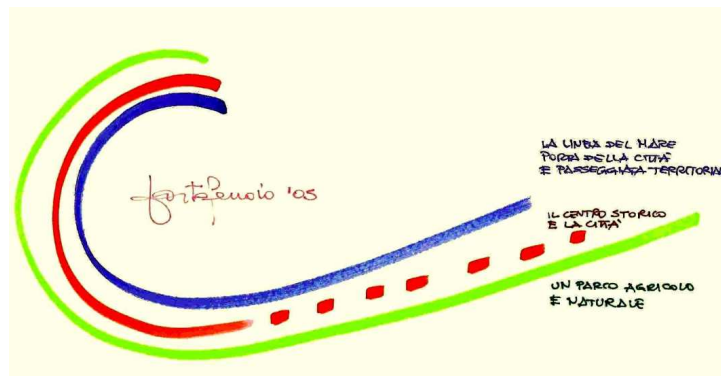


# Comune di Portoferraio



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

Variante al Piano Strutturale-Quadro Conoscitivo  
Report contributi all'avvio del procedimento

adottato	
approvato	
Il Sindaco, Roberto Peria	Il dirigente, arch.mauro parigi

Comune di Portoferraio – area V programmazione territoriale, sviluppo economico e culturale

# Contributi alla formazione degli strumenti

**1.** il procedimento ha preso avvio con la DCC. N. 230 del 01.06.07

**2.** a seguito della DCC. N. 230/07, la documentazione è stata inviata agli enti a cui si è ritenuto necessario e obbligatorio richiedere un parere ed un contributo conoscitivo; quindi è stata data massima diffusione dell'informazione per consentire a chiunque fosse interessato a partecipare al procedimento di presentare un proprio contributo conoscitivo o propositivo;

**3.** complessivamente sono pervenuti n. contributi così classificati:

**3.1** contributi di enti, : Regione Toscana Direzione generale politiche bei e attività culturali, Regione Toscana Direzione generale politiche territoriali e ambientali; Agenzia delle Dogane; Regione Toscana-URTAT; Regione Toscana Autorità di bacino Toscana Costa; Capitaneria di Porto di Portoferraio; Autorità Portuale;

**3.2** contributi di privati o società ricompresi all'interno dell'area interessata al programma di settore, n. : Elba2srl; EsaomCesa spa.; Futura srl; Ennit; Cioni; PirelliRE/Spazio Industriale;

**3.3** contributi altri n. 5: Sig. Corsi AnnaRita; ASAMAR; Sig. Paolo Gasparri; Sig. Orlandini Del Beccuto; inerente l'ambito del programma di settore risulta pure una precedente comunicazione della CNA, inviata al Comune ed alla Autorità portuale, con la quale si proponeva la realizzazione di un parcheggio multipiano nell'area già destinata a parcheggio a raso alle spalle della banchina Alto Fondale unitamente ad una contestuale riqualificazione paesaggistica del sito.

**4.** Al fine di proseguire nell'iter di formazione del programma, appare necessario enunciare sinteticamente i contenuti dei contributi ed esprimere una valutazione sintetica dei medesimi per poter individuare richieste di ulteriori contributi conoscitivi e/o approfondimenti, contributi propositivi. Di seguito si da conto dei contenuti pervenuti e a fronte si esplicita la valutazione dei medesimi, quindi per ciascuno di essi, in rapporto al RU. Si evidenziano elementi di criticità o inditizzi operativi per il proseguimento dell'iter di formazione del programma.

D'altra parte è utile sottolineare che la scelta dello strumento "programma di settore" era consapevole conseguenza della necessità di governare unitariamente una complessità territoriale, diverse funzioni tra loro in qualche modo correlate, pluralità di soggetti e competenza, condizionamenti procedurali consolidatisi nel tempo come la conferenza ex DPR 509/96 per l'individuazione del progetto finalizzato alla realizzazione dell'approdo turistico di S.Giovanni

