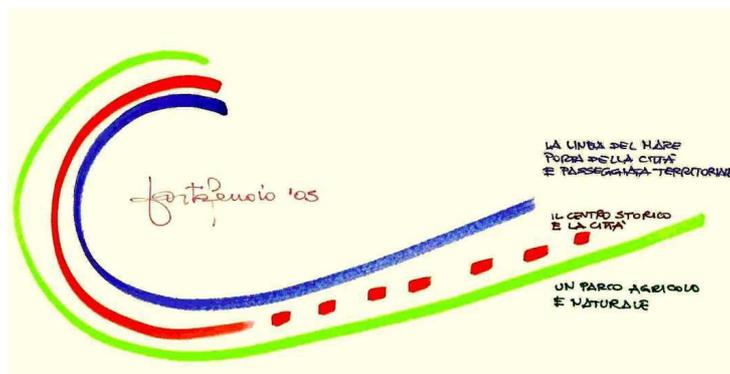


# Comune di Portoferraio



## 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

### relazione generale

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

adottato	Delibera di CC n. 118 del 30.11.2011
approvato	
Il Sindaco, Angelo Zini	

Comune di Portoferraio – area III programmazione e gestione del territorio

Si premette che al fine di ottemperare alle sentenze del TAR Toscana n. 8/2017 n. 1170/2018 e n. 549/2019 riferite all'ambito del porto di S.Giovanni (ambito 2.2), risulta necessario effettuare una revisione degli atti in riferimento a tale ambito, lasciando immutata la restante parte dello strumento precedentemente approvata con delibera di C.C. n. 58 del 21.08.2012 per quanto non incisa dalle precitate sentenze del TAR Toscana.

Tale revisione è altresì operata alla luce degli esiti della conferenza paesaggistica ex art. 23 PIT-PPR tenutasi in data 09.10.2020 e 09.11.2020 e in recepimento degli esiti della medesima.

La presente relazione intende dare conto delle condizioni del territorio ove si inserisce la progettazione, delle scelte progettuali e delle condizioni di mitigazione degli impatti che la strumentazione già vigente garantiscono.

In particolare la presente relazione si articolerà come segue:

1. Descrizione generale dell'ipotesi progettuale
2. Indicazione delle misure di tutela sovraordinate
3. Indicazione delle alternative progettuali
4. Individuazione degli obiettivi e indicazione delle azioni funzionali al conseguimento di condizioni di compatibilità
5. Lo stato attuale, le previsioni, le condizioni di tutela delle risorse
  - 5.1 l'uso del suolo
  - 5.2 la risorsa idrica
  - 5.3 le risorse energetiche
  - 5.4 la smaltimento dei rifiuti
  - 5.5 il rischio idraulico
  - 5.6 le bonifiche
6. la partecipazione
7. considerazioni finali

## 1. Descrizione generale dell'ipotesi progettuale

L'ipotesi progettuale discende dalle determinazioni della variante al piano strutturale "Accordo di pianificazione per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica"

Il piano strutturale ha definito l'ambito entro il quale devono essere definiti sia il porto cantieri, sia il porto di S.Giovanni.

Va da subito evidenziato che le due strutture sono complementari e caratterizzate in forme diverse:

- il primo è un vero e proprio porto turistico integrato nel tessuto urbano, connesso alle attività della filiera nautica ed in particolare alle attività cantieristiche, tanto che si sottolinea la necessità di salvaguardia di alcune particolarità infrastrutturali, come i bacini interni dell'attuale cantiere Esaom, in quanto funzionali ad una facile realizzazione di un bacino di carenaggio da destinare ad imbarcazioni di medie dimensioni;
- il secondo, un porto "leggero", destinato ad ospitare imbarcazioni medio piccole;

Questa articolazione consente di conseguire un duplice effetto: procedere innanzitutto con il recupero di una vasta area terrestre e marina proveniente dalla pregresse e storicizzate utilizzazioni industriali di Portoferraio, conclusesi in pratica con la seconda guerra mondiale; evitare un congestionamento poco funzionale alla vitalità urbana che peraltro si cerca di "estendere" oltre l'affascinante ma limitato orizzonte della darsena medicea.

Tutto ciò, limitando gli impatti sul contesto, perché almeno per il porto cantieri si interviene su di un'area degradata, perché si produce l'istituzione di due aree di tutela ambientale a mare connesse ad aree di pregio paesaggistico, naturalistico e storico, e per questo economico, a terra: l'area delle terme e dell'oasi naturalistica connessa; l'area del promontorio delle grotte e del parco della villa romana ivi conservata. Esperienza, quest'ultima, che introduce ad una successiva convinta scelta che l'Amministrazione Comunale intende perseguire: quella di normare, per compendiare le esigenze della balneazione e quelle del turismo nautico che sono risorse essenziali di questo territorio, gli usi non solo della fascia costiera, ma anche del mare territoriale per una profondità comunque significativa rispetto alla linea di costa.

## 2. Indicazione delle misure di tutela sovraordinate

Le misure di tutela sovraordinate sono stabilite nella variante al piano strutturale di seguito è sembrato utile elencarle indicando anche i provvedimenti che sono stati assunti con la variante al regolamento urbanistico.

Le tutele risultano sostanzialmente di natura paesaggistica.

Da essa discendono due conseguenze progettuali: la maggiore possibilità di trasformazione e densificazione funzionale dell'ambito urbano di cui costituisce completamento il porto cantieri, una significativa caratterizzazione in forme di area verde e naturale di S.Giovanni.

Le immagini ce seguono consentono di cogliere bene le caratteristiche dei luoghi.

Va da se che rimangono valide anche per questo ambito di trasformazioni le tutele generali definite dal regolamento urbanistico:

1. Recupero e riuso acque piovane
2. Recupero e riuso acque reflue

3. Ottimizzazione della classificazione energetica degli edifici
4. Obbligo di realizzare impianti di produzione energetica solare termica ed fotovoltaica
5. Obbligo di adozione di materiali da costruzione classificati biocompatibili
6. Limite non inferiore al 30% della superficie del lotto di dotazione di aree permeabili
7. Obbligo di piantumazione di idonee essenze arboree per tipo e numero in ogni singolo lotto



Vista area dell'agglomerato urbano, sullo sfondo l'ansa del porto cantieri, sulla destra la città, si percepisce la netta differenza tra l'ambito urbano e l'area di S.Giovanni, posta a sinistra nell'immagine, ove è apprezzabile la dimensione "esile" ma consistente di quanto resta della salina ora bacino di servizio dello stabilimento termale.



Ancora una vista aerea, ma stavolta ravvicinata dell'ansa del porto cantieri. E' evidente che la trasformazione insiste su area già urbanizzata, già in parte utilizzata per la nautica da diporto.



Vista aerea di S.Giovanni da sud con lo sfondo della città storica. È evidente la rilevanza del non costruito o non urbano a S.Giovanni, caratteristica da difendere anche nell'ambito della trasformazione prevista, che si pone in forma giustapposta all'insediamento urbano storico e di più recente formazione.

Nel P.S. sono riportate inoltre specifiche indicazioni finalizzate a garantire una generale e particolare compatibilità ambientale e funzionale delle trasformazioni previste. Queste indicazioni sono fatte proprie dalla variante al R.U. e dal P.R.P.

Di seguito si riportano gli articoli del P.S. che dettagliano compatibilità e condizioni di realizzazione degli interventi.

#### **“Art.23 bis Infrastrutture portuali – compatibilità funzionali**

1. Ai fini della qualificazione delle infrastrutture portuali esistenti e della realizzazione di quelle specificatamente destinate al turismo nautico nelle UTOE 4 e 9 i cui limiti sono stati modificati come alla tavola “Piano Strutturale modificato - disciplina del territorio”, il PS definisce: ambiti e funzioni; indirizzi strategici e invariante; dimensionamento delle infrastrutture portuali; i procedimenti attuativi;
2. Sono individuati 3 ambiti portuali: 2.1 ambito del porto commerciale (di competenza all’Autorità Portuale ai sensi della L.84/94 nel rispetto delle competenze e procedure di cui alla LRT.1/05); 2.2 ambito del porto turistico-sub ambito porto cantieri; 2.3 ambito del porto turistico-sub ambito S.Giovanni;
3. Per le previsioni riferite al PIT - Masterplan dei porti di cui al presente PS si rileva la sussistenza delle condizioni di cui all’articolo 7 comma 3 della disciplina di piano del medesimo Masterplan; si conferma il dimensionamento della massima ricettività nautica definita dal PREPAT di cui alla DCR.258/1985 in 1050 posti barca;
4. sono definiti i seguenti indirizzi strategici e invariante:
  - 4.1 il porto turistico di Portoferraio è costituito da:
    - Porto Turistico Cantieri destinato alle attività di costruzione, riparazione, rimessaggio e complementari delle imbarcazioni e connesso all’ormeggio di imbarcazioni medio grandi; le previsioni si attueranno facendo ricorso a PRP ai sensi dell’articolo 47 ter della LRT.1/05;
    - Porto Turistico di S.Giovanni destinato alle imbarcazioni medio piccole, complementare e connesso alla riqualificazione e alla fruizione pubblica di S.Giovanni; le previsioni si attueranno facendo ricorso a PRP ai sensi dell’articolo 47 ter della LRT.1/05;
    - Nel rispetto dei limiti a mare delle UTOE i porti turistici Cantieri e S.Giovanni, dovranno essere collocati e caratterizzati assicurando: la minore espansione a mare possibile, 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, un andamento prevalentemente lineare e limitato in altezza dei moli foranei garantendo il necessario ricambio delle acque dei bacini con modalità esclusivamente o prevalentemente naturali, la collocazione su i moli foranei dei soli elementi di arredo urbano e di ormeggio e le stazioni distribuzione carburanti ed i servizi essenziali; la realizzazione a carico dei soggetti attuatori degli interventi della messa in sicurezza idraulica delle aree, degli interventi di adeguamento delle infrastrutture a rete, e

di quelle viarie in particolare, necessarie per assicurare la fruibilità e funzionalità dei porti turistici e degli insediamenti complementari e connessi;

4.2 porto commerciale: redazione di PRP da parte dell’Autorità Portuale ai sensi della L.84/94 e della LRT1/05 e del PIT/masterplan dei porti, secondo le linee d’indirizzo definite nel protocollo d’intesa sottoscritto tra Autorità Portuale e Comune in data 27.03.09;

4.3 compatibilità funzionali: destinazione quale porto di transito delle aree destinate alla nautica da diporto nell’ambito del porto commerciale; complementarietà tra attività produttive della filiera nautica e ricettività nautica del porto turistico cantieri; destinazione alla nautica medio piccola, ovvero dedicato ad imbarcazioni di tipologia adeguata a garantire un basso impatto ambientale, del porto turistico di S.Giovanni;

### **Art.23 ter Infrastrutture portuali – compatibilità ambientali**

1. Ai fini dell’inserimento ambientale ed urbanistico dei porti turistici previsti il RU detterà specifiche prescrizioni in relazione a:

1.1 compatibilità ambientali e paesaggistiche, ovvero divieto di realizzare opere portuali di altezza superiore all’altezza dei moli del porto commerciale;

1.2 compatibilità ambientali, ovvero tutela dell’oasi naturalistica di S.Giovanni e del promontorio delle Grotte;

1.3 compatibilità paesaggistiche ed urbanistiche, ovvero discontinuità degli insediamenti di servizio ed urbani lungo Viale Tesei tra la rotatoria Manganaro ed il porto commerciale al fine di assicurare nuovi cannocchiali visivi del mare dalla città;

1.4 compatibilità paesaggistiche ed urbanistiche, ovvero qualificazione naturalistica e paesaggistica delle aree libere di Punta della Rena e del corridoio limitrofo al Fosso della Madonna;

1.5 compatibilità paesaggistiche ed urbanistiche, ovvero collocazione dell’edificabilità di servizio a S.Giovanni a distanza dal mare e con interposizione verso il mare di fasce di verde urbano;

1.6 compatibilità ambientali, approvvigionamento idrico per usi non potabili da fonti diverse da quelle dell’acquedotto tramite recupero acque piovane, acque di lavorazione e acque reflue depurate, trattamento di acque marine per i fabbisogni anche potabili funzionali agli ormeggi ed alle imbarcazioni;

1.7 compatibilità ambientali, approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili per almeno il 30% del fabbisogno annuo stimato per ogni singola destinazione funzionale, costruzione nuovi edifici con destinazione diversa da quella produttiva, con metodiche e tecniche di bioedilizia;

1.8 compatibilità ambientali, rimodellazione del fronte mare portuale in via esclusiva o prevalente tramite imbonimento, ovvero ricorrendo a dragaggi solo per limitate necessità puntuali e funzionali in presenza di ostacoli o trovanti pericolosi;

1.9 compatibilità ambientali, assumere come riferimenti progettuali le linee guida regionali e provinciali in materia di bioedilizia e caratteri degli insediamenti

2. Per la definizione progettuale dovranno essere altresì assunte come riferimento le “Linee guida per il Piano dei luoghi e degli spazi della collettività” di cui al PTCP per la definizione della progettazione attuativa ed esecutiva degli interventi,

3. compatibilità ambientali, ovvero le modifiche vengano progettate approfondendo la fattibilità degli interventi in relazione all’impatto sulla costa anche al fine di concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa adiacente valutando i possibili effetti sul regime dei litorali adiacenti con specifiche considerazioni in relazione a: esposizione geografica del paraggio; caratteristiche anemologiche del paraggio; morfologia della costa e batimetria; caratteristiche sedimentologiche della costa e dei fondali; moto ondoso a largo e sotto costa e variazioni del livello marino; evoluzione storica del litorale;

4. compatibilità ambientali, ovvero in relazione alle modifiche progettate vengano sviluppati approfondimenti e valutazioni in merito all’efficienza ed alla stabilità dell’opera marittima in riferimento a: agitazione interna dello specchio acqueo protetto; stabilità strutturale e geotecnica dell’opera marittima in relazione anche alle caratteristiche geotecniche dei fondali interessati; funzionalità idraulica dell’opera marittima (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso) in relazione anche all’uso che si intende attribuire alle banchine al fine di prevenire scelte tecnicamente ammissibili anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteo marini estremi;

5. compatibilità ambientali, ovvero nell’ambito della valutazione strategica ambientale ed integrata, in sede di redazione degli atti di governo del territorio (RU e PRP) l’A.C. provveda ad approfondire gli aspetti relativi al dimensionamento dei posti barca all’interno dei due ambiti portuali di San Giovanni e Cantieri anche in rapporto alla necessità di ricomprendere nel dimensionamento della ricettività nautica i posti barca turistici esistenti.

### **Art.29 Invarianti strutturali: Oasi naturalistiche**

1. Sono individuate le seguenti Oasi naturalistiche, comprendenti anche i siti Bioitaly (Zona a protezione speciale - Dir. CEE 409/76 - D.C.R. 342/98) nelle quali sono presenti biotipi di particolare valore:

- Oasi delle Terme di San Giovanni (area umida con presenza di specie ornitiche rare e di endemismi funzionali alle attività termali e complementari );

- Oasi de Le Prade (area umida) – comprendente il sito Bioitaly SIR B07 Zone umide di Schiopparello;
  - Oasi dell'Enfola (particolare rilevanza paesaggistica e ambientale) – comprendente il sito Bioitaly pSIC 58 Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola;
  - Oasi di Rosselba (orto botanico con raccolta di palme di eccezionale valore scientifico);
  - Oasi di Cima del Monte (oasi faunistica) comprendente il sito Bioitaly SIN B08 Monte Capannello, Cima del Monte;
2. Il R.U. individuerà una disciplina finalizzata alla tutela e alla valorizzazione degli habitat naturali, con riferimento alle aree di interesse scientifico di cui all'art.16 delle N.T.A. del P.T.C. Ad eccezione di attrezzature relative al complesso termale non saranno ammesse nuove edificazioni.
  3. Ai fini della salvaguardia, fino all'approvazione della disciplina di cui al comma precedente, è prescritto il mantenimento degli assetti faunistici, floristici, vegetazionali, idrici e morfologici, salvo che per il dimostrato recupero di situazioni di degrado e/o inquinamento ambientale. Con l'eccezione delle aree afferenti al complesso termale, non sono ammesse nuove edificazioni, ampliamenti edilizi, installazione di manufatti, neppure ai sensi della legge regionale 64/95, né nuove opere infrastrutturali.
  4. All'interno dei siti Bioitaly sopraelencati si applicano le salvaguardie di cui all'art.81 del P.I.T.
  5. Ai fini della tutela dell'Oasi delle Terme di San Giovanni lo specchio acqueo antistante il bacino delle terme, delimitato in cartografia, è individuato come area di salvaguardia ambientale, quindi dovrà essere libera da punti di ormeggio e campi boe, e ivi non si potrà ormeggiare alla ruota. E' definito analogo livello di protezione per lo specchio acque antistante il promontorio e la Villa Romana delle Grotte, anche in funzione della tutela dei beni archeologici.

