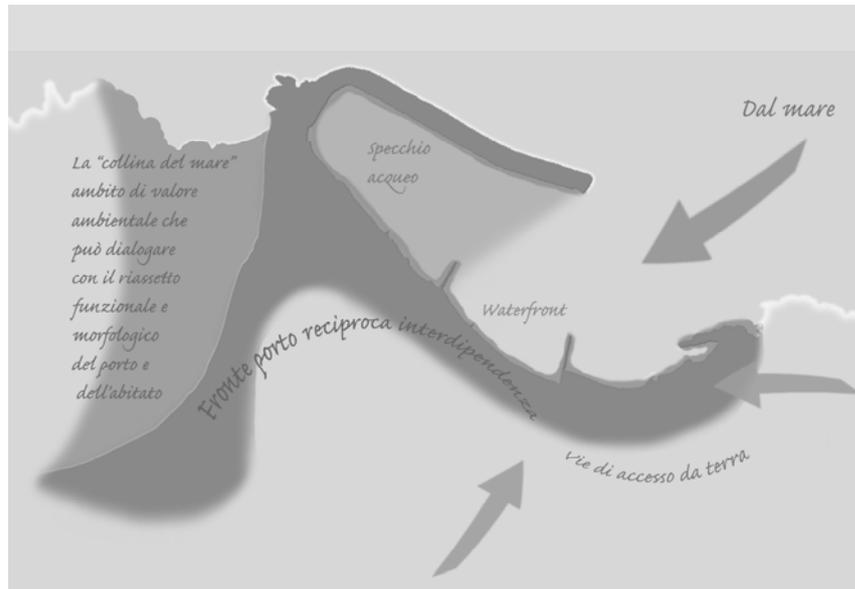




# COMUNE DI MARCIANA MARINA

PROVINCIA DI LIVORNO



**Relazione Tecnica per l'Avvio dell' Accordo di  
Pianificazione finalizzato  
all'adozione delle varianti al PS e al RU comunali  
e del  
Piano Regolatore Portuale**

**ARTT. 22-23 L.R. 1/05**

R.U.P.: *Arch. Bruno Grasso*

Professionisti incaricati:

*Arch. Silvia Viviani*

*Avv. Luciano Gallo*

*Ing. Domenico Mei*

*Dott. Geol. Stefano Rossomanno*

*Arch. Annalisa Pirrello*

Dicembre 2009

## **INDICE**

Premessa

1. Lo stato dei luoghi
2. Obiettivi –azioni- effetti attesi
3. Il quadro di riferimento
4. Contenuti e finalità delle varianti al Ps e al Ru e del Piano Regolatore Portuale
5. Attività da svolgere
6. Linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale
7. Descrizione degli elaborati-tipo componenti il PRP
8. Processo di valutazione
9. Soggetti da coinvolgere nel procedimento

Allegati alla relazione di avvio del procedimento

## **Premessa**

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

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

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

Al fine di mettere in moto investimenti e interventi pubblici e privati che riorganizzino territorio, città e porto e che rendano l'ormeggio "il porto di Marciana Marina", ricco di funzioni, attrattivo, accogliente, produttivo tutto l'anno, il Comune avvia la procedura dell'accordo di pianificazione ai sensi della legge regionale toscana 1/2005.

Oggetto dell'accordo sono:

- Variante al Piano strutturale comunale
- Variante al Regolamento urbanistico
- Piano regolatore portuale

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.

L'attivazione del percorso pianificatorio – di cui alla presente relazione di avvio del procedimento – ha già prodotto una serie di scelte amministrative rivolte alla gestione della fase transitoria tra la situazione pregressa dell'area portuale – di fatto non regolamentata, ad eccezione dell'utilizzo dello specchio acqueo sotto il profilo della sicurezza della navigazione, di cui ad una serie di Ordinanze della locale Capitaneria di Porto – e l'immaginata messa a regime della stessa

(coincidente con l'approvazione della pianificazione portuale e l'attuazione delle scelte ivi contenute).

L'intervento dell'Amministrazione comunale è particolarmente apprezzabile per aver attenzionato 3 profili:

- a) la riorganizzazione, *“in via sperimentale e temporanea (de)gli ormeggi regolamentandone gli usi e la distribuzione anche per gli aspetti di fruibilità in sicurezza degli stessi”*;
- b) l'affidamento della gestione dei servizi portuali mediante procedura di gara ad evidenza pubblica;
- c) in tutte e due le ipotesi la salvaguardia – nei limiti del possibile e nel rispetto delle regole dell'ordinamento – delle situazioni giuridiche soggettive pregresse.

Per quanto riguarda il profilo provvedimentoale, tali scelte sono state realizzate attraverso i seguenti atti:

- a) Delibera di Consiglio comunale n. 66/2008 di *indirizzi per la gestione, la messa in sicurezza e la pianificazione dell'area portuale*;
- b) Delibera di Giunta comunale n. 14/2009 avente ad oggetto *l'attuazione delle determinazioni di cui alla delibera consiliare n. 66/2008*;
- c) Determinazione dirigenziale n. 4109/2009, di *indizione della procedura aperta di affidamento della gestione dei servizi dell'area in concessione demaniale provvisoria*;
- d) Determinazione dirigenziale n. 4164/2009 di *assegnazione della concessione in esito alla procedura di gara alla Società Cala de' Medici Servizi s.r.l.*

## 1. Lo stato dei luoghi

Il porto di Marciana Marina, allo stato attuale, è costituito dalla divisione dello specchio acqueo interno alla barriera frangiflutti in diverse aree date in concessione demaniale ad enti pubblici, società private o associazioni sportive.

Tali aree sono state attrezzate con pontili galleggianti o serie di boe per un totale di circa 350 posti barca, di lunghezza massima di 24,0 m fuori tutto, prevalentemente costituite da imbarcazioni da diporto di piccolo cabotaggio, gommoni, pilotine ecc.

Lo spazio acqueo all'interno e antistante l'imboccatura del porto è riservato alle attività balneari e interdetto alla navigazione in corrispondenza della fascia costiera, mentre la zona a Est del Golfo di Marciana Marina e davanti al nucleo antico del paese, è lasciato libero per l'ormeggio all'ancora.

La mancanza di servizi dedicati alla nautica all'interno del porto, ha finora determinato un utilizzo sostanzialmente stagionale dei posti barca, con un benefit economico al paese puramente marginale.

## 2. Obiettivi –azioni- effetti attesi

L'esplicitazione degli obiettivi comunali in ordine alla riqualificazione della nautica o, meglio, delle attività presenti, da prevedere e incentivare all'interno dell'approdo turistico (esistente) di Marciana Marina, mediante la redazione del Piano regolatore portuale, quale atto di governo del territorio, in coerenza con le previsioni ed i criteri dettati dal *Master plan* dei porti, allegato al PIT regionale, deriva dall'incrocio dei seguenti tre fattori:

- ✓ l'esatta qualificazione giuridica del fenomeno da regolare (l'elaborazione del PRP in funzione della riqualificazione della struttura esistente);
- ✓ le verifiche (con i relativi esiti) che verranno condotte nel corso del procedimento di pianificazione (arricchito dalla partecipazione procedimentale delle varie Amministrazioni coinvolte, nonché della partecipazione pubblica);
- ✓ le scelte propriamente politiche-discrezionali, "assistite" dalle sopraindicate due attività.

Gli **obiettivi** che l'Amministrazione comunale definisce nella presente fase di avvio del procedimento, finalizzato alla formazione delle varianti ai vigenti piano strutturale e regolamento urbanistico e del piano regolatore portuale, sono:

- incremento delle condizioni di sicurezza ambientale dell'area portuale;

- aumento delle condizioni di difesa dall'erosione costiera;
- aumento condizioni di sostenibilità ambientale della struttura e delle attività portuali;
- integrazione del porto con il centro abitato;
- riqualificazione del lungomare;
- riordino del sistema della mobilità, dell'accessibilità e della sosta;
- aumento accessibilità alla zona ed alla struttura portuali da parte dei portatori di handicap;
- aumento e riorganizzazione dei servizi al diportismo;
- innalzamento livello qualitativo dell'offerta turistica comunale e, dunque, dell'isola;
- riorganizzazione degli spazi al fine di aumentare i posti barca fino a circa 500 unità, suddivise tra barche da lavoro, diporto e nautica minore, supportati da strutture cantieristiche, commerciali e di servizio necessari per un corretto utilizzo e rimessaggio delle imbarcazioni durante tutto l'anno;
- razionalizzazione regime concessorio esistente all'interno del porto;
- aumento appetibilità della struttura portuale rispetto alle barche in transito.

Le **azioni** corrispondenti sono:

- prolungamento del molo di sottoflutto;
- riqualificazione e manutenzione della diga foranea esistente, con ampliamento della parte terminale anche per utilizzo dei locali ivi ricavabili per destinazioni pubbliche, di servizio e commerciali;
- realizzazione di diga frangiflutti sommersa di fronte alla spiaggia della marina;
- interventi sul fondale del porto;
- ripristino scivoli alaggio e varo esistenti;
- nuova dislocazione del distributore di carburante;
- introduzione di attività produttive, in particolare ricettive, collegate al diportismo nel tessuto urbano esistente;
- riuso delle acque reflue ed industriali derivanti dal depuratore in via di realizzazione;
- realizzazione di percorso pedonale costiero;
- realizzazione eliporto a servizio del porto e del centro abitato;
- ripristino estuario fosso di San Giovanni – zona Cotone, con ripristino frangiflutti di fronte Piazza della Vittoria;
- realizzazione di pedana belvedere in corrispondenza della spiaggia La Fenicia/La Torre e Il Cotone/La Crocetta;
- riqualificazione del c.d. Molo del pesce, attraverso interventi di manutenzione e

- l'allargamento della testata;
- regolamentazione dei flussi di traffico.

Gli **effetti attesi**, articolati, ai sensi della LR 1/2005, relativamente alla valutazione integrata, in territoriali, ambientali, sociali ed economici, sulla salute umana, sono:

#### **Effetti territoriali**

- dotazioni dei servizi e infrastrutture (depurazione, servizi al diportismo);
- qualità morfologica e funzionale dell'abitato e dei suoi rapporti con il porto (attività produttive, mobilità e accessibilità);
- compatibilità fra le varie attività: nautiche, residenziali, ricettive, commerciali e di servizio.

#### **Effetti ambientali**

- contrasto alla migrazione della sabbia dalla spiaggia all'interno del porto, dovuta alla rifrazione nel riccio del porto;
- rinascimento spiagge lungomare;
- controllo e limitazione degli inquinamenti atmosferici;
- miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema insediativi.

#### **Effetti socio economici**

- risposta alla varietà della domanda nautica, attività stanziali e alla domanda locale, con distinzione fra piccole, medio-piccole e grandi imbarcazioni; fra stagionalità e permanenze;
- sviluppo integrato della nautica, della peschereccia, delle attività commerciali e turistiche.

#### **Effetti sulla salute umana**

- eliminazione di rischi di inquinamento nocivi per la salute umana;
- eliminazione delle conseguenze nocive della carenza di servizi (es depurazione).

### **3. Il quadro di riferimento**

#### **3.1 legislazione generale e legislazione di settore, competenze**

In riferimento alla qualificazione giuridica di quanto oggetto della presente relazione, non può essere trascurato che risulta – allo stato – assai lacunosa la riflessione giuridica, interpretativa ed esegetica in ordine alla ricostruzione della problematica della gestione dei porti turistici, intendendo – con tale ultima espressione – una categoria generale, che abbraccia sia la pianificazione degli usi portuali (mediante il PRP, disciplinato dalla L.R.T. n. 1/2005 e s.m.i.), che la realizzazione delle opere, evidentemente pubbliche, necessarie per la conduzione delle attività portuali, fino ad arrivare al *punctum dolens* rappresentato dalla gestione (e, dunque, dall'affidamento) delle attività portuali.

In proposito, deve essere da subito registrata l'inadeguatezza dell'attuale impianto normativo complessivo, aggravato dal graduale trasferimento di competenze, legislative ed amministrative, dallo Stato alle Regioni.

Ne risulta un quadro normativo molto frastagliato e di difficile coordinamento formale e sostanziale, con gravi profili di compatibilità di testi normativi, ispirati a logiche, principi e meccanismi fra loro diversi, con gli intuibili problemi di incertezza applicativa in presenza di antinomie legislative.

Per essere chiari, l'impianto normativo originario era di seguito così schematizzabile:

- a) la competenza legislativa era dello Stato;
- b) la fonte di disciplina degli usi del mare- inteso in senso lato – era rappresentata dal Codice della navigazione del 1942 e dal relativo regolamento attuativo, tuttora vigenti;
- c) lo strumento per l'utilizzo dei beni demaniali era individuato dalla legge nella concessione demaniale marittima;
- d) la concessione, così rilasciata, era oggetto di rinnovo automatico, di sei anni in sei anni, per effetto del d.l. n. 400/1993 convertito in legge con modificazioni dall'art. 1 legge n. 494/1993;
- e) bisogna attendere la legge n. 84/1994 per la generalizzazione dello strumento del piano regolatore portuale per l'ambito portuale;
- f) infine, quanto al procedimento per l'approvazione dei progetti di nuova costruzione, ampliamento e riqualificazione delle strutture portuali, occorre fare riferimento al D.P.R. n. 509/1997.

A tale ultimo proposito, si evidenzia che il legislatore statale è di recente intervenuto a stabilire la durata massima del regime concessorio in 20 anni (legge n. 296/2006 – legge Finanziaria per il 2007), in relazione all'entità degli interventi da realizzare.

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

- 1) legge regionale n. 88/1998 per quanto attiene al riparto delle funzioni amministrative (Capo VI – Trasporti. Art. 27 [Funzioni delle Province e dei Comuni]);
- 2) legge regionale n. 1/2005 e s.m.i. (art. 47 bis [Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti] e art. 47 ter [Piano regolatore portuale]).

Tale impianto normativo è stato di recente modificato ed integrato ad opera della legge regionale 9 novembre 2009, n. 66, recante *Modifiche alla legge regionale 1 dicembre 1998, n.88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112), alla legge regionale 11 dicembre 1998, n. 91 (Norme per la difesa del suolo) e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio), in materia di porti di interesse regionale, navigazione interna, controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture di competenza statale*), pubblicata sul BURT n. 46 del 13 novembre 2009, si segnala – soprattutto - per le profonde e significative innovazioni normative in tema di porti turistici.

La legge regionale toscana affronta numerosi profili, introducendo significative innovazioni in materia. In sintesi:

- a) l'introduzione della definizione dei porti e degli approdi di interesse regionali;
- b) il riparto delle funzioni fra Regioni ed enti locali in materia di opere pubbliche;
- c) la ridefinizione del contenuto e degli effetti del piano regolatore portuale (in avanti PRP);
- d) l'esplicitazione delle modalità di attuazione delle scelte contenute nel PRP;
- e) la previsione di una disciplina transitoria.

Quanto al primo profilo, sono definiti come porti di interesse regionale (dal novellato art. 47 bis della L.R.T. n. 1/2005):

- 1) i porti e gli approdi turistici individuati nel PIT regionale (e nell'allegato Master plan del sistema portuale);
- 2) i porti che possono svolgere funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, pescherecci, individuati dal citato PIT regionale;
- 3) infine, quelli da realizzare e/o da ampliare e/o da riqualificare, non previsti dal PIT regionale e da disciplinare mediante accordo di pianificazione, ai sensi dell'art. 21 L.R.T. n. 1/2005 (la cui approvazione produce la variazione in parte qua del predetto PIT regionale).

Con riferimento alla competenza della Regione e degli enti locali, il novellato art. 25 della L.R.T. n. 88/1998 si distingue, non solo per aver chiarito il riparto fra i vari enti, ma – soprattutto – per aver definito le più rilevanti e ricorrenti ipotesi realizzative:

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

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

Profonda è la rivisitazione del contenuto del PRP, di cui all'art. 47 ter della più volte citata L.R.T. n. 1/2005, il cui secondo comma chiaramente stabilisce che “Il piano regolatore portuale definisce l'assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore

portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi”.

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

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

Sotto il profilo procedurale, secondo quanto definito all'art. 47-bis della L.R. Toscana n.01/2005 “ *Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti*”, le previsioni di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti, qualora esse non siano inserite nel piano di indirizzo territoriale regionale, costituiscono variazione del piano di indirizzo territoriale medesimo e sono approvate mediante l'accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 della stessa legge tra le amministrazioni territorialmente interessate.

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

Con l'art. 47-ter della Lr 1/2005, sono definiti i contenuti e le modalità di attuazione del Piano regolatore portuale.

Il piano regolatore portuale è un *atto di governo del territorio* ai sensi dell'articolo 10, comma 1 della L.R. 01/2005, di competenza del Comune ed attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale in materia di porti e approdi turistici.

