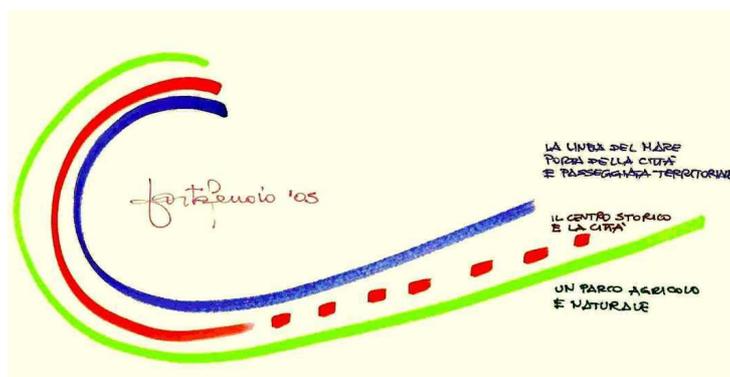


# Comune di Portoferraio



## **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 RU.  
Variante al Regolamento Urbanistico

e

Piano Regolatore Portuale

### ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Oggetto di rinnovazione del procedimento di approvazione in  
ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018,  
549/2019

adottato	Del. C.C. n. 118 del 30.11.2011
approvato	
Il Sindaco, Angelo Zini	

**Osservazioni pervenute**

1. **PROT. 39142/2011 di Associazione Amici di S.Giovanni**
2. PROT. 2178/2012 di Tiziano Nocentini
3. **PROT. 2605/2012 di Marina di S.Giovanni**
4. **PROT. 3881/2012 di Domenico Paolo Amorosi**
5. **PROT. 4937/2012 di Area III Comune di Portoferraio, dirigente arch. mauro parigi**
6. **PROT. 5095/2012 di Yacht Club Isola d'Elba**
7. **PROT. 5291/2012 di Legambiente Arcipelago Toscana/Indigeni San Giovanni Portoferraio**
8. PROT. 5293/2012 di Prelios SGR
9. **PROT. 5298/2012 di Provincia di Livorno**
10. PROT. 5304/2012 di Sales spa
11. **PROT. 5338/2012 di Fiom CGIL, FIM CISL e RSU Aziendale**
12. **PROT. 5344/2012 di Enrico Giannini ed altri 55**
13. **PROT. 5345/2012 di ESAOM CESA**
14. **PROT. 5373/2012 di Cooperativa Marina di S.Giovanni**
15. PROT. 5374/2012 di Graziella Petucco per conto Società Immobiliare S.Giovanni
16. PROT. 5376/2012 di Tiziano Nocentini
17. PROT. 5377/2012 di Alessandro Moncini
18. **PROT. 5382/2012 di ESAOM CESA**
19. **PROT. 5383/2012 di Amici di S.Giovanni**
20. **PROT. 5384/2012 di Dario Rattoni**
21. **PROT. 5386/2012 di Riccardo Palombo**
22. **PROT. 5388/2012 di Leonardo Palombo**
23. **PROT. 5389/2012 di Elisabetta Maestrini**
24. **PROT.6090/2012 di Regione Toscana – Direzione generale delle politiche territoriali, ambientali e per la mobilità**
25. **PROT.6288/2012 di Porto d' Elba – giunta fuori termini**

NB: l'osservazione rubricata al 5344/2012 di Enrico Giannini, contiene in unico protocollo consegnato dal competente ufficio comunale, altre uguali osservazioni (trattasi di foglio ciclostilato) in numero di 55 a firma di: Raffaele Arnone, Bastrei Riccardo, I. Bastreri, Graziella Petucco, Benedetta Bastreri, Aldo Bastreri, Luciano Block, Marco Block, M.Burelli, Piero Pollini, Luigi Rossi, Medina Fantozzi, Dimitri Campani, Giada Campani, Rosanna Picerno, Monica feola, Rolando Rossi, Diego Falco, Andrea Falco, Daniela Mameli, mariano Falco, Marilene Ciurleo, Stefania Ciurleo, Alfonso Ciurleo, Francesco Ciurleo, Bruno Bozzoli, Maria Catena Colace, Anke Moller, Oreste Giannelli, Rene Vannucci, Mario Corsi, Gerardo Melchionna Clausio Medici, Raffaele Caricchio, Elisabetta Capanna, Umberto Niolli, Francesco Benasso, LiaFranca Luppoli, Paolo Cortini, Delia Messina, Egisto Fanetti, Andrea ferrini, Luciano Melani, Marcella Funai, Walter Ferrini, Franco Picchi, Leonilde Manzo, Davide Gori, Ilaria De Mitri, Patrizia Giannullo, Angiolo Presti, Stefano Presti, Maria Bardino, Sandra Gipponi, DANIELE Presti.

Le osservazioni evidenziate in grassetto si riferiscono alla rinnovazione del procedimento di approvazione in ottemperanza alle sentenze del TAR Toscana 8/2017, 1170/2018, 549/2019 di seguito riportate:

- 1)-PROT. 39142/2011 di Associazione Amici di S.Giovanni;**
- 3)-PROT. 2605/2012 di Marina di S.Giovanni;**
- 4)- PROT. 3881/2012 di Domenico Paolo Amorosi**
- 5)- PROT.4937/2012 di Area III Comune di Portoferraio, dirigente arch. Mauro Parigi;**
- 6)- PROT. 5095/2012 di Yacht Club Isola d'Elba;**
- 7) - PROT.5291/2012 di Legambiente Arcipelago Toscana/Indigeni San Giovanni;**
- 9)- PROT. 5298/2012 di Provincia di Livorno;**
- 11)- PROT. 5338/2012 di Fiom CGIL, FIM CISL e RSU Aziendale;**
- 12)- PROT. 5344/2012 di Enrico Giannini ed altri 55;**
- 13)- PROT. 5345/2012 di ESAOM CESA;**
- 14)- PROT. 5373/2012 di Cooperativa Marina di S.Giovanni;**
- 18)- PROT. 5382/2012 di ESAOM CESA;**
- 19)- PROT. 5383/2012 di Amici di S.Giovanni;**
- 20)- PROT. 5384/2012 di Dario Gattoni;**
- 21)- PROT. 5386/2012 di Riccardo Palombo;**
- 22)- PROT. 5388/2012 di Leonardo Palombo;**
- 23)- PROT. 5389/2012 di Elisabetta Maestrini;**
- 24)-PROT.6090/2012 di Regione Toscana — Direzione generale delle politiche territoriali;  
ambientali e per la mobilità – La regione Toscana , NURV- Nucleo Unico Regionale di Valutazione;**
- 25)- PROT.6288/2012 di Porto d'Elba srl del 28.02.2012 quindi fuori termini, ma comunque presa in esame**

Trattandosi di foglio ciclostilato che riporta la stessa osservazione, la risposta è unica

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>1</b> PROT. 39142/2011
<b>Presentatore:</b> Associazione Amici di S.Giovanni	Data 7.12.2011
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
L'osservazione evidenzia come le notizie apparse sulla stampa contro la proposta di un porto turistico a S.Giovanni siano riconducibili alla responsabilità di soggetti come Esaom Cesa e Legambiente peraltro sollecitata da un particolare membro dell'associazione. L'associazione scrivente invece non condivide l'avversione al progetto e sottolinea la necessità di realizzare idonee opere di urbanizzazione per S.Giovanni e di limitare al massimo l'altezza della diga foranea del porto – approdo.	L'osservazione non è riferita a specifiche norme o previsioni. Sottolinea una opinione dell'osservante in favore delle trasformazioni previste a S.Giovanni; chiede però un adeguamento delle urbanizzazioni e indica la necessità di definire una altezza massima delle protezioni foranee.  Le previsioni di espansione richieste dai privati con riferimento all'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qua l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) risultano in contrasto con le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica - come confermato anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR - e idrogeologica nonché con i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti che, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente di tale ambito. Lo strumento prevede opere a servizio dei posti barca esistenti (parcheggio). alcuna previsione di modifica è prevista dallo strumento con riferimento alla diga foranea.  Parzialmente accolta.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>3</b> Cooperativa Marina di S.Giovanni
<b>Presentatore:</b> PROT. 2605/2012	Data 26.01.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
Trattasi della richieste di accesso a documentazione costituente la variante non reperita.	Osservazione non pertinente.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>4</b> PROT. 3881/2012
<b>Presentatore:</b> Domenico Paolo Amorosi	Data 7.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
L'osservante evidenzia come a parer suo sussista una contraddizione tra la previsione di realizzazione di un porto da 350 posti barca e quella di realizzazione di 750 mq. di superficie utile per finalità commerciali e terziarie oltre a 750 mq. di superficie utile per foresteria e scuola di vela. Ritiene che tale previsione edificatoria sia insostenibile rispetto alla previsione del porto mancando la previsione di un adeguata costruzione di volumi residenziali. Sostiene quindi l'opportunità e razionalità di pervenire ad una edificabilità di 1000 mq. superficie utile per funzioni terziarie e commerciali, 1000 mq. di superficie utile per funzioni residenziali e 900 mq. di superficie utile per funzioni della scuola di vela. A supporto dell'osservazione allega elaborati grafici	Le previsioni di espansione edificatoria dell'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qua l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) richieste dai privati risultano in contrasto con le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica - come confermato anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR - e idrogeologica nonché con i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti che, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente di tale ambito.  Non accolta.

