

Appunti sui principali progetti per il potenziamento e la qualificazione di porti turistici in Toscana



venerdì 24 febbraio 2012

convegno

**Pianificazione urbanistica e sistema
dei porti turistici in Toscana:
tra sviluppo e tutela del territorio**

Promosso da

**ANCE Toscana
Confindustria Livorno**

Auditorium Confindustria Livorno
via Roma 54

ANCE | TOSCANA

Centro Studi ANCE Toscana

1. NUOVO PORTO TURISTICO MARINA DI CARRARA

Nel 2001 l'Autorità portuale aveva proceduto alla redazione del PRP, quale variante a quello vigente che risale al 1981: sul progetto si era tuttavia espresso negativamente, sotto il profilo della compatibilità ambientale, il ministro dell'Ambiente, con decreto del 20/12/2002.

Successivamente la Regione toscana, la provincia di Massa Carrara, i comuni di Massa e di Carrara e l'Autorità Portuale, hanno sottoscritto in data 10 luglio 2008 il "Protocollo di Intesa per il PRP del porto di Marina di Carrara".

Il Comune di Massa e quello di Carrara, nel corso del 2009, hanno approvato un altro Protocollo di intesa, con il quale è stato convenuto che la redazione del PRP sarà effettuata dall'Autorità portuale e potrà essere articolato nei due ambiti del "porto commerciale" e del "porto turistico".

Il Comune di Carrara, con delibera in data 9 agosto 2010, ha da ultimo promosso l'avvio del procedimento per l'Accordo di pianificazione di cui all'art. 21, comma 4, della legge regionale toscana n.1/2005, ed ha altresì definito gli obiettivi e gli indirizzi del piano, nonché il quadro conoscitivo di riferimento. Con la medesima deliberazione sono stati individuati gli enti tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo di riferimento, nonché gli enti competenti all'emanazione di pareri, nullaosta o assensi comunque denominati.

L'Autorità Portuale ha comunicato di avere individuato, in linea con gli indirizzi definiti nei suddetti atti, gli ulteriori indirizzi per la definizione del PRP (delibera del Comitato portuale del 30 settembre 2010) e di avere approvato il bando di gara per l'affidamento del servizio di redazione del PRP.

Per arrivare al porto turistico era stata attivata, in alternativa all'accordo di pianificazione, la procedura prevista dal decreto Burlando, attraverso la Conferenza dei servizi per valutare, giudicare ed eventualmente approvare il progetto vincitore della procedura. Vi prendono parte tutti gli enti pubblici coinvolti nella realizzazione del porto turistico, nonché gli enti preposti alle attività di vigilanza e controllo.

Le ipotesi formulate dall'autorità portuale di Massa Carrara prevedevano tra 1.000 e 1.500 posti barca di cui il 60% destinato ad imbarcazioni di lunghezza inferiore a i 10 metri, il 30% per imbarcazioni tra 10 e 17 metri, l'8% tra 18 e 24 metri, il 2% ad imbarcazioni oltre 24 metri.

Sono sei i progetti finalizzati alla realizzazione dell'approdo turistico localizzato a levante del torrente Carrione, a cavallo tra i comuni di Massa e Carrara.

Erano stati presentati sei progetti, da distinti soggetti imprenditoriali; cui si era aggiunto successivamente un settimo, con diversa localizzazione.

La conferenza dei servizi, ha dichiarato inammissibili tutti e sette i progetti di porto turistico. La procedura DPR 509 è incompatibile con la legge regionale per cui i progetti che interesseranno il porto turistico dovranno essere in linea con il piano del porto. Da qui la bocciatura non solo delle sei ipotesi per lo scalo nautico a levante del porto, ma anche del progetto dell'atollo sul mare di fronte all'attuale scalo commerciale.

Una eccezione possibile riguarda il rapporto tra procedura del DPR 509 e pianificazione: se è assodato che la procedura non può essere utilizzata in assenza di piano regolatore portuale, non è pacifica l'esclusione in pendenza di difformità del piano, comunque vigente con possibilità di ricorrere all'accordo di programma per la variante.

Intanto è stata presentata una prima bozza del nuovo piano regolatore del porto, cui dovrà seguire il progetto esecutivo si individua l'area e l'estensione che andrà ad occupare, Carrione fino alle spiagge della Partaccia con la foce del torrente che sarà canalizzata per quasi un chilometro funzionale alla riapertura del processo di progettazione del 'porticciolo' fermato dalla conferenza dei servizi.