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

I progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettere a) e b), del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione dei beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n.

59), devono essere conformi al piano regolatore portuale e la loro realizzazione deve essere effettuata nel rispetto della disciplina dell'attività edilizia di cui titolo VI della LR 01/2005.

Infine, la legge in esame introduce il nuovo art. 205 ter nella L.R.T. n. 1/2005 stabilendo un regime transitorio per effetto del quale non vengono sottoposte a valutazione di idoneità tecnica regionale i progetti ed i piani già sottoposti a valutazione alla data di entrata in vigore della legge (13 novembre 2009).

Ciò posto, va rilevata la difficile coabitazione fra testi di legge, di diversa provenienza (statale e regionale). Il riferimento è, in particolare, al rapporto fra Codice della navigazione – oggi vigente quale disciplina, sicuramente, del regime della demanialità del porto (inteso in senso ampio) e del titolo legittimante l'utilizzazione del bene demaniale (concessione) e la restante normativa applicabile.

Non v'è dubbio che debba operare, in proposito, il meccanismo dell'etero-integrazione del Codice della navigazione, come affermato dalla costante recente giurisprudenza amministrativa, che ritiene oggi pacifica l'applicazione dei principi comunitari in materia di tutela della concorrenza, delle procedure ad evidenza pubblica per la scelta del concessionario, alla quale andrà aggiunta la configurazione – regionale – in ordine alla disciplina urbanistica della realtà portuale (e, dunque, la disciplina del PRP nella L.R.T. n. 1/2005 e s.m.i.).

Se, dunque, è oggi pacifico che le concessioni demaniali – escluse quelle di minima entità e rilevanza economica – debbano essere affidate a seguito di un confronto concorrenziale (fra tutte, Consiglio di Stato, Ad. Plenaria n. 1/2008, Consiglio di Stato, sez. VI, n. 362/2007, TAR Lazio, sez. Latina, n. 610/2006), meno chiaro è l'ambito giuridico e materiale al quale inerisce la predetta concessione.

Un porto turistico (al quale, a questi fini, equivale anche l'approdo turistico) può essere considerato, anche per quanto riguarda la correlata problematica dell'affidamento della sua gestione, come rientrante in una delle seguenti categorie:

- a) concessione di bene pubblico;
- b) affidamento della gestione di un'opera pubblica (se esistente);
- c) realizzazione di un'opera pubblica (e, dunque, ai fini della possibilità di recuperare gli investimenti occorrenti per la costruzione/riqualificazione, costruzione e gestione

- economica dell'opera pubblica);
- d) da ultimo, concessione di servizio pubblico.

A tale ultimo proposito, va avvertito che non sussiste né una precisa indicazione legislativa al riguardo, né – tanto meno - un orientamento univoco della giurisprudenza.

Di interesse e, di certo aderente al contesto (istituzionale, fattuale, politico e socio-economico) di riferimento in concreto riferibile all'attivazione del procedimento di pianificazione in commento, è 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).

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

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

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

regionale).

Viene, cioè, in rilievo anche la problematica della realizzazione di lavori pubblici, oggi disciplinati dal D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. (c.d. Codice dei Contratti pubblici), che – fra l’altro – all’art. 30 contiene una disposizione “aperta e residuale” per tutte le fattispecie diverse dagli appalti di lavori, servizi e forniture, concessioni di costruzione e gestione, nonché delle ipotesi riconducibili alla tecnica della finanza di progetto, che sancisce l’applicazione dei principi comunitari della trasparenza, della concorrenzialità e della pubblicità, ipotesi nella quale di certo rientra la riqualificazione e la gestione di un porto turistico.

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

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

Orbene, tale scelta – facendo applicazione dei principi comunitari, sopra accennati – in tema di tutela della concorrenza – sarà possibile e compatibile con le regole di scelta del contraente a seguito dello svolgimento di una procedura di evidenza pubblica.

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

Tale ultima circostanza è molto importante perché da un lato dimostra la coesistenza e coordinamento fra discipline in parte antinomiche (con il conseguente rispetto delle regole in materia di tutela della concorrenza), dall’altro costituisce un precedente da valutare attentamente rispetto alle scelte che l’Amministrazione farà in ordine al modello di *governante* della struttura portuale.

In definitiva, a valle delle verifiche e della previsione delle opere necessarie per la riqualificazione della struttura portuale oggi esistente sarà possibile tracciare le diverse ipotesi gestionali in concreto percorribili dall'Amministrazione (per la realizzazione di lavori e per l'acquisizione di servizi, nonché per la gestione del servizio pubblico relativo al porto turistico) a fronte delle quali corrisponderà una discrezionalità politico-amministrativa riservata all'ente locale, quale titolare delle relative funzioni amministrative.

### **3.2 Piano di Indirizzo Territoriale regionale/Master plan “La rete dei porti toscani”**

Il vigente PIT della Regione Toscana è stato definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n. 72 del 24.7.2007, e recentemente variato (adozione nel giugno 2009) per il suo adeguamento a rango e valenza di Piano paesistico regionale.

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

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

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

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

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

Tra gli obiettivi strategici per la portualità, ove si trova la riqualificazione delle attività nautiche esistenti, il *Master plan* riconosce che “*sono in corso le procedure e gli interventi per trasformare gli ormeggi in porti o approdi turistici per Comparto Mediceo (Livorno), Foce Cecina (Cecina), Porto di Porto S. Stefano (Monte Argentario), Porto di Marciana Marina (Marciana*

**Marina), Porto di Portoferraio (Portoferraio)”.**

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

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

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

- *il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti*
- *la qualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo “con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici” al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici”*

Viene inoltre stabilito (art. 7) che è privilegiato “l’obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell’ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali”. Inoltre gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l’ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) *concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;*
- b) *siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento;*
- c) *concorrano alla qualificazione dell’assetto organizzativo e funzionale dell’area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di un’adeguata offerta di parcheggi, del miglioramento dell’accessibilità al porto e dei collegamenti con la viabilità principale;*

d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme .

Sotto il profilo procedurale, l'art. 9 della disciplina del Masterplan “Modalità attuative per i porti e approdi turistici” individuando l'accordo di pianificazione quale strumento per l'approvazione delle previsioni di riqualificazione ed ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, definisce le seguenti azioni a carico del Comune proponente:

- *predisposizione degli elaborati contenenti la localizzazione, lo specchio d'acqua interessato, il dimensionamento massimo ammissibile ed i relativi servizi, da valutare rispetto l'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;*
- *procede alla valutazione integrata di cui all'art. 11 della Lr 1/2005 e relativo regolamento*
- *definisce gli indirizzi rivolti al Regolamento Urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra o a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto*
- *la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.*

*Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale ed ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.*

### **3.3 Il Piano Territoriale di coordinamento della Provincia di Livorno**

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

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

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

vivere,

- partecipazione.

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

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

- Sistema funzionale degli insediamenti, articolato in:
  - o la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa;
  - o i luoghi e degli spazi della collettività (cultura, istruzione, sanità, attrezzature collettive)
- Sistema funzionale delle attività economiche, articolato in:
  - o produzione di beni e servizi;
  - o agricoltura;
  - o pesca;
  - o commercio;
  - o turistico - ricettivo.
- Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali, articolato in:
  - o mobilità e della logistica;
  - o risorse idriche;
  - o rifiuti;
  - o risorse energetiche;
- Sistema funzionale per l'ambiente.

Particolare rilievo è dato agli aspetti paesaggistici.

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

Per i nuclei urbani costieri maggiori il piano indica la necessità di *strategie utili alla ricomposizione delle relazioni significative tra costa ed entroterra, definendo le aree che necessitano di interventi di ristrutturazione urbanistica in chiave paesaggistica, favorendo specifici progetti per il potenziamento dei caratteri di connettività, con attenzione al mantenimento dell'edificato matrice, dell'edificato consolidato, della città in espansione, nelle relazioni peculiari*

*con gli elementi naturali, con considerazione alla criticità idrica, in particolare nelle aree della Val di Cornia e nelle isole dell'Arcipelago Toscano, soprattutto all'isola d'Elba nei mesi estivi per la maggiore concentrazione delle richieste.*

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

Nel sistema insediativo, Marciana Marina è fra le *polarità locali con funzioni di presidio del territorio a più debole armatura, atte prevalentemente a fornire servizi di base alla popolazione insediata.*

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

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

*nel “sistema integrato dei luoghi e degli spazi della collettività” lo strumento per assicurare - alle diverse scale territoriali - adeguati ed omogenei livelli di conoscenza degli elementi incidenti sulla qualità di vita e di “accoglienza” del territorio, per individuare le situazioni di forza e di degrado presenti, per individuare le linee strategiche di intervento che valorizzino le possibili sinergie funzionali e territoriali. In definitiva per concorrere attivamente alla definizione dello statuto della “città toscana”*

*nel “programma dei luoghi e degli spazi della collettività” lo strumento programmatico a livello operativo comunale – e, ove necessario, sovracomunale – finalizzato alla conoscenza sia delle situazioni locali in atto sia delle esigenze espresse dagli utenti, all'indirizzo delle le diverse competenze e risorse settoriali che incidono sui livelli di qualità degli insediamenti, alla integrazione ed alla definizione operativa del sistema integrato dei luoghi e degli spazi della collettività” a scala territoriale.*

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

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

E' utile richiamare, fra gli obiettivi del PTC riferiti ai sistemi funzionali, quanto nella Disciplina si dispone per quello turistico ricettivo:

*Il sistema soffre della qualità dell'offerta di base che si attesta su strutture ricettive di categoria medio bassa con bassa quantità di numero di camere per struttura e in molti casi prive di dotazioni impiantistiche primarie, come il riscaldamento, che accentuano la stagionalizzazione dell'attività, ed inoltre :*

*l'assenza di un sistema coordinato tra impresa turistica e imprese di servizi di base al turista che dequalifica l'offerta;*

*l'assenza di strutture di alta qualità cui attribuire ruoli internazionali di richiamo;*

*le difficoltà di accesso ai luoghi di soggiorno come fattore di diffidenza verso il sistema locale;*

*una incerta mobilità tra i luoghi di soggiorno e i luoghi interni della cultura e degli eventi che inibiscono la mobilità territoriale e del sistema turistico cui fa capo.*

*Il PTC individua per questo sistema funzionale i seguenti obiettivi prestazionali:*

- *Il consolidamento e destagionalizzazione dell'organizzazione strutturale dell'offerta di soggiorno attraverso la qualificazione delle strutture ricettive esistenti mediante adeguamenti dotazionali e ampliamento dei servizi interni a ciascuna struttura ricettiva.*
- *Rafforzamento del concetto di impresa mediante organizzazione gestionale unitaria di ciascuna struttura ricettiva.*
- *Rafforzamento del concetto di complementarietà alla conduzione aziendale agricola dell'attività agrituristica.*
- *Mantenimento della qualità ambientale e dei valori paesistici dei luoghi (depurazione delle acque reflue dei centri abitati, qualità batteriologica delle acque di balneazione in primo luogo) come fattore di competitività.*

- *L'implementazione dell'accessibilità, soprattutto alle isole dell'arcipelago, mediante una riqualificazione infrastrutturale e del trasporto pubblico locale.*
- *Favorire la mobilità interna ai luoghi di soggiorno e villeggiatura e tra questi e i luoghi della cultura e degli eventi.*
- *Amplificare la catena dei cosiddetti prodotti turistici.*
- *Disincentivare processi di trasformazioni immobiliari tendenti alla riduzione del ruolo di impresa.*

Fra le invarianti strutturali associate agli obiettivi prestazionali del sistema funzionale delle attività economiche - Sistema produttivo provinciale della pesca marittima, i porti di attracco della pesca professionale, e fra questi Marciana Marina.

Nel Sistema produttivo provinciale Turismo, le invarianti strutturali sono individuate da porti nautici da diporto e relative previsioni di ampliamento, elencati all'art. 52 della Disciplina del PTC, e fra queste Marciana Marina.

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

Fra le invarianti e le prescrizioni generali, in ordine all'oggetto del presente avvio, si assume quanto disposto all'art. 57 comma 2 della Disciplina del PTCP:

*La Provincia inserisce nel proprio piano provinciale della pesca le intese raggiunte che nei Piani Regolatori Portuali siano individuati i punti di attracco dei pescherecci organizzati in centri servizi della pesca professionale comprensivi delle aree di vendita del prodotto pescato, curando gli aspetti e gli elementi di integrazione con la città.*

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

Quanto alle invarianti strutturali per il sistema territoriale delle alinea di costa, l'art 58 della Disciplina del PTCP dispone che:

*L'orizzonte percettivo paesistico visivo marino, rappresentato dal contesto mare-costa e esteso per*

*una profondità in mare di 12 miglia nautiche, si applica nel modo seguente agli interventi di realizzazione di opere fisse emergenti il livello del mare con esclusione di quelle attinenti alla sicurezza in mare:*

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

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

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

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

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

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

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

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

*(indifferenziato, vetro, plastica, carta), la regolamentazione e controllo degli scarichi delle imbarcazioni ormeggiate (divieto di scarico a mare, da realizzarsi qualora possibile mediante sigillo degli scarichi a mare, il posizionamento dei pontili galleggianti in modo da evitare il danneggiamento di habitat marini di fondale (come le praterie di posidonia), ad esempio mediante l'adozione, qualora realizzabile, di sistemi di ancoraggio diversi dai corpi morti. Tra gli altri accorgimenti: dotare l'approdo di un efficace sistema informativo rivolto ai diportisti (realizzato mediante pannelli illustrativi, volantini, cartine, ecc.), con indicata la localizzazione dei recipienti per la raccolta differenziata dei rifiuti (carta, vetro, plastica, ecc.) e dei rifiuti pericolosi (oli esausti, batterie, razzi scaduti, ecc.), le azioni da intraprendere per prevenire l'inquinamento delle acque, azioni volte a contribuire al risparmio di risorse naturali (evitando ad esempio inutili sprechi di acqua e di energia elettrica), ecc.*

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

Fra le strategie del PTC provinciale sono espliciti gli obiettivi riferiti al mare e alla nautica. Si legga l' Art. 89 Gli obiettivi strategici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

*Per una crescita della competitività economica sostenibile del territorio provinciale si individua di base l'attivazione di processi sinergici interistituzionali sui temi e obiettivi strategici di interesse regionale quali:*

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

Tali strategie sono rafforzate dalla loro integrazione in progetti di valenza paesaggistica, come l'art 89 dichiara, che rinvia ad una apposita disciplina sui valori statutarî del paesaggio

provinciale che reca gli elementi essenziali per lo sviluppo di una visione strategica complessa e coordinata della valorizzazione del patrimonio paesaggistico del territorio provinciale e delle connesse strategie in coerenza con il piano paesistico regionale. Il PTC individua tre assi strategici complementari e definisce in relazione ad essi una strategia di piano unitaria e integrata per la valorizzazione del patrimonio paesaggistico della provincia. I tre assi strategici di concezione della strategia di piano sono:

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

*Art. 95 Le strategie secondo i sistemi territoriali*

*Il mare*

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

*Elba*

- promuovere nuove modalità e luoghi di accesso
- riscoprire i prodotti agricoli di promozione locale
- affermare una nuova idea di turismo
- affermare il ruolo culturale delle aree minerarie
- assumere un programma strategico della percorribilità viaria extraurbana

*- promuovere la sinergia Parco-Provincia*

Per il sistema funzionale del turismo (art.96) un obiettivo specifico è *Favorire un processo di interazione e integrazione del turismo con la nautica da diporto.*

### **3.4 Il Piano Strutturale del Comune di Marciana Marina**

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

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

“ ...

#### **Titolo III – *Il sistema insediativo e funzionale***

##### **Articolo 28 - Aree residenziali (A.1.1;A.1.2;A.1.3)**

1. Per aree residenziali si intendono le porzioni di territorio urbano che presentano (o sono destinate ad assumere) un assetto morfologico conseguente alla prevalente utilizzazione residenziale.
2. Degli edifici e degli altri manufatti possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: abitazioni ordinarie; abitazioni specialistiche; abitazioni collettive; manifatture artigiane non inquinanti; commercio al dettaglio; attività ricettive; attività direzionali; erogazioni dirette di servizi; strutture per l'istruzione; strutture culturali; strutture associative; strutture ricreative; strutture religiose; strutture sanitarie; attrezzature tecnologiche.
3. Il peso percentuale, sull'insieme, delle utilizzazioni di cui al primo alinea del comma 2 deve restare predominante.
4. Degli edifici e degli altri manufatti possono inoltre essere definite compatibili, soltanto nei limiti delle superfici edilizie totali già impegnate, le seguenti utilizzazioni: artigianato di produzione di beni vari; medie strutture di vendita.
5. Degli spazi scoperti, pertinenziali degli edifici, o autonomi, possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: orticoltura; giardinaggio; strutture ricreative.
6. Degli spazi scoperti autonomi, compresi nelle aree residenziali possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: orticoltura; giardinaggio; commercio al dettaglio; strutture ricreative.

#### **Articolo 29 - Aree per servizi urbani e territoriali (A.1.4)**

1. Per aree per servizi urbani e territoriali si intendono le porzioni del sistema insediativo che presentano (o sono destinate ad assumere) un assetto morfologico corrispondente ad una prevalente utilizzazione per la produzione ed erogazione di servizi, pubblici e/o privati, di scala urbana e/o territoriale.
2. Degli edifici e degli altri manufatti possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: commercio al dettaglio; attività direzionali; erogazioni dirette di servizi; strutture per l'istruzione; strutture culturali; strutture ricreative; strutture sanitarie; strutture per la mobilità, quali autostazioni, autorimesse, attrezzature tecnologiche.
3. Degli edifici e degli altri manufatti possono altresì essere definite compatibili, entro limiti di peso percentuale che le rendano, in ognuna delle medesime aree, complementari e secondarie rispetto a quelle di cui al comma 2, le seguenti utilizzazioni: abitazioni collettive; attività ricettive; strutture associative; strutture ricreative; strutture religiose; attrezzature cimiteriali.
4. Degli edifici e degli altri manufatti può inoltre essere definita compatibile, purché i relativi spazi siano legati da vincolo pertinenziale a quelli ove si svolgono le utilizzazioni principali, e contenuti nei limiti quantitativi propri di un rapporto di servizio e di guardiania, l'utilizzazione per: abitazioni ordinarie.
5. Degli spazi scoperti, pertinenziali degli edifici, può essere definita compatibile la seguente utilizzazione: giardinaggio.
6. Degli spazi scoperti autonomi possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: giardinaggio; strutture ricreative; attrezzature cimiteriali.

#### **Articolo 30 - Aree per la produzione di beni e servizi (A.1.4)**

1. Per aree per la produzione di beni e servizi si intendono le porzioni del sistema insediativo che presentano (o sono destinate ad assumere) un assetto morfologico corrispondente ad una prevalente utilizzazione per la produzione di beni, e di servizi diversi sia da quelli complementari alla residenza, che da quelli di scala urbana e/o territoriale.
2. Degli edifici e degli altri manufatti possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: manifatture; commercio all'ingrosso; commercio al dettaglio; erogazioni dirette di servizi; strutture culturali; attrezzature tecnologiche.
3. Degli edifici e degli altri manufatti può inoltre essere definita compatibile, purché i relativi spazi siano legati da vincolo pertinenziale a quelli ove si svolgono le utilizzazioni principali, e contenuti nei limiti quantitativi propri di un rapporto di servizio e di guardiania, l'utilizzazione per:

abitazioni ordinarie.

3. Degli spazi scoperti, pertinenziali degli edifici, possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: giardinaggio; depositi a cielo aperto.

### **Articolo 32 - Aree agricole e boscate**

1. Per aree agricole naturali si intendono le aree agricole o boscate caratterizzate dalla permanenza di forme di coltivazione tradizionali o di particolari connotanti il paesaggio, ovvero di un significativo rapporto tra qualità degli edifici e delle infrastrutturazioni, assetti vegetazionali e colture, ovvero dalla conformazione dei terreni agricoli ad assetti antichi.

2. Delle aree agricole naturali possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: ordinaria coltivazione del suolo; attività selvicolturali; attività di pascolo.

3. Degli edifici e degli altri manufatti compresi possono essere definite compatibili le seguenti utilizzazioni: zootecnia; attività funzionali alla coltivazione del suolo; abitazioni ordinarie, esclusivamente degli edifici già esistenti; abitazioni rurali, esclusivamente degli edifici già esistenti; manifatture, esclusivamente degli edifici già esistenti; e limitatamente alle attività di trasformazione dei prodotti agricoli, ed ad attività di tipo artigianale coerenti e compatibili; residenze esclusivamente degli edifici già esistenti; attività ricettive, esclusivamente degli edifici già esistenti ed in forme agrituristiche; attrezzature tecnologiche.

4. Gli incrementi previsti di nuova edificazione possono essere consentiti e sono ammissibili solo in quelle zone non ricadenti in aree di "alto valore naturalistico" o di "notevole valore naturalistico" così come individuate dalla Tav.A4/bis.

### **Articolo 34 - Infrastrutture "areali"**

1. Per infrastrutture "areali" si intendono i complessi di spazi da riconfigurare affinché da un lato ne sia mantenuta, possibilmente aumentandone l'efficienza, l'utilizzabilità a fini di produzione e/o erogazione di servizi, pubblici e/o privati, di tipo essenzialmente tecnologico, dall'altro lato ne siano migliorate la qualità formale, e le modalità di inserimento nel contesto territoriale.

2. Nelle infrastrutture "areali" possono essere definite compatibili, ovvero confermate od assegnate, le specifiche utilizzazioni coerenti con la configurazione di ognuna di esse, nonché con il complessivo disegno d'assetto insediativo e funzionale.

3. L'area portuale si configura nelle infrastrutture areali all'interno della quale l'attuazione degli interventi dovrà avvenire con la compiuta realizzazione delle infrastrutture necessarie, compresi gli standard essenziali, per l'approdo turistico, unitamente ai relativi spazi di servizio ed alla

riorganizzazione delle aree circostanti, che saranno concretamente indicati nel progetto esecutivo del Porto in ottemperanza alle previsioni del Piano di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici, di cui alla DCR n° 358/92, seguendo le indicazioni del Piano Regolatore Portuale ed individuati attraverso il Regolamento Urbanistico.

#### **Articolo 34/bis – Disciplina della fascia costiera**

Il Piano Strutturale prevede la qualificazione della fascia costiera e l'eliminazione dei fenomeni di degrado ed abusivismo presenti nelle zone retrostanti. Il Piano Strutturale prevede inoltre la riapertura e/o la manutenzione dei percorsi pedonali che consentono l'accesso dall'entroterra alle zone costiere, al fine di incrementare i tratti di litorale fruibili ed accessibili. Per quanto riguarda le aree complementari alla fruizione della fascia costiera la realizzazione delle attrezzature potrà prevedere aree attrezzate per la sosta, il ritrovo e la ristorazione, aree a verde attrezzato e sportivo.

Tali strutture potranno essere realizzate anche quali dipendenze delle strutture ricettive esistenti. Nel Regolamento Urbanistico verranno individuate specifiche prescrizioni e modalità di intervento in merito alle eventuali attività previste, ai materiali da impiegarsi, alla modalità per la realizzazione, che dovranno essere stabilite e disciplinate preventivamente dall'A.C. con la stipula di specifiche convenzioni. Per tali strutture, così come per ogni intervento che comporti la trasformazione degli assetti esistenti, devono essere elaborate specifiche analisi riguardo la visibilità degli interventi dal mare, essere compatibili con le caratteristiche dei luoghi in particolare per quanto riguarda la salvaguardia della risorsa paesaggio. Nel Regolamento Urbanistico dovranno essere specificati con maggiore dettaglio gli indirizzi da rispettare zona per zona al fine di ridurre e mitigare gli effetti sulla risorsa paesaggio”.

...“

L'area oggetto di piano è in parte compresa nell'UTOE 1 “*Paese*” e parte nell'UTOE 3 “*La Cala*”; di seguito si riportano le prescrizioni del PS per le due UTOE.

“...

#### **UTOE 1 “PAESE”**

Questa zona è identificata nel “sistema insediativo consolidato” A1.

Il Paese è caratterizzato da una crescita omogenea avvenuta con il tempo attorno ai primi insediamenti che trovarono il loro naturale sviluppo lungo la costa (abitazioni di pescatori), dalla località il Cotone, verso l'antica Torre di avvistamento e la direttrice che conduce ai centri di Poggio e Marciana.

Il Paese si articola e si snoda attraverso queste antiche strade da via del Cotone, a via Dussol, via XX Settembre (realizzata con la copertura del fosso di San Giovanni nel tratto dell'abitato compreso tra la località La Soda ed il mare), via Garibaldi e si espande ad ovest fino al fosso di Marciana (Uviale) ed a sud da via Aldo Moro, intersecando la Provinciale Marciana-Portoferraio, fino alla località di San Giovanni, dove è localizzata l'area PEEP.

Il Paese nella sua struttura generale si presenta con un agglomerato edilizio particolarmente addensato nella zona centrale ed a questo addensamento planimetrico corrisponde una maggiore altezza degli edifici e quindi molti fabbricati, anche tra i più vecchi, hanno la tipologia multipiani, comunque di solito, non superiore ai 3-4

Non vi è una demarcazione netta tra la vecchia edilizia e quella più recente, ciò è motivato dalla tipologia di espansione tipica di questo Paese.

L'asse matrice dell'insediamento attualmente è il viale Cerboni e viale Principe Amedeo che attraversa e divide di fatto il centro, creando non pochi disagi al Paese.

Questa area che attualmente è un nodo viario di notevole traffico, poiché di fatto rappresenta anche l'ingresso al Paese, dovrà essere riorganizzata e valorizzata, modificando l'asse di collegamento per Marciana Alta, con un percorso che interesserà anche questa unità Territoriale.

UTOE 1	PAESE
<p><b>stato attuazione del piano vigente</b></p>	<p>Il Piano prevedeva la conservazione dell'edificato esistente, relativamente agli edifici classificati nell'area urbana, mediante interventi di restauro conservativo e ristrutturazione del deteriorato, con eliminazioni delle superfetazioni e la promozione del recupero del medesimo, ciò è avvenuto per la maggior parte in maniera organica, soprattutto nell'area del lungo mare ed in altre strade del centro "storico".</p> <p>Prevedeva altresì alcune zone soggette a Piano di Recupero alberghiero e per strutture comunitarie che sono state realizzate. Gli insediamenti in zona B e C, sono stati completati e legittimate aree per attività sportive ed artigianali con varianti approvate recentemente.</p> <p>Per l'area portuale è in corso l'iter amministrativo per la realizzazione della nuova struttura di Porto turistico e le altre attività connesse, come da legge regionale.</p> <p>Sono stati realizzati molti interventi di urbanizzazione: realizzazione di nuova fognatura, acquedotto e rete di distribuzione di GPL, nuovi</p>

	impianti di illuminazione, e nuova pavimentazione nelle strade del centro con uso di materiali lapidei che si inseriscono opportunamente nell'ambiente.
<b>Invarianti</b>	Viabilità esistente; edifici classificati in area urbana (Torre del Porto, Cimitero, fabbricati storici privati e pubblici, immobili ex rurali costruiti antecedentemente il 1841); pozzi esistenti nell'ambito urbano; arenile ghiaioso litorale di uso pubblico adiacente il porto; spazi liberi e giardini e parchi urbani.
<b>Obiettivi</b>	<p>Conservazione e recupero della struttura edificata e degli spazi liberi, demolizione delle superfetazioni; recupero degli elementi caratteristici di arredo urbano; riqualificazione delle aree artigianali, completamento dell'area sportiva (tennis, strutture polivalenti, ecc) prevista nel vigente PRG; realizzazione della nuova struttura portuale per la quale si individua un'area di pertinenza, all'interno della quale verranno perimetrati i nuovi servizi portuali secondo gli standard previsti dalla normativa: attualmente classificata di 1° categoria (porto rifugio), la nuova classificazione regionale inquadra la struttura nella 2° categoria (porto di rilevanza regionale ed interregionale) con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. La separazione degli ambiti portuali e la realizzazione degli standard di servizio per il porto, saranno concretamente indicati nel progetto esecutivo del Porto, in ottemperanza alle previsioni di legge e normati dal Piano di Coordinamento dei Porti ed Approdi Turistici, seguendo le indicazioni del Piano Regolatore Portuale (PRP) e individuati attraverso il Regolamento Urbanistico. <b>Standard e attrezzature portuali dovranno essere preferibilmente collocati in prossimità dell'ex stabilimento ittico, espletando comunque, valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/97 e della LR n.56/00.</b></p> <p>Viene individuato un "corridoio" di pertinenza, all'interno del quale sarà ubicata la nuova viabilità per Marciana.</p> <p>Completamento degli insediamenti residenziali previsti nel vigente PRG (zona B2/1 strada Provinciale, zona C5/1 via Vadi, zona PEEP località San Giovanni, ecc), ampliamento del Cimitero; realizzazione di parcheggi e della nuova viabilità prevista dal PS per alleggerire il transito veicolare dal centro urbano.</p>
<b>Prescrizioni e salvaguardie</b>	In attesa del nuovo R.U. restano in vigore le norme del RE e del PRG vigenti. Per tutti gli interventi ammessi di completamento è

	<p>fatto obbligo di garantire lo smaltimento dei reflui a norma con processi di depurazione con impianti del tipo a vasche settiche con ciclo biologico in quattro fasi (sedimentazione, fermentazione anaerobica, ossigenazione, fermentazione aerobica e disinfezione) in attesa della realizzazione del depuratore, sarà consentito solo per interventi di ristrutturazione edilizia od urbanistica che non comportino un incremento di carico urbanistico e di unità immobiliari residenziali. <b>La realizzazione di nuovi insediamenti è ammessa previa verifica della disponibilità della risorsa idrica necessaria, dopo la realizzazione dell'impianto del depuratore, con la prescrizione del recupero dei reflui trattati per uso irriguo.</b></p> <p>Tutte le trasformazioni ipotizzate, che ricadano all'interno del "corridoio" di previsione della strada di svincolo, dovranno essere subordinate alla verifica di "realizzabilità" del progetto esecutivo della strada di svincolo.</p>
<b>Dimensioni massime ammissibili dei carichi insediativi</b>	<p>Sono quelle previste dal PRG vigente, oltre agli adeguamenti dei servizi per le strutture del settore turistico."UTOE1":</p> <p><u>residenziale privata</u> MC 1.440 +2.826 = Mc 4266 (conferma PRG)</p> <p><u>residenziale pubblica (PEEP)</u> MC 7500 (conferma PRG)</p> <p><u>artigianale</u> MC 11.020 (conferma PRG)</p> <p><u>alberghiera</u> MC 1.080 (conferma PRG)</p> <p><b>Non si dà corso ad incremento di carico urbanistico alberghiero, nei residence o in campeggi, né con ristrutturazioni o ampliamenti, né con nuove realizzazioni.</b></p> <p><b>Sono previsti adeguamenti e riqualificazione dei servizi delle strutture ricettive esistenti a servizio del turismo.</b></p>

### CARICO INSEDIATIVO UTOE 1 "PAESE"

#### Di tipo turistico

<b>Tipologia insediamento</b>	<b>Numero insediamenti</b>	<b>Carico utilizzato (Posti letto)</b>	<b>Carico non utilizzato</b>
Villaggi/campeggi			
Alberghi	11	930	48
Alberghi residenziali			
Residences			
Case Appartamenti Vacanza (CAV)			

Altro			
-------	--	--	--

#### Di tipo residenziale

Tipologia insediamento		Carico utilizzato	Carico non utilizzato
Res. privata			4.266

#### Urbanizzazioni (SI/NO)

Tipologia	Si	No
Rete fognaria	X	
Depuratore		X
Rete idrica altre fonti approvv.	X	
Illuminazione pubblica	X	
Rete telefonia fissa	X	
Viabilità asfaltata	X	

#### Superfici per standard urbanistici (SI/NO)

Tipologia	Previsti	Realizzati	Non realizzati
Verde pubblico	SI	SI	
Parchi attrezzati	SI	SI	
Attrezzature sportiva	SI	SI (in parte)	
parcheeggi	SI	SI	

#### Volumetria destinata ad altri usi (MC)

Tipologia	Realizzata	Non realizzata
Artigianale		11.020 mc
Commerciale		
Alberghiera	1.540 mc	1.080 mc
Residenziale		
Per villaggi turistici		

### UTOE 3 “LA CALA”

Questa area è identificata prevalentemente nel “sistema naturalistico” B e nel “sistema insediativo diffuso” A2, per la presenza di poche, ma significative unità abitative residenziali e turistiche.

E’ localizzata ad ovest del Paese, delimitata dal Rio di Marciana e dalla strada comunale della Costarella e si estende fino al mare.

In questa area troviamo gran parte del territorio interamente caratterizzato da boschi di lecci e macchia mediterranea che si estende fino alla costa.

Trattasi di una copertura forestale quasi totale, ricca e significativa anche per l’abitat che offre alle varie specie animali.

Rappresenta certamente un valore assoluto tanto che in queste aree è compreso il territorio del Parco dell’Arcipelago Toscano.

Si trova l’insediamento della Cala, per il quale sarà necessario provvedere alla realizzazione di un breve raccordo carrabile, attualmente inesistente, di modesto sviluppo, tra la fine della strada comunale della Caletta e la località La Cala, dove vi è la presenza di unità immobiliari turistiche e residenziali alla cui accessibilità è necessario provvedere attraverso questo raccordo viario per esigenze di sicurezza e per gli interventi di pronto soccorso.