<p><b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b></p>	
<p>DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011</p> <p><b>Osservazioni</b></p>	<p>Numero progressivo</p> <p><b>5</b></p> <p>PROT. /2012</p>
<p><b>Presentatore:</b> AREA III – Dirigente arch. mauro parigi</p>	<p>Data 15.02.2012</p>
<p><b>Osservazioni</b></p>	<p><b>Controdeduzioni</b></p>
<p>In merito agli elaborati costituenti piano regolatore portuale:</p> <p><b>1.</b> La LRT.1/2005 definisce il PRP un atto di governo del territorio, cioè uno strumento urbanistico, conseguentemente non risulterebbe necessario individuare modalità realizzative e disegno delle opere portuali. Lo storico retaggio del PRP come piano di opere, ampiamente superato anche in sede di Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici allorquando si esaminano PRP, seppure con la necessaria flessibilità relativa alla dimensione o caratteristica delle previsioni del PRP medesimo tenuto conto delle caratteristiche morfologiche, delle condizioni meteo marine e di quanto altro caratterizzante l'ambito d'intervento, fa sì che in molte sedi si ritenga ancora necessario, almeno un riferimento seppure di massima e preliminare alle caratteristiche morfologiche delle strutture portuali. Nel caso specifico sussistono poi due situazioni diverse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la prima afferente il cosiddetto porto cantieri ove le opere infrastrutturali si limitano a profilamenti di banchinamenti o di aree da realizzare con palancolate e strutture in cls, ai moli esterni che in minima parte saranno costituiti da opere tradizionali interamente</li> </ul>	<p>1 Si accoglie parzialmente integrando gli elaborati con schemi grafici relativi alle caratteristiche generali di disposizione di moli e/o barriere foranee, di banchinamenti. Si integra il quadro conoscitivo con documentazione relativa alle caratteristiche meteomarine del sito. Le previsioni di espansione demandate dall'osservazione con riferimento all'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qu l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) risultano in contrasto con le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica - come confermato anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR - e idrogeologica nonché con i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti che, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente di tale ambito.</p> <p>2 Si accoglie nei limiti delle prescrizioni di intervento individuate dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR, al fine di garantire idonea dotazione di standard tenuto conto anche della possibile sovrapposizione di flussi.</p>

	<p>3 Il chiarimento richiesto alla Regione Toscana ha consentito di verificare che l'articolo 142 della LRT 66/2011 non si</p>
--	--

adagiate sul fondale e corredate di mantellate esterne, mentre in gran parte saranno costituiti da pontili aperti fondati su pilotis

- la seconda afferente il porto di S. Giovanni ove trattasi di realizzare un'opera di maggior spessore con peculiari caratteristiche di protezione rispetto al moto ondoso

E' bene comunque precisare che nel primo caso, quello del Porto Cantieri, non si tratta di realizzare un'opera foranea, poiché per localizzazione dell'intervento è tale da non richiedere tale protezione in quanto queste strutture sono assoggettate ad un "fetch" di traversia di scirocco di circa un miglio marino.

Nel secondo caso, del porto di S. Giovanni, invece il "fetch" a maggiore rilevanza per la traversia da nord – nord est.

Quindi nel primo caso appare del tutto irrilevante la forma dei moli di delimitazione della struttura portuale, nel secondo questa ha maggiore rilevanza, ma al fine di individuare una soluzione si deve inquadrare la medesima nella peculiarità procedimentale a cui sottostà la possibile realizzazione dell'intervento. Ovvero al fatto che per il porto di S. Giovanni è in atto una procedura ex DPR 509/1997 sospesa dopo una seduta di conferenza dei servizi, seduta nella quale fu convenuto che i progetti presentati sarebbero stati valutati solo in presenza degli strumenti urbanistici. Si allega comunque copia di studio meteo marino nella disposizione dell'Amministrazione Comunale.

A confortare la giustezza delle previsioni normative si evidenzia infine che con sentenza del TAR Toscana n.661/2010 e del Consiglio di Stato n. 5816/2011 è stato inequivocabilmente stabilito che il PRP, strumento urbanistico, è competenza della pubblica amministrazione e che non può essere consentita la procedura ex DPR 509/1997 che finirebbe per imporre alla pubblica amministrazione un progetto di terzi privati.

applica agli strumenti urbanistici generali se questi sono corredate dei necessari studi di verifica in merito alle condizioni di sicurezza idraulica e se determinano le condizioni per il raggiungimento del grado prescritto di sicurezza idraulica. Le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti risultano ostative all'introduzione di previsioni di nuova edificazione e di espansione delle strutture portuali nell'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qua l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) anche alla luce delle disciplina di tutela di cui alla L.R. 41/2018 e del PIT-PPR.

4 Si accoglie individuando una nuova area per il deposito in adiacenza al deposito carburanti fuori rete a margine dell'area oggi in concessione a Sales; mentre a margine del ponte sul fosso di Riondo in dx rispetto al ponte stesso si potrà realizzare una ulteriore area da destinare a verde e parcheggio o altre destinazioni funzionali previste per il sub ambito 2.1 h, tutto a maggior garanzia di compatibilità degli insediamenti logistici previsti e le destinazioni funzionali esistenti o previste nell'immediato intorno con particolare riferimento all'oasi naturalistica delle terme;

5 Si conviene con il chiarimento lessicale proposto e si elimina il riferimento all'art. 66 della LRT1/05.

6 Si conviene circa le specifiche ed i chiarimenti proposti per il dettato dell'art. 22, fermo restando che al fine di non pregiudicare l'attuazione delle trasformazioni previste, non si deve procedere al rilascio di nuove concessioni demaniali, intese come nuovi atti in favore di attori allo stato attuale non presenti, ma solo procedere a quelle in essere anche per attività connesse, come l'ormeggio di

<p>Pertanto è evidente che sussistono fondate ragioni che confortano la scelta dell'Amministrazione di non inserire negli elaborati disegni delle opere portuali. Tuttavia poiché può apparire utile anche ai fini di esplicitazione di indicazioni normative comunque già statuite nella normativa adottata, si ritiene utile integrare gli elaborati che due schemi grafici da intendersi come riferimento non vincolante della progettazione. (vedi allegato grafico 1). Analogamente si ritiene che ad integrazione degli elementi conoscitivi in materia di moto ondoso già allegati alla VAS connessa al P.S. sia utile allegare al presente strumento 2 studi avente carattere generale (allegato 2 e allegato 3) tenuto conto delle caratteristiche del sito.</p> <p><b>2. In merito alla realizzazione della necessaria dotazione di standard</b></p> <p>Si ritiene necessario specificare che per quanto inerente la dotazione di standard urbanistici in ogni sub ambito si debba dare corso alla realizzazione degli standard necessari in relazione alla edificabilità ed alle funzioni ammesse e consentite in quel sub ambito. Fermo restando che debbono essere garantiti sia gli spazi di parcheggio ex DM. 1444/1968 che quelli ex L.122/1989, non potrà esservi sovrapposizione tra parcheggi a servizio della funzione portuale (0,8 posti auto/posto barca) ne parcheggi per altre funzioni, nell'ambito stazione marittima e nel sub ambito porto cantieri, per tutte le superfici derivanti da ristrutturazione urbanistica di fabbricati esistenti gli standard di parcheggio saranno ridotti del 50% ai sensi del DM 1444/1968; per tutte le superfici di nuova previsione si dovrà invece produrre lo standard in quota intera:</p> <p><b>3. In merito alle problematiche afferenti alla sicurezza idraulica:</b></p> <p>La recente assunzione di un provvedimento legislativo da parte della regione, articoli 141 e 142 della LRT 66/2011 di fatto sembra</p>	<p>imbarcazioni in transito, se queste attività sono limitate nel tempo e sono comunque funzionali al mantenimento/incremento delle attività della filiera nautica ed in particolare di quelle di manutenzione, riparazione, rimessaggio di imbarcazioni.</p> <p>Accolta parzialmente</p>
---	---

