



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 Parigi

---

---

## VALUTAZIONE INTEGRATA RELAZIONE DI SINTESI

GRUPPO DI LAVORO:

RENATO BUTTA (Ingegnere, SINTESIS S.r.l.), MARCO LANDESCI (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 815245 - fax 0586 803484  
e-mail: ingegneria@sintesis.toscana.it

---

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, DGRT 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

I 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.

## **Obiettivi.**

L'amministrazione comunale ha avviato un processo per la formazione di un programma di settore per la portualità in data 01. 06.07.

La variante al PS si è resa necessaria per adeguarlo alle determinazioni del PIT – Masterplan dei porti (approvato con DCRT n.72 del 24.07.2007), e alle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Livorno, recentemente approvato; in particolare il "riallineamento" al PIT fa riferimento alle modalità di definizione del dimensionamento della ricettività nautica, al dimensionamento degli standard urbanistici afferenti le strutture di porti ed approdi turistici.

Pertanto l'amministrazione comunale di Portoferraio ha proceduto ad approntare la variante del PS relativamente agli articoli 21, 22, 23, 23bis, 24, 39 e 44, per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica.

Successivamente sarà approntata ed adottata variante al RU - Programma di settore per la Portualità.

La variante al PS consente di dare corso a procedimenti e progetti finalizzati a garantire, a Portoferraio ed all'isola d'Elba, un'adeguata struttura integrata per il turismo nautico che, corredata con attrezzature cantieristiche, possa rappresentare un'ulteriore declinazione della filiera turistica, un'integrazione della stessa per mitigare gli effetti di eventuali trend di segno negativo dell'economia turistica tradizionale.

Inoltre il raccordo con le previsioni, al momento espresse come indirizzi, per la formazione del piano regolatore portuale, definite per il porto commerciale, tendono a garantire le condizioni indispensabili per un ulteriore sviluppo del turismo crocieristico, una redistribuzione dei flussi di

traffico, navale e veicolare, anche e soprattutto per favorire una razionalizzazione del sistema logistico-distributivo dell'isola atteso che un'altissima percentuale di beni e strumenti risulta d'importazione.

Obiettivo generale è dunque la definizione di un organico sistema portuale turistico-industriale, attraverso la riqualificazione e il riuso delle varie parti del porto per funzioni urbane, ovvero con superamento del porto come luogo specializzato e chiuso a favore di un mix di funzioni.

Il progetto intende definire un sistema integrato di filiera imperniato su una adeguata ricettività nautica, ma complementare alle attività di produzione, riparazione, rimessaggio, rinnovazione (refitting) delle imbarcazioni.

Infatti la nautica da diporto massimizza i suoi effetti in termini economici ed occupazionali solo in una logica di filiera che si compone di attività costruttiva di barche ed accessori, servizi alla produzione, altri servizi a valle della produzione, attività commerciali, attività turistiche in genere.

L'incrementata disponibilità di posti barca, in particolare per imbarcazioni di maggiori dimensioni, consente di attivare flussi di presenze costanti, e lo sviluppo di servizi alla persona qualificati (di tipo alberghiero, residenziale, sportivo, infrastrutturale – cioè aeroporto e/o eliporto – termale); si creano così le condizioni di un ulteriore segmento turistico.

Per quanto riguarda invece i riflessi attesi sulle infrastrutture, un turismo di questo tipo potrebbe avere influssi positivi, ad esempio sulla attività dell'aeroporto elbano, sia per il traffico di linea, sia per il traffico privato.

La particolare configurazione del sito consente di poter cogliere queste opportunità garantendo al tempo stesso servizi e approdi anche ad altri segmenti, cioè quelli della nautica medio – piccola, quelli della nautica che possiamo definire sociale.

Infatti la previsione della realizzazione dell'approdo turistico di S.Giovanni, la previsione e possibilità di realizzare punti di ormeggio opportunamente distribuiti nella rada, sono una speculare occasione integrativa, che, in una seconda fase, perché legata alle procedure ed alle compatibilità da definirsi nel piano regolatore del Porto Commerciale di competenza dell'Autorità Portuale, potrà arricchirsi di ulteriori servizi, in particolare da offrire alle imbarcazioni in transito.

### **Verifica di coerenza esterna.**

La verifica di coerenza esterna ha proceduto positivamente con riferimento a:

- a) **Gli strumenti di pianificazione territoriale di altri soggetti istituzionali:** PIT della Regione Toscana - PTC della Provincia di Livorno
- b) **Piani di settore:** Piano del Parco dell'Arcipelago Toscano - Piano Regionale di Sviluppo, Piano Regionale di Azione Ambientale e programmazione regionale ambientale -Il Piano d'Ambito ottimale n.5- Il Piano di tutela delle acque e il P.A.I. del Bacino "Toscana Costa"- Il Piano d'Indirizzo Energetico Regionale- Il Piano provinciale di gestione dei rifiuti urbani - Il Piano regionale e provinciale delle bonifiche

### **Verifica di coerenza interna.**

Come espresso nella premessa della relazione illustrativa della variante, *"In ossequio al PIT, l'accordo di pianificazione per l'adozione di una variante al PS è risultato necessario per riallineare il PS al PIT in riferimento alle modalità di definizione del dimensionamento della ricettività nautica, al dimensionamento degli standard urbanistici afferenti le strutture di porti ed approdi turistici; inoltre con l'accordo di pianificazione si dà corso all'integrale recepimento delle previsioni formulate nel PTCP".*

La verifica della coerenza interna è piuttosto immediata, in quanto gli articoli che compongono la variante vanno tutti nella direzione di allineare il comparto della nautica diportistica a quanto previsto nelle parti del PIT che interessano l'argomento e pertanto è possibile verificare la

coerenza interna rifacendosi di fatto a quanto già analizzato nella verifica di coerenza esterna. E' anzi possibile affermare, considerata la specificità della variante, che la verifica della coerenza esterna è condizione sufficiente e necessaria affinché sia verificata la coerenza interna.