La costa si presenta rocciosa, con accessi praticabili verso alcuni arenili ghiaiosi, importanti e significativi per un turismo naturalistico e della balneazione.

Vi sono presenti sentieri pedicollinari di particolare interesse che attraversano boschi e che raggiungono alcune località ubicate nel Comune di Marciana.

<b>UTOE 3</b>	<b>LA CALA</b>
<b>stato attuazione del piano vigente</b>	Le previsioni del PRG sono quasi completamente esaurite, in quanto sono in parte ultimati gli interventi previsti per il recupero sul patrimonio edilizio esistente relativi agli edifici schedati (edifici prebellici e recenti).
<b>invarianti</b>	Viabilità comunale carrabile storica, pedonale e sentieri; assetti vegetazionali per quanto riguarda la parte boscata; immobili rurali ed ex rurali classificati e presenti nel catasto del 1841.
<b>obiettivi</b>	Conservazione del paesaggio e dei valori architettonici; riqualificazione delle zone limitrofe e confinanti con l’area dei sistemi urbanizzati consolidato e diffuso, mediante interventi di riordino ambientale soprattutto nelle immediate vicinanze degli insediamenti; realizzazione della nuova viabilità di collegamento con l’insediamento

	<p>della Cala per esigenze di pubblico interesse, di sicurezza e di pronto intervento .</p> <p>Rigorosa tutela della costa, degli accessi al mare e della viabilità esistente.</p> <p>Possibilità di limitati nuovi insediamenti residenziali nelle immediate adiacenze del sistema “diffuso” e “consolidato” in prossimità delle residenze ubicate nella UTOE n° 1 ed UTOE n° 2 e di ampliamento degli edifici esistenti per quei fabbricati che non sono stati oggetto di precedenti ampliamenti nei limiti da stabilire secondo il nuovo R.U.</p> <p>Riqualificazione ed adeguamento dei servizi per l’attività turistico ricettiva.</p> <p>Viene individuato un “corridoio” di pertinenza all’interno del quale sarà ubicata la viabilità che metterà in sicurezza il piccolo agglomerato in località “La Cala”.</p>
<p><b>prescrizioni e salvaguardie</b></p>	<p>In attesa del nuovo R.U. restano in vigore le norme del RE e del PRG vigente per quanto concerne il completamento degli ampliamenti sui fabbricati esistenti (schedatura degli immobili prebellici e recenti), completamento dell’impianto di stoccaggio GAS, adiacente all’area artigianele (ex SIE).</p> <p>La nuova viabilità sarà realizzata con materiali che consentano il perfetto inserimento nell’ambiente “naturale” ed avrà dimensioni limitate non superiori a Mt 3,00 necessari al transito dei mezzi di soccorso, con aree di sosta per il necessario scorrimento dei veicoli.</p> <p>E’ fatto obbligo per tutti i nuovi insediamenti di garantire lo smaltimento dei reflui a norma con processi di depurazione con impianti del tipo a vasche settiche con ciclo biologico a quattro fasi (sedimentazione, fermentazione anaerobica, ossigenazione, fermentazione aerobica e disinfezione), sarà consentito solo per interventi di ristrutturazione edilizia od urbanistica che non comportino un incremento di carico urbanistico e di unità immobiliari residenziali. <b>La realizzazione di nuovi insediamenti è consentita previa verifica della disponibilità della risorsa idrica, dopo la realizzazione dell’impianto del depuratore previsto, con la prescrizione del recupero dei reflui trattati per uso irriguo. Gli incrementi previsti di nuova edificazione possono essere consentiti e sono ammissibili solo in quelle zone non ricadenti in aree di “alto valore naturalistico” o di “notevole valore naturalistico” così come individuate dalla Tav.A/4bis.</b></p>

	<p>Obbligo per tutti gli interventi di assicurare approvvigionamento idrico autonomo, almeno per una quota pari al 40% del fabbisogno, quando si insedi un carico urbanistico superiore a 4 persone.</p>
<p><b>Dimensioni massime ammissibili dei carichi insediativi</b></p>	<p>Potranno ammettersi limitati incrementi nell'ambito delle previsioni di PS in aree limitrofe a quelle caratterizzate da insediamenti esistenti per quanto sempre a bassa densità. Per gli edifici esistenti aventi già caratteristiche residenziali è previsto l'ampliamento, da stabilire con il nuovo RU soprattutto per quei fabbricati che non sono stati oggetto di ampliamenti precedenti."UTOE 3":  <u>residenziale privata</u> = MC 3.750 (prev di PS-10unità)  <u>alberghiera</u> = MC 80 (<b>conferma</b>) PRG)  <b>Non si dà corso ad incremento di carico urbanistico alberghiero, nei residence o in campeggi, né con ristrutturazioni o ampliamenti, né con nuove realizzazioni. Sono previsti adeguamenti e riqualificazione dei servizi delle strutture ricettive esistenti a servizio del turismo.</b>  Sono previsti ampliamenti sul patrimonio edilizio esistente pari a MC 3.600 complessivi per i fabbricati che non siano stati oggetto di precedenti ampliamenti, per ragioni igienico sanitarie e funzionali, da normare con il regolamento urbanistico. Tali volumetrie, descritte nella Relazione di Piano al paragrafo 1.3 "verifica delle finalità e stato di attuazione del PRG vigente" completano il volume ammissibile previsto dall'art.10 della Delibera CRT n. 47/90 (direttive per la fascia costiera) che era pari a MC 7.500.</p>

### CARICO INSEDIATIVO UTOE 3 "LA CALA"

#### Di tipo turistico

Tipologia insediamento	Numero insediamenti	Carico utilizzato (posti letto)	Carico non utilizzato
Villaggi/campeggi			
Alberghi	1	10	
Alberghi residenziali			
Residences			
Case appart. vacanza			
Altro			

### Di tipo residenziale

Tipologia insediamento		Carico utilizzato	Carico non utilizzato
Res. privata			

### Urbanizzazioni (SI/NO)

Tipologia	Si	No
Rete fognaria		X
Depuratore		X
Rete idrica altre fonti approvv.	X	
Illuminazione pubblica		X
Rete telefonia fissa	X	
Viabilità asfaltata	X	

### Superfici per standard urbanistici (SI/NO)

Tipologia	Previsti	Realizzati	Non realizzati
Verde pubblico			
Parchi attrezzati			
Attrezzature sportiva			
parcheggi			

### Volumetria destinata ad altri usi (MC)

Tipologia	Realizzata	Non realizzata
Artigianale		
Commerciale		
Alberghiera		80
Residenziale		
Per villaggi turistici		

...”

Di seguito si riportano gli estratti della Relazione del Piano Strutturale che si ritengono siano di interesse per l'area oggetto di Variante al PS, al RUC e al Piano Regolatore Portuale.

“...

#### 4 - I sistemi.

Alla individuazione dei sistemi si è pervenuti di conseguenza alla sintesi del quadro conoscitivo, elaborato dalle analisi precedentemente descritte, quindi come individuazione delle caratteristiche territoriali.

Sono stati individuati 3 Sistemi:

“A” sistema insediativo, articolato in due sottosistemi,

“B” il sistema naturalistico;

“C” il sistema infrastrutturale, articolato in due sottosistemi.

SISTEMI		SOTTOSISTEMI	
<b>A sistema insediativo</b>	A1 sistema consolidato	A1.1 turistico	A1.2 storico
		A1.3 residenziale	A1.4 produzione e servizi
	A2 sistema insediativo diffuso	A2.1 turistico/residenziale	A2.2 agricolo insediativo
<b>B sistema naturalistico</b>	<i>B1 naturale: “bosco, bosco ceduo, lecci, macchia mediterranea ed aree in fase di naturalizzazione”</i>		
<b>C sistema infrastrutturale</b>	C1 sistema a rete		
	C2 sistemi puntuali		

#### 4.1 – “A” il sistema insediativo .

Il sistema insediativo si articola in due sottosistemi: “A1” sottosistema insediativo consolidato e “A2” sottosistema insediativo diffuso.

“A1” Il sottosistema insediativo consolidato è rappresentato dall’agglomerato urbano principale (il Paese). I primi insediamenti abitativi vennero realizzati nella zona del Cotone e da qui il borgo si è sviluppato dopo il XVIII secolo verso la piana e lungo il declivio a sud, con particolare riferimento alla zona dove passava la vecchia strada per Marciana e Poggio.

Dalla fine degli anni ’50 in poi il Paese ha trovato la sua naturale espansione nell’entroterra, soprattutto per la funzione turistica di questo versante che ha contribuito a dare una impronta decisiva allo sviluppo dell’Isola dell’Elba.

In questo sistema consolidato sono compresi 4 sottosistemi: “A1.1” *turistico*, “A1.2” *storico*, “A1.3” *residenziale*, “A1.4” *produzione di beni e servizi*.

All'interno dell'agglomerato urbano troviamo insediate strutture turistiche, residenziali, storiche, oltre ai servizi necessari alle varie attività.

Questo andamento insediativo è stato mantenuto nel tempo e caratterizza ancora oggi l'aspetto urbano di Marciana Marina.

**“A2”** *Il sottosistema insediativo diffuso* si estende dopo l'agglomerato consolidato, fino al confine con il Comune di Marciana, ed è compreso tra il rio di Marciana e quello di San Giovanni.

Altre presenze urbane diffuse più significative sono individuate nella zona costiera ad est del Paese tra la località Re di Noce, Bagno e punta della Crocetta e ad ovest in località La Cala.

Questo sottosistema è articolato in due ulteriori *subsistemi* “A2.1” *turistico-residenziale* e “A2.2” *agricolo insediativo*.

In queste aree caratterizzate da insediamenti diffusi, insistono comunque importanti realtà economiche, soprattutto turistico ricettive, di ristorazione, aree per la balneazione, aziende agricole produttive e residenziali, quindi una rete di notevole importanza economica da valorizzare, con possibilità di integrazione e potenziamento in quanto area di “sviluppo sostenibile”, anche in considerazione della prossima realizzazione di importanti infrastrutture quali il depuratore, che risolverà i problemi dei reflui per il Paese ed al potabilizzatore, che potrà soddisfare le esigenze di approvvigionamento idrico non solo di Marciana Marina, ma anche di altre comunità.

#### **4.2 – “B” il sistema naturalistico.**

Il *sistema naturalistico* comprende la maggior parte del territorio Comunale ed è costituito da un solo sottosistema: “B1” *sottosistema naturale*.

Il *sottosistema naturale* “B1” lo troviamo localizzato nella zona nella parte ad est ed ovest del paese, interamente caratterizzato da boschi di lecci e macchia mediterranea, anche se in prossimità del mare si fa più ricorrente la presenza dei pini, oltre che da aree in fase di naturalizzazione per l'abbandono delle attività agricole.

Trattasi di una copertura forestale quasi totale ricca e significativa anche per l'Habitat che offre ad ogni specie animali.

In queste aree sono state indicate la presenza oltre che di cinghiali, anche di rari uccelli migratori e stanziali.

Rappresenta certamente un valore assoluto tanto che in queste aree è compreso il territorio del Parco dell'Arcipelago Toscano insistente nel Comune.

Nel *sottosistema* “B1” insistono immobili di residenza ed anche a servizio delle attività agricole ed aziende produttive.

Nell'area posta in località Acqua Calda il mantenimento ed il potenziamento dell'attività agricola vinicola, che ha notevole rilevanza nell'ambito della conservazione dell'assetto idrogeologico e del paesaggio, oltre che economico, occupazionale e culturale per la comunità, è legato alla futura programmazione del recupero degli antichi spazi agricoli necessari per lo svolgimento dell'attività, anche compensando tale recupero con un programma di rimboschimento in altre aree limitrofe in fase di naturalizzazione come previsto dalla Legge forestale R.T. 39/2000.

Questo sottosistema “B1” comprende zone prevalentemente naturali, le quali sono caratterizzate da aree agricole dove l'azione antropica è molto limitata e l'economia è incentrata prevalentemente sulla produzione agricola.

### **4.3 – “C” il sistema infrastrutturale.**

*C/1.1 Il sottosistema delle infrastrutture a rete.*

*C/1.2 Il sottosistema delle infrastrutture puntuali.*

**C/1.1** *Il sottosistema delle infrastrutture a rete* ha generalmente rilevanza locale, per quanto riguarda le infrastrutture viarie si rileva un buon livello di transitabilità storica che è stata progressivamente adeguata alle nuove esigenze, ma resta di primaria necessità la realizzazione della strada di circonvallazione da ubicare ad est del paese per deviare il notevole traffico che attraversa il centro urbano ove scorre attualmente la provinciale, che collega Portoferraio a Marciana, anche in funzione della prossima riqualificazione del Porto, oltre alla messa in sicurezza delle zone della località La Cala attraverso una modesta e contenuta viabilità carrabile.

Per quanto riguarda la rete di distribuzione dell'energia elettrica i problemi di potenziamento e di capillarizzazione sono stati risolti attraverso la realizzazione di nuovi pali e con la costruzione di poche nuove cabine di distribuzione realizzate in zone già utilizzate.

Per quanto riguarda interventi di maggior impatto sul territorio essi sono ubicati fuori dal territorio comunale.

In relazione alla capacità di smaltimento e depurazione dei reflui, bisogna ricordare che per il Paese è prevista l'imminente realizzazione di un depuratore, in un area già individuata, che consentirà di garantire il ciclo di depurazione.

Fuori del centro abitato sono in funzione impianti di fognatura singoli, con caratteristiche diverse in relazione al periodo di costruzione, sarà necessario quindi individuare le procedure per il rinnovo e l'aggiornamento degli impianti più vetusti.

L'impianto idrico di distribuzione è stato per la maggior parte rinnovato ultimamente nel centro urbano, con la sostituzione delle vecchie condotte, di conseguenza al rifacimento delle pavimentazioni viarie cittadine, *in pieno raccordo con il piano di Ambito n. 5 “Toscana Costa” che prevede l'attuazione di interventi sulle reti di distribuzione ed impianti del servizio idrico al fine di limitare la dispersione e le perdite* e verrà completato con la realizzazione del potabilizzatore.

Recentemente è stato provveduto anche alla messa in opera di condotte per la distribuzione del GAS nel centro urbano e di due impianti di stoccaggio, ubicati fuori del Paese: tale impianto è già in parte funzionante.

**C/1.2** *Il sottosistema delle infrastrutture puntuali* è caratterizzato dalle attrezzature sportive, campo di calcio, Cimitero, parcheggi e spazi pubblici di servizio, Scuole, cinema, Caserma dei Carabinieri, Pubblica Assistenza, depuratore di prossima realizzazione, impianto di potabilizzazione che sarà in grado di produrre circa 130.000 MC di acqua al mese, riuscendo a garantire soprattutto le necessità della comunità, anche in funzione delle future ipotesi di trasformazione e che potrà essere utilizzato anche dalle comunità limitrofe.

Il Porto di Marciana Marina è attualmente classificato di I° categoria (porto rifugio), la nuova classificazione regionale inquadra la struttura nella II° categoria (porti di rilevanza regionale ed interregionale), con funzioni: commerciale, peschereccia, turistica e da diporto.

Il Piano Regionale dei Porto ed Approdi Turistici prevede per Marciana Marina la necessità di accrescere la recettività portuale fino ad accogliere 350 unità da diporto, capace di fornire al turismo tutti i servizi necessari alle imbarcazioni (sosta, rifornimento, riparazioni, manutenzioni e tutto ciò che possa permettere un confortevole stazionamento) nel rispetto dei valori paesaggistici ed ambientali.

La realizzazione dell'approdo turistico comporterà un beneficio in termini di occupazione e reddito permanente, sia per la conduzione dei servizi portuali che per la gestione delle attività turistiche e commerciali connesse.

Nel progetto del nuovo porto presentato all'Amministrazione Comunale, oltre a queste considerazioni, sono stati valutati anche altri orientamenti generali per il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- individuazione nell'ambito portuale di un area destinata al traffico passeggeri in transito (eventuale creazione di una linea di trasporto marittimo per il Continente e/o per la Corsica).

### **3.5 Il Regolamento Urbanistico del Comune di Marciana Marina**

Il Comune di Marciana Marina è dotato di Regolamento Urbanistico approvato con Delibera C.C. n. 25 del 25 marzo 2006, adottato con Delibera C.C. n. 15 del 10 Agosto 2005, integrato e modificato a seguito della presentazione delle osservazioni ai sensi della LRT 1/2005. Variante al Regolamento Urbanistico approvata con Delibera n. 62 C.C. del 21 dicembre 2007.

“ ...