## 4.1

Contributo: Regione Toscana/uffici vari	
contenuti	valutazione
<p>Il programma di settore viene associato o assimilato ad una variante al Piano Strutturale, quindi sono esplicitate raccomandazioni conseguenti ai dettati della LRT.1/05 ed al PIT.</p> <p>Risulta necessaria la valutazione integrata.</p> <p>Richiesta di dimensionamento dei punti di ormeggio e dei campi boe delimitandone ambiti di installazione e definendo criteri localizzativi e insediativi, gestionali.</p> <p>Viene richiesta una corretta valutazione paesaggistica previa analisi del paesaggio, l'individuazione delle aree di sensibilità paesaggistica.</p> <p>In dettaglio i vari uffici della Regione hanno osservato in sintesi:</p> <p>Il contributo è articolato in relazione alla valutazione svolta da cinque settori regionali:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Beni paesaggistici</li><li>• Tutela del territorio e della costa</li><li>• Logistica, Porti e Aeroporti</li><li>• Pianificazione Mobilità e Trasporti</li></ul>	<p><i>Al momento non è prevista una variazione del piano strutturale vigente. Questa fattispecie potrebbe invece ricorrere solo se si intende che collocando diversamente i 1050 posti barca individuati a suo tempo dal PREPAT e conseguentemente riportati nel piano strutturale. Per memoria si ricorda che 300 posti barca sono previsti nella Darsena Medicea, 400 nel cosiddetto porto cantieri, 350 a S.Giovanni. La variazione di allocazione dei posti barca previsti appare tuttavia probabile se la Sorpintendeza/Ministero BAC, conferma l'impossibilità di installare pontili galleggianti nello specchio della Darsena medicea.</i></p> <p><i>Deve essere verificato infine se agli effetti del PIT si debba ritenere superato definitivamente il PREPAT ed il relativo dimensionamento, se questo determini la decadenza di quanto previsto nel PS per conformità al PIT, oppure si debba procedere ad una variante al PS per riallocare i quantitativi previsti.</i></p> <p><i>Per quanto inerente la valutazione integrata, l'Avvio del</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sperimentazione e apporti collaborativi</b> In sintesi i contributi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Beni paesaggistici</b> Il contributo esplicita l'utilità di una analisi relativa alle aree di sensibilità paesaggistica in relazione a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- elementi di valore estetico culturale (individuazione beni sottoposti a vincolo)</li> <li>- qualità visive</li> <li>- criticità ambientali, urbanistiche, fisiche e morfologiche</li> <li>- schedatura del patrimonio edilizio esistente</li> </ul> indica la necessità che il programma di settore determini criteri per l'inserimento ambientale e paesaggistico delle strutture, elementi per la valutazione d'impatto visivo e paesaggistico, criteri per l'inserimento paesaggistico e ambientale delle aree di parcheggio, percorsi pedonali e ciclabili, depositi carburanti, criteri per la realizzazione di interventi di qualità urbanistica ed architettonica, criteri per la conservazione dei caratteri architettonici e tipologici per il riuso degli edifici Cromofilm, Coppedè e centrale Enel. Infine viene richiesta verifica di sussistenza di vincoli monumentali su edifici sottoposti ad intervento.</li> </ul> </li> <li>• <b>Tutela del territorio e della costa</b> Il contributo richiama lo studio delle società TEI e Deam commissionato dalla regione stessa in materia di condizioni meteo-marine e morfodinamiche di evoluzione delle coste, oltre a ricordare la sussistenza dei vincoli imposti dal PAI, piano di assetto idrogeologico.</li> <li>• <b>Logistica, Porti e Aeroporti</b> Il contributo, richiamato l'articolo 10 della LRT.1/00, indica gli obiettivi che, in generale, tenuto conto del Masterplan dei porti ci cui al PIT, il programma di settore deve perseguire. Quindi evidenzia la necessità di individuare un dimensionamento ammissibile dei porti e approdi, alaggi pubblici, la corretta dotazione di parcheggi, la necessità di garantire una corretta gestione ambientale degli ambiti in riferimento a raccolta rifiuti, raccolta acque reflue e di sentina, raccolta oli usati, ricambio ed ossigenazione delle acque. Infine richiama l'esigenza di garantire lo sviluppo della filiera porto, servizi portuali, cantieristica.</li> <li>• <b>Pianificazione Mobilità e Trasporti</b> Il contributo, richiama il PIT ed il PRS 2006 – 2010, quindi, in relazione allo specifico di Portoferraio esplicita: che gli obiettivi individuati dall'Amministrazione Comunale per la formazione del programma di settore sono esaustivi e positivi anche se ritiene utile un approfondimento che determini i caratteri statuari dell'area d'intervento, quindi rinvia ad un approfondimento in merito all'interazione città – porto, alle caratteristiche delle aree di sosta per imbarco e sbarco, alla mobilità ciclabile e a quella marittima infrasoale, ad analisi statistiche sui traffici di merci e di persone, di compatibilità dei traffici in relazione agli obiettivi del programma, di inserimento urbanistico delle strutture portuali, dei collegamenti stradali e delle modalità di trasporto.</li> <li>• <b>Sperimentazione e apporti collaborativi</b> Il contributo richiama la necessità di accompagnare il programma con la Valutazione Integrata, l'analisi delle problematiche relative alla mobilità e ai parcheggi, una specifica normativa urbanistica. Infine dà per scontato,</li> </ul>	<p><i>procedimento comprende anche il primo report della valutazione, report in merito al quale non sono stati registrati contributi, anche se dal punto di vista socio economico si può evidenziare, da una parte, la volontà di Esaom Cesa, che attualmente trovasi in una delicata fase di crisi produttiva ed occupazionale a investire e proseguire nell'attività cantieristica connessa ad un porto turistico, dall'altra, l'indicazione del settore della regione Toscana in merito all'insorgenza via via sempre più consolidata di un vera e propria filiera generata originariamente dalla presenza del cantiere Esaom Cesa, ma ora anche indipendente da questo.</i></p> <p><i>Per quanto inerente il dimensionamento dei punti di ormeggio e dei campi boe si ritiene necessario procedere ad un rilevamento dei posti barca esistenti nei punti di ormeggio e nei campi boe esistenti al fine di valutare i necessari quantitativi per confermarli o incrementarli, tenuto conto che si dovranno costituire condizioni diverse tra la rada di Portoferraio ed i siti esterni. A tal proposito si ricorda anche l'intesa sottoscritta con marpark/italgest per campi boe intelligenti a cui si dovrà dare corpo nel corso dell'inverno.</i></p> <p><i>In merito alle problematiche paesaggistiche, ferma restando la necessità di un approfondimento cognitivo e valutativo da svolgere alle diverse scale dei quadri paesaggistici possibili, si può affermare che sono tre i contesti di particolare valore paesaggistico: La Darsena medicea, la tratta costiera tra il fosso della madonnina e il Fosso del Condotto, l'area di S.giovanni.</i></p> <p><i>Mentre per la seconda non si prevedono trasformazioni, se non quelle possibili per la realizzazione di una passeggiata a filo mare, per le altre aree appare più problematica la situazione di S.Giovanni rispetto alla Darsena medicea.</i></p> <p><i>Quest'ultima infatti appare destinata a conservare l'assetto attuale dato atto che il MIBAC nel tempo ha ritenuto improponibile l'installazione di pontili galleggianti ortogonali rispetto ai fili banchina esistenti. Per S.Giovanni le prime valutazioni paesaggistiche i report fotografici, fanno ritenere plausibile un indirizzo progettuale che imponga la realizzazione di strutture leggere, poco affioranti, la localizzazione e realizzazione nell'ambito del contesto urbanizzato esistente seppure con alcune addizioni volumetriche rispetto all'esistente di qualsivoglia servizio o attrezzatura connessi direttamente o indirettamente con la realizzazione dell'approdo.</i></p> <p><i>In generale invece, per quanto riguarda i quadri paesaggistici a grande scala si ritiene che le previsioni di trasformazione abbiano scarso impatto perché sostanzialmente non aggiungono opere significativamente rilevanti, sono afferenti un contesto urbanizzato, cioè confermano la percezione della "massa urbana" che si può apprezzare dalla Foce del Volterraio e dal Colle Reciso.</i></p>
---	---

cosa che l'Avvio del procedimento non indica, che il programma di settore costituisca variante al vigente piano strutturale.	
criticità	indirizzi operativi e di merito
Tempi di formazione di una variante al PS	<i>Svolgere verifiche con la Regione Toscana in merito alla necessità di variazione del PS. Svolgere verifiche in relazione alla effettuazione della Valutazione integrata. Assumere ulteriori elementi conoscitivi, tramite associazioni di categoria, circa le imprese collocate nella filiera della nautica da diporto. Verificare il numero di imbarcazioni presenti nei vari approdi, campi boe e punti di ormeggio.</i>

## 4.2

Contributo: Regione Toscana URTAT – Autorità di Bacino Toscana Costa	
contenuti	valutazione
Viene evidenziata la presenza di zone classificate PIME e quindi ricordati i conseguenti vincoli procedurali posti dalle norme del PAI. Necessità di verifica della disponibilità di risorse idriche. Studio commissionato da Regione Toscana a TEI spa e DEAM srl in merito alla stabilità delle coste.	<i>Confermati i disposti dell'articolo 12 delle NTA del RU che corrispondono a quanto evidenziato dall'Autorità di bacino in merito ai disposti del PAI, in merito alla tutela e disponibilità delle risorse idriche si evidenzia che i quantitativi di risorsa accertati come disponibili in sede di approvazione del Piano Strutturale non vengono variati, anzi la diversa graduazione e diluizione temporale dell'attuazione delle trasformazioni possibili prevista dal RU, definisce una ulteriore garanzia di minore pressione sulla risorsa. Si deve inoltre tenere presente Provincia, Comune, ASA sono impegnate nella realizzazione di un bacino multifunzionale in luogo del laghetto del condotto. Bacino che dovrebbe raggiungere una capacità di contenimento di circa 50.000 mc., quantità capace di soddisfare ampiamente la domanda di Portoferraio nei periodi di massima pressione senza ricorrere obbligatoriamente alla risorsa addotta dal continente. Per quanto riguarda lo studio commissionato a TEI spa e DEAM srl sarà cura degli uffici sollecitare la Regione a trasmetterne copia al fine di poter integrare il quadro conoscitivo e se del caso quello propositivo in relazione alle conclusioni a cui perviene lo studio citato.</i>
criticità	indirizzi operativi e di merito
Non si rilevano particolari criticità. Sono ricomprese nella perimetrazione quali aree PIME solo una piccola porzione dell'area delle Antiche saline a margine del fosso della Madonnina, la piana di S.Giovanni, quindi è in relazione alle trasformazioni ipotizzabili in quei siti, che si dovranno svolgere adeguate gli studi finalizzati ad individuare le condizioni irrinunciabili per garantire la sicurezza idraulica rispetto ad eventi di piena con tempo di ritorno duecento anni.	<i>Può risultare utile un incontro con i due uffici regionali per verificare la possibilità di utilizzazione delle aree lungo il fosso madonnina atteso che nell'avvio del procedimento si indica in quelle aree la ricollocazione dei depositi carburanti. Per quanto inerente S.Giovanni si tratta invece di verificare se proceduralmente, nel programma di settore, che deve solo individuare le condizioni generali di fattibilità dell'approdo turistico di S.Giovanni, si possa rinviare alla piano attuativo - variante al RU comunque necessaria, la definizione preliminare degli studi e degli interventi di messa in sicurezza accollandone gli oneri ai privati interessati alle trasformazioni.</i>

## 4.3

Contributo: Soprintendenza/MIBAC	
contenuti	valutazione
Rinvia alla presentazione dei progetti	
criticità	indirizzi operativi

#### 4.4

Contributo: Autorità Portuale	
contenuti	valutazione
<p>Convenendo sulla finalità del programma l'AP richiede uno specifico incontro, ricordando le proprie prerogative ma anche le competenze comunali di cui alla legge 84/94 in merito alla pianificazione portuale.</p> <p>Tra i contributi dell'AP vanno ricompresi gli esiti dello studio svolto per la individuazione dell'approdo/approdi delle navi da Crociera, studio che prospetta più soluzioni da valutare congiuntamente e deve essere evidenziato che i vari progetti di adeguamento funzionale delle strutture portuali esistenti, ancorché non tutti approvati dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, hanno costituito occasione di conoscenza dei luoghi e valutazione di stato di fatto del porto commerciale, ovvero hanno delineato ipotesi di assetti funzionali che determinano non solo migliori condizioni di agibilità marittima del porto, ma anche nuovi rapporti a terra, come nel caso dell'ampliamento a mare della calata Italia che persegue non solo la realizzazione di adeguati piazzali di sosta per l'imbarco a servizio del Molo Massimo, ma anche la possibilità di utilizzo di nuovi accosti per servizi marittimi diversi da quelli dei traghetti ro-ro, la ridefinizione dei sistemi di arredo e quindi di compatibilità tra le funzioni urbane e quelle portuali in ragione di un obiettivo generale di qualificazione paesaggistica del porto commerciale in relazione alla sua funzione prevalentemente turistica.</p>	<p><i>Ricordato che con i progetti di adeguamento tecnico sono stati solo parzialmente approvati ( non è stato ammesso il prolungamento della banchina alto fondale e la nuova configurazione del piazzale di servizio all'accosto 1 compreso l'approdo pescherecci) occorre sottolineare che la volontà dell'Amministrazione Comunale non è quella di invadere le competenze dell'AP in materia di PRP, ma di pervenire preventivamente alla stesura del PRP all'intesa prevista dall'articolo 5 della legge 84/94. in questo modo il percorso di formazione del PRP viene snellito e facilitato. Inoltre con il programma l'Amministrazione ritiene sia possibile affrontare da subito una riflessione comune circa la regolazione della circolazione e del traffico afferente il porto commerciale. Infine nell'ambito della leale cooperazione istituzionale si verificheranno, in ragione dei dati conoscitivi in possesso dell'AP in materia di traffico pesante e di trasporto merci, quali fabbisogni logistici sussistono e come questi eventualmente possano trovare soddisfazione</i></p>
criticità	indirizzi operativi
<p>Si segnala la criticità attuale della presenza delle barriere di sicurezza, quella inerente l'approdo dei pescherecci</p>	<p><i>In termini procedurali occorre provvedere nel più breve tempo possibile alla formazione dell'intesa previa verifica delle varie problematiche di assetto e funzionamento. Ma occorre anche ricercare soluzioni ci breve periodo che non pregiudicando la realizzazione dell'assetto ottimale a regime consentano di superare alcune criticità esistenti quali quella della presenza delle barriere di sicurezza, quali quella dell'assetto della circolazione nell'area portuale. Infine occorre prevedere una soluzione intermedia a breve periodo per l'accosto dei pescherecci che così liberano accosti o per naviglio di trasporto turistico passeggeri di corto raggio o per la circolazione del naviglio in attesa del rifornimento di carburante. Per quanto riguarda le navi da crociera sembra peraltro di poter ipotizzare una soluzione di breve periodo, con l'utilizzazione dell'accosto 6 molo massimo (in questo caso le barriere di sicurezza hanno impatto limitato), una soluzione di lungo periodo con la creazione di un nuovo accosto al Grigolo con la creazione di una vera e propria stazione marittima assistita da servizi ricettivi di vario tipo (ipoteticamente anche realizzato da un privato che dovrà anche gestire la stazione marittima ed i servizi connessi), che introdurrebbe immediatamente nel centro storico. E' da evidenziare che al Grigolo è possibile far accostare navi di grandi dimensioni anche se occorre fare alcune opere rilevanti, che, nel breve periodo, il Massimo potrebbe essere ancora utilizzato per i traghetti e che nel lungo periodo, qualora l'accosto al Grigolo si rilevasse improponibile per impatto paesaggistico, non sarebbe preclusa una soluzione alternativa con il prolungamento del molo Massimo. In ultimo giova far osservare che la soluzione gigolo consentirebbe di mantenere 6 accosti commerciali e quindi potrebbe garantire anche le condizioni minime per una maggiore competitività tra vettori navali, cioè l'ingresso di eventuali altre compagnie, a condizione che vengano però</i></p>

	<i>garantite da ogni vettore servizi minimi per tutto l'anno.</i>
--	---

#### 4.5

Contributo: Guardia Costiera – Capitaneria di Porto di Portoferraio	
contenuti	valutazione
Il contributo è stato finalizzato essenzialmente a definire i campi di competenza per garantire il fluido svolgimento del programma di settore; nel merito sia nei documenti scritti, sia in occasione di alcuni incontri è stato evidenziata la necessità di superare criticità note come quella inerente le condizioni di accessibilità e funzionali dell'impianto di stoccaggio carburanti.	Il programma intende rispettare nel concreto le competenze di ciascun ente, in particolare per quanto riguarda la Guardia Costiera il relativo parere sarà ritenuto vincolante per quanto inerente gli aspetti della sicurezza della navigazione; si fa rilevare infine che le previsioni formulate per il comparto "stazione marittima" ed in particolare per il recupero completo del palazzo ex Cromofilm, individuano l'obiettivo di consolidare un edificio da destinare specificatamente ai servizi portuali come un Ufficio distaccato della Guardia Costiera.
criticità	indirizzi operativi

#### 4.6

MIBAC Agenzia delle Dogane	
contenuti	valutazione
Il contributo è finalizzato a indicare all'Agenzia delle Dogane - Ufficio di Livorno la necessità di procedere alla rideterminazione del circuito doganale per quanto già determinato tra la fine degli anni novanta ed oggi, quindi di verificare la necessità di ulteriori modifiche del circuito doganale in relazione alle modifiche di assetto territoriale che potranno determinarsi in attuazione del programma di settore.	Come evidente il contributo rinvia alla redazione e valutazione dei progetti esecutivi, perché solo in presenza di questi si potranno determinare le eventuali necessarie modifiche del circuito doganale; si fa rilevare infine che le previsioni formulate per il comparto "stazione marittima" ed in particolare per il recupero completo del palazzo ex Cromofilm, individuano l'obiettivo di consolidare un edificio da destinare specificatamente ai servizi portuali come l'Ufficio delle Dogane.
criticità	indirizzi operativi

Contributi di soggetti privati, per comodità di trattazione sono stati suddivisi per aree geografiche: Darsena Medicea e Porto Commerciale, Porto cantieri – Punta della Rena, S.Giovanni, Magazzini;

#### 4.7

Contributo soggetti privati Darsena Medicea e Porto Commerciale: Pirelli; Elba 2srl, Corsi AnnaRita	
contenuti	valutazione
I primi due soggetti fanno riferimento all'ambito della stazione marittima, il terzo il water front di calata Italia. Questo ultimo contributo propone di dare una conclusione coerente con il progetto "Rosso" al fabbricato all'incrocio con Via Fucini oggi caratterizzato dal una terrazza arretrata a servizio di un edificio ancor più arretrato rispetto al filo stradale della Calata Italia e sostanzialmente privo di valori estetici. Pirelli ed Elba 2srl invece avanzano proposte di riassetto dell'ambito stazione marittima in linea con quanto previsto dal RU. Elba 2srl propone però una riflessione su due livelli: quello delle soluzioni spaziali/architettoniche, quello delle destinazioni funzionali e della quantificazione delle stesse.	<i>La proposta della sig.ra Corsi se volta a rieditare il completamento del progetto "Rosso" può essere un obiettivo condivisibile. Per quanto riguarda le proposte di Elba2srl invece si può convenire sulla giustezza della ipotesi di realizzazione di un fronte edificato continuo lungo Viale Elba, da caratterizzare con l'inserimento di funzioni urbane qualificanti, mentre appare necessario un approfondimento circa la realizzazione del centro congressi, il suo dimensionamento, la realizzazione dei servizi complementari connessi ed indispensabili.</i>
criticità	indirizzi operativi
Le varie proposte formulate condurrebbero ad una variazione del RU.	<i>Si ritiene necessario un approfondimento conoscitivo circa il tema del palazzo dei congressi interpellando l'APT, la Provincia e la Regione per valutare la valenza economica</i>

	<i>ai fini dello sviluppo delle attività turistiche della realizzazione di un centro congressi. Altrettanto l'approfondimento si ritiene debba essere volto anche a verificare la finanziabilità pubblica dell'opera, ovvero le condizioni per una realizzazione e gestione a carico del capitale privato. Non si escludono ovviamente apporti cognitivi di esperti di settore.</i>
--	---

