



COMUNE DI PORTOFERRAIO

Provincia di Livorno

Sede Municipale Via Garibaldi - 57037 PORTOFERRAIO - Tel. 0565/937111 - Fax 916391 - Cod. fisc. 82001370491

RELAZIONE INTEGRATIVA

Oggetto: Relazione avente per oggetto ricognizione e proposta di rinnovazione *in parte qua* del procedimento di approvazione dello strumento “*Accordo di Pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica - atto di governo del territorio in attuazione e variante degli articoli 51 e 59 del R.U.- variante al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore portuale*” al fine di ottemperare alle sentenze del TAR Toscana n. 8/2017 n. 1170/2018 e n. 549/2019

La presente relazione è redatta anche ad evasione di quanto disposto con la delibera G.M. 04.10.2019 n. 197.

PREMESSA:

Con Deliberazione del Consiglio comunale di Portoferraio n. 37 del 1.6.2007 è stato avviato il procedimento per la formazione di un piano di settore per la portualità ai sensi dell’art. 10, L.R. Toscana n. 1 del 2005 con annesso rapporto di valutazione integrata.

Con delibera di G.C. n. 250 del 09.10.2008 a seguito delle richieste della regione Toscana conseguenti all’avvenuta approvazione del PIT (DCR n. 72 del 24.07.2007) e quindi, in particolare, ai disposti del “master plan della portualità toscana”, è stato dato avvio alla formazione di un accordo di pianificazione ai sensi dell’art.22 della LRT1/2005.

Veniva avviato apposito percorso di partecipazione trasmettendo la delibera n. 37 del 2007 a tutti i soggetti interessati con lettera a.r. prot. n. 15879 del 6.6.2007, pubblicando la medesima sul sito *web* del Comune e dandone comunicazione a mezzo stampa per sollecitare contributi ed osservazioni funzionali alla definizione del quadro conoscitivo e delle ipotesi progettuali.

In data 24.10.2007 veniva organizzata una conferenza tecnica, convocata con lettera a.r. 28850 del 9.10.2007, tra tutti coloro che, interessati, avessero voluto fornire contributi.

A seguito della sottoscrizione dell’accordo di pianificazione tra Regione Toscana, Provincia di Livorno e Comune di Portoferraio per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica, ratificato con delibera di C.C. n. 78 del 27.09.2010 e quindi approvato definitivamente l’accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica (ratificato dalla Regione Toscana con DCR n. 74 del 12 ottobre 2010), si dava mandato al Comune di Portoferraio di approvare la variante al PS in adeguamento al PIT/Masterplan della portualità, per la realizzazione del “Sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica” del Comune di Portoferraio e alla Regione Toscana di procedere alla implementazione il PIT ed in particolare del Master Plan “La rete dei porti toscani”

E’ necessario precisare che “*La Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed ambientali Settore Ufficio Tecnico del Genio Civile di area vasta Grosseto – Siena e ufficio Regionale delle Opere Marittime*” con il contributo di cui alla nota del 26.03.2009 prot.n. 84340 recita:

“Con riferimento all'allegato II della Disciplina del master Plan dei Porti “ Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici” e preso atto dei documenti allegati dall'amministrazione Comunale all'avvio del procedimento citato, si rileva la necessità di approfondire la fattibilità degli ambiti proposti nella variante in relazione all'impatto della costa adiacente, dovuti alla realizzazione di nuove infrastrutture... omissis...” con specifici approfondimenti anche legati all'efficienza e stabilità dell'opera marittima.

A seguito del sopracitato accordo di pianificazione è stata adottata la variante al PS con delibera di C.C.. 58 del 06 agosto 2009 provvedendo nel contempo a ratificare l'intesa preliminare .

Successivamente alla pubblicazione, al recepimento delle osservazioni e alla valutazione delle medesime, il giorno 11.03.2010 si svolgeva la conferenza dei servizi tra le strutture tecniche di Regione, Provincia e Comune e in quella sede è stato concordato che la variante, adeguata a seguito del recepimento delle osservazioni, potesse essere fatta oggetto del secondo accordo di pianificazione per l'approvazione, sottoscritto poi in data 1 settembre 2010 e da ratificare successivamente con delibere dei consigli competenti.

In data 27.9.2010 il Consiglio Comunale, con delibera n. 78, ratificava l'accordo di pianificazione ed approvava definitivamente la variante al P.S. Analogamente procedevano la Regione Toscana e la Provincia di Livorno.

Sul BUR Toscana n. 1 del 4.1.2012 veniva data notizia dell'adozione richiamata.

Con la precitata variante al PS le aree della Portualità del Comune di Portoferraio venivano suddivise in tre macro-ambiti con caratteristiche e competenze diverse e precisamente il PRP commerciale del porto commerciale e darsena medicea di competenza dell'autorità portuale ambito (art. 41 ambito 26 delle NTA dell'RU - escluso dal quadro previsionale della variante) ed il PRP porto turistico, ambito di competenza comunale, comprendente Porto Cantieri e S.Giovanni.

A seguito dell' approvazione della variante al P.S. con delibera di G.M. n. 330 del 14.12.2010, si avviava il procedimento di formazione della variante al Regolamento urbanistico e al P.R.P. nonché la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

In data 21.12.2010 veniva avviato il processo partecipativo che si articolava in più incontri per approdare all'assemblea dell'8.7.2011 cui partecipavano un centinaio di cittadini oltre varie autorità, venivano presentati 69 contributi scritti, mentre nei mesi successivi, presso la Gran Guardia – Porta a Mare, veniva allestito un punto informativo ove con un filmato, trasmesso anche dalla emittente locale TeletirrenoElba, oltre che con un elaborato in formato *power point*, veniva garantita ampia informazione circa contenuti e stato del procedimento.

Con deliberazione del Consiglio comunale n. 118 del 30.11.2011, veniva adottato l'“*Accordo di Pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica - atto di governo del territorio in attuazione e variante degli articoli 51 e 59 del R.U.- variante al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore portuale*”.

Nella precitata variante al PS venivano individuati tre ambiti della portualità con caratteristiche differenziate:

- 1) - ambito porto commerciale di competenza dell'Autorità portuale
- 2) - “ambito porto turistico” suddiviso in due sub ambiti : Porto turistico cantieri e Porto turistico S.Giovanni di competenza comunale

Gli elaborati della variante al RU e PRP adottata sono riferiti ai soli due porti di competenza comunale (Porto cantieri e S. Giovanni)

Il quadro progettuale comprende:

- Relazione generale;
- NTA – norme tecniche di attuazione;
- TAV. QCI. Analisi paesaggistica
- TAV. QC2. Individuazione edifici da demolire;
- Relazione e valutazione paesaggistica;
- TAV. n.1 “Ambiti PRP” che contiene a sua volta la perimetrazione dei sottoelencati ambiti di PRP:
 - 1.1 – Stazione marittima
 - 2.1- Ambito di PRG porto turistico cantieri;
 - 2.2 – Ambito di PRG Porto turistico/San Giovanni e punto d’ormeggio;
 Sono evidenziati i perimetri degli ambiti di tutela dell’Oasi naturalistica delle terme (comprendente anche una porzione a terra) ; dell’ambito di tutela del parco territoriale delle Grotte , dell’ambito di competenza dell’autorità portuale.
- TAV. n.2 “Variante RU e Sub- Ambiti PRP” contenente l’individuazione di numerosi ambiti e sub-ambiti a terra ed a mare ;
- TAV. n.3 estratto RU vigente;
- TAV.n.4 zonizzazione illustratrice su foto aerea- non cogente, nella quale vengono riportati i medesimi sub- ambiti e “ambiti di intervento” ;
- Valutazione Ambientale Strategica (Rapporto ambientale; sintesi non tecnica);
- Studi idrologici-idraulici su vari fossi;
- Indagini geologico-tecniche (relazione e schede di fattibilità);