**In conclusione si può quindi verificare con esito positivo la coerenza interna alla variante al PS.**

### **Quadro degli obiettivi delle azioni e degli indicatori**

L'analisi degli obiettivi del Piano e delle azioni individuate per il loro raggiungimento è effettuata in forma di quadro sinottico nelle tabelle che seguono.

Vengono inoltre proposti una serie di indicatori per monitorare l'azione volta alla realizzazione degli obiettivi previsti.

Gli indicatori sono specificatamente rivolti alla gestione del piano nel senso che l'ufficio tecnico comunale potrà monitorare nel tempo l'efficacia e gli effetti dello sviluppo del piano stesso e quindi il raggiungimento degli obiettivi.

Così, ad esempio, potranno essere rilevati al loro concretizzarsi, i parametri di edificazione (mq ricostruiti, nuova edificazione..) in relazione alla ultimazione delle opere previste dal piano. In questa maniera potrà costruirsi un osservatorio sul piano che potrà consentire all'amministrazione di conoscere il suo stato di attuazione in ogni momento.

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 3: Piano Regolatore Portuale Porto Turistico e Cantieri Navali di Portoferraio			
SUB-AMBITO 3.1: Porto Cantieri			
Sviluppo della portualità nautica	nuova costruzione porto turistico	500 nuovi posti barca	n. posti barca realizzati realizzazione pontili (ml) investimenti (€)
Consolidamento della filiera nautica e attività cantieristiche e artigianali complementari	demolizione e ricostruzione edifici esistenti con destinazione produttiva	riferimento alla tavola di piano	mq demoliti mq ricostruiti investimenti (€)
	conservazione e/o demolizione e ricostruzione della palazzina direzionale Esaom Cesa	a parità di SU, in Viale Tesei	mq ricostruzione mq demoliti mq ricostruiti investimenti (€)
	realizzazione foresteria maestranze cantiere ed equipaggi	1200 mq. SU nelle aree oggi in proprietà Esaom Cesa	mq di strutture realizzate investimenti (€)
	realizzazione di attrezzature (tettoie con box office di supporto, aree attrezzate) per l'esposizione e la commercializzazione di imbarcazioni	in fregio a Via Tesei e Via Manganaro alle spalle dell'ambito di intervento 4	mq di strutture realizzate n. posti di lavoro investimenti (€)
	nuova edificazione, conservazione e recupero per attività artigianali e produttive connesse all'attività cantieristica e portuale turistica	lungo Viale Cacciò, per complessivi mq. 1000 S.U. oltre 5063 mq. esistenti conservati e 10.000 mq. di recupero (edifici vari posti su Viale Tesei) nelle aree oggi in proprietà Esaom Cesa ricomprese tra viale Cacciò e via degli Altiforni; oltre al recupero di 1.900 mq esistenti (uffici e direzione Esaom)	mq di strutture realizzate mq recuperati mq conservati n. posti di lavoro investimenti (€)
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali	demolizione e ricostruzione edifici esistenti con destinazione terziaria e residenziale	riferimento alla tavola di piano	mq demoliti mq ricostruiti investimenti (€)
	costruzione centro servizi/mercato per la	complessivi 400 mq. S.U. collocato al	mq di strutture realizzate

attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	pesca	marginale delle aree di competenza dell'Autorità Portuale all'ingresso in porto del Viale Tesei	n. posti di lavoro investimenti (€)
	nuova costruzione edifici residenziali	non più del 30% abbinati obbligatoriamente ai posti barca turistici e da cedere unitamente a questi alla Punta della Rena e Ponte del Brogi per 3000 mq. S.U	mq di edifici realizzati n. unità abitative n. residenti investimenti (€)
	costruzione e recupero di edifici a servizio del porto turistico e della città con destinazione funzionale: attività commerciali, terziarie e di servizio	lungo Viale Tesei. mq. 2400 di S.U, oltre il recupero di mq. 220 esistenti (locale ristoro cantiere Esaom)	mq di edifici realizzati mq destinati ad attività commerciali mq destinati ad attività terziarie mq destinati a servizio n. posti di lavoro investimenti (€)
	costruzione di nuovo albergo con annessi servizi complementari	fino 60 camere, lungo Viale Tesei	mq di strutture realizzate n. posti letto n. posti di lavoro investimenti (€)
	costruzione piscina comunale coperta e servizi complementari	vasca da 33 mt. più vasca per bambini e/o per riabilitazione ed il benessere, lungo Viale Tesei	mq di strutture realizzate n. posti di lavoro investimenti (€)
	nuova costruzione residenza turistico alberghiera	30 unità alloggiative ; Punta della rena	mq di strutture realizzate n. posti letto n. posti di lavoro investimenti (€)
	nuova costruzione edifici per attività terziarie in genere	2.500 mq. S.U. su Viale Cacciò e a Ponte del Brogi	mq destinati ad attività terziarie n. posti di lavoro investimenti (€)
	realizzazione di una passeggiata con aree	lungo viale Tesei e viale Cacciò	mq di verde pubblico

