente; l'incentivazione alla realizzazione e/o la qualificazione di strutture nell'ambito portuale destinate al pubblico utilizzo,

compreso lo sviluppo di posti barca; la riqualificazione e utilizzazione del *water front* per favorire gli insediamenti produttivi a servizio del sistema portuale

- 3. Semplificare ed accelerare le procedure amministrative collegate allo sviluppo del sistema della nautica, mediante il rinnovo del sistema delle concessioni per investimenti in aree demaniali e la semplificazione di procedure amministrative e burocratiche per l'approvazione di provvedimenti relativi allo sviluppo dei porti turistici

E. ATTIVITA' ECONOMICHE A PRESENZA DIFFUSA

3. Sviluppo e qualificazione delle micro-imprese artigiane e del sistema turistico e commerciale

- Obiettivo generale: coniugare la competitività dell'offerta con la sostenibilità dei processi di sviluppo nel settore turistico, artigianale, commerciale, e del terziario promuovendo l'offerta integrata di servizi qualificati legati alla tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, ambientale, paesaggistico della Toscana.
- **3. Riposizionare l'offerta di servizi turistici, commerciali e artigianali** attivando processi di riorganizzazione e innovazione dei prodotti turistici e della rete distributiva con la definizione di specifici modelli per la creazione e gestione dei "sistemi turistici tematici" (Via Francigena; Etruschi, Costa, Montagna, Terme); promuovere e sostenere i processi di gestione integrata dei Parchi tematici in relazione all'offerta di servizi turistici, commerciali e culturali qualificati; favorire l'integrazione commerciale e logistica tra gli assets del turismo toscano con particolare riferimento ai traffici croceristici ed aeroportuali.

Di seguito si riporta la tabella di coerenza tra gli obiettivi del RU e quelli dei PIS.

OBIETTIVI PIS	GIUDIZIO DI COERENZA	OBIETTIVI ED AZIONI DEL REGOLAMENTO URBANISTICO
D. ALTRI CLUSTERS3 INDUSTRIALI REGIONALI		
<u>3. Cluster per la nautica e sistemi portuali</u>		
Implementare gli interventi infrastrutturali finalizzati allo sviluppo del settore. Ciò vedrà impegnata la Regione a	FORTE	O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale; O.2 - aumento delle condizioni di

<p>supportare la verifica e aggiornamento dei Piani Regolatori dei Porti (PRP) turistici e l'attuazione delle opere previste; la manutenzione di opere e interventi di escavo per il mantenimento dei fondali; il miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale toscano e dell'integrazione con i servizi al cliente; l'incentivazione alla realizzazione e/o la qualificazione di strutture nell'ambito portuale destinate al pubblico utilizzo, compreso lo sviluppo di posti barca; la riqualificazione e utilizzazione del <i>water front</i> per favorire gli insediamenti produttivi a servizio del sistema portuale</p>		<p>difesa dall'erosione costiera;</p> <p>O.3- integrazione del porto con il centro abitato;</p> <p>O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale da parte dei portatori di handicap;</p> <p>O.8 - ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto;</p> <p>O.9 - incremento e riorganizzazione delle strutture di servizio al porto;</p> <p>O.10 - razionalizzazione del regime concessorio esistente all'interno del porto;</p> <p>O.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;</p> <p>O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;</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.15- aumento della funzionalità della struttura portuale anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan Regionale "La rete dei porti toscani" - All. 1 e 2;</p> <p>O.16- incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto;</p> <p>O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali</p>
<p>Semplificare ed accelerare le procedure amministrative collegate allo sviluppo del sistema della nautica, mediante il rinnovo del sistema delle concessioni per investimenti in aree demaniali e la semplificazione di procedure amministrative e burocratiche per l'approvazione di provvedimenti relativi allo</p>	<p>DEBOLE</p>	<p>O.10 - razionalizzazione del regime concessorio esistente all'interno del porto;</p>

sviluppo dei porti turistici		
E. ATTIVITA' ECONOMICHE A PRESENZA DIFFUSA		
3. Sviluppo e qualificazione delle micro-imprese artigiane e del sistema turistico e commerciale		
<p>Riposizionare l'offerta di servizi turistici, commerciali e artigianali attivando processi di riorganizzazione e innovazione dei prodotti turistici e della rete distributiva con la definizione di specifici modelli per la creazione e gestione dei "sistemi turistici tematici" (Via Francigena; Etruschi, Costa, Montagna, Terme); promuovere e sostenere i processi di gestione integrata dei Parchi tematici in relazione all'offerta di servizi turistici, commerciali e culturali qualificati; favorire l'integrazione commerciale e logistica tra gli assets del turismo toscano con particolare riferimento ai traffici crocieristici ed aeroportuali.</p>	<p>FORTE</p>	<p>O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale;</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.5 - riordino del sistema dell'accessibilità e della sosta;</p> <p>O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale da parte dei portatori di handicap;</p> <p>O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;</p> <p>O.8 - ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto;</p> <p>O.9 - incremento e riorganizzazione delle strutture di servizio al porto;</p> <p>O.10 - razionalizzazione del regime concessorio esistente all'interno del porto;</p> <p>O.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;</p> <p>O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;</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</p>

		<p>delle visuali panoramiche da e verso il porto;</p> <p>O.15- aumento della funzionalità della struttura portuale;</p> <p>O.16- incremento delle condizioni di sicurezza del porto;</p> <p>O.17 - incremento delle condizioni di sicurezza per i fruitori delle aree balneabili;</p> <p>O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area limitrofa;</p> <p>O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali</p>
--	--	---

Conclusioni

Dall'analisi di coerenza effettuata emerge un grado di coerenza *forte* tra il *Piano* ed il PRS sia a livello di politiche generali della Regione sia per quanto riguarda gli obiettivi più specifici dei PIS.

Dall'analisi effettuata emerge sinergia e coordinamento di azione strategica per gli ambiti selezionati: l'analisi infatti mostra come alcuni degli obiettivi del *Piano* non siano indifferenti a quelli individuati dal PRS ma anzi vadano nella stessa direzione e quindi si possono ritenere complementari e coerenti con gli obiettivi del Programma Regionale di Sviluppo.

3.6. La valutazione di Coerenza con il Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA 2007-2010)

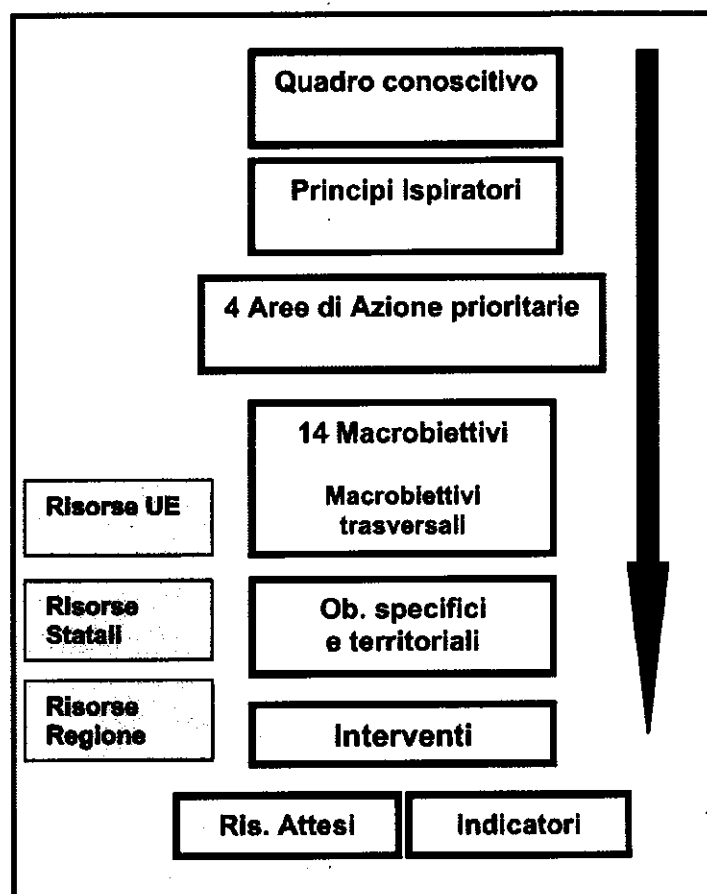
Il PRAA toscano è il documento che comprende tutta la programmazione ambientale regionale e che si pone l'obiettivo di perfezionare il processo di convergenza tra gli strumenti della programmazione dello sviluppo e quelli del governo del territorio che hanno nella sostenibilità ambientale il denominatore comune.

Il Piano Regionale di Azione Ambientale nasce, in Toscana, come strumento che cerca di recepire in un unico documento regionale i contenuti dei Piani approvati a livello internazionale, europeo e nazionale (Piano di azione di Johannesburg 2002, Sesto programma comunitario d'azione in materia di ambiente, Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia).

Il PRAA si caratterizza pertanto come un documento con valenza strategica, che comprende:

1. una parte di piano che può essere definita d'indirizzo per le politiche settoriali in ambito ambientale (energia, aria, inquinamento acustico, rifiuti, bonifiche dei siti inquinati, acqua, biodiversità, parchi e aree protette, difesa del suolo e erosione costiera, inquinamento elettromagnetico, rischi industriali, prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento, rischio sismico, valutazione ambientale);
2. una parte composta da azioni dirette caratterizzate da trasversalità (incentivi all'eco-efficienza, quadri conoscitivi, comunicazione, informazione, educazione ambientale, ricerca e innovazione tecnologica, cooperazione internazionale);
3. il sistema di monitoraggio.

Strutturalmente, il Piano PRAA è formato da quattro "Aree di azione prioritaria" (Cambiamenti Climatici, Natura biodiversità e difesa del suolo, Ambiente e Salute, Uso sostenibile delle risorse e gestione dei rifiuti) e 14 "Macroobiettivi", che trovano concretizzazione in "Obiettivi specifici" ed "Interventi". Lo schema seguente mostra l'organizzazione del documento di piano, così come inteso dall'amministrazione regionale.



Schema di piano – da Rel. PRAA 2007-2010

La ricerca dell'eco-efficienza (intesa come insieme di azioni a trend ambientale positivo) nel perseguimento degli obiettivi del Piano caratterizza strumenti ed azioni messi in campo, nell'ottica di una sempre maggiore integrazione delle tematiche ambientali nelle politiche economiche e territoriali.

Il PRAA pertanto si pone ad un livello intermedio tra la pianificazione strategica del Piano Regionale di Sviluppo e i piani di settore, perseguendo una logica d'integrazione attraverso l'individuazione di obiettivi condivisi con i settori d'intervento delle altre politiche regionali.

A seguito è mostrata la sintesi delle Aree di azione prioritaria e la lista dei conseguenti Macroobiettivi presenti nel piano PRAA 2007-2010 nel capitolo 3:

3.1 Cambiamenti climatici

3.1.1 Ridurre le emissioni di gas serra in accordo col Protocollo di Kyoto

3.1.2 Razionalizzare e ridurre i consumi energetici

3.1.3 Aumentare la percentuale di energia proveniente da fonti rinnovabili

3.2 Natura, biodiversità e difesa del suolo

3.2.1 Aumentare la percentuale delle aree protette, migliorarne la gestione e conservare la biodiversità terrestre e marina

3.2.2 Ridurre la dinamica delle aree artificiali

3.2.3 Mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico e riduzione dell'erosione costiera

3.2.4 Prevenzione del rischio sismico e riduzione degli effetti

3.3 Ambiente e salute

3.3.1 Ridurre la percentuale di popolazione esposta all'inquinamento atmosferico

3.3.2 Ridurre la percentuale di popolazione esposta all'inquinamento acustico, all'inquinamento elettromagnetico e alle radiazioni ionizzanti

3.3.3 Ridurre gli impatti dei prodotti fitosanitari e delle sostanze chimiche pericolose sulla salute umana e sull'ambiente

3.3.4 Ridurre il grado di accadimento di incidente rilevante

3.4 Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti

3.4.1 Ridurre la produzione totale di rifiuti, migliorare il sistema di raccolta differenziata e diminuire la percentuale conferita in discarica

3.4.2 Bonificare i siti inquinati e ripristinare le aree minerarie dismesse

3.4.3 Tutelare la qualità delle acque interne e costiere e promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica.

Per la verifica di coerenza tra il *Piano* ed il PRAA regionale si rimanda al Capitolo 7 *Coerenza con gli obiettivi di protezione ambientale* della seconda parte della relazione di valutazione AV 02 - Rapporto Ambientale.

3.7. La valutazione di coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia Livorno

La Provincia di Livorno si dota di nuovo PTCP nel 2009, adeguandosi al PIT regionale.

Il PTCP 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.

All'Articolo 15 della Disciplina vengono individuati gli obiettivi generali del PTCP che definiscono le scelte strategiche da perseguire sull'intero territorio provinciale;

- 1- la tutela, la valorizzazione e la gestione sostenibile delle risorse territoriali ed ambientali quali fattori fondamentali per la promozione ed il sostegno delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;
- 2- lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promuovendo la massima integrazione funzionale e sinergica tra i diversi territori della provincia;
- 3- lo sviluppo delle potenzialità dei territori collinari, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;
- 4- la crescita di competitività del sistema produttivo provinciale coniugando all'impresa l'accessibilità alla ricerca e all'innovazione, alla logistica e alla infrastrutturazione.
- 5- la crescita del territorio provinciale come luogo di accoglienza, di coesione ed integrazione sociale e di nuove opportunità per le comunità ed i cittadini che vi risiedono e che la frequentano, di effettiva affermazione delle pari opportunità;
- 6- la promozione di un diffuso e stabile livello di qualità della vita urbana e rurale finalizzato ad assicurare la migliore accessibilità ai beni e servizi pubblici e di interesse pubblico, creare sinergie fra le diverse componenti, sostanziare i principi del decentramento, della innovazione e dell'efficacia amministrativa, della partecipazione, dei diritti alla scelta dei tempi di vita, della coesione e dell'interazione sociale, etnica e culturale;

- 7- un adeguato livello sicurezza delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;
- 8- l'assunzione del paesaggio come valore fondativo, culturale ed attivo, prima ancora che vincolistico, su cui basare i principi e degli obiettivi generali di qualità territoriale e da assumere come cardine condiviso dalle comunità locali e dalla Provincia di Livorno per il coordinamento territoriale dell'attività di pianificazione e di gestione del territorio;
- 9- una qualità insediativa ed edilizia, opportunamente differenziata nei diversi ambiti territoriali, che garantisca la salvaguardia dell'ambiente naturale, la riduzione dei consumi energetici, la sanità ed il benessere dei fruitori, l'eliminazione delle barriere architettoniche, il diritto all'autodeterminazione delle scelte di vita.

La verifica della coerenza esterna è stata effettuata attraverso la seguente tabella in cui sono messi a confronto ed in relazione gli obiettivi generali del PTC e quelli del *Piano* del Comune di Marciana.

OBIETTIVI GENERALI DEL PTCP	GIUDIZIO	OBIETTIVI DEL PIANO
1- la tutela, la valorizzazione e la gestione sostenibile delle risorse territoriali ed ambientali quali fattori fondamentali per la promozione ed il sostegno delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;	FORTE	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;
2- lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promuovendo la massima integrazione funzionale e sinergica tra i diversi territori della provincia;	-	-
3- lo sviluppo delle potenzialità dei territori collinari, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;	MEDIO	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- la crescita di competitività del sistema produttivo provinciale	MEDIO	O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica

coniugando all'impresa l'accessibilità alla ricerca e all'innovazione, alla logistica e alla infrastrutturazione.		comunale e dunque dell'isola;
5- la crescita del territorio provinciale come luogo di accoglienza, di coesione ed integrazione sociale e di nuove opportunità per le comunità ed i cittadini che vi risiedono e che la frequentano, di effettiva affermazione delle pari opportunità;	MEDIO	O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale da parte dei portatori di handicap;
6- la promozione di un diffuso e stabile livello di qualità della vita urbana e rurale finalizzato ad assicurare la migliore accessibilità ai beni e servizi pubblici e di interesse pubblico, creare sinergie fra le diverse componenti, sostanziare i principi del decentramento, della innovazione e dell'efficacia amministrativa, della partecipazione, dei diritti alla scelta dei tempi di vita, della coesione e dell'interazione sociale, etnica e culturale;	-	-
7- un adeguato livello sicurezza delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;	FORTE	O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale; 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.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali;
8- l'assunzione del paesaggio come valore fondativo, culturale ed attivo, prima ancora che vincolistico, su cui basare i principi e degli obiettivi generali di qualità territoriale e da assumere come cardine condiviso dalle comunità locali e dalla Provincia di Livorno per il coordinamento territoriale dell'attività di pianificazione e di gestione del territorio;	FORTE	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;
9- una qualità insediativa ed edilizia, opportunamente differenziata nei diversi ambiti territoriali, che garantisca la salvaguardia	FORTE	O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale anche da parte dei portatori di handicap;

<p>dell'ambiente naturale, la riduzione dei consumi energetici, la sanità ed il benessere dei fruitori, l'eliminazione delle barriere architettoniche, il diritto all'autodeterminazione delle scelte di vita.</p>		<p>O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standards a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;</p> <p>O.15- aumento della funzionalità della struttura portuale anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan "La rete dei porti toscani" – All. 1 e 2;</p> <p>O.16- incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto;</p> <p>O.17 - incremento delle condizioni di sicurezza per i fruitori delle aree balneabili;</p> <p>O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area limitrofa;</p> <p>O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali;</p>
--	--	--

Ai fini della presente valutazione di coerenza, data la struttura e l'articolazione del PTCP, si è ritenuto opportuno verificare la coerenza del *Piano* anche con gli obiettivi specifici che il piano provinciale individua per:

- il sistema territoriale delle Isole ed il sottosistema dell'isola d'Elba;
- i sistemi funzionali, quali quello turistico-ricettivo e della pesca, che interessano e riguardano direttamente i contenuti e le strategie del *Piano*;

Si è ritenuto altresì indispensabile, al fine di avere un quadro più esaustivo del rapporto esistente tra il PTCP ed il *Piano*, di:

- evidenziare le invarianti strutturali del territorio della Provincia di Livorno presenti nel Comune di Marciana Marina,
- verificare la coerenza del *Piano* con le strategie articolate per sistemi funzionali (Parte III della Disciplina);
- indicare le strategie specifiche che il PTCP individua per il paesaggio.

Sistemi e sottosistemi territoriali

I sistemi e i sottosistemi territoriali del piano provinciale seguono l'andamento fisico, scandendo pianura e collina, costa e mare.

Il Comune di Marciana Marina ricade nel sistema territoriale delle Isole e nel sottosistema territoriale dell'isola d'Elba; il PTCP individua all'art. 26 i seguenti obiettivi generali del sistema:

- abbandono delle funzioni carcerarie a Capraia e Pianosa;
- sviluppo dell'autonomia energetica e idrica mediante oculte e mitigate installazioni impiantistiche tecnologiche;
- mantenimento dell'integrità naturalistica e salvaguardia della connessione mare collina anche dal punto di vista percettivo paesaggistico;
- sviluppo del rapporto Provincia Parco Nazionale dell'Acipelago per una gestione coordinata dei territori;
- sviluppo della fruizione turistica delle isole secondo principi di sostenibilità.
- valorizzazione degli apparati agroforestali.

All'art. 29.1 l'obiettivo specifico per il sottosistema dell'isola d'Elba è la *salvaguardia degli 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.*

Il Piano risulta coerente ed in linea con gli obiettivi di salvaguardare le visuali e gli *orizzonti percettivi*; tra gli obiettivi esplicitati dell'Amministrazione Comunale di Marciana Marittima c'è infatti la *valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto.*

Sistemi e sottosistemi funzionali

Il PTC articola il territorio della provincia di Livorno nei seguenti Sistemi e Sottosistemi Funzionali:

- Sistema funzionale degli insediamenti articolato in:
 - la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa;
 - i luoghi e degli 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 della logistica;
 - risorse idriche
 - rifiuti
 - risorse energetiche
- Sistema funzionale per l'ambiente

Tra i sistemi funzionali che risultano maggiormente attinenti alle tematiche del *Piano* si evidenziano il sistema funzionale della pesca e del turismo.

Per il Sistema funzionale della pesca all'art. 38.1 della Disciplina sono indicati i seguenti obiettivi prestazionali:

- Consolidare il comparto attrezzando appositamente aree portuali di attracco dei pescherecci associate a servizi per l'attività.
- Razionalizzare i punti di attracco dei pescherecci organizzando appositi centri servizi portuali della pesca associati a aree di vendita del prodotto integrati con la città in specie quelle di Livorno, Marina di Cecina, Piombino, Portoferraio, Porto Azzurro e Marina di Campo;
- Per tutto il sistema occorre attivare e/o rafforzare procedimenti di monitoraggio riguardanti le catture massime sostenibili per specie, le catture per unità di sforzo, l'ambiente per specie ittiche.
- Attivare la zonazione delle zone di pesca per le diverse modalità operative e quelle riservate alle nursery delle varie specie ittiche.
- Integrare l'attività della pesca con l'attività turistica;
- Contribuire al conseguimento di un equilibrio duraturo tra le risorse alieutiche e lo sfruttamento delle medesime;
- Rafforzare la competitività delle strutture e lo sviluppo di imprese economicamente valide nel settore;
- Migliorare la qualità e la valorizzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura;

Il *Piano* del Comune di Marciana Marina contribuisce in maniera evidente al secondo obiettivo del PTCP essendo una delle sue finalità principali quella di

riorganizzare e ottimizzare gli spazi di attracco, tra cui quelli destinati alla flotta dei pescherecci.

Per quanto concerne il Sistema funzionale turistico – ricettivo il PTCP individua diversi obiettivi tra cui quelli più significativi ai fini della presente valutazione sono:

- 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.

Si può affermare che le scelte strategiche compiute dal *Piano* inerenti il sistema turistico – ricettivo siano coerenti con quelle PTCP; tra gli obiettivi del *Piano* più significativi si possono elencare:

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.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola;

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.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali;

Invarianti territoriali

Si riportano di seguito le invarianti del territorio, individuate dal PTCP di Livorno, che interessano il Comune di Marciana Marina o più direttamente la struttura portuale.

All'art. 52 della Disciplina, tra le invarianti strutturali associate agli obiettivi prestazionali del sistema funzionale delle attività economiche vi sono:

- il *Sistema produttivo provinciale della pesca marittima*, in cui si indica come invariante, i porti di attracco della pesca professionale e fra questi è annoverata Marciana Marina.
- il *Sistema produttivo provinciale turismo*, in cui le invarianti strutturali sono individuate da porti nautici da diporto e relative previsioni di ampliamento; fra queste Marciana Marina.

All'art. 56 della Disciplina, fra le Invarianti strutturali del sistema funzionale delle aree protette vi sono "le praterie di Posidonia risultanti dagli studi specifici" .

Quanto alle invarianti strutturali per il sistema territoriale delle 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) *E' 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) *E' condizione penalizzante nei tratti di costa urbana sabbiosi e i tratti di costa urbana rocciosi;*
- 3) *E' condizione preferenziale nei contesti mare-costa a carattere insediativo produttivo e portuale".*

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

- *I corridoi paesistici costituiti dai vallivi ricomprendenti 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 aereoportuale 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*

Si ritiene importante riportare l'Art.75 Obiettivi indirizzi e prestazioni statutarie per gli approdi turistici poiché in esso sono contenute delle Linee guida relative alla realizzazione e gestione di approdi sostenibili.

"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."

Strategie di sviluppo territoriale

Il PTCP all'articolo 89 della Disciplina si individuano i seguenti obiettivi strategici:

- *lo sviluppo del sistema portuale regionale della provincia di Livorno*
- *assumere la mobilità e la logistica come fattore di incentivazione allo sviluppo*
- *il completamento infrastrutturale del corridoio tirrenico*
- *lo sviluppo dei territori connessi al sistema portuale regionale*
- *le relazioni interprovinciali: Pisa, Grosseto*
- *affermare un'economia del mare fondativa del sistema economico provinciale*
- *affermare il ruolo della provincia quale luogo laboratorio della sostenibilità ambientale*
- *costruire il sistema delle relazioni territoriali fondato su una sinergia di azioni mirate*
- *assumere come fondativa la scalata ai gradi qualitativi superiori della vita urbana e di relazione*

Tali strategie sono rafforzate dalla loro integrazione in progetti di valenza paesaggistica, come l'art 89 dichiara, che rinvia ad una apposita disciplina sui valori statuari del paesaggio provinciale *che reca gli elementi essenziali per lo sviluppo di una visione strategica complessa e coordinata della valorizzazione del patrimonio paesaggistico del territorio provinciale e delle connesse strategie in coerenza con il piano paesistico regionale. Il PTC individua tre assi strategici complementari e definisce in relazione ad essi una strategia di piano unitaria e integrata per la valorizzazione del patrimonio paesaggistico della provincia. I tre assi strategici di concezione della strategia di piano sono:*

- A- il sistema di relazione dei paesaggi protetti;*
- B- il sistema turistico ricreativo delle green way;*
- C- le diversità paesaggistiche della costa.*

Il *Piano* si inserisce coerentemente, con i suoi obiettivi, nelle strategie più generali definite dallo strumento di pianificazione territoriale contribuendo con i suoi obiettivi ed azioni a sviluppare il sistema portuale della provincia; la riqualificazione della struttura portuale, può diventare inoltre un volano di uno sviluppo economico per tutta Marciana Marina e per il territorio circostante

Le strategie di competitività territoriali specifiche per i sistemi territoriali sono individuati dell'art. 95 dalla Disciplina; particolarmente significative sono quelle relative al *Mare* e all'*Elba* di seguito riportate:

Il mare

- *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.*

L'Elba

- *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*
- *assumere un programma strategico della percorribilità viaria extraurbana*
- *promuovere la sinergia Parco-Provincia*

All'articolo 96 inoltre sono riportate le strategie articolate per funzioni; un obiettivo specifico per il sistema funzionale del turismo è *"Favorire un processo di interazione e integrazione del turismo con la nautica da diporto"*.

Tale obiettivo è evidentemente coerente con quanto asserito e perseguito dal *Piano* che vuole, proprio con la riorganizzazione del porto ed il recupero degli spazi che lo contengono promuovere l'integrazione tra il turismo e la nautica e fare di Marciana Marina un luogo capace di attrarre non solo i fruitori del porto ma anche un turismo di qualità.

Particolare rilievo è dato dal PTCP agli aspetti paesaggistici per i quali nelle NTA sono individuate specifiche strategie di governo del territorio tra le quali si ritiene da sottolineare quelle relative ai sistemi paesaggistici dei nuclei urbani maggiori. Per questi il PTCP 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 PTCP inoltre, indirizza verso il miglioramento dei caratteri percettivi ed il potenziamento della relazione tra l'edificato della costa e l'immediato entroterra.

Il *Piano*, pur intervenendo prevalentemente sull'area del porto e del lungo mare, cerca di ricostruire il legame tra la struttura portuale e ciò che lo circonda principalmente in termini di recupero dell'emergenze architettoniche, di

riqualificazione della passeggiata e attraverso il recupero e la tutela delle visuali da e verso il porto.

Il Sottosistema territoriale dell'isola dell'Elba è costituito dal territorio *ricompreso dai seguenti ambiti di paesaggio appartenenti al sistema provinciale di paesaggio insulare:*

- *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)*

COMMENTO

L'analisi di coerenza con il PTCP, pur nella sua complessità, ha evidenziato un grado di coerenza *forte* tra il *Piano* e la politica di governo del territorio provinciale; la coerenza si manifesta sia con gli obiettivi generali del PTCP, contenuti nella tabella di coerenza, sia con gli obiettivi specifici per i sistemi territoriali e per i sistemi funzionali sia con le strategie generali e specifiche del piano.

In sintesi si ritiene che il *Piano* sia coerente e complementare al PTCP.

4. LA VIGENTE DISCIPLINA DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI FRA MODELLI GESTIONALI E REMUNERATIVITÀ DEL SERVIZIO.

A cura dell'Avvocato Luciano Gallo

Nell'ambito della valutazione degli effetti socio-economico-sociali, derivanti dall'attuazione delle scelte contenute nel PRP ed oggetto di valutazione integrata ex artt. 11 e seguenti della L.R.T. n. 1/2005 e s.m.i., assume un rilievo centrale la disciplina di affidamento della (futura) gestione della struttura portuale, si ripete, nel rispetto delle previsioni del PRP.

In proposito, si segnala – in quanto aderente al contesto (istituzionale, fattuale, politico e socio-economico) di riferimento in concreto riferibile all'attivazione del procedimento di pianificazione in commento - quel filone interpretativo, dottrinario e giurisprudenziale, che riconduce la gestione di un porto turistico alla categoria dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, di cui all'art. 112 del D. Lgs. n. 267/2000 (più noto come TUEL – Testo Unico 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 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).

Tale orientamento è stato da ultimo confermato anche dalla più recente giurisprudenza amministrativa toscana, riferita a strutture portuali di ambito locale (da ultimo TAR Toscana, sez. III, sentenza n. 162/2011).

Ciò posto, occorre muovere dalla disciplina in concreto applicabile nei casi di affidamento della gestione della struttura portuale.

La materia aveva ricevuto un'organica "sistemazione" con l'art. 23 *bis* del d.l. 25 giugno 2008, convertito con modificazioni nella legge n. 133/2008, che - per gli aspetti con la prima non incompatibili - comunque faceva salve le previsioni contenute nell'art. 113 TUEL; con D.P.R. n. 168/2010 era stato, poi, introdotto il Regolamento attuativo della disciplina statale, contenente previsioni di dettaglio in ordine a tutti gli elementi costitutivi del servizio, non esclusi gli elementi di cui tener conto in sede di gara di evidenza pubblica.

Dunque, l'affidamento della gestione del servizio pubblico doveva 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*.

Come è noto, a seguito del referendum popolare dello scorso giugno, è stata abrogata la disciplina sui SPL a rilevanza economica, nell'ambito dei quali di certo rientra la gestione di un porto turistico ⁽⁵⁾.

Allo stato non esiste una specifica disciplina regolatrice gli affidamenti dei servizi pubblici locali, ma vigono direttamente i principi generali di derivazione comunitaria.

Ciononostante, l'abrogata disciplina conteneva una serie di strumenti oggi ancora validi - se rispondenti ai criteri comunitari che si vedranno più avanti - essendo stato cancellato prevalentemente l'obbligo di esternalizzare la gestione senza intaccare le diverse tipologie di affidamento.

In primo luogo, va osservato che le modalità di affidamento regolate prima dall'articolo 23 *bis* si applicano ancora oggi ai servizi di rilevanza economica. La rilevanza economica del servizio, infatti, ha imposto, con il tempo, l'adozione, ai fini della gestione del servizio, di strutture societarie afferenti al diritto commerciale.

Ad oggi, dunque, la gestione dei servizi pubblici locali può essere affidata con le seguenti modalità:

a. in favore di operatori economici privati (mediante procedura di evidenza pubblica);

⁵ L'effetto abrogativo della disciplina sui SPL è stato da ultimo dichiarato con D.P.R. 18 luglio 2011, n. 113.

- b. in favore di società miste (sempre a seguito di procedura di evidenza pubblica e nel rispetto dei principi comunitari, vedi infra);
- c. in favore di società *in house* (purché corrispondenti ai criteri imposti dalla disciplina comunitaria).

Se durante la vigenza dell'articolo 23 bis la privatizzazione, insieme all'affidamento a società miste, rappresentava una delle modalità c.d. ordinarie, ad oggi ritorna ad essere una delle modalità cui possono, e non più devono, ricorrere gli Enti locali.