#### **TITOLO V - AMBITI TERRITORIALI, LOCALITA', LUOGHI**

##### *Sez. I – Il centro abitato di Marciana Marina e il lungomare*

#### **Art. 31 – Il centro abitato**

1. Il R.U. contiene, in cartografia, l'individuazione del perimetro aggiornato del centro abitato ai sensi della LRT 1/2005, della legge n. 765/1967 e D.Lgs. 285/92.

Il centro abitato corrisponde all'insediamento compatto del paese di Marciana Marina e del suo lungomare, quest'ultimo definito in cartografia con apposita delimitazione e disciplinato con apposita disposizione.

2. Nell'ambito del centro abitato sono ammesse le seguenti destinazioni:

residenza, commercio, pubblici esercizi compatibili con la residenza, attrezzature turistico ricettive.

3. Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti gli interventi derivanti dalla classificazione dell'edificato esistente e dal relativo grado di valore, rilevato mediante apposita campagna di catalogazione, riportato in cartografia mediante apposita campitura e disciplinato dalle presenti norme (Titolo IV).

4. Sulle strutture alberghiere e ricettive esistenti sono consentiti interventi finalizzati alla riqualificazione e riclassificazione delle strutture alberghiere medesime fino all'esaurimento della volumetria disponibile prevista dal P.S.

E' consentito altresì un incremento della ricettività attraverso la riconversione di edifici esistenti nel rispetto delle previsioni e delle norme del P.S. e del R.U.

A tutela dell'attuale numero di posti letto disponibili è consentito il riutilizzo di quei posti letto derivanti da interventi che ne comportino la diminuzione.

5. All'interno dell'abitato le aree intercluse, che vengono a costituire l'ambito di transizione fra l'edificato ed il territorio aperto circostante, devono essere oggetto di interventi di manutenzione della superficie di terreno vegetale e degli impianti vegetazionali esistenti.

6. Il RU individua una rete base di percorsi ciclabili e pedonali capaci a distribuire e collegare capillarmente il territorio comunale e i vari centri abitati in modo da garantire percorrenze alternative e in sicurezza rispetto alla viabilità principale.

7. La realizzazione di percorsi e di alberature nelle aree di nuovo impianto deve essere prevista dai piani attuativi e dai progetti unitari di intervento e la sua realizzazione costituisce condizione

vincolante per il rilascio del permesso di costruire.

### **Art. 32 – Il lungomare**

1. Il lungomare corrisponde all'ambito comprendente il Viale Margherita, gli Scali Giuseppe Mazzini, Piazza della Vittoria e la parte a nord di Via del Cotone oltre all'edificato esistente per una profondità di mt 50 circa dal filo esterno delle facciate che prospettano sul mare, come evidenziato nella cartografia di progetto del R.U. (Tav. 2P).

2. Nell'ambito del lungomare sono ammesse le seguenti destinazioni:

- al piano terra: commercio, pubblici esercizi, uffici aperti al pubblico, attrezzature turistico ricettive;
- ai piani superiori: uffici pubblici e privati, residenza, attrezzature turistico ricettive.

3. Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti gli interventi derivanti dalla classificazione dell'edificato esistente e dal relativo grado di valore rilevato mediante apposita campagna di catalogazione, riportato in cartografia mediante apposita campitura e disciplinato dalle presenti norme (Titolo IV).

4. Sulle strutture alberghiere e ricettive esistenti sono consentiti interventi finalizzati alla riqualificazione e riclassificazione delle strutture alberghiere medesime fino all'esaurimento della volumetria disponibile prevista dal P.S.

5. E' consentito altresì un incremento della ricettività attraverso la riconversione di edifici esistenti nel rispetto delle previsioni e delle norme del P.S. e del R.U.

A tutela dell'attuale numero di posti letto disponibili è consentito il riutilizzo di quei posti letto derivanti da interventi che ne comportino la diminuzione.

### **Art. 33 – Ambito per impianti servizi ed attrezzature di supporto alla nautica**

1. Comprende l'ambito territoriale a nord ovest del centro abitato delimitato dal Viale Aldo Moro e dal Crinale della Fenicia così come riportato con apposita perimetrazione e campitura nelle carte del Regolamento.

Tale ambito è prioritariamente destinato alla realizzazione di impianti, servizi ed attrezzature di supporto alla nautica.

2. E' prevista la realizzazione dell'impianto di progetto riportato nella relativa cartografia con individuazione di una strada di accesso per le necessarie operazioni di manutenzione.

3. In questo ambito sono consentite le seguenti destinazioni d'uso: pubblici esercizi, turistico ricettiva, foresterie e residenze di servizio.

4. Sulle strutture alberghiere e ricettive esistenti sono consentiti incrementi di volumetria finalizzati alla riqualificazione e riclassificazione delle strutture alberghiere medesime fino all'esaurimento della volumetria disponibile prevista dal P.S.

E' consentito altresì un incremento della ricettività attraverso la riconversione di edifici esistenti nel rispetto delle previsioni e delle norme del P.S. e del R.U.

A tutela dell'attuale numero di posti letto disponibili è consentito il riutilizzo di quei posti letto derivanti da interventi che ne comportino la diminuzione.

5. Al fine di favorire la riqualificazione delle strutture esistenti evitando di ricorrere a nuove occupazioni di suolo, il nucleo produttivo esistente è ricompreso in apposito piano di recupero accompagnato da specifiche prescrizioni ed indicazioni di progetto nel titolo specifico delle presenti norme al quale si rinvia (Titolo IX).

...”

“...”

**Allegato n. 2 – Tabella riassuntiva della capacità del PS e della quota parte utilizzata nell'ambito del presente R.U.**

Per UTOE di seguito si indicano le previsioni di R.U., a dimostrazione del rispetto dei limiti

dimensionali del P.S.

**UTOE 1 – “Paese”**

<b>Tipologia edificatoria</b>		<b>Disponibilità PRG previgente</b>	<b>Previsioni P.S.</b>	<b>Previsioni R.U.</b>
<i>Residenza privata</i>		mc. 4.266	mc. 4.266	---
<i>Residenza pubblica</i>		mc. 7.500	mc. 7.500	--- <sup>1</sup>
<i>Artigianale</i>		mc. 11.020	mc. 11.020	---
<i>Turistico ricettivo</i>		mc. 1.080	mc. 1.080	mc. 1.080

---

<sup>1</sup> La quantità viene spostata nella UTOE 2 – “Capitella”

## 4. Contenuti e finalità delle varianti a PS e a RU e del Piano Regolatore

### Portuale (PRP)

#### **Variante al Piano strutturale e variante al regolamento urbanistico**

Le varianti agli strumenti urbanistici comunali vigenti sono necessarie in primo luogo per individuare correttamente e interamente le aree a terra e a mare che costituiscono l'infrastruttura portuale, e per dettarne regole strategiche (nella variante al Piano strutturale) e operative (nella variante al Regolamento urbanistico), allineate con il nuovo quadro di riferimento illustrato nel capitolo 3 che precede.

Nella **variante al Piano strutturale** si procede alla definizione della disciplina concernente la trasformazione degli assetti morfologici, infrastrutturali e funzionali dell'ambito portuale turistico. I suoi contenuti si delineano come segue:

- definizione degli obiettivi strategici della portualità turistica, in coerenza con la programmazione regionale;
- specificazione delle invarianti strutturali concernenti risorse, condizioni d'uso e prestazioni del sistema della portualità turistica;
- delimitazione dell'UTOE del sistema della portualità turistica, comprendente le aree a terra e lo specchio acqueo morfologicamente connessi al sito portuale, il corridoio di accessibilità infrastrutturale, il nucleo insediativo e le attività produttive esistenti e quelle di nuovo impianto;
- individuazione della gamma delle funzioni ammissibili del sistema portuale;
- individuazione degli ambiti localizzativi di interesse strutturale, con riferimento alle aree nodali di interfaccia città/porto - quali spazi essenziali di relazione e integrazione col sistema urbano - e alle attrezzature correlate alle esigenze di sicurezza generale della navigazione di competenza statale;
- dimensionamento preventivo del sistema portuale, inteso quale capacità massima di produzione di spazi e servizi in ragione delle condizioni derivanti dal quadro conoscitivo comunale e sovracomunale.

La strategia comunale assume in primo luogo le finalità della pianificazione regionale e provinciale, ove la riabilitazione dei siti esistenti rappresenta un esito atteso fondamentale della nuova stagione pianificatoria aperta dal PIT in applicazione della legge 1/2005, favorendo sia il consolidamento delle rete della portualità turistica nel suo insieme, sia la qualificazione di "eccellenza" degli insediamenti portuali nei quali sussistono condizioni di sviluppo particolarmente

favorevoli.

Nella strategia si definiscono le interazioni tra la città e il porto, individuando, anche nelle aree che fanno parte del sistema portuale (e del demanio marittimo), le caratteristiche funzionali e di immagine che le rendono capaci di grande attrattività per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero. In essa sono stabiliti:

- la filiera di funzioni integrate che comprendono il diportismo nautico, l'eventuale quota di charter nautico, le funzioni pescherecce, i servizi, la cantieristica di base, la creazione di un'offerta ricettiva e commerciale legata allo sviluppo portuale;
- i termini dell'adeguamento e della riqualificazione delle infrastrutture, del miglioramento dell'accessibilità, dell'aumento di standard, della riconfigurazione del fronte costiero;
- le funzioni articolate e diversificate, atte a garantire una pluralità di dotazioni di servizi alla persona rispetto a varie esigenze (culturali, commerciali, per lo svago, di accoglienza, di interesse collettivo, etc) e la realizzazione di una componente urbana significativa;
- le condizioni di tutela ambientale per il contenimento dei carichi ambientali, la difesa delle aree di valore ambientale e paesistico, il contrasto dell'erosione costiera, la ricerca dell'equilibrio idrogeologico, l'uso di innovazioni tecnologiche per la sicurezza e il controllo degli inquinamenti.

La variante al Piano strutturale, tramite il proprio quadro conoscitivo, le integrazioni allo Statuto e il dettaglio della Strategia, definirà:

- le invarianti per la salvaguardia delle risorse naturali (a terra e a mare);
- il riordino della trama urbana del fronte porto, tramite regole per la gestione del patrimonio edilizio esistente e l'eventuale inserimento di nuova edificazione;
- il ridisegno delle infrastrutture di accesso stradale, ciclabile, pedonale, in ordine alle diverse funzioni (residenza, attività commerciali, per la ristorazione, alberghiere e di servizio, cantieristica), organizzando adeguati e diversi tipi di sosta, con particolare attenzione ai parcheggi di scambio a riduzione dei fattori di congestione e commistione del traffico.

Alla **variante al Regolamento urbanistico**, inteso come piano operativo, competono:

- la delimitazione puntuale dell'ambito portuale;
- la configurazione morfologica, infrastrutturale e funzionale del porto, anche tramite la rappresentazione dell'assetto planimetrico (per quanto ancora modificabile in sede attuativa da parte del piano regolatore portuale con operazioni di dettaglio senza modifiche sostanziali);

- l'individuazione delle funzioni proprie della specializzazione dello scalo, reperite entro la famiglia delle funzioni ammesse dal Piano strutturale, e la definizione dei sotto-ambiti in cui si articola il sito portuale;
- la localizzazione e la programmazione delle infrastrutture e delle attrezzature specialistiche del sistema portuale;
- l'eventuale localizzazione dell'offerta edilizia accessoria a fini residenziali, commerciali, ricettivi;
- il dimensionamento del porto - quale esisto delle procedure valutative di sostenibilità - riferito sia alla capacità ricettiva complessiva (posti barca per il diporto, la pesca, il transito), che al soddisfacimento degli standard urbanistici e ambientali;
- la definizione, entro la disciplina normativa del piano, delle condizioni specifiche per la realizzazione di alcune delle trasformazioni del sistema portuale con riferimento alle iniziative dei soggetti privati e alle aspettative della comunità locale.

Nella variante al Regolamento urbanistico si individuano:

- l'ambito portuale, autonomo e specialistico, funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali, che comprende le interconnessioni infrastrutturali viarie di collegamento con l'entroterra
- le aree di interazione con le attività urbane, dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità; gli innesti e gli affacci urbani (waterfront), rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane. Nella definizione dell'ambito di interazione città-porto un ruolo di rilievo va riservato anche agli innesti urbani, direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città.

Possono già anticiparsi i contenuti operativi della variante al Regolamento urbanistico, che detaglierà:

- strutture e opere marittime di protezione;
- servizi ed infrastrutture inerenti alla funzione portuale;
- recupero di edificazione esistente e limitata nuova edificazione di strutture e servizi legati all'attività portuale, con destinazione commerciale, turistico ricettiva, residenziale, servizi, cantieristica di emergenza;
- spazi e attrezzature per le attività di relazione di uso pubblico dotate di adeguati arredi e componenti vegetali ai fini del benessere e della qualità microclimatica oltre che della percezione visiva;

- infrastrutture della mobilità ciclo-pedonale;
- riordino dell'accessibilità con adeguati collegamenti con la viabilità principale;
- parcheggi, standard e servizi;
- infrastrutture viarie interne;
- depositi di combustibili e di oli minerali in particolare;
- servizi generali e attrezzature per servizi civili, sociali, sanitari, assistenziali, ricreativi per il personale interno.

### **Il Piano regolatore portuale**

Il PRP è l'atto di governo del territorio di competenza comunale con il quale ad oggi si "attuano le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti e degli approdi turistici".

Il PRP delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale, definendone l'ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l'identità culturale dei luoghi.

Esso, pertanto, non è meramente un programma di opere marittime e infrastrutturali, ma un articolato e complesso atto urbanistico e gestionale, che stabilisce i regimi d'uso e di trasformabilità delle aree, le modalità e le fasi progettuali, in una visione organizzativa e funzionale unitaria, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione del contesto urbano e alla salvaguardia ambientale.

In quanto assimilato a un piano attuativo, il PRP contiene:

- configurazione e dimensionamento dell'assetto funzionale
- tipologia e dimensionamento della flotta tipo
- assetto planivolumetrico
- caratteri della qualità architettonica
- misure e soluzioni tecnologiche da adottare per il contenimento dei consumi idrici, energetici, delle emissioni in atmosfera e per la gestione del ciclo dei rifiuti
- implementazione della valutazione integrata con eventuale comparazione delle alternative proposte in attuazione delle varianti a Ps e Ru
- fattibilità economico-finanziaria
- fattibilità tecnico-giuridico-amministrativa
- fattibilità idrogeologica e idraulica
- indicazione delle quote da riservare al charter nautico e alla nautica sociale.

Nel PRP deve essere garantita la sostenibilità ambientale degli interventi, tramite concrete regole quali:

- l'adozione di misure per il contenimento delle emissioni in atmosfera;
- l'adozione di misure per il contenimento dei consumi idrici, quali la realizzazione di reti idriche duali, il riutilizzo di acque reflue a fini produttivi e la raccolta delle acque piovane da riutilizzare per fini non idropotabili (innaffiamento, lavaggio);
- soluzioni specifiche volte al risparmio energetico fin dai caratteri progettuali ad elevata performance energetica (installazioni di impianti fotovoltaici, anche integrati, su tetti piani, terrazze e coperture di edifici e fabbricati, pensiline di ombreggiamento; installazioni di sistemi solari termici per la generazione di acqua calda sanitaria nei servizi igienici pubblici; installazioni di sistemi di illuminazione a basso consumo);
- la previsione di adeguate aree attrezzate per agevolare la raccolta differenziata dei rifiuti, l'utilizzo di metodi quali la dotazione di sistemi mobili (bettoline, automezzi) o fissi per la raccolta e il pompaggio delle acque nere provenienti dalle casse di raccolta ("holding tanks") installate a bordo delle unità da diporto, la dotazione di "isole ecologiche" per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi prodotti a bordo delle imbarcazioni da diporto e per il recupero delle batterie esauste; la dotazione di serbatoio per la raccolta delle acque provenienti dai lavori di rimessaggio; la dotazione di serbatoi per l'accumulo e il recupero degli oli esausti;
- l'utilizzo di materiali sea-friendly, sia per la percezione visiva che per favorire il massimo attecchimento possibile degli organismi marini;
- soluzioni di minimo impatto e ingombro per la gestione dei posti barca, con effetto di trasparenza rispetto alle correnti e al trasporto solido, al fine di non comportare modifiche negative nel ciclo sedimentario e nella morfologia costiera.

## 5. Attività da svolgere

Si intende proporre, in forma sintetica, una sequenza logica delle attività che, nel complesso, permettono di gestire il complesso percorso di definizione delle varianti al Ps e al Regolamento urbanistico e del PRP.

Detta sequenza si ispira alla metodologia del “**Logical Framework**”, usualmente implementata negli strumenti di programmazione dell’Unione Europea, ed è strutturata in tre fasi (**analisi dei problemi; analisi degli obiettivi; analisi delle strategie**).

Dall’analisi del sistema delle interrelazioni economiche, infrastrutturali, storiche, artistiche, ambientali, paesaggistiche, sociali tra porto, città e territorio possono scaturire criteri, vincoli, limiti al processo di trasformazione del porto stesso.