verdi, percorsi ciclabili, pedonali pavimentati		ml di passeggiata ml di pista ciclabile investimenti (€)
trasferimento di impianto esistente per la distribuzione carburanti	dimensione pari a 75 mq. di S.U.	investimenti (€)
nuova costruzione di parcheggio multipiano	200 auto di cui, fino ad un massimo del 50% dei posti auto di tipo pertinenziale e per un minimo del 50% a rotazione oraria lungo Viale Cacciò in prossimità della rotatoria di Ponte del Brog	n. parcheggi realizzati  investimenti (€)
realizzazione di parcheggi pertinenziali e pubblici, di verde pubblico	lungo viale Tesei tra il molo 1 e la rotatoria Tesei – Manganaro	n. parcheggi realizzati mq verde pubblico investimenti (€)
ponete di scavallamento del Fosso di Riondo		investimenti (€)
nuova costruzione serbatoi stoccaggio commercializzazione prodotti energetici ed attività connesse, uffici di servizio	200 mq. S.U. tra Fosso Riondo e Fosso della Madonnina	mq di superficie territoriale investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 3: Piano Regolatore Portuale Porto Turistico e Cantieri Navali di Portoferraio			
SUB-AMBITO 3.2: Approdo turistico di S. Giovanni			
Sviluppo della portualità nautica	costruzione approdo turistico	400 nuovi posti barca	n. posti barca realizzati investimenti (€)
	costruzione di un punto di ormeggio	per imbarcazioni fino 8 mt. per lo sviluppo della nautica minore e la promozione delle attività marinare	n. punti di ormeggio realizzati investimenti (€)
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ricostruzione scuola esistente e della piazza antistante	a parità di SU incrementata del 20%	investimenti (€)
	nuova costruzione di edifici ad uso servizi portuali	1000 mq. per terziario e commercio e 900 mq. per residenziale – foresteria – centro di formazione velica	mq di edifici realizzati mq residenziali mq destinati ad attività terziario e commercio n. unità abitative n. residenti n. posti di lavoro investimenti (€)
	passeggiata lungomare	dal Fosso del Condotto a via Gasparri	ml di pista ciclabile ml di passeggiata investimenti (€)
	parco pubblico lungomare	prati alberati, percorsi ciclabili, pedonali pavimentati, spazi giochi e parcheggi tra la foce del Fosso del Condotto a via Damiani	mq di verde pubblico ml di passeggiata investimenti (€)
	realizzazione della viabilità di accesso a S. Giovanni e connessione alla strada provinciale n. 26		ml di nuove strade investimenti (€)



OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
<b>AMBITO d'intervento 4: Area di riqualificazione viale Tesei - via Manganaro - via Cacciò</b>			
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ristrutturazione edilizia	possibilità di limitati ampliamenti di SU e volumetria per adeguamento igienico e funzionale per non oltre il 10% della S.U.	mq di edifici ristrutturati  mq di incremento di SU n. unità abitative n. residenti investimenti (€)
	realizzazione di un porticato ad uso pubblico	integrazione tra le facciate sul fronte strada degli edifici esistenti	investimenti (€)
	adeguamento dei parcheggi alla normativa		investimenti (€)
	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
<b>AMBITO d'intervento 5: Aree per le attività artigianali di via degli Altiforni</b>			
Consolidamento della filiera nautica e attività cantieristiche e artigianali complementari	nuova costruzione per attività artigianali e produttive connesse all'attività cantieristica e portuale turistica	lungo Via degli Altiforni, per complessivi mq. 1500 S.U. e non più di tre UI.	mq di edifici realizzati  n. posti di lavoro  investimenti (€)
	alloggio di servizio	di 90 mq. SU. per unità immobiliare artigianale realizzata	mq di edificio realizzati  investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 6: Aree per le attività di alaggio pubblico e privato, per lo stoccaggio a secco delle imbarcazioni			
SUB-AMBITO 6.1: area di via degli Altiforni			
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ristrutturazione, demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti		mq di edifici realizzati mq edifici ricostruzione mq edifici demoliti n. posti di lavoro investimenti (€)
	nuova costruzione per servizi igienici e locali tecnologici, piccole officine	300 mq. SU.	investimenti (€)
	realizzazione strutture per lo stoccaggio a terra delle imbarcazioni eventualmente corredate di copertura fissa	h. max 12 mt. per non oltre il 30% della superficie del lotto	mq di edifici realizzati investimenti (€)
SUB-AMBITO 6.2: area di via Isola di Giannutri			
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ristrutturazione, demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti	a parità di SU.	mq di edifici realizzati investimenti (€)
	servizi igienici e locali tecnologici, piccole officine, stoccaggio imbarcazioni a secco		mq di edifici realizzati investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 7: Aree per la nautica minore o sociale e per i relativi servizi minimi			
SUB-AMBITO 7.1: Calle nord			
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ristrutturazione edilizia	possibilità di limitati ampliamenti per adeguamento igienico e funzionale per non oltre il 15% della S.U. esistente	mq di edifici realizzati investimenti (€)
	riqualificazione dei fronti dell'edificio esistente nell'ambito della ristrutturazione con adeguamento igienico e funzionale	congiuntamente alla installazione di pannelli solari fotovoltaici o termici in copertura	investimenti (€)
	riqualificazione aree esterne con adeguate sistemazioni a verde		mq spazi verdi realizzati investimenti (€)
	parcheggi	almeno in quota pari al 50% della dotazione prevista	n. parcheggi realizzati investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 8: Aree per le attività artigianali complementari e connesse alla cantieristica ed alla nautica da diporto, per le attività di alaggio pubblico e privato, per lo stoccaggio a secco delle imbarcazioni			
Consolidamento della filiera nautica e attività cantieristiche e artigianali complementari	nuova costruzione edifici per attività artigianali e produttive del settore nautico	per una consistenza di 2100 mq. S.U. di nuova previsione e	mq di edifici realizzati n. posti di lavoro investimenti (€)
	trasferimento edifici esistenti	Calle e Punta della Rena di Esaom, per 4.695 mq.	mq recuperati n. posti di lavoro investimenti (€)
	residenza connessa alle attività artigianali e produttive complementari all'attività cantieristica e portuale turistica	600 mq. S.U.	mq di edifici realizzati n. unità abitative n. residenti investimenti (€)
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	stoccaggio a terra delle imbarcazioni		mq occupati n. posti barca realizzati investimenti (€)
	il recupero mediante trasferimento edifici esistenti (Capannone Marine Service)	894 mq.	mq recuperati investimenti (€)
	realizzazione di uno scivolo di alaggio pubblico		investimenti (€)
	nuova costruzione per attività terziarie per la gestione degli ormeggi esistenti (uffici, servizi igienici, sala ritrovo)	500 mq. S.U.	mq di edifici realizzati n. posti di lavoro investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
<b>AMBITO d'intervento 9: Area esistente per la nautica minore o sociale e per i relativi servizi minimi</b>			
Sviluppo della portualità nautica	ampliamento realizzazione punto di ormeggio esistente in dx del Fosso di Riondo	con banchinamento pavimentato largo almeno mt. 2,50	n. punti di ormeggio realizzati realizzazione banchina (ml) investimenti (€)
	nuova costruzione di locale per servizi igienici e di locale magazzino	locale per servizi igienici: almeno 2 bagni per sesso dotati di cocchia WC e lavabo; locale magazzino: per non oltre 150 mq. SU.	investimenti (€)
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	ristrutturazione edilizia	possibilità di limitati ampliamenti per adeguamento igienico e funzionale degli edifici esistenti per non oltre il 15% della SU. esistente	mq riqualificati investimenti (€)
	riprofilatura sponde ed argini del Fosso di Riondo a partire dal bacino delle Calle al nuovo ponte		investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
<b>AMBITO d'intervento 10: Area artigianale e per riparazione e rimessaggio imbarcazioni</b>			
Consolidamento della filiera nautica e attività cantieristiche e artigianali complementari	possibilità di procedere a demolizione e ricostruzione	a parità di superficie utile; possibilità di incremento della SU. fino ad un massimo del 25% di quella esistente;	mq ricostruzione