### **Art.31 Invarianti Strutturali: sicurezza idraulica ed aree di tutela idrogeologica**

1. Le aree soggette a rischio idraulico sono quelle individuate PIME dal PAI come recepite nel vigente Regolamento Urbanistico.
2. All'interno di tali aree, si prescrive il mantenimento dello stato dei luoghi e la manutenzione dei medesimi, evitando il diffondersi di vegetazione infestante. Sono ammessi interventi di ripristino ambientale per recupero di situazioni degradate o comunque finalizzati alla tutela dell'equilibrio idrogeologico e di difesa da rischio idraulico.
3. In sede di RU. previa verifica ed approvazione da parte dell'Autorità di Bacino degli interventi di messa in sicurezza realizzati o da realizzare contestualmente alle trasformazioni urbanistico-edilizie ammesse, potranno essere ridefiniti i perimetri di intervento e trasformazione di dette aree.
4. Le aree di tutela idrogeologica sono quelle rappresentate nella Tavola E1 delle indagini geologiche come aree di salvaguardia dei pozzi dell'acquedotto.
5. E' prescritta su tutto il territorio comunale la tutela della falda idrica sotterranea; ogni nuovo prelievo sarà subordinato ad una preventiva verifica idrogeologica di compatibilità con i prelievi già in atto e con le potenzialità della falda stessa nonché con la vulnerabilità idrogeologica rappresentata nella Tav. B delle indagini geologiche. Gli interventi edilizi dovranno risultare compatibili con le prescrizioni relative alla vulnerabilità idrogeologica suddetta.
6. All'interno del perimetro riportato nella Tav. B e distinto con la lettera R verrà esercitata la facoltà di riserva per usi pubblici ai sensi dell'art. 102 del Regio Decreto 1775/1933. Fino alla redazione del Regolamento Urbanistico tutte le autorizzazioni e concessioni per nuovi pozzi ivi ricadenti sono sospese.
7. In sede di Regolamento Urbanistico verrà predisposto apposito regolamento comunale per la realizzazione di nuovi pozzi e l'utilizzo di quelli esistenti.

### **Art.34 bis Invarianti Strutturali: ambiti di tutela paesaggistica**

1. Il territorio comunale è stato suddiviso in ambiti di diverso valore paesaggistico come riportato nella tavola A
2. Il R.U. individuerà per i diversi ambiti, in funzione delle loro caratteristiche, una disciplina finalizzata alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio, in particolare detterà la disciplina per gli interventi relativi alle aree in diretta relazione visiva con il mare, sia in ambito extraurbano che urbano, avendo cura di assicurare che le trasformazioni urbanistiche ed edilizie si realizzino in continuità in coerenza con i caratteri degli insediamenti esistenti e le esigenze di sviluppo urbano."

Nel R.U. - PRP queste indicazioni sono recepite integralmente agli articoli delle NTA sotto riportati:

#### **Art.17 Invarianti strutturali funzionali**

1. Sono individuate le seguenti invarianti strutturali funzionali in quanto prescrizioni **dell'art. 23 bis P.S.:**

##### **1.1 porto cantieri**

- realizzazione approdo pescherecci;
- realizzazione di fasce verdi alberate tra la viabilità e le aree del porto o di insediamento;
- la discontinuità dell'edificato di servizio portuale ed urbano localizzato lungo Viale Tesei e le banchine del

porto turistico cantieri al fine di garantire con visuali liberi città – porto e viceversa;

- realizzazione della pista ciclabile lungo Viale Tesei;
- la conservazione anche con riconfigurazione come bacino di carenaggio dei bacini di alaggio del cantiere Esaom;
- la conservazione del capannone “hangar”;
- la realizzazione del polo produttivo per la costruzione, il rimessaggio, la riparazione e il refitting delle imbarcazioni nell’area cantieri;
- la realizzazione del polo di servizio per imbarcazioni medio piccole nelle aree prospicienti il bacino delle Calle;
- la realizzazione di barriere alberate tra insediamenti e la viabilità;
- la permeabilità all’acqua quanto più elevata possibile dei moli foranei;
- l’altezza massima dei moli foranei non superiore a **mt. 1,5 sul livello medio mare**;
- la destinazione funzionale dei moli foranei a passeggiata e pista ciclabile;
- il ponte mobile pedonale e ciclabile sulla bocca del porto o soluzione funzionale alternativa per dare continuità alla passeggiata del mare;
- la ricollocazione dei depositi carburanti;

#### **1.2 porto S.Giovanni:**

- la zona a traffico limitato e pedonale del lungomare di S.Giovanni;
- la tutela delle aree marine prospicienti l’oasi delle Terme e il promontorio delle Grotte con divieto assoluto di ormeggio;

**2.** Il rispetto delle invariati di cui al comma precedente costituisce discriminante per la progettazione urbanistica di dettaglio ed architettonica, per la valutazione dei progetti e per la realizzazione degli interventi;

#### **Art.18 provvedimenti in materia di paesaggio**

**1.** Ai fini della tutela e della riqualificazione del paesaggio, fermo restando quanto definito al precedente articolo, i progetti attuativi dovranno essere corredati di specifici elaborati di rilevamento dei caratteri strutturali e dei valori del paesaggio, nonché dei punti di crisi; di simulazioni e rendering in merito alla integrazione delle trasformazioni previste nel contesto tenendo conto dei principali punti di vista; di uno specifico studio di analisi e progettuale di integrazione delle trasformazioni in apparati verdi di arredo e con funzionalità protettive, **dando coerente attuazione agli indirizzi di cui all’articolo 23 ter del P.S. nonché alle previsioni e prescrizioni del vigente PIT/PPR**

**Gli interventi realizzati nelle aree oggetto del presente strumento dovranno, comunque, essere conformi alla disciplina del vigente PIT-PPR.**

**2.** In particolare è prescritto:

- A)** la realizzazione di opere foranee (laddove previste) che non risultino elevate oltre **l’altezza dei moli del porto commerciale** e garantiscano la circolazione delle acque, che siano corredate da passeggiate pedonali eciclabili;
- B)** la realizzazione di progetti coordinati a livello morfologico, insediativo e architettonico per i seguenti ambiti: Viale Tesei; Viale Cacciò; Via Isola di Giannutri/Le Calle edificio produttivo;
- C)** la realizzazione di apparati arborei negli ambiti d’intervento 2.1 e 8 al fine di indurre l’avvio di processi di riqualificazione dell’area delle Antiche Saline;
- D)** la realizzazione dei sistemi di mitigazione dell’impatto visivo dei nuovi serbatoi di carburante;
- E)** la tutela dei cannocchiali visivi tra S.Giovanni ed il centro storico disponendo idoneamente moli e

imbarcazioni, limitando la dimensione di queste ultime qualora necessario;

**F)** l'integrazione degli apparati arborei di eucalipto **con essenze tipiche locali** presenti a S.Giovanni;

**G)** la realizzazione di apparati arborei e di arredo urbano unitari per ogni specifico ambito portuale, con particolare riferimento alle sistemazioni lungo la viabilità;

**3.** costituiscono infine invariante progettuale: il mantenimento della prevalenza della dimensione orizzontale del paesaggio nella sua fruizione dal mare o dalle rive opposte della rada; la collocazione degli edifici previsti assicurando per quanto più possibile la visione degli specchi acquei in Viale Tesei; un modello insediativo per quanto possibile del tipo a cortina continua lungo viale Cacciò anche al fine mitigare l'impatto delle attività cantieristiche; la valorizzazione del grande capannone, "l'hangar", del cantiere navale quale testimonianza della vicenda industriale della città; la funzione di schermo e riconfigurazione unitaria del fronte mare degli edifici da realizzare a margine del bacino delle Calle nell'ambito d'intervento 8; il consolidamento dei connotati del paesaggio artificiale del corso del fosso della Madonnina ricorrendo ad idonei sistemi arborei, creare adeguati schermi protettivi dell'area termale di S.Giovanni; realizzare i parcheggi di S.Giovanni ricorrendo ad adeguate ed intense alberature;

**4.** costituiscono invariante strutturale paesaggistica le aree marine individuate quali ambiti di tutela del parco territoriale delle Grotte e dell'oasi naturalistica delle terme di S.Giovanni; in dette aree è vietato: realizzare punti di ormeggio, l'ancoraggio per imbarcazioni di lunghezza superiore a mt. 5; sarà cura dell'Amministrazione Comunale segnalare con boe fisse la delimitazione di dette aree;

#### **Art.19 provvedimenti in materia di tutela ambientale**

**1.** Nell'ambito di tutela dell'oasi naturalistica delle terme e nell'ambito della tutela del parco territoriale delle grotte si applicano le limitazioni di cui ai commi successivi;

**1.1** ambito di tutela dell'oasi naturalistica delle terme: divieto di ormeggio con qualsivoglia mezzo e strumento; divieto di scarico a mare di reflui anche di imbarcazioni; divieto di mantenimento di concessioni demaniali che prevedano la presenza stanziale di imbarcazioni; divieto di navigazione a motore se non per raggiungimento di pontili di accosto;

**1.2** nell'ambito della tutela del parco territoriale delle grotte: divieto di ormeggio con qualsivoglia mezzo e strumento; divieto di scarico a mare di reflui anche di imbarcazioni; divieto di navigazione a motore;

**1.3** negli ambiti di tutela individuati può essere ammesso l'ormeggio solo in caso di emergenza e per pericolo imminente di naufragio, oppure in relazione particolari condizioni meteo qualora non sussistano ormeggi nel sistema delle attrezzature portuali turistiche di Portoferraio, in funzione di specifica ordinanza concertata tra Guardia Costiera e Comune di Portoferraio

**2.** In relazione alle verifiche in materia di inquinamento ai sensi del Dlgs 152/2006, recependo gli esiti della VAS e quindi fermo restando l'obbligo di procedere, per l'area 2.1 porto cantieri, a VIA, qualunque sia la dimensione degli interventi, prima della definitiva approvazione della presente variante l'A.C. provvederà allo svolgimento di specifica analisi del rischio per quanto riguarda le aree a mare e a terra, commissionando la medesima ad ente scientifico competente. In relazione agli esiti dell'analisi del rischio potranno essere apportate modificazioni alle previsioni localizzative formulate, fermi restando i quantitativi massimi fissati sia per la ricettività nautica che per il dimensionamento del carico urbanistico- edilizio. Per quanto riguarda invece le aree a terra, ai sensi del già citato Dlgs 152/2006 si procederà ad analisi dei suoli, verifica di compatibilità delle destinazioni d'uso previste nell'ambito di una analisi del rischio, eventuale bonifica.

**3. Sono inoltre dovuti al fine di dare attuazione agli indirizzi di cui all'articolo 23 ter del P.S.:**

- **Il recupero delle acque piovane delle coperture degli edifici per usi industriali o per utilità dei servizi igienici;**
- **L'utilizzo delle acque industriali prodotte dal ciclo depurativo del nuovo impianto di Schiopparello (progetto approvato e in corso di appalto);**
- **Realizzazione di impianti di trattamento di acque salate per ogni ambito portuale individuato per una capacità di produzione di almeno 200 mc. giorno di acqua potabile;**
- **La realizzazione dei nuovi edifici con tecniche di bioedilizia ad esclusione degli edifici produttivi con conseguimento di classificazione energetica classe A**
- **La realizzazione di impianti fotovoltaici di produzione di energia e di impianti solari termici per gli edifici con destinazione diversa da quella produttiva; la realizzazione di impianti fotovoltaici di produzione di energia elettrica per gli edifici con destinazione produttiva per l'intera estensione della relativa copertura;**
- **La realizzazione a carico del soggetto attuatore della sistemazione paesaggistica e naturalistica della foce del Fosso della madonnina e delle aree adiacenti di Punta della Rena in prossimità delle terme assumendone anche l'onere della manutenzione per almeno 5 anni a far data dalla agibilità della struttura portuale del porto cantieri;**

#### **Art. 20 provvedimenti in materia di rischio idraulico**

1. Tutti gli interventi dovranno assicurare il rispetto delle previsioni di tutela idraulica di cui alla L.R. 41/2018 e potranno essere assentiti ed eseguiti solo qualora conformi alle suddette disposizioni.

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. nonché dai successivi studi di settore; la presente variante costituisce altresì variante al vigente R.U. ai sensi dell'articolo 12 del medesimo; **tutti gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idraulico debbono essere realizzati preventivamente alla realizzazione delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche che insistono nei bacini idraulici individuati, ovvero a seguito di certificazione di avvenuta messa in sicurezza e devono assicurare il rispetto delle previsioni di cui alla L.R. 41/2018.**

2. **E' obbligo ai soggetti interessati ad intervenire nell'ambito 9.3 Terme e Hotel Airone di produrre lo studio idraulico inerente il fosso di S.Lucia, la progettazione esecutiva degli interventi di messa in sicurezza, nonché la loro attuazione in aggiunta alla corresponsione degli oneri di urbanizzazione. Anche tali interventi dovranno, comunque, rispettare la L.R. 41/2018;**

3. Gli interventi negli ambiti non interessati da limitazioni derivanti da rischio idraulico sono invece attuabili previo deposito all'URTAT della relazione geologico – tecnica, corredata da eventuali integrazioni se prescritte alla definizione delle specifiche condizioni di fattibilità definite nella relazione allegata al vigente Regolamento Urbanistico;

#### **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 **Porto** 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 progettazione:

- 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;

### 3. Indicazione delle alternative progettuali

Le alternative progettuali non possono darsi in termini localizzativi, ma eventualmente in termini tipologici delle infrastrutture che saranno necessarie. Appare dunque utile ragionare su alcune diverse possibili soluzioni progettuali tenuto conto che comunque a livello di variante al regolamento urbanistico e di PRP non è richiesta la definizione di una soluzione planivolumetrica degli insediamenti e delle attrezzature portuali.

Si vuole comunque evidenziare con semplici schemi grafici che all'interno della dimensione massima ammissibile di sviluppo a mare delle infrastrutture portuali, siano auspicabili alcune soluzioni che sono da intendersi come punto di arrivo di un serrato confronto tra diverse ipotesi progettuali preliminari.