PREVISIONI ADOTTATO

Con delibera di CC. n.118 del 30.11.2011 avente per oggetto : *“Accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica. Atto di governo del territorio in attuazione e variante degli articoli 51 e 59 del R.U. – variante al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore portuale – Adozione”* sono state adottate (tra l’altro) le sottoelencate Norme Tecniche di attuazione:

Art.2 Finalità

1. Il programma recepisce le disposizioni del PS, approvato con DCC n. 78 del 27.09.2010 al fine di organizzare la ricettività turistica nautica articolata in due siti: Porto Cantieri e S.Giovanni di cui definisce piano regolatore portuale; individua le condizioni di utilizzazione dei punti di ormeggio delle Calle e di S.Giovanni (esistenti da riordinare), definisce gli assetti dimensionali e funzionali delle aree privilegiando iniziative di ristrutturazione urbanistica e riqualificazione ambientale e paesaggistica;

2. Il programma in conformità ai disposti del Masterplan dei porti facente parte del PIT approvato con DCRT n.72 del 24.07.2007, del PS approvato con DCC n. 78 del 27.09.2010 definisce la ricettività turistica nautica come segue:

- Porto Cantieri: fino a 550 nuovi posti barca preferibilmente destinati ad imbarcazioni medio grandi; conservazione dei posti barca in concessione ad uso industriale già esistenti; destinazione ad ormeggio

per le imbarcazioni in transito del 10% dei posti barca, la cui gestione dovrà essere convenzionata con l'Amministrazione Comunale;

- Approdo turistico S.Giovanni: fino 350 posti barca per imbarcazioni piccole e medie; destinazione ad ormeggio per le imbarcazioni in transito del 10% dei posti barca, la cui gestione dovrà essere convenzionata con l'Amministrazione Comunale; conservazione dei posti barca (75) in punto di ormeggio esistente, per imbarcazioni fino a 7,5 mt. f.t., gestito dall'Amministrazione Comunale o da soggetto qualificato incaricato da questa per lo sviluppo della nautica minore e la promozione delle attività marinare;
- Calle: consolidamento punto di ormeggio esistente fino a 75 ulteriori posti barca per imbarcazioni di dimensioni inferiori a mt. 7,00 ft.;
- Fosso Riondo: consolidamento punto di ormeggio esistente fino ad un massimo di 50 ulteriori posti barca per imbarcazioni di dimensioni inferiori a mt. 7,00 ft.;

3. In conformità ai disposti dell'articolo 59 del RU e del PS., il presente programma di settore costituisce specificazione attuativa dei medesimi in funzione di quanto stabilito dal Masterplan dei porti facente parte del PIT approvato con DCRT n.72 del 24.07.2007; individua le funzioni da insediare, la localizzazione della capacità edificatoria, in relazione alle analisi ed alle esigenze funzionali rilevate.

Art.3 Individuazione ambiti d'intervento

1. Al fine di garantire una sollecita attuazione degli interventi programmati e previsti, il programma riconosce ed individua ambiti e sub-ambiti d'intervento:

- ambito 1. Stazione Marittima (di cui all'art. art. 41 comma 3.6 del RU.);
- ambito 2. Piano Regolatore Portuale: attrezzature della portualità turistica e del sistema della nautica di Portoferraio articolato in: 2.1 porto cantieri; 2.2 approdo turistico S.Giovanni;
- ambito 3. area di riqualificazione di Viale Tesei - Via Manganaro – Via Cacciò;
- ambito 4. area per la nautica minore o sociale e per i relativi servizi minimi;
- ambito 5. area per le attività artigianali della filiera nautica di Via Isola di Giannutri
- ambito 6. Area 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;
- ambito 7. area per la nautica minore o sociale e per i relativi servizi minimi;
- ambito 8. Area per la logistica e attività complementari e connesse;
- ambito 9. area di S.Giovanni sub ambito d'intervento 9.1 ex enopolio;
- ambito 9. Area di S.Giovanni sub ambito 9.2 interventi sull'edificato esistente;
- ambito 9. Area di S.Giovanni sub ambito 9.3 interventi sull'edificato esistente dell'Hotel Airone e delle Terme;

... omissis...

Art.5 ambito d'intervento 2. Piano Regolatore Portuale Porto Turistico e Cantieri Navali di Portoferraio

1. il porto turistico di Portoferraio, come previsto dal PS, è articolato in 2 ambiti distinti:

2.1 porto cantieri;

2.2 approdo turistico di S.Giovanni;

... omissis...

2.2 approdo turistico di S.Giovanni: area per la portualità turistica ed i servizi essenziali connessi;

• interventi ammessi:

1.2.1 costruzione porto turistico fino a 350 nuovi posti barca per imbarcazioni piccole e medie, oltre punto di ormeggio per piccole imbarcazioni per lo sviluppo della nautica minore e la promozione delle attività marinare come specificato al precedente articolo 3 comma 2;

1.2.2 nuova costruzione di edifici ad uso servizi portuali per un totale di 750 mq. per terziario e commercio e 750 mq. per foresteria e centro di formazione velica;

1.2.3 per la predisposizione del progetto attuativo del PRP, al fine di meglio individuare le trasformazioni previste e definire l'allocazione delle funzioni, alla tavola 2 sono specificate le destinazioni funzionali di aree e specchi acquei identificate con le sigle (trattasi di indirizzi per la progettazione che dovranno essere valutati, diverse soluzioni potranno essere ammesse in ragione dell'esito di specifica valutazione funzionale e d'impatto):

2.2.a bacino portuale

2.2.c parco del mare

2.2.d parcheggi e servizi

2.2.e parcheggi e viabilità

• indirizzi vincolanti per la progettazione: realizzazione a carico del soggetto procedente e in aggiunta agli oneri di urbanizzazione della piazza antistante la scuola e la struttura destinata ai servizi portuali e complementari; obbligo di realizzare una passeggiata lungomare dal fosso del Condotto a Via Gasparri; obbligo di realizzare un parco pubblico attrezzato sul lungomare, caratterizzato da prati alberati, percorsi ciclabili, percorsi pedonali pavimentati, spazi giochi e parcheggi, eventuali servizi complementari, tra la foce del Fosso del Condotto e la Via Damiani ; realizzazione della viabilità di accesso a S.Giovanni e della connessione alla strada provinciale n. 26 a scomputo opere di urbanizzazione primaria; limitazione in altezza dei moli foranei per assicurare la veduta del porto, della darsena medicea e del centro storico di

Portoferraio da S.Giovanni, compatibilmente con le necessità funzionali essenziali delle strutture e recupero funzionale anche per tale finalità della esistente barriera di massi frangiflutto; realizzazione di un punto di ormeggio per imbarcazioni di servizio TPL via mare;