	1. "PORTO TURISTICO DI MASSA CARRARA SRL" (proponente)	2. "PORTO TURISTICO APUANO SRL"	3. "VARIA COSTRUZIONI" / "CARLO AGNESE" / "CANTIERI NAVALI DI LA SPEZIA"	4. "RIVA DEI MARMI SRL"	5. Costituendo "CONSORZIO PER LO SVILUPPO TURISTICO DI MASSA E CARRARA - PORTO MARINA DEI MARMI"	6. "MARINA DELLE APUANE SRL"	7. "MICHELANGIOLO SRL" (ha avviato seconda procedura ex art. 509)
durata	80 anni	40 anni	65 anni	80 anni	80 anni	60 anni	99 anni
superficie	mq. 500.000 circa	mq 435.507,43, di cui mq. 356.731,69 di specchio acqueo e mq. 78.775,74 di aree a terra	mq 617.657,35	mq 423.657	mq 555.000	mq 226.300	mq. 378.900
localizzazione	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 500 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	il porto turistico è previsto completamente in mare, con opere viarie su pontili per il raggiungimento del porto dalla costa. È previsto sulla costa, in prossimità del fosso Lavello in territorio di Massa, anche un piccolo porto per barche di terza classe.	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 300 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 400 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	dalla foce del torrente Carrione fino a circa 350 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	a partire da circa 200 metri a levante della foce del torrente Carrione fino a circa 400 metri oltre il fosso Lavello in territorio di Massa	al largo della diga foranea del porto di Marina di Carrara
bacino portuale	unico	due: uno del tipo a isola in mare aperto; l'altro - a terra - a levante del fosso Lavello per la imbarcazioni di terza classe	un bacino suddiviso in due sottobacini, separati dal prolungamento verso mare della foce del A levante, in territorio di Massa, il sottobacino è destinato al circolo nautico di Marina di Carrara e nautica minore e residentifosso Lavello, ciascuno dei quali ha una propria imboccatura.	unico	un bacino suddiviso in due sottobacini, separati dal prolungamento verso mare della foce del fosso Lavello, ciascuno dei quali ha una propria imboccatura. Il sottobacino a levante del fosso Lavello è destinato alla nautica minore per barche fino a m 16	un bacino suddiviso in due darsene, separati dall'imboccatura centrale prospiciente alla foce del fosso Lavello.	unico
numero posti barca	1.104	708 complessivi di cui 518 nel porto a isola e 190 barche terza classe	1.291, di cui n. 563 destinati al circolo nautico Marina di Carrara e nautica minore e residenti	1.130	905	678	620
lunghezza barche	da 8 m fino a 50 m	da 15 m fino a 50 m nel porto a isola	da 8 m fino a 80 m	da m 6,50 fino a m 54	fino a 65 m	fino a 35 m	da 11 m fino a 110 m
numero parcheggi	1.380	936	1.602	1.551	1.140	981	1.400
nautica	sono previsti un cantiere per la nautica e un'area per travel lift	sono previsti nel porto a isola uno scivolo per alaggio, un'area rimessaggio e un'area per travel lift	è prevista un'area in prossimità del torrente Carrione e un'area per travel lift	è prevista un'area cantieristica e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del torrente Carrione	sono previsti un rimessaggio a terra (dry-storage), un'area cantieristica e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del torrente Carrione. È prevista anche un'area charter	sono previsti un cantiere navale per piccole riparazioni e rimessaggio e un'area per travel lift, entrambe in prossimità del confine lato ponente del porto turistico. È altresì previsto uno scalo alaggio anche in prossimità del confine lato levante del porto turistico	sono previste un'area per rimessaggio e un'area per travel lift
pesca	è prevista una banchina pescherecci		è prevista una banchina per n. 20 pescherecci		è prevista una darsena pescatori	è prevista una banchina per n. 15 pescherecci	

2. PORTO TURISTICO DI VIAREGGIO

Il porto di Viareggio è costituito da un avanporto e da 6 darsene:

- NUOVA DARSENA, completamente banchinata con fondali di 3,5 m adibita al traffico commerciale;
- DARSENA DELLA MADONNINA, con fondali di 3,5 m riservata alle imbarcazioni da diporto;
- DARSENA EUROPA, completamente banchinata con fondali di 3,5 m destinata anch'essa alle imbarcazioni da diporto;
- DARSENA ITALIA, con fondali di 3 m è riservata in parte alle imbarcazioni da diporto e in parte ai cantieri navali;
- DARSENA TOSCANA destinata ai motopescherecci;
- DARSENA LUCCA per le imbarcazioni piccole.

Il porto oltreché da un limitato numero di posti barca presenta inadeguatezze ancor più evidenti.

- l'agitazione ondosa in avanporto è tale da rendere disagiati, gli ormeggi in esso collocati;
- le strutture a disposizione del diporto, tanto nel bacino della Madonnina quanto nelle altre zone del porto, non sono adeguate per un porto turistico di buon livello, ma piuttosto un insieme di spazi adattati al diporto con mezzi di fortuna;
- particolarmente critico si presenta poi il problema della ricettività per quelle grandi unità, nella fascia dei 30 m e oltre, che rappresenta il punto di forza della produzione cantieristica viareggina.

Il Piano Regolatore del Porto (2007) prevedeva una serie di azioni atte a:

- razionalizzare le destinazioni d'uso delle aree portuali;
- ridurre l'agitazione interna del bacino;
- eliminare l'insabbiamento all'imboccatura.

In particolare era prevista l'espansione della ricettività nautica nelle zone Madonnina Coppino e Triangolino per creare nuovi posti barca.

Il progetto elaborato prevedeva la realizzazione di due darsene separate:

- La prima è destinata a ormeggi per 579 scafi da 6 a 15 metri.
- La seconda, la Madonnina, progettata per 80 yacht di lusso da 25 metri, il progetto di quest'area firmato dall'architetto catalano Joan Busquets.

La ricerca di spazi aggiuntivi per la nautica, indipendentemente dagli interventi di razionalizzazione da attuare nelle darsene storiche, ha portato all'indicazione di utilizzare la zona del Triangolino, da sottoporre ad estesi lavori di escavo, per la collocazione di una serie di nuovi pontili galleggianti. Questa zona potrà essere destinata a ricevere imbarcazioni di dimensione medio-piccola, lasciando il bacino della Madonnina e di Via Coppino alle unità più importanti.

Lo specchio acqueo attrezzato ricavabile al Triangolino ha una superficie di circa 25.000 metri quadrati; anche se la definizione finale del piano degli ormeggi può essere rinviata alla fase di progettazione, una verifica preliminare ha dimostrato che nella zona indicata si potranno ospitare circa 500 unità, con dimensioni dai 6 ai 12 metri.

A oggi tutto è fermo a causa delle vicende della S. p. A. "Viareggio Porto" cui è affidata la gestione del porto turistico "La Madonnina" e avente a oggetto sociale lo sviluppo della nautica da diporto e la prestazione di servizi ad essa connessi.

Nel 2007, il Comune indiceva una licitