



COMUNE DI MARCIANA MARINA

Provincia di Livorno

VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO

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

Sindaco
ANDREA CIUMEI

Responsabile
del Procedimento
GEOM. ROSARIO NAVARRA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista

ARCH. SILVIA VIVIANI

Collaboratori

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

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

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



AV 03

SINTESI NON TECNICA DELLA V.A.S.

D.LGS 152/06 E S.M.I. ART. 13 E ART. 24 DELLA L.R.T. 10/2010

**ELABORATO MODIFICATO
IN SEGUITO ALL'ACCOGLIMENTO DI OSSERVAZIONI E DELLE INDICAZIONI
EMERSE DALLA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 19 APRILE 2013**

Maggio 2013

Indice

1. <i>PROCESSO DI VALUTAZIONE INTEGRATA E PROCEDURA DI V.A.S. NELL'ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA VARIANTE AL PS DI MARCIANA MARINA</i>	7
2. <i>LA VALUTAZIONE DI COERENZA DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA</i>	8
2.1. Il concetto di "coerenza" nella pianificazione territoriale	8
2.2. La struttura dell'analisi valutativa.....	10
2.3. L'organizzazione logica della Variante al PS del Comune di Marciana Marina	11
3. <i>LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PIANO</i>	16
3.1. Piani oggetto di verifica di coerenza esterna	16
3.2. La valutazione di coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale PIT	17
3.3. La valutazione di coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale	21
3.4. La valutazione di Coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS 2011- 2015).....	22
3.5. La valutazione di Coerenza con il Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA 2007-2010).....	22
3.6. La valutazione di coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia Livorno.....	23
4. <i>LA VIGENTE DISCIPLINA DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI FRA MODELLI GESTIONALI E REMUNERATIVITÀ DEL SERVIZIO</i>	25
5. <i>LA VALUTAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO</i>	33
6. <i>LA VALUTAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO</i>	35
7. <i>IL PORTO DI MARCIANA MARINA E LA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO</i>	39
7.1 Descrizione del porto di Marciana Marina e le criticità esistenti	39
7.2 Alternative di progetto e aspetti valutativi correlati	46
8. <i>VALUTAZIONE AMBIENTALE</i>	58
8.1 Valutazione delle opere a terra.....	59
8.2 Valutazione qualitativa degli obiettivi e delle azioni del processo pianificatorio generale	61
9. <i>PRESCRIZIONI DESUNTE DAI PARERI ALLEGATI AL VERBALE DI CHIUSURA DELLA CONFERENZA TECNICA DEL 13 GIUGNO 2012</i>	63
10. <i>INDIRIZZI PER LE MITIGAZIONI AMBIENTALI</i>	66
11. <i>ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO</i>	69

Premessa

Il processo di valutazione della Variante al Piano Strutturale del Comune di Marciana Marina finalizzata a definire i contenuti per i successivi atti di governo del territorio (Variante al RU e Piano regolatore del Porto) è stato avviato nel Dicembre 2009, antecedentemente alla Legge Regionale Toscana 10/10.

Le attività di valutazione sino ad oggi svolte hanno, pertanto, seguito i dettami delle normative vigenti al momento della loro elaborazione. Su questa base sono stati elaborati:

- il Rapporto Ambientale,
- la relazione di Valutazione Integrata
- la presente Relazione di Sintesi non Tecnica

Il presente documento rappresenta la Relazione di Sintesi non Tecnica ai sensi del Dlgs 152/06 smi e della LRT 10/10 smii, art. 24, e rende conto sia delle attività valutative ai sensi della normativa V.A.S., che di quelle che necessitavano per adempiere alla Valutazione Integrata.

Preme in questa sede sottolineare che, dall'avvio del procedimento di accordo di pianificazione, di cui alla deliberazione di C.C. n. 59 del 22/12/2009, con contestuale avvio del procedimento di Valutazione ambientale strategica, fino alla chiusura della conferenza tecnica dei servizi (13 giugno 2013), il lungo iter di formazione della Variante al PS per la riqualificazione del porto, ha compreso la contestuale elaborazione anche della variante al Regolamento urbanistico e del Piano regolatore portuale, sì che tutti gli enti e soggetti competenti hanno potuto prendere visione di detti elaborati e dare il loro contributo, secondo normativa vigente in materia e secondo competenze.

Dal 15 gennaio 2010 (trasmissione dell'atto di avvio alla Regione Toscana, alla Provincia di Livorno, A.T.O. 5 Toscana Costa, A.T.O. 4 Rifiuti Livorno, A.R.P.A.T., AUSL n. 6 Livorno, AGENZIA REGIONALE RECUPERO RISORSE, DIREZIONE REGIONALE per i Beni culturali e Paesaggistici della Toscana, AUTORITÀ DI BACINO TOSCANA-COSTA, CAPITANERIA DI PORTO, Agenzia delle Dogane) fino all'agosto 2011 (trasmissione alla Regione Toscana e alla Provincia di Livorno della documentazione relativa alla variante al piano strutturale, alla variante al regolamento urbanistico ed al piano regolatore portuale) sono state svolte le attività di conoscenza e progettazione, con la collaborazione fra le strutture

tecniche degli enti regionale, provinciale e comunale.

Da settembre 2011 a giugno 2012 sono state prodotte integrazioni come richiesto al Comune da Regione Toscana e Provincia di Livorno.

La conferenza dei servizi è stata convocata formalmente il 29 febbraio 2012 e si è conclusa il 13 giugno 2012 con la firma di apposito verbale.

L'intesa preliminare è stata siglata in data 1 agosto 2012 ai sensi dell'articolo 22, comma 2, della l.r. n. 1/2005, tra i legali rappresentanti della Regione Toscana, della Provincia di Livorno e del Comune di Marciana Marina, ed è relativa all'accordo di pianificazione per la Variante al Piano Strutturale per la riqualificazione del porto turistico del Comune di Marciana Marina e per la scheda di definizione del quadro conoscitivo del Master Plan del PIT.

Detta intesa è stata ratificata dal Consiglio regionale (deliberazione 9 ottobre 2012, n. 80) e dal Consiglio provinciale (n. 153 Seduta del 20 Settembre 2012).

Preme riportare quanto contenuto nel verbale di chiusura della conferenza dei servizi, del 13 giugno 2012, ove è rilevato che:

- *ai sensi dell'articolo 21 e seguenti della l.r. 1/2005 sono oggetto dell'accordo di pianificazione gli strumenti della pianificazione territoriale;*

- *la documentazione relativa alla variante al regolamento urbanistico ed al piano regolatore portuale, trasmessa dal Comune di Marciana Marina, viene vista in sede di conferenza pur non rientrando nell'accordo di pianificazione, nello spirito di collaborazione tra le strutture tecniche di cui all'articolo 27 della l.r. 1/2005 e seguirà le procedure di adozione ed approvazione previste per gli atti di governo del territorio dalla l.r. 1/05;*

- *la collaborazione tra le strutture tecniche ai fini della formazione dell'accordo di pianificazione si è articolata attraverso più sedute di discussione ed approfondimento, nel corso delle quali sono stati acquisiti contributi da parte delle diverse articolazioni regionali e provinciali che hanno dato luogo alla modifica e integrazione degli atti ed elaborati trasmessi dal Comune di Marciana Marina, in qualità di ente promotore dell'accordo di pianificazione.*

che per quanto di competenza regionale le verifiche hanno riguardato:

- *la coerenza e compatibilità della variante al PS con il PIT vigente approvato con DCR n. 42/2007 e la sua implementazione paesaggistica adottata con DCR 32/2009;*

- *la coerenza e compatibilità con la disciplina e quadro conoscitivo del Master plan dei porti allegato al PIT così come risulta dal parere del Settore porti*

commerciali, interporti e porti e approdi turistici, (Allegato B al presente verbale come parte integrante) e dalla scheda di definizione del quadro conoscitivo del Master Plan del PIT (Allegato C al presente verbale come parte integrante).

che per quanto di competenza provinciale le verifiche hanno riguardato:

- *la coerenza e compatibilità della variante al PS con il PTC vigente approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 52 del 25 marzo 2009;*

che la procedura dell'accordo di pianificazione si rende necessaria ai sensi dell'art. 9, comma 1 della Disciplina del Master Plan dei porti allegato al PIT in quanto la previsione di riqualificazione ed ampliamento del porto di Marciana Marina comporta variante al piano strutturale del suddetto Comune con contestuale definizione della scheda di aggiornamento del quadro conoscitivo del Master Plan allegato al PIT;

che la conclusione del suddetto accordo di pianificazione, ai sensi dell'art. 21 e seguenti della L.R. 1/05 consentirà:

- *al Comune di Marciana Marina di approvare la variante al P.S. per l'inserimento della previsione del porto turistico come risulta dagli atti ed elaborati di cui all'allegato A, parte integrante del presente verbale;*
- *alla Regione Toscana di procedere alla definizione della scheda di aggiornamento del quadro conoscitivo del Master Plan del PIT;*

che la Provincia di Livorno possa partecipare alla sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione per l'approvazione della variante al PS del Comune di Marciana Marina per affermare il valore strategico dei contenuti della medesima variante costituendo un elemento importante del protocollo d'intesa per la qualificazione del sistema portuale dell'Isola d'Elba tra la Regione, la Provincia di Livorno ed i Comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Marciana, Marciana Marina, Portoferraio, Porto Azzurro, Rio Marina e Rio nell'Elba, sottoscritto in data 30.09.2008;

che la Provincia di Livorno evidenzia nelle azioni previste dalla variante al PS, i presupposti per favorire la pesca e il processo integrativo fra l'attività della pesca ed il turismo, una strategia basilare per il PTC, che comunque dovrà essere esplicitata nello specifico atto di governo del territorio comunale (PRP) anche con l'indicazione di individuare nell'ambito portuale, un'area destinata alla funzione della pesca favorendo, ove possibile, anche la commercializzazione del prodotto.

Poiché, in fase di chiusura della Conferenza tecnica fu richiesto dalla Regione Toscana di limitare l'oggetto dell'accordo di pianificazione alla sola variante al Piano strutturale comunale, il presente Rapporto ambientale, anche se riferito, ai fini della procedura dell'accordo di pianificazione all'approvazione della sola variante al Piano Strutturale, tiene conto dell'intero ciclo di attività utili alla precisazione dei contenuti di variante al Piano Strutturale, di variante al Regolamento Urbanistico e di Piano Regolatore del Porto.

Dette attività, fra le quali un particolare rilievo è stato assunto dalle valutazioni delle alternative di assetto portuale, hanno portato ad individuare un' ipotesi definita "ottimale" dell'assetto del Porto di Marciana Marina.

Tale ipotesi, tuttavia, dovrà essere ulteriormente approfondita e verificata in sede di formazione del Piano Regolatore portuale che da detta configurazione partirà per condurre gli approfondimenti necessari a individuare eventuali ulteriori ipotesi alternative, fermi restando i criteri e le condizioni poste dagli Enti competenti in sede di accordo di pianificazione relativo alla variante al Piano strutturale.

Si può comunque sottolineare che l'ipotesi cosiddetta "ottimale" è l'esito delle progressive ricerche di equilibrio fra gli obiettivi della funzionalità e della sicurezza del porto e il rispetto delle condizioni ambientali e paesaggistiche, emerse dagli studi specifici condotti nelle fasi di costruzione del quadro conoscitivo, di elaborazione del Rapporto Ambientale e di valutazione delle alternative.

VARIAZIONI DEGLI ELABORATI DI PS A SEGUITO DELL'ACCOGLIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

Si fa presente che, a seguito dell'accoglimento di osservazioni, le Norme Tecniche della Variante al Piano Strutturale hanno subito un'unica variazione inerente l'inserimento della funzione di trasposto passeggeri a fini turistici purché compatibile con l'assetto portuale che il PRP stabilirà.

1. PROCESSO DI VALUTAZIONE INTEGRATA E PROCEDURA DI V.A.S. NELL'ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA VARIANTE AL PS DI MARCIANA MARINA

La Relazione sulle attività di valutazione integrata e valutazione Ambientale strategica della Variante al Piano Strutturale del Comune di Marciana Marina (di seguito il Piano) è suddivisa in due parti:

1. 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.

2. La seconda parte è relativa al Rapporto Ambientale, ovvero al documento di riferimento, previsto dal Decreto Legislativo n. 152/06 s.m.i. e della LRT 10/10, 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 DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI MARCIANA MARINA

2.1. Il 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.

2.3. L'organizzazione logica della Variante al PS del Comune di Marciana Marina

L'Allegato n.1 della relazione di Valutazione Integrata riassume l'analisi di coerenza interna del *Piano*.

Nello schema sono indicati:

- **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.*

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)

La valutazione della coerenza interna tra obiettivi, azioni ed effetti è stata verificata nell'apposito capitolo contenuto all'interno della relazione di Valutazione Integrata.

Si fa presente che le valutazioni sulle alternative dell'assetto da stabilire in seno al Piano Regolatore del Porto e la conseguente determinazione della ipotesi ottimale, individuata in questa sede, rappresentano delle anticipazioni delle analisi e dei contenuti dei documenti di governo del territorio successivi alla variante al PS (e quindi della variante al RU e del PRP).

Il PRP condurrà, a sua volta, un'analisi delle alternative valutando anche quella che, in sede di Valutazione della variante al PS, è stata indicata come ipotesi ottimale. Si ritiene infatti compito del PS fornire indirizzi e criteri per le successive fasi, compresa una eventuale anticipazione delle valutazioni sul PRP, per avere chiari, già dall'attuale fase, gli elementi imprescindibili che individuano l'essenza e le condizioni al contorno per la fattibilità della messa in sicurezza dell'infrastruttura attualmente già presente.

Le valutazioni che verranno fatte in sede di PRP terranno anche conto di alcuni ulteriori approfondimenti settoriali (v. ad esempio studio del moto ondoso interno) che saranno di ulteriore supporto per la definizione dell'assetto ottimale che sarà contenuto nel PRP medesimo.

Al fine delle 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.

In ogni caso, come detto, gli obiettivi e le azioni afferenti alla variante al Regolamento Urbanistico e quelli afferenti al Piano Regolatore del Porto, sono da ritenersi come anticipazioni di quanto contenuto nei succitati atti di governo del territorio: pertanto le relative considerazioni servono a comprendere meglio i contenuti della filiera pianificatoria che già in fase di Piano Strutturale deve risultare assai chiara e tracciata ma che verranno ulteriormente approfonditi all'interno degli strumenti e delle valutazioni preposte.

- le **azioni** con cui si ritiene di perseguire gli obiettivi, sono desunte dagli stessi documenti da cui sono stati individuati gli obiettivi;
- 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 strategia del *Piano* e i suoi possibili effetti attesi questi ultimi sono stati ricondotti agli ambiti che la Legge regionale 1/2005 individua: ambientale, territoriale, economico, sociale, paesaggistico e sulla salute umana.

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, 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.

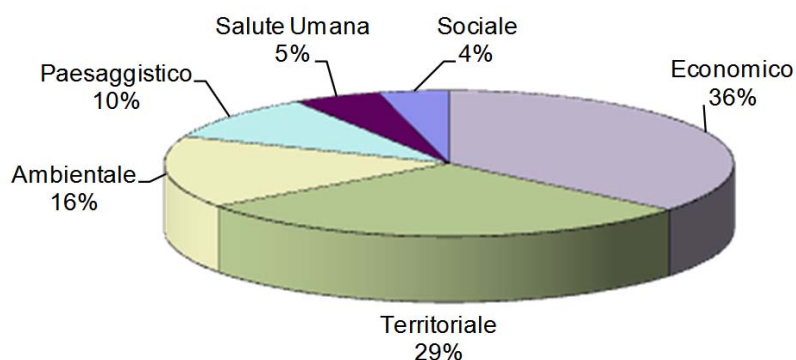
L'analisi condotta evidenzia che, in media:

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

Effetti per ambito



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. 12 *Attività di monitoraggio*.

3. LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PIANO

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. 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 dell'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 riportata nella specifica matrice a doppia entrata allegata alla Relazione di Valutazione Integrata.

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; nella relazione di Valutazione Integrata è riportata 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:

- 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.

3.3. 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 una tabella di analisi riportata nella relazione della Valutazione Integrata.

In tale tabella 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*.

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.

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 sé il restauro ed il recupero delle emergenze di valore – la Torre Tardorinascimentale - e degli spazi circostanti.

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.

3.4. 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.

Ai fini dell'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.

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.

Si riscontrano sinergia e coordinamento di azione strategica per gli ambiti selezionati del PRS: 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.

3.5. 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.

Conclusioni

Dall'analisi di coerenza, svolta nella relazione di valutazione *AV 02 - Rapporto Ambientale*, emerge un grado di coerenza forte tra il Piano ed il PRAA.

3.6. 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. All'Articolo 15 della Disciplina vengono individuati gli obiettivi generali del PTCP che definiscono le scelte strategiche da perseguire sull'intero territorio provinciale. La verifica della coerenza esterna è stata effettuata attraverso una tabella in cui sono stati messi a confronto ed in relazione gli obiettivi generali del PTCP e quelli del Piano del Comune di Marciana.

Ai fini della 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.

Conclusioni

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-economici, derivanti dall'attuazione delle scelte contenute nel PRP e nelle varianti al PS e al RU, 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 ⁽²⁾.

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);
- 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).

² L'effetto abrogativo della disciplina sui SPL è stato da ultimo dichiarato con D.P.R. 18 luglio 2011, n. 113.

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 concorrenziale 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:

QO 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

QC 01 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE: STATO ATTUALE, scala 1:10.000 e 1:2.000

QC 02 – INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO E VINCOLI SOVRAORDINATI, scale varie

QC 03 – CRITICITÀ/PUNTI DI DEBOLEZZA, scala 1:2.000

QC 04– AREA PORTUALE: STATO ATTUALE, scala 1:1.000

QC 05– ALTERNATIVE PROGETTUALI: FOTOINSERIMENTO E SCHEMI TRIDIMENSIONALI, scale varie

QUADRO CONOSCITIVO – ASPETTI IDRAULICI E DIPORTISTICI

QC.AI 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 - 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:

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;

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 PORTO DI MARCIANA MARINA E LA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

(FONTE: Relazione Tecnica per l' Accordo di Pianificazione finalizzato all'adozione delle varianti al PS e al RU comunali e del Piano Regolatore Portuale, Relazione sugli Aspetti idraulici e diportistici Ing. - D. Mei - Aprile 2012, Relazione di Incidenza ambientale - Dott. G. Messina – Aprile 2012)

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

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

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

In ordine alla specializzazione dello scalo, le funzioni ammissibili nell'ambito portuale sono commerciale, peschereccia, turistica, ossia: diportismo nautico (ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di posti barca), relativi servizi di assistenza, cantieristica, manutenzioni e riparazioni, attrezzature e servizi per la pesca (di rilievo locale), sicurezza della navigazione da definire d'intesa con la competente autorità marittima.”

7.1 Descrizione del porto di Marciana Marina e le criticità esistenti

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

La conformazione della costa e dei moli con le manifestazioni atmosferiche verificate negli anni hanno confortato gli studi idrologici forniti dalla amministrazione che il porto è vulnerabile per venti che provenendo da ENE (70°N) fino a ESE

(110°N) e che creano condizioni di mare vivo con onde fino a 60 cm all'interno del porto stesso.

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

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

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

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

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

L'attuale limite del porto verso il paese è costituito dal molo di sottoflutto detto "molo del pesce" precedentemente utilizzato per l'ormeggio delle imbarcazioni commerciali e vendita del pesce, con l'attiguo moletto realizzato con scogliera naturale di dimensioni maggiori di 0,5 mc, che ha la funzione principale di proteggere la parte Sud del porto, limitando il rifrangersi delle onde verso il porto e impedisce il trasporto solido di depositi sabbiosi verso la parte interna del porto stesso.

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

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

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

Le caratteristiche del fondale sono state oggetto di recenti prospezioni che hanno accertato una zona sabbiosa sul molo di sottoflutto che si estende a raggiera verso

Nord, fino ad incontrare la parte terminale del molo di sopraflutto, dove insistono praterie di posidonia di densità variabile.

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

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

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

L'assetto batimetrico dello specchio acqueo portuale è riportato di seguito nell'immagine. Esso mostra come il bacino portuale mantenga profondità elevata (7-8 m) nelle zone più vicine alla diga foranea e all'imbocco portuale, mentre le zone vicine alla linea di costa mostrano un andamento pressoché costante fino a raggiungere il mezzo metro di profondità. Ciò è dovuto al progressivo insabbiamento della linea di costa dovuto alle correnti provenienti dall'esterno.

Di conseguenza, il sistema dei moli e degli attracchi, sino ad oggi, ha dovuto tenere conto di questa caratteristica per poter inserire più natanti possibile di varia stazza all'interno dello specchio acqueo portuale.

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

<i>categoria</i>	<i>lunghezza</i>	<i>ormeggi</i>
A	Inferiore a 4,0m	46
B	4,0m <lunghezza <=5,0m	219
C	5,0m <lunghezza <=6,0m	56
D	6,0m <lunghezza <=8,0m	30
E	8,0m <lunghezza <=9,0m	16
F	9,0m <lunghezza <=10,0m	72
G	10,0m <lunghezza <=12,0m	24
H	12,0m <lunghezza <=15,0m	4
I	15,0m <lunghezza <=24,0m	37
L	24,0m <lunghezza <=30,0m	2
	TOTALE	506

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

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

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

Per le operazioni di alaggio e varo dei natanti che stagionalmente vengono spostati ai rimessaggi posti su terra, nei pressi delle aree abitate, allo stato attuale sono presenti due elementi funzionali:

- 1) scivolo barche - posto nella zona più interna del bacino, direttamente sulla strada di accesso. Data la sua dimensione, molto superiore a quella effettivamente necessaria ad oggi è in parte utilizzato come rimessaggio di piccoli natanti o kayak in vetroresina. Inoltre, il progressivo insabbiamento del bacino portuale e la conseguente perdita di profondità nelle zone adiacenti ad esso consentono un utilizzo esclusivo per natanti con pescaggio inferiore al metro.
- 2) gru semovente - posta sulla diga foranea in corrispondenza della zona più profonda del bacino portuale non occupata da moli.

In alcuni casi per l'alaggio dei natanti di dimensione minore l'operazione viene svolta da camion-gru a bassa portata, nella zona iniziale della diga foranea.

L'esigua larghezza della strada presente sulla diga foranea nella zona di attacco a terra, nonostante gli interventi realizzati per l'allargamento, porta alcuni problemi di trasporto per i natanti e i mezzi di dimensione più rilevante. Le immagini seguenti sono esplicative della situazioni che si possono creare in casi simili:

Nella parte più interna del bacino portuale, in vicinanza alle aree commerciali e abitate, è presente un distributore di benzina ad uso misto dei natanti e dei mezzi su gomma che transitano sulla strada. Tale distributore presenta diverse criticità:

- i serbatoi interrati del carburante sono localizzati al di sotto degli edifici vicini, creando così una situazione di rischio costante per la popolazione;

- il posizionamento si pone come “attrattore” di traffico in una zona già satura di funzioni, che sarebbe opportuno liberare ai fini di una riqualificazione complessiva del fronte mare e della passeggiata;
- la funzione di rifornimento per i natanti, funzione irrinunciabile per il porto, crea una ristretta zona con probabili presenze di idrocarburi in superficie all'interno dello specchio acqueo del porto, dovuta a piccoli inevitabili spillamenti.

Inoltre, il sistema di approvvigionamento delle benzine e del gasolio del distributore viene effettuato tramite camion cisterna, che dalla base di Portoferraio deve percorrere tutta la strada costiera provinciale S.P. 25.

A pochi metri dal distributore, inoltre, si trova un impianto meccanico di filtraggio delle acque reflue, realizzato nel 2010. La coclea meccanica sollevatrice è installata in un vano interrato, all'interno del quale si raccolgono la parte solida e quella liquida dei liquami. Il vano in questione, per evidenti motivi di sicurezza e igiene in caso di malfunzionamento degli impianti, è dotato di uno scarico di “troppopieno”, ovvero di una apertura che impedisce al liquido di superare un livello limite scaricandolo verso l'esterno. La tubatura del troppopieno, ogni qualvolta necessario, scarica nello specchio acqueo in vicinanza del distributore.

Si ricorda che l'impianto di filtrazione a coclea ha carattere temporaneo, in attesa della realizzazione di un vero e proprio depuratore che riceverà i reflui di Marciana Marina e Marciana.

Inoltre, un'altra tubazione di provenienza non nota, non presente nella mappa fognaria fornita da ASA S.p.A., è soggetta a scaricamento di liquidi in vicinanza del piccolo molo di sassi. L'immagine di seguito mostra tale tubazione nell'atto del riversamento liquidi:

Aspetti naturalistici

Nel complesso ed allo stato attuale delle conoscenze (interviste, sopralluoghi) l'area risulta di un certo interesse naturalistico per la presenza di habitat prioritari in base alle vigenti normative (Prateria di Posidonia). C'è da notare che la presenza di Posidonia, in alcuni casi anche in discreto stato e soprattutto in fase di ricrescita laddove non ci si ancora più su ancore proprie, è indice di un non totale ed irreversibile degrado. Dato che può essere confermato dalla presenza della relativa fauna associata, con la presenza di generi da proteggere rigorosamente, ad es. *Pinna nobilis*, ed *Hippocampus sp.*, specie protette, e tutelate dalla Convenzione CITES ed inserita nella lista rossa della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat)

dell'Unione Europea e nei successivi aggiornamenti Direttiva 2006/105/CE, elencata nell'*Allegato IV - Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa*. Si può pensare quindi ad un possibile recupero e conservazione ambientale, una volta prese alcune opportune misure di salvaguardia:

- La riorganizzazione degli ormeggi e dei servizi, insieme all'abbandono della pratica dell'ormeggio su ancore proprie sarà fondamentale per permettere di tenere sotto controllo ed invertire la tendenza al degrado dell'ecosistema.
- Le caratteristiche del porto di Marciana Marina, che ne fanno un sito deputato alla frequentazione di natanti piccoli e medi, influisce in maniera ridotta sull'impatto sull'ecosistema da parte di idrocarburi combustibili e non, e del moto ondoso causato dal passaggio dei natanti.
- La stagionalità d'uso e quindi la possibilità di meglio sfruttare la capacità di resilienza dell'ecosistema fanno ben sperare in un possibile rapido recupero di biocenosi marine di buon livello anche all'interno del porto.

La zona in cui l'area portuale si presenta con migliore aspetto dal punto di vista dell'ecosistema marino, è la zona che dovrà essere interessata dai lavori più importanti di adeguamento portuale, per cui molta attenzione dovrà essere posta alla loro progettazione ed all'esame approfondito dell'ecosistema.

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

Questa fase sarà anche quella che, se ben progettata e coordinata tra tutti gli attori, permetterà di ottenere la massima protezione dell'ambiente portuale e degli ambienti circostanti su cui i lavori andranno a incidere. Sarà necessario indagare preliminarmente e tenere sotto controllo per un periodo di tempo più o meno lungo gli effetti delle modifiche ambientali introdotte. Rischi ulteriori potranno derivare una

volta terminate le opere dal mancato controllo sugli eventuali possibili incidenti ambientali e sulla stretta osservanza di regole di igiene ambientale.

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

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

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

- Sull'area insistono alcuni canali di scolo di acque reflue che influenzano negativamente la qualità delle acque.
- La mancanza di servizi igienici adeguati, soprattutto nel periodo estivo pone a rischio di sversamenti in porto da parte di quei natanti che non abbiano metodi di contenimento dei liquami.
- Il rifornimento carburante nella parte più interna del porto costituisce un punto di impatto negativo molto alto sull'ecosistema.
- L'uso di ormeggio su ancore proprie, con il conseguente impoverimento della prateria di Posidonia, ha inciso notevolmente sull'impoverimento della qualità ambientale soprattutto del lato N del bacino portuale, dove si nota anche che l'uso di "trappe" può danneggiare in modo letale gli individui di *Pinna nobilis*.
- Lo stato della pervietà dei canali a mare nella parte più interna del porto non è controllata periodicamente e c'è il rischio che essi non svolgano più la loro funzione di ricambio delle acque.

Il problema ambientale si esplicita nella riduzione di gran parte, o nella totale scomparsa, della prateria di Posidonia e nel relativo impoverimento delle biocenosi ad essa normalmente collegate. Questo avviene soprattutto nella parte più interna dell'area portuale dove minore è il ricambio e più alto l'impatto per la presenza della stazione di rifornimento, in minor misura nella parte intermedia dove permane un forte degrado dovuto forse in maggior misura all'uso di ormeggio su ancore proprie mentre la parte iniziale e Sud del porto è quella in cui la qualità ambientale è decisamente superiore.

7.2 Alternative di progetto e aspetti valutativi correlati

(FONTE: Relazione sugli Aspetti idraulici e diportistici Ing. - D. Mei, Relazione di Incidenza ambientale - Dott. G. Messina)

Il presente capitolo è finalizzato a mostrare le diverse ipotesi di assetto portuale proposte, al fine di mostrare le alternative di progetto considerate nell'iter progettuale e pianificatorio. Il problema della scelta della migliore configurazione delle nuove opere a mare nello specchio acqueo di Marciana Marina (LI) costituisce anticipazione delle attività relative alla formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Per ogni ipotesi è stata redatta una breve descrizione tecnica, corredata di elaborazioni grafiche e giudizi ambientali.

Identificazione del problema

Il problema valutativo nasce con la progettazione preliminare delle nuove opere a mare proposte per il porto di Marciana Marina. In particolare, sono state proposte 4 differenti ipotesi per la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto ubicato presso la testata della diga foranea esistente e di un nuovo molo sottoflutto, che si differenziano essenzialmente per la loro forma planimetrica.

La modellazione planimetrica delle ipotesi portuali è stata affidata all'Ing. Domenico Mei.

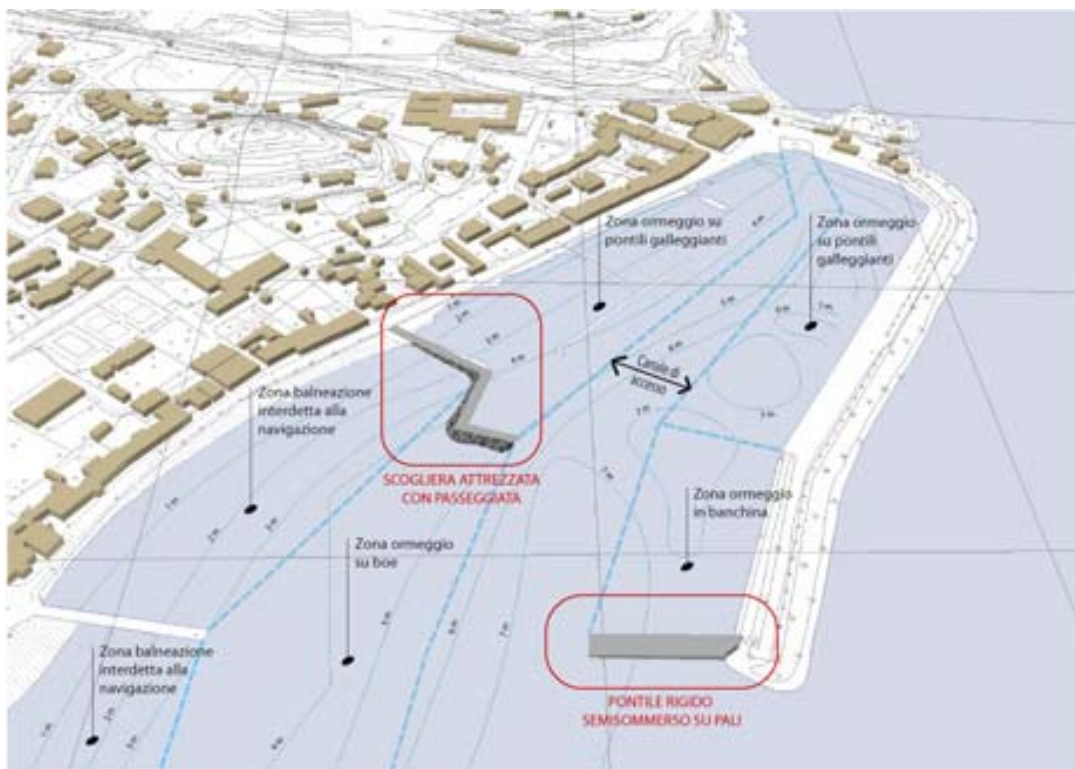
Il principio di base è stato la messa in sicurezza del porto con la ottimizzazione degli ormeggi e dei servizi, limitando gli interventi invasivi e di profondità, al fine di limitare variazioni dell'aspetto idrografico.

Le basi comuni dei vari interventi progettuali che si sono susseguiti nello studio sono state la realizzazione di un molo frangiflutto di superficie a proseguimento della massicciata di sopraflutto, in direzione pressoché perpendicolare, oltre ad un intervento di limitazione del deposito sabbioso e chiusura del porto nella zona adiacente alla passeggiata, sottoflutto alle onde.

Le opere di sistemazione dell'area portuale riguarderanno: la "scarificazione" di ca. 80cm di fondale nel lato sud del bacino dall'attuale stazione di rifornimento fino al molo di sassi, lo scavo di un bacino di alaggio/varo in corrispondenza dell'attuale scivolo, la realizzazione di una banchina fissa in calcestruzzo al posto dell'attuale pontile galleggiante nord (ex CVMM), la creazione di pontili sopra-flutto e sotto-flutto secondo le seguenti alternative progettuali.