In primo luogo, è da sottolineare come il riconoscimento ai singoli imprenditori e alle società, comunque costituite, ossia la cd. libertà delle forme di gestione (ad es. consorzi, società a responsabilità limitata, ecc.), è parsa essere la soluzione migliore per ampliare il mercato e la libertà di competizione sulla scorta delle pronunzie giurisprudenziali comunitarie a partire dalla sentenza del 18 dicembre 2007, causa C-357/06.

La libertà delle forme di gestione è poi associata al rispetto delle procedure ad evidenza pubblica sulla selezione del candidato. Il procedimento di selezione del contraente privato, infatti, è caratterizzato dall'espletamento di una procedura competitiva rispettosa dei principi del Trattato istitutivo della Comunità Europea e di quelli relativi ai contratti pubblici.

È da notare che i principi in forza dei quali si debba procedere all'esternalizzazione – che erano individuati anche dall'art. 23 bis, secondo comma, lett. a) –, erano identici a quelli iscritti all'art. 30 del d. lgs. 163 del 2006, ossia il Codice dei Contratti Pubblici (in avanti solo Codice), in tema di concessioni di servizi. Pertanto, ora, a seguito dell'abrogazione dell'articolo 23 bis, occorre far riferimento – in via analogica – proprio all'insieme di principi descritti nell'articolo 30 del Codice.

Invero, la disposizione da ultimo richiamata, dopo aver escluso la disciplina ivi contenuta dall'applicazione delle norme del Codice, stabilisce comunque la soggezione della concessione di servizi al rispetto dei principi del Trattato che istituisce la Comunità europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità.

Principi che, come ribadito dalla sentenza della Corte costituzionale n. 24 del 2011 (in occasione del sindacato sull'ammissibilità dei quesiti referendari) assumono ora maggiore pregnanza proprio a seguito dell'abrogazione della normativa nazionale, in quanto direttamente applicabili alla disciplina in esame.

Occorre sottolineare, tuttavia, che le disposizioni contenute invece nel regolamento n. 168/10, venute meno formalmente a seguito dell'abrogazione dell'articolo 23 bis, essendo il frutto di una scelta discrezionale del legislatore – in quanto conseguenza di un assetto concorrezionale particolarmente accentuato – non sembrano in questa sede poter essere oggetto di specifica trattazione.

Infatti, se le valutazioni generali in ordine alle modalità di affidamento tassativamente elencate nell'ex art. 23 bis possono essere oggi riprese perché non espressamente vietate, le disposizioni di dettaglio, invece, rispecchiano – conseguentemente – uno specifico modello di affidamento cancellato ormai dall'ordinamento.

Sul punto, quindi, sembra corretto attendere maggiori e specifici indirizzi da parte del legislatore, che deve tener conto della volontà referendaria la quale non ha espressamente vietato le esternalizzazioni richiedendo comunque un intervento del legislatore.

Orientativamente appare corretto dire, alla luce delle pronunzie della Corte costituzionale, che il recente effetto ri-espansivo della disciplina europea in tema di servizi di interesse generale, non implica una restrizione delle condizioni per procedere all'affidamento del servizio pubblico a soggetti interamente privati. Si ricordi che la disciplina europea, rispetto a quella nazionale non più in vigore, non predilige una forma di gestione in luogo di un'altra.

L'altra procedura di affidamento del servizio, non più ordinaria, è costituita dalla possibilità per l'amministrazione di affidare la gestione del servizio ad una società mista.

Ciò è possibile, o privatizzando in parte qua una società pubblica già esistente ovvero creando una società ad hoc semi pubblica, secondo il modello del c.d.

partenariato pubblico privato. Tuttavia, anche in questo caso si deve distinguere tra ciò che non è più cogente a seguito del referendum e ciò che vige indipendentemente dall'abrogazione.

Anche in questo caso, infatti, si può senza ombra di dubbio ritenere che sia decaduto l'obbligo di vendere una quota non inferiore al 40 %, ma resta ancora valido il principio c.d. "della gara a doppio oggetto".

Quest'ultima espressione è il frutto di un complesso lavoro interpretativo della giurisprudenza amministrativa teso a conciliare i principi comunitari in tema di società miste. La gara si dice, quindi, "a doppio oggetto" perché volta a garantire due aspetti peculiari che la società mista deve possedere.

In altri termini, l'affidamento diretto alla società mista è possibile alla doppia condizione che la scelta del socio privato avvenga mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e che a tale socio siano attribuiti specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio.

La gara, che contempla questi due elementi caratteristici, quindi, tenderà a selezionare un partner privato, non solo in grado di soddisfare gli standard soggettivi richiesti ma anche i requisiti di ordine oggettivo in merito agli specifici compiti operativi richiesti per l'erogazione del servizio. Si è così voluto evitare che il socio privato puntasse alla società mista al solo scopo di allocare risorse finanziarie e non invece a fornire competenze tecnico-operative identificative del servizio.

Invero, una soluzione diversa da quella poi adottata dal legislatore, avrebbe anche alterato gli equilibri di mercato predisponendo una concorrenza a favore esclusivamente di gruppi dotati di ingenti capitali ma privi del know-how necessario per l'erogazione del servizio.

Si giunge così all'affidamento in house.

Tale forma di affidamento riprende la sua piena validità proprio a seguito dell'abrogazione del 23 bis, che la considerava derogatoria rispetto alla disciplina ordinaria, sottoponendo la sua legittimità a stringenti e peculiari situazioni di fatto. Come già detto, con la caducazione della normativa nazionale è venuto meno il

regime di sfavore per quest'istituto. Pertanto, anche questa forma di affidamento, sarà ammissibile solo se vi ricorrono le condizioni previste dall'ordinamento comunitario in tema di *in house contract*.

Anzitutto, si devono descrivere i requisiti identificativi dell'affidamento in house.

La giurisprudenza comunitaria, prima, e quella nazionale, poi, hanno individuato i seguenti elementi:

- ✓ l'amministrazione aggiudicatrice deve esercitare sul soggetto affidatario un "controllo analogo" a quello esercitato sui propri servizi;
- ✓ il soggetto affidatario deve svolgere la maggior parte della propria attività in favore dell'ente di appartenenza (Corte di Giustizia, 17 luglio 2008 n. C-371/05).

Per significare lo stretto rapporto che deve intercorrere tra l'Amministrazione e l'aggiudicatario, si è intesa la società in house come una *longa manus* dell'Amministrazione.

Conseguentemente, in ragione del "controllo analogo" e della "destinazione prevalente dell'attività", *"l'ente in house non può ritenersi terzo rispetto all'amministrazione controllante ma deve considerarsi come uno dei servizi propri dell'amministrazione stessa (principi affermati dalla Corte di giustizia a partire dalla sentenza Teckal del 18 novembre 1999, C-107/98)"* (TAR Puglia, Lecce, sez. II, Lecce, 4 ottobre 2007 n. 3436, in senso conforme Consiglio di Stato, sez. VI, 3 aprile 2007, n. 1514, da ultimo CdS n. 7214/10 e 1447/11).

Occorre specificare, ora che l'istituto dell'*in house* ha ripreso la sua piena espansione, cosa intende il diritto comunitario per "controllo analogo e attività prevalente".

Rispetto al primo requisito, la Corte di Giustizia ha escluso che possa sussistere il controllo analogo in presenza di una compagine societaria composta anche da capitale privato (Corte di giustizia, 11 gennaio 2005, C-26/03, Stadt Halle; 11 maggio 2006, C-340/04). Tuttavia, la partecipazione pubblica totalitaria è elemento necessario, ma non sufficiente, per integrare il requisito del controllo analogo.

La giurisprudenza comunitaria ha messo in evidenza i seguenti elementi affinché si possa considerare legittimo un affidamento in house:

- ✓ il consiglio di amministrazione della società in house non deve avere rilevanti poteri di gestione, sicché l'ente pubblico deve esercitare un controllo prevalente rispetto al resto della compagine societaria;
- ✓ l'impresa non deve aver acquistato una vocazione commerciale che renda precario il controllo dell'ente;
- ✓ le decisioni più importanti devono essere sottoposte al vaglio preventivo dell'ente affidante;
- ✓ lo statuto della società non deve prevedere l'ingresso di capitale privato, anche minoritario, nella compagine sociale.

Elencati i requisiti identificativi del 'controllo analogo' non resta che descrivere il secondo elemento caratteristico dell'*in house*: il requisito della prevalente attività. Lo scopo di tale ultimo requisito è quello di tutelare le regole della concorrenza che risulterebbero violate nel caso di un affidamento in via diretta in favore di un'impresa che opera a tutti gli effetti sul mercato, posto che detta impresa godrebbe di una posizione di sicuro privilegio.

A tal proposito, la Corte di Giustizia ha affermato che *"il giudice competente deve prendere in considerazione tutte le circostanze del caso di specie, sia qualitative sia quantitative. Quanto all'accertare se occorre tener conto in tale contesto solo del fatturato realizzato con l'ente locale controllante o di quello realizzato nel territorio di detto ente, occorre considerare che il fatturato determinante è rappresentato da quello che l'impresa in questione realizza in virtù delle decisioni di affidamento adottate dall'ente locale controllante, compreso quello ottenuto con gli utenti in attuazione di tali decisioni...non è rilevante sapere chi remunera le prestazioni dell'impresa in questione, potendo trattarsi sia dell'ente controllante sia di terzi utenti di prestazioni fornite in forza di concessione...nel caso in cui diversi enti locali detengano un'impresa, la condizione relativa alla parte più importante della propria attività può ricorrere qualora l'impresa in questione svolga la parte più importante della propria attività con questo o con quell'ente locali, ma con tali enti complessivamente considerati"* (Corte di Giustizia, Causa C-340/04 "Carbotermo", 12 gennaio 2006).

In conclusione, secondo la giurisprudenza, nel valutare se un'impresa svolga la parte prevalente con un ente pubblico/i che la detiene o la detengono occorre tener conto di tutte le attività realizzate da tale impresa indipendentemente da chi remunera l'attività e dal territorio sul quale sono erogati i servizi.

Dall'altro lato, la realizzazione dei lavori e degli interventi che saranno previsti nel PRP, una volta approvato, e che, pertanto, dovranno essere realizzati nel periodo di efficacia del piano (attuativo) comporta l'applicazione della distinta disciplina dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.).

I due aspetti, a ben vedere, si intrecciano e la concreta scelta del modello gestionale della struttura portuale sarà il portato di due elementi: quello discrezionale tipico di ogni scelta politica, riservata all'Amministrazione comunale, e quello di sostenibilità economico-finanziario del modello medesimo.

In altri termini, laddove – per schematizzare – l'Amministrazione comunale dovesse orientarsi alla gestione diretta del SPL, attraverso la creazione di apposita società *in house*, l'effettività della gestione dipenderà dai seguenti due elementi:

- a. sussistenza delle condizioni di legittimità dell'affidamento c.d. *in house*;
- b. disponibilità delle risorse economiche necessarie per la realizzazione delle opere e dei lavori previsti nel PRP (e da affidare mediante procedura di gara).