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 11: Area di S.Giovanni sub-ambito 11.1 ex enopolio			
SUB-AMBITO 11.1: ex enopolio			
Integrazione con attività terziario-direzionali, commerciali, residenziali di servizio e residenziali attraverso la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di infrastrutture	demolizione parti aggiunte ed incongrue indicate in planimetria		mq demoliti
	ristrutturazione edilizia edifici esistenti	a parità di SLP esistente (1800 mq.), con incremento S.U. di mq. 500 per attività residenziali all'interno della volumetria esistente;	mq ristrutturati investimenti (€)
	attrezzature ricettive, bar e ristorante		mq di strutture realizzate n. posti di lavoro investimenti (€)

OBIETTIVI	AZIONI	CARATTERISTICHE	INDICATORI
AMBITO d'intervento 12: Area di Magazzini			
Sviluppo della portualità nautica	realizzazione di interventi finalizzati a limitare l'insabbiamento del bacino esistente		investimenti (€)

## La Valutazione Integrata

La VI ha lo scopo di evidenziare se l'utilizzo delle risorse essenziali del territorio (definite dalla LR come: aria, acqua, suolo ed ecosistemi della flora e della fauna - città e sistemi degli insediamenti - paesaggio e documenti della cultura - sistemi infrastrutturali e tecnologici) interessate dall'atto di governo del territorio, sia compatibile con un percorso di sviluppo sostenibile.

In particolare la VI ha il compito di verificare che *“nessuna delle risorse essenziali del territorio può essere ridotta in modo significativo e irreversibile in riferimento agli equilibri degli ecosistemi di cui è componente e che le azioni di trasformazione del territorio devono essere valutate e analizzate in base a un bilancio complessivo degli effetti su tutte le risorse essenziali del territorio”*.

La valutazione perché sia integrata deve soffermarsi sugli aspetti territoriali, ambientali, socio-economici e sulla salute umana.

In considerazione della complessità dell'analisi del territorio interessato, si è pensato di procedere semplificando la lettura dei diversi ambiti interessati attraverso una matrice per l'area del porto cantieri ed una per l'area di S. Giovanni, nelle quali sono riportati:

- **Risorse:** Territorio - Paesaggio - Infrastrutture - Aria - Acqua - Suolo e sottosuolo - Rumore - Rifiuti - Radiazioni non ionizzanti - Inquinamento luminoso - Natura - Energia - Rischio - Sociale - Economia - Qualità della vita.
- **Indicatori:** selezionati per ogni risorsa, ciascuno con la propria sigla identificativa.
- **Territorio:** la valutazione è effettuata per le due aree sopra individuate, ovvero Porto Cantieri e San Giovanni.

Le matrici predisposte sono state compilate per ogni scheda normativa seguendo alcuni criteri generali, al fine di rappresentare un quadro complessivo (per ciascuna area) e sintetico, seppur qualitativo.

Le matrici fanno riferimento nella prima colonna alle RISORSE, e raggruppate in 4 aspetti principali:

1. Territorio, paesaggio e infrastrutture
2. Ambiente
3. Socio-economici
4. Qualità della vita

Per ogni aspetto sono state considerate più componenti, e per ogni componente proposto, uno o più indicatori (in parentesi) e precisamente per :

1. Territorio, paesaggio e infrastrutture 10): il territorio (3), il paesaggio (1), le infrastrutture (6).
2. Ambiente (24): l'aria (4), l'acqua (3), il suolo e sottosuolo (2), il rumore (1), i rifiuti (3), le radiazioni non ionizzanti (2), l'inquinamento luminoso (1), la natura (2), l'energia (4), i rischi (3).
3. Socio-economici (6): sociale (3), economia (3).
4. Qualità della vita (4).

## Considerazioni sugli aspetti territoriali, paesaggistici e infrastrutturali

Per procedere alla valutazione, sono stati approfonditi i seguenti aspetti significativi di dettaglio relativi all'interferenza della variante e del programma di settore della portualità con il territorio:

- Analisi del paesaggio
- Risorse agro-ambientali
- Uso del suolo
- Pericolosità idraulica
- Mobilità ed accessibilità, infrastrutture.

Le trasformazioni sul territorio proposte nella variante sono da considerare complessivamente positive in relazione al fatto che alla base della variante c'è una forte volontà di riqualificazione di un'area, dal punto di vista produttivo, funzionale ed urbanistico. Quindi sicuramente si registra un miglioramento dell'utilizzo e dell'organizzazione del territorio e delle sue funzioni, che si presenta nello stato attuale poco curato e per certi versi in declino ed abbandono.

La proposta di creare un vero waterfront tra usi più cittadini e attività diportistiche, è arricchita da camminamenti, piste ciclabili, verde urbano, aspetto sinora del tutto trascurati.

Di conseguenza anche il paesaggio risentirà beneficamente della realizzazione degli obiettivi della variante, anche in relazione alle prescrizioni di tutela e valorizzazione inserite nelle NTA.

A livello di infrastrutture è da prevedere un impatto nettamente positivo in quanto le nuove previsioni porteranno alla realizzazione di una nuova viabilità, anche destinata alla pedonalizzazione, mentre la realizzazione delle infrastrutture diportistiche e delle opere connesse, saranno condizione per uno sviluppo economico atteso.

Il potenziamento degli scali turistici favorirà inoltre l'accessibilità all'isola, mentre la rilocalizzazione del deposito combustibili attraverso un suo allontanamento dal centro abitato, aumenterà le condizioni di sicurezza generali.

In particolare, per quanto riguarda le infrastrutture a servizio della nautica, le norme di Piano prevedendo un rapporto posti auto/posti barca di 1,5, soddisfano ampiamente lo standard minimo previsto del masterplan dei porti (0,8 posti per ciascun posto barca).

Le valutazioni sui flussi di traffico indotti dalla realizzazione delle trasformazioni urbanistiche e produttive, portano a giudicare come poco significativa l'incidenza specifica. Peraltro i nuovi carichi sono ampiamente mitigati dal previsto potenziamento delle infrastrutture.

**Pertanto è possibile valutare complessivamente come positivo l'impatto sugli aspetti territoriali, paesaggistici ed infrastrutturali. Non si rilevano situazioni di criticità**

Matrice	Sigla	Indicatore	Porto Cantieri	San Giovanni
Territorio	TER1	Uso del suolo	☺	☺
	TER2	Mq edificati	M	M
	TER3	Verde urbano	☺	☺
Paesaggio	TER4	Riqualificazione paesaggistica	☺	☺
Infrastrutture	TER5	Dotazione di strade	☺	☺
	TER6	Viabilità di progetto realizzata (m)	M	M
	TER7	Dotazione di parcheggi	☺	☺
	TER8	Posti auto di progetto realizzati	M	M



<b>Matrice</b>	<b>Sigla</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Porto Cantieri</b>	<b>San Giovanni</b>
	<i>TER9</i>	Altre infrastrutture	😊	😊
	<i>TER10</i>	Infrastrutture diportistiche	😊	😊

## Considerazione sugli aspetti ambientali e contabilità delle risorse

Sono stati approfonditi i seguenti aspetti ambientali significativi di dettaglio:

- Produzione di rifiuti
- Fabbisogni energetici
- Risorsa idrica
- Acque marine interne al porto
- Rischio idraulico
- Fenomeni di erosione costiera
- Interferenze con SIC e SIR
- Interferenze con le praterie di Posidonia
- Interferenza con il Parco dell'arcipelago
- Interferenze con la fauna marina
- Interferenze con la fauna terrestre

### Produzione di rifiuti

Il calcolo della produzione di RSU ed assimilabili connesso alle previsioni di incremento di strutture turistiche ha fatto riferimento al cosiddetto "abitante convenzionale", ed ha portato a stimare in 178,2 t/anno la produzione di RSU.

Per quanto riguarda invece la produzione di RSU dalle imbarcazioni, la stima annua di produzione legata alle imbarcazioni è di 264 kg/anno.

A queste stime andrebbe aggiunta la produzione di RSU connessa alla nuova residenza (la cui previsione è di 3.600 mq per il porto cantieri e 2.700 per S, Giovanni, e quindi per un totale di 6.300 mq). In realtà è quasi impossibile prevedere se la nuova residenza è di trasferimento da altre zone del comune o dell'isola (in tal caso il carico relativo è invariato) o trattasi di nuova residenza attratta, o infine se si parla di abitazioni stagionali.

**La gestione dei rifiuti nell'isola d'Elba presenta da tempo situazioni di sofferenza, e quindi ulteriori incrementi debbono essere valutati negativamente.**

Per la **raccolta delle acque nere** a terra è possibile il collegamento con la rete fognaria e con il depuratore; ambedue sono in fase di ristrutturazione e saranno a servizio in tempi compatibili con lo sviluppo del programma.

Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni, saranno attrezzato sistema di raccolta che convoglieranno nella pubblica fognatura. E' prevista la costruzione di un disoleatore a servizio delle acque oleose e un punto di raccolta degli oli usati.

**La gestione dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni trova delle risposte tecnicamente adeguate nelle previsioni di Piano che dovranno essere recepite nel contesto dei Piani attuativi.**

### Fabbisogni energetici

Le stime proposte hanno consentito di stimare in 1.260 tep/anno il fabbisogno energetico complessivo delle attività turistico-ricettive previste dal programma; la stima specifica dei fabbisogni di energia elettrica è di 288 MWh/anno.

Per completezza di valutazione, alle stime esposte andrebbe aggiunta il fabbisogno energetico connesso alla nuova residenza. Senza ripetere le considerazioni sopra esposte, concludiamo che è quasi impossibile prevedere se la nuova residenza è di trasferimento da altre zone del comune o dell'isola (in tal caso il carico relativo è invariato) o trattasi di nuova residenza attratta, o infine se si parla di abitazioni stagionali.

**Si dovrebbe assistere ad un incremento, seppur non particolarmente significativo, del fabbisogno energetico connesso alle attività che sono inserite nel Piano.**

In particolare, le NTA del RU all'art. 24 citano *"in relazione ad interventi di nuova edificazione, di ristrutturazione urbanistica e di ristrutturazione edilizia che interessi un intero fabbricato, è fatto obbligo di installare pannelli solari integrati nell'architettura dell'edificio, o di realizzare impianti di cogenerazione elettrotermica, in grado di soddisfare il fabbisogno termico invernale e di raffrescamento estivo, ai sensi della DGR 322/05"* mentre all'art. 25 *"Per la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione pubblica o privata, qualora sia necessario realizzare linee elettriche aeree o sia necessario intervenire su aree boscate, si dovrà procedere a realizzare impianti singoli alimentati da pannelli fotovoltaici"*.

## Risorsa idrica

Particolare attenzione è riservata al tema della risorsa idrica. Il fabbisogno idrico è essenzialmente di due tipi:

a) Fabbisogno legato alla gestione delle imbarcazioni nei porti.

- **Fabbisogno medio annuo:**  $150 \div 200 \text{ l/g} \times 500 \text{ barche} \times 365 \text{ giorni} = 27.375 \div 36.500 \text{ m}^3$
- **Punta giornaliera:**  $750 \text{ l/g} \times 500 \text{ barche} = 375 \text{ m}^3$

### Porto S. Giovanni

- **Fabbisogno medio annuo:**  $750 \text{ l/g} \times 400 \text{ barche} \times 365 \text{ giorni} = 21.900 \div 29.200 \text{ m}^3$
- **Punta giornaliera:**  $750 \text{ l/g} \times 400 \text{ barche} = 300 \text{ m}^3$

b) Fabbisogno legato al comparto abitativo/turistico.

Il calcolo ha portato a stimare per le strutture alberghiere un fabbisogno di 36 mc/anno di acqua potabile, a cui andrebbe aggiunta il fabbisogno di acqua potabile connesso alla nuova residenza. Senza ripetere le considerazioni sopra esposte, concludiamo che è quasi impossibile prevedere se la nuova residenza è di trasferimento da altre zone del comune o dell'isola (in tal caso il carico relativo è invariato) o trattasi di nuova residenza attratta, o infine se si parla di abitazioni stagionali.

**La disponibilità della risorsa idrica nell'isola d'Elba presenta, specialmente nel periodo estivo, da tempo situazioni di sofferenza, e quindi ulteriori incrementi debbono essere valutati negativamente.**

Al fine di mitigare i maggiori consumi apportati dall'aumento del carico antropico legato al Piano, sono state previste tre strategie di intervento.

La prima prevede la realizzazione di un bacino idrico multifunzionale a monte, in località Condotta, del volume di  $80.000 \text{ m}^3$ , che possa servire da tampone in momenti di particolare carenza della risorsa.

La seconda è rappresentata dal recupero delle acque pluviali mediante l'utilizzo di una rete idrica duale. Tale recupero è previsto già negli attuali strumenti urbanistici vigenti.

La terza strategia è legata ad una possibile realizzazione di impianti di dissalazione dislocati all'interno delle aree oggetto di variante, da utilizzarsi modularmente dalle attività a servizio della nautica.

In considerazione delle indicazioni del Piano d'Ambito le NTA del RU prevedono che per soddisfare il **fabbisogno idrico** nell'ambito di Porto Cantieri e Porto turistico di S. Giovanni, si opererà come segue:

- realizzazione di impianto di potabilizzazione di acque marine e costruzione di strutture di stoccaggio di idonea capacità;
- raccolta delle acque piovane da convogliare in appositi depositi al fine di un riutilizzo per usi industriali o di lavaggio imbarcazioni;

Acque marine interne al porto.

**Un elemento da non sottovalutare è il ricambio ed ossigenazione delle acque marine portuali in relazione allo scarico di sostanze organiche e conseguenti processi di consumo d'ossigeno.**

A tal fine le NTA hanno previsto che i moli foranei siano realizzati in modo tale da garantire la libera circolazione delle acque, fermo restando che con apposito studio dovrà essere verificata la necessità di realizzare un collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni  
Rischio idraulico

L'area interessata dal rischio idraulico è quella che va dal fosso della Madonnina alla piana di S. Giovanni. Per quanto riguarda il fosso della Madonnina, sono stati effettuati interventi di messa in sicurezza ed a breve sarà disponibile la certificazione di esecuzione delle opere e di sicurezza raggiunta, mentre la messa in sicurezza di S. Giovanni sarà a carico della realizzazione del porto.

**Questo aspetto è condizionato dalla completa realizzazione degli interventi di messa in sicurezza.**

Fenomeni di erosione costiera

L'area oggetto di intervento è interna al golfo di Portoferraio, e ben riparata dai venti e dal moto ondoso; tale situazione è confermata dagli studi disponibili e pertanto l'area non è interessata da alcun fenomeno di erosione costiera significativo.

**Nell'area di S. Giovanni, sono stati segnalati due fenomeni puntuali e di modesta entità di arretramento di spiaggia.**

E' ipotizzabile che la realizzazione delle opere di protezione del previsto porto di S. Giovanni potrà limitare o evitare i contenuti fenomeni di arretramento di spiaggia segnalati.

Interferenza con S.I.C. o S.I.R.