modificare le condizioni procedurali di attuazione di previsioni urbanistiche nelle aree al momento classificate PIME. Onde evitare interpretazioni errate l'ufficio si è fatto carico di interpellare l'Autorità di Bacino e dato atto che anche questa ha alcuni dubbi interpretativi della norma è stato richiesto un incontro con gli uffici della Regione Toscana Assessorato all'Urbanistica. Con la presente osservazione si ritiene quindi di dover chiedere che la versione finale della normativa e della variante sia adattata alla interpretazione autentica che la Regione Toscana vorrà dare, fermo restando che ai fini della realizzazione dell'intervento, nel sub ambito Porto Cantieri non sembrano sussistere problematiche essendo in corso e quasi completati gli interventi di messa in sicurezza afferenti il fosso della Madonnina, mentre nel sub ambito porto S.Giovanni la pericolosità idraulica risulta molto elevata;

**4. In merito ai depositi di carburanti ed alle attrezzature complementari necessarie**

Nella norma già si indica una nuova collocazione del deposito carburanti per la distribuzione in rete (cioè presso stazioni di servizio) e delle relative modalità operative che conseguiranno. Niente è stato indicato in merito al deposito carburanti per la distribuzione fuori rete, cioè per il gasolio da riscaldamento, dato che detto deposito trovasi sostanzialmente fuori dall'area d'intervento. Tuttavia formalmente questo deposito risulta posto in adiacenza all'area oggi in concessione Sales, area di fatto poco utilizzata oltre che vasta che potrebbe costituire almeno in parte riserva di espansione per implementare il deposito carburanti fuori rete con il deposito per la carburanti in rete: peraltro sul molo che delimita la separazione tra area in concessione ESAOM e l'area in concessione Sales è posta condotta che potrebbe essere facilmente prolungata fino alla boa di attracco in rada. Poiché non è stata fornita alcuna indicazione circa questo molo, le sue funzioni, si richiede di specificare che il molo possa essere

riutilizzato anche per funzioni relative allo scarico di carburanti collocando in parte dell'area Sales il deposito carburanti per la rete, soluzione che consentirebbe di garantire la salvaguardia dell'area tra fosso Riondo e Fosso Madonnina tenuto conto della prossimità dell'area dell'osai delle terme ed un eventuale ampliamento dell'area per servizi logistici. Comunque sia, qualora si confermi per il deposito carburanti in rete la collocazione tra fosso Riondo e Fosso Madonnina si ritiene che ai fini della possibilità di una soluzione paesaggistica e funzionale ottimale si possa procedere alla individuazione di un unico ambito destinato alle attività logistiche come da allegato grafico, stabilendo anche che qualora alcune di queste aree non fossero utilizzate per tali fini potranno essere destinate a verde e parcheggi.

**5. In merito alle procedure attuative, articolo 15**

Nell'articolo si prevede il ricorso ad avviso pubblico finalizzato alla acquisizione e comparazione di progetti preliminari per la individuazione del soggetto attuatore nell'ambito Porto Cantieri, ma la dizione e le disposizioni per l'ammissione alla procedura appaiono lessicalmente non chiare a partire dal riferimento all'art. 66 della LRT 1/05. Quindi, al fine di evitare errate interpretazioni si ritiene necessario specificare che i soggetti interessati a partecipare dovranno dimostrare di possedere anche tramite titolo preliminare, irrevocabile e vincolante di acquisto, le aree private ricomprese nell'ambito. Restano invece immutate le altre condizioni.

**6. In merito alle salvaguardie articolo 22,**

Al fine di evitare erronee interpretazioni si ritiene utile specificare che fino all'approvazione del presente atto di governo del territorio e degli atti conseguenti, nelle aree perimetrate oggetto del medesimo e classificate "Aree destinate alla portualità ed alle attività artigianali del settore nautico" ai sensi della

legge 1902 del 1952 siano ammessi solo interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, restauro, senza incremento di S.U. o volume; l'installazione di strutture mobili non permanentemente ancorate al suolo o facilmente removibili a servizio delle attività nautiche e cantieristiche esistenti, cioè tutti quegli interventi che non pregiudicano la realizzazione di quanto previsto dal presente atto di governo del territorio. Analogamente deve valere per quanto inerente le concessioni demaniali, per non pregiudicare la realizzazione di quanto previsto dal presente atto di governo del territorio non debbono essere rilasciate concessioni demaniali a soggetti diversi dagli attuali concessionari a cui possono essere rinnovate le concessioni in essere fino al momento in cui approvato il progetto di porto turistico le concessioni dovranno essere riconsegnate al fine di passare al soggetto attuatore degli interventi previsti ed approvati.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>6</b> PROT. 5095/2012
<b>Presentatore:</b> Yacht Club Isola d'Elba	Data 16.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
L'osservazione è finalizzata a richiedere l'individuazione di un'area idonea che serva per l'accoglienza ed i servizi per le manifestazioni; l'installazione di una boa per ormeggiare un veliero di 24 metri di fronte all'hotel Airone al di fuori del campo boe di S.Giovanni.	Non è ammissibile l'ormeggio nell'area marina classificata di tutela posta tra l'ambito di S.Giovanni e la foce del Fosso Madonnina. Le imbarcazioni debbono essere ormeggiate nell'ambito dei porti esistenti o di previsione.  Osservazione non accolta.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>7</b> PROT. 5291/2012
<b>Presentatore:</b> Legambiente Arcipelago Toscana/Indigeni San Giovanni Portoferraio	Data 20.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>L'osservazione è articolata in tre parti una generale introduttiva, l'altra imperniata su due temi: le norme tecniche di attuazione, il rapporto ambientale.</p> <p>Nella parte introduttiva viene evidenziato una supposta carenza di motivazione e giustificazione della prevista realizzazione del porto turistico di S.Giovanni, quindi evidenzia l'introduzione di nuove norme in materia di rischio idraulico da parte della regione con la legge 66/2011 articolo 142.</p> <p>In merito alle NTA osserva:</p> <p><b>1.ART.1,</b> La necessità di escludere da qualsiasi trasformazione le aree classificate PIME in ossequio all'articolo 142 della citata LRT 66/2011</p> <p><b>2.ART.2,</b> l'assenza di giustificazione della previsione di porto turistico a S.Giovanni esplicitando se il numero massimo di 350 posti barca ricomprende i 62 del punto di ormeggio esistente; Richiesta di recepire integralmente le previsioni del rapporto ambientale: percorsi pe la mobilità pedonale e ciclistica S.Giovanni-Portoferraio-Carpani; porto turistico S.Giovanni destinato ad imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 mt. con priorità di assegnazione ai residenti;</p>	<p>1.2.L'osservazione è da ritenersi nella sostanza accolta con l'introduzione per l'ambito 2.2 Porto di San Giovanni di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente, con esclusione di eventuali espansioni.</p> <p>3.Si ritiene che, anche in relazione alle sentenze TAR Toscana e Consiglio di Stato, sia legittimo dopo l'approvazione della variante al R.U. e del PRP procedere riavviando la procedura ex DPR 509/1997 che altro non è che procedura di evidenza pubblica che si dovrebbe comunque attivare.</p> <p>4. Già nelle norme sono previste norme a tutela della costa con evidente funzione di tutela ambientale e di fruizione balneare, si accoglie però per introdurre una specifica in tal senso.</p> <p>5. Si accoglie per quanto riguarda l'uso di eucalipti; si segnala che con riferimento alla diga foranea del Porto di San Giovanni saranno previste solo attività manutentive.</p> <p>6. La valutazione d'incidenza è prescritta in attuazione della LRT 56/2000 in presenza di</p>