Laddove, invece, l'Amministrazione comunale dovesse orientarsi verso l'affidamento della gestione in favore di imprenditori privati o di società mista pubblico-privata appare evidente che la gara ad evidenza pubblica dovrà richiedere espressamente ai Concorrenti di impegnarsi a realizzare gli investimenti previsti nel PRP, sia da un punto di vista finanziario (come socio finanziatore), sia da quello realizzativo (socio industriale/operativo).

In concreto, poi, in quest'ultima ipotesi la vigente disciplina dei Contratti pubblici individua molteplici modalità di realizzazione e gestione di un'opera, fra le quali le principali espressioni sono quelle della concessione di costruzione e gestione, della finanza di progetto e, da ultimo, del leasing immobiliare.

In definitiva, al privato (unico gestore o quale socio della costituenda società mista) verrà richiesto di coprire – finanziariamente – il costo degli investimenti per la

realizzazione degli interventi previsti nel PRP; il canale della remuneratività è assicurato dalla possibilità di gestire funzionalmente ed economicamente il servizio portuale per la durata prevista in sede di gara (e corrispondente a quella necessaria per il recupero degli investimenti medesimi).

Da ultimo una precisazione importante.

La caratterizzazione della gestione della struttura portuale come servizio pubblico locale porta con sé conseguenze rilevanti. In altri termini, l'Amministrazione comunale – nell'indizione della gara per l'affidamento del servizio, per l'attuazione del PRP – dovrà:

- ✓ innanzitutto individuare in concreto l'oggetto del servizio;
- ✓ solo dopo dovrà individuare e scegliere il modello gestionale (sulla base dei due elementi della discrezionalità politico-amministrativa e dell'effettività della gestione);
- ✓ quindi, indire la gara di evidenza pubblica (con la previsione delle relative regole di partecipazione).

Orbene, nulla toglie che il Comune – nell'individuare l'oggetto del servizio – possa considerare attività e compiti non direttamente riferibili ai servizi portuali in senso stretto; solo in via esemplificativa, potrebbero essere affidati al futuro soggetto gestore anche le attività/servizi di animazione e marketing territoriale, valorizzazione del rapporto fra porto e paese, sostenibilità ambientale, tutela di fasce di utenza.

Del resto, in tale direzione pare muoversi concretamente la stessa Amministrazione comunale che – in occasione della domanda di trasferimento a titolo gratuito della Torre cittadina, prospiciente l'area portuale, presentata all'Agenzia del Demanio, nell'ambito del c.d. federalismo demaniale – avrebbe immaginato di inserire la valorizzazione del bene culturale (previa effettuazione degli interventi di risanamento necessari) fra i compiti del futuro gestore dei servizi portuali (e, dunque, a carico di quest'ultimo).

Ebbene, non v'è dubbio che – in concreto -- la scelta del modello gestionale di affidamento del servizio (*in house*, imprenditore privato o società mista) dipenderà dalla concreta individuazione dell'oggetto dei servizi da affidare, dai relativi oneri economici e dalla disponibilità o meno, da parte del Comune, delle risorse

necessarie; il tutto nel rispetto del principio dei SPL della remuneratività della gestione affidata.

5. LA VALUTAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO

Per l'elaborazione del *Piano* si è reso necessario costruire un quadro conoscitivo adeguato alle delicate caratteristiche ambientali e paesaggistiche del luogo dove sorge la struttura portuale; sebbene il *Piano* preveda la riorganizzazione ed ottimizzazione degli ormeggi della struttura portuale e quindi intervenga su una realtà già esistente e consolidata, il pianificatore ha scelto di fondare il progetto su solide basi informative.

Gli approfondimenti conoscitivi hanno riguardato, non solo gli aspetti ambientali più prettamente legati alla struttura portuale, ma anche quelli di tipo urbanistico e paesaggistico relativi all'intorno in cui il porto sorge e all'intera cittadina di Marciana Marina.

Nel dettaglio il quadro conoscitivo è costituito dai seguenti elaborati:

VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO

QUADRO CONOSCITIVO

- QQ 01 – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA, scala 1:1.500
- QC 02 – VALORE E STATO DI CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO E DEGLI SPAZI APERTI, scala 1:2.000
- QC 03 – DESTINAZIONE FUNZIONALE PREVALENTE DEI PIANI TERRA DEL PATRIMONIO EDILIZIO E DEGLI SPAZI APERTI, scala 1:2.000
- QC 04 – MOBILITÀ E SOSTA, scala 1:2.000
- QC – RELAZIONE TECNICO-METODOLOGICA
- QC – SCHEDATURA DEL PATRIMONIO EDILIZIO (PE) E DEGLI SPAZI APERTI (SA) ESISTENTI – AGGIORNATA A MAGGIO 2010

PIANO REGOLATORE PORTUALE – Variante a Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico

QUADRO CONOSCITIVO

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

QUADRO CONOSCITIVO – ASPETTI IDRAULICI E DI PORTISTICI

- QC.AI 01 – PLANIMETRIA AREA PORTUALE STATO ATTUALE, scala 1:1.000
- QC.AI 02 – PLANIMETRIA DEL FONDALE STATO ATTUALE, scala 1:1.000

QC.AI 03 – PLANIMETRIA CONCESSIONI E SERVIZI PORTUALI STATO ATTUALE, scala 1:1.000

QC.AI 04/1 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/1, scala 1:1.000

QC.AI 04/2 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/2, scala 1:1.000

QC.AI 04/3 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/3, scala 1:1.000

QC.AI 04/4 – VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE/4, scala 1:1.000

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

AV 02 – V.A.S. RAPPORTO AMBIENTALE

AN REL – RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

AP REL - PROCESSO PARTECIPATIVO

Parte integrante del Quadro Conoscitivo è il Rapporto preliminare, elaborato nell'ambito della valutazione ambientale strategica V.A.S., che, insieme ai contributi degli enti coinvolti, ha fornito al progettista importanti informazioni relative agli aspetti ambientali del territorio di Marciana Marina.

Il quadro conoscitivo, elaborato partendo dagli elaborati del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico, ha richiesto inoltre approfondimenti tecnici tra cui sopralluoghi nel centro abitato ed immersioni nello specchio acqueo del porto.

Il Piano, intervenendo ed avendo tra i suoi protagonisti principali la Torre Tardorinascimentale, ha basato alcune scelte progettuali – quali la riqualificazione del lungomare, l'inserimento paesaggistico di elementi detrattori (gru di alaggio) – su attente indagini e ricerche storiche al fine di recuperare e restituire ai cittadini di Marciana Marina il "loro" lungomare.

Da quanto detto si può affermare che il quadro conoscitivo del *Piano* è adeguato alle problematiche a cui il piano stesso deve dare risposta. Le emergenze ambientali, naturalistiche ed architettoniche sono state studiate ed analizzate in maniera approfondita.

Inoltre come già evidenziato il *Piano* ha cercato di comprendere, prima di delineare la sua idea del Porto, quali necessità la struttura e soprattutto quali servizi e infrastrutture fossero utili anche per la popolazione residente.

6. LA VALUTAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Il percorso partecipativo del *Piano* è stato svolto all'interno del processo di valutazione ai sensi dell'art. 12 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale 9 febbraio 2007 n. 4/R "Regolamento di attuazione dell'art. 11, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005 n. 1 (*Norme per il governo del territorio*) in materia di valutazione integrata.

La Partecipazione ha previsto, come stabilito dal già citato art.12 del Regolamento n. 4/2007, il confronto e la concertazione con i soggetti istituzionali, le parti sociali e le associazioni ambientaliste, l'informazione al pubblico attraverso diverse forme di comunicazione nel corso del processo di valutazione, per garantire la visibilità dei processi rilevanti ai fini dell'informazione e partecipazione e l'accessibilità dei contenuti.

L'attività di partecipazione ha garantito inoltre il coordinamento con le forme di partecipazione alla valutazione ambientale.

In osservanza del disposto degli artt. 19 e 20 della L.R. n° 1/2005 l'Amministrazione Comunale ha istituito, nella persona del geom. Rosario Navarra, il Garante della Comunicazione che ha avuto il compito di assicurare la conoscenza effettiva e tempestiva delle scelte e dei supporti conoscitivi relativi alle fasi procedurali di formazione della Variante al Piano Strutturale, della Variante al RU e del Piano Regolatore Portuale ed ha promosso l'informazione dei cittadini singoli o associati.

L'Amministrazione Comunale si è impegnata quindi, durante la fase di elaborazione degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio in oggetto, a cercare il massimo contributo della popolazione locale e dei principali soggetti attivi, quali associazioni ambientaliste, parti sociali e realtà associative che operano quotidianamente sul territorio comunale, attraverso l'organizzazione di incontri pubblici rivolti alla discussione e alla partecipazione.

Nella fase iniziale della formazione degli strumenti in oggetto, si è aperta la consultazione sui contenuti inerenti gli aspetti ambientali, in cui sono state coinvolte soltanto le autorità con competenze ambientali; una volta predisposta la documentazione necessaria, sono state infatti convocate le autorità con competenze ambientali sia quelle tenute a esprimere un parere sulle variante al PS e al RU e sul Piano Regolatore Portuale sia quelle in possesso di dati o informazioni utili alla predisposizione dei piani in oggetto.

Il percorso partecipativo, aperto alla cittadinanza ed a tutti gli stakeholders interessati, ha preso avvio con il primo incontro pubblico svoltosi il 22 febbraio 2010, al quale hanno partecipato circa 50 cittadini e durante il quale è stato illustrato l'Avvio del procedimento e le fasi procedurali da seguire nella formazione del *Piano*.

Il percorso partecipativo è stato concepito come un'occasione di apprendimento reciproco volto a creare sinergie tra le conoscenze "scientifico-disciplinari" dei tecnici e degli amministratori e la conoscenza diffusa degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio.

L'attività di partecipazione è stata rivolta verso tutti i soggetti direttamente e/o indirettamente interessati dagli effetti delle decisioni e il cui apporto ha permesso di arricchire le scelte e conseguire, così, decisioni migliori, in quanto più eque, più condivise e più efficaci. La partecipazione ha cercato di coinvolgere:

- soggetti istituzionali: rappresentanti politici, altri enti pubblici di governo e gestione del territorio;
- parti sociali: associazioni sindacali, rappresentanti di categorie economiche e sociali;
- gruppi di espressione della società civile: associazioni di volontariato, pubbliche assistenze, associazioni culturali, ecc.;
- abitanti e residenti del territorio comunale.

