

Comune di Portoferraio
Accordo di pianificazione
per la realizzazione del sistema delle attrezzature della
portualità turistica e della filiera nautica
Variante agli articoli 21, 22, 23, 29, 31, 39, 44
Introduzione articoli 23 bis, 23 ter e 34 bis
del Piano Strutturale
SINTESI NON TECNICA

**Variante agli articoli 21, 22, 23, 29, 31, 39, 44
Introduzione articoli 23 bis, 23 ter e 34 bis
del Piano Strutturale per adeguamento
al pit/masterplan della portualita'**



La parte più interna della rada di Portoferraio, il porto più sicuro e più naturale del Tirreno, articolato secondo una gerarchia storica e funzionale: la darsena medicea, monumento e porto di transito; il porto commerciale funzionalmente strutturato per i traghetti e da qualificare paesaggisticamente; il porto cantieri da realizzare in luogo di quanto resta dello storico e distrutto apparato industriale di Portoferraio riqualificando il water front; S.Giovanni, un approdo a servizio della nautica minore



La genesi delle previsioni

- 1979/85: piano regionale porti e approdi turistici, a portoferraio si prevede un sistema articolato su tre ambiti: darsena medicea e porto commerciale; porto cantieri; approdo di s.giovanni; per un totale di 1050 posti barca
- 1985 – 2000: si susseguono proposte ed iniziative e non pervengono a formalizzazione alcuna
- 2000 – 2002: il piano strutturale conferma la previsione del piano regionale porti e approdi turistici
- 2004: viene presentato un piano attuativo denominato piano dei porti turistici articolato in due ambiti, S.Giovanni e Porto Cantieri, a S.Giovanni si prevede di utilizzare tutte le disponibilità edificatore del PS.:
- 2004: viene presentato un progetto preliminare di porto turistico ed attivata una procedura ai sensi del DPR 509/97;
- 2004: dicembre: annullamento R.U. e piano dei porti
- 2005: settembre:adozione nuovo R.U. che prevede specifica piano di settore per la portualità
- 2005: a seguito procedura evidenza pubblica ex DPR 509/97 sono presentati altri tre progetti; la procedura concorsuale prosegue successivamente con convocazione conferenza dei servizi in data che sospende ogni determinazione in attesa della definizione degli atti di governo del territorio
- 2007:approvazione R.U. e avvio procedimento formazione programma di settore
- 2008: approvazione PIT e induce la formazione di un accordo di pianificazione

Le tante proposte del passato



a sinistra e a destra due diversi progetti presentati
tra fine anni 90 ed il 2004 per s.giovanni,
in ambedue i casi un impatto
significativo sul territorio, e sul paesaggio

Il procedimento

- 1. avvio del procedimento con delibera di consiglio comunale di approvazione specifico atto d'indirizzo con allegato documento di scooping per avvio processo di valutazione
- 2. invio documenti a tutti gli enti per ottenere contributi ed osservazioni
- 3. avvio del confronto con la società locale tramite una conferenza pubblica e successivi incontri

Gli elaborati prodotti

- **QUADRO CONOSCITIVO**

- **Relazione**

- **Elaborato QC.1** documento di avvio del procedimento
- **Elaborato QC.2** delibera Giunta Comunale
- **Elaborato QC.3** verbale conferenza tecnica 24.10.07
- **Elaborato QC.4** report contributi all'avvio del procedimento
- **Elaborato QC.5** gli strumenti di pianificazione vigenti
- **Elaborato QC.6** protocollo intesa per la qualificazione del sistema portuale dell'isola d'Elba
- **Elaborato QC.7** analisi dello stato dei luoghi
- **Elaborato QC.8** statuto dei luoghi e del paesaggio
- **Elaborato QC.9** carta analisi territoriale dei valori paesaggistici e individuazione delle aree di degrado
- **Elaborato QC.10** carta concessioni demaniali in essere, posti barca censiti

- **VALUTAZIONE INTEGRATA, AMBIENTALE E STRATEGICA**

- documento di Scooping - avvio procedura di valutazione
- valutazione intermedia
- valutazione paesaggistica - carta di valutazione valori paesaggistici
- valutazione finale all'adozione del piano

- **PROGETTO**

- **Elaborato a)** variante al piano strutturale - relazione illustrativa
- **Elaborato b)** piano strutturale norme vigenti
- **Elaborato c)** piano strutturale norme modificate
- **Elaborato d)** piano strutturale vigente tavola 2
- **Elaborato e)** piano strutturale variato tavola 2

analisi dello stato dei luoghi



- Due diverse viste del porto cantieri allo stato attuale, commistione funzionale e aree degradate, impossibilità per la città nuova di affacciarsi sul mare

analisi dello stato dei luoghi



- Ancora due diverse viste del porto cantieri allo stato attuale, commistione funzionale e aree degradate ed in abbandono, espressione di marginalità

analisi dello stato dei luoghi



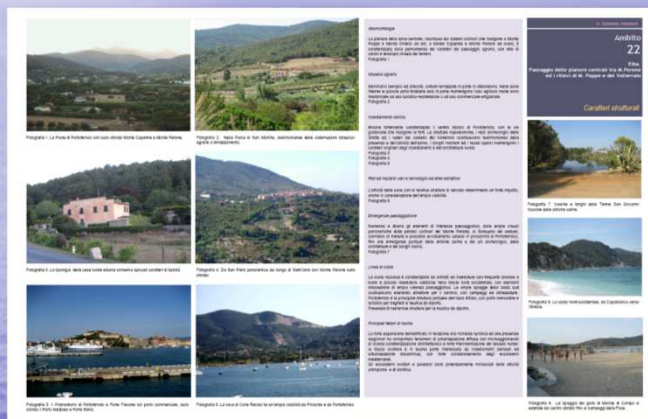
- Porto cantieri, la pochezza e la povertà dei fronti urbani: assenza di relazioni, barriere all'uso pubblico urbano del water front

analisi dello stato dei luoghi



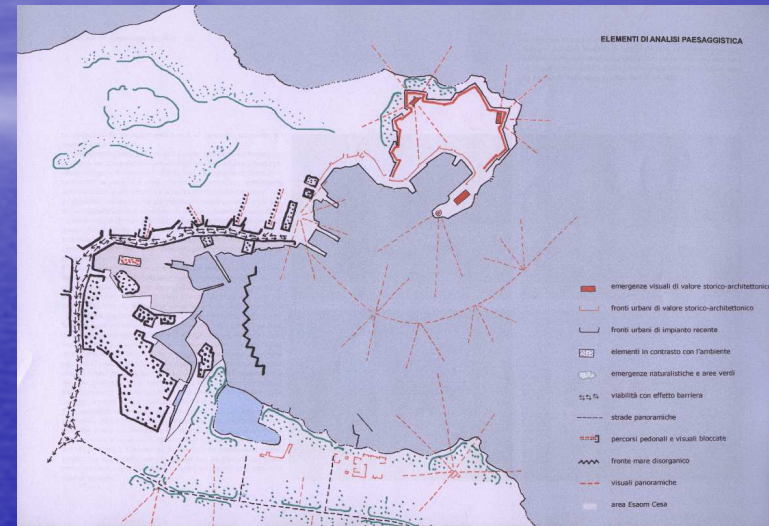
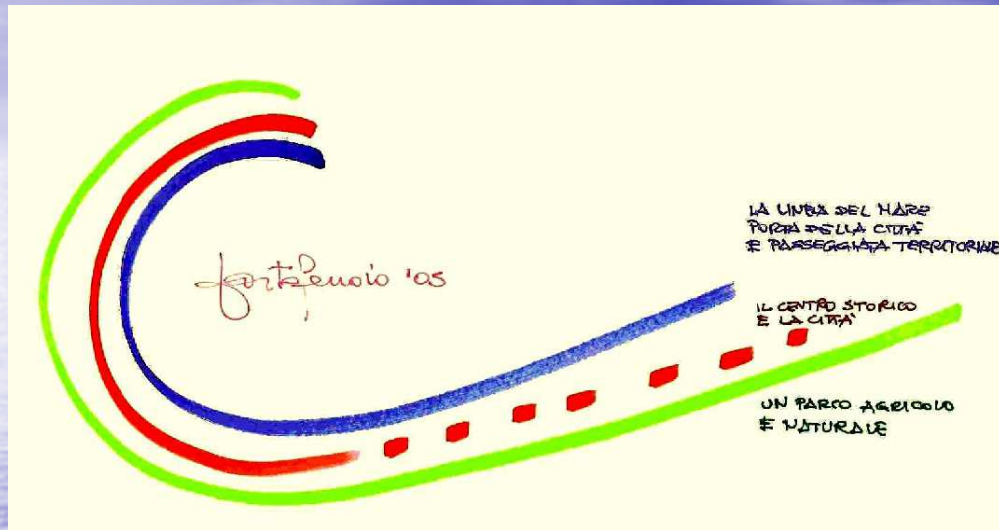
- Lo stato di quasi abbandono di S. Giovanni, ove proliferano usi impropri

Lo statuto dei luoghi e del paesaggio



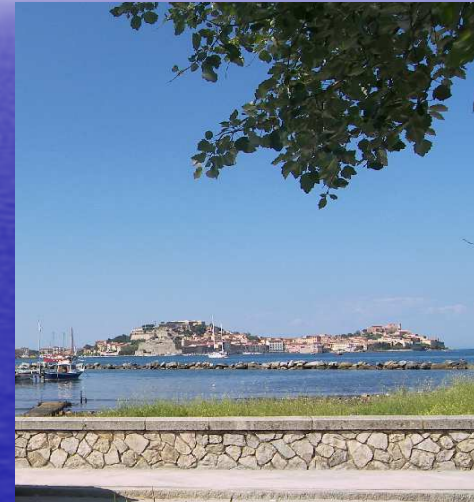
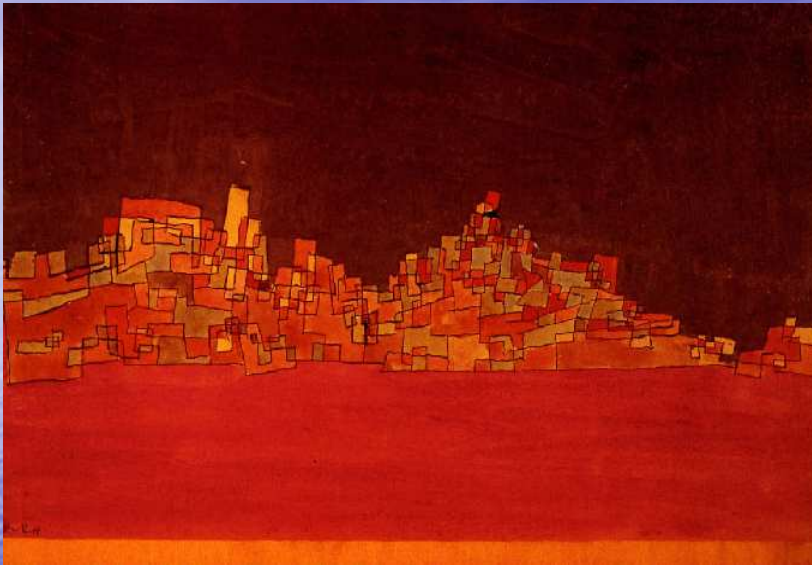
- La ricerca di valori, permanenze, elementi strutturali: le analisi del PTCP assunte come riferimento unitamente agli elaborati di aggiornamento del PIT, la ricerca fotografica come strumento di percezione di facile comprensione e pertanto condivisione

ANALISI PERCETTIVA



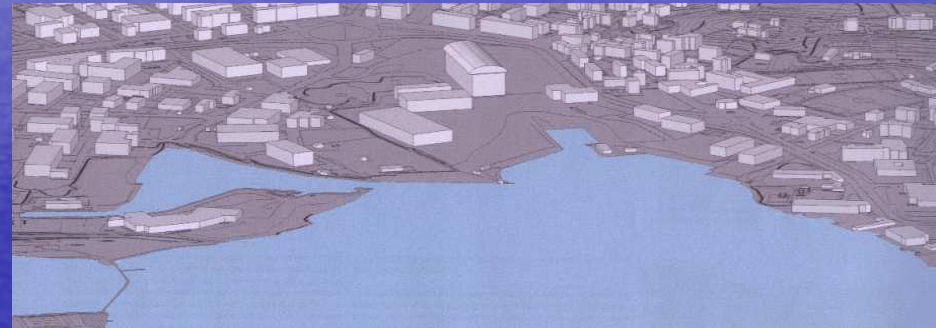
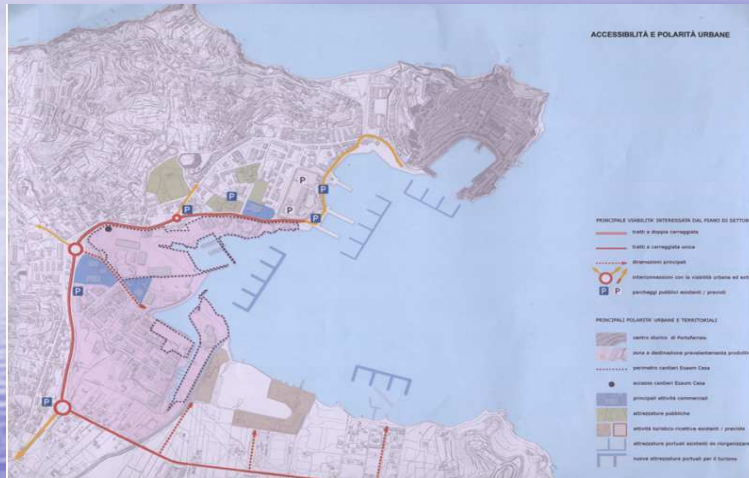
- Percezione e sintesi:
- a destra l'analisi dell'approccio a Portoferraio dal mare, con indicate le diverse strutture territoriali ed urbane caratterizzanti
- a sinistra la sintesi grafica che immediatamente lascia percepire la centralità dell'acqua, conseguentemente l'importanza del water front

percezione e sintesi



- a destra Portoferraio vista da s.giovanni
- a sinistra Portoferraio disegnata da Paul Klee, "la città su due colli", comunque emerge la linearità e quasi impercettibilità della linea di contatto tra città e mare, l'incombenza del costruito sul mare, la necessità di qualificare in coerenza con questa condizione che si tradurrà nell'indirizzo volto ad evitare opere foranee occludenti ed impattanti (moli con mantellate di blocchi in pietra o in cemento, dighe foranee come barriere tout court

Percezione e sintesi



- A sinistra analisi di accessibilità e polarità urbane che esalta l'unitarietà di sistema e le singole polarità e specializzazioni dettate anche e soprattutto dai caratteri territoriali - paesaggistici
- A destra la frammentazione edilizia e la carenza di disegno urbano esaltati in una elaborazione grafica con vista volo di uccello dell'area del porto cantieri pur nella uniformità della semplice schematica rappresentazione planivolumetrica degli edifici

Punti di forza punti di debolezza

2.1 punti di forza e di debolezza dell'insediamento

| Punti di forza | Punti di debolezza |
|---|--|
| Permanenza della struttura urbana storica | Degradazione localizzata dei particolari architettonici ed edilizi degli arredi |
| Chiara cesura tra città e campagna a livello territoriale e d'immagine vasta | Cultura della residenza a bassa densità figlia anche della scarsa o nulla qualità dell'insediamento urbano moderno |
| Sovradimensionamento strutturale del mare e della cornice di collinare nel quadro visuale | Povertà architettonica paesaggistica del water front urbano con esclusione della darsena medicea ed in parte del porto commerciale |
| Concentrazione urbana delle funzioni | Dispersione della residenzialità |
| Connotati agricoli residuali ma presenti | Marginalità dell'agricoltura e sovrastima funzionale e paesaggistica della copertura vegetale d'impianto recente (pinete) |
| Degradazione dell'ambito Stazione marittima | Degradazione e abbandono dell'ambito Stazione marittima |
| Necessità di uno sbocco a mare non meramente funzionalistico della città moderna | Degradazione del fronte mare di Viale Tesei, Viale Cacciò e antiche saline |
| | Collocazione e limitazione di esercizio del deposito carburanti |
| Dimensione degli spazi produttivi del cantiere Esaom | Funzionalità in degrado degli spazi del cantiere Esaom |
| Permanenza della bassa densità edilizia a S.Giovanni | Limitazione dell'affaccio a mare tra il Fosso della Madonnina e S.Giovanni |
| Buon livello di naturalità della costa dalle Grotte a Magazzini | Insufficienza o assenza di qualsivoglia di servizi per l'utenza balneare sulla costa dalle Grotte a Magazzini |
| Dimensione e sicurezza della rada | Ormeggio libero delle imbarcazioni in rada |
| | |

l'identificazione degli elementi strutturali e statutari

SEZIONE 2 RICONOSCIMENTO DEI VALORI

| SEZIONE 2 RICONOSCIMENTO DEI VALORI | | | |
|--|---|---|---|
| Componenti | Valori relativi alla qualità ambientale | Valori storico-culturali | Valori ecologico-paesaggistici |
| In sediamenti e infrastrutture | La dotazione di valori relativi alla qualità ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture è ordinaria. | Rivestono valore il centro storico ed il sistema delle fortificazioni, capoluogo di comune e le frazioni quali gli aggregati ed i centri minori, ville ed i giardini, le case coloniche, in quanto documenti storici e culturali ed elementi di identificazione per le comunità locali. Le parti del territorio rurale che svolgono un ruolo di integrazione funzionale e sociale con le strutture urbane, rivestono valore paesaggistico. I valori di cui sopra risultano specificati dal PTC e dal PS. Costituiscono beni di notevole interesse pubblico: il centro storico di Portoferraio, una delle più belle città-porto del Mediterraneo, che mostra i caratteri urbanistici delle origini medicee, a cui si sono sommati gli interventi napoleonici; quanto residua delle saline a S. Girolamo; nella piana di S. Giovanni, e Magazzini l'insediamento della Villa - Fattoria della Chiusa. | Rivestono valore paesaggistico le strade nazionali e provinciali, i centri capoluogo e le frazioni, gli aggregati ed i centri storici minori e le ville ed i giardini, le case coloniche, in quanto consentono la percezione di visuali panoramiche e ne sono oggetto. Le parti del territorio rurale che svolgono un ruolo di integrazione funzionale e sociale con le strutture urbane rivestono valore paesaggistico per la configurazione del sito, per il paesaggio agrario, per il rapporto morfologico fra città e territorio rurale. Particolare rilevanza, anche perché ormai fissata in opere d'arte di Paul Klee, riveste l'insediamento di Portoferraio, la città su due colli. |
| Territorio rurale - a vocazione agricola e forestale | I residui terreni agricoli della piana di S. Giovanni. | Alcune case rurali per quanto trasformati in residenza ordinaria ed alcune ville nel piano di S. Giovanni. | Residue orditure di campi con fossi di scolo e vegetazione ripariale. |
| Caratteri di naturalità (geomorfologia, idrografia naturale) | L'ambito di interesse è ormai da considerare urbanizzato per quanto siano rilevabili tracce della originaria struttura naturale ed agraria. | La dotazione di valori storico-culturali nell'ambito del territorio rurale è ordinaria. | Assume rilevanza la contrapposizione tra fronte urbano e fronte meridionale, da S. Giovanni a Magazzini, della costa. Infatti alla compattezza del fronte urbano dominato dalle masse edificate saldamente sottoposte al sistema delle fortificazioni, corrisponde la bassa densità un paesaggio fatto per linee orizzontali punteggiato dall'emergere di alcune imponenti alberature di eucalipti sul versante opposto. |
| Rilevanza dei valori rispetto al contesto | Ordinaria | Significativa | Significativa |

Statuto dei luoghi e del paesaggio

IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI E DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA PER SINGOLA AREA AD OGGI

3

| Darsena Medicea, Porto Commerciale, Porto Cantieri | Elementi di valore | Elementi di rischio | Permanenza dei valori/annotazioni |
|---|---|---|---|
| | valore paesaggistico assoluto per quanto inerente la darsena medicea in relazione al rapporto diretto con il sistema delle fortificazioni e ad al centro storico; le potenzialità della generica unitarietà moderna del fronte edificato in frangia alle banchine del porto commerciale; la linearità e la prevalenza del paesaggio orizzontale nella vista dal mare o dalla sponda opposta della rada; | Può rappresentare un rischio la realizzazione di una trasformazione portuale ed edilizia dell'area degradata del porto cantieri non in sintonia con la linearità e la prevalenza del paesaggio orizzontale nella vista da mare o dalla sponda opposta della rada, con l'unitarietà moderna del fronte edificato in frangia alle banchine del porto commerciale; | Il sistema insediativo ed edilizio dell'area della "stazione marittima" da ricostituire |

Statuto dei luoghi e del paesaggio

INDIRIZZI DI TUTELA E RIQUALIFICAZIONE

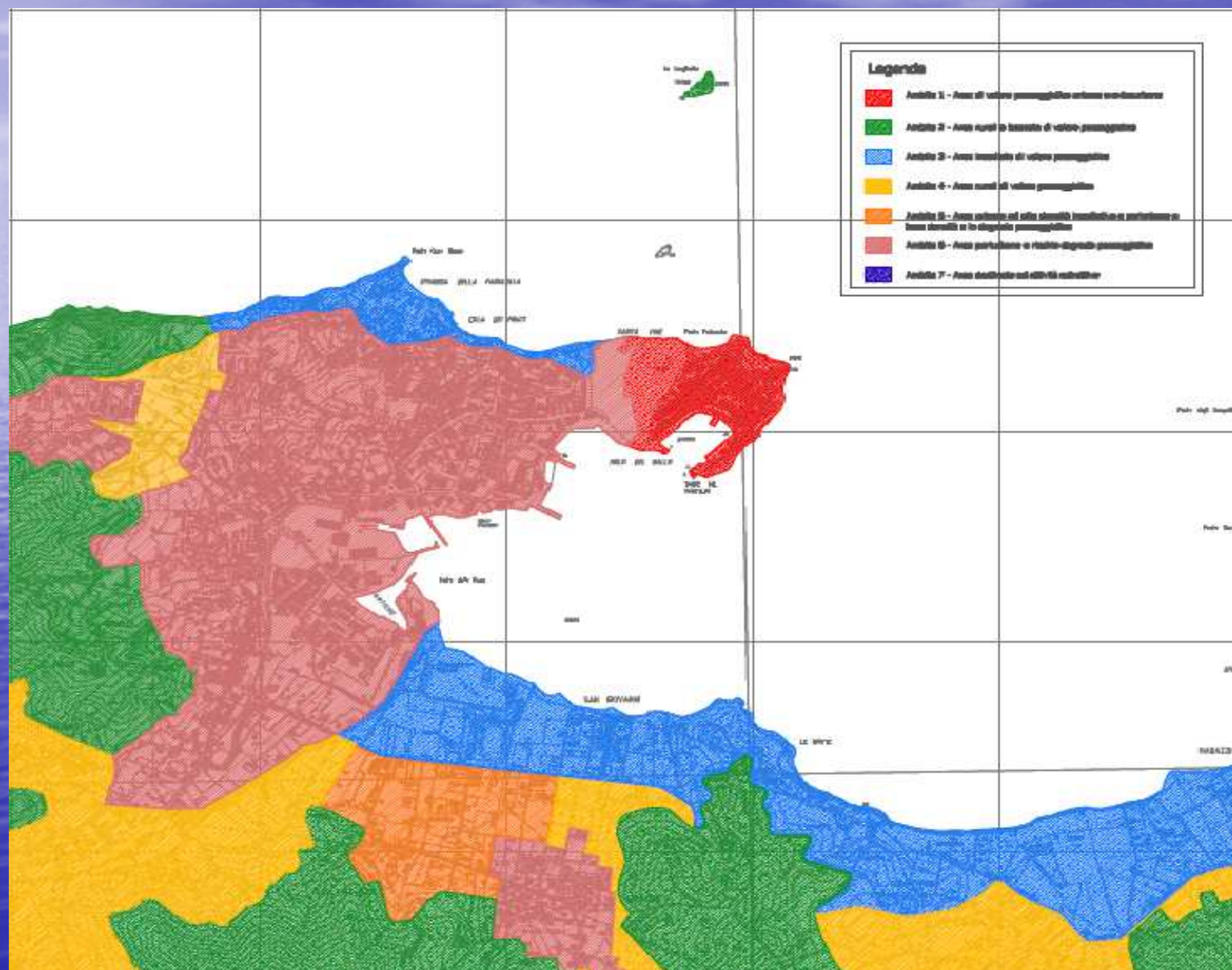
| Darsena Medicea, Porto Commerciale, Porto Cantieri | |
|---|--|
| I | Ai fine di garantire l'inserimento delle nuove strutture portuali si deve perseguire la linearità e la prevalenza del paesaggio orizzontale nella vista dal mare o dalla sponda opposta della rada soprattutto nella realizzazione dei moli foranei del porto turistico; |
| | gli edifici che si realizzeranno dovranno essere collocati in modo da offrire soluzioni funzionali ad un riordino dell'insediamento urbano; alla chiara individuazione delle varie destinazioni funzionali; a limitare gli impatti delle pregresse edificazioni (area artigianale delle Antiche Saline frutto del primo PRG Campos Venuti); a garantire nuovi affacci sul mare, in particolare alla città moderna che questo rapporto non ha conosciuto prima per la presenza dell'acciaieria, dopo per gli esiti dei confusi tentativi di deindustrializzazione post bellici; nell'ambito della predisposizione della documentazione finalizzata all'ottenimento della autorizzazione paesaggistica relativa al progetto di ogni singolo intervento, è fatto obbligo di predisporre specifico elaborato che dia conto della congruità planivolumetrica ed estetica dei nuovi edifici con quelli esistenti, della funzionali paesaggistica oltre che urbanistica degli assetti insediativi e degli spazi liberi; |

Statuto dei luoghi e del paesaggio

INDIRIZZI DI TUTELA E RIQUALIFICAZIONE

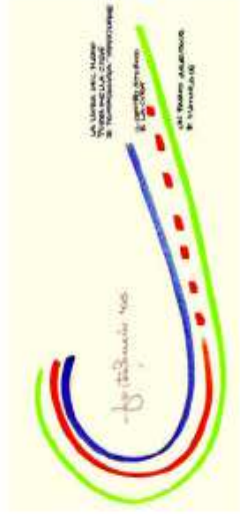
| <u>S.Giovanni</u> | |
|-------------------|---|
| | <p>Al fine di garantire l'inserimento delle nuove strutture portuali si deve perseguire la linearità e la prevalenza del paesaggio orizzontale nella vista dal mare o dalla sponda opposta della rada soprattutto nella realizzazione dei moli foranei dell'approdo turistico, collocando al di fuori del sistema delle banchine fronte mare la maggior parte dei servizi portuali che non necessitano di un rapporto diretto con gli specchi acquei o le imbarcazioni ed i loro fruitori; l'inserimento dei nuovi volumi edilizi dovrà avvenire senza sacrificio delle masse arboree esistenti ovvero rafforzando il sistema degli apparati di verde e delle alberature, individuando, per quanto possibile in modo chiaro, la specifica destinazione funzionale delle aree (parcheggi, verde di arredo, verde attrezzato, percorsi pedonali, percorsi carrabili).</p> |
| | <p>che dia conto della congruità <u>planivolumetrica</u> ed estetica dei nuovi edifici con quelli esistenti. Al fine di garantire un coordinamento architettonico degli edifici che si realizzeranno tra di loro e nel contesto, nell'ambito della predisposizione della documentazione finalizzata all'ottenimento della autorizzazione paesaggistica relativa al progetto di ogni singolo intervento, è fatto obbligo di predisporre specifico elaborato</p> |

Classificazione paesaggistica del territorio



Classificazione paesaggistica del territorio

- Ripercorrendo anche i confini delle UTOE o di zona, una classificazione che evidenzia valori e degradi; di fatto costituisce il presupposto di una possibile rivoluzione urbanistica, perché solo nelle aree ad alta densità insediativa o periurbane e in degrado paesaggistico sarà possibile realizzare nuove costruzioni oltre che integrare o ristrutturare, restaurare l'esistente come altrove, ove aree "a bassa densità insediativa" sono individuate come aree rurali di valore paesaggistico da riclassificare in funzione della densità edilizia e delle trasformazioni intervenute come agricole e a tale funzione da ridestinare; spicca anche la particolare classificazione a fini di tutela e di limitazione delle trasformazioni degli ambiti costieri già caratterizzati da insediamenti urbani o diffusi (in blu in cartografia)



COMUNE DI PORTOFERRAIO
PROVINCIA DI LIVORNO

Accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica

Variante al Piano Strutturale

Il Sindaco:

Roberto Peria

Il dirigente

Arch. Mauro Pangi

VALUTAZIONE INTEGRATA RAPPORTO AMBIENTALE

GRUPPO DI LAVORO:

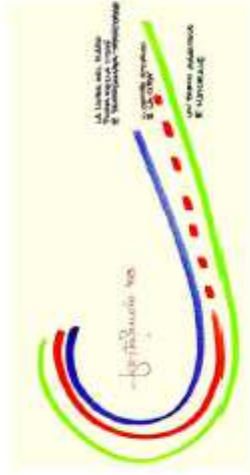
RENATO BUTTA (Ingegnere, SINTESIS S.r.l.), MARCO LANDESCCHI (Dottore in Scienze Ambientali,
SINTESIS S.r.l.), SERENA BUTTA (Dottore in Scienze Ambientali, collaboratrice SINTESIS S.r.l.).



via M. Ming. 15 Loc. 3
tel. 05948 402545 - fax 05948 403494
e-mail: info@studiomark.it

MARZO 2009

| | |
|--|-----|
| 1 OGGETTO ED OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E AL REGOLAMENTO URBANISTICO E DEL PROGRAMMA DI SETTORE PER LA PORTUALITÀ. 2 | |
| 2 QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE..... | 4 |
| 2.1 CARATTERIZZAZIONE METEOCLIMATICA..... | 4 |
| 2.1.1 Il clima..... | 4 |
| 2.1.2 Clima anemologico..... | 6 |
| 2.1.3 Moto ondoso, correnti e variazione del livello marino..... | 8 |
| 2.2 RISORSA IDRICA..... | 13 |
| 2.2.1 Approvvigionamento idrico..... | 13 |
| 2.2.2 Caratteristiche del sistema depurativo..... | 15 |
| 2.3 SUOLO..... | 20 |
| 2.3.1 Aspetti geologici..... | 20 |
| 2.3.2 Aspetti geomorfologici..... | 25 |
| 2.3.3 Aspetti geopedologici..... | 27 |
| 2.3.4 Capacità d'uso delle terre..... | 31 |
| 2.3.5 Sedimentologia e dinamica dei litorali..... | 37 |
| 2.3.6 Orografia ed idrografia..... | 40 |
| 2.3.7 Dissesto idrogeologico..... | 40 |
| 2.4 QUALITÀ DELL' ARIA..... | 42 |
| 2.5 INQUINAMENTO ACUSTICO..... | 45 |
| 2.6 INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO..... | 46 |
| 2.7 FLORA E FAUNA..... | 47 |
| 2.7.1 Aspetti vegetazionali e floristici..... | 47 |
| 2.7.2 La vegetazione..... | 47 |
| 2.7.3 Aspetti faunistici..... | 51 |
| 2.7.4 Componenti florofaunistiche dell' area oggetto di variante..... | 54 |
| 2.8 AREE DI INTERESSE PAESAGGISTICO-ARCHEOLOGICO-AMBIENTALE..... | 56 |
| 2.8.1 Classificazione del contesto paesaggistico e ambientale..... | 56 |
| 2.8.2 Fragilità del contesto paesaggistico e ambientale..... | 67 |
| 2.8.3 Report storico-paesaggistico..... | 71 |
| 2.9 ASPETTI SOCIO- ECONOMICI..... | 89 |
| 2.9.1 Aspetti demografici..... | 89 |
| 2.9.2 Aspetti socio-economici..... | 92 |
| 2.10 RIFIUTI E BONIFICHE..... | 98 |
| 2.10.1 Rifiuti..... | 98 |
| 2.10.2 Bonifiche..... | 102 |
| 3 MISURE DI MITIGAZIONE | 103 |
| 4 IL SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA VARIANTE..... | 104 |