- destinazioni d'uso ammesse: porto turistico e servizi annessi; attività commerciali e complementari dell'approdo turistico; scuola, commercio, pubblici esercizi, scuola vela, residenza-foresteria etc;
- modalità di attuazione: progetto attuativo del PRP; la convenzione dovrà garantire oltre alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e l'impegno alla loro manutenzione per 15 anni a far data dalla loro ultimazione, la realizzazione, come onere aggiuntivo, del parco pubblico attrezzato sul lungomare;
- in prossimità delle banchine potranno essere realizzati solo i seguenti servizi portuali essenziali:
 - 1 wc. per sesso almeno ogni 50 posti barca o frazione
 - 1 doccia per sesso almeno ogni 50 posti barca o frazione
 - 1 lavabo per sesso ogni 50 posti barca
 - 1 ufficio di direzione portuale di mq. 25 SU. compreso servizi igienici e spogliatoio
 - 1 ufficio di servizio ormeggiatori di mq. 25 SU. compreso servizi igienici e spogliatoio
 - 1. locale pronto soccorso di mq. 25 SU. compreso servizi igienici e spogliatoio
 - 2. magazzini di servizio di mq. 25 cadauno;

la quota rimanente di servizi, individuata per sottrazione della precedente da quella totale definita all'articolo 19 comma 2, dovrà essere allocata nel "parco del mare" in modo tale da non inficiare la fruibilità dello stesso e da non causare impatti visivi diretti dal mare;

Art. 20 provvedimenti in materia di rischio idraulico

1. In materia di rischio idraulico si assume quanto definito negli elaborati dello studio "analisi del rischio idraulico per la messa in sicurezza delle aree interessate quale parte integrante e sostanziale del programma di settore ex artt. 10 LRT.1/2005 per la portualità" allegato al presente atto di governo del territorio, che costituisce aggiornamento del quadro conoscitivo del P.A.I.; la presente variante costituisce altresì variante al vigente R.U. ai sensi dell'articolo 12 del medesimo;

2. In sede di pianificazione attuativa per la realizzazione dell'approdo turistico di S.Giovanni è fatto obbligo al soggetto che risulterà assegnatario della progettazione ai sensi della procedura ex DPR. 509/97 di produrre lo studio idraulico inerente i fossi di S.Lucia, Condotto e Bucine e la progettazione degli interventi di messa in sicurezza, nonché la loro attuazione in aggiunta alla corresponsione degli oneri di urbanizzazione;

... omissis...

Art.21 provvedimenti in materia di tutela della costa

1. Ai fini della tutela della stabilità della linea di costa, i progetti di trasformazione che prevedono interventi, a mare o sulla battigia, con realizzazione di qualsivoglia opera di ingegneria, dovranno essere fatti oggetto di specifica valutazione di impatto ambientale. A tal fine dovranno essere redatti specifici elaborati tecnici che illustrino lo stato attuale della linea di costa e dei fenomeni in atto con individuazione delle cause di questi; la simulazione degli effetti conseguenti alle nuove realizzazioni; l'individuazione delle opere eventualmente necessarie per garantire la stabilità della linea di costa. Tali approfondimenti ricognitivi e conoscitivi sono inderogabili per gli interventi eventualmente incidenti sui seguenti ambiti:

- Ambito Porto cantieri: specchio di mare e costa antistanti la foce del Fosso della Madonnina e la Salina delle Terme di S.Giovanni;
- Ambito Approdo turistico di S. Giovanni: specchio di mare e costa antistanti il pontile Hotel Airone ed il promontorio delle Grotte;
- Ambito Approdo di Magazzini: specchio di mare e costa antistanti il fosso di Schiopparello ed il promontorio di separazione con la cala e la spiaggia dell'Ottone;

2. prescrizioni particolari da verificare in sede di pianificazione attuativa e di progettazione:

- per quanto inerente l' Ambito dell'Approdo turistico di S. Giovanni: individuazione e realizzazione degli interventi necessari a garantire la stabilità della linea di costa in direzione est a partire dalla foce del fosso del Bucine e fino al promontorio delle Grotte, con obbligo di assumere la manutenzione degli interventi di stabilizzazione per tutta la durata della concessione demaniale marittima;
- per quanto inerente l' Ambito Porto Cantieri individuazione e realizzazione degli interventi necessari a garantire la funzionalità idraulica della foce del Fosso della Madonnina con obbligo di assumere la manutenzione degli interventi di stabilizzazione della linea di costa e di funzionalità idraulica della foce del Fosso della Madonnina, per tutta la durata della concessione demaniale marittima anche al fine di tutelare l'oasi naturalistica delle terme ed in particolare l'ex bacino della salina;
- per quanto inerente l'Ambito di Magazzini interventi necessari e funzionali a garantire la stabilità della linea di costa;

OSSERVAZIONI A SEGUITO DI ADOZIONE RU E PRP

A seguito della pubblicazione della precitata variante al RU e PRP pervenivano numerose osservazioni .

Tra esse, con particolare riguardo al Porto di San Giovanni:

- **la Regione Toscana** (con varie osservazioni in seguito meglio specificate), in sintesi rilevava, relativamente al quadro conoscitivo, la necessità di *“analisi delle tendenze socioeconomiche che consenta di valutare il fabbisogno e la quantificazione di capienza dei bacini portuali; analisi delle realtà produttive esistenti; analisi dell'accessibilità, analisi delle interferenze estetico-percettive cioè soprattutto per l'ambito portuale di S. Giovanni ed estese anche ad ambiti più vasti”*; relativamente agli elaborati di variante nonché

ai contenuti della medesima, la mancanza di *“una articolazione relativa agli ambiti 2.1 e 2.2 del porto S. Giovanni”* e la non coerenza *“con quanto indicato in tavola 2”*. Conclusivamente, puntualizzando come l'accordo di pianificazione avesse previsto per il porto di San Giovanni una destinazione alla nautica *“medio – piccola”*, veniva chiesta un'attenta valutazione delle previsioni formulate anche alla luce degli eventi alluvionali che hanno da ultimo colpito l'isola d'Elba e Portoferraio ed in particolare, l'individuazione delle aree di parcheggio in relazione ai disposti del Masterplan della portualità, il chiarimento in merito alla disciplina dei punti di ormeggio ed al dimensionamento effettivo di ciascun ambito portuale tenuto conto che i posti barca a servizio dell'attività cantieristica sono da computare nella capacità massima del piano strutturale, evidenziando che l'area risulta gravata da vincolo di pericolosità idraulica molto elevata e quindi la necessità di effettuare appositi studi sulle aree interessate .

- **Legambiente Arcipelago Toscana / Indigeni San Giovanni Portoferraio** richiedeva percorsi per la mobilità pedonale e ciclistica S. Giovanni-Portoferraio-Carpani, l'individuazione di invariante strutturale funzionale la fruizione balneare della costa di S. Giovanni, la valutazione d'incidenza per le trasformazioni nell'ambito di S. Giovanni in considerazione della vicinanza delle saline di San Giovanni ; tanto che ed in assenza di P.R.P., il Comune di Portoferraio non ha *“stralciato”*, la previsione del Porto di San Giovanni, ma si è limitato a rinviare la realizzazione del Porto di San Giovanni ad una fase successiva, prevedendo procedure e modalità di razionalizzazione ed integrazione del punto di ormeggio esistente.

In particolare, la direzione Generale delle politiche territoriali ambientali e per la mobilità della Regione Toscana con nota prot.n.AOO-GRT protocollata al protocollo generale dell'Ente al n. 6069/ 2012 trasmette l'osservazione alla Variante al Regolamento Urbanistico e PRP, adottata con DCC n. 118 del 30.11.2011, ai sensi dell'art.17 della LR1/05 precisando tra l'altro quanto segue:

1- L'osservazione della Direzione Generale delle politiche territoriali ed ambientali per la mobilità Area di Coordinamento Pianificazione Territoriale e paesaggio Settore Pianificazione del territorio, oltre a rilevare *“carenze ed incongruenze formali”* richiedendo varie integrazioni sia di analisi del quadro conoscitivo che degli elaborati progettuali precisa che:

“per quanto riguarda gli obiettivi, azioni strategiche ed indirizzi di valenza urbanistico- territoriale contenuti nel master plan del PIT, si evidenzia che le previsioni non risultano coerenti con:

- *“...la qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale , con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il porto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi....”* (art.3 c.3 lett.a della disciplina del master plan) tale obiettivo assume particolare rilevanza per l'ambito portuale di S. Giovanni ;

“in particolare le dimensioni delle previsioni portuali in Loc. San Giovanni presentano profili di possibile contrasto ed incompatibilità con i valori riconosciuti del paesaggio e con gli eco-sistemi ambientali presenti nell'ambito territoriale di riferimento” .