Il processo di partecipazione del *Piano* di Marciana Marina ha posto particolare attenzione nel creare contesti e individuare metodologie strutturate in grado di mettere in relazione la società civile, le istituzioni/amministrazione e i tecnici, così da far interagire le competenze e valorizzare la diversità dei punti di vista.

Nel Marzo 2011 si è svolta una tappa fondamentale per il processo partecipativo. Lo specifico percorso di coinvolgimento è stato articolato in due fasi:

- 1- la prima finalizzata all'individuazione delle situazioni problematiche, ma anche delle risorse, aspettative e visioni della comunità rispetto al futuro e alle possibili trasformazioni del territorio comunale;
- 2- la seconda tesa a condividere i risultati del processo partecipativo, le carte di sintesi del piano e gli orientamenti progettuali.

Il passaggio sostanziale a cui ci si riferisce è l'iniziativa "il Porto in Piazza" svoltasi dal 4 al 6 Marzo 2011.

Durante tre giorni di lavoro intensivo, svolto presso i principali luoghi di incontro di Marciana Marina, sono stati illustrati i risultati di un anno di studi, ricerche e incontri con gli enti, ascoltate perplessità e proposte, messe insieme le idee per definire un progetto complessivo che andrà a costituire la base dell'accordo di programma che il Comune siglerà con Regione e Provincia e che costituirà il punto di partenza per la realizzazione del porto turistico.

Le attività del processo partecipativo hanno avuto le finalità di:

- integrare il quadro conoscitivo attraverso la conoscenza degli abitanti
- arricchire le strategie d'intervento con ulteriori idee
- approfondire insieme ai tecnici alcune ipotesi progettuali

Il processo d'ascolto ha permesso di aumentare il grado di consapevolezza dei cittadini riguardo alle scelte del piano, a partire dai requisiti di fattibilità e di opportunità delle possibili azioni e in un'ottica di rispetto delle esigenze del bene comune, ma ha anche permesso di fornire ai progettisti diverse indicazioni riguardo ai requisiti prestazionali e qualitativi percepiti come prioritari dai cittadini.

Il processo partecipativo, come si legge nel rapporto del Responsabile delle attività partecipative arch. Chiara Luisa Pignaris, non è stato inteso come un adempimento burocratico, ma come un'opportunità di apprendimento reciproco finalizzato a creare sinergie tra le conoscenze "scientifico--disciplinari" dei tecnici e degli amministratori e la conoscenza diffusa degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio marinese. Per questo, il gruppo di lavoro ha partecipato attivamente, in collaborazione con la Responsabile delle attività partecipative ai diversi momenti pubblici previsti.

Per attivare la discussione sono state utilizzate metodologie d'interazione appositamente studiate per permettere, anche ai cittadini meno esperti o meno abituati a parlare in pubblico, di esplicitare le proprie idee e proposte, interloquendo con i tecnici e gli amministratori in modo diretto e informale.

Durante le tre giornate sono state quindi organizzate diverse attività di coinvolgimento, ispirate alla metodologia dell'*outreach* e della progettazione partecipata.

Il programma dell'iniziativa il Porto in Piazza è stato il seguente:

Venerdì 4 marzo

- saluto del sindaco e presentazione del programma delle giornate
- presentazione del quadro conoscitivo e prime ipotesi progettuali

Sabato 5 marzo

- allestimento di punto di informazione e ascolto *in piazza Vittorio Emanuele*
- laboratorio di progettazione partecipata per associazioni e operatori (a invito)
- laboratorio di progettazione partecipata per i cittadini (ingresso libero)

Domenica 6 marzo

- incontri tematici di approfondimento (ingresso libero)

Le giornate d'ascolto, come risulta dal rapporto del responsabile della partecipazione, hanno visto una partecipazione numerosa.

Alla presentazione dell'iniziativa (venerdì pomeriggio) hanno partecipato una cinquantina di persone e durante la serata sono passati a farsi spiegare il progetto dai tecnici oltre 200 cittadini.

Altrettanti sono passati, durante la mattina seguente, presso i "tavoli d'ascolto" in piazza Vittorio Emanuele.

Nel pomeriggio della stessa giornata (sabato 5 marzo) si è svolto il laboratorio riservato agli operatori, a cui sono venuti rappresentanti di una ventina di organizzazioni.

Al laboratorio serale rivolto ai cittadini hanno partecipato circa una trentina di persone, alcune delle quali si sono fermate a lungo a discutere.

Minor presenza si è vista invece alla mattinata di domenica 6 marzo, dedicata al lavoro a gruppi su temi proposti dai partecipanti.

Con i cittadini intervenuti, circa una quindicina, sono stati approfonditi alcuni temi "chiave" che erano già stati oggetto di animate discussioni durante i giorni precedenti.

Inoltre, al fine di rendere chiare e trasparenti le scelte dell'Amministrazione e le fasi di elaborazione del *Piano*, è stata aperta una pagina sul sito web del Comune dove sono stati resi disponibili, tutti i documenti prodotti dai tecnici incaricati all'elaborazione del *Piano* e quelli relativi al percorso partecipativo.

Commento

Da quanto sopra esposto è emersa un'alta qualità della pratica partecipativa, il percorso partecipativo, svolto durante la fase di analisi e di elaborazione del Piano, ha infatti permesso ai cittadini, agli operatori, ed a tutti i soggetti coinvolti, di

incrementare la conoscenza, di prendere parte ai confronti ed allo scambio di opinioni.

Si ritiene che la popolazione sia stata messa in grado di partecipare attivamente e con trasparenza alle politiche di gestione del territorio, attraverso l'utilizzo di metodologie di partecipazione adeguate e con l'organizzazione di incontri ben strutturati, organizzati e gestiti.

Quanto sino adesso attivato in termini di partecipazione è da considerarsi parte di un processo non ancora conclusosi; successivamente infatti il percorso partecipativo, nella fase tra adozione ed approvazione del *Piano*, proseguirà attraverso le osservazioni che i cittadini potranno effettuare al fine di apportare contributi al *Piano* stesso.

7. IL QUADRO NORMATIVO EUROPEO, ITALIANO, REGIONALE TOSCANO: PIANIFICAZIONE, VALUTAZIONE AMBIENTALE, PORTUALITÀ

Occorre ricordare il complesso quadro normativo per definire le scelte di governo territoriale in materia di portualità e servizi alla nautica, supportate dalle idonee attività di valutazione.

7.1. Europa

- Direttiva 2001/42/CE valutazione di impatto di determinati piani e programmi;
- Direttiva 85/337/CE valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, modificata da Direttive 97/11/CE e 2003/35/CE sulla partecipazione del pubblico;
- Direttiva 96/61/CE modificata da Direttiva 2003/35/CE sulla partecipazione del pubblico;
- L. 349/1986;
- D.P.C.M. 377/88;
- D.P.C.M. 27/12/1988;
- D.P.R. 12/4/1996;
- D. Lgs. N. 59 del 18 febbraio 2005;
- Decreto legislativo 152/2006 Norme in materia ambientale, recepimento della Direttiva 2001/42/CE, più volte prorogato al luglio 2007;
- "Correttivo": schema D. Lgs. Luglio-Dicembre 2007, relativo alla Parte II del D. Lgs. 152/2006 per le procedure di Via, Vas, Aia;
- Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 Ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 recante norme in materia ambientale.

7.2. Regione Toscana

- L.R.T. N. 79 del 3 novembre 1998;

Per i piani e programmi regionali

- L.R.T. n°49/1999 modificata da L.R.T. n°61/2004 Regolamento approvato con D.P.G.R. 2 novembre 2006, n°51/R;

Per i piani e programmi degli Enti Locali

- L.R.T. N°1/2005;
- Regolamento approvato con D.P.G.R. 9 febbraio 2007 n°4/R in attuazione dell'art. 11 della L.R.T. n°1/2005;
- L.R.T. N°10/2010 Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza.

La valutazione integrata in Toscana

Le funzioni prevalenti delle attività di valutazione sono:

- l'analisi di coerenza interna ed esterna del piano;
- la formulazione di norme metodologiche, criteri e parametri di riferimento per le scelte progettuali;
- la formulazione di eventuali norme e misure di mitigazione degli effetti;
- la definizione degli indicatori per la misurazione delle azioni e degli effetti attesi
- la consultazione delle "Autorità ambientali" (per usare la terminologia della Direttiva 42/2000/CE);
- la partecipazione.

La valutazione è:

- arricchimento contestuale del piano
- sistema logico interno al piano
- supporto alle decisioni del piano

La valutazione permette:

- di rendere esplicito e ripercorribile il processo di formazione delle scelte
- di rappresentare le coerenze del piano, fra le sue componenti interne e verso l'esterno
- di orientare il monitoraggio del piano

La valutazione è attività funzionale anche al soddisfacimento di finalità generali delle attività di governo del territorio, secondo le quali la sostenibilità ambientale è un fattore fondamentale della pianificazione contemporanea e delle trasformazioni urbane e territoriali, e in considerazione di ciò è opportuno considerare la valutazione ambientale un metodo della pianificazione e dell'urbanistica che non prescinde dal livello di operatività del piano che si va formando.

La valutazione nella Legge Regionale Toscana 1/2005

Il concetto di valutazione integrata del piano compie una evoluzione rispetto sia alla precedente LRT 5/1995 che alla Direttiva Europea perché allarga la valutazione a tutto il complessivo processo di decisione del piano e non più solamente agli aspetti ambientali, e considera la valutazione vera e propria componente del processo di costruzione del piano, non più una sua "appendice".

Capisaldi della LRT 1/2005 e del Regolamento 4/R/2007:

- attuazione delle direttive europee nel rispetto del Dlgs 152 - per quanto coerente con le direttive europee medesime- entro la "valutazione integrata" degli effetti territoriali, ambientali, sociali, economici e sulla salute umana;
- valutazione integrata come processo interno alla redazione dei piani e programmi, da avviare fin dalla prima fase utile della loro elaborazione, per rendere esplicite le scelte e consentire la partecipazione delle autorità competenti e del pubblico;
- non duplicazione delle attività di valutazione

Secondo la legge 1/2005, ai fini dell'effettuazione della valutazione integrata, forma oggetto di specifica considerazione l'intensità degli effetti collegati al piano, rispetto agli obiettivi dello sviluppo sostenibile, definiti dal titolo I, capo I, della stessa legge.

Gli obiettivi cui fa riferimento la legge regionale sono:

- la conservazione, la valorizzazione e la gestione delle risorse territoriali ed ambientali, promovendo, al contempo, la valorizzazione delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;
- lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promovendo altresì la massima integrazione tra i diversi territori della Regione;
- lo sviluppo delle potenzialità (della montagna, della fascia costiera e delle aree agricole) nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;
- l'efficacia dei sistemi dei servizi pubblici e lo sviluppo delle prestazioni da essi derivanti;
- la maggiore sicurezza possibile delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;
- una qualità insediativa ed edilizia sostenibile che garantisca:
 - o la riduzione dei consumi energetici;

- la salvaguardia dell'ambiente naturale;
- la sanità ed il benessere dei fruitori;
- l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- l'organizzazione degli spazi che salvaguardino il diritto all'autodeterminazione delle scelte.