#### 4.8

Contributo privati: Esaom Cesa, Futura sas, Sig. Cioni Enrico, Ennit srl.	
contenuti	valutazione
Futura sas si rende disponibile alla ristrutturazione-configurazione dell'immobile esistente con incremento di volumetria e realizzazione parcheggi; Cioni Enrico propone il riuso di un'area e di un fabbricato di cui al foglio 10 particella 116; Ennit propone il completamento-ristrutturazione all'interno della volumetria esistente del fabbricato di sua proprietà che prospetta sul bacino delle Calle per destinarlo a cantiere nautico – rimessaggio; Esaom Cesa fornisce invece un dettagliato quadro dello stato attuale del cantiere per quanto inerente aree in proprietà, aree in concessione demaniale, superficie e volumi esistenti, quindi si rende disponibile per apportare ulteriori elementi conoscitivi per la redazione del programma oltre a proporre alcune linee di sviluppo della progettazione, linee che interpretano i disposti del PIT e del RU vigente avendo cura di individuare la necessità di creare un luogo urbano centrale caratterizzato da un adeguato mix di attività (da quelle produttive e portuali a quelle residenziali e terziarie) oltre che spazi e attrezzature pubbliche	<i>Per quanto riguarda Futura sas riconosciuta la pochezza architettonica dell'edificio di proprietà una ristrutturazione e riqualificazione appare utile, si ritiene dunque necessario acquisire ulteriori elementi conoscitivi dello stato di fatto; per quanto inerente la proposta del sig. Cioni appare invece necessario un accertamento sulla proprietà dell'area e del fabbricato indicato poiché sussiste ragionevole dubbio che la proprietà sia invece del comune; la proposta Ennit invece appare ragionevole anche se abbisogna di verifiche in merito a disponibilità di parcheggi e circa le modalità di reale utilizzo delle strutture, d'altra parte è una proposta che incide solo all'interno di una volumetria esistente; il contributo EsaomCesa risulta importante per la parte conoscitiva, introduce elementi di riflessione per le indicazioni progettuali che sommariamente fornisce, infatti facendo riferimento all'insediamento di un mix di funzioni certamente coglie spirito e lettera del PIT, ma induce ad una approfondimento conoscitivo e ad una riflessione generale in ragione di quanto al momento previsto dal RU e di quanto comunque ammesso dal PS; è bene ricordare infatti che il PS ammette nell'UTOE una pluralità di funzioni e significative disponibilità edificatorie per usi residenziali e terziari, che nel RU per ragionevole prudenza finalizzata a verificare innanzitutto le potenziali produttive del sito si sia limitato le previsioni per garantire lo sviluppo delle attività cantieristiche e connesse, appare quindi logico affrontare un approfondimento conoscitivo sia in ragione delle potenzialità edificatorie del PS, sia in chiave progettuale per comprendere quali sia il mix di funzioni che realmente possono contribuire ad una complessiva riqualificazione di un'area che per collocazione, lungo il Viale Tesei, è sicuramente strategica per l'immagine della città e la sua funzionalità,</i>
criticità	indirizzi operativi
Le proposte formulate ipotizzano necessariamente una variante al RU	<i>Svolgere approfondimenti conoscitivi e progettuali anche con il contributo dei privati per pervenire ad un quadro ragionevole di ipotesi di riassetto da proporre alla valutazione tecnica e politica</i>

#### 4.9

Contributo: Comitato cittadini S.Giovanni, Sig. Paolo Gasparri, sig. Orlandini del Beccuto	
contenuti	valutazione
Il Comitato propone una serie di raccomandazioni per salvaguardare il sito di S.Giovanni avendo cura di preservare spazi per la balneazione, quindi si oppone alla realizzazione di un approdo ed esprime la sua preferenza per la conservazione dello stato attuale; Il sig. Gasparri è sulla stessa linea espressa dal Comitato, ma propone anche di realizzare l'approdo turistico a ridosso del promontorio	<i>le raccomandazioni del Comitato circa la delicatezza del sito di S.Giovanni sono sicuramente condivise, resta il fatto però che l'approdo è previsto e si deve dare corso alla procedura ex DPR 509/96; le proposte del Sig. Gasparri non sono in linea con il procedimento di cui sopra né con gli indirizzi dell'Amministrazione, è certo comunque che si deve considerare la valenza ambientale</i>

delle grotte e dei terreni del podere S.Marco che metterebbe a disposizione per realizzare i servizi dell'approdo, il medesimo introduce anche riferimenti ai rischi connessi a tali insediamenti; il sig. Orlandini invece in qualità di proprietario di circa 1,5 ettari propone la realizzazione di 1000 mq. di SU residenziale e si dice disponibile a cedere all'Amministrazione Comunale aree per la realizzazione di parcheggi e strade;	<i>dell'area e preservarla, come si deve valorizzare la costa da S.Giovanni alle grotte con un idoneo percorso pedonale e spazi per la balneazione; la proposta del Sig. Orlandini si ritiene debba essere assunta come una disponibilità a mettersi in gioco, l'interesse dell'Amministrazione è realizzare viabilità e parcheggi una cessione gratuita delle aree, senza procedere per esproprio semplice i procedimenti, ma è evidente che le eventuali quantità edificabili debbono essere decise dall'Amministrazione in relazione soprattutto con le caratteristiche del sito che oggettivamente non appare idonea ad insediamenti consistenti mentre potrebbe essere ammessa la realizzazione di poche case isolate (2-3) di dimensione media 100 – 110 mq. di SU.;</i>
criticità	indirizzi operativi
Permane la problematica del rischio idraulico, la necessità di svolgere studi e progettazione delle opere di messa in sicurezza e si ritiene che questo sia un costo da accollare ai privati che intendono realizzare il porto;	<i>si ritiene necessario svolgere gli approfondimenti di cui sopra predisponendo anche una ipotesi di assetto delle aree con relativo dimensionamento al fine di potere consentire una effettiva valutazione</i>

#### 4.10

Contributo: Lega Navale Italiana	
contenuti	valutazione
Il contributo della LNI è articolato in riferimento a due siti: il Grigolo, S.Giovanni; per il gigolo viene proposta una ristrutturazione degli edifici, dei pontili e dello scalo di alaggio, la ristrutturazione dell'ex fabbrica del ghiaccio, prop. Comunale, previa acquisizione in concessione della medesima; per S.Giovanni la LNI propone la realizzazione nell'area ricompresa tra il pontile cosiddetto "Chicchero" e il fosso del Condotto, la realizzazione di un centro nautico nazionale della LNI con realizzazione punto di ormeggio, scalo alaggio ed i servizi minimi indispensabili a terra;	<i>il contributo è importante per quanto viene proposto, ma occorre un approfondimento; per quanto riguarda il Grigolo in relazione all'ipotesi di realizzazione dell'approdo delle navi da crociera, per quanto riguarda S.Giovanni, invece, soprattutto per quanto riguarda la realizzazione di un punto di ormeggio, mentre per quanto inerente le opere minori, scalo alaggio, piazzale sosta imbarcazioni a terra, attrezzature minime di servizio, appare indispensabile richiedere un dimensionamento delle necessità, fermo restando la necessità di procedere anche alla predisposizione degli studi e dei progetti di messa in sicurezza del bacino del fosso del condotto; tuttavia la proposta è in linea con il RU che destina l'area ad attrezzature e servizi (standard) e quindi potrebbe ospitare le funzioni proposte da LNI</i>
criticità	indirizzi operativi
Erosione lungo la costa del Grigolo, rischio idraulico zona PIME a S.Giovanni;	<i>richiedere approfondimenti progettuali, sia per quanto riguarda il rischio idraulico, sia per quanto riguarda il dimensionamento delle opere; verifica delle condizioni di fattibilità di un punto di ormeggio in ragione delle preesistenze;</i>