<p>rifioritura diga frangiflutti esistente e pontili galleggianti evidenziando che alcune previsioni delle NTA non sono contenute nel rapporto ambientale.</p> <p>3.ART.15, richiesta di chiudere la procedura ex DPR 509/97 avviata nel 2004 e di rinnovare integralmente la gara.</p> <p>4.ART.17, viene richiesta l'individuazione di invariante strutturale funzionale la fruizione balneare della costa di S.Giovanni.</p> <p>5.ART.18, viene richiesta la limitazione dell'estensione delle dighe foranee ed evidenza come sia da sconsigliare l'uso di eucalipti specie esotica ad alto assorbimento di acqua.</p> <p>6.ART.19, viene richiesta la valutazione d'incidenza per le trasformazioni nell'ambito di S.Giovanni in considerazione della vicinanza delle saline di S.Giovanni.</p> <p>In merito al Rapporto Ambientale osserva:</p>	<p>aree classificate SIC o ZPS, qui si è in presenza di un'oasi individuata in sede di strumento urbanistico, che si intende comunque tutelare tanto che è stata individuata anche un'area a mare di protezione, mentre con provvedimenti in sede di tutela paesaggistico-ambientale si vanno definendo ulteriori garanzie di conservazione e tutela delle aree terrestri delle Grotte-Podere S.Marco e delle Terme.</p> <p>Accolta parzialmente</p>

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>9</b> PROT. 5298/2012
<b>Presentatore:</b> Provincia di Livorno	Data 20.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>Più che una osservazione un contributo finalizzato alla migliore intellegibilità dei documenti costituenti l'atto di governo del territorio.</p> <p>In particolare viene segnalata l'utilità di riportare le norme del P.S. a cui si fa riferimento; un refuso all'articolo 4, ove si citano 6 sub ambiti in luogo di 7; un errore all'articolo 14 ove si evidenzia la mancata individuazione del sub ambito 9.3; la necessità di coordinare la dizione delle destinazioni funzionali indicate all'articolo 4 capoverso 2.2 e la tavola 2 variante Ru e sub ambiti PRP; la valenza della tavola 4 e la necessità comunque di correggere le dizioni in essa riportate; una migliore intellegibilità della tabella di raffronto e verifica del dimensionamento ove non sono indicati i sub ambiti; la necessità di indicare nel dimensionamento 125 mq. SU di strutture di servizio per l'ambito S.Giovanni di cui all'articolo 4 capoverso 2.2;.</p> <p>Infine ritiene essenziale esplicitare anche il numero complessivo di posti barca che si determinano tenuto conto di quelli esistenti e di quelli di nuova realizzazione; dimensionare metricamente la piccola – media dimensione delle imbarcazioni ammesse nel porto di S.Giovanni ed invita a verificare quanto asserito nel PTC art.8 in relazione al sistema paesaggio</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.Si accoglie per l'utilità di riportare testo vigente e testo modificato degli articoli 51 e 59</li> <li>2.La legenda verrà introdotta nella tavola 2</li> <li>3.Per quanto possibile si richiamerà nelle NTA il P.S.; si correggerà all'articolo 4 la discrasia di sub ambiti individuati</li> <li>4.L'ambito 9.3 non è indicato in cartografia per refuso, si provvede alla correzione</li> <li>5.Si riallineano le dizioni tra tavole e norma di cui al punto 2.2 dell'articolo 4, anche se non c'è piena corrispondenza con la tavola 4 si sottolinea che la medesima non è cogente, ma illustrativa e quindi che la stessa non ha valore normativo</li> <li>6.Si conferma quanto asserito al punto 5</li> <li>7.Per quanto possibile si provvederà a indicare ove si collocano le varie previsioni</li> <li>8.L'osservazione è da ritenersi nella sostanza rigettata: le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti risultano ostative ostative all'introduzione della previsione delle strutture di servizio in</li> </ol>

insulare, alla mobilità ed ai sistemi funzionali.

questione.

- 9.** Per quanto inerente i posti barca è definito il numero massimo per ambedue i porti, la individuazione di specifiche disponibilità in relazione a dimensioni del naviglio appare invece problematica. Ciò vale soprattutto per il porto cantieri ove essendo il cantiere il motore dell'operazione in coerenza con i disposti del masterplan della portualità di cui al PIT si deve tenere conto dell'attuale incerta fase economica che si riflette ovviamente e per certi aspetti sensibilmente sulla nautica da diporto. Altra considerazione va svolta invece per S.Giovanni ove la definizione per imbarcazioni piccole e medie si ritiene debba risolversi nella conferma del numero di posti barca esistenti (pari a n. 75), senza implementazione dei medesimi.

Accolta parzialmente

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>11</b> PROT. 5338/2012
<b>Presentatore:</b> Fiom CGIL, FIM CISL e RSU Aziendale	Data 20.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>Gli osservanti rappresentano i dipendenti della soc. EsaomCesa evidenziano che a loro parere nel contesto di Portoferraio si possa creare un eccesso di offerta e quindi ritengono che solo il porto cantieri possa conseguire il duplice obiettivo della creazione di idonei servizi alla nautica e di numerosi posti di lavoro. Pertanto chiedono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Che sia prioritaria la realizzazione del porto cantieri rispetto alla previsione per S.Giovanni</li> <li>2. Che la costruzione del porto S.Giovanni sia condizionata dalla realizzazione avvenuta del porto cantieri</li> <li>3. Che il porto di S.Giovanni sia destinato alle imbarcazioni di piccole dimensioni dei residenti</li> </ol>	<p>L'osservazione sottolinea una priorità realizzativa. Non viene tuttavia portata a supporto nessuna specifica considerazione o evidenziazione di dispositivi legislativi o di pianificazione, anche se risulta evidente che l'osservazione è finalizzata a garantire che la variante assuma come riferimento prioritario lo sviluppo occupazionale insito nell'integrazione porto - cantiere navale. La richiesta di limitare alle piccole imbarcazioni il porto S.Giovanni appare invece connessa alle caratteristiche e fragilità ambientali del sito e come tale da considerare positivamente andando a definire uno specifico standard.</p> <p>Accolta parzialmente</p>

<p><b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b></p>	
<p>DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b></p>	<p>Numero progressivo <b>12</b> PROT. 5344/2012</p>
<p><b>Presentatore:</b> Enrico Giannini ed altri 55</p>	<p>Data 20.02.2012</p>
<p><b>Osservazioni</b></p>	<p><b>Controdeduzioni</b></p>
<p>Trattasi di 56 osservazioni identiche, evidente foglio compilato e fotocopiato completato con generiche indicazioni di nome, recapito e firma.</p> <p>Nel concreto l'osservazione evidenzia:</p> <p>1. Che i cittadini e le associazioni citati nella relazione e nel rapporto del garante come rappresentanza di S.Giovanni non rappresentano effettivamente i residenti, anzi tutt'altro, e sono una minoranza;</p> <p>2. Che ribadiscono l'interesse alla realizzazione di un vero e proprio approdo turistico a S.Giovanni in grado di contemperare sostenibilità economica con la tutela e la valorizzazione del territorio</p> <p>3. Che la diga o protezione foranea di S.Giovanni è sufficiente abbia un'altezza di mt. 1,5</p>	<p>1. Il primo punto non rileva ai fini delle osservazioni.</p> <p>2. Analogamente il secondo che esprime un interesse personale o di gruppo legittimo, ma ininfluenza ai fini della variazione o meno della normativa e delle previsioni definite con la variante adottata.</p> <p>3. Per quanto inerente il terzo punto si accoglie parzialmente segnalando che con riferimento alla diga foranea del Porto di San Giovanni saranno previste solo attività manutentive</p> <p>Accolta parzialmente</p>