La legge regionale 1/2005 definisce le risorse essenziali del territorio (art. 3):

- aria, acqua, suolo e ecosistemi della fauna e della flora;
- città e sistemi degli insediamenti;
- paesaggio e documenti della cultura;
- sistemi infrastrutturali e tecnologici.

La valutazione nel Regolamento attuativo dell'art. 11 della Legge Regionale Toscana 1/2005 DPGR n.4/R del 9 febbraio 2007 (BURT n. 2 del 14.2.2007)

La valutazione integrata, definita dalla LR 1/2005 e disciplinata dal Regolamento, comprende la valutazione ambientale degli strumenti della pianificazione territoriale di competenza comunale e provinciale e degli atti di governo del territorio di competenza dei comuni e le relative forme di consultazione in attuazione di quanto disposto dalla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

La valutazione integrata è il processo che evidenzia, nel corso della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, le coerenze interne ed esterne dei suddetti strumenti e la valutazione degli effetti attesi che ne derivano sul piano ambientale, territoriale, economico, sociale e sulla salute umana considerati nel loro complesso.

Il processo di valutazione integrata comprende:

- la partecipazione di soggetti esterni all'amministrazione procedente e la messa a disposizione delle informazioni relative alla valutazione stessa;
- il monitoraggio degli effetti attraverso l'utilizzo di indicatori predeterminati;
- la valutazione ambientale di cui alla dir. 2001/42/CE ove prevista.

Il processo di valutazione ambientale costituisce, per i piani o i programmi rientranti nel suo ambito di applicazione, parte integrante del procedimento ordinario di approvazione.

Il processo di valutazione integrata si svolge attraverso fasi, o può essere svolta in un'unica fase o in più fasi in relazione alla complessità del provvedimento oggetto di valutazione, motivandone la scelta nella relazione di sintesi.

La relazione di sintesi è il documento che descrive tutte le fasi del processo di valutazione svolte in corrispondenza con l'attività di elaborazione degli strumenti della pianificazione territoriale o degli atti di governo del territorio e comprende:

- i risultati delle valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana, la verifica di fattibilità e di coerenza interna e esterna;
- la motivazione delle scelte fra soluzioni diverse o alternative, ove sussistenti;
- la definizione del sistema di monitoraggio finalizzato alla gestione dello strumento della pianificazione territoriale o dell'atto di governo del territorio e alla valutazione del processo di attuazione e di realizzazione delle azioni programmate;
- il rapporto ambientale contenente le informazioni di cui all'allegato 1 della dir. 2001/42/CE.
- la partecipazione è parte essenziale della valutazione e i suoi risultati devono essere presi in considerazione prima che il soggetto competente assuma le proprie determinazioni.

La valutazione nel nuovo Piano di Indirizzo Territoriale regionale

L'efficacia e la messa in opera del PIT sono affidate alla coerenza dei livelli di governo territoriale e degli strumenti di pianificazione.

La Regione cura la realizzazione dell'agenda strategica per lo sviluppo sostenibile del territorio toscano come definita nel Documento di Piano in modo che piani, programmi e linee di azione che investono il territorio o utilizzano comunque le sue risorse siano congruenti al perseguimento dei metaobiettivi e degli obiettivi correlati di cui si compone l'agenda statutaria del PIT e corrispondano alla valorizzazione di quelle capacità territoriali e funzionali della società toscana che gli stessi sistemi funzionali contemplano.

La valutazione integrata e il monitoraggio degli effetti degli strumenti e degli atti di governo del territorio sono considerati "attività a presidio dell'efficacia" del PIT "e delle sue agende" statutaria e strategica.

«Nell'espletamento delle attività di valutazione integrata e di monitoraggio, le Amministrazioni interessate si avvalgono delle fonti analitiche e documentarie relative alla contabilità e al bilancio ambientali, che le stesse ritengano

metodologicamente più consone alla rilevazione dell'efficacia e della coerenza delle determinazioni e delle applicazioni dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale ed atti di governo del territorio. Inoltre le stesse Amministrazioni verificano la coerenza interna di tali strumenti e atti rispetto all'agenda statutaria e strategica» (art. 38 della Disciplina del PIT).

Contenuti e svolgimento del processo di valutazione integrata

La valutazione integrata contiene alcuni grandi insiemi di attività:

- la verifica di sostenibilità generale;
- l'analisi di coerenza interna ed esterna dello strumento di pianificazione o dell'atto di governo,
- l'analisi degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici, sulla salute umana dei contenuti del piano,
- la verifica di sostenibilità ambientale,
- la definizione degli indicatori per il monitoraggio.

Dunque, la valutazione opera in termini di coerenza, di sostenibilità generale e di sostenibilità ambientale.

L'analisi di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità del piano di perseguire gli obiettivi che si è dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

L'analisi di coerenza esterna esprime le capacità del piano di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatore di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia.

La valutazione di sostenibilità generale verifica che il piano abbia le caratteristiche, la natura e il ruolo affidato agli atti di governo del territorio dalla LRT 1/2005. La valutazione di sostenibilità ambientale accerta che gli obiettivi e le azioni risultino non dannosi per le risorse territoriali; non distruttivi del paesaggio; non penalizzanti per l'ambiente; portatori di opere di mitigazione, se necessarie.

Il processo di valutazione integrata deve svolgersi in più fasi:

- o una iniziale;
- o una intermedia;
- o una conclusiva in cui è prevista la predisposizione della relazione di sintesi.

Ovviamente ogni fase è corredata da adeguate documentazioni.

La valutazione iniziale, come specificato all'art. 5 del DPGR n.4/R del 9 febbraio 2007, prende in considerazione il quadro analitico nel quale si colloca il piano

oggetto della valutazione, gli scenari di riferimento e gli obiettivi che si prefigge di raggiungere attraverso l'atto di pianificazione.

In tale ambito devono essere svolte le seguenti attività:

1. valutazione della fattibilità tecnica, amministrativa ed economica degli obiettivi e indicata l'eventuale necessità di impegnare risorse dell'amministrazione;
2. valutazione della coerenza degli obiettivi con quelli degli altri strumenti e/o atti di pianificazione che interessano il medesimo territorio (compresi i piani di settore);
3. indicazione della procedura di valutazione che si intende seguire e il relativo percorso partecipativo.

L'esito di questa fase si concretizza nella predisposizione di un documento iniziale sottoposto, ai fini di eventuali osservazioni e contributi, alle autorità che devono esprimere pareri o che potrebbero essere in grado di fornire ulteriori informazioni.

Nella seconda fase, quella della valutazione intermedia (art. 7 del DPGR n.4/R del 2007) che rappresenta il fulcro del processo, è necessario:

- definire un quadro conoscitivo specifico;
- individuare gli obiettivi specifici quale declinazione di quelli più generali indicati nella fase iniziale;
- definire le azioni per il loro conseguimento;
- individuare le possibili soluzioni alternative;
- valutare la coerenza degli obiettivi specifici e delle azioni con gli altri strumenti o atti di pianificazione (coerenza esterna) e, per qual che riguarda le azioni, con le linee di indirizzo, gli obiettivi, gli scenari e le eventuali alternative dallo stesso piano oggetto della valutazione (coerenza Interna).

Sulla base delle analisi si devono poi valutare:

1. la probabilità di realizzazione e l'efficacia delle azioni previste;
2. l'effetto atteso sotto il profilo ambientale, economico, sociale, territoriale e sulla salute umana delle medesime azioni;
3. le eventuali alternative.

È in questa fase che diventa necessario coinvolgere il pubblico e le autorità mettendo loro a disposizione il materiale prodotto e i contenuti della proposta, valutando la possibilità di apportarvi modifiche sulla base delle indicazioni e delle segnalazioni che vengono formulate.

Al termine del processo, e dunque nella fase finale (anche se il regolamento regionale non la definisce mai), è predisposta una relazione di sintesi da mettere a disposizione, preliminarmente agli atti di adozione, di tutti i soggetti coinvolti nel percorso partecipativo.

Tale relazione deve contenere:

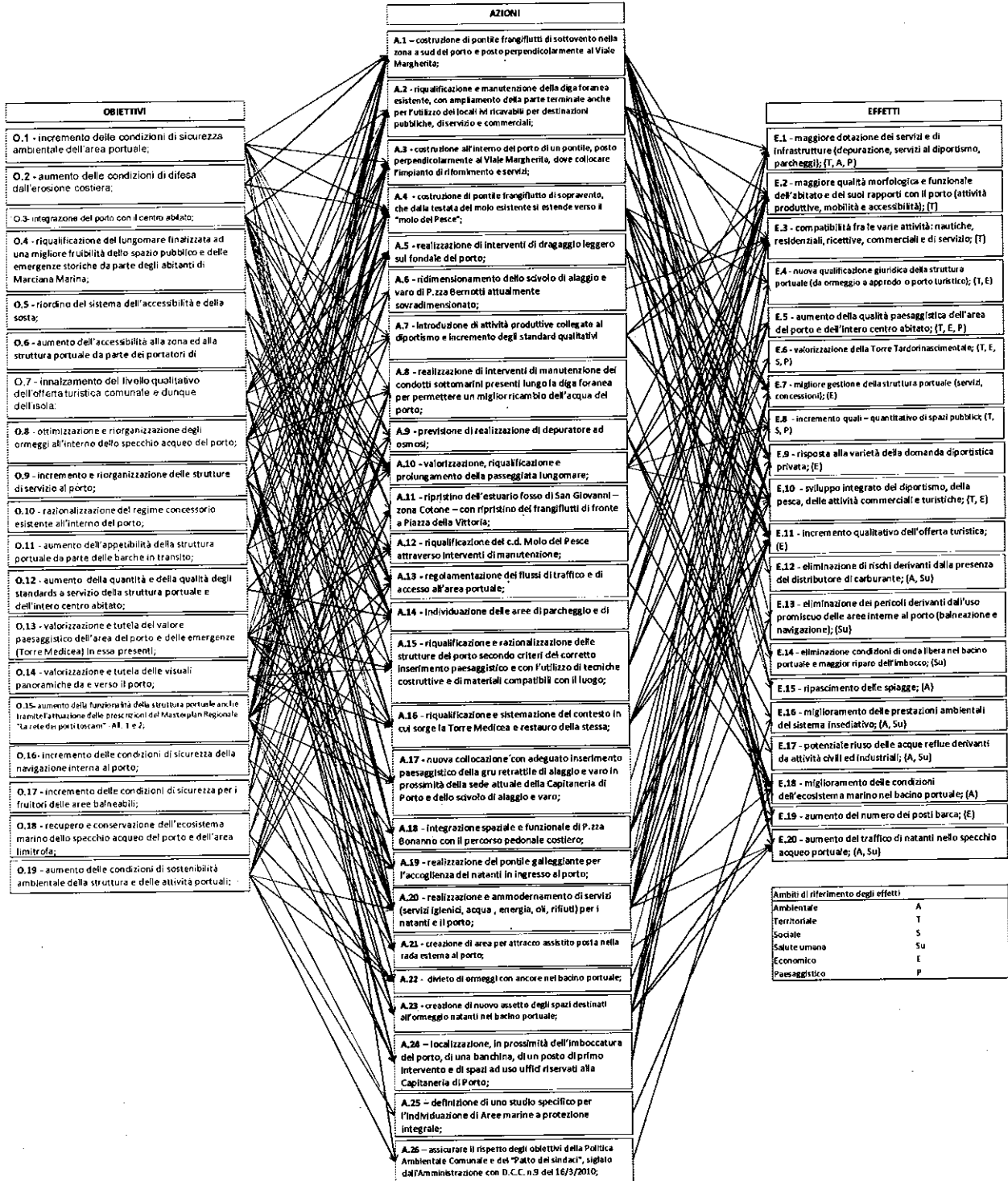
1. i risultati delle valutazioni, la verifica della fattibilità e della coerenza esterna e interna;
2. la motivazione della scelta della soluzione adottata;
3. la definizione di un appropriato sistema di monitoraggio;
4. il rapporto ambientale secondo quanto previsto dall'allegato VI del d.lgs 4/2008 sulla VAS.