#### 4.11

Contributo: Circolo Nautico Magazzini	
contenuti	valutazione
Il contributo è finalizzato ad evidenziare lo stato del piccolo approdo, la necessità di pulizia dei fondali dagli accumuli di posidonia, di rafforzamento della diga esistente, di realizzazione di una diga di sottoflutto funzionale soprattutto ad evitare l'interramento dell'approdo a causa delle posidonie; il circolo si rende quindi disponibile per realizzare interventi di riqualificazione delle aree a terra.	<i>Le proposte appaiono condivisibili, la definitiva sistemazione del sito e dell'approdo è un utile contributo al consolidamento del sito.; tutto ciò dovrà avvenire con riguardo alla sicurezza del mantenimento della linea di costa in direzione Schiopparello anche se intuitivamente un molo sottoflutto dovrebbe essere funzionale ad un accrescimento nel tempo della spiaggia. Si dovrà invece regolamentare la realizzazione di eventuali campi boe estivi ed al tempo stesso definire una modalità gestionale della spiaggia e del piccolo approdo</i>
criticità	indirizzi operativi
Occorre verificare lo stato delle concessioni demaniali onde evitare conflitti	<i>Approfondire con il Circolo le opportunità operative, le necessità, gli impegni che il circolo intende assumersi</i>



#### 4.12

Contributo: CNA	
contenuti	valutazione
Il contributo è pervenuto in altro periodo, il contenuto è comunque finalizzato ad esplicitare la disponibilità della CNA e di imprese associate alla realizzazione di un parcheggio multipiano nel piazzale Alto Fondale	<i>La proposta è condivisa fermo restando che la trasformazione deve avvenire nel contesto di un accordo con l'Autorità Portuale e con interventi di qualità architettonica rilevante</i>
criticità	indirizzi operativi
	<i>È necessario approfondire il tema con l'Autorità Portuale fermo restando che a seguito di un eventuale assenso si dovrà procedere per gara pubblica;</i>

#### 5. prime ipotesi operative metodologiche a seguito dell'approfondimento conoscitivo svolto

I contributi pervenuti impongono, da una parte una verifica procedimentale con la regione Toscana, dall'altra, considerato che in pratica solo Esaom Cesa ha prospettato interessanti elementi di quadro conoscitivo, una seconda tornata di consultazioni per la formazione del quadro conoscitivo.

#### 6. prime ipotesi operative di merito a seguito dell'approfondimento conoscitivo – indirizzi progettuali

Dall'approfondimento conoscitivo conseguente a sopralluoghi e alla lettura dei contributi conoscitivi sono state derivate ipotesi progettuali che appare utile evidenziare.

##### 6.1 l'area di competenza dell'Autorità Portuale

due sono i temi all'attenzione: uno di carattere procedurale, relativo alla competenza dell'Autorità Portuale in materia di pianificazione, cioè di redazione del PRP, l'altro di merito, relativo alla localizzazione di un adeguato accosto per le navi da crociera, quindi alla possibilità di espandere la ricettività per la nautica da diporto.

Per quanto inerente il PRP si deve tenere conto che AP conferirà incarico di redazione dello strumento nel corso del 2008, quindi, ragionevolmente, si può ritenere che il progetto di PRP sia pronto entro il 2009; ma come noto il PRP deve essere sottoposto a VIA ed al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici prima di essere definitivamente approvato dalla Regione, ovvero si ritiene che prima del 2011 il PRP non sia uno strumento vigente, utilizzabile ai fini della progettazione esecutiva di opere di trasformazione ed adeguamento.

Per quanto inerente il merito delle problematiche, sembra possibile ipotizzare soluzioni transitorie che, non inficiando soluzioni definitive, consentano comunque una migliore gestione di tutti i tipi di traffico marittimo. Pertanto fermo restando che le navi crociera di grandi dimensioni dovranno necessariamente sostare in rada, si ipotizza di mantenere l'attracco delle navi da crociera al molo alto fondale, revisionando il sistema esistente di installazioni di sicurezza, mantenendo 6 accosti, più quello dell'Alto fondale e dell'aliscafo quando libero per il traffico commerciale. In questo modo avrebbe impatto minimo la cantierizzazione dell'ampliamento della Calata Italia già in fase di progettazione esecutiva, si può intervenire definitivamente sul sistema della circolazione realizzando verso sud ovest un senso unico in direzione Viale Elba, Calata Italia, Viale Tesei, verso nord est mantenendo il doppi senso di circolazione sulla calata Italia, ma chiudendo l'accesso da Piazza Citi. Contestualmente l'accesso al piazzale d'imbarco tra pontile 2 e molo Massimo può essere posizionato sulla linea mediana dello stesso consentendo così accumulo di mezzi sia per l'imbarco al molo 2 ed al molo 1 sia per l'imbarco al molo Massimo. In questo modo non risulta possibile incrementare il numero di ormeggi all'interno della Darsena Medicea, ovvero l'obiettivo potrebbe essere perseguito a tre condizioni: 1) spostamento mezzi Finanza. Carabinieri, Parco; 2) spostamento piccole imbarcazioni dei residenti, 3) installazione pontili galleggianti in senso trasversale all'asse principale della darsena. La prima condizione è in fase di attuazione ma consentirà di recuperare non più di una decina di ormeggi, la seconda va valutata rispetto all'utenza e alla possibilità di rintracciare altri punti di ormeggio ( ipotesi possibile nell'ambito del bacino della calle o del fosso di Riondo ) la terza appare improbabile perché già n passato ci fu un pronunciamento contrario a questo tipo di soluzione da parte della Soprintendenza. Si pone dunque il problema della sostanziale impossibilità i utilizzare il quantitativo di posti barca assegnato all'ambito nel PREPAT e quindi riportato nel PS e nel RU, atteso che soluzioni diverse potranno incernerarsi solo a tempi medio lunghi realizzando un nuovo accosto per le navi da crociera, ipotesi già studiata da parte dell'Autortà Portuale e che fa ritenere possibile una articolazione su due accosti del traffico crocieristico: navi di piccole – medie dimensioni al molo Massimo da utilizzare anche per i traghetti, navi di grandi dimensioni al Grigolo. In questo modo potrebbero essere recuperati spazi per la nautica da diporto tra l'Alto fondale ed il Molo Massimo recuperando come passeggiata urbana la calata depositi, , l'Alto fondale e la calata Italia. Ma tutto questo va necessariamente traguardato all'interno del PRP, di un diversa distribuzione delle rotte e dei traffici in relazione ad un migliore utilizzo e forse ad una necessaria trasformazione del porto di Rio Marina.