COMUNE DI PORTOFERRAIO
PROVINCIA DI LIVORNO

Accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica

Variante al Piano Strutturale

Il Sindaco:

Roberto Peria

Il dirigente:

Arch. Mauro Pargi

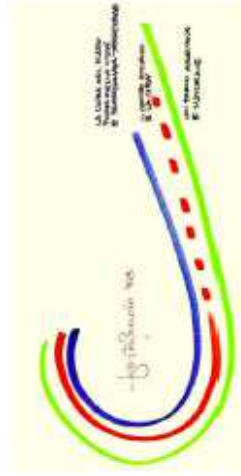
VALUTAZIONE INTEGRATA

GRUPPO DI LAVORO:

RENATO BUTTA (Ingegnere, SINTESIS S.r.l.), MARCO LANDESI (Dottore in Scienze Ambientali,
SINTESIS S.r.l.), SERENA BUTTA (Dottore in Scienze Ambientali, collaboratrice SINTESIS S.r.l.).



| | |
|---|-----|
| PREMESSA | 2 |
| A. ESAME DEL QUADRO PIANIFICATORIO COMPRENDENTE I PRINCIPALI SCENARI EVOLUTIVI. 3 | |
| A.1 OGGETTO ED OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PROPEDEUTICA ALLA FORMAZIONE DEL | 3 |
| PROGRAMMA DI SETTORE PER LA PORTUALITÀ – VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO | 3 |
| A.2 GLI OBIETTIVI GENERALI | 5 |
| A.3 GLI OBIETTIVI SPECIFICI | 6 |
| A.4 LE LINEE D'INDIRIZZO | 8 |
| A.5 SCENARI ED ALTERNATIVE | 8 |
| A.5.1 Alternativa "zero" | 9 |
| A.5.2 Alternativa "Darsena medicea" | 10 |
| A.5.3 Altre alternative proposte nel passato | 20 |
| A.6 LE AZIONI PREVISTE | 21 |
| B. VERIFICA DI COERENZA ESTERNA ED INTERNA..... | 21 |
| B.1 VERIFICA DI COERENZA ESTERNA | 21 |
| B.1.1 Gli strumenti di pianificazione territoriale di altri soggetti istituzionali | 48 |
| B.2 VERIFICA DI COERENZA INTERNA | 49 |
| C. ESAME DEL QUADRO DEGLI OBIETTIVI DELLE AZIONI E DEGLI INDICATORI | 60 |
| D. LA VALUTAZIONE INTEGRATA | 63 |
| D.1 CONSIDERAZIONI SUGLI ASPETTI TERRITORIALI, PAESAGGISTICI E INFRASTRUTTURALI | 74 |
| D.2 CONSIDERAZIONE SUGLI ASPETTI AMBIENTALI E CONTABILITÀ DELLE RISORSE | 75 |
| D.2.1 Produzione di rifiuti | 76 |
| D.2.2 Fabbisogno energetico | 76 |
| D.2.3 Risorsa idrica | 78 |
| D.2.4 Acque marine interne al porto | 78 |
| D.2.5 Rischio idraulico | 78 |
| D.2.6 Fenomeni di erosione costiera | 80 |
| D.2.7 Interferenza con S.I.C. o S.I.R. | 81 |
| D.2.8 Interferenza con il Parco Nazionale dell'Arcipelago Tossano | 82 |
| D.2.9 Interferenza con le praterie di Posidonia Oceanica (L.) Delile | 83 |
| D.2.10 Interferenza con la fauna marina - Individuazione dei fattori di disturbo | 85 |
| D.2.11 Interferenza con la fauna terrestre - Individuazione dei fattori di disturbo | 89 |
| D.3 CONSIDERAZIONE SUGLI ASPETTI SOCIO-ECONOMICI. LE PROSPETTIVE DELLA PORTUALITÀ LOCALE | 93 |
| D.4 CONSIDERAZIONI SULLA SALUTE UMANA E SULLA QUALITÀ DELLA VITA | 94 |
| D.5 CONSIDERAZIONI SUL PROCESSO VALUTATIVO: DALLA PROPOSTA DI VARIANTE, ALLE BOZZE E ALLA VERSIONE | 95 |
| FINALE | 99 |
| D.6 PROBLEMATICITÀ SUPERATE E CRITICITÀ RESIDUE. FABBISOGNI IDRAULICI, RISCHIO IDRAULICO, RIFIUTI, BONIFICHE, | 99 |
| INFRASTRUTTURE | 104 |
| E. IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE | 99 |
| E.1 FORME DI COMUNICAZIONE ED INFORMAZIONE | 99 |
| E.2 I MOMENTI DI PARTECIPAZIONE | 99 |
| E.3 LA VALUTAZIONE DELL'EFFICACIA DELLE AZIONI DI PARTECIPAZIONE | 104 |



COMUNE DI PORTOFERRAIO
PROVINCIA DI LIVORNO

Accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica

Variante al Piano Strutturale

Il Sindaco:
Roberto Perna

Il dirigente:
Arch. Mauro Parigi

VALUTAZIONE INTEGRATA RELAZIONE DI SINTESI

GRUPPO DI LAVORO:

RENATO BUTTA (Ingegnere, SINTESIS S.r.l.), MARCO LANDESCCHI (Dottore in Scienze Ambientali,
SINTESIS S.r.l.), SERENA BUTTA (Dottore in Scienze Ambientali, collaboratrice SINTESIS S.r.l.)



via M.L. King 15 Livorno
tel. 0586 915245 - fax 0586 803464
e-mail: info@studioinpes.com

MARZO 2009

Premessa.

La Valutazione Integrata (VI) consiste nella verifica che l'azione di governo del territorio, che può tradursi in atti di programmazione e pianificazione o in piani e programmi, è rivolta verso obiettivi di sostenibilità. Lo sviluppo sostenibile possiede una funzione di orientamento concreto delle politiche, e deve concretizzarsi in una strategia unitaria di tipo economico, sociale ed ambientale.

La presente VI è stata redatta con riferimento alla normativa generale e regionale (D.Lg. 152/06, per le parti non disciplinate dalla regione, art. 11 e seg. LR 1/05, Regolamento regionale n.4/R del 9.2.07, circolare sugli indirizzi transitori applicativi, DGR n. 87 del 9.2.09),

Essa si articola in tre documenti:

- Il rapporto Ambientale
- La valutazione integrata (propriamente detta)
- La sintesi non tecnica

Il rapporto Ambientale costituisce il Quadro conoscitivo ambientale che diventa punto di riferimento e supporto alle valutazioni che verranno sviluppate nel documento della valutazione integrata.