Precisando altresì , oltre la mancata attuazione di alcuni contenuti essenziali dell'accordo di pianificazione: in particolare per il porto di S.Giovanni si richiama la *“ destinazione alla nautica medio piccola, ovvero dedicato ad imbarcazioni di tipologia adeguata a garantire un basso impatto ambientale”* . (art.23 bis.4.3).

Infine si rileva la necessità di effettuare tutte le valutazioni sul dimensionamento dei posti barca anche in *“rapporto della necessità di ricomprendere nel dimensionamento della ricettività nautica i posti barca turistici esistenti” con il fine di assicurare “ la minor espansione a mare possibile “* (art.23 bis.4.1)

Per quanto riguarda la VAS si precisa che *“ ai sensi dell'art.35 del PIT, il mancato dimensionamento complessivo degli insediamenti e della capienza complessiva in posti barca e strutture annesse non consente di valutare l'esatta dimensione degli effetti ambientali e quindi delle verifiche dell'adeguatezza delle infrastrutture e dei servizi idrici necessari a soddisfare la domanda in materia di*

approvvigionamento , distribuzione e depurazione ; inoltre risulta necessario acquisire i pareri in merito dell'Autorità d'Ambito competente e dell'ente gestore."

2- Osservazione della Direzione Generale della Presidenza A.C. Programmazione Settore Valutazione Impatto Ambientale

L'osservazione precisa i termini dell'assoggettabilità dei progetti a VIA anche nel caso di due progetti separati *“dimostrando l'indipendenza e l'autonomia tecnico-funzionale di ciascuno , occorre che nell'ambito di ciascun procedimento di valutazione siano presi in esame gli impatti cumulativi con l'altro progetto”* .

3- L'osservazione della Direzione Generale delle politiche territoriali ed ambientali per la mobilità – Ufficio tecnico del Genio Civile di Area vasta Grosseto- Siena e Opere marittime Sede di Livorno.

Con l'osservazione si ricorda che il Comune di Portoferraio che *“prima dell'approvazione, è tenuto a trasmettere allo scrivente ufficio gli elaborati della Variante al regolamento Urbanistico costituenti il Piano Regolatore portuale, completi di tutti gli elaborati necessari ad acquisire il relativo parere”*.

Precisa che la documentazione del PRP è carente e *“le previsioni inerenti le nuove opere marittime e le possibili modalità di ormeggio dovranno essere supportate da specifici studi attestanti l'idoneità tecnica delle stesse . Nello specifico dovranno essere prodotti i seguenti studi”*:

- a- *Studio meteomarinario (clima del moto ondoso al largo e sotto costa, livelli del mare, regime anemologico, statistica di eventi esterni);*
- b- *Studio di agitazione interna dello specchio acqueo di ciascuno dei porti del PRP con particolare riferimento sia alle onde esterne provenienti dal settore di traversia principale sia alle onde di mar vivi associate ai fetch di minor lunghezza ed ai possibili fenomeni di risonanza;*
- c- *Studio di inoperabilità dell'imboccatura portuale, con particolare riferimento alla persistenza media durante l'anno di onde frangenti;*
- d- *Studio del regime delle correnti nella configurazione di progetto, degli effetti sulla costa adiacente e del possibile insabbiamento dell'imboccatura portuale e del canale di accesso per ogni porto , con una stima della frequenza degli eventuali interventi di dragaggi necessari al mantenimento dei fondali de i conseguenti oneri economici.*

Precisando altresì che *“in merito allo studio sugli effetti della costa adiacente si richiamano anche i contenuti del contributo inviato in merito alla conferenza dei servizi interna dell'accordo di Pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica”*.

4- L'osservazione della Direzione Generale delle politiche territoriali ed ambientali per la mobilità Area di coordinamento Mobilità ed infrastrutture Settore Porti commerciali, Interporti e porti e approdi turistici

Si rilevano vari elementi di criticità in sintesi di seguito elencati:

- a- Non sono definiti in modo puntuale i sub-ambiti dei porti turistici necessari per l'individuazione degli specchi acquei di pertinenza dei 2 porti turistici e degli specchi acquei occupati dai punti di ormeggio esistenti;
- b- Si richiede di integrare la documentazione trasmessa con planimetrie con evidenziati gli *“elementi dell'assetto complessivo del porto che non potranno essere variati dalle proposte progettuali e le relative condizioni “non negoziabili”*;
- c- *“ è indispensabile che la configurazione morfologica e funzionale del porto individuata nell'atto di governo del territorio e le indagini di carattere meteomarinario che la sorreggono consentano*

di escludere interferenze negative con le dinamiche erosive costiere, in primo luogo per assicurare la sussistenza delle condizioni di ammissibilità degli interventi portuali previste dall'art.7 della disciplina del Masterplan. Si ricorda che tali aspetti ... omissis...sono significativi ai fini dell'espressione del parere abbligatorio e vincolante di idoneità tecnica dell'Ufficio regionale delle opere marittime ai sensi dell'Art.47 ter , c.3 della LR n. 1/2005 , nonché delle valutazioni di merito del settore regionale competente in ordine alle tematiche di tutela della costa;

- d- È necessario che ai sensi dell'art.7 della Disciplina del Masterplan, gli interventi portuali siano definiti e disciplinati in coerenza con i contenuti dell'Allegato I- "Criteri per la qualificazione della portualità turistica" della Disciplina del Masterplan;
- e) Nell'atto di governo del territorio devono essere esplicitati i **parcheggi con l'indice di 0.80** posti auto per posto barca . Negli elaborati non è definito il complesso dei posti barca , suddiviso per sub-ambiti portuali e punti di ormeggio , esistenti e " di progetto" . L'accordo di pianificazione (con variante PS) richiede in sede di valutazione ambientale di valutare gli interventi anche in rapporto alla necessità di ricomprendere i posti barca esistenti nel dimensionamento della ricettività nautica (art.23 ter)
- f) La tipologia delle imbarcazioni del porto di S.Giovanni previste dal PRP è definita "*piccole e medie* " mentre nel PS sono definite "*imbarcazioni medio-piccole con caratteristiche tecnologiche tali da garantire un basso impatto ambientale*";
- g) Il PRP prevede in aggiunta alle previsioni dei porti turistici anche l'ampliamento in termini di pb dei punti di ormeggio esistenti (del bacino delle calle) diversamente a quanto prevede il PS che consente solo la riorganizzazione dei punti d'ormeggio (Bacino delle calle e fosso di Riondo).. omissis... gli interventi di riqualificazione e ampliamento dei punti di ormeggio devono rispettare i criteri di cui al c.4 art.10 ed in particolare garantire i parcheggi e le attrezzature previste dagli standard regionali;

5- L'osservazione della Direzione Generale della presidenza Area di C.TO programmazione Settore strumenti della valutazione, programmazione negoziata, controlli comunitari.