**L'area oggetto di variante non è interessata da Siti di Interesse Comunitario (SIC) o Siti di Interesse Regionale (SIR).**

Interferenza con il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano

**Non vi sono possibili interferenze con il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano in quanto la distanza minima tra le aree di intervento ed il parco stesso è di almeno 1 km in linea retta e la conformazione orografica del territorio non lascia ipotizzare interazioni causa/effetto di alcun tipo tra l'attuazione della variante e gli ecosistemi presenti nel Parco.**

Interferenza con le praterie di Posidonia Oceanica (L.) Delile

**Dalla cartografia tematica specifica si rileva che all'interno della rada di Portoferraio non sono presenti praterie di Posidonia.**

Interferenza con la fauna marina - Individuazione dei fattori di disturbo

**L'effetto sulla fauna marina risulta connesso all'incremento prevedibile sull'attività diportistica, ma le conseguenze dirette non appaiono significative in quanto nella zona interessata abbiamo escluso la presenza di Posidonia ed inoltre vengono offerti servizi alla nautica relativamente alla corretta raccolta di oli ed idrocarburi. Rimane il disturbo connesso al rumore delle imbarcazioni.**

Interferenza con la fauna terrestre - Individuazione dei fattori di disturbo

Le possibili interferenze con la fauna terrestre sono riconducibili a :

- Alterazione degli habitat
- Azioni dirette sulle popolazioni
- Attività venatoria

Non ci sono segnalazioni di specie di particolare rilevanza e l'attenzione può essere posta sull'avifauna marina.

**Si ritiene che le azioni previste dal Piano non interferiscano in maniera significativa con la fauna terrestre o l'avifauna.**

**E' quindi possibile affermare che gli effetti indotti dalla variante non influiranno significativamente su alcuni aspetti ambientali, in taluni casi avranno effetti positivi, mentre alcune criticità potranno essere affrontate con misure (alcune già previste, altre da verificare in corso d'opera) di compensazione o di mitigazione.**

Componente	Sigla	Indicatore	Porto Cantieri	San Giovanni
Aria	AMB1	Emissioni da traffico	☹	☹
	AMB2	Emissioni da attività produttive	☹	☹
	AMB3	Copertura ciclabile o pedonale	☺	☺
	AMB4	Copertura dei mezzi pubblici	☹	☹
Acqua	AMB5	Scarichi	☹	☹
	AMB6	Risparmio e riutilizzo acque	☺	☺
	AMB7	Capacità depurativa	☹	☹
Suolo e sottosuolo	AMB8	Superficie impermeabilizzata	☹	☹
	AMB9	Recupero di aree compromesse	☺	☹
Rumore	AMB10	Esposizione al rumore	☹	☹
Rifiuti	AMB11	Produzione RU	☹	☹
	AMB12	Produzione RS	☹	☹
	AMB13	Raccolta Differenziata	?	?
Radiazioni non ionizzanti	AMB14	Esposizione a ELF	☹	☹
	AMB15	Esposizione a SRB	☹	☹
Inquinamento luminoso	AMB16	Illuminazione esterna	☹	☹
Natura	AMB17	Disturbo verso aree protette	☹	☹
	AMB18	Biodiversità	☹	☹
Energia	AMB19	Fabbisogno energetico	☹	☹
	AMB20	Classe energetica degli edifici	☺	☺
	AMB21	Utilizzo di fonti rinnovabili	☺	☺
Rischio	AMB22	Rischio sanitario	☺	☹
	AMB23	Rischio da traffico diportistico	☹	☹
	AMB24	Messa in sicurezza idraulica	☺	☺

## **Considerazione sugli aspetti socio-economici. Le prospettive della portualità locale.**

Per l'impatto socio-economico del Programma sono state evidenziate le opportunità in esso contenute ed approfondito l'aspetto economico trainante costituito dal rilancio della filiera della nautica

L'analisi degli obiettivi della variante al RU permette di evidenziare una serie di interventi che hanno **ricaduta sociale** con significativi riflessi sulla cittadinanza residente, anche in relazione a migliorare l'interazione e l'integrazione sociale.

Possiamo infatti fare riferimento a:

- la creazione di spazi verdi pubblici;
- la riqualificazione del waterfront con l'apertura di nuovi locali tra cui bar e ristoranti;
- la realizzazione di uno scivolo di alaggio pubblico e di ormeggi per la nautica sociale;
- la realizzazione di un mercato della pesca;
- la riqualificazione della scuola;
- la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili;
- porticato pubblico e della piscina comunale;
- la costruzione di alloggi destinati ad affitto a canone convenzionato.

Per quanto riguarda la nuova offerta di strutture per il **commercio**, esse risultano alquanto equilibrate in quanto la previsione riguarda attività commerciali di prossimità (botteghe) che non entrano in contrasto con i supermercati già presenti (in numero di 4) nelle vicinanze.

Le **strutture ricettive** previste dal Piano sono riconducibili ad un albergo dal 60 camere (120 posti letto) in via Tesei ed una RTA da 40 camere (80 posti letto) a punta della Rena. L'hotel sarà a servizio sia del porto turistico sia della città. L'offerta locale si è indebolita recentemente per la chiusura di due hotel in centro, e un altro ne è prevista la dismissione.

L'offerta quindi diventa sostitutiva, e potrà offrire servizi più moderni e qualificati.

In fase di lettura degli indicatori individuati emergono le considerazioni che seguono.

La variante si configura complessivamente come un intervento positivo da un punto di vista sociale ed economico, in ragione della sua funzione di volano ad un settore importante dell'economia locale come quello della nautica diportistica.

E' possibile ritenere che la popolazione residente trarrà beneficio dalla realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e dalla realizzazione prevista di spazi di aggregazione. Per il Porto Cantieri è previsto anche la realizzazione di alloggi in affitto a canone concordato, con beneficio da un punto di vista sociale.

Gli aspetti economici saranno parimenti influenzati in maniera positiva sia dal punto di vista del mercato del lavoro che dell'offerta turistica e commerciale, che nel caso specifico sono strettamente correlate tra di loro, in quanto la presenza di adeguate strutture diportistiche contribuirà ad incrementare quantitativamente, ma soprattutto qualitativamente, l'offerta turistica e l'economia ad essa legata ed evitando il concentrarsi delle attività durante il solo periodo estivo. E' stato ritenuto utile suggerire un indicatore di monitoraggio per la funzione di attrazione di investimenti generato dalla realizzazione delle previsioni della variante, in modo da verificare l'effettivo avverarsi delle aspettative di crescita economica.