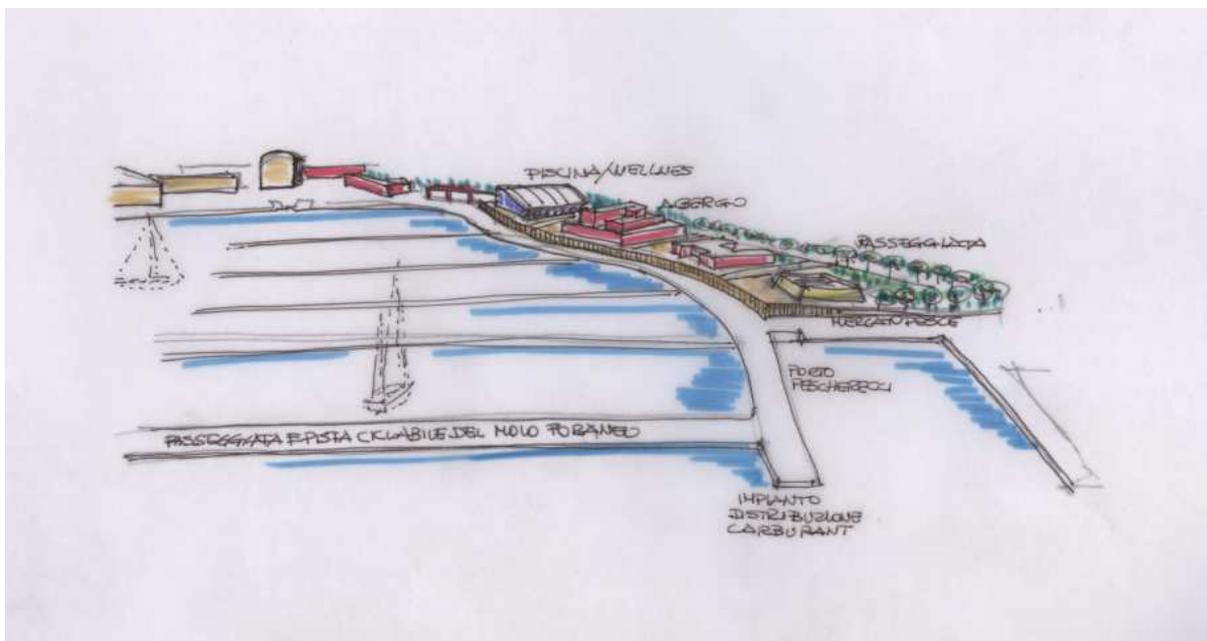
In particolare si definisce:

- per il porto cantieri
  - una caratterizzazione lineare e geometrica del margine a mare considerato come prolungamento - espansione del sistema portuale esistente che è stata valutata in relazione alle diverse necessità di spazi per ormeggio o manovra, quindi con una espansione a mare molto estesa, oppure con una espansione meno significativa e spazi di ormeggio per naviglio da diporto all'esterno della banchina, ma anche con una ripetizione dei moli perpendicolari e protesi verso la rada che funzionali per le navi appaiono tuttavia eccessivi per altri attracchi;
  - la necessità di garantire canocchiali visivi dalla città verso lo specchio acqueo del porto cantieri, quindi con edificato discontinuo, al fine di non far assumere a questo il ruolo di enclave funzionale, ma di spazio urbano di relazione;
  - la conferma della natura produttiva di gran parte delle aree interne sia perché porto e cantiere, come definito dal PIT, debbono essere intesi come una sorta di invariante della politica regionale della portualità turistica e non solo, sia perché si tratta di consolidare e per questa via incentivare la riqualificazione degli insediamenti produttivi artigianali e commerciali posti immediatamente all'esterno dell'area del porto cantieri;
  - la conferma di un ruolo prevalentemente di parco urbano attrezzato dell'area Calle est dove le trasformazioni dovranno essere abbinata a adeguate sistemazioni di paesaggio per sottolineare il passaggio all'area dell'osai delle terme protetta e divisa dalla città dal segno forte del fosso della madonnina, della sua arginatura, dei filari di alberi esistenti o da completare e rafforzare;

Di queste valutazioni di seguito si riportano alcuni schemi grafici o sommari disegni che non hanno valenza normativa, ma vogliono solo dare conto di una riflessione progettuale che c'è stata e che è servita soprattutto ad estrarre quelle idee guida che, precipitate in normativa, costituiscono un indirizzo utile allo sviluppo della progettazione, essendo appunto frutto di comparazioni, per quanto non approfondite, ma certamente e consapevolmente correlate alla conoscenza dei luoghi, al sentire comune, alle aspettative della società locale.

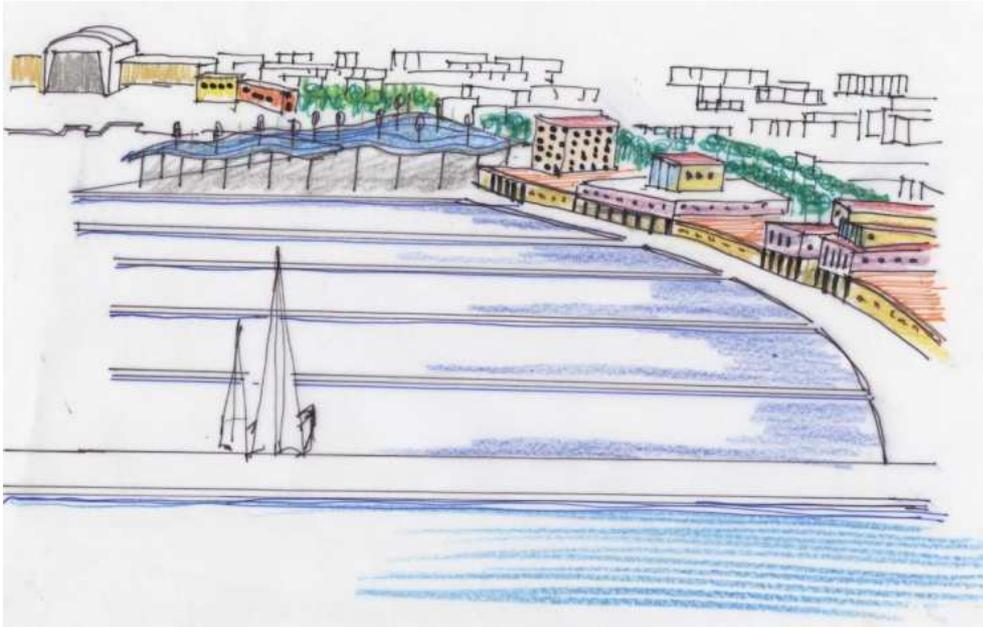


Il cerchio indica l'area del porto cantieri, in pratica la foce del fosso della madonnina segna il confine tra la struttura urbana posta sul versante settentrionale e quella a bassa densità che connota il versante meridionale della rada di Portoferraio. Altresì è facile rilevare gli andamenti geometrici del sistema urbano e quelli "liberi, flessuosi" del versante meridionale a bassa densità urbana o decisamente di carattere suburbano.

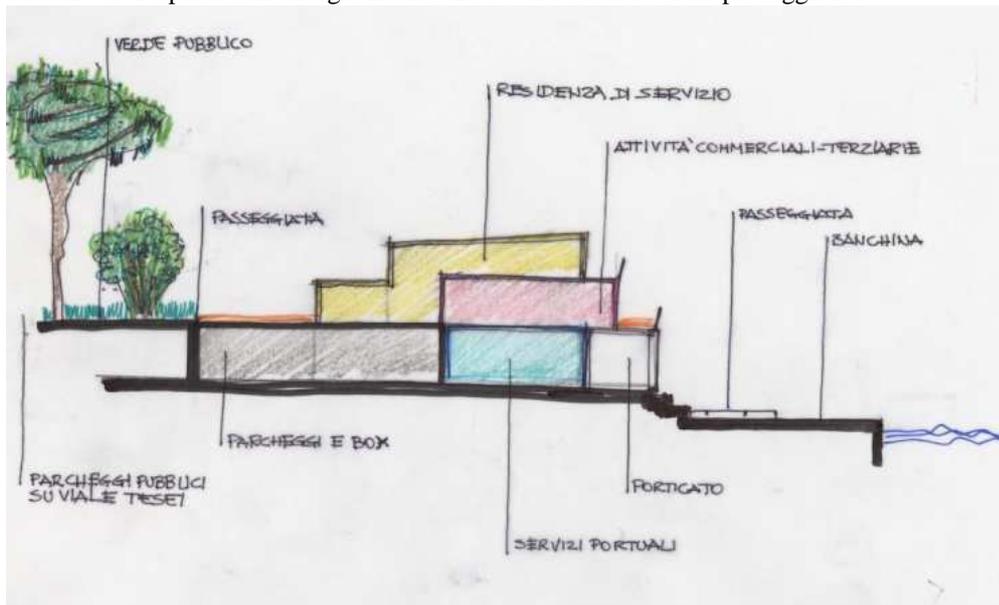


Schizzi elaborati per comunicare sinteticamente l'idea guida della elaborazione progettuale della variante R.U. e del PRP; senza pretesa di essere "la soluzione" il disegno indica la traslazione degli andamenti geometrici del

porto commerciale e della città assicurando una continuità formale degli insediamenti portuali visti dal mare oltre che svolgere un ruolo ordinatore del disegno di riassetto dell'area interessata dal porto turistico.