In sintesi , si osserva che:

- a- "*il RA si sostanzia in un elenco di cose da fare, di studi da eseguire e di valutazioni da svolgere a livello progettuale mentre gran parte di tali analisi dovevano essere svolte a livello di RU e di PRP al fine di dimostrare la fattibilità ambientale e territoriale e la sostenibilità delle scelte, delle trasformazioni e delle previsioni attuative che devono essere ricomprese nel PRP*";
- b- non sono state svolte "*valutazioni adeguate in relazione alle maggiori criticità connesse al rischio idraulico , all'approvvigionamento idrico , ai consumi energetici, ai sistemi di smaltimento e depurazione dei reflui, alla gestione dei rifiuti, agli impatti sugli ecosistemi* " se pur segnalati dalla regione in fase preliminare.
Pertanto per quanto suddetto viene dichiarato che " non è quindi possibile esprimersi sulla fattibilità e sostenibilità ambientale degli interventi di variante ; peraltro si rilevano allo stato attuale delle condizioni di insostenibilità delle trasformazioni in relazione al rischio idraulico , alla copertura dei fabbisogni idrici, all'incremento dei carichi depurativi , alla produzione dei rifiuti ed ai consumi energetici"
- c- In particolar modo per l'area di S. Giovanni si osserva che "*si trova in classe di pericolosità idraulica molto elevata (PIME) e le previsioni urbanistiche non sembrano coerenti con le disposizioni della LR 66/2011 art.142 che prevede una forte limitazione delle possibilità di trasformazione di aree a pericolosità idraulica molto elevata. Si ritiene che le previsioni sugli ambiti afferenti all'area di S. Giovanni debbano essere rivisti alla luce della norma regionale sopra richiamata ed in generale si ritiene, visti anche i recenti eventi alluvionali che hanno interessato*

l'isola, che tali trasformazioni , per le quali non sono nemmeno state prese in considerazione alternative , non siano allo stato attuale sostenibili sotto il profilo ambientale e presentino criticità notevoli anche sotto il profilo economico in quanto eventuali interventi di messa in sicurezza , di cui peraltro non si è indagata la fattibilità né si sono fornite adeguate informazioni nel RA rappresentino comunque un onere anche a carico della collettività”

- d- *Si evidenzia una discrasia tra quanto previsto dal PS e quanto riportato nella variante RU e PRP come “assicurare : la minore espansione a mare possibile (ovvero ridurre la dimensione degli interventi rispetto ai limiti massimi di aree a mare utilizzabili individuate dal PS)” o “ assicurare la funzionalità idraulica delle foci dei vari fossi e corsi d’acqua che si gettano a mare tra il promontorio delle grotte e il porto commerciale” o .. omissis... “collocazione dell’edificabilità di servizio a S. Giovanni a distanza dal mare e con interposizione verso il mare di fasce di verde urbano” in quanto il PRP non definisce la localizzazione , non analizza alternative “ non dimensionano compiutamente ma rimandano alla tardiva fase di progettazione le scelte e tutti gli studi e gli approfondimenti volti a stabilire la sostenibilità e la fattibilità di tali scelte che invece competono alla pianificazione ed in particolare alla pianificazione attuativa”.*
- e- *“Si rileva che le previsioni per l’ambito di S.Giovanni incidono notevolmente sulla linea di costa e gli aspetti connessi alle problematiche erosive nonché alle problematiche di insabbiamento delle foci dei corsi d’acqua devono essere oggetto di valutazione ambientale con un grado di approfondimento tale da verificare la fattibilità fin dalle fasi della pianificazione, anche alla luce di possibili alternative che invece non sono state valutate”*
- f- *Si riportano di seguito le conclusioni :*
“viste le carenze informative , le discrasie e le insufficienti analisi svolte anche in relazione alla natura attuativa degli strumenti oggetto di valutazione ambientale , vista la significatività degli interventi e delle trasformazioni che insistono su un vasto ambito territoriale, vista la sensibilità dei luoghi ed il contesto ambientale di pregio, viste le criticità ambientali attuali in relazione alle componenti rischio idraulico , risorsa idrica, produzione e gestione rifiuti, erosione dei litorali e insabbiamento delle foci, approvvigionamento e consumi energetici, siti da bonificare , sistemi di depurazione dei reflui, vista la mancata valutazione di alternative localizzative, dimensionali e funzionali, viste le osservazioni di cui ai punti “ c “ “nelle quali sono stati evidenziati anche profili di insostenibilità ambientale, si ritiene di non poter escludere impatti significativi negativi sull’ambiente e si ritiene quindi necessario rivedere le previsioni oggetto di rilievo e contestualmente procedere all’integrazione e approfondimento delle valutazioni ambientali svolte dando adeguata risposta nel rapporto ambientale alle carenze evidenziate ; le valutazioni sulle componenti ambientali maggiormente critiche dovranno essere stime di tipo quantitativo e le misure mitigative/compensative nonché gli indirizzi per la progettazione dovranno essere integrati all’interno delle NTA del PRP”

Ulteriori osservazioni, anche con riferimento all’ambito portuale di San Giovanni pervenivano altresì da ulteriori soggetti (si veda al riguardo, elaborato sintesi osservazioni e controdeduzioni)

Il 9 agosto 2012 la Giunta Comunale ha proceduto alla approvazione della delibera n. 220 avente per oggetto: *“accordo di pianificazione per la redazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica . atto di governo del territorio in attuazione e variante degli articoli 51 e 59 del R.U.- variante al regolamento urbanistico e piano regolatore portuale- osservazioni e controdeduzioni al procedimento di VAS / motivata proposta ai sensi della LRT 10/2010 e s.m.i. / art.26”* con la quale si prevede tra l’altro, l’introduzione dell’art 20.

APPROVAZIONE VARIANTE R.U. E P.R.P. disposta con Del. C.C. 58/2012 E PRONUNCE GIURISDIZIONALI

Con deliberazione del **CC n. 58 del 21.8.2012**, è stata approvata la variante al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore Portuale in attuazione dell'accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica, stabilendo all'art. 5, c. 3 che *"il Piano Regolatore Portuale del Porto Turistico S. Giovanni verrà redatto successivamente"*.

Tale deliberazione è stata pubblicata sull'albo pretorio *online* a far data dal 4.9.2012 e sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 41 del 10.10.2012.

Con atto denominato *"Avviso pubblico per la selezione di proposte di progetto per la realizzazione delle previsioni della variante al regolamento urbanistico e del piano regolatore portuale del Porto cantieri"*, pubblicato sul sito *web* del Comune a far data dal **14.11.2012**, il Comune di Portoferraio **ha invitato "i soggetti dotati dei requisiti soggettivi meglio specificati in premessa a presentare la propria candidatura mediante la formulazione di proposte progettuali"** per la realizzazione delle previsioni del P.R.P. approvato specificando che il soggetto attuatore *"dovrà dimostrare la titolarità, in toto o in parte, anche tramite titolo preliminare, irrevocabile e vincolante di acquisto, delle aree ricomprese nell'ambito portuale ai sensi dell'art. 66 della L.R.T. 1/2005, ferma restando che la disponibilità di quelle demaniali sarà garantita dall'Amministrazione Comunale concedente"*.

Con ricorso notificato il **22.11.2012** la Marina di San Giovanni ha adito il TAR Toscana per l'annullamento della delibera di CC n 58 DEL 21.08.2012 e, in particolare, della parte in cui rinvia la redazione del piano portuale di San Giovanni.

Il Comune ha deciso di resistere in giudizio, costituendosi al TAR Toscana, e con deliberazione della **GC n. 132 del 26.5.2016**, ha proceduto ad attuare la disciplina transitoria del Porto di San Giovanni prevista dall'art. 5 delle NTA della variante al regolamento urbanistico: tale norma consentiva, in assenza del PRP relativo all'ambito di San Giovanni, gli interventi (ammessi) di cui all'art. 5 del Masterplan dei porti della Toscana.