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>		Numero progressivo <b>13</b> PROT. PROT. 5345/2012
<b>Presentatore:</b> ESAOM CESA		Data 20.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>	
<p>L'osservante premette come sia in sede di accordo di pianificazione che successivamente sia stato ribadito a tutti i livelli circa la volontà di ancorare saldamente il progetto di realizzazione del sistema di porti turistici sia e debba essere funzionale a favorire il lavoro mediante lo sviluppo cantieristico e del recupero e la riqualificazione di un'area degradata in precedenza sottratta in passato alla città ed ai cittadini. Quindi verificando la proposta di R.U. e PRP sottolinea che a proprio parere la scelta di privilegiare il lavoro, la cantieristica sia stato disatteso non differenziando chiaramente le caratteristiche del S.Giovanni da quelle del porto cantieri. In conseguenza di ciò l'osservante propone di verificare la necessità di posti barca dei residenti tenuto conto che non c'è a suo parere una effettiva domanda di questo tipo e quindi non ci sono le ragioni per la realizzazione del porto di S.Giovanni, mentre un porto a S.Giovanni che possa ospitare naviglio uguale o simile a quello previsto per il porto cantieri finirebbe per rendere impossibili gli ingenti investimenti necessari per la realizzazione del porto cantieri e soprattutto mettere a repentaglio la sopravvivenza del cantiere navale. Quindi entra in dettaglio e chiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Che il porto S.Giovanni integri e non faccia concorrenza al porto cantieri e a supporto esplicita gli articoli 1,3, 6 e 7 del Master Plan dei porti della Regione Toscana;</li> <li>2. Che si riconosca che il Porto S.Giovanni è servente del Porto Cantieri in relazione al dettato del MasterPlan e quindi che sia realizzato successivamente al Porto cantieri, tenuto conto anche di peculiarità come</li> </ol>	<p>Si conferma la previsione di rendere indissolubile l'articolazione del porto turistico e del cantiere navale. Per quanto riguarda le caratteristiche del porto S. Giovanni è indubbio che le condizioni territoriali ed ambientali, unitamente alle riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica (profili in ultimo confermati anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e ai profili di criticità rilevati in sede di osservazioni da vari Enti, impongono una attenta valutazione delle caratteristiche di questo impianto e del parco barche che ivi potrà essere ospitato.</p> <p>Punti 1 e 2 Effettivamente il masterplan dei porti della Regione Toscana pone dei vincoli, le obiettivi caratteristiche (anche morfologiche e ubicazionali) tra i due porti pongono tra i medesimi netta distinzione.</p> <p>3 Si ritiene di poter accogliere solo parzialmente la richiesta considerato onere aggiuntivo solo la realizzazione del sovrappasso pedonale di Via Cacciò, mentre le altre opere saranno a scomuto ove siano dovuti gli oneri di urbanizzazione, mentre la realizzazione delle urbanizzazioni sono comunque a carico del concessionario ove si operi su area demaniale e quindi regolate convenzionalmente per quanto riguarda le utilizzazioni di aree o reti.</p> <p>4. Le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23</p>	

	<p>disciplina PIT-PPR), e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti, tenuto conto delle qualità</p>
--	---

<p>fenomeni erosivi lungo la costa a S.Giovanni in direzione Grotte, che di fatto indicano che tale porto deve essere destinato a piccole imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8 mt.;</p> <p><b>3.</b> Che si riconsiderino le previsioni di oneri aggiuntivi di cui all'articolo 5 comma 2.1.19, 2.1.20, 2.1.21 e art.11 perché troppo onerosi e tali da pregiudicare l'equilibrio finanziario dell'operazione;</p> <p><b>4.</b> Che si verifichi attentamente le problematiche relative al rischio idraulico per le aree della piana di S.Giovanni ove sussistono anche condizioni di esondazione con piena di ritorno ventennale;</p> <p><b>5.</b> Che sia stabilita una specifica articolazione temporale degli interventi ai sensi dell'articolo 5 della legge 84/94 punto B 3.2 post-ponendo la realizzazione del Porto S.Giovanni a quella del Porto Cantieri</p> <p><b>6.</b> Che sia eliminata la limitazione di destinazione d'uso del Porto Cantieri alle imbarcazioni medio-grandi tenuto conto che l'80% del parco barche oggi esistente è di dimensione inferiore a 12 mt. e la lunghezza media delle imbarcazioni presente in Esaom oggi è di 9 mt.</p> <p><b>7.</b> Che la dimensione del porto turistico di S.Giovanni sia limitato a 130 posti barca da riservare ai residenti, da costruire a carico di chi realizza il porto cantieri e ceduti gratuitamente.</p> <p><b>8.</b> Che sia modificato il comma 2 dell'articolo 2 a per il bacino delle calle si preveda solo il mantenimento dei posti barca esistenti con possibilità di incremento fino al 25%;</p> <p><b>9.</b> Che per l'ambito 6 il bacino della Calle destinato ad imbarcazioni Charter non preveda limitazione di dimensione delle imbarcazioni a 7 mt. dato che la flotta charter si attesta attorno a 11 mt. di lunghezza;</p> <p><b>10.</b> Che all'articolo 5 comma 1 sia confermato la natura propedeutica della realizzazione del Porto cantieri rispetto al Porto S.Giovanni e che</p> <p><b>11.</b> sia tolto il vincolo del 50% dei posti barca destinati solo all'affitto;</p> <p><b>12.</b> Che sia ridefinita come "opera foranea"</p>	<p>e fragilità del sito risultano ostative all'introduzione di previsioni di nuova edificazione e di espansione delle strutture portuali nell'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qua l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012), anche alla luce delle disciplina di tutela di cui alla L.R. 41/2018 e del PIT-PPR.</p> <p>5 Vedi risposta al punto 2</p> <p>6 Si accoglie a condizione che siano comunque realizzati almeno 12 posti barca per naviglio di lunghezza superiore a 35 metri.</p> <p>7. Parzialmente accolta. Le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale.</p> <p>8 Si accoglie nei limiti del 20%, avendo verificato in dettaglio la dimensione dello specchio acqueo del sito.</p> <p>9 Si accoglie in quanto le imbarcazioni già presenti per tale mercato hanno dimensioni medie attorno a 12,5 metri.</p> <p>10 Vedi risposta al punto 2</p> <p>11 Si accoglie parzialmente, almeno il 30% deve essere destinato all'affitto per un periodo non inferiore a 5 anni.</p> <p>12. E' un'opera foranea al di là delle specifica destinazione funzionale di interesse pubblico per quanto inerente il fronte settentrionale del banchinamento.</p> <p>13 Si accoglie in quanto le due funzioni sono comunque ricettive e la diversificazione può facilitare la realizzazione e gestione della struttura</p>
--	---