E' quindi uno strumento che consente di organizzare e sistematizzare le informazioni sulle matrici e componenti ambientali, che saranno poi analizzate nella valutazione vera e propria alla quale è demandata l'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione e di settore, nonché le stime e la contabilità delle risorse impiegate. I

Il rapporto ambientale contiene le informazioni di cui all'allegato 1 della direttiva 2001/42/CE.

La relazione di sintesi, documento che ha l'obiettivo di essere rivolto ai "non addetti ai lavori", descrive le fasi del processo di valutazione: essa contiene i risultati delle valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana, i risultati della verifica di coerenza interna ed esterna, le motivazioni fra soluzioni diverse o alternative, il sistema di monitoraggio per la gestione del Piano.

Previgente -Vigente

| Art.39 U.T.O.E. 4 – S.Giovanni | |
|--------------------------------|---|
| 1.Descrizione | |
| Sistema | della Costa |
| Subsistema | Insediativo: Tessuti Urbani Consolidati Insediativo: Nodi ed Assi di Struttura Urbana |
| S.T. | mq. 156.424 |
| Standards esistenti | parcheggi mq.6.000 istruzione mq. 5.400 attrezzature sportive mq.37.500 |
| Insedimenti previsti | mq. 2.500 s.u. residenziale: dei quali mq. 500 da recupero mq. 1.000 s.u. terziaria |
| Standards richiesti | $2.500:30 = 84 \times 18 = \text{mq.} 1.512$ $\text{mq.} 1.000 \times 0,80 = \text{mq.} 800$ |

| Art.39 U.T.O.E. 4 – S.Giovanni | |
|--------------------------------|---|
| 1.Descrizione | |
| Sistema | della Costa |
| Subsistema | Insediativo: Tessuti Urbani Consolidati Insediativo: Nodi ed Assi di Struttura Urbana |
| S.T. | mq. 156.424 |
| Standards esistenti | parcheggi mq.6.000 istruzione mq. 5.400 attrezzature sportive mq.37.500 |
| Insedimenti previsti | mq. 2.500 s.u. residenziale: dei quali mq. 500 da recupero mq. 1.000 s.u. terziaria porto turistico |
| Standards richiesti | $2.500:30 = 84 \times 18 = \text{mq.} 1.512$ $\text{mq.} 1.000 \times 0,80 = \text{mq.} 800$ $0,8 \text{ posti auto} \times \text{posto barca} = > 280$ |

- la variante non comporta incremento alcuno della edificabilità prevista dal P.S. approvato nel 2002; viene solo inserita la destinazione d'uso porto turistico, individuato lo standard di parcheggi per posto barca

Previgente -Vigente

| Art.44 U.T.O.E. 9 – Porto | |
|---------------------------|---|
| 1.Descrizione | |
| Sistema | della Costa |
| Subsistema | Insediativo: Nodi ed Assi di Struttura Urbana |
| S.T. | mq. 546.157 |
| Standards esistenti | attrezzature: mq.1.840 parcheggi: mq. 19.000 istruzione: mq.45.280 servizi comuni: mq. 5.920 |
| Insedimenti previsti | mq. 22.220 s.u. residenziale dei quali mq.11.000 da recupero mq. 14.500 s.u. terziaria dei quali mq. 2.000 da recupero mq. 7.000 s.c. produttiva porto turistico |
| Standards richiesti | $22.220:30 = 741 \times 18 = \text{mq.}13.338$ $\text{mq.}14.500 \times 0,80 = \text{mq.}11.600$ |

| Art.44 U.T.O.E. 9 – Porto | |
|---------------------------|---|
| 1.Descrizione | |
| Sistema | della Costa |
| Subsistema | Insediativo: Nodi ed Assi di Struttura Urbana |
| S.T. | mq. 546.157 |
| Standards esistenti | attrezzature: mq.1.840 parcheggi: mq. 19.000 istruzione: mq.45.280 servizi comuni: mq. 5.920 |
| Insedimenti previsti | mq. 22.220 s.u. residenziale dei quali mq.11.000 da recupero mq. 14.500 s.u. terziaria dei quali mq. 2.000 da recupero 200 posti letto in strutture ricettive mq. 7.000 s.c. produttiva porto turistico |
| Standards richiesti | $22.220:30 = 741 \times 18 = \text{mq.}13.338$ $\text{mq.}14.500 \times 0,80 = \text{mq.}11.600$ $0,8 \text{ posti auto} \times \text{posto barca} = > 320$ |

- la variante non comporta incremento alcuno della edificabilità prevista dal P.S. approvato nel 2002;viene solo inserita la destinazione d'uso porto turistico, individuato lo standard di parcheggi per posto barca

PS vigente

- Le UTOE sono fermate al “bagnasciuga” non è data indicazione alcuna circa la massima espansione possibile del porto cantieri e del porto di s.giovanni, circa le condizioni d’uso, le tutele, del mare territoriale

Variante P.S.

- Viene individuato il confine a mare delle UTOE e quindi la massima espansione possibile del porto cantieri e del porto di s.giovanni
- Vengono indicate due aree marine di protezione sul fronte della ex salina – bacino termale di s.giovanni, a valle del promontorio delle grotte
- Per la prima volta uno strumento urbanistico detta condizioni d'uso e norme di tutela del mare; il R.U. dettaglierà tale indicazione e potrà individuarne altre anche in altri ambiti, d'altra parte già l'R.U. vigente detta norme specifiche, per la salvaguardia, per le condizioni di ormeggio negli specchi marini del mare territoriale afferente Portoferraio, della costa preservandone il carattere pubblico e garantendo il libero accesso

s.giovanni, le condizioni di trasformabilità

A tal fine sono individuate le seguenti condizioni di trasformabilità che costituiranno riferimento per la progettazione e valutazione dei progetti:

1. mantenimento della prevalenza della dimensione orizzontale del paesaggio nella sua fruizione dal mare e dalle rive opposte della rada;
2. limitazione posti barca in relazione agli standard urbanistici disponibili nel rispetto delle diverse compatibilità ambientali definite e conservazione del punto di ormeggio posto tra la foce del fosso Condotto ed il prolungamento del pontile comunale destinato al servizio trasporto pubblico marittimo nella rada a tutela dello sviluppo del medesimo;
3. collocazione degli edifici previsti assicurando per quanto più possibile la libera visione degli specchi acquei;
4. costruzione in prossimità dello specchio acqueo dei soli servizi essenziali per la funzionalità del medesimo: servizi igienici, ufficio comando con servizi igienici, ufficio ormeggiatori con relativi servizi igienici, cala vele e ormeggi, sulla base di un indice funzionale alle dimostrate necessità definite dal RU;
5. mantenimento approdo naviglio per collegamenti marittimi TPL all'interno della rada e dell'isola;
6. realizzazione di una piazza antistante la scuola materna a margine di Via Damiani;
7. ristrutturazione – adeguamento di via Damiani dalla SP 26 a Via Giulianetti;
8. realizzazione passeggiata lungomare dal fosso del Condotto a Via Gasparri;
9. realizzazione di un parco pubblico attrezzato sul lungomare, caratterizzato da prati alberati, percorsi ciclabili, percorsi pedonali pavimentati e parcheggi tra la foce del Fosso del Condotto e il fosso del Bucine;
10. realizzazione della viabilità di accesso a S. Giovanni, ovvero definizione di una nuova connessione alla strada provinciale n. 26 tramite idonea rotonda;
11. nuova costruzione di edifici ad uso servizi portuali per un totale di 1000 mq. per destinazioni terziarie e commerciali e 900 mq. per destinazioni residenziali – foresteria –centro formazione a completamento ambito insediativo definito dalla scuola materna comunale;
12. realizzazione di apparati di arredo urbano unitari, con particolare riferimento alle sistemazioni lungo la viabilità;
13. valorizzazione ed incremento degli apparati arborei presenti;

porto cantieri, le condizioni di trasformabilità

A tal fine sono individuate le seguenti condizioni di trasformabilità che costituiranno riferimento per la progettazione e valutazione dei progetti:

1. mantenimento della prevalenza della dimensione orizzontale del paesaggio nella sua fruizione dal mare e dalle rive opposte della rada in relazione alla realizzazione delle opere foranee;
2. collocazione degli edifici previsti su Viale Tesei assicurando la libera visione degli specchi acquei e la discontinuità dei corpi edilizi;
3. limitazione posti barca del porto in relazione agli standard urbanistici disponibili nel rispetto delle diverse compatibilità funzionali definite, conservazione e riorganizzazione degli ormeggi in concessione demaniale industriale, riorganizzazione dei punti di ormeggio esistenti nell'ambito del bacino della Calle e del Fosso Riondo;
4. costruzione in prossimità dello specchio acqueo dei soli servizi essenziali per la funzionalità del porto: servizi igienici, ufficio comando con servizi igienici, ufficio ormeggiatori con relativi servizi igienici, cala vele e ormeggi sulla base di un indice funzionale alle dimostrate necessità definite dal RU;
5. realizzazione dei parcheggi di standard per il porto turistico almeno tra il 30 ed il 60 per cento in interrato e realizzazione in superficie dei parcheggi di relazione;
6. realizzazione pista ciclabile lungo Viale Tesei e Viale Cacciò;
7. realizzazione passeggiata lungomare sui moli foranei da connettere con ponte mobile sulla bocca del porto;
8. realizzazione moli foranei in modo tale da garantire il necessario ricambio delle acque dei bacini con modalità esclusivamente o prevalentemente naturali fatta eccezione eventualmente per la tratta in prossimità della foce del Fosso della Madonna; in sede di VIA, previa specifica analisi saranno determinate le esatte caratteristiche dell'opera;
9. realizzazione della viabilità di accesso alla nuova area di insediamento deposito carburanti;
10. realizzazione di apparati di arredo urbano unitari, con particolare riferimento alle sistemazioni lungo la viabilità;
11. approvvigionamento idrico come da articolo 23 ter;
12. realizzazione a carico del soggetto procedente degli eventuali necessari interventi di messa in sicurezza da rischio idraulico.

Porto cantieri, un progetto industriale, un piano di recupero, non una lottizzazione a mare.

La realizzazione del Porto Turistico, come definito dal RU. e dai conseguenti strumenti attuativi è subordinata alla presentazione di un progetto complessivo, di sviluppo industriale e produttivo, infrastrutturale, edilizio, che sarà valutato in relazione: a) alla mole degli investimenti previsti ed ai tempi di esecuzione delle opere; b) all'occupazione prodotta in fase di cantierizzazione e di gestione; c) alle attività di costruzione, riparazione, rimessaggio, refitting delle imbarcazioni che saranno svolte, tenuto conto che per la particolare localizzazione di Portoferraio sembra preferenziale operare nel settore della nautica di medie e grandi dimensioni; d) all'esperienza maturata nel settore della nautica da diporto e alle capacità di stabilire relazioni sociali, economiche e produttive con la comunità locale da parte del proponente; e) ai benefici accordati alla Amministrazione Comunale ad integrazione degli obblighi di legge in materia di oneri di urbanizzazione

s.giovanni

- Gli edifici di servizio al nuovo insediamento portuale sono realizzati lontani dalla linea di riva, in quantità limitata rispetto alle disponibilità date dal P.S. per la residenza - 900 mq. contro 2500 mq. destinata quasi esclusivamente a foresteria scuola vela – invariata la previsione terziaria; sul fronte mare un grande parco pubblico

11. nuova costruzione di edifici ad uso servizi portuali per un totale di 1000 mq. per destinazioni terziarie e commerciali e 900 mq. per destinazioni residenziali – foresteria –centro formazione a completamento ambito insediativo definito dalla scuola materna comunale;

La variante RU/PRP

- In attuazione del P.S. la variante definirà:
 1. gli ambiti portuali
 2. la zonizzazione funzionale delle aree interne ed esterne agli ambiti portuali
 3. le caratteristiche essenziali delle opere portuali
 4. il dimensionamento degli interventi nei limiti dati dal P.S., attestandosi a livelli più bassi confermando la logica della processuale attuazione delle previsioni generali del P.S. per successivi regolamenti urbanistici tenuto conto della verifica biennale dello stato di attuazione del R.U.
 5. l'assetto infrastrutturale (peraltro si prevedono solo interventi di razionalizzazione dell'esistente, realizzazione di raccordi stradali, ovvero si fa un porto senza costruire nuova viabilità, parcheggi, vaste aree di parco pubblico)

La variante RU/PRP

1. In termini procedurali trattasi di elaborazioni di competenza comunale seppure nell'ambito di un percorso partecipato
2. A valle è prevista la progettazione delle trasformazioni senza ulteriori passaggi pianificatori fermo restando il controllo ai fini paesaggistici; la scelta dei soggetti attuatori sarà conseguente:
 - 2.1 per il porto cantieri alla valutazione di piani d'impresa e di sviluppo economico ed occupazionale prima che dei progetti edilizi
 - 2.2 per s.giovanni alla verifica di ammissibilità di continuità del procedimento ex DPR 509/1997 innescato nel 2004 e pendente