Anche questa deliberazione della **GC n. 132 del 26.5.2016** è stata impugnata al TAR dalla Coop. Marina di S.Giovanni;

Con **sentenza n. 8 del 9.1.2017** il TAR Toscana ha parzialmente accolto il ricorso dalla Coop. Marina di S.Giovanni ed annullato *"la deliberazione del Consiglio Comunale n. 58 del 21.8.2012 nella parte in cui rinvia la redazione del piano portuale di San Giovanni, l'art. 5 delle NTA, le impugnature NTA a quest'ultimo connesse, laddove riguardanti la disciplina prevista, in assenza del PRP, per il Porto di San Giovanni, la deliberazione della giunta comunale n. 132 del 26.5.2016 e gli atti ad essa connessi"*.

In particolare il TAR Toscana ha accolto il ricorso dalla Coop. Marina di S.Giovanni rilevando: *"In conclusione, la scelta del Comune non è di per sé illegittima, ma richiede una congrua e coerente giustificazione, trattandosi di ripensamento rispetto all'opzione urbanistica che era stata praticata sino al momento dell'adozione della variante e che trovava un pregresso riscontro nel piano strutturale"* – *"per l'effetto vanno annullati la deliberazione del Consiglio Comunale n.58 del 21.08.2012 nella parte in cui rinvia la redazione del piano portuale di San Giovanni, l'articolo 5 delle NTA, le impugnature NTA quest'ultimo connesse, laddove riguardanti la disciplina prevista, in assenza di PRP, per il Porto di San Giovanni, la deliberazione della giunta comunale n. 132 del 26.5.2016 e gli atti ad essa connessi"*.

La richiamata pronuncia del TAR Toscana ha, quindi, disposto un annullamento parziale, *in parte qua*, dello strumento comunale il quale risulta pertanto ad oggi pienamente efficace e legittimo per le ulteriori parti non incise dalla pronuncia di annullamento.

In data 02.05.2017 la Marina di S. Giovanni inviava una diffida all'Amministrazione Comunale evidenziando che a seguito dell'annullamento l'Amministrazione avrebbe dovuto ri-approvare lo strumento urbanistico.

Nell'ambito del successivo giudizio di ottemperanza il TAR per la Toscana, con sentenza n. 1170/2018 ordinava " *al Comune di Portoferraio di dare inizio al procedimento di pianificazione dell'area portuale di S.Giovanni;*

Con delibera di G.M. n. 179 del 05.10.2018 il Comune procedeva quindi all' *avvio del procedimento per la revisione della variante al regolamento urbanistico approvata con deliberazione del consiglio comunale n. 52/2008 "accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica"*;

Il TAR per la Toscana, con sentenza n. 549 del 15.04.2019 ha dichiarato la nullità della precitata delibera di G.C. n. 179/18 nella parte in cui, in luogo di procedere all'approvazione dava avvio ad un nuovo procedimento pianificatorio, ordinando " *al Comune di Portoferraio di procedere alla rinnovazione del procedimento di approvazione del piano portuale muovendo dalla fase successiva alla sua adozione*" relativamente all'area di S.Giovanni.

Nella medesima sentenza il TAR ha altresì specificato: " *Nella specie il bene della vita riconosciuto dalla sentenza n. 8 del 2017 afferisce alla rinnovazione del procedimento di approvazione del piano regolatore portuale con riesame della parte in cui conteneva lo stralcio della previsioni relative alla Marina di San Giovanni*".

Secondo le richiamate sentenze del TAR Toscana non è possibile rinviare la pianificazione dell'ambito portuale 2.2 San Giovanni a successivo strumento urbanistico dovendo procedersi a dare compiuta disciplina allo stesso: devono pertanto valutarsi i rilievi e le osservazioni pervenute anche alla luce della necessità di effettiva disciplina dell'area in questione. Ciò, vieppiù, tenuto conto anche della disciplina di tutela di cui alla L.R. 41/2018 e PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015.

La riedizione del procedimento di approvazione dello strumento comunale (*in parte qua*) non può, pertanto, che articolarsi sulla base delle richiamate pronunce giurisdizionali che hanno disposto (come indicato) l'annullamento della " *deliberazione del Consiglio Comunale n.58 del 21.08.2012 nella parte in cui rinvia la redazione del piano portuale di San Giovanni, l'articolo 5 delle NTA, le impugnate NTA quest'ultimo connesse, laddove riguardanti la disciplina prevista, in assenza di PRP, per il Porto di San Giovanni*", risultando - al contrario - non incise dalle richiamate pronunce le previsioni dello strumento inerenti ulteriori ambiti (diversi dall'ambito 2.2 Porto di San Giovanni). Ciò anche alla luce della circostanza che lo stigmatizzato rinvio a successivo strumento pianificatorio riguarda, appunto, solo tale ambito.

L'Amministrazione comunale deve, pertanto, procedere alla rinnovazione *in parte qua* del procedimento di approvazione dello strumento e della correlata documentazione al medesimo allegata, nei limiti e sulla base delle indicazioni resi dalle surrichiamate pronunce, con riesame e nuova approvazione della disciplina inerente le parti dello strumento annullate dalla pronuncia del TAR Toscana, relative all'ambito 2.2 del Porto San Giovanni.

In tale ottica la proposta formulata dall'Ufficio al fine di procedere all'ottemperanza alle surrichiamate sentenze non può che articolarsi con esclusivo riferimento alle parti dello strumento (e relativi elaborati) incise dalla richiamata pronuncia 8/2017 di annullamento del TAR Toscana, dovendo ritenersi le ulteriori parti dello strumento approvate con deliberazione C.C. 58/2012 ad oggi pienamente valide ed efficaci in quanto non interessate dalla richiamata pronuncia.

SITUAZIONE VINCOLISTICA PRP S. GIOVANNI

Attualmente l'ambito 2.2 San Giovanni risulta gravato dai sottoelencati vincoli e disciplina paesaggistica dei quali dovrà necessariamente tenersi conto nella presente sede:

- **art. 136 del D.Lgs. 42/2004 vincolo di cui al D.M. 02.03.1953 e G.U. n. 73 del 1953 " Intero territorio del comune di Portoferraio , esclusa la zona portuale, situato nell'isola d'Elba "** (l'esclusione è riferita alle sole aree del centro medico e pontili ex ILVA, pertanto tutte le aree oggetto del presente strumento sono sottoposte a vincolo). La relativa disciplina di tutela è contenuta nella scheda di vestizione del vincolo allegata al PIT-PPR approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015;
- **art.142 del D.lgs. 42/2004 c.1 lett. a) territori costieri e lett. c) fiumi , torrenti e corsi d'acqua,** pertanto si applicano le disposizioni presenti nell'implementazione paesaggistica del PIT-PPR. La relativa disciplina di tutela è contenuta nell'allegato 8b al PIT-PPR approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015;
- **PIT_PPR** approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015, **scheda ambito di paesaggio n. 16 "Colline metallifere e Elba "**;
- **PIT_PPR** approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015, **Disciplina del Sistema Costiero "11. Elba e isole minori" di cui all'All. C, Scheda n. 11 del PIT-PPR.**

Per quanto nella presente sede più rileva è opportuna la constatazione che la richiamata Scheda d'ambito "Colline metallifere e Elba" del PIT_PPR dispone tra l'altro:

Obiettivo 1

Salvaguardare i caratteri idro-geo-morfologici, ecosistemi, storici e identitari delle aree costiere e delle pianure alluvionali retrostanti, rappresentate dai vasti complessi agricoli della Val di Cornia, della Valle del Pecora e di parte della pianura della Bruna, nonché valorizzare le relazioni funzionali e percettive tra il litorale e l'entroterra

Direttive correlate

... omissis...