7.3. Su porti e governo del territorio

- L. 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modificazioni Riordino della legislazione in materia portuale
- L.R.T. 3 gennaio 2005 n. 1 Norme per il governo del territorio
- Piano di Indirizzo Territoriale D.C.R. n. 72 del 24 luglio 2007 - Masterplan dei porti toscani

In base a tale quadro:

- la strategia di nuova portualità turistica o di ampliamento-riqualificazione di quella esistente è componente degli strumenti di pianificazione (Pit, Ptcp, Psc) e degli atti di governo (Ruc e Prp), definita secondo il diverso livello degli uni e degli altri, secondo indirizzi, condizioni e direttive del Masterplan dei porti toscani parte integrante del Pit vigente (DCR 72/2007). Tale strategia deve rispettare le condizioni statutarie degli strumenti di pianificazione, e contiene requisiti per la localizzazione, prestazioni funzionali e specializzazioni, condizioni di sostenibilità;
- la Vas per la definizione delle scelte strategiche in materia di portualità turistica è parte integrante degli strumenti di pianificazione e degli atti di governo sopra ricordati ed è contenuta nella Valutazione integrata dei medesimi (LRT 1/2005 e Regolamento RT 4/R/2007)
- la valutazione integrata, comprensiva della Vas, è il processo svolto entro il procedimento dell'accordo di pianificazione (art 21, LRT 1/2005).



Allegato n. 2 - Matrice di coerenza tra il PIT e il Piano Regolatore Portuale, la Variante al Piano Strutturale e la Variante al Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina

Gli obiettivi strategici sono stati classificati come segue:
 - in rosso gli obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e figuranti gli aspetti ambientali
 - in blu gli obiettivi ascrivibili alla Variante al Piano Strutturale
 - in verde gli obiettivi ascrivibili alla Variante al Regolamento Urbanistico
 - in viola gli obiettivi ascrivibili al Piano Regolatore Portuale

PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE DELLA REGIONE TOSCANA		META OBIETTIVI ED OBIETTIVI CONSEGUENTI DEL PIT REGIONE TOSCANA		I SISTEMI FUNZIONALI INDIVIDUATI DAL PIT			
1° metagobiettivo - integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica"		2° metagobiettivo - sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana	3° metagobiettivo - Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana	La Toscana dell'attrattività e dell'accoglienza	La Toscana della qualità e della conoscenza	La Toscana della coesione sociale e territoriale	
O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale;	1° obiettivo conseguente: potenziare l'accoglienza della "città toscana" mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana	2° obiettivo conseguente: dotare la "città toscana" della capacità di offrire accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca	3° obiettivo conseguente: sviluppare la mobilità intra e inter-regionale toscana	4° obiettivo conseguente: sostenere la qualità della "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale	5° obiettivo conseguente: assicurare la qualità della "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale	5° obiettivo conseguente: tutelare il valore del patrimonio costiero della Toscana	-
O.2 - aumento delle condizioni di difesa dell'erogazione costiera;	-	DEBOLE	-	-	FORTE	FORTE	-
O.3 - integrazione del porto con il centro abitato;	-	-	MEDIO	-	FORTE	-	-
O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad una migliore fruibilità dello spazio pubblico e delle emergenze storiche da parte degli abitanti di Marciana Marina;	-	-	FORTE	-	FORTE	MEDIO	-
O.5 - riordino del sistema dell'accessibilità e della sosta;	-	DEBOLE	MEDIO	-	MEDIO	-	-
O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale da parte dei portatori di handicap;	-	-	MEDIO	-	MEDIO	-	-
O.7 - innalzamento del livello qualitativo dell'offerta turistica conuale e dunque dell'isola;	-	-	FORTE	MEDIO	FORTE	FORTE	-
O.8 - ottimizzazione e riorganizzazione degli ormeggi all'interno dello specchio acqueo del porto;	-	DEBOLE	-	-	MEDIO	-	-
O.9 - incremento e riorganizzazione delle strutture di servizio al porto;	-	-	DEBOLE	-	FORTE	-	-
O.10 - razionalizzazione del regime consorzio orientale all'interno del porto;	-	-	-	DEBOLE	MEDIO	-	-
O.11 - aumento dell'appetibilità della struttura portuale da parte delle barche in transito;	-	-	-	DEBOLE	MEDIO	-	-
O.12 - aumento della quantità e della qualità degli standard a servizio della struttura portuale e dell'intero centro abitato;	-	-	FORTE	-	FORTE	FORTE	-
O.13 - valorizzazione e tutela del valore paesaggistico dell'area del porto e delle emergenze (Torre Medicea) in essa presenti;	-	-	FORTE	-	FORTE	FORTE	-
O.14 - valorizzazione e tutela delle visuali panoramiche da e verso il porto;	-	-	MEDIO	-	FORTE	DEBOLE	-
O.15 - aumento della funzionalità della struttura portuale anche tramite l'attuazione delle prescrizioni del Masterplan Regionale "La rete dei porti toscani" - All. 1 e 2;	-	-	-	DEBOLE	MEDIO	DEBOLE	-
O.16 - incremento delle condizioni di sicurezza dalla navigazione interna al porto;	-	DEBOLE	DEBOLE	-	MEDIO	FORTE	-
O.17 - incremento delle condizioni di sicurezza per i fruitori delle aree balneabili;	-	-	DEBOLE	-	MEDIO	FORTE	-
O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area litorale;	-	-	DEBOLE	-	FORTE	DEBOLE	-
O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali;	-	-	DEBOLE	-	FORTE	DEBOLE	-

OBIETTIVI DEL PIANO DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA

Allegato n. 3 - Matrice di coerenza tra il Master Plan "La rete dei Porti Toscani" e il Piano Regolatore Portuale e la Variante al Piano Strutturale e al Piano di Regolamento Urbanistico del Comune di Marina di Massa

Gli obiettivi strategici sono stati classificati come segue:
 - in base ai obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti ambientali;
 - in base ai obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti urbanistici;
 - in base ai obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti economici;
 - in base ai obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti sociali;
 - in base ai obiettivi contenuti negli strumenti di governo del territorio e riguardanti gli aspetti culturali.

MASTER PLAN "LA RETE DEI PORTI TOSCANI" DEL PIT

DOCUMENTO DI PIANO		DESCRIZIONE	
Obiettivi Strategici al fine di rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana		Relativamente ai porti turistici il master piano assicura i seguenti obiettivi strategici	
O.1 - incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale.	1. Qualificazione del sistema della portualità e gestione al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale attraverso: 1.1. la promozione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante; 1.2. la promozione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante; 1.3. la promozione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3. Completamento delle aree del porto e degli approdi turistici al fine di garantire un servizio di qualità, sicuro e efficiente, in grado di assicurare la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante; 3.1. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante; 3.2. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6. Completamento delle aree del porto e degli approdi turistici al fine di garantire un servizio di qualità, sicuro e efficiente, in grado di assicurare la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;
O.2 - aumento delle condizioni di difesa dall'inquinamento	1.4. la promozione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.3. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.1. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.3 - integrazione del porto con il centro abitato	1.5. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.4. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.2. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.4 - riqualificazione del lungomare finalizzata ad un migliore utilizzo dello spazio pubblico e delle emergenze marine da parte degli abitanti di Marina di Massa	1.6. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.5. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.3. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.5 - riordino del sistema dell'accessibilità e delle sponde portuali	1.7. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.6. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.4. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.6 - aumento dell'accessibilità alla zona ed alla struttura portuale da parte dei portatori di handicap	1.8. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.7. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.5. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.7 - instaurazione del livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e dunque dell'isola	1.9. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.8. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.6. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.8 - ottimizzazione e riorganizzazione degli alloggi turistici del porto	1.10. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.9. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.7. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.9 - incremento e riorganizzazione della struttura di servizio al porto	1.11. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.10. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.8. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.10 - riqualificazione del regime consorzio esistente all'interno del porto	1.12. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.11. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.9. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.11 - aumento della portualità della struttura portuale da parte delle barche in porto	1.13. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.12. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.10. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.12 - aumento della quantità e della qualità degli servizi e servizi della struttura portuale e del suo territorio	1.14. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.13. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.11. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.13 - riqualificazione e tutela delle attività produttive e del territorio circostante	1.15. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.14. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.12. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.14 - valorizzazione e tutela delle attività produttive e del territorio circostante	1.16. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.15. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.13. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.15 - incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto	1.17. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.16. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.14. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.16 - incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto	1.18. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.17. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.15. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.17 - incremento delle condizioni di sicurezza della navigazione interna al porto	1.19. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.18. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.16. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.18 - recupero e conservazione dell'ecosistema marino dello specchio acqueo del porto e dell'area limitofa	1.20. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.19. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.17. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;
O.19 - aumento delle condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali	1.21. l'attuazione di azioni volte ad assicurare la qualificazione del porto e la permanenza di attività produttive e di servizi in grado di garantire la competitività del porto e la sua integrazione con il territorio circostante;	3.20. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;	6.18. l'attuazione di interventi di riqualificazione del porto e della sua integrazione con il territorio circostante;