**Pertanto è possibile affermare che nel complesso la variante è da valutarsi positivamente per quanto riguarda la sua influenza sugli aspetti socio-economici.**

<b>Componente</b>	<b>Sigla</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Porto Cantieri</b>	<b>San Giovanni</b>
Sociale	<i>SEC1</i>	Popolazione residente	😊	😊
	<i>SEC2</i>	Spazi di aggregazione	😊	😊
	<i>SEC3</i>	Alloggi edilizia convenzionata	😊	😐
Economia	<i>SEC4</i>	Mercato del lavoro	😊	😊
	<i>SEC5</i>	Attrazione di investimenti	M	M
	<i>SEC6</i>	Offerta turistica e servizi commerciali	😊	😊



## Considerazioni sulla salute umana e sulla qualità della vita

La variante prevede la realizzazione di aree pubbliche di interesse comune quali ad esempio la piscina coperta. L'abbattimento di barriere architettoniche è previsto in quanto dettato dalle vigenti normative e pertanto i nuovi edifici che andranno a realizzarsi come ricostruzione dei precedenti andranno a migliorare la qualità edificatoria in termini di accesso a persone con problemi di deambulazione. A San Giovanni è prevista la ricostruzione della scuola, che giustifica una valutazione positiva in termini di aree per istruzione in quella zona, mentre su entrambe le aree è prevista la realizzazione di attività che forniranno servizi alla persona.

**Pertanto è possibile affermare che nel complesso la variante è da valutarsi positivamente per quanto riguarda la sua influenza sugli aspetti relativi alla qualità della vita.**

Matrice	Sigla	Indicatore	Porto Cantieri	San Giovanni
Qualità della vita	QDV1	Aree pubbliche di interesse comune e per il tempo libero	😊	😊
	QDV2	Barriere architettoniche	😊	😊
	QDV3	Aree per istruzione	😊	😊
	QDV4	Servizi alla persona	😊	😊

## **Il Percorso di partecipazione.**

Il procedimento per la formazione di un programma di settore per la portualità di Portoferraio è stato avviato con delibera n. 37 dell'1.06.2007 dal Consiglio Comunale.

In coerenza con quanto previsto dalla L.R. 1/05, l'Amministrazione comunale ha provveduto a garantire le forme di comunicazione e partecipazione che ha ritenuto idonee al procedimento del Regolamento Urbanistico come descritto di seguito:

- Momenti di Partecipazione interna alle sede amministrativa attraverso Sedute di Giunta e Seduta di Consiglio Comunale.
- Momenti di Partecipazione interna attraverso incontri con i tecnici dell'ufficio di Piano, i tecnici incaricati esterni e i rappresentanti dell'Amministrazione Comunale.
- Momenti di Partecipazione con stakeholder quali associazioni di categoria, operatori direttamente interessati, ecc.

Un'altra forma di partecipazione messa in atto dall'Amministrazione Comunale è stata quella di tipo telematico effettuata attraverso il portale Internet del Comune che ha ospitato gli atti principali e gli allegati.

Circa la partecipazione al di fuori delle sedi istituzionali, con l'obiettivo di rendere maggiormente efficace ed operativo il R.U., ed in coerenza con quanto previsto dalla L.R. 1/2005, si sono tenuti incontri con i principali stakeholder, di seguito elencati:

- Conferenza tecnica del 24 ottobre 2007 ai sensi dei commi 4.1 e 4.2 del dell'avvio del procedimento - verbale
- Incontro con la CNA
- Incontro con la Comitato S.Giovanni
- Incontro con la Ennit e Futura srl
- Incontro con gestore distributore Q8 al Molo del Gallo
- Incontro con la LNI Portoferraio
- Incontro con la Elbana Petroli
- Incontro con Circolo nautico magazzini
- Incontro con ASAMAR
- Incontro con cooperativa S.Giovanni
- Incontro con Esaom Cesa
- Incontro con Sales

La comunicazione ai cittadini è avvenuta inoltre tramite la pubblicazioni di articoli sui quotidiani locali.

I numerosi incontri con gli stakeholders non istituzionali ha consentito all'amministrazione comunale di cercare il maggior consenso possibile sulle finalità e sugli obiettivi della pianificazione del settore della portualità.

Particolarmente utili sono stati i contributi al dibattito delle associazioni di categoria ma anche degli operatori a vario titolo coinvolti (imprese cantieristiche, imprese artigianali, operatori turistici e commerciali, ecc.).

In relazione alle aspettative avanzate dalla diportistica locale sono state trovate soluzioni rivolte alle istanze attraverso l'offerta di ormeggi e comunque posti barca economicamente accessibili.

È stato inoltre possibile trovare una soluzione per una nuova localizzazione dell'area di stoccaggio dei combustibili a servizio di tutti i fabbisogni dell'isola.

Lo spostamento previsto libererà da una presenza poco compatibile con le prospettive di sviluppo dell'area, consentendo contemporaneamente la diminuzione dell'esposizione della popolazione a rischi di incidente.

Nel percorso partecipativo sono state individuate soluzioni a problemi pluridecennali quali la bonifica dei dragaggi portuali depositati presso la località Casaccia.

È stata data infine risposta ad una serie di richieste di riqualificazione dell'attività cantieristica che, con lo sviluppo della diportistica e l'innalzamento degli standard dei servizi alla nautica, consente il rilancio dell'attività del cantiere e quindi dell'indotto.

Infine l'esigenza presentata di riqualificazione del waterfront, attraverso un adeguamento della viabilità e dei percorsi ciclabili e pedonali, consentirà in prospettiva di acquisire nuovi spazi di aggregazione e di vivibilità urbana.