1.8 - tutelare e valorizzare i caratteri storici e identitari degli insediamenti costieri e le loro relazioni funzionali e percettive con il mare, e riqualificare i fronti urbani degradati;

1.9 - salvaguardare la permeabilità percettiva dei litorali e garantire l'accessibilità alla fascia costiera, nel rispetto dei valori paesaggistici;

Obiettivo 4

Tutelare l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmiolo, isolotti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecosistema di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario

Direttive correlate

4.2 - arginare ulteriori processi di urbanizzazione, definire i confini degli insediamenti, conservare e qualificare i margini urbani e promuovere interventi di riqualificazione e recupero delle aree compromesse, con particolare riferimento alle aree ricadenti in zone di valore naturalistico per la presenza di agroecosistemi tradizionali (Capoliveri, Rio Marina – Rio nell'Elba), di aree umide (Mola, Schiopparello e delle Saline di San Giovanni) e di habitat costieri (Capoliveri, Portoferraio e nelle fasce costiere di Lacona);

... omissis...

4.4 - salvaguardare l'integrità storica e culturale dei centri e dei nuclei antichi e le visuali panoramiche da essi offerte ... omissis...;

Con riferimento al vincolo di cui al D.M. 02.03.1953 e G.U. n. 73 del 1953 " Intero territorio del comune di Portoferraio , esclusa la zona portuale, situato nell'isola d'Elba" la relativa scheda di vestizione allegata al PIT-PPR (approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015) dispone:

"DECRETO MINISTERIALE 2 MARZO 1953

Portoferraio, esclusa la zona portuale, situato nell'Isola d'Elba.

Il Ministro per la pubblica istruzione vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta; considerato che la commissione provinciale di Livorno per la tutela delle bellezze naturali, nella adunanza del 20 novembre 1951, includeva nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, l'intero territorio del comune di Portoferraio, situato nell'Isola d'Elba; considerato che l'elenco di tali immobili è stato pubblicato, ai sensi del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi all'albo del comune di Portoferraio senza che sia stata prodotta alcuna opposizione da parte di chicchessia; riconosciuto che il territorio predetto, nel suo complesso, offre aspetti di particolare bellezza naturale e comprende anche dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si godono dei quadri di singolare bellezza;

decreta:

l'intero territorio del comune di Portoferraio, situato nell'Isola d'Elba indicato nell'annesso elenco compilato dalla commissione provinciale di Livorno per la tutela delle bellezze naturali, esclusa la zona portuale, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, numero 1357, nella gazzetta ufficiale insieme con l'elenco compilato dalla commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Livorno.

La soprintendenza ai monumenti e gallerie di Pisa curerà che il comune di Portoferraio provveda all'affissione della gazzetta ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il comune stesso tenga a disposizione degli interessati, altra copia della gazzetta ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della gazzetta ufficiale stessa.
Roma, addì 2 marzo 1953"

Considerato che ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 "Articolo 142 Aree tutelate per legge

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; [...]c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"

L'All. 8B al PIT-PPR, con riferimento alle discipline di tutela di cui all'art.142 del D.lgs. 42/2004 c.1 lett. a) territori costieri e lett. c) fiumi , torrenti e corsi dispone inoltre:

" Articolo 6 Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. (art.142. c.1, lett. a, Codice)

1. Nei Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia si perseguono gli obiettivi con valore di indirizzo, si attuano le direttive, si applicano le prescrizioni d'uso di cui alle "Schede dei Sistemi costieri" (Allegato C), che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente disciplina [...]"

“ Articolo 8 I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. (art.142. c.1, lett. c, Codice)

8.1. *Obiettivi – Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi, fatti salvi quelli necessari alla messa in sicurezza idraulica, devono perseguire i seguenti obiettivi:*

- a- Tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed estetico-percettivi delle sponde e delle relative fasce di tutela salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi fluviali, le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde ed in particolare dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione che offrono verso il paesaggio fluviale;
...omissis...*
- b- Limitare i processi di antropizzazione e favorire il ripristino della morfologia naturale dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con particolare riferimento alla vegetazione ripariale;*

... omissis...

8.3. Prescrizioni

a - Fermo restando il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che :

... omissis...

2 - non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;

3 - non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;

4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico-identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

b - Le trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, sono ammesse a condizione che sia garantito, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

c - Gli interventi di trasformazione, compresi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti, ove consentiti, e fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, sono ammessi a condizione che:

1 - mantengano la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;

2 - siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;

Infine la Disciplina del Sistema Costiero “11. Elba e isole minori” di cui all’All. C, Scheda n. 11 del PIT-PPR approvato con deliberazione CR Toscana 37/2015 (richiamato dall’art. 6 dell’all. 8b con riferimento ai territori costieri) indica con riferimento all’ambito in questione:

“g- Non sono ammessi gli interventi che:

- *Compromettano gli elementi determinanti per la riconoscibilità dello skyline costiero identitario, quali profili consolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva e nello skyline naturale della costa, individuati dal Piano e/o dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica;*
- *Modifichino i caratteri tipologici e architettonici di impianto storico del patrimonio insediativo costiero, i caratteri connotativi del paesaggio litoraneo, i manufatti di valore storico ed identitario e trama viaria storica;*
- *Interrompendo la continuità visiva tra il mare e le aree retrostanti, concorrano alla formazione di fronti urbani continui o occludano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare e le altre isole, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere accessibili al pubblico, riconducibili dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, o dal mare verso l'entroterra;*
- *Impediscono l'accessibilità al mare e alle aree pubbliche da cui si godono visuali panoramiche.*
- *h – non è ammesso l'impegno di suolo non edificato ai fini insediativi, ad eccezione dei lotti interclusi dotati di urbanizzazione primaria”*

... omissis...

Gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente possono comportare l'impegno di suolo non edificato a condizione che:

... omissis...

- *non determinino un incremento complessivamente maggiore del 10% della superficie coperta delle strutture edilizie esistenti.*

-

- ...omissis...

-

n- Sull'arenile non è ammessa la realizzazione di nuove strutture in muratura, anche prefabbricata, nonché l'utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere. Eventuali manufatti, considerati ammissibili, sugli arenili destinati alla balneazione, a seguito di una verifica di compatibilità paesaggistica, dovranno utilizzare tecniche e materiali eco-compatibili, strutture di tipo leggero, rimovibili e riciclabili, al fine di garantire il ripristino delle condizioni naturali. Tali manufatti potranno essere collegati alle reti di urbanizzazione principale solo con opere e impianti a carattere provvisorio. Alla cessazione dell'attività dovranno essere rimosse tutte le opere compresi gli impianti tecnologici.

o- Non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi nei tratti di costa sabbiosa”

... omissis...

p- Non è ammessa la realizzazione di nuove opere a mare o a terra in grado di provocare fenomeni di erosione costiera”

Sotto ulteriore profilo, al momento di approvazione della variante al RU e PRP di cui alla delibera di CC n.58/2012, inoltre, risultava vigente l'art.142 della LR 66/2011 “ *interventi nelle aree a pericolosità idraulica molto elevata*” che recita:

1. *“Nelle aree classificate dai piani strutturali, dai piani regolatori generali (PRG) o dai PAI di cui alla legge 18 maggio 1989 n.183 (Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo), come aree a pericolosità idraulica molto elevata è consentita esclusivamente la realizzazione di infrastrutture di tipi lineare non diversamente localizzabili, a condizione che sia garantita la preventiva o contestuale realizzazione di interventi di messa in sicurezza per tempo di ritorno duecentennale, senza aggravare la pericolosità idraulica a monte e a valle” ... omissis...*

L'area di San Giovanni era classificata dal PAI quale area PIME (pericolosità idraulica molto elevata), con conseguente applicazione delle correlate discipline di tutela.