<p>quanto previsto al comma 2.1.4 che è indicata parallela al pontile Lucchesi;</p> <p>13. Che la destinazione alberghiera sia sostituita con una destinazione mista 50% alberghiera e 50% residenziale;</p> <p>14. Che sia coordinata la previsione edificatoria di cui al comma 2.1.7 con la tabella allegata alla relazione specificando che trattasi di residenza – foresteria;</p> <p>15. Che sia incrementata la superficie coperta ad uso industriale cantieristico a 20.000 mq.;</p> <p>16. Che sia aggiunta la possibilità di realizzare tettoie per rimessaggio imbarcazioni anche obbligatoriamente destinate alla realizzazione di impianti fotovoltaici;</p> <p>17. Che sia modificata la previsione di cui al comma 2.1.14 dell'articolo 5 prevedendo per il sub ambito 2.1c una destinazione d'uso commerciale per non oltre il 70% della SV in luogo del 60% della SU.;</p> <p>18. Che sia correlato quanto previsto all'articolo 5 commi 2.1.16 e .17 con quanto riportato nella tabella allegata alla relazione per l'ambito Calle sud; e di ripristinare le funzioni Club house e servizi portuali – bar e ristorante;</p> <p>19. Che sia prevista la ricollocazione del deposito carburanti esistente solo se l'attuale proprietario avanza specifica richiesta e senza che la cessione dell'area avvenga a titolo gratuito all'amministrazione comunale, ovvero con cessione a scapito oneri di urbanizzazione;</p> <p>20. Che al punto 2,1,21 sia tolto l'obbligo di conservare i bacini interni al cantiere Esaom come invariante o di specifica i bacini di alaggio e varo;</p> <p>21. Che la manutenzione delle opere di urbanizzazione sia a carico del precedente per 5 anni e non per 10 dalla loro ultimazione;</p> <p>22. Eliminare la previsione a carico del soggetto attuatore del Porto Cantieri della messa in sicurezza del bacino del fosso delle Conce;</p> <p>23. Ripropone osservazioni già esplicitate per il Porto di S.Giovanni in relazione al numero</p>	<p>14 Si accoglie</p> <p>15 Si accoglie parzialmente con incremento di 500 mq. in quanto le dimensioni individuate si ritengono sufficienti</p> <p>16 Non accolta, una grande tettoia è prevista nell'area oggi in concessione Sales</p> <p>17 Non accolta non è ammissibile scambiare S.U. con S.V. perché si potrebbero determinare condizioni per la realizzazioni di enormi superfici con destinazione magazzino o altre funzionali e tecniche.</p> <p>18. Accolta per quanto inerente la realizzazione dei servizi portuali</p> <p>19 Vedi risposta alla osservazione 5</p> <p>20 Non accolta è una invariante anche nel P.S.</p> <p>21 Accolta.</p> <p>22 La previsione di un diversivo non è un obbligo gli interventi nell'area del cantiere non sono in area PIME.</p> <p>23. Parzialmente accolta. Le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR) e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale. Con riferimento alle opere a mare sarà prevista la sola attività di manutenzione.</p> <p>24 Accolta</p> <p>25 Non accolta, vedi risposta al punto 17</p> <p>26 Accolta parzialmente nel senso che nell'area potranno svolgersi anche attività logistiche a servizio del settore della nautica</p> <p>27. Accolta in quanto chiarimento</p> <p>28 Non accolta in quanto si produrrebbe una possibilità di indefinito ampliamento della costruzione per realizzare magazzini o altre destinazioni.</p>
---	---

<p>massimo di posti barca, alla realizzazione della viabilità già congestionata, quindi sottolinea l'improponibilità di un molo foranea alto 2.5 per il porto di S.Giovanni;</p> <p><b>24.</b>Evidenzia la necessità di evitare confusione interpretativa unificando la denominazione Calle e quella Concia di terra – Ponte del brogi;</p> <p><b>25.</b>Che all'articolo 9 ambito d'intervento 6 sia modificata la previsione 1000 mq. S.U di attrezzature artigianali, in 1000 mq. S.V.;</p> <p><b>26.</b>Che sia integrata all'articolo 11 per l'ambito d'intervento 8 oltre la destinazione attività della logistica sia ammessa quella per attività della filiera nautica;</p> <p><b>27.</b>Che all'articolo 15 sia aggiunto dopo delle aree "di proprietà privata" ricomprese nell'ambito portuale;</p> <p><b>28.</b>Per la possibilità di diversa collocazione delle volumetrie previste per non oltre il 20% si chiede che sia specificato e modificato per non oltre il 25% della S.U o S.V assegnata a ciascuna funzione;</p> <p><b>29.</b>Che sia previsto all'articolo 17 la destinazione d'uso polo per il charter al bacino delle calle;</p> <p><b>30.</b>Che sia uniformata la dizione della limitazione d'altezza per i moli foranei per il Porto Cantieri ed il Porto S. Giovanni;</p> <p><b>31.</b> Che sia possibile modificando il comma 3 dell'articolo 18 realizzare la mitigazione dell'impatto paesaggistico lungo Viale Caccio non già realizzando una barriera edificata ma realizzando una barriera verde;</p>	<p>30. Non accolta. Le riscontrate problematiche di compatibilità con le vigenti disposizioni in tema di sicurezza idraulica e paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale. Con riferimento alle opere a mare del Porto di San Giovanni è prevista la sola attività di manutenzione.</p> <p>31 L'indicazione della barriera verde è integrativa di eventuali soluzioni che prevedano l'edificazione a cortina.</p> <p>Accolta parzialmente.</p>
---	--

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>14</b> PROT. 5373/2012
<b>Presentatore:</b> Cooperativa Marina di S.Giovanni	Data 21.02.2012
Osservazioni	Controdeduzioni
<p>L'osservazione evidenzia innanzitutto come nell'articolo 5 delle NTA accollando al soggetto attuatore del porto turistico S.Giovanni una serie di oneri aggiuntivi oltre il pagamento degli oneri di urbanizzazione, renda di fatto antieconomica la realizzazione dell'intervento, anzi ritiene che tale richiesta sia sproporzionata, conseguentemente chiede:</p> <p>1.che non sia accollata al soggetto attuatore la messa in sicurezza idraulica dei fossi di S.Lucia e di Bucine, conseguentemente chiede di modificare anche il dettato dell'articolo 20.</p> <p>2.in funzione di quanto sopra in merito agli oneri aggiuntivi viene quindi richiesto che la realizzazione della Piazza antistante la Scuola sia realizzata a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti;;</p> <p>3.chiedono che nel comparto 2.2 sia inserita anche un'area identificata alla particella catastale 843 del foglio 12;</p> <p>4.chiede di realizzare direttamente su i pontili le attrezzature necessarie al porto tenendo conto delle norme dell'articolo 142 della LRT 66/2011 prevedendo in detta posizione oh in prossimità delle banchine club house, uffici accoglienza</p>	<p>1-2. Parzialmente accolta. Le eventuali previsioni di espansione dell'ambito 2.2 San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte qua</i> l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) risultano in contrasto con le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e idrogeologica nonché con i profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti che, tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, comportano l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente di tale ambito, con conseguente limitazione degli oneri a carico dei privati.</p> <p>3 non accolta essendo inserita in ambito diverso dal 2.2.</p> <p>4.Non accolta. La disciplina dell'art. 5 NTA relativa all'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte qua</i> l'approvazione della Variante al</p>

<p>ospiti, torre controllo;</p> <p>5.ritengono incompatibile con la previsione di realizzazione di un porto turistico nell'ambito delimitato dal piano strutturale il mantenimento della diga di massi esistente, mentre chiedono che sia prescritto il recupero funzionale del materiale suddetto</p> <p>6.evidenziano una supposta diversa localizzazione della barriera frangiflutti esistente rispetto a quanto riportato in cartografia</p>	<p>RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012), in esito alla vigenti disposizioni di tutela paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e idrogeologica e ai profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti e tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, viene modificata con previsione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente;</p> <p>5. Non accolta. La disciplina dell'art. 5 NTA relativa all'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte qua</i> l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012), in esito alla vigenti disposizioni di tutela Paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e idrogeologica e ai profili di criticità rilevati in sede di osservazione dai vari Enti e tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, viene modificata con previsione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente;</p> <p>6 La cartografia di base è il rilievo aerofotogrammetrico della CTR, se vi sono scostamenti questi non derivano da volontà alcuna dell'Amministrazione Comunale.</p> <p>Accolta parzialmente</p>
--	---

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>18</b> PROT. 5382/2012
<b>Presentatore:</b> ESAOM CESA	Data 21.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
Trattasi di copia aggiuntiva della osservazione rubricata al numero di protocollo 5345/2012 e alla scheda 13 delle presenti controdeduzioni.	Si rimanda all'osservazione n. 13.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>19</b> PROT. 5383/2012
<b>Presentatore:</b> Amici di S.Giovanni	Data 21.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
Osservazione uguale a quella presentata da Enrico Giannini ed altri 55 rubricata al numero di protocollo 5344/2012 ed alla scheda 12 delle presenti controdeduzioni.	Si rinvia alla risposta all'osservazione n.12. Accolta parzialmente

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>20</b> PROT. 5384/2012
<b>Presentatore:</b> Dario Rattoni	Data 21.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
Osservazione uguale a quella presentata da Enrico Giannini ed altri 55 rubricata al numero di protocollo 5344/2012 ed alla scheda 12 delle presenti controdeduzioni, nonché all'osservazione rubricata al numero di protocollo 5383/2012 ed alla scheda 18 delle presenti controdeduzioni	Si rinvia alla risposta all'osservazione n.12.