Inoltre, si ritiene che, in una fase antecedente a quella dell’impostazione del progetto territoriale per il porto di Marciana Marina, potrà essere utile l’implementazione di una **analisi di tipo “swot”** (strength = punti di forza; weakness = punti di debolezza; opportunities = opportunità; threats = rischi/minacce) che potrà costituire un codificato approccio metodologico nell’analizzare lo stato attuale e le potenziali linee di tendenza evolutiva. Il passaggio concettuale successivo è quello dall’analisi di tipo “swot” alla individuazione dei “problemi”, cioè delle criticità. Gli obiettivi politici e tecnici che rispondono alla soluzione dei problemi individuati, una volta definiti, daranno luogo alla scelta delle strategie e delle relative azioni da attivare per il loro perseguimento.

La fase successiva è quella che potrebbe definirsi di “**analisi delle strategie**”.

Si tratta di delineare un ventaglio di possibili soluzioni alternative in termini di configurazioni di piano.

Tutte le soluzioni devono, ovviamente, mostrarsi:

- congrue con l’albero degli obiettivi (cioè soluzioni a cui sono sottesi interventi i cui risultati soddisfano gli obiettivi medesimi);
- rispettose delle (eventuali) priorità tra gli obiettivi;
- rispettose delle condizioni al contorno, vincoli e criteri;
- coerenti (o suscettibili di essere ricondotte a coerenza o a non contrasto) con la vigente strumentazione urbanistica e territoriale e con la programmazione dei soggetti preposti alla gestione delle infrastrutture di trasporto.

Adeguati strumenti di valutazione comparata tra le alternative possono provvedere a fornire utile supporto alla decisione del pianificatore per la scelta della configurazione complessivamente

più rispondente alle finalità del piano.

La sequenza proposta viene inserita nel presente avvio per la sua condivisione con tutti gli enti e i soggetti competenti nel governo del territorio e nelle materie di settore che hanno incidenza nell'accordo di pianificazione.

Quello che segue pertanto è l'elenco delle attività e delle ricerche da svolgere. Vi sono già inserite considerazioni e individuazioni di temi e problemi già affrontati o in corso di valutazione.

## **A - ANALISI DEI PROBLEMI- stato di fatto**

Si rilevano criticità:

- nell'interazione non risolta fra attività diportistiche e attività di balneazione nella parte iniziale,
- di manovrabilità in acque ristrette sulla parte finale, complicata dalla presenza dello scivolo pubblico e del distributore di carburante
- nelle caratteristiche della morfologia costiera adiacente al porto, che, tenuto conto anche del regime dei venti e del moto ondoso derivato sia a largo che sottocosta, comportano la necessità di un attento studio delle forme e delle caratteristiche dell'imboccatura portuale e dei pontili, oltretutto da verificare in ordine al trasporto solido di alimentazione della spiaggia interna e di quella limitrofa al porto;
- l'insabbiamento progressivo della zona opposta e l'erosione differenziata della spiaggia interna, fenomeni dovuti all'ampliamento da tempo realizzato della barriera frangiflutti, che ha già modificato il flusso e i depositi di trasporto solido costiero;
- gli effetti del moto ondoso vivo generato dal vento di grecale di traversia all'imboccatura, onde di libeccio e di maestrale, rispetto ai quali dovranno essere progettate banchine funzionali non solo dal punto di vista dell'ormeggio ma anche come componenti di separazione del moto ondoso, senza che si alteri il ricambio d'acqua dentro il porto.

### **A 1. Il contesto territoriale**

- caratterizzazione ambientale del contesto
- il porto nel sistema regionale
- collegamento con la rete stradale a livello locale e sovralocale
- flussi di traffico indotti sulla viabilità locale impegnata dalle attività portuali
- rapporti e relazioni con il centro urbano
- rapporti ambientali e paesaggistici con il territorio circostante
- analisi delle aree e degli edifici oggetto di misure di tutela e valorizzazione del patrimonio storico

## **A 2. Il Porto**

- caratteristiche attuali del porto (assetto plano-altimetrico; caratteristiche funzionali e strutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati)
- esposizione meteomarina del paraggio
- raccolta e sintesi dei dati e delle informazioni pregresse
- caratteristiche dei fondali (natura e quote)
- dimensione e localizzazione delle attività presenti nel porto
- analisi dei traffici portuali
- determinazione del numero, tipo e dimensione delle imbarcazioni che frequentano il porto
- accesso alle aree portuali e viabilità interna

## **A 3. Analisi di tipo “Swot”**

- punti di forza
- punti di debolezza
- opportunità (potenzialità di sviluppo)
- rischi/minacce (potenzialità di recessione)

Uno degli aspetti di debolezza dell'attuale assetto del porto, tuttavia, risolvibili, è quello dell'eccessiva parcellizzazione del profilo soggettivo della gestione del porto. A fronte dell'indicazione del PIT regionale, secondo cui la gestione della struttura portuale deve essere unitaria, si registra oggi un disordinato quadro concessorio, riconducibile ad una pluralità di soggetti, di diversa qualificazione giuridica (associazione senza scopo di lucro, persona fisica, persone giuridiche di diversa consistenza: società di persone e società di capitali), la cui attività non è in alcun modo accomunata da un disegno d'insieme, né – in fase gestionale – da un'organizzazione comune, cosicché la “civile coabitazione” all'interno della struttura portuale è affidata al singolo comportamento.

L'attuale situazione concessoria è di seguito riportata:

- 1) Concessione demaniale Rep. n. 248, rilasciata il 4 luglio 2008, con scadenza al 31 dicembre 2013, dall'Ufficio Demanio del Comune al Sig. Vincenzo Gentili, nella qualità di rappresentante *pro tempore* della società Elba Yacht Assistance – Noleggio Servizi di Gentili V. & C snc, per l'occupazione di specchio acqueo di mq. 266 e punto d'ombra 3x3;
- 2) Concessione demaniale Rep. n. 251, rilasciata il 9 settembre 2008, con scadenza al 31 dicembre 2013, dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina per il

*mantenimento di un manufatto prefabbricato amovibile adibito a bagni e docce pubblici, della superficie di mq. 42;*

- 3) Concessione demaniale Rep. n. 171, rilasciata il 21 marzo 2008, con scadenza al 31 dicembre 2009, dall'Ufficio Demanio del Comune al Sig. Morgantini Marco, nella qualità di legale rappresentante *pro tempore* della Blu di Morgantini Marco e C. s.a.s., *per il posizionamento di ombrelloni e sdraio per attività elioterapica di m. 156;*
- 4) Concessione demaniale Rep. n. 222, rilasciata il 29 maggio 2007, con scadenza al 31 dicembre 2012, dall'Ufficio Demanio del Comune alla società Isola d'Elba Rent Boat s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, *per occupazione di area portuale con cisterna per accumulo acqua e utilizzo di un locale per ricovero fabbricatore di ghiaccio;*
- 5) Concessione demaniale provvisoria Rep. n. 264, rilasciata il 24 marzo 2009, con efficacia di 18 mesi, dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, *per l'occupazione dello specchio acqueo di mq. 15840 sul lato interno della banchina di sopraflutto;*
- 6) Concessione demaniale provvisoria Rep. n. 263, rilasciata il 24 marzo 2009, con efficacia di 18 mesi, dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, *per l'occupazione dello specchio acqueo di mq. 12.413 antistante il molo foraneo per il mantenimento di pontili galleggianti per attracco imbarcazioni ad uso pubblico;*
- 7) Concessione demaniale Rep. n. 286, rilasciata il 28 ottobre 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune al Circolo della Vela, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Marciana Marina, *per mantenimento di pontili galleggianti con relativi corpi morti e catenarie, due pedane, campo boe ed area scoperta per attracco imbarcazioni di soci ed ospiti, per un'area complessiva di mq 12.924,55;*
- 8) Concessione demaniale Rep. n. 247, rilasciata il 3 luglio 2008 dall'Ufficio Demanio del Comune al Dott. Andrea Basilietti, nella qualità di procuratore speciale della Società Kuwait Petroleum Italia S.p.a., *per il mantenimento di distributore carburanti, un pontile galleggiante ed un marciapiede con chiosco;*
- 9) Concessione demaniale Rep. n. 244, rilasciata il 13 giugno 2008 dall'Ufficio Demanio del Comune alla società Paolini Lucia & C. s.a.s., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, *per il mantenimento un campo boe con relativi gavitelli destinati all'ormeggio di imbarcazioni da diporto private;*
- 10) Concessione demaniale Rep. n. 230, rilasciata il 13 dicembre 2007 dall'Ufficio Demanio del Comune al Sig. Walter Mazzei *per l'occupazione di specchio acqueo di mq 133 da destinare ad ormeggio piccole imbarcazioni;*

- 11) Concessione demaniale Rep. n. 279, rilasciata il 21 luglio 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune al Sig. Vincenzo Gentili, nella qualità di rappresentante *pro tempore* della Società Elba Yacht Assistance – Noleggio Servizi di Gentili V & C. S.n.c., *per l'occupazione di specchio acqueo per posizionamento gavitelli d'ormeggio destinato all'esercizio dell'attività di noleggio imbarcazioni e natanti in zona portuale e punto d'ombra 3x3;*
- 12) Concessione demaniale Rep. n. 287, rilasciata il 9 novembre 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune alla società Isola d'Elba Rent Boat, in personale del legale rappresentante *pro tempore*, *per voltura concessione demaniale per occupazione specchio acqueo e punto d'ombra per attività di noleggio imbarcazioni e natanti in genere;*
- 13) Concessione demaniale Rep. n. 214, rilasciata l'11 aprile 2007 dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, con scadenza al 31 dicembre 2012, *per occupazione specchio acqueo all'interno del porto di Marciana Marina per l'ormeggio di natanti in genere;*
- 14) Concessione demaniale Rep. n. 271, rilasciata il 29 maggio 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, con scadenza al 23 settembre 2010, *per la gestione dei servizi portuali nello specchio acqueo oggetto della concessione provvisoria Rep. n. 264/2009 rilasciata dal Comune di Marciana*, alla società Cala de' Medici Servizi s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore* (si precisa che il soggetto gestore è stato selezionato mediante procedura di evidenza pubblica dal Comune, titolare della concessione demaniale provvisoria, che ha deciso di affidare la gestione dei servizi a terzi);
- 15) Concessione demaniale Rep. n. 221, rilasciata il 24 maggio 2007 dall'Ufficio Demanio del Comune all'associazione sportiva dilettantistica Amici del Mare, con scadenza al 31 dicembre 2012, *per la gestione area demaniale* (si precisa che il soggetto gestore è stato selezionato a seguito della pubblicazione di un avviso pubblico e della successiva procedura di gara dal Comune, titolare della necessaria concessione demaniale [Concessione Rep. n. 214 dell'11 aprile 2007], che ha deciso di affidare la gestione dei servizi a terzi);
- 16) Concessione demaniale Rep. n. 278, rilasciata il 14 luglio 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, con scadenza al 31 dicembre 2014, *per il mantenimento di strutture ad uso ufficio spogliatoio e bagni pubblici e dei sottoservizi rete elettrica ed idrica ubicati in ambito portuale;*
- 17) Concessione demaniale provvisoria Rep. n. 266, rilasciata il 6 aprile 2009 dall'Ufficio Demanio del Comune al Comune di Marciana Marina, con scadenza al 31 dicembre

2009, dal Comune di Marciana Marina, in forza della concessione demaniale provvisoria Rep. n. 263 del 24 marzo 2009, *per l'affidamento in gestione dei servizi portuali nello specchio acqueo del molo foraneo di Marciana Marina* (Si precisa che l'art. 3 del contratto, nello stabilire la durata dell'affidamento al 31 dicembre 2009, in costanza dell'efficacia della concessione demaniale provvisoria, rilasciata al Comune medesimo, prevede la possibilità di prorogare e/o rinnovare al Circolo della Vela l'affidamento, previo rinnovo della concessione demaniale comunale e/o rilascio di un nuovo titolo concessorio nel caso di mancato perfezionamento del procedimento della pianificazione portuale).

Appare evidente che – conformemente alle previsioni del PIT regionale – le suindicate posizioni concessorie dovranno essere attentamente valutate nell'ambito del processo di pianificazione ed in vista delle relative scelte, in armonica composizione con le richiamate esigenze di unitarietà di gestione dell'intera struttura portuale, in ossequio all'anzidetto principio normativo regionale, con tutte le conseguenze del caso.

Dal punto di vista ambientale, si sottolineano:

- la stagionalità d'uso e di conseguenza la possibilità di meglio sfruttare la capacità di resilienza dell'ecosistema. La presenza di natanti piccoli e medi influisce in maniera ridotta sull'impatto da idrocarburi dell'ecosistema
- la mancanza di servizi adeguati ed il rifornimento nella parte più interna del porto costituiscono un rischio ambientale molto alto. L'uso di ormeggio alla ruota ha notevolmente ridotto alcune parti della prateria di Posidonia
- la riorganizzazione degli ormeggi e dei servizi può permettere di tenere sotto controllo ed invertire la tendenza al degrado dell'ecosistema
- la fase dei lavori è quella più delicata dal punto di vista ambientale, con i rischi dovuti alla possibile introduzione di perturbazioni del sedimento e quindi del ciclo vitale di molte specie. Inoltre sarà necessario tenere sotto controllo per un periodo di tempo più o meno lungo gli effetti delle modifiche ambientali introdotte.

#### **A 4. Individuazione e gerarchizzazione dei problemi**

Confronto tra i punti di “forza” e di “debolezza” con i relativi livelli prestazionali attesi (qualitativamente e/o quantitativamente stabiliti e relativi ad un fissato intervallo temporale), tenuto conto del quadro delle “opportunità” e dei “rischi/minacce”, determinato dal contesto esterno. Detto confronto produce l'elenco dei “problemi” (cioè delle criticità attuali e di quelle che possono

emergere).

## **B. - ANALISI DEGLI OBIETTIVI**

La definizione degli obiettivi può essere ottenuta sulla base dell'elenco dei problemi individuati.

Ad esempio:

*sotto il profilo idraulico-marittimo*

*problema : insufficiente “potere moderatore “ della imboccatura portuale*

*obiettivo : assicurare alla imboccatura portuale un sufficiente “potere moderatore”*

sotto il profilo ambientale

*problema : elevato livello acustico sui ricettori fronte porto*

*obiettivo : articolare la zonizzazione al fine di ubicare le attività rumorose sufficientemente distanti dai ricettori*

## **C. - ANALISI DELLE STRATEGIE**

Trattasi della ricerca e successiva individuazione della soluzione di piano tra uno spettro di alternative i cui interventi soddisfino, in tutto o in parte, gli obiettivi, tenuto conto delle eventuali priorità.

### **C 1. vincoli e criteri alla base della elaborazione di soluzioni alternative**

- Criteri per definire la nuova imboccatura portuale (tenuto conto della morfologia costiera, del regime del trasporto solido locale, della agitazione ondosa alla imboccatura e delle esigenze navigazionali, con un eventualmente prefissato “down-time”)
- Criteri di dimensionamento dello specchio acqueo portuale interno
- Criteri adottati per definire l'estensione delle banchine, dei piazzali e delle eventuali aree retroportuali
- Condizionamenti derivanti da aspetti fisici (inclusi quelli geotecnici)
- Condizionamenti derivanti da aspetti tecnico-economici
- Condizionamenti ambientali e paesaggistici
- Condizionamenti sociali
- Condizionamenti derivanti dal rapporto con il “waterfront” cittadino
- Condizionamenti derivanti dalla limitata disponibilità di aree a mare e/o a terra
- Condizionamenti derivanti da limiti nello sviluppo del sistema infrastrutturale di collegamento
- Condizionamenti e/o vincoli derivanti dalla presenza di aree protette, parchi, siti di importanza

comunitaria, specie prioritarie

- Condizionamenti e/o vincoli derivanti da specifici contenuti di vigenti atti di pianificazione e/o programmazione
- Condizionamenti per specifiche destinazioni d'uso.

## **C 2. Generazione di soluzioni alternative - Valutazione comparata**

- Descrizione delle soluzioni alternative
- Metodologia di comparazione adottata
- Elenco dei criteri posti a base della valutazione comparata tra le soluzioni alternative, inclusa l'”opzione zero”.
- Esito della valutazione comparata
- Giustificazioni sintetiche a posteriori sull'esito della valutazione comparata.