La legge regionale Toscana **del 24 luglio 2018 n. 41** “ *disposizioni in materia di rischio alluvioni e di tutela dei corsi d’acqua in attuazione del D.Lgs.23.feb.2010 n.49 (Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni). Modifiche alla LR 80/2015 e alla LR 65/2014*” (Pubblicata sul BURT n.33 parte I dell’01.08.2018) che classifica l’area dell’ambito di S. Giovanni di cui trattasi con “*pericolosità fluviale e costiera 3*” (**corrispondente alla più alta pericolosità classificata**) impone la realizzazione di opere idrauliche di messa in sicurezza per poter realizzare interventi di nuova costruzione; Quindi trattandosi del grado di pericolosità più alto, ed essendo, l’area di S. Giovanni all’interno del territorio urbanizzato come definito dalla LRT 65/2014, l’esecuzione delle opere è subordinata alla realizzazione delle opere di messa in sicurezza da alluvioni ai sensi degli articoli n. 3, 10, 11, 12 della precitata LRT n. 41/2018.

Preso atto altresì:

- che nell’ambito del procedimento di rinnovazione dell’approvazione *in parte qua* dello strumento si rende necessario procedere all’espletamento della conferenza di cui all’art. 23 del PIT-PPR anteriormente all’approvazione dello strumento portuale;
- che a fronte delle richiamate pronunce giurisdizionali si rende necessario per l’Amministrazione comunale procedere alla rinnovazione del procedimento di approvazione dello strumento urbanistico con riferimento alle parti del medesimo annullate dal TAR Toscana.

Per quanto suddetto, con i presenti atti non viene avviato un nuovo procedimento, comprensivo del percorso partecipativo, ma si attua esclusivamente quanto disposto con le precitate sentenze del TAR Toscana.

Come già anticipato, secondo la sentenza del TAR Toscana non è possibile rinviare la pianificazione dell’ambito 2.2 San Giovanni a successivo strumento urbanistico dovendo darsi compiuta disciplina del medesimo: in tale ottica devono pertanto valutarsi i rilievi e le osservazioni pervenute anche alla luce della necessità di effettiva disciplina dell’area in questione. Ciò, vieppiù, tenuto conto anche della disciplina di tutela di cui alla L.R. 41/2018 e PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015 destinata, per quanto già sopra indicato, ad avere diretta incidenza sull’area in questione.

I contributi e le osservazioni proposte dagli Enti competenti (quali controdedotte con l’apposito documento “Porto San Giovanni - Osservazioni pervenute e controdeduzioni” allegato alla presente), nonché la doverosa osservanza delle previsioni e prescrizioni di tutela paesaggistica di cui al PIT/PPR approvato con DCR 37/2015 (direttamente prevalenti sugli ulteriori atti di governo del territorio) e di tutela idraulica di cui alla LR 41/2018 (già L.R. 66/2011), comportano - con riferimento alle disposizioni incise dalle surrichiamate pronunce di annullamento - la necessaria previsione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell’attuale assetto a mare e a terra dell’ambito 2.2 San Giovanni.

In particolare, il nuovo contesto determinato dalla legge sulla pericolosità idraulica (L.R. 41/2018) unitamente alle peculiari disposizioni di tutela di cui al PIT-PPR (approvato con D.C.R. 37/2015 - sopra richiamate) e alle criticità rilevate in sede di osservazioni dai vari Enti, osta all’introduzione di nuove previsioni insediative o di espansione dell’edificato esistente, nonché all’ampliamento delle strutture portuali e posti barca.

Peraltro, l’impossibilità di nuove previsioni di insediamento sull’area a terra dell’ambito 2.2 osta all’incremento dei posti barca i quali risulterebbero, altrimenti, privi delle dotazioni minime portuali previste dal masterplan e dalla normativa di settore, con conseguente - necessaria - conferma dell’attuale numero di posti barca esistenti.

Si rende, pertanto, necessario procedere alla disciplina dell’area in questione con l’introduzione di previsioni volte alla disciplina degli interventi realizzabili sull’edificato esistente nonché alla manutenzione e gestione delle opere portuali e dei posti barca ad oggi presenti sull’area a mare, con esclusione di incremento dei medesimi.

Il doveroso rispetto delle prescrizioni di tutela paesaggistica ed idraulica con riferimento all'ambito in questione consente anche di ritenere accolte buona parte delle osservazioni a suo tempo proposte dagli Enti competenti, che avevano sollevato consistenti perplessità e riserve in ordine al potenziamento delle strutture portuali ipotizzato: l'attuale assetto – sostanzialmente conservativo delle strutture esistenti - non può che risultare compatibile con le osservazioni a suo tempo proposte.

Gli interventi dovranno, pertanto, articolarsi nel necessario rispetto delle disposizioni di tutela di cui alla L.R. 41/2018 e del PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015.

La previsione delle aree a verde individuate dalla Tavola 2 è assunta in necessaria funzione di contenimento dell'edificato, anche in relazione alle previsioni di tutela e disciplina del PIT-PPR.

Alla luce dei suddetti rilievi e considerazioni e in ragione degli adempimenti demandati dalle richiamate pronunce del TAR si rende necessario per l'Amministrazione comunale intervenire con riferimento alle sole parti dello strumento (e relativi elaborati) incisi dalla richiamata pronuncia di annullamento del TAR Toscana, dovendosi ritenere le ulteriori parti dello strumento approvato con deliberazione C.C. 58/2012 valide ed efficaci, in quanto non interessate dalla richiamata pronuncia.

In tale ottica si è proceduto (oltre alla presente Relazione integrativa) alla elaborazione dei seguenti documenti:

- 1) Relazione integrativa;
- 2) Relazione generale oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018;549/2019;
- 3) Relazione e valutazione paesaggistica oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018;549/2019;
- 4) Elenco osservazioni e controdeduzioni oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018;549/2019;
- 5) Norme Tecniche di Attuazione oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018;549/2019;
- 6) Tavola. RU – PRP finale.2 oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018;549/2019;

recanti apposita proposta volta alla rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle pronunce del TAR Toscana.

Salvo le suddette modifiche, devono considerarsi confermati gli ulteriori documenti e allegati allo strumento approvato con deliberazione C.C. 58/2012 (in quanto compatibili con l'attuale proposta e non incisi dalla pronuncia di annullamento).

In tale contesto non si ritiene necessario procedere alla riedizione della Valutazione ambientale strategica in quanto le previsioni oggetto del presente procedimento (a seguito delle pronunce del TAR Toscana), hanno esclusivo carattere conservativo.

La disciplina proposta, quale sopra richiamata e contenuta nei relativi allegati indicati, anteriormente alla definitiva approvazione dovrà essere trasmessa ai sensi dell'art. 23 del PIT/PPR alla Regione Toscana per lo svolgimento della conferenza dai medesimi prevista, quindi approvata con successiva deliberazione consiliare di presa d'atto anche delle conclusioni della stessa Conferenza.

Portoferraio 15 giugno 2020

La PO Dirigente ad Interim
(Arch. Elisabetta Coltelli)