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>21</b> PROT. 5386/2012
<b>Presentatore:</b> Riccardo Palombo	Data 21.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
L'osservante ricordando i valori ambientali e paesaggistici di S.Giovanni, le problematiche di rischio idraulico, il valore paesaggistico del luogo sottolineato da pitture e riprese fotografiche che sono numerosissime e spesso anche di grandi specialisti, ritiene improponibile il dimensionamento proposto del porto turistico e ne richiede un significativo ridimensionamento tenuto conto anche delle possibile problematiche di impatto delle opere portuali sul litorale e degli inquinamenti possibili	Parzialmente accolta. Le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), e idrogeologica comportano, unitamente alle criticità rilevate in sede di osservazione dai vari Enti e tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente dell'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte qua</i> l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012). Con riferimento alle opere a mare è prevista la sola attività di manutenzione.

<p><b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b></p>	
<p>DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b></p>	<p>Numero progressivo <b>22</b> PROT. 5388/2012</p>
<p><b>Presentatore:</b> Leonardo Palombo</p>	<p>Data 21.02.2012</p>
<p><b>Osservazioni</b></p>	<p><b>Controdeduzioni</b></p>
<p>L'osservante evidenziando come S.Giovanni debba essere considerato un patrimonio pubblico dal punto di vista paesaggistico richiede che le opere foranee non abbiano altezza superiore a 80. Cm sul livello medio mare mentre reputando eccessivo il dimensionamento/numero dei posti barca, a tutela degli aspetti paesaggistici chiede che i posti barca aggiuntivi non siano superiori a 100; chiede infine di non alterare la viabilità esistente.</p>	<p>Parzialmente accolta. Le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica (quali in ultimo confermate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR) e idrogeologica comportano, unitamente alle criticità rilevate in sede di osservazione dai vari Enti e tenuto conto delle qualità e fragilità del sito, l'introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente dell'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte qua</i> l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012). Con riferimento alle opere a mare è prevista la sola attività di manutenzione.</p>

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>23</b> PROT. 5389/2012
<b>Presentatore:</b> Elisabetta Maestrini	Data 21.02.2013
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
L'osservazione replica quella presentata da Leonardo Palombo e rubricata al numero di protocollo 5386/2012 nonché al numero 22 delle presenti schede.	Valgono la controdeduzioni alle osservazioni n. 21 e 22.  Accolta parzialmente

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo  <b>24</b>
<b>Presentatore:</b> Regione Toscana – Direzione generale delle politiche territoriali, ambientali e per la mobilità	Data 27.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>L'osservazione è articolata in due parti, la prima afferente il quadro conoscitivo, la seconda gli elaborati di variante nonché i contenuti della medesima.</p> <p>Per la prima fattispecie viene indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.insufficienza del quadro conoscitivo in relazione a dotazione posti barca ed ormeggi esistenti</li> <li>2.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</li> </ol> <p>per la seconda fattispecie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. viene rilevata una discrepanza tra aree ove si applica la variante e la sola perimetrazione delle aree destinate al PRP;</li> <li>4. la tavola 2 non contiene legenda mentre nella tavola 4 sarebbe riportata una legenda errata per quanto la tavola sia indicata come non cogente;</li> <li>5. manca una articolazione relativa agli ambiti 2.1 e 2.2 del porto S.Giovanni e non sono coerenti con quanto indicato in tavola 2;</li> <li>6. viene richiesta una maggiore leggibilità della tabella di dimensionamento allegata alla</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Molto probabilmente è sfuggito che a monte dell'atto di governo del territorio oggetto dell'osservazione sta la variante al P.S. all'interno del quale era riportato un esaustivo quadro conoscitivo comprensivo della verifica dei posti barca esistenti; si allega tuttavia alla relazione l'elaborato già predisposto per la variante al P.S. dalla quale si evince la presenza allo stato attuale di imbarcazioni.</li> <li>2. Le vicende socioeconomiche sono state illustrate nel quadro conoscitivo della variante al P.S. e nei documenti relativi alla valutazione intermedia del medesimo strumento di pianificazione. Ovviamente l'attuale diversa situazione macroeconomica internazionale e nazionale rende necessaria maggiore cautela nelle previsioni, tuttavia, considerate le potenzialità di spazio del cantiere navale esistente appare coerente prevedere lo sviluppo in via diretta di questo cantiere o per tramite di alleanze alla ripresa del mercato ; altra cosa invece la prospettiva del mercato</li> </ol>

<p>relazione generale;</p> <p><b>7.</b> chiarire il raffronto tra dimensionamento P.S. e destinazioni funzionali previste;</p> <p><b>8.</b> viene richiamata l'esigenza di coerenza con l'obiettivo del master plan dei porti in merito alla qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, mentre la localizzazione di nuovi porti deve concorrere al completamento del sistema dei servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici etc....;</p> <p><b>9.</b> conclusivamente viene chiesta una attenta valutazione delle previsioni formulate alla luce di quanto osservato e viene puntualizzata come l'accordo di pianificazione avesse previsto per S.Giovanni una destinazione alla nautica "medio – piccola"; si citano poi altri contributi specifici del Settore Porti commerciali interporti e porti e approdi turistici e dell'Ufficio tecnico del genio Civile, in merito a questi emerge:</p> <p><b>9.1.</b> rispetto dell'articolo 47 ter della LRT 1/2005</p> <p><b>9.2.</b> individuazione aree parcheggio in relazione ai disposti del Masterplan della portualità;</p> <p><b>9.3.</b> chiarimento in merito alla tipologia delle imbarcazioni da ospitare nel porto S.Giovanni;</p> <p><b>9.4.</b> chiarimenti in merito alla disciplina dei punti di ormeggio;</p> <p><b>9.5.</b> chiarimenti in merito ai porti a secco tenuto conto dell'art.10 del Masterplan della portualità di cui al PIT;</p> <p><b>9.6.</b> chiarimenti in merito 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.</p> <p><b>9.7.</b> Sulla compatibilità delle previsioni del P.R.P. adottato per l'ambito portuale di San Giovanni con la disciplina di tutela paesaggistica e idrogeologica</p>	<p>interno e della domanda locale, temi su cui occorre cautela e una valutazione circa l'opportunità di prevedere un'offerta significativa che in relazione ai costi di realizzazione dei posti barca potrebbe di fatto rivelarsi fuori mercato e quindi tale da consigliare una riduzione delle previsioni di posti barca per la nautica minore negli ambiti Calle e Fosso Riondo nonché di S.Giovanni.</p> <p>3. Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici deve confermarsi la circostanza che, con riferimento all'ambito 2.2 porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato <i>in parte</i> l'approvazione della Variante al RU e contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) le vigenti disposizioni paesaggistiche - quali introdotte anche dal PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015 e richiamate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), - impongono consistenti limitazioni e vincoli. Tali previsioni di tutela, unitamente alla disciplina di salvaguardia idrogeologica in ultimo prevista dalla L.R. 41/2018 inducono alla necessaria introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente;</p> <p>Si ricorda comunque che risulta necessario contenere la dimensione delle imbarcazioni ammesse al porto di S.Giovanni per evitare di celare, per effetto dei volumi di opere morte e sovrastrutture delle imbarcazioni, il centro storico di Portoferraio da S.Giovanni, altrettanto tale previsione è funzionale ad evitare la necessità di opere di protezione di una certa consistenza che consolidi</p>
---	---