Alternativa 1

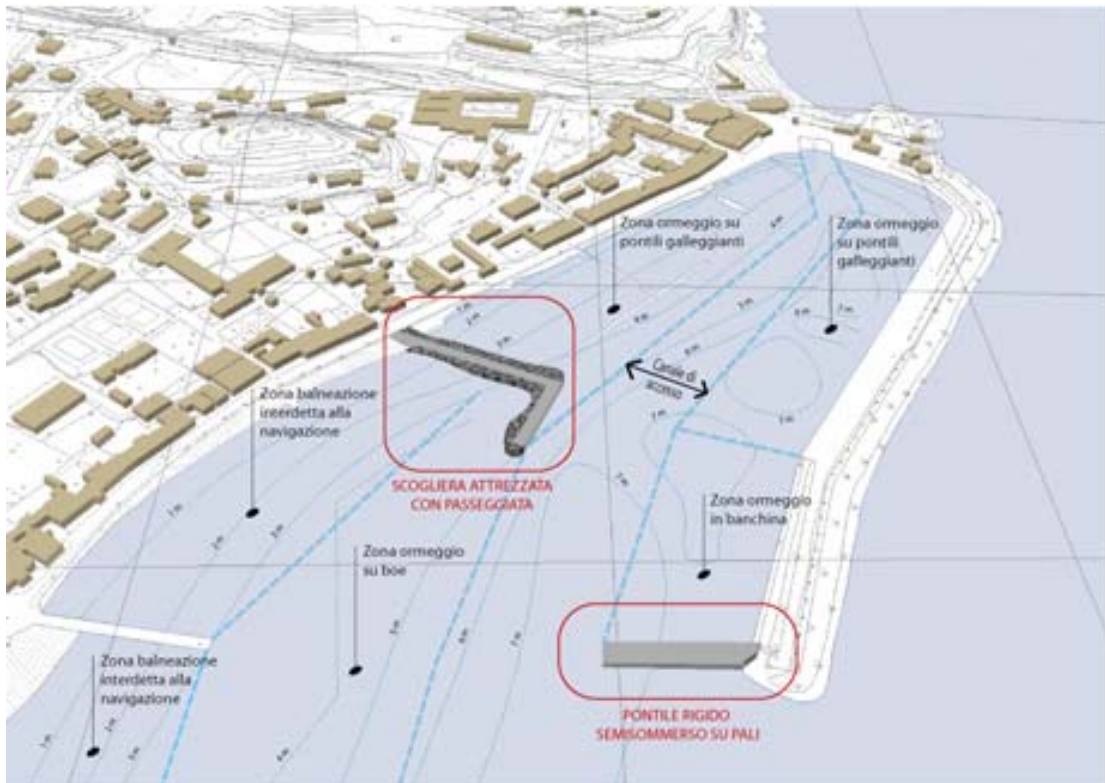
Il pontile di sopraflutto costituito da un pontile posto su pali di cemento ha una paratia esterna semi sommersa (da -1 a +1m) per consentire il ricambio di acqua all'interno dell'area portuale pur frangendo le onde di mare vivo. Questa sistema costruttivo permette un modico impatto sul fondale che nella zona interessata presenta una copertura di *Posidonia* rada/molto rada. Il molo di sottoflutto prevede una struttura a forma di Z previo smantellamento del molo a sassi preesistente. La struttura sempre su pali di cemento verrebbe riempita sotto l'impalcato con sassi sciolti recuperati dalla preesistente struttura. Lo sviluppo di questo manufatto va a interessare una piccola parte della prateria di *Posidonia* in stato di Densa/rada. Questa è una delle soluzioni a maggior impatto per quanto riguarda la prateria. Questo impatto potrebbe essere mitigato evitando di posizionare gli scogli sul fondo nella parte centrale e terminale del molo, utilizzando lo stesso sistema del molo sopraflutto; la zona interessata dalla struttura solo su pali senza riempimento è prevista su un fondale maggiore di 2 m e pertanto non altera il rinascimento della spiaggia .



Alternativa 1

Alternativa 2

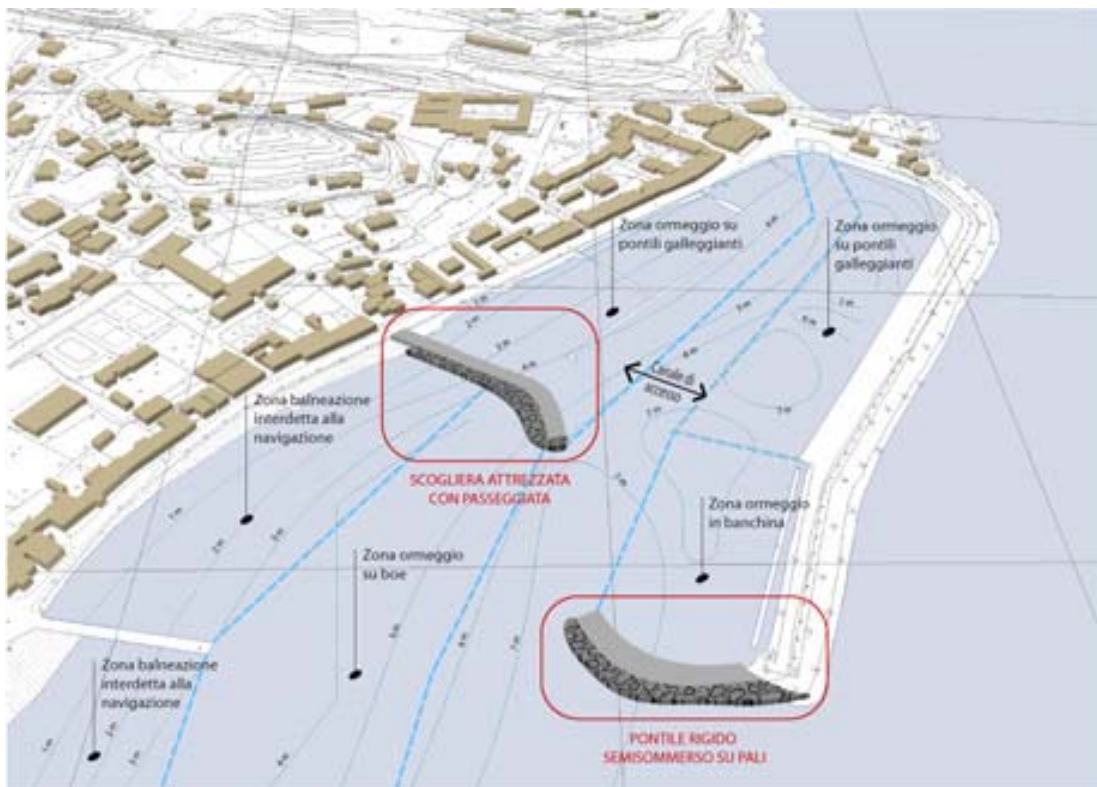
Il molo di sopraflutto è identico alla ipotesi 1; il molo di sottoflutto ha una costruzione identica al precedente ma con una diversa conformazione della parte terminale a forma di L. Anche in questo caso valgono le osservazioni fatte per la soluzione 1, ma con il vantaggio che soltanto la parte terminale lambisce la prateria di *Posidonia*. Inoltre la parte trasversale finale, posta su fondali di oltre 4m, consentirebbe l'ormeggio ed il rifornimento di carburante su entrambe i lati del pontile stesso.



Alternativa 2

Alternativa 3

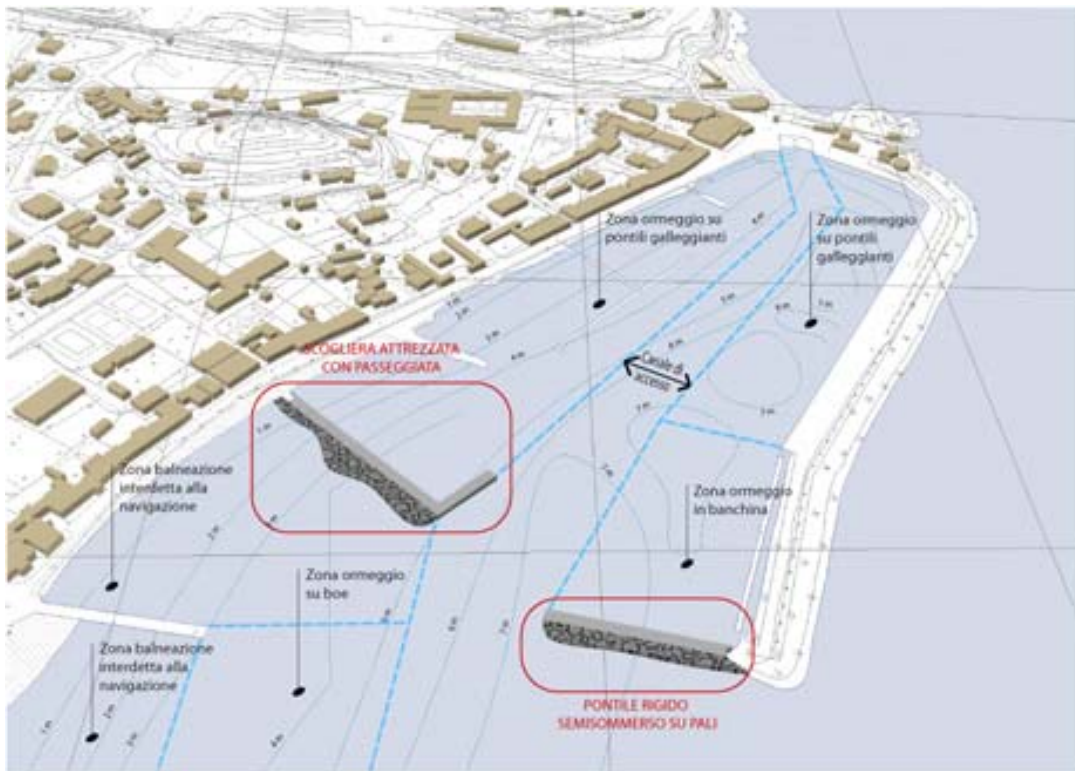
Per il molo di sopraflutto in questo caso si è optato per una forma curvilinea che dovrebbe avere un effetto ulteriormente smorzante del moto ondoso. La costruzione è simile alle altre opzioni lo sviluppo leggermente superiore. Per il molo di sottoflutto, anche in questo caso si è optato per una soluzione curvilinea per evitare di interferire con la prateria di *Posidonia*. Il sistema costruttivo rimane il medesimo delle soluzioni precedenti ed in questo caso si potrebbe ovviare dalla sospensione della parte terminale. Questa soluzione è quella che meno va ad interferire con la prateria di *Posidonia* e sicuramente è anche quella che maggiormente chiude l'area portuale ai moti ondosi di ritorno e di onda morta e dei venti di traversia, senza alterare il ripascimento della spiaggia.



Alternativa 3

Alternativa 4

Il molo di sopraflutto ha una costruzione simile alle precedenti, in questo caso il molo va ad interessare una parte di prateria di Posidonia rada/molto rada. Molo di sottoflutto: in questa soluzione il molo sottoflutto è spostato verso est di ca 80m. Costruzione simile alle precedenti soluzioni. La radice del pontile risulta attigua ad uno scarico di acque bianche che si troverebbero in seguito ai lavori a sversare all'interno del porto. Il braccio del molo termina nella parte di prateria di Posidonia densa/rada. Questa soluzione è decisamente quella che ha maggior impatto sia per la costruzione di un nuovo manufatto non preesistente che per la costruzione dello stesso in una zona in cui la prateria di *Posidonia* è in miglior stato in tutta l'area portuale.



Alternativa 4

Alternativa 5 - Ipotesi progettuale "ottimale"

Si intende l'area portuale la superficie delimitata dal molo di sopraflutto verso nord, dalla congiungente dell'attuale testata del molo di sopraflutto fino alla mezzeria della sua distanza dalla testata del molo del pesce e da lì fino al proseguimento a mare del lato destro di Via Murzi verso Est, dal lungomare verso Sud e verso Ovest.