## 6.2 Il porto cantieri

L'ambito è destinato a divenire il cuore fondamentale del comparto nautico vuoi per i condizionamenti che si scontano nell'area di competenza dell'AP per la presenza di esigenze diverse e preponderanti, vuoi per i tempi che discendono dal procedimento di redazione ed approvazione del PRP. Gli approfondimenti conoscitivi svolti fanno comunque ritenere:

- La possibilità di consolidare attorno al nucleo Esaom Cesa il sistema delle attività cantieristiche tramite riuso e trasformazione dell'hangar della cementeria e di altri fabbricati esistenti con destinazione d'uso produttiva. Questo comparto si ritiene debba interessare in parte anche l'area oggi in concessione demaniale alla Sales e deve essere destinato alle attività cantieristiche di imbarcazioni da diporto di medie – grandi dimensioni. Si ipotizza pertanto pure una relativa espansione di specchi acquei da destinare a concessioni demaniali di tipo industriale subito all'esterno dell'attuale bacino Esaom Cesa. Lo specchio d'acqua che lambisce i terreni limitrofi al Viale Tesei, in parte in uso ad Esaom Cesa in parte condizionato dalla presenza del deposito carburanti dell'Elbana Petroli, si ritiene invece debba essere destinato ad ospitare il primo segmento, che definiremo del "porto urbano" del nuovo porto turistico. Un porto che dovrà trovare a terra, in banchina, solo i servizi essenziali e tipici dei porti turistici, mentre gli altri servizi, in particolare quelli commerciali, si ritiene debbano essere localizzati nel comparto della Stazione Marittima. A chiusura del porto urbano, al limite del molo 1 si conferma invece la localizzazione dell'approdo per i pescherecci e di altri mezzi di servizio connesso all'ampliamento del piazzale posto alla radice del molo 1. In questo caso sarà comunque necessario prevedere la realizzazione di piccole ma caratteristiche strutture di servizio per la pesca: box di servizio per i pescherecci innanzitutto, ma anche un piccolo locale per la vendita ed anche la consumazione sul posto del pescato, un impianto distribuzione carburanti. In termini paesaggistici appare infine indispensabile fare in modo che la banchina e lo specchio acqueo del porto urbano siano facilmente visibili da terra dai cannocchiali della stazione marittima, di viale Zambelli, di via Del Buono, cioè entrino a far parte del paesaggio urbano.
- Sul fronte di Viale Tesei, oltre la rotatoria di via Manganaro si pone invece il tema della ridefinizione formale e funzionale dell'area cantieri. Ovviamente le destinazioni d'uso che si possono prevedere hanno in questo caso un peso significativo sulle possibilità di ridefinizione del contesto paesaggistico. Quindi, ricordato che in sede di RU, proprio per la difficoltà di definire speditivamente un futuro, non solo funzionale, ma anche formale, paesaggistico ed architettonico, dell'area, si è volutamente omessa l'indicazione di specifiche quantità edificatorie, di specifiche destinazioni funzionali delle medesime, adesso sembra naturale proporre una riflessione sul tema per pervenire ad una sua definizione. Dagli approfondimenti svolti emerge la necessità di insediare funzioni che abbiano da una parte connessione con le attività portuali e cantieristiche (per esempio foresteria equipaggi, commercio di settore, uffici di settore o di attività connesse), dall'altra abbiano una loro individualità e capacità urbana come per esempio può essere nel caso di attività ricettive, di attività terziarie pubbliche e private.
- Il bacino delle Calle con la sua estensione nel fosso Riondo appare invece naturalmente destinato ad ospitare la piccola nautica da diporto a terra e a mare. Cioè si ritiene che oltre a tradizionali ormeggi e ad edifici destinati alla riparazione e rimessaggio delle imbarcazioni si possa realizzare un cosiddetto porto a terra contribuendo così a dare soddisfazione in modo innovativo alla cosiddetta nautica minore. Nel caso specifico occorre peraltro procedere alla regolazione delle concessioni demaniali marittime individuando altresì uno o più scali di alaggio in linea generale pubblici, senza escludere la proprietà privata assoggettata però a particolari norme gestionali che consentano un libero accesso allo scalo secondo tariffe concordate per eventuali servizi prestati. In questo ambito occorre anche verificare la possibilità di determinare nuove modalità di accesso a banchina atteso che sembra improponibile conservare l'attuale assetto della viabilità che conduce poi allo scavalco del fosso Riondo. Lungo il fosso Riondo sembra invece plausibile un riprofilamento delle banchine non strutturate anche con ampliamento dello specchio acqueo per ospitare ulteriori piccole imbarcazioni in specifico punto di ormeggio. A tal proposito, sembra comunque necessario procedere ad una verifica delle modalità di realizzazione dei sistemi di ormeggio, corpi morti o altri intralci allo scorrimento delle acque sembrano incompatibili con le funzioni drenanti di un bacino tuttosommato consistente quale è quello del fosso Riondo, oltre che prevedere convenzionamenti che mettano a carico dei soggetti gestori e utilizzatori dei punti di ormeggio opere di manutenzione del corso d'acqua. Sempre lungo il fosso Riondo, in particolare tra questo e l'argine del fosso madonnina, è stata verificata la fattibilità del nuovo deposito carburanti. La dimensione dell'area, fatti salvi vincoli di sicurezza e specifiche normative in materia di distanze di rispetto da questa tipologia di impianti, oppure le caratteristiche costruttive di questa tipologia di impianti, sembrano sufficienti al bisogno tanto più se si può procedere al riuso di un capannone esistente in prossimità della provinciale per Porto Azzurro. Rimane tuttavia la necessità di verificare le modalità di realizzazione della viabilità di accesso e servizio. Mentre lungo il fosso madonnina, al piede dell'argine, è sempre esistita una strada che potrà essere riutilizzata, rimane problematico e sono necessarie ulteriori verifiche, lo scavalco del fosso Riondo e le modalità di accesso alla provincia per Porto Azzurro.
- La Punta della Rena, si presenta invece come luogo idoneo allo sviluppo di un porto turistico diverso rispetto a quello urbano collocato sulla sponda della ex salina di S.Rocco. Qui, infatti, per le problematiche di accessibilità prima sommariamente descritte, per la lontananza dalla città, si deve necessariamente creare un porto che presenti a terra caratteristiche di autosufficienza, quindi sia caratterizzato dalla presenza di un mix funzionale che ne faccia una sorta di piccolo insediamento urbano autonomo per quanto accessibile e fruibile da tutti. In questa ottica in rapporto al numero di posti barca si dovrà determinare il fabbisogno commerciale e di servizi, di attività ricettive e finanche di residenze, verificando se classificarle come CAV o RTA o semplici residenze da porre sul libero mercato, d'altra parte questo insediamento deve essere considerato un'isola di sosta nel