Altro schizzo che definisce l'idea perseguita, in questo caso rileva anche l'idea della tettoia del mercatale connotata in termini di struttura energetica, cioè per la produzione di energia da fonti alternative, a conferma di una vocazione che Portoferraio e l'isola rivendicano anche al fine di limitare l'impatto delle grandi strutture di trasporto dell'energia in un contesto di così alto valore paesaggistico.



Lo schema grafico di una sezione dell'edificio illustra come si ipotizza possa essere concretizzato il nuovo affaccio della città sull'acqua del porto turistico, cioè con edifici di altezza limitata e polifunzionali protetti verso Viale Tesei da aree verdi, alberature, parcheggi passeggiati, garantendo alternativamente la vista del mare e degli edifici.



Ipotesi per il riassetto dell'area denominata "stazione marittima"; dominante progettuale le percorrenze pedonali che segnano la natura di crocevia dell'area polo di scambio tra terra – mare, tra diverse modalità di trasporto, che deve sopperire anche a necessità generali della città come l'incremento della dotazione di verde pubblico e parcheggi.

Gli schizzi, come accennato, sono solo suggestioni, si ritiene tuttavia che possano essere sufficienti per una valutazione, alla scala della pianificazione, della compatibilità degli obiettivi che si intendono perseguire sia da un punto di vista ambientale paesaggistico, sia da un punto di vista funzionale.

- **Per l'Ambito 2.2 Porto di San Giovanni**

Le considerazioni e i rilievi di cui alla Relazione integrativa, confermati anche dagli esiti della conferenza di servizi ex art. 23 PIT-PPR tenutasi in data 09.10.2020 e 09.11.2020 conducono all'adozione di una disciplina necessariamente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente, con conferma dell'odierno numero massimo di posti barca.

#### **4. Individuazione degli obiettivi e indicazione delle azioni funzionali al conseguimento di condizioni di compatibilità**

E' del tutto evidente che la progettualità avviata intende perseguire una pluralità di obiettivi che sono innanzitutto di natura socioeconomica, quindi territoriale ed urbanistica, ambientale.

La ripartizione delle quantità massime previste di edificazione: 11,5% per funzioni residenziali, 9% per funzioni terziario commerciali, il restante 79,5% circa per attività produttive, indica inequivocabilmente che non si è di fronte alle tradizionali operazioni urbane che sfruttano il fabbisogno di attrezzature di servizio specializzate (vale per i porti ma anche per i grandi impianti sportivi) per accreditare operazioni immobiliari sostanzialmente preponderanti e vera finalità più o meno occulta. La residenza in questo caso, unitamente alle funzioni terziario commerciali, è finalizzato a garantire quel mix funzionale, quella complessità, che è l'essenza delle strutture urbane. La dimensione degli insediamenti produttivi invece esplicita la volontà di realizzare e consolidare una filiera economica e quindi una realtà sociale fatta di occupazione specializzata, facendosi carico di garantire spazi per tutte le strutture portuali, esistenti o di previsione, dell'isola d'Elba, tenuto conto che le condizioni morfologiche e paesaggistiche non possono che consentire quasi sempre solo minimi servizi di emergenza; la presenza di cantieri navali e attrezzature complementari conseguenti è cioè sostanzialmente interdotta in molti contesti e, considerata quantità e qualità del naviglio (anche di grandi dimensioni) che solca le acque dell'isola, questa previsione si configura come razionale dal punto di vista ambientale-paesaggistico ed economico, ma anche istituzionale in quanto realizza nei fatti un coordinamento funzionale ed urbanistico.

Se a questo si somma la previsione di una sostanziale prevalente gestione in affitto dei posti barca da parte di un unico gestore nell'ambito del porto cantieri, è evidente che si trasferisce ad un tempo medio lungo il ritorno di una parte consistente dell'investimento a garanzia di un progetto che possiamo definire prevalentemente se non esclusivamente "industriale".

Insomma, con riferimento al Porto cantieri, se si considera che in parte assolutamente maggioritaria si interviene su quelli che gli anglosassoni chiamano i "brown fields" - i terreni sporchi - già utilizzati, per realizzare l'intervento è evidente che l'obiettivo della compatibilità delle trasformazioni ipotizzate è esplicita, potremmo addirittura asserire ancor più elevata se si tiene conto della recente proposta di aggiornamento della LRT.1/2005 ai disposti del cosiddetto "Decreto Sviluppo" la dove esplicitamente si stabiliscono incentivi, pari al 20% della slp esistente, per favorire operazioni di ristrutturazione urbanistica e riqualificazione di porzioni significative degli insediamenti esistenti.

## **5. Lo stato attuale, le previsioni, le condizioni di tutela delle risorse**

In questa parte della relazione si richiama semplicemente che il Comune di Portoferraio, con il vigente regolamento urbanistico ha disposto tutta una serie di misure funzionali alla tutela delle risorse primarie.

Ancora, appare utile evidenziare che la realizzazione del porto turistico del Porto Cantieri e delle attrezzature connesse e complementari, intese come vera e propria struttura urbana di vita quotidiana, agisce, almeno per due terzi delle aree interessate dalla trasformazione su cosiddetti, in termine anglosassone, "brown field", cioè terreni marroni, sporchi, già utilizzati, dove le trasformazioni previste, anche in relazione all'obbligo di dotare le aree di infrastrutture urbane essenziali come il verde pubblico, producono in se una qualificazione funzionale ed ambientale di segno positivo.

Esiti di maggiore spessore si conseguiranno inoltre con la rilocalizzazione e qualificazione di servizi e funzioni urbane, con la opportunità di operare in senso inverso rispetto alla dispersione urbana, che anche a Portoferraio si è affermata in passato sotto la spinta degli interessi speculativi legati alla domanda turistica, trovando terreno fertile in una cultura mai compiutamente urbana, accentrando in quest'area anche funzioni residenziali ordinarie oltre a quelle terziarie e a quelle propriamente portuali.

Nel rapporto ambientale e nei documenti costituenti la valutazione ambientale strategica si da conto ovviamente delle specificità e caratteristiche delle risorse, dei limiti o delle compatibilità d'uso, delle utili misure da realizzare al fine della tutela delle risorse medesime.

Qui, per esempio, sembra utile ricordare che la prossima realizzazione del depuratore di Schiopparello, con una potenzialità di 25000 abitanti equivalenti, produrrà acqua industriale che potrà essere utilizzata per i fabbisogni della cantieristica.

Infine appare necessario un richiamo alla natura di storica area industriale di parte consistente dell'ambito d'intervento del Porto cantieri. Ciò per evidenziare come la responsabilità politica ed amministrativa abbia condotto ad un approfondimento cognitivo di situazioni che provengono dalla drammatica e repentina cesura della vicenda industriale di Portoferraio avvenuta con la seconda guerra mondiale, quando i bombardamenti misero fine alla quarantennale storia dell'acciaieria e della filiera industriale connessa e complementare. Approfondimenti ai cui esiti potranno anche essere rivisitate le previsioni tenuto conto che comunque le trasformazioni ipotizzate per il Porto Cantieri costituiscono di fatto una effettiva condizione di miglioramento delle condizioni ambientali locali, perché si realizzano stabilizzazioni di suoli e fondali, rilocalizzazioni e bonifiche che sono tutte azioni di segno positivo.