Si prevede la realizzazione di un pontile frangiflutto di sopravento che, partendo dalla testata del molo, dirige a Sud (186°) verso il molo attuale in cemento, denominato "Molo del Pesce".

Tale pontile dovrà essere realizzato in modo da assorbire e rifrangere il moto ondoso di mare vivo derivante dal primo e secondo quadrante, notoriamente più pericoloso per le imbarcazioni ormeggiate, in modo da avere un moto ondoso all'interno del porto di altezza massima di 0,40 m in corrispondenza della testata del primo pontile più vicino all'accesso, compatibile con i pontili attuali.

Sulla base degli studi del moto ondoso dello stato attuale, questo pontile dovrà essere progettato al fine di consentire il passaggio e lo scambio d'acqua sul fondo, che in quella zona è circa 7,0 m e non alterare la prateria di posidonia presente sulla zona con densità variabile.

La larghezza del pontile potrà consentire la costruzione di un piccolo fabbricato ad uso uffici per la gestione della banchina e posto di primo intervento della capitaneria di porto, corredata di servizi igienici.

La testata del nuovo pontile costituirà il limite destro di accesso al porto che sarà quindi dotato di idoneo faro verde per la navigazione.

Il pontile frangiflutto di sottovento dovrà essere realizzato nella zona Sud del porto, posto approssimativamente in perpendicolare al Viale Margherita, in corrispondenza di Via Murzi, dove attualmente esiste una piccola scogliera a protezione di uno scarico di fognatura bianca.

Il nuovo pontile dovrà prevedere una scogliera frangiflutto realizzata utilizzando materiale lapideo di dimensioni maggiori di 0,5 mc già presente all'interno del porto in zona soggetta a smantellamento della attuale scogliera.

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

La testata del nuovo pontile costituirà il limite sinistro di accesso al porto che sarà quindi dotato di idoneo faro rosso per la navigazione.

Lo studio del moto ondoso e delle correnti all'interno della zona portuale allegato al progetto dovrà contenere anche indicazioni sul trasporto solido e sedimentazioni dell'arenile antistante il lungomare dei Marciana Marina fino e compreso località "Cotone".

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

Lo spessore dello scavo dovrà essere limitato senza alterare lo strato di base del porto. Tale parziale scorticamento del fondo, la cui parte superficiale appare composto sostanzialmente da sabbia, fango e roccia frantumata, dovrà consentire l'ormeggio in sicurezza nella zona adiacente alla passeggiata, la cui limitazione verso il mare dovrà essere costituita da una piccola scogliera continua di massi naturali, che contribuirà allo smorzamento del moto ondoso all'interno del porto. La relazione geologica darà comunque l'esatta stratigrafia del terreno in sito. L'area oggetto dell'intervento di escavazione non dovrà essere interessata dalla presenza di aree di Posidonia a densità densa/rada. Al fine di limitare l'impatto e non deturpare la flora, il materiale di lavorazione in sospensione durante i lavori dovrà

ridepositarsi nelle stesse zone di escavazione senza dispersione nel porto. Il sistema operativo dovrà utilizzare teli verticali piombati per singole zone di intervento, che verranno smantellati dopo il deposito del materiale in sospensione o sistemi di analoga o migliore efficacia.

Il materiale derivante dallo scavo dovrà essere depositato nella zona est della spiaggia per crearne la base e favorire il ripascimento e per la realizzazione della nuova scogliera attrezzata di sottoflutto. Il materiale di scavo sarà comunque preventivamente testato ai sensi delle vigenti normative al fine di verificare il livello di inquinamento esistente sia superficiale che di profondità corrispondente

allo scavo previsto; sarà bonificato sul posto se necessario, in modo da riposizionare il materiale esente da residui significativi di idrocarburi o quanto altro.

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

In prossimità dell'accesso al porto, nella parte adiacente la passeggiata, dovrà essere realizzato un pontile dedicato all'accoglienza delle imbarcazioni in transito.

La soluzione progettuale dovrà scaturire dalla volontà di garantire e incentivare la presenza della attuale prateria di posidonia.

Lo stato di agitazione all'interno del porto per effetto del mare dall'esterno e per la navigazione interna non dovrà avere problemi di risonanza per la disuniformità del fondale e per le superfici verticali di approdo che non saranno speculari sul lato verso la passeggiata.

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

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

La limitazione alla navigazione verso terra sarà la linea spezzata costituita dalla congiungente tra le testate del molo di sottoflutto, il molo di calcestruzzo detto "del pesce" e la punta della roccia in località "il Cotone": tale zona sarà inibita alla navigazione con file di boe galleggianti e luminose e destinata alla balneazione.

La testata del molo di calcestruzzo e la zona di mare antistante la loc. Cotone potrà essere utilizzata per l'approdo giornaliero di imbarcazioni da diporto da utilizzare soltanto in determinate condizioni meteo marine.

La possibilità dell'ancoraggio in rada dovrà essere determinata giornalmente in modo da garantire approdi e ormeggi sicuri anche in condizioni di abbandono temporaneo delle imbarcazioni durante il giorno.

Ipotizzando una razionalizzazione degli spazi all'interno del porto, tenendo conto degli attuali pontili galleggianti, è stata redatta una impostazione degli ormeggi a regime, al fine di verificare le potenzialità con i pontili così progettati.

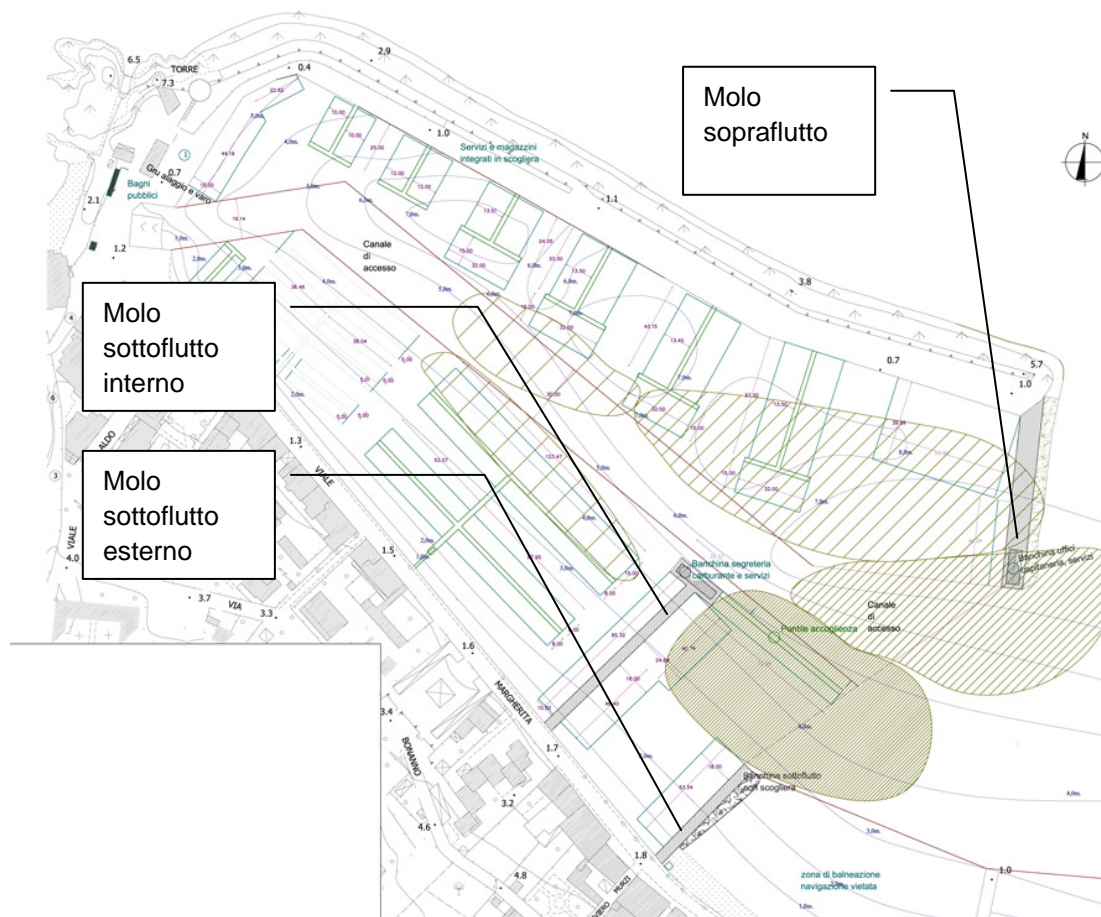
Ne è derivata una disponibilità complessiva massima all'interno del porto di 587 barche ormeggiate in parte presso le banchine e in parte ai pontili galleggianti che saranno oggetto di concessioni così suddivise per categorie di lunghezza e di larghezza massima delle imbarcazioni:

categoria	Lunghezza	Larghezza	Ormeggi
A	Inferiore o uguale a 5,0m	<=2,0m	181
B	5,0m <lunghezza <=8,0m	<=2,5m	176
C	8,0m <lunghezza <=10,0m	<=3,0m	56
D	10,0m <lunghezza <=12,0m	<=4,0m	13
E	12,0m <lunghezza <=13,5m	<=4,5m	71
F	13,5m <lunghezza <=15,0m	<=5,0m	59
G	15,0m <lunghezza <=18,0m	<=6,0m	17
H	18,0m <lunghezza <=24,0m	<=7,0m	6
I	24,0m <lunghezza <=40,0m	<=8,0m	8
	TOTALE		587

Dovranno essere inoltre a disposizione almeno 40 m di banchina per servizio e forze dell'ordine in prossimità dell'imboccatura del porto, 40 m di pontile fisso per rifornimento, 100 m di pontili per l'accoglienza o sosta temporanea e un posto in testata del molo di calcestruzzo fuori dall'area portuale per imbarcazioni turistiche.

La razionalizzazione degli spazi utilizzabili all'interno delle concessioni dentro lo spazio portuale è evidente dalla seguente tabella di raffronto:

Lunghezza	Ormezzi attuali	Ormezzi previsti	differenza
4,0m <lunghezza <=5,0m	265	181	-84
6,0m <lunghezza <=8,0m	86	176	+90
9,0m <lunghezza <=10,0m	88	56	-32
10,0m <lunghezza <=12,0m	24	13	-11
12,0m <lunghezza <=15,0m	4	130	+126
15,0m <lunghezza <=24,0m	37	23	-14
24,0m <lunghezza <=40,0m	2	8	+6
TOTALE	506	587	+81



Alternativa 5 - Ipotesi progettuale ottimale

Considerazioni ambientali

- Sopra-flutto: costruzione simile alla Ipotesi 1, in questo caso per ragioni di venti di traversia il molo è lungo ca 80 m ed è impiantato su pali di cemento, che vanno ad interessare una parte di prateria di Posidonia rada/molto rada.

- Sotto-flutto: in questa soluzione il molo sotto-flutto è spostato verso est di ca 80 m ed è lungo ca 60 m . Costruzione su pali di cemento con piano di calpestio da -1m a +1m e scogliera frangiflutti sopravento in sassi sciolti per consentire un ricambio ed evitare l'insabbiamento. La radice del pontile risulta attigua ad uno scarico di acque bianche che si troverebbero in seguito ai lavori a sversare all'interno del porto. Il braccio del molo termina al limite della prateria di Posidonia densa/rada.

- Creazione di un molo sospeso su pali di cemento per rifornimento e sosta breve di ca 100 m (dir. 45°) con in testata un pontile a T di ca 25 m (dir SE) terminante con un pontile galleggiante di ca 70 m.

Questa soluzione pur avendo un impatto maggiore rispetto alla precedente per il suo posizionamento in prossimità di una zona in cui la prateria di Posidonia è nel miglior stato rispetto a tutta l'area portuale, può essere sufficientemente mitigata con opportuni accorgimenti. C'è da notare innanzitutto che la costruzione si mantiene sospesa su pali e che la zona a Posidonia, pur rimanendo in parte all'interno dell'area portuale, non sarà interessata né da palificazioni né da ormeggi sul fondo. Questo fatto, da un lato garantisce una migliore conservazione perché nella zona non ci saranno attracchi su corpi morti, dall'altro deve indurre però a grande prudenza nella progettazione ed attuazione dei lavori, nonché nel successivo regolamento, perché in questa area ci sarà la zona rifornimento dei natanti con tutti i conseguenti rischi.

Lo spostamento del molo di sotto-flutto, inoltre, potrebbe modificare alcune delle caratteristiche micro ambientali e delle correnti che hanno a tutt'oggi consentito, insieme all'ormeggio su corpi morti ed alla stagionalità d'uso, l'ottima conservazione della piccola prateria di Posidonia di Marciana Marina.

Si dovrà fare quindi una grande attenzione e valutare accuratamente l'eventuale alterazione dei flussi idrodinamici e le modifiche prodotte dai nuovi manufatti sulle correnti con il relativo effetto su un ecosistema attualmente in ottimo stato di conservazione e sostanzialmente in equilibrio, per lo meno nell'ultimo decennio.

Il Dott. G. Messina riferisce inoltre che, pur considerando che dal punto di vista della tutela ambientale la soluzione migliore resta la numero tre, perché è quella che meno va ad interferire con le praterie di Posidonia e le biocenosi presenti nello specchio acqueo del porto di Marciana Marina, si ritiene che la versione considerata ottimale per le esigenze portuali possa essere adottata con le seguenti misure cautelative:

“Molo sopraflutto

a. Si dovrà far sì che il previsto prolungamento di 80 m vada a cadere nella porzione più rada della prateria di Posidonia presente di fronte alla testa del molo frangiflutti e ben individuata anche con le immagini aeree. I lavori di posizionamento dei pali di sostegno dovranno essere effettuati con tutte le protezioni necessarie (tessuto non tessuto piombato e quant'altro) ad evitare l'intorbidimento delle acque circostanti i lavori.

b. Data la documentata presenza di una piccola colonia di *Pinna nobilis* in discreta salute, lungo la parte terminale del molo frangiflutti ad una profondità variabile tra i -5 e gli -8 m, si prescrive l'uso di pontili con struttura puntiforme mantenendo la massicciata attuale. Anche i metodi di ormeggio su corpo morto dovranno essere rivisti, con sistemi che utilizzino trappe che non raschino il fondo. L'attuale sistema infatti, ha in alcuni casi danneggiato gravemente alcuni degli individui presenti fino a causarne la morte.

Molo sottoflutto

a. La sostituzione dell'attuale molo a sassi con uno su palafitte per il posizionamento di alcuni servizi, se da un lato migliorerà la circolazione dell'acqua. Avrà però alcuni impatti significativi.

Questo molo sarà infatti impiantato, nella sua parte terminale, nei pressi della prateria di Posidonia. Ospiterà oltre agli uffici accoglienza anche la pompa di carburante.

La progettata presenza del punto di rifornimento all'estremità di detto molo costituisce un rischio di cui tenere nel dovuto conto in fase di progettazione dell'impianto stesso (posizionamento, sistemi di protezione da sversamenti, pompe di superficie etc.) e nell'applicazione delle norme per l'accosto e il rifornimento. Per quanto attiene ai pontili galleggianti si richiede di utilizzare per quanto possibile i corpi morti già esistenti e comunque di utilizzare materiale autoctono per gli eventuali nuovi inserimenti

b. La creazione del nuovo molo di ca. 60 m a partire dal muro di contenimento del lungo mare Regina Margherita, non deve raggiungere e quindi interferire con la prateria di Posidonia esistente in quell'area, ma dovrà essere comunque progettato in modo da non incidere sulla stessa. In particolare si sconsiglia lo scavo eccessivo del fondale nella parte a terra.

La creazione di questa nuova barriera e le conseguenze sul mutato regime delle correnti di superficie dovranno essere oggetto di uno studio particolareggiato a corredo del progetto definitivo dell'opera, anche per valutare i possibili effetti futuri sulla prateria di Posidonia.”

Stato attuale (Alternativa 0)

Il mantenimento dello stato attuale è stato preso in considerazione come alternativa di progetto. In ogni caso esso non è da ritenersi una alternativa plausibile, in quanto non soddisfa le finalità primarie di protezione dello specchio acqueo portuale.



Stato attuale

Valutazione delle alternative

Fermo restando che il rispetto delle linee guida regionali dell'infrastruttura portuale risulta essere carattere di importanza primaria dell'intervento, e perciò costante nella progettazione, la principale differenza tra le diverse ipotesi progettuali, oltre al diverso andamento dei pontili, è la localizzazione del pontile di sottoflutto. Mentre le prime tre ipotesi prevedono la sua realizzazione in corrispondenza dell'attuale molo di sassi perpendicolare al V.le Margherita, la terza soluzione lo colloca 80 metri più a Est, in corrispondenza di via Murzi (dove oggi esiste una piccola scogliera a protezione di uno scarico di fognatura bianca), così da rendere possibile la realizzazione in area portuale di un terzo nuovo molo, dedicato al rifornimento carburante e all'accoglienza. Le prime tre soluzioni hanno il vantaggio di poter destinare alla balneazione una porzione più ampia di mare, ma rischiano, almeno due di esse, di produrre maggior impatto sui banchi di Posidonia.

La quarta ipotesi comporta il sacrificio di un tratto di spiaggia lungo 70 metri, ma permette un aumento di circa 80 posti barca e produce minor impatto sui banchi di Posidonia.

Il gruppo di lavoro è arrivato alla soluzione ottimale a seguito dello studio delle precedenti quattro ipotesi.

Tali ipotesi, simili tra loro e differenziate dalla forma dei pontili, determinavano una capacità ricettiva del porto inferiori a quelle attuali; la soluzione 4 prevedeva la

realizzazione di un nuovo pontile con passeggiata sul prolungamento di Via Murzi ottenendo un numero di posti barca maggiore dello stato attuale, ma risultava una soluzione più impattante sotto l'aspetto ambientale per interventi invasivi sulle praterie di posidonia esistenti.

E' importante ricordare che l'azione di dragaggio è comunque indispensabile per tutte le ipotesi di intervento previste, nelle medesime localizzazioni e quantità riportate.

Il Dott. Messina, riguardo agli aspetti ambientali di sua competenza, esplicita chiaramente che: *“In conclusione, pur essendo la terza ipotesi progettuale, probabilmente la migliore, dal punto di vista ambientale, quest'ultima ipotesi (denominata ottimale) può coniugare, con le opportune misure, le esigenze ambientali e quelle portuali.*

Bisognerà comunque tenere conto di tutti i possibili impatti che i lavori previsti, lo scavo dell'area alaggio/varo con il trasferimento dei materiali di risulta, il completamento della banchina lato N ed il suo impatto sulle popolazioni di Pinna e Paracentrotus, la scarificazione del fondale lato S, potranno avere sull'ecosistema che, nel caso del porto di Marciana Marina, è particolarmente ben conservato ed in cui sono segnalate le presenze di taxa di rilevanza ambientale.

Per quanto attiene al SIR 58, Monte Capanne-Promontorio dell'Enfola ed al Parco dell'Arcipelago (Allegato A), all'interno dei cui confini è compreso l'abitato di Marciana Marina e, di conseguenza, l'area portuale che sarà interessata dai lavori di sistemazione, l'impatto dovrebbe essere modesto, data l'entità e qualità dei lavori previsti, che, in tutte le ipotesi progettuali, non prevedono opere maggiori di un qualsiasi cantiere edile con i relativi problemi di disturbo sonoro e di emissione gas di scarico dei mezzi pesanti e di sollevamento polveri.”

8. VALUTAZIONE AMBIENTALE

La valutazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente è sviluppata nel Rapporto Ambientale attraverso una valutazione qualitativa degli effetti ambientali, ai sensi del punto “f” dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/06.

La valutazione ambientale è stata trattata, per motivi di praticità, suddividendo gli interventi oggetto di valutazione in:

- interventi da realizzare a terra, ovvero la valutazione delle strategie proposte per:

- l'ampliamento qualitativo di alcune strutture ricettive poste nel centro abitato di Marciana Marina
 - il riassetto del lungomare, attraverso opere di ripavimentazione e di arredo urbano;
- interventi da realizzare a mare, ovvero delle opere previste dalle Varianti a PS e RU e dal Piano Regolatore Portuale per la messa in sicurezza e la riorganizzazione dell'infrastruttura portuale.

Per ognuna delle precedenti categorie è stilata una valutazione di tipo qualitativo mirata all'individuazione degli effetti ambientali rilevanti.

Utilizzando lo strumento dell'analisi matriciale, si individuano i legami tra gli obiettivi e le azioni e gli ambiti ambientali considerati, esprimendo un giudizio qualitativo sulle caratteristiche dell'effetto atteso.

Il criterio base seguito nel considerare il potenziale effetto derivante dalle azioni è derivato dall'"incrocio" delle caratteristiche generali dell'area e delle tipologie di intervento proposte per la fase di cantiere e di esercizio delle opere.

Si riferisce inoltre che nella relazione di valutazione integrata, ai fini della dimostrazione della coerenza interna globale della strategia, le categorie sopra espresse sono state trattate simultaneamente, pervenendo ad una definizione unica degli impatti.

8.1 Valutazione delle opere a terra

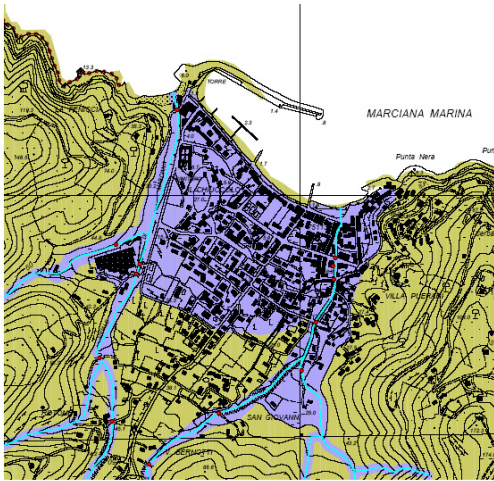
8.1.1 Ampliamenti di strutture ricettive

Il Regolamento Urbanistico di Marciana Marina individua nuove previsioni di ampliamento delle strutture ricettive localizzate all'interno dell'abitato di Marciana Marina e il rifacimento delle pavimentazioni e degli arredi urbani della passeggiata lungomare (Viale Regina Margherita). Gli ampliamenti riguardano essenzialmente l'adeguamento qualitativo e funzionale di strutture turistiche tramite azioni di recupero e ristrutturazione e prevedono possibilmente la creazione di nuovi posti letto attraverso *"ampliamenti dei servizi e aumento dei posti letto tramite riorganizzazioni distributive degli spazi interni, incremento di superficie sul lotto in orizzontale, tamponamenti di componenti aperte dei prospetti che non ne pregiudichino la qualità formale, utilizzo dei sottotetti anche con rialzamento nella misura massima di 50 cm."*

Inoltre *"L'aumento di posti letto ammesso ai sensi del precedente comma è consentito senza variazione dei posti letto totali esistenti sul territorio comunale."*

Pertanto detto aumento è consentito solo a fronte di posti letto derivanti da interventi che ne comportano la diminuzione³.