percorso centro storico – S.Giovanni - Grotte. Alla Punta della Rena si innesterà pure il molo foraneo. Tale molo che dovrà essere sagomato per garantire il regolare deflusso delle acque del fosso Madonnina, dovrà ospitare il punto di attracco delle navi per i rifornimenti energetici, contestualmente è da verificare la possibilità di posizionare anche qui un impianto distribuzione carburanti, quindi configurarsi essenzialmente come passeggiata pedonale e ciclabile da connettere al molo radicato in prossimità della radice del molo 1 del porto commerciale con un ponte mobile.

- Concettualmente, nel suo complesso, fatte debite proporzioni, la trasformazione ipotizzata dovrebbe puntare a ricreare un affaccio diretto della città sul mare un'affaccio esteso a livello territoriale stavolta in una logica di nuova appropriazione della rada. A tal proposito si deve evidenziare che la realizzazione del sistema di porti e approdi deve necessariamente condurre alla dismissione di qualsivoglia campo boe o ormeggio libero in rada oggi esistente per motivi di sicurezza e per motivi igienico sanitari, perché è indubitabile che i porti, compreso la Darsena Medicea dovranno essere obbligatoriamente dotati di una infrastruttura idonea, una sorta di vera e propria fognatura portuale, per l'asportazione dei reflui e degli scarichi di sentina.
- Complessivamente si pone infine il problema, in relazione alla impossibilità di realizzare 300 posti barca in darsena medicea se utilizzare in questo comparto una quota parte di quella disponibilità, atteso che in darsena Medicea sono disponibili 90 posti barca residuerebbe infatti una disponibilità di 200 posti barca

### **6.3 S.Giovanni**

l'Area di S.Giovanni è destinata ad ospitare un approdo turistico da 350 posti barca e uno o più punti di ormeggio, uno dei quali annesso alla rilocalizzazione della sede della LNI quale scuola di vera e della navigazione. Il contesto ambientale e paesaggistico di S.Giovanni fa ritenere indispensabile non allocare nell'ambito portuale alcuna struttura di servizio se non quelle essenziali quali servizi igienici, direzione, ufficio e servizi ormeggiatori, magazzino di servizio. Stante le caratteristiche del luogo non si prevede in questo caso un impianto distribuzione carburanti. La localizzazione a terra dei servizi dell'approdo fa sì che si debba utilizzare dei volumi esistenti se aventi caratteristiche idonee oppure realizzare nuovi volumi. La soluzione appare perseguibile in ambedue le direzioni. Cioè, i volumi dell'ex enopolio, debitamente depurati, potrebbero ospitare servizi ricettivi (pensione-albergo, residenza, bar – ristorante) di fronte alla scuola si potrebbe invece organizzare una piazza contornata da edifici di un piano due fuori terra destinati ad ospitare piccoli esercizi commerciali ed altri servizi terziari e commerciali compreso pubblici esercizi. Le quote di edificabilità debbono essere necessariamente limitate per non introdurre perturbazioni in un contesto ove si registra un sostanziale equilibrio tra presenza antropica e spazi liberi o naturali. A tal fine risulta importante definire l'assetto della viabilità. Gli approfondimenti conoscitivi fanno necessario e possibile realizzare una grande rotatoria, disassata rispetto alla provinciale, che deve servire sia o per smistare adeguatamente i flussi di traffico che si determineranno, sia per produrre un rallentamento della velocità, quindi incrementare i livelli di sicurezza della circolazione. La realizzazione di questa infrastruttura può anche essere messa in relazione alla realizzazione di piccoli interventi di edilizia a bassa densità, ville da 100- 120 mq. su con superficie pertinenziale non inferiore a 3000 – 3600 mq., ma all'interno di un progetto unitario di trasformazione e recupero che consenta anche di individuare e realizzare aree di sosta per i residenti. Deve invece essere trovata definitiva destinazione d'uso l'area ricompresa tra il fosso del Condotto, l'area di proprietà comunale in prossimità della spiagge di S.giovanni, la strada di accesso a S.Giovanni e alcune aree private. Quest'area nel RU è indicata come area per attrezzature e servizi, ipotesi iniziale era quella di ampliare il sistema degli impianti sportivi di s.giovanni posti di là dal fosso del Condotto, la stessa conserva una sua logica, ma occorre definire se quest'area deve essere destinata a piccole attrezzature magari connesse al centro sportivo della LNI, oppure se non si possa pensare anche a destinazioni d'uso più impegnative, come una piscina. Sul versante orientale di S.giovanni invece occorre completare la passeggiata in direzione delle Grotte e contestualmente realizzare una spiaggia per la balneazione a conclusione della attuale passeggiata che deve essere definitivamente liberata dalla presenza delle automobili.