	<p>quest'effetto di barriera;</p> <p>3. E' stata svolta una verifica ed è stato prodotto il riallineamento tra normativa e cartografia riportando anche in cartografia idonea legenda</p> <p>4. Vale quanto evidenziato al punto precedente , onde evitare confusione la tavola 4 viene soppressa.</p> <p>5. Per migliorare la comprensione nelle tavole viene riportata indicazione degli ambiti e la relativa destinazione d'uso come in normativa;</p> <p>6. Viene prodotta una nuova tabella relativa al dimensionamento.</p> <p>7. Viene integrata la relazione evidenziando che le macrocategorie a cui si fa riferimento sono quelle riportate nel P.S. e a quelle si attinge;</p> <p>8. La previsione del porto cantieri è in linea con le disposizioni del masterplan dei porti toscani;</p> <p>9. Rispetto alle specifiche osservazioni – contributo dei vari servizi, premesso che la definizione della destinazione ad imbarcazioni piccole-medie del porto di S. Giovanni indica una specificazione di quanto individuato nella variante P.S. “imbarcazioni medio piccole” – nella logica del porto sostenibile o come da più parti definito “alla francese”, in merito alle osservazioni – contributo dei vari servizi si ritiene specificare:</p> <p>9.1. rispetto dell'articolo 47 ter della LRT 1/2005, per quanto il medesimo appaia riferito essenzialmente al necessario coordinamento della LRT 1/05 con la legge 84/94, è pur vero che il medesimo articolo subordina comunque la progettazione definitiva alla definizione del PRP per</p>
--	---

quanto non sia esaustivamente chiarita la natura di questo atto di governo del territorio, cioè strumento urbanistico che non dovrebbe intendersi essere esteso fino a ricomprendere la progettazione delle opere portuali. Ciò però è peraltro stato avvalorato dal TAR Toscana con sentenza n. 661/2010 ove si legge *“invero i progetti delle opere portuali costituiscono attuazione dei piani regolatori portuali, qualificati come atti di governo del territorio dall’art. 47 ter della LRR n. 1/2005: la mancata approvazione di quest’ultimi preclude la possibilità di realizzare l’opera in questione , il cui progetto deve essere necessariamente conforme all’apposito piano approvato dal Comune, tanto da costituirne attuazione, secondo quanto statuiscono i commi 2 e 3 dell’art. 47 ter della L.R. n. 1/2005”* e convalidato dal Consiglio di stato con sentenza n. 5816/2011 che attestano inequivocabilmente che la pianificazione è di spettanza pubblica e che non si può imporre al soggetto pubblico il recepimento di un progetto privato ancorchè frutto di una procedura ex DPR 509/1997. Pertanto in accoglimento della osservazione si stabilisce, modificando la normativa e la cartografia,

che il presente strumento procede alla disciplina del Porto Cantieri e dell’ambito San Giovanni. In particolare, con riferimento all’ambito 2.2 San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato in parte qua l’approvazione del PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012) deve rilevarsi che le vigenti disposizioni di tutela paesaggistica quali introdotte anche dal PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015 e richiamate anche dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR), - e idrogeologica (di cui anche alla L.R. 41/2018 e al PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015) determinano l’introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell’attuale assetto portuale e dell’edificato

	<p>esistente.</p> <p>9.2. Si conferma, nei limiti delle prescrizioni di intervento individuati dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR, che in ogni ambito e sub ambito deve essere resa disponibile la dotazione di parcheggi necessari in relazione ai posti barca afferenti il sub ambito e le costruzioni che ivi si realizzano , è del tutto evidente che se non si realizza la dotazione di parcheggi prevista e prescritta si dovrà ridurre la ricettività nautica e l'edificazione</p> <p>9.3. Vedi risposta al punto 9;</p> <p>9.4. i punti di ormeggio sono già individuati nel P.S. come il relativo quantitativo dei porti barca</p> <p>I posti barca previsti dal PRP con riferimento all'ambito portuale di San Giovanni sono quelli ad oggi esistenti (per totali 62 posti barca).</p> <p>Nell'ambito Riondo si provvederà invece a ricavare posti per piccole imbarcazioni solo in sponda destra del tratto di fosso tra ponte di scavalamento esistente e il bacino delle calle per non più di 20 posti barca ; per quanto riguarda il bacino delle calle dsi limita l'incremento dei posto barca a non più del 20% di quelli esistenti e comunque per non oltre un massimo di 30;</p> <p>9.5. il porto a secco nell'area è già indicato in sede di P.S., comunque sia si prevede di ricollocare in parte dell'ambito 2.1.g il deposito carburanti il porto a secco previsto è ridotto e quindi limitato ad ospitare imbarcazioni di tipo leggero e di lunghezza inferiore ad 8 m. fuori tutto, per un numero non superiore a 200 in apposite incastellature fermo restando il rapporto previsto tra posti barca e parcheggi previsto dal PIT.</p>
--	--

9.6. in sede di P.S. è stato esplicitato che i posti

barca ad uso cantieristico esistenti sono fatti salvi . si evidenzia pertanto che le previsioni complessivamente formulate e con l'accoglimento si definisce un'offerta di 620 posti barca turistici che risulta inferiore a quella a suo tempo definita del piano regionale dei porti e approdi turistici già nel 1979 e via via confermata e pari a 1050 posti barca , si ritiene comunque di dover definire un'alea del 10% anche in aumento sempre che sia garantita la dotazione dello standard di parcheggi definito dal PIT in funzione delle incertezze dell'attuale fase economica internazionale e nazionale e quindi della necessità di adattamento delle attrezzature portuali alla domanda che si concretizzerà e che oggi è estremamente problematico stimare

9.7 Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici deve confermarsi la circostanza che, con riferimento all'ambito 2.2 Porto di San Giovanni (interessato dagli adempimenti procedurali deferiti dal TAR Toscana che ha annullato *in parte qua* l'approvazione della Variante al R.U. con contestuale PRP disposta con deliberazione C.C. 58/2012), le vigenti disposizioni paesaggistiche (quali introdotte anche dal PIT-PPR approvato con deliberazione C.R. 37/2015 e confermate dagli esiti della Conferenza paesaggistica ex art. 23 disciplina PIT-PPR) impongono consistenti limitazioni e vincoli. Tali previsioni di tutela, unitamente alla disciplina di salvaguardia idrogeologica in ultimo prevista dalla L.R. 41/2018 inducono alla necessaria introduzione di una disciplina sostanzialmente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente di tale ambito 2.2;

Accolta

--	--

<b>ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLE ATTREZZATURE DELLA PORTUALITA' 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</b>	
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 118 DEL 30/11/2011 <b>Osservazioni</b>	Numero progressivo <b>25</b> PROT. 6288/2012
<b>Presentatore:</b> Porto d'Elba srl	Data 28.02.2012
<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>L'osservazione è pervenuta in data 28.02.2012, quindi oltre i 45 giorni previsti per la presentazione delle osservazioni, tuttavia appare utile assumerla come contributo utile allo sviluppo del progetto. L'osservante evidenzia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Propone di destinare a servizi per la nautica minore l'ambito riclassificato come art. 51.1.2 del RU/capannone Pacaelmo ed ex Sammontana individuati in specifica cartografia;</li> <li>2. Propone di destinare a deposito costiero prodotti petroliferi l'ambito a margine dell'area classificata 2.1.g e riclassificato assoggettato ai disposti dell'articolo 51.1.2 del vigente R.U. evidenziando le maggiori garanzie ambientali e funzionali del sito</li> <li>3. Propone di riclassificare ambito 3 un'area ricompresa tra questo ambito e l'ambito 2.1.a per evitare discontinuità tra aree similari</li> <li>4. In merito all'ambito stazione marittima propone l'inserimento di attività congressuali e culturali nell'ex centrale Enel</li> <li>5. Chiede di valutare la possibilità di destinare a turismo del benessere, attività ricettive, residenza e servizi connessi le aree attorno al</li> </ol>	<p>Fermo restando di quanto espresso in merito alla data di protocollazione dell'osservazione, assunta la medesima come contributo allo sviluppo del progetto, si ritiene comunque di dover dare puntuale risposta alle osservazioni presentate.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Non accolta in relazione a quanto già determinato per l'osservazione n.2.</li> <li>2. Accolta in relazione a quanto già determinato per l'osservazione n.5.</li> <li>3. Non accolta in quanto ambito funzionalmente autonomo che si ritiene possa essere complementare per destinazioni d'uso a quelle previste dalla trasformazione complessiva prevista.</li> <li>4. Non accolta in quanto è confermato il ruolo del complesso De Laugier e perché non sono forniti a supporto elementi che giustificano la previsione per caratteristiche e dimensionamento delle attrezzature.</li> <li>5. Per il turismo del benessere la città dispone già del complesso delle terme di S.Giovanni di cui si auspica una riqualificazione, comunque nell'ambito 2.1.h può essere possibile insediare anche attività del tipo di quelle indicate.</li> </ol> <p>Accolta parzialmente</p>

bacino della calle e tra fosso Riondo e fosso Madonnina	
--	--