Data la natura degli interventi di ampliamento, si ritiene che le eventuali nuove



Legenda

- Reticolo significativo ai fini della difesa del suolo
- Reticolo a sollevamento meccanico
- ▣ Aree a sollevamento meccanico
- ▨ ASIP (Aree Strategiche per Interventi di Prevenzione)
- ▤ Casse di espansione realizzate
- Pericolosità geomorfologica
 - ▨ Molto elevata (P.F.M.E.)
 - ▨ Elevata (P.F.E.)
 - ▨ Da sottoporre a Misura di Salvaguardia
- Pericolosità idraulica
 - ▨ Molto elevata (P.I.M.E.)
 - ▨ Elevata (P.I.E.)
 - ▨ Da sottoporre a Misura di Salvaguardia
- Punti critici noti (ponti e tombamenti)
- ▨ Aree di particolare attenzione per la prevenzione dei dissesti idrogeologici
- ▨ Aree di particolare attenzione per la prevenzione da allagamenti

pressioni sulle risorse dovute a tale previsione siano da ritenersi pressoché ininfluenti.

Inoltre, le aree in cui sono previsti gli ampliamenti ricadono in Aree a Pericolosità Idraulica Elevata.

In tali aree è possibile eseguire interventi pubblici o privati solo in base alle condizioni contenute nelle norme del Piano di Bacino Toscana Costa per le aree PIME.

Pertanto, sino a quando non saranno effettuate e collaudate le opere per la messa in sicurezza degli uviali e sino a quando non sarà ridotto il perimetro di rischio idraulico con delibera ufficiale da parte dell'authority competente, tali

interventi non potranno essere attuati, se non attraverso le condizioni sopra riportate.

8.1.2 Ripavimentazione e arredi urbani su lungomare

Il progetto di rifacimento della pavimentazione di Viale Regina Margherita e di Piazza Bonanno con inserimento di arredo urbano di varia tipologia è parte integrante delle opere a terra previste nel PRP di Marciana Marina.

Tale intervento si rende necessario in quanto, allo stato attuale, tali zone si mostrano non perfettamente fruibili, data la presenza costante di traffico veicolare e parcheggi pubblici non protetti, zone con assenza di marciapiedi e pedane in rilievo in legno ad utilizzo degli esercizi commerciali sui fronti.

Esso nasce dall'esigenza di sistemare, dal punto di vista della fruizione e dell'"appeal" ambientale, il *waterfront* del paese, apportando nuovi elementi

³ Come previsto nell'art. 10 Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico.

progettuali, di design e di illuminazione pubblica orientati verso un nuovo modo di vivere l'area prospiciente il porto. L'intenzione dell'A.C. di rendere pedonale il Viale Regina Margherita a partire dall'incrocio con Via Murzi ha contribuito in maniera determinante all'idea progettuale di riqualificazione del Lungomare.

La strategia di progetto nasce pertanto con l'intento di rivitalizzare il waterfront attraverso la ricostruzione di un nuovo rapporto tra la cittadina e il mare, individuando nuovi spazi di relazione riconsegnando ai cittadini e ai turisti interi "pezzi" di Lungomare.

Per la natura delle opere e la tipologia di intervento proposta anche in questo caso si esclude che si possano verificare aumenti nell'utilizzo o nuove pressioni nelle risorse ambientali presenti.

8.2 Valutazione qualitativa degli obiettivi e delle azioni del processo pianificatorio generale

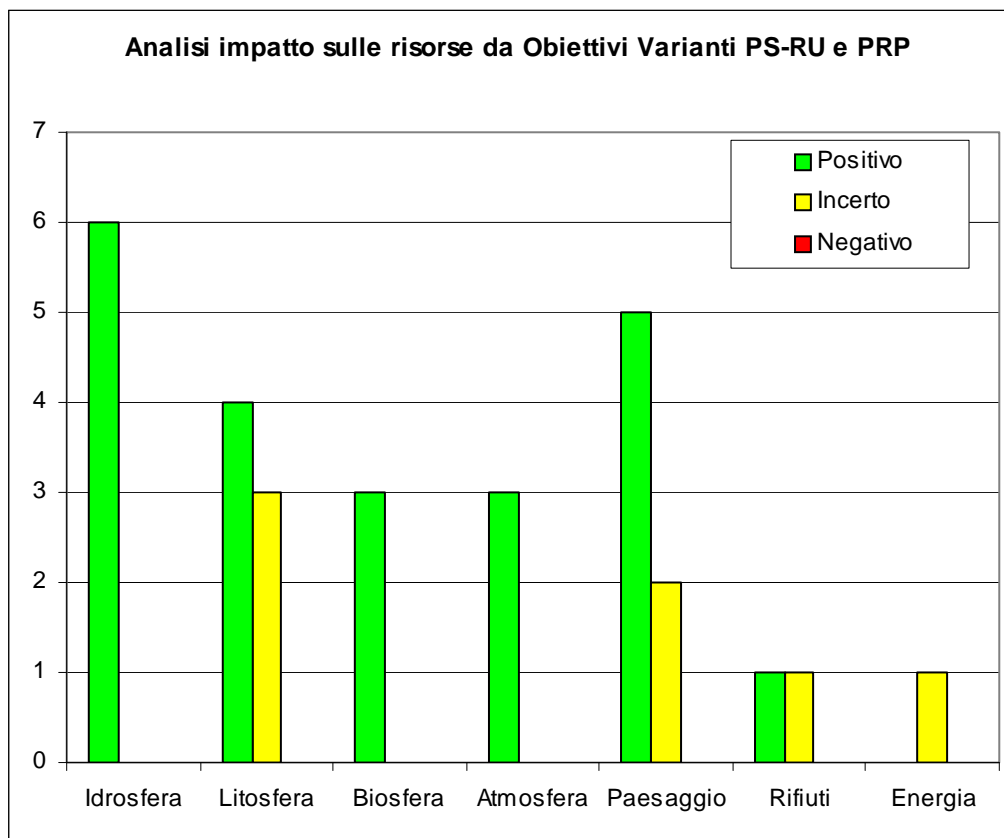
L'analisi è stata eseguita per gli obiettivi del PRP e le relative varianti agli strumenti urbanistici prendendo in considerazione gli obiettivi e le azioni oggetto di Analisi di Coerenza interna presente nella Relazione di Valutazione Integrata.

L'analisi è stata eseguita attraverso matrice a doppia entrata ed è finalizzata a confrontare gli obiettivi e le azioni con macrocategorie ambientali al fine di redigere un quadro generale degli impatti derivanti dal perseguimento delle azioni proposte.

Nella matrice si evidenziano gli impatti attesi derivanti dal perseguimento degli obiettivi e delle azioni previsti dalla filiera pianificatoria, adottando i seguenti criteri di valutazione.

Totale per obiettivi

	Idrosfera	Litosfera	Biosfera	Atmosfera	Paesaggio	Rifiuti	Energia	TOTALE
😊	6	4	3	3	5	1	0	20
😐	0	3	0	0	2	1	1	7
😞	0	0	0	0	0	0	0	0



9. PRESCRIZIONI DESUNTE DAI PARERI ALLEGATI AL VERBALE DI CHIUSURA DELLA CONFERENZA TECNICA DEL 13 GIUGNO 2012

Per quanto concerne le successive fasi pianificatorie e progettuali che riguarderanno il Porto di Marciana Marina, allegati al verbale di chiusura della conferenza tecnica del 13 Giugno 2012, vi erano alcuni pareri che richiedevano degli approfondimenti. Nello specifico si riporta l'elenco e la fase in cui tali approfondimenti dovranno essere prodotti:

- a) Nell' allegato E, parere a cura dell'ing. Gilda Ruperti, settore di protezione e valorizzazione della fascia costiera e dell'ambiente Marino della regione Toscana, *"... si segnala la necessità, di porre particolare attenzione nella fase di sviluppo del progetto al tema della raccolta delle acque reflue e delle regimazioni ed eventuale trattamento delle acque meteoriche soprattutto di quelle che interessano i piazzali e le aree destinate ad attività cantieristica, di manutenzione e riparazione natanti, di rimessaggio. Particolare attenzione dovrà essere posta anche nella scelta delle soluzioni per garantire un corretto ricambio ed ossigenazione delle acque all'interno dell'infrastruttura portuale. La previsione del miglioramento delle infrastrutture esistenti sia a mare che a terra può fornire l'occasione per migliorare da questo punto di vista la situazione esistente"*;
- b) Nell' allegato G, trasmesso dall'ing. Francesco Pistone, Direzione generale delle politiche territoriali, Ambientali, e per la mobilità, ufficio tecnico di genio civile di area vasta Grosseto-Siena e opere marittime, sede di Livorno, si richiedono i seguenti studi da eseguirsi in fase di redazione del Piano Regolatore Portuale in riferimento all'assetto che verrà proposto e che, in questa fase, fanno riferimento all'anticipazione dei contenuti del PRP e che viene definita come ipotesi ottimale nel presente Rapporto Ambientale:
 - ✓ *Studio di agitazione interna e di inoperatività dell'imboccatura portuale dello stato di progetto, nelle condizioni di riferimento più critiche evidenziate dallo studio meteomarino, secondo le condizioni fissate per la disposizione dei pontili;*
 - ✓ *Studio di regime delle correnti litoranee nella configurazione di progetto, del possibile insabbiamento dell'imboccatura portuale e del canale di accesso, con una stima della frequenza degli eventuali interventi di dragaggi necessari al mantenimento dei fondali per l'efficacia della struttura.*

- c) Nell'allegato H, a cura della dott.ssa Renata Laura Caselli, responsabile del settore Rifiuti e Bonifiche dei Siti Inquinati, regione Toscana, si ritiene utile quanto segue:
- “Dovrà essere valutata il fabbisogno di contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti (numero e tipologia) in relazione alla realizzazione delle opere previste a terra, con particolare riferimento alle previsioni riguardanti sia le attività produttive collegate al diportismo... Dovrà inoltre essere garantita la facile accessibilità ai contenitori da parte dell'utenza, compatibilmente con le esigenze di transito e manovra dei mezzi adibiti alla raccolta”;
 - “l'intervento ricade nel campo di applicazione del D.Lgs. 182/2003 “attuazione della direttiva 2000/59/CE relativamente agli impianti portuali, di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico” che prevede, nei modi e con i contenuti previsti dalla normativa citata, la predisposizione per i porti dello Stato di un piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi (la capitaneria di Portoferraio, con Ordinanza 91/2009, ha approvato il “Piano di Raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico” del Circondario Marittimo di Portoferraio all'interno del quale ricade il porto di Marciana Marina”. Il porto dovrà, pertanto, essere dotato di sistemi e servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati, garantendo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo. Ai sensi dell'art. 8 del decreto citato, gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, dovranno essere coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto. Particolare attenzione dovrà essere quindi posta nella previsione di opportuni sistemi per consentire la separazione dei flussi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico da altri flussi originati da soggetti diversi (rifiuti prodotti dalle utenze cittadine);
 - I rifiuti inerti da costruzione e demolizione prodotti nell'ambito del progetto dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa vigente prevedendone, prioritariamente il recupero in impianti autorizzati;

- I rifiuti prodotti in ogni fase di cantierizzazione dovranno essere raccolti e avviati a smaltimento secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e smi;
- Le operazioni di dragaggio dei sedimenti dei fondali del porto e l'eventuale riutilizzo degli stessi previa caratterizzazione, dovranno essere effettuati nel rispetto anche della parte IV del D.Lgs. 152/2006 e smi.