## **C 3. Ottimizzazione della soluzione prescelta**

Elenco dei principali aspetti, sottesi dalla soluzione, suscettibili di ottimizzazione (anche mediante l'implementazione di appositi modelli di simulazione fisici e/o matematici)

- **Aspetti idraulico-marittimi**

Interferenza delle opere foranee con il trasporto solido litoraneo. Effetto “netto” prodotto sulla evoluzione temporale della latitante linea di costa;

- suscettibilità all'insabbiamento (canale di accesso; imboccatura; avamposto e specchi acquei interni);
- penetrazione del moto ondoso (agitazione interna). Eventuale necessario livello di antiriflettenza delle banchine;
- penetrazione delle onde lunghe (ai fini della funzionalità e sicurezza degli ormeggi);
- sicurezza della navigazione in fase di accesso al porto, di evoluzione interna e di accosto.

- **Aspetti logistico-trasportistici**

- **Aspetti tecnico-economici** (ottimizzazione tra costi di costruzione e manutenzione dell'intervento e benefici attesi)

- **Aspetti relativi ai rapporti urbani e/o territoriali**

- **Aspetti ambientali (confronta “aspetti ambientali specifici”)**

- **Aspetti paesaggistici**

- **Aspetti gestionali**

Le possibili declinazioni dei modelli gestionali del futuro assetto portuale, in precedenza richiamati, potranno essere meglio calibrati a seguito delle verifiche condotte nell'ambito e nel corso del processo di pianificazione, anche sulla scorta delle indicazioni provenienti dalla

partecipazione popolare e delle diverse categorie direttamente ed indirettamente interessate dall'attuazione delle scelte della pianificazione portuale.

In sede, infine, di approvazione del P.R.P., il Comune sarà in grado – fra le diverse opzioni in concreto raffigurabili – di scegliere quella che riterrà più congrua ed aderente da un lato ai propri obiettivi politico-amministrativi, dall'altro in relazione al concreto contesto di riferimento, anche tenuto conto della stima degli investimenti occorrenti per la riqualificazione della struttura portuale.

#### **C 4. Descrizione della proposta delle varianti al Ps e al Ru e del Piano Regolatore Portuale**

##### **Contenuti da differenziare nei diversi strumenti**

- Descrizione generale del lay-out (livello di operatività della nuova configurazione portuale; livello di soddisfacimento della domanda)
- Opere marittime (orientamento e tipologia; interferenza con la linea di costa nella unità fisiografica di riferimento, suscettibilità all'insabbiamento dell'imboccatura)
- Accessibilità nautica (canale di accesso; imboccatura; avamporto e evoluzione interna)
- Agitazione interna (propagazione di onde gravitazionali e di onde lunghe)
- Specchio acqueo interno e fondali
- Dragaggio
- Banchine (tipologia; grado di riflettenza del moto ondoso)
- Piazzali attrezzati e magazzini portuali
- Viabilità interna
- Interconnessioni con la viabilità esterna e con le aree retroportuali
- Entità dei flussi attesi indotti dall'esercizio del porto nello scenario di piano. Eventuali criticità e soluzioni.
- Servizi portuali, edilizia demaniale, commerciale e turistico-ricreativa
- Opere ed interventi complementari
- Dotazione impiantistica
- Soluzioni per il “waterfront” cittadino (affacci e/o innesti urbani)
- Zonizzazione per funzioni (destinazioni d'uso delle aree componenti l'ambito portuale, con individuazione delle famiglie di destinazione d'uso compatibili)
- Costi di costruzione e manutenzione
- Fasi attuative

Per le ragioni fin qui rilevate, le fasi attuative degli interventi previsti per l'attuazione integrale e coordinata del PRP saranno anche il portato delle scelte – di fondo – da parte

dell'Amministrazione comunale precedente in ordine al modello di *governance* della struttura e delle attività portuali.

### **C 5. La cantierizzazione degli interventi**

- Il bilancio dei materiali (materiali da approvvigionare, da dragare, da riutilizzare e da porre a discarica)
- Strategie per il reperimento dei materiali
- Modalità di movimentazione dei materiali
- Interferenze durante la fase di approvvigionamento dei materiali sulla viabilità
- Interferenze ambientali durante la costruzione (con particolare riferimento alla tutela dell'ecosistema marino)
- Durata degli interventi
- Articolazione nel tempo delle fasi costruttive

### **C 6. Gli interventi di mitigazione e di compensazione previsti**

- Tipologia degli interventi
- Interventi di riqualificazione dello specchio acqueo portuale
- Riqualificazione dell'interfaccia porto-città
- Interventi di riqualificazione del litorale
- Gestione degli eventuali interventi di ripascimento sul litorale
- Riqualificazione delle aree interconnesse/intercluse
- Altri interventi di mitigazione e di compensazione

### **ASPETTI AMBIENTALI SPECIFICI**

#### Atmosfera

- Le condizioni meteorologiche della zona di studio
- Variazioni di qualità dell'aria in rapporto agli interventi di progetto
- Le sorgenti inquinanti da considerare nella situazione "post-operam"
- Le ricadute sugli ecosistemi terrestri e acquatici

#### Ambiente idrico – Acque superficiali

- La rete idrica superficiale coinvolta
- Il regime idrogeologico dei corsi d'acqua e loro condizioni di deflusso
- Modifiche di apporti solidi e liquidi da parte dei corsi d'acqua
- Impatto sugli ecosistemi coinvolti

### Suolo e sottosuolo

- Rapporti tra le opere e le condizioni di stato (lato terra) del sistema territoriale interessato
- Alterazioni al cuneo salino del tratto di costa interessato dalle opere di PRP
- Modifiche alle qualità dei corpi idrici correlati al nuovo PRP
- Modifiche alle condizioni del litorale
- effetti delle alterazioni degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi da esso dipendenti a causa delle mutate condizioni dei corpi idrici, del cuneo salino e dei litorali

### Vegetazione flora e fauna

- Formazioni vegetali presenti
- Presenza di aree protette, parchi, zone di tutela (SIC), ecc.
- Interferenze a valle della realizzazione delle opere
- Sistemazione e recupero delle zone interferite

### Ecosistema marino

- Condizioni di stato in termini sedimentologici, mineralogici e chimici
- Principali comunità biotiche esistenti e loro condizioni
- Presenza di aree protette SIC
- Modifiche dirette all'ecosistema marino
- Interferenze indirette per la presenza ed esercizio delle opere di PRP

### Rumore e vibrazioni

- Zonizzazione acustica comunale
- Rilievi acustici
- Principali azioni di progetto che potranno portare modifiche al clima acustico dell'area
- Entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto delle attività portuali
- Entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto dei traffici indotti
- Caratterizzazione del rumore della "sorgente" porto
- Determinazione del rumore "post-operam"
- Interventi di abbattimento del rumore
- Il rumore dopo la realizzazione del piano regolatore portuale

### Paesaggio

- Caratteri paesaggistici del contesto

- Bacino visivo dal porto attuale
- Determinazione delle modifiche
- Condizionamenti percettivi
- Presenza di aree e beni archeologici o storici

## 6. Linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale

Gli ambiti urbani e portuali devono essere concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso un progetto capace di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto.

A partire da questo principio generale il *master plan regionale* definisce alcune linee guida in materia di pianificazione delle aree portuali che hanno come finalità quella di indirizzare i progetti di potenziamento, riqualificazione e progettazione dei porti turistici verso più elevati livelli di qualità.

Dal punto di vista della "qualità" degli spazi portuali, il master plan individua tre ambiti tematici che declinano il concetto di qualità, rispetto ai quali vengono formulati alcuni indirizzi di metodo:

### **Qualità degli spazi di relazione:**

- ✘ *qualificare gli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale;*
- ✘ *progettare le opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri;*
- ✘ *assicurare le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio;*
- ✘ *per una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico: da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale.*

### **Qualità degli spazi funzionali:**

- ✘ *individuare le aree destinate alla sosta degli autoveicoli in relazione alla localizzazione delle diverse funzioni e attività del porto privilegiando la localizzazione dei parcheggi a servizio;*
- ✘ *diportismo (sosta carrelli, autoveicoli per utenti fissi) nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi di waterfront, e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali;*
- ✘ *salvaguardare la continuità delle aree di affaccio sull'acqua limitando gli impegni di suolo alle sole funzioni di servizio al diportismo, in tal senso è da escludere di norma*

*l'opportunità di prevedere interventi edilizi a carattere residenza e turistico in aree demaniali in quanto potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali.*

- × ridurre la conflittualità tra funzione pesca e attività del porto turistico, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificatamente destinate avendo cura di favorire la migliore integrazione tra le attività;*
- × favorire la presenza di un mix equilibrato di funzioni all'interno del porto al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni (attività culturali, commerciali, di accoglienza);*
- × commisurare la dimensione delle attività commerciali all'interno del porto in funzione del suo livello di attrattività e di rilevanza;*
- × prevedere opportune misure e soluzioni progettuali per garantire la fruibilità degli spazi portuali alle persone disabili.*

#### **Qualità architettonica degli interventi:**

- × la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve tendere a garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.);*
- × la progettazione degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali;*
- × valorizzazione del fronte portuale con interventi di interesse pubblico (terminal marittimi, istituti di ricerca, hotel, centri congressi) capaci di rafforzare l'immagine del porto per facilitarne l'attrattività;*
- × recuperare ed integrare il fronte d'acqua urbano con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture per il diporto nautico;*
- × favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo.*

*Gli indirizzi generali sulla qualità degli interventi in ambito portuale-turistico e dei relativi criteri costituiscono un necessario complemento per gli aspetti di pianificazione e progettazione delle strutture portuali-turistiche, intese come parti integranti di un sistema insediativo urbano complesso.*

*In merito ad aspetti tecnico-progettuali si deve far riferimento all'Allegato II del Masterplan*

regionale “Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici”, in particolare per quanto riguarda alla progettazione delle seguenti opere:

- Canale di accesso al porto
- Imboccatura del porto
- Canali di manovra
- Dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti
- Passerelle di accesso ai pontili galleggianti
- Dimensione dei posti barca

### **Standard ambientali**

#### **× Raccolta rifiuti solidi**

Si ritiene necessario prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m<sup>3</sup> nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

Si ritiene necessario prevedere lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

#### **× Raccolta delle acque**

E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.

Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate - per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento.

Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni si prevede che:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione;
- in entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.
- il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

Per la raccolta delle acque oleose si deve prevedere l'installazione di almeno un impianto per in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto corredato di un sistema disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

### × **Raccolta oli usati**

*È raccomandata l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli.*

*- Ricambio ed ossigenazione delle acque marine*

*Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto pertanto nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni:*

*– collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura;*

*– installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore);*

*– installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino;*

*– creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.*

### **Standard per servizi ed attrezzature di base a terra**

#### × **Parcheggi**

*E' necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto barca da rispettare sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione; per l'Isola d'Elba e per gli interventi di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate il numero e la localizzazione dei parcheggi sono determinati a seguito di valutazione integrata dei relativi interventi e comunque compatibilmente con i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici dei relativi insediamenti, in ogni caso secondo una previsione minima di 0,8 parcheggio/posto barca; la determinazione del numero dei parcheggi per le isole, ad eccezione dell'isola d'Elba, viene ricondotta nell'ambito delle valutazioni contenute negli strumenti e negli atti del governo del territorio.*

*Tali parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di 6 ml. dal filo mare della banchina stessa.*

*I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto*

*ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.*

A tale ultimo proposito va evidenziato che – già ad una prima palmare osservazione del contesto territoriale di intervento, sotto il profilo dell'avvenuta urbanizzazione e delle vigenti scelte urbanistiche comunali – non appare inopportuna, ma forse anzi necessaria, la scelta di fare uso di criteri di localizzazione di spazi da adibire a parcheggio o, anche, prevedere la realizzazione di parcheggi pubblici, nel solco delle predette scelte degli strumenti urbanistici, prevedendo – normandole – forme di utilizzo congiunto delle strutture all'uopo destinate a parcheggio pubblico, sia per gli utenti indifferenziati che per gli utenti della struttura portuale, per evidenti ragioni di concentrazione del consumo di suolo libero.

#### **× Servizi igienici**

*1. E' opportuno che i servizi igienici siano riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dal posto barca*

*2. Per porti con capacità fino a 400 posti barca dovrà essere previsto un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivo delle seguenti dotazioni:*

- almeno 2WC, 2 orinatoi, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini.*
- almeno 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne.*
- una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.*

*3. Per porti con capacità compresa tra i 400 posti barca ed i 1000 dovranno essere garantiti i requisiti di cui al comma precedente per i primi 400 posti mentre si prevede un abbattimento del 5% del numero delle dotazioni per gli ulteriori posti barca fino al limite dei 1000.*

*4. Per porti con capacità superiore ai 1000 posti, oltre al rispetto di quanto stabilito ai commi 2 e 3, dovranno essere condotti specifici studi ed analisi per definire la soglia di abbattimento dei servizi per i posti barca eccedenti la soglia.*

*Nell'ambito degli studi di cui al comma precedente dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti:*

- le piccole imbarcazioni per il loisir (day-cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra;*
- le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotati di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie.*

- *le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo.*
- *i pescherecci e le navi da trasporto sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce. Queste attrezzature possono essere installate in locale riservato a pescatori e sommozzatori per evitare i conflitti tra i diversi impieghi nelle ore di affluenza.*

× ***Erogazione energia elettrica***

*Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni di 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazione che della disposizione degli ormeggi. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizione in materia di sicurezza.*

× ***Illuminazione pontili e piazzali***

*Il sistema di illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi:*

*aree destinate ad ormeggi*

- *superfici destinate a parcheggio e alla viabilità*
- *percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili.*

*Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.*

× ***Approvvigionamento idrico***

*Al fine di assicurare una utilizzo funzionale della risorsa idrica prescrive che la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non sia superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri:*

- *1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml.*
- *1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml.*
- *1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml.*

*Si raccomanda la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da*

*serbatoi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. Al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile.*

× ***Rifornimento carburanti***

*In ambito portuale è necessario prevedere una stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua.*

*Tali stazioni saranno di norma collocate in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.*

× ***Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni***

*Di norma nei porti turistici saranno previsti i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio:*

- *aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare;*
- *aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te";*
- *aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).*

*L'accessibilità a tali aree dovrà esser garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.*

× ***Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento***

*In ambito portuale è necessario sia garantita la presenza di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, ciascun porto pertanto deve essere dotato almeno di:*

- *uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto o in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti;*
- *uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello.*

## **7. Descrizione degli elaborati-tipo componenti il PRP**

- a. relazione generale;
- b. elaborati grafici di piano;
- c. elaborati integrativi di piano;
- d. norme d'attuazione;
- e. allegati:
  - e.1 elaborati di documentazione;
  - e.2 studi di settore.

### **a. Relazione generale**

La relazione generale del PRP ha i seguenti obiettivi primari:

- fornire un'adeguata testimonianza del percorso metodologico adottato nelle fasi di formazione della proposta di PRP, anche con riferimento ai distinti sotto ambiti;
- descrivere i contenuti della proposta di PRP;
- fornire una ragionata sintesi degli studi di settore a supporto del percorso di pianificazione;
- indicare le fasi attuative del piano nel tempo e la stima dei costi dei correlati interventi.

Tali obiettivi primari comprendono tra l'altro:

- la descrizione e la valutazione della situazione esistente sotto il profilo sia fisico morfologico/funzionale (naturale, storica, culturale, ambientale, infrastrutturale, funzionale, ecc.) sia istituzionale e programmatorio (soggetti, proprietà, concessioni, vincoli preordinati, stato della pianificazione ed attuazione, ecc.), considerata in riferimento all'area portuale, al contesto urbano-comunale, all'assetto territoriale regionale e come rappresentata nei grafici di documentazione;
- l'illustrazione degli obiettivi e delle strategie generali e specifiche adottate dal piano, delle operazioni di piano e di progetto e la descrizione del modello di assetto morfologico-funzionale adottato, motivando ed argomentando le scelte sia in coerenza con le linee di programmazione e pianificazione sia con lo stato, le potenzialità, anche in termini di offerta, dell'area portuale e le esigenze del contesto urbano;
- l'illustrazione delle operazioni preventive alle decisioni del piano, in ordine alla sostenibilità ambientale e sociale degli interventi, alla fattibilità economica degli stessi;
- l'illustrazione dei regimi normativi e delle regole, degli strumenti e delle priorità operative adottate nelle norme d'attuazione; l'indicazione degli strumenti e delle procedure di validazione preventiva degli interventi attuativi in rapporto agli obiettivi e requisiti previsti dal piano;

## **b. Elaborati grafici di piano**

- a) la delimitazione dell'ambito di PRP con l'individuazione dei sotto-ambiti;
- b) l'indicazione delle aree demaniali marittime;
- c) l'individuazione delle aree funzionali, interne ai sotto-ambiti, essendo ciascuna area caratterizzata dalla propria destinazione d'uso;
- d) il sistema dei vincoli sovraordinati e di nuova definizione;
- e) i generali caratteri plano-altimetrici: canali di accesso, specchi acquei interni, opere portuali (esterne e interne), piazzali e opere a terra;
- f) l'individuazione degli specchi acquei soggetti a dragaggi e delle aree eventualmente destinate a colmata, con indicazione di massima dei volumi in gioco;
- g) l'indicazione degli spazi, delle aree di servizio e delle attrezzature di uso collettivo;
- h) gli *innesti e gli affacci urbani*;
- i) le *interconnessioni infrastrutturali* stradali (esistenti e pianificate) all'interno dell'ambito con le reti di trasporto terrestre, esterne all'ambito (esistenti e pianificate o programmate), opportunamente gerarchizzate;
- j) l'individuazione delle aree oggetto di operazioni attuative unitarie, di regimi concessori o d'uso particolari;
- k) l'articolazione temporale e l'evidenziazione delle varie fasi attuative.