## **6. la partecipazione**

La formazione della variante e del PRP è stata accompagnata dalla sperimentazione di un processo partecipativo avviato con il coinvolgimento, in prima istanza delle forze economiche e sociali più rappresentative, quindi con l'apertura del confronto a tutta la cittadinanza interessata.

Il rapporto del garante della comunicazione da conto degli esiti degli incontri che si sono svolti, incontri che, al di là delle diversità di opinioni talvolta registrate e sottolineate anche in modo polemico, si è svolto consentendo di raccogliere suggerimenti utili in sede progettuale, ma soprattutto in sede socioeconomica, tanto che la stessa normativa dello strumento urbanistico è in qualche modo, in alcuni passaggi riferiti a specifiche fasi procedurali e progettuali fortemente connotata in funzione della salvaguardia del lavoro che c'è e di creazione di nuovo lavoro, tenendo conto che l'intervento privato non può per sua natura essere disgiunto da un equo ritorno nel tempo degli investimenti sostenuti.

L'incontro di partecipazione finale svoltosi nel mese di luglio per la presentazione delle linee generali e dei contenuti più specifici del progetto ha visto una copiosa presenza di cittadini, oltre 100 unità, ma soprattutto ha consentito di registrare voci dissonanti espressione soprattutto di una richiesta di garantire i connotati territoriali, ambientali e funzionali, quindi anche sociali di S.Giovanni, che tuttavia non appare approdare ad un pregiudizio negativo in assoluto, mentre sul versante del porto cantieri si è registrata una sostanziale coincidenza di intenti ed obiettivi partendo dall'unanime condivisione della inderogabilità di procedere al recupero di un'area che ha sofferto le trasformazioni conseguenti alla vicenda industriale di Portoferraio tanto da rimanerne per oltre 50 anni dalla sua fine, stremata. D'altra parte è evidente la natura di progetto di recupero e riqualificazione dell'intervento previsto nell'area del cosiddetto porto cantieri, recupero e riqualificazione che si fonda su due presupposti: lo sviluppo della cantieristica, cioè delle attività produttive; la riconquista di spazi urbani e di socialità per la città nuova che non ha mai costituito un proprio affaccio sul mare. Voci dissonanti sono state registrate per quanto inerente l'assetto della viabilità esistente con richiesta di realizzazione di nuove vaste aree di parcheggio in funzione dell'imbarco su i traghetti. Il progetto, a livello urbanistico prevede comunque una buona dotazione di parcheggi, come il multipiano nell'area cosiddetta "ex residence" per un totale di 400 posti auto, non declina specifiche indicazioni progettuali che si ritiene debbano concretizzarsi in altra sede; anche se è evidente che occorre ripensare le rotatorie Tesei-Manganaro, di Ponte del Brogi e di Bivio Boni, arredare opportunamente Viale Tesei e Viale Cacciò corredando gli stessi di adeguata segnaletica a messaggio variabile, non appare necessario ipotizzare un potenziamento della viabilità, cioè il passaggio da due a tre corsie per senso di marcia, tenuto conto che situazioni di crisi si conseguono per non più di 10 – 15 fine settimana l'anno e che molta parte della congestione può risolversi rivisitando attentamente la circolazione nelle aree portuali e selezionando gli accosti dei traghetti che non possono essere considerati una variabile indipendente.

## **7. considerazioni finali**

Conclusivamente ed in sintesi si può affermare:

- la trasformazione urbanistica del Porto Cantieri che si propone avviene nell'unico sito regionale naturalmente destinato alla portualità ove le opere portuali si possono realizzare in forma minimale essendo già significativamente sicuro l'ormeggio nel paraggio della rada di Portoferraio; l'abbinamento attrezzature portuali e cantieristica sono la peculiarità locale, ma sostanzialmente è scelta obbligata essenziale e funzionale a tutta l'Isola d'Elba perché nelle altre località ove sono previste attrezzature per la nautica da diporto non ci sono spazi per le attrezzature cantieristiche e la loro realizzazione avrebbe un prezzo paesaggistico rilevante;
- la trasformazione, per il porto cantieri, avviene su suoli già urbanizzati e fortemente utilizzati nel passato ed ora in via di degradazione, cioè gli interventi costituiscono riqualificazione urbana e paesaggistica; la conferma di aree marine di tutela ambientale già individuate dal P.S. e qui normate in dettaglio costituiscono un elemento funzionale alla mitigazione degli effetti delle trasformazioni previste, altrettanto rappresentano una forma di utile sperimentazione di progettazione e normazione degli specchi acquei;
- le trasformazioni previste per il Porto Cantieri, per il mix funzionale, proposto si qualificano come opportunità di più generale allargamento della città e per questa via anche qualificazione della stessa; alcune previsioni come quelle residenziali risultano oltremodo funzionali alla dimostrazione delle opportunità e qualità della residenza urbana da opporre alla tradizionale tendenza alla dispersione abitativa nelle aree agricole esterne all'insediamento urbano;
- la previsione di complessiva ristrutturazione del comparto definito "stazione marittima" evidenzia l'opportunità di realizzazione di un polo di servizi e di una sorta di porta funzionale sia a chi accede all'isola, sia a chi

accede a Portoferraio, perché la dotazione di parcheggi prevista di fatto è preliminare, propedeutica, ad una rinnovata politica di forte selezione dell'accesso con mezzi privati a centro storico e di lancio di mezzi alternativi di trasporto a partire dalle biciclette;

- la previsione di una continuità pedonale da realizzarsi lungo le banchine dalla Darsena Medicea a S.Giovanni disegna una sorta di grande piazza marina sulla quale si affacciano le diverse parti della città esaltando la natura marittima del luogo, il suo *genius loci* marittimo come la realizzazione del sistema fortificato esaltava il *genius loci* terrestre e le connessioni terra mare che sono possibili lungo questo percorso di fatto costituiscono la riunificazione e l'esaltazione dalle caratteristiche intrinseche di Portoferraio;
- il quadro previsionale sostanzia il sistema unitario ed integrato del portuale della città che si articola sulla darsena medicea (con porto d'immagine e di transito turistico), il porto cantieri e turistico (fondato su di un piano industriale e di servizio all'intero sistema portuale elbano), il Porto di San Giovanni e, in ultimo, il porto commerciale (che gestito dall'Autorità Portuale può offrire comunque spazi per il diportismo crocieristico o di grandi dimensioni);
- Le considerazioni e i rilievi di cui alla Relazione integrativa, confermati anche dagli esiti della conferenza paesaggistica ex art. 23 PIT-PPR tenutasi in data 09.10.2020 e 09.11.2020, conducono all'adozione di una disciplina necessariamente conservativa dell'attuale assetto portuale e dell'edificato esistente dell'Ambito 2.2 Porto di San Giovanni, con conferma dell'odierno numero massimo di posti barca.

### **tabella riassuntiva degli interventi**

La superficie territoriale interessata dall'intervento è pari a:

- 3, 4 ettari per quanto inerente l'ambito 26 – stazione marittima ove non è previsto aumento di cubatura se non per la realizzazione di parcheggi pubblici e privati in struttura multipiano e per realizzare 750 mq. S.U. con destinazione d'uso commercio e terziario;
- 23,3 ettari circa oltre uno specchio di mare di circa 16,33 ettari per dl'ambito porto cantieri, dove sono previsti complessivamente: 22.770 mq. di S.U. per attività produttive (per circa il 90 % si tratta di superfici derivate da demolizioni di edifici esistenti che vengono ricollocati o da ristrutturazione e riuso di edifici esistenti), 11.300 mq. di S.U. con destinazione d'uso residenziale e residenziale di servizio (foresterie); 9000 mq. di S.U. con destinazione d'uso terziario e commercio; mentre i servizi portuali vengono realizzati applicando gli indirizzi normativi del PIT/masterplan della portualità;

In particolare il quadro delle previsioni per ogni sub ambito è il seguente:

- 1. Sub ambito 2.1.a - area di riqualificazione di Viale Tesei - Via Manganaro – Via Cacciò:**  
sup.territoriale **mq.22.153,49**; edificabilità complessiva prevista **mq. 9150**, indice di edificabilità territoriale **0,41 mq./mq.**
- 2. Sub ambito 2.1.b -cantiere:** sup.territoriale **mq.120.725,4**; edificabilità complessiva prevista **mq. 19.750**; indice di edificabilità territoriale **0,16 mq./mq.**
- 3. Sub ambito 2.1.c - area di riqualificazione di Concia di Terra** sup.territoriale **mq. 11.596,76**  
**edificabilità complessiva prevista 4000**; indice di edificabilità territoriale **0,34 mq./mq.**
- 4. Sub ambito 2.1.g - area ex Sales – porto a terra** sup.territoriale **mq.15.541,68**
- 5. Sub ambito 2.1.h - area di riqualificazione delle Calle est** sup.territoriale **mq. 41.963,83**  
**edificabilità complessiva prevista mq. 5750**; indice di edificabilità territoriale **0,14 mq./mq.**
- 6. Sub ambito 2.1.i - area per nuovo deposito carburanti** sup.territoriale **mq. 6382,62**; edificabilità complessiva prevista **mq. 150**;

7. **ambito 6** - Area per attrezzature della filiera nautica e servizi complementari Calle sup.territoriale **mq. 23.348,30 edificabilità complessiva prevista 6700**; indice di edificabilità territoriale **0,28 mq./mq.**
  8. **ambito 8** - Area della logistica sup.territoriale **mq. 14.289,72; edificabilità complessiva prevista mq. 3770**; indice di edificabilità territoriale **0,26 mq./mq.**
- La superficie territoriale dell'ambito porto S.Giovanni è invece di 15,67 ettari circa mentre lo specchio di mare interessato è di circa 9,45 ettari; al suo interno sono previsti interventi puramente conservativi sono previsti
    1. **Sub ambito 2.2.b** verde privato sup.territoriale **mq. 39.003,45** ;
    2. **Sub ambito 2.2.d.** viabilità e parcheggi sup.territoriale **mq. 16.469,69** ;
    3. **Sub ambito 2.2.c** area per attrezzature comunali **mq. 7948,37**;

Le aree di protezione a mare, già indicate nella variante al Piano Strutturale, aree destinate al transito, ma non alla sosta di imbarcazioni, per evitare danneggiamenti dei fondali e sversamenti assommano a **247.050,35 mq.** così suddivisi:

- Area marina di tutela dell'oasi delle terme **mq. 115.963,65**
- Area di tutela marina delle grotte **mq. 131.086,70**



				residenziale)
<b>3. Tesei – Cacciò</b>		Terziario esistente	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Incremento max 20% SU esistente in caso di ristrutturazione edilizia o urbanistica per qualificazione architettonica e funzionale
<b>2.1 porto turistico cantieri, produttivo ora Esaom</b>	<b>2.1.11</b>	Attività produttive	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Fino a <b>19.000 mq.</b> SU. con obbligo conservazione capannone “hangar” e capannone confine sales per 7008 mq. e ristrutturazione urbanistica per recupero edifici esistenti che vengono demoliti per 10008 mq. <b>+ 1984 mq.</b>
	<b>2.1.10</b>	Foresteria maestranze		<b>+ 1000</b> (da dotazione residenziale)
	<b>2.1.10</b>	Direzionale cantiere		<b>750</b> da recupero edifici esistenti che vengono demoliti
	<b>2.1.10</b>	commerciale – artigianale di servizio		<b>+ 500</b>
<b>2.1 porto turistico cantieri, Concia di Terra</b>	<b>2.1.12</b>	Commerciale - Direzionale	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	<b>+3000</b>
	<b>2.1.12</b>	Artigianato servizio		<b>+1000</b>
	<b>2.1.12</b>	Distr. Carburanti		<b>+150</b>
	<b>2.1.12</b>	Parcheggio multipiano		fino a 200 posti auto
	<b>2.1.13</b>	Demolizione e ricostruzione edificio produttivo area ex sales		300
	<b>2.1.13</b>	Realizzazione alloggio di		300

		guardiana Tettoia/porto a terra		<b>Max 20% superficie del sub ambito</b>
<b>4.Area per la nautica minore e sociale</b>		Attrezzature di servizio per punto di ormeggio	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Incremento max 20% SU esistente in caso di ristrutturazione edilizia o urbanistica per qualificazione architettonica e funzionale
<b>5.Area per attività artigianali della filiera nautica</b>		Attività artigianali	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Incremento max 20% SU esistente in caso di ristrutturazione edilizia o urbanistica per qualificazione architettonica e funzionale
<b>6. Calle Saline/ambito 6 area per attività artigianali complementari e connesse alla cantieristica</b>		Residenza di servizio e guardiani per le attività produttive  Residenza convenzionata  Produttivo  Direzionale - commerciale	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	<b>+1200</b>  <b>+1500</b>  <b>+2000</b>  <b>+1000</b>
<b>7. Area per la nautica minore e sociale /ambito</b>		Attrezzature di servizio per punto di ormeggio	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Incremento max 20% SU esistente in caso di ristrutturazione edilizia o urbanistica per qualificazione architettonica e funzionale
<b>8.Area per la logistica</b>		Produttivo – servizi logistici	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	<b>+2000</b> oltre recupero esistente
<b>2.1 Porto turistico cantieri, logistica dell'energia</b>	<b>2.1.17</b>	Servizi logistici per prodotti energetici	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e	<b>+ 150</b>

			straordinaria manutenzione	
<b>2.1 Porto turistico cantieri, Calle sud</b>	<b>2.1.14</b>	Club house e servizi portuali Bar/ristorante	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	secondo necessità e dimensionamento portuale
	<b>2.1.14</b>	Residenza servizio porto		<b>+3000</b>
	<b>2.1.15</b>	Foresteria charter		<b>+1500</b>
	<b>2.1.14</b>	Direzionale - commerciale		<b>+1250</b>
	<b>2.1.16</b>	Attrezzature ricreative e sportive		secondo progetto
<b>2.2 Porto turistico s.giovanni</b>	<b>2.2.2</b> <b>2.2.2</b>	<i>Interventi sul patrimonio edilizio esistente, destinazioni d'uso ammesse dal vigente RU e mantenimento destinazioni d'uso esistenti. Aree a verde, a parcheggi e viabilità, Area per attrezzature comunali, bacino portuale.</i>	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	
<b>9.1 ex enopolio a S.Giovanni</b>	<b>9.1</b>	Ristrutturazione dell'esistente per ristorante, bar e attrezzature ricettive per le superfici esistenti	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	
	<b>9.1</b>	Residenza		<b>+500</b>
<b>9.2 abitato di S.Giovanni</b>	<b>9.2</b>	Mantenimento destinazioni d'uso esistenti e previste	Ambito del programma di settore per la portualità, ordinaria e straordinaria manutenzione	Incremento max 20% SU esistente in caso di ristrutturazione edilizia o urbanistica per qualificazione architettonica e funzionale
<b>9.3 hotel Airone e</b>	<b>9.3</b>	Mantenimento	articoli 53, 54, 58 del	

<b>Terme</b>		destinazioni d'uso esistenti e previste	vigente R.U.	
--------------	--	---	--------------	--

**Potenzialità insediativa totale disponibile ex P.S. nell'UTOE, previsione R.U., residuo disponibilità**

<b>Tipologia funzionale</b>	<b>Edificabilità residuata PS dopo RU</b>	<b>Edificabilità edifici esistenti da recuperare</b>	<b>Totale disponibilità</b>	<b>Previsione totale</b>	<b>Residuo UTOE</b>
<b>residenza</b>	14.556	383	14.939	11400 (comprensivo foresterie) di cui 2700 convenzionata	<b>3539</b>
<b>terziario</b>	10.865	2517	13.382	8250	<b>11.632</b>
<b>produttivo</b>	4650	20928	25.578	22.770	<b>2808</b>
<b>impianto distribuzione carburanti</b>				max 2500 mq. superficie del lotto e 150 mq. S.U.	