10. INDIRIZZI PER LE MITIGAZIONI AMBIENTALI

Si raccomanda che, in fase di implementazione e di attuazione degli interventi di trasformazione previsti dal PRP, ci si allinei alle misure di mitigazione riportate nel Rapporto Ambientale, suddivise per fasi di lavoro e per risorse.

Le fasi identificate sono relative alla fase di cantierizzazione dell'opera e alla fase di esercizio generale (strategia); per quest'ultima fase sono riportate misure di mitigazione esclusivamente per le azioni e gli effetti potenzialmente negativi determinati attraverso l'analisi contenuta nell'analisi di coerenza interna della Valutazione Integrata. Inoltre, è riportato un elenco di misure aggiuntive riferite alle criticità emerse nell'analisi di quadro conoscitivo ambientale.

Per quanto riguarda gli aspetti naturali, il Dott. G. Messina riferisce che, comunque, non molte possono essere le strategie da mettere in opera per la protezione sia di *Posidonia oceanica* che di *Pinna Nobilis*:

- La *Posidonia* non è trasferibile e quindi l'unica possibilità è quella di mettere in atto opere di mitigazione e protezione durante i lavori, per evitare che i materiali in sospensione possano in qualche modo danneggiare la prateria.

Come già detto, vista la stabilità pluriennale della prateria di Marciana Marina, grande attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuovi manufatti che modifichino le linee di riva esistenti. Il rischio è che vengano innescati dei meccanismi di modifica delle attuali correnti, con la conseguente diversa ripartizione del deposito dei solidi sospesi nell'area portuale ed interferenza con il ciclo vitale della *Posidonia oceanica*.

- La *Pinna Nobilis* è stata sin qui rilevata solo in corrispondenza della parte terminale del molo sovra-flutto (ovviamente studi più accurati ne potrebbero rilevare la presenza in altre delle aree portuali). Quest'area sarà interessata da opere di allargamento della banchina attuale e dal prolungamento della parte terminale a protezione dei venti di traversia. Il prolungamento, date le sue caratteristiche e con opportune messe a punto in fase di progetto esecutivo, non dovrebbe interferire che in modo modesto sulle attività vitali degli individui presenti. Al contrario il previsto allargamento del molo potrebbe, per la natura dei materiali impiegati e la vicinanza della popolazione, interferire in modo grave con la stessa. In questo caso un uso di materiali diversi ed opere di mitigazione idonee (protezioni di tessuto non tessuto e quant'altro) potrebbero salvaguardare la popolazione. Per gli individui più a rischio, si potrebbe tentare, sebbene ci siano opinioni contrastanti in proposito, un

trasferimento in aree più idonee. Dato che non esistono studi accurati che diano indicazioni su come effettuare tali trasferimenti e sulle percentuali di successo, si potrebbe tentare un esperimento su pochi individui. Il trasferimento e successivo monitoraggio potrebbe avvenire in aree idonee, scelte nelle vicinanze, in modo da mantenere la possibilità, se il trasferimento avesse successo, di ricolonizzazione, una volta finiti i lavori, delle aree portuali da parte di stadi giovanili. A questo proposito si potrebbe suggerire di creare delle aree a protezione integrale nei pressi di Marciana Marina utilizzando anche le aree che già sono in qualche misura protette (vedi ordinanze Capitaneria di Porto) come per esempio l'area dalla punta del Nasuto alla Punta della Madonna ad Ovest, o chiedendone la creazione di nuove, per esempio tra la Punta Nera e la Punta della Crocetta o la punta dello Schioppo ad Est, dell'imboccatura del Porto.

Inoltre, come da misure di protezione individuate nella Relazione di Incidenza redatta dal Dott. G. Messina e trasformate in norme cogenti all'interno dell'apparato normativo del PRP, si riportano le seguenti prescrizioni:

- per l'ampliamento del molo di sopraflutto:
 - il prolungamento del molo deve essere sostenuto da pali, che dovranno essere posti nella parte ove la posidonia risulta più rada,
 - in fase di cantiere, non dovranno essere prodotti intorbidamenti delle acque e la prateria di posidonia andrà protetta adeguatamente,
- per la sostituzione con soletta in calcestruzzo, della porzione in legno del molo di sopraflutto:
 - ancoraggio della nuova soletta in calcestruzzo alla sottostante massicciata con elementi strutturali puntiformi, senza altra alterazione della massicciata medesima tranne i punti di ancoraggio, posizionati in modo da non disturbare le Pinna Nobilis presenti,
 - i metodi di ormeggio su corpo morto dovranno essere sostituiti con sistemi che utilizzino trappe che non raschino il fondo, per non danneggiare gli individui di Pinna Nobilis,
- per i moli di sottoflutto:
 - la struttura deve essere a pali, il cui posizionamento non dovrà interferire con la prateria di posidonia in miglior stato classificata "densa" o "rada", individuata nella cartografia del presente Piano,
 - la sostituzione dell'attuale molo a sassi con uno su palafitte, che migliorerà la circolazione dell'acqua,

- l'installazione di apposite pompe di superficie in corrispondenza del punto di rifornimento, in modo da assorbire eventuali sversamenti,
- per i pontili galleggianti, riutilizzo per quanto possibile dei corpi morti già esistenti e utilizzo di materiale autoctono per i nuovi inserimenti,
- il nuovo molo che parte dal muro di contenimento del lungo mare Regina Margherita, non deve raggiungere e quindi interferire con la prateria di Posidonia esistente in quell'area, ma dovrà essere comunque progettato in modo da non incidere sulla stessa. In ogni caso, in fase di progetto, la creazione di questo nuovo molo deve essere oggetto di apposito approfondimento relativo ai flussi idrodinamici, il cui buon regime garantisce l'equilibrio dell'ecosistema.

A conclusione di quanto sino a qui affrontato e valutato, si ritiene utile fornire un ulteriore indirizzo di mitigazione ambientale: in fase di progettazione delle opere portuali, si ritiene utile valutare l'utilizzo di frangiflutti a basso impatto ambientale (tipo galleggianti) sulla base delle tecnologie che proporrà il mercato in quel momento. Ovviamente la loro primaria funzione, e cioè la messa in sicurezza dello specchio acqueo portuale, dovrà essere prioritaria e garantita rispetto alla scelta tecnologica che verrà fatta.

Quanto individuato nel presente capitolo in termini di mitigazioni ambientali ed indirizzi, dovrà essere previsto anche nei successivi livelli di pianificazione (Ru e PRP) e in tale sede potrà essere integrato nella relativa documentazione valutativa.

11. ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio di un piano ha come finalità principale il misurare l'efficacia degli obiettivi al fine di proporre azioni correttive, e permettere quindi ai decisori di adeguarlo in tempo reale alle dinamiche di evoluzione del territorio. In una logica di piano, il monitoraggio è pertanto la base informativa necessaria per poter essere in grado di anticipare e governare le trasformazioni, piuttosto che adeguarsi a posteriori. Il monitoraggio non ha solo intenti tecnici, ma presenta grande importanza per le informazioni che può fornire all'Amministrazione Comunale e per la comunicazione ad un pubblico più vasto anche di non addetti ai lavori sulle dinamiche territoriali.

Il monitoraggio si pone quindi come strumento di osservazione ambientale finalizzato al reperimento del puro dato numerico, ma più che altro come supporto tecnico per la stima degli aspetti gestionali del piano.

La fase di monitoraggio ed analisi ex-post deve pertanto tradursi in un momento periodico di riflessione in cui la presentazione e il riscontro dei dati accrescano gradualmente la consapevolezza dei ruoli e delle competenze. Tutto ciò perché la condivisione delle interpretazioni dei risultati rilevati e delle criticità riscontrate risultano fondamentali per gli organi di pianificazione al fine di aggiornare ed eventualmente modificare le scelte contenute nel piano.

Il monitoraggio dovrà avvenire tramite coordinamento fra i settori comunali, dal momento che gli effetti delle azioni interessano anche campi diversi da quelli urbanistico-edilizi.

Gli indicatori

L'indicatore è un parametro che permette di avere una sintetica rappresentazione di un fenomeno complesso. Un indicatore deve essere facilmente rilevabile, basarsi su una metodologia nota e ben codificata, in modo che chiunque rilevi il dato, a parità di condizioni, ottenga lo stesso risultato.

Gli indicatori, quindi, devono essere semplici, efficaci, ripetibili e confrontabili, devono, soprattutto, dare delle conformazioni che possano essere collegate tra loro.

Gli indicatori da utilizzare dovrebbero essere:

- *confrontabili*: i parametri monitorati devono essere confrontabili con quelli reperiti negli anni precedenti;
- *diffusi e standardizzati*: nell'analizzare lo stato di fatto è utile effettuare raffronti con realtà territoriali differenti anche al di fuori della Provincia ed è quindi

necessario che un certo numero di indicatori siano scelti tra quelli più diffusi ed utilizzati in ambito nazionale ed europeo;

- *significativi*: l'indicatore deve riuscire a fornire un'indicazione quanto più completa e significativa delle informazioni che si intende monitorare;
- *rappresentativi*: l'indicatore deve rappresentare correttamente l'insieme delle informazioni che si intende monitorare anche se prende in considerazione dei campioni delle realtà esaminate.
- *facilmente misurabili*: la chiarezza e la semplicità nel calcolo o nella misura dell'indicatore è una garanzia della sua continuità temporale anche se può andare a detrimento della raffinatezza dell'informazione fornita.

Al fine di poter meglio assurgere alla pratica di studio e di rielaborazione, nonché alla fase di partecipazione pubblica, i dati reperibili dovranno essere, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 4/08, resi pubblici sul sito internet comunale e in forma cartacea, tramite l'elaborazione di un "report". Tale azione dovrà essere svolta con cadenza annuale.

L'azione di reperimento dati e la loro pubblicazione in internet tramite la redazione del documento di "report" saranno due atti sviluppati dagli uffici competenti in pianificazione ambientale dell'Amministrazione Comunale, nell'ambito delle proprie abilità di controllo della implementazione delle azioni contenute nel PRP e negli strumenti e atti di pianificazione e governo del territorio ad esso sovraordinati.

Nel Rapporto Ambientale sono riportati gli indicatori per il monitoraggio proposti in sede di Valutazione Ambientale Strategica.

Per le fasi di cantierizzazione delle opere, si ritiene opportuno che venga stabilito un piano di monitoraggio ambientale volto a monitorare almeno i seguenti indicatori: Impatti acustici, Vibrazioni, Correnti e Torbidità, ventosità dell'area.

Si fa obbligo, inoltre, di implementare un sistema dedicato al monitoraggio, da effettuarsi almeno una volta all'anno, dello stato e dell'estensione delle praterie di Posidonia all'interno dello specchio acqueo portuale. Tale sistema dovrà necessariamente considerare l'estensione delle praterie per categoria di stato (a fasci, rada, densa, ecc.) ed essere rappresentata tramite specifica carta di localizzazione.