Le tavole di PRP hanno valore normativo e saranno redatte su cartografia aerofotogrammetria georeferenziata aggiornata in scala adeguata.

## **c. Elaborati integrativi del piano**

Trattasi di elaborati di inquadramento territoriale a carattere propositivo, senza valore normativo, e di specificazione delle proposte del piano, quali quelle relative ai corridoi ambientali interni o costieri, alle connessioni con il territorio e la città, alle aree urbane contigue al porto, nonché tutti gli elementi di supporto all'istruttoria per la valutazione del piano sotto i profili tecnico e ambientale e paesaggistico.

Sono redatti nelle forme e nelle scale più opportune alla miglior comprensione -anche dal punto di vista estetico percettivo- della configurazione futura.

## **d. Norme d'attuazione**

Le norme stabiliscono, nelle parti generali, contenuti, elaborati ed efficacia del piano e, nelle parti specifiche, i regimi di uso e trasformazione delle aree nonché delle opere infrastrutturali ad

esse connesse, le dotazioni di servizi collettivi ed i requisiti ambientali, le priorità, le procedure, gli indirizzi progettuali e gli strumenti d'attuazione.

Le norme, nelle parti specifiche, si articolano in **prescrittive e d'indirizzo**.

Le norme **prescrittive** riguardano:

- a. l'individuazione dell'ambito di piano con l'articolazione in sotto ambiti;
- b. l'individuazione del generale assetto plano-altimetrico degli elementi costituenti il piano (opere portuali esterne ed interne, specchi acquei, direttrici della viabilità stradale e ferroviaria, piazzali, aree di sosta ed edifici di servizio, etc.);
- c. le destinazioni d'uso delle aree, nonché le dotazioni di spazi e di servizi di uso collettivo;
- d. il riferimento ad un corredo di condizioni e criteri per la valutazione degli interventi (a livello programmatico e progettuale), sotto il profilo della sostenibilità ambientale, della qualità morfologico e funzionale degli edifici e della fattibilità tecnica ed economica . Le "Norme tecniche ambientali" costituiscono parte integrante di detto corredo di condizioni e criteri;
- e. l'individuazione degli ambiti di applicazione dei regimi di appartenenza (demanio, pubblico, privato) e d'uso delle aree, dei regimi concessori, degli eventuali strumenti attuativi o operativi delle opere e degli interventi;
- f. gli indirizzi e i protocolli per il monitoraggio dell'attuazione del piano al fine di verificare costantemente la validità dello strumento in termini di efficacia ed efficienza.

## **e. Allegati**

### **e.1 Elaborati di documentazione**

Si tratta di documenti riguardanti il quadro conoscitivo di riferimento, dallo stato di fatto (fisico, storico, ambientale, morfologico, urbanistico, funzionale e relazionale) relativo all'area portuale ed ai suoi rapporti con l'area urbana e regionale, agli atti di programmazione e pianificazione territoriale e locale e dei vincoli sovraordinati vigenti.

A tale documentazione si aggiunge tutto ciò che serve ulteriormente per la comprensione delle scelte evidenziate nei grafici di piano.

Si tratta di elaborati privi di valore normativo ma con funzioni di supporto ai grafici di piano.

### **e.2 Studi di settore**

Sono quelli i cui risultati sono sintetizzati nella Relazione Generale, e che sono utilizzati per le attività di valutazione integrata e di valutazione ambientale strategica, ovvero:

- a) analisi della compatibilità dei traffici marittimi in relazione alla configurazione di piano (anche

- con modelli di simulazione per l'ottimizzazione del grado di occupazione delle banchine);
- b) studio meteomarinario (clima del moto ondoso al largo e sotto costa; livelli del mare; correnti e trasporto solido associato; venti ...);
  - c) analisi delle ripercussioni indotte dalle nuove opere sulle spiagge adiacenti;
  - d) analisi del potenziale insabbiamento dell'imboccatura portuale;
  - e) studio delle operazioni di ingresso/uscita ed accosto delle imbarcazioni;
  - f) studio dell'agitazione ondosa all'interno del porto (onde di vento e onde di lungo periodo);
  - g) studio idrologico e idraulico dei corsi d'acqua che interferiscono con il porto;
  - h) inquadramento idrogeologico, geologico e geotecnico;
  - i) studio dell'inserimento urbanistico ed architettonico delle nuove infrastrutture portuali con riferimento alle emergenze architettoniche e storico-testimoniali;
  - j) studio dei collegamenti stradali;
  - k) studio della mobilità interna all'ambito.
  - l) Studio degli ecosistemi interessati alle opere portuali (bacino portuale e aree circostanti interessate, falde, corpi idrici superficiali etc.)

### **Indagini da svolgere**

- batimetria;
- moto ondoso (al largo e sotto costa) e sulle variazioni del livello marino;
- caratteristiche anemologiche del paraggio;
- sicurezza della navigazione;
- agitazione interna;
- impatto ambientale e paesaggistico;
- caratteristiche geotecniche dei fondali interessati dalle opere;
- indagine storica relativa all'evoluzione del litorale;
- insabbiamenti dell'imboccatura e del canale di accesso;
- influenza delle nuove strutture sul regime dei litorali adiacenti (tenuto conto delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali interessati)
- sistema della mobilità - accessibilità - sosta in raccordo con il nuovo assetto portuale;
- analisi del fabbisogno idrico e di depurazione
- ispezione preliminare e mappatura delle praterie a *Poseidonia Oceanica*

Oltre alla stabilità strutturale e geotecnica dell'opera si ritiene necessario che sia verificata anche la

sua funzionalità idraulica (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso) congiuntamente all'uso che si intende attribuire all'eventuale banchinamento interno dell'opera di difesa, al fine di pervenire a scelte tecnicamente ammissibili, anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteomarinari estremi.

## **8. Processo di Valutazione**

Per ciò che concerne il processo di valutazione e ed i contenuti specifici che esso prevede, si rimanda alla Relazione sulle Attività di Valutazione, che risulta essere parte integrante della presente Relazione Tecnica per l'Avvio del Procedimento.

## **9. Soggetti da coinvolgere nel procedimento**

REGIONE TOSCANA

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

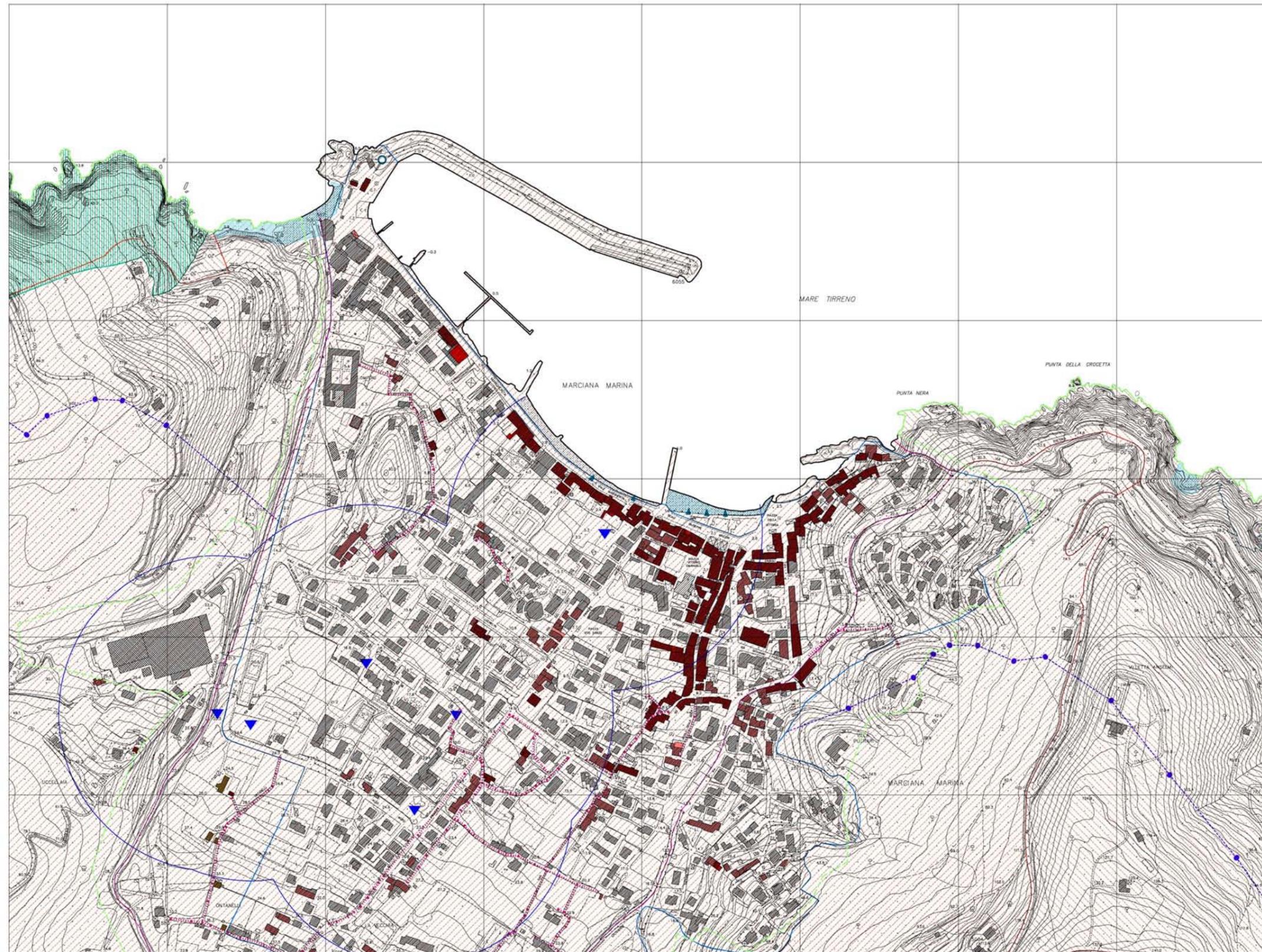
CAPITANERIA DI PORTO

## **Allegati alla relazione di avvio del procedimento**

1. Deliberazioni e determinazioni dirigenziali dell'Amministrazione comunale di Marciana Marina;
2. Concessioni demaniali;
3. Contratti/convenzioni di affidamento;

## **Allegati tecnici**

- 1- RUC - Estratto Tav. n 2a *Analisi e Valutazione*
- 2- RUC - Estratto Tav. n 2 *Progetto*
- 3- Tavola fotografica



**STRUTTURA DEL TERRITORIO**

Assetto insediativo e patrimonio edilizio: analisi

- Perimetro del centro abitato
- Edifici classificati in area urbana
- Edificato di valore storico documentario
- Edifici di valore testimoniale
- Edifici di valore ambientale
- Edificato di valore monumentale
- Edificato consolidato recente

Ambiti di valore naturalistico e paesaggistico

- Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano
- Zone A - ex Delibera 296/88 del Consiglio Regionale - PTC (disciplina)
- Zone B,C,D - ex Delibera 296/88 del Consiglio Regionale - salvaguardia art. 81 PIT

Costa

- Costa rocciosa bassa-Arenili sabbiosi e ghiaiosi
- Sentieri ed accessi al mare
- Accesso al mare

**CONDIZIONI AMBIENTALI DI TRASFORMABILITA'**

Il paesaggio, i beni culturali, il patrimonio storico ambientale, i vincoli

- Limite Vincolo Paesaggistico (D. Lgs. 42/2004)
- SIR - ZPS "Monte Capanne-Promontorio dell'Enfola" (cod. Sito IT 5160012)
- Area esclusa dal vincolo idrogeologico
- Area di rispetto pozzi
- Area di rispetto sorgenti

Tutto il territorio comunale è sottoposto a Vincolo Paesaggistico ex Legge 1497/39 (ora D. Lgs 42/2004)

**STRUTTURA DEL TERRITORIO**

**Assetto insediativo e patrimonio edilizio: analisi**

- Perimetro del centro abitato
- Edifici classificati in area urbana
- Edificato di valore storico documentario
- Edifici di valore testimoniale
- Edifici di valore ambientale
- Edificato di valore monumentale
- Edificato consolidato recente

**Ambiti di valore naturalistico e paesaggistico**

- Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano
- Zone A - ex Delibera 296/88 del Consiglio Regionale - PTC (disciplina)
- Zone B,C,D - ex Delibera 296/88 del Consiglio Regionale - salvaguardia art. 81 PIT

**Costa**

- Costa rocciosa bassa-Arenili sabbiosi e ghiaiosi
- Sentieri ed accessi al mare
- Accesso al mare

**CONDIZIONI AMBIENTALI DI TRASFORMABILITA'**

**Il paesaggio, i beni culturali, il patrimonio storico ambientale, i vincoli**

- Limite Vincolo Paesaggistico (D. Lgs. 42/2004)
- SIR - ZPS "Monte Capanne-Promontorio dell'Enfola" (cod. Sito IT 5160012)
- Area esclusa dal vincolo idrogeologico
- Area di rispetto pozzi
- Area di rispetto sorgenti

Tutto il territorio comunale è sottoposto a Vincolo Paesaggistico ex Legge 1497/39 (ora D. Lgs 42/2004)

**GLI AMBITI DI PROGETTO E LE AREE NORMATIVE**

**Struttura del territorio**

- UTOE 1 - Paese
- UTOE 2 - Capella
- UTOE 3 - La Cala
- UTOE 4 - Il Bagno
- La costa:
  - La Cala-La Capella-Punta del Madonna-Punta del Neutro (Punta della Crocetta-Punta Scheggio-Bagno-Punta Spazi)
  - La collina: (Val di Capanne-Locelle)
  - (Lavaicchio-Pini-Acqua Calda)

**Territorio agricolo e aree boscate**

- PFA - Zone a prevalente funzione agricola
- EFA - Zone a esclusiva funzione agricola
- AB - Aree boscate o di valore naturalistico e paesaggistico

**Abitato e infrastrutture di servizio**

- Centro abitato
- Lungomare
- Ambiti per infrastrutture e servizi
- Aree a bassa densità abitativa

**MOBILITA' ED ACCESSIBILITA' URBANA E TERRITORIALE**

**Accessibilità urbana e territoriale**

- Ambiti ed edifici da rendere accessibili/visitabili/fuibili
- Corridoio di salvaguardia per variante viabilità per "La Cala"

**Infrastrutture stradali**

- Strade extraurbane secondarie (prov.le cat. C)
- Corridoio infrastrutturale per viabilità extraurbana Portoferraio-Marciana (cat. C)
- Strade urbane di quartiere (prov.le cat. E)
- Strade locali urbane o extraurbane (cat. F)

**Percorrenze**

- Sentieri
- Percorsi ciclabili e pedonali

**ATTREZZATURE, IMPIANTI PUBBLICI, SERVIZI DI INTERESSE COLLETTIVO**

**Infrastrutture e reti**

- Impianti per la distribuzione dell'energia elettrica
- Pozzi
- Sorgenti
- Depuratore in progetto
- Impianto di potabilizzazione in progetto - Impianto istico
- Impianto di dissalazione in progetto e viabilità di accesso - Isola ecologica per servizi comunali

**Attrezzature, spazi e servizi di interesse pubblico o collettivo**

- AP - Attrezzature pubbliche e di interesse collettivo
- AS - Attrezzature scolastiche
- F1 - litorale di uso pubblico
- F2 - litorale in concessione ed impianti balneari
- F3 - cimitero
- F4 - attrezzature varie e servizi di interesse collettivo ed area di rispetto
- F5 - attrezzatura polifunzionale
- F6 - caserma
- FT - area portuale per approdo turistico e servizi di supporto
- P - Parcheggio pubblico
- VS - Area per impianti sportivi
- VA - Verde attrezzato
- VU - Verde di arredo urbano e piazze
- FV - Parco urbano

**Attuazione del R.U.**

- Ambiti di progettazione unitaria
- PdR - Piani di Recupero
- PEEP - Piano per l'Edilizia Economica e Popolare (in fase di attuazione) (Del. C.C. n. 10 del 30.03.2004)
- PEEP - Piano per l'Edilizia Economica e Popolare (in fase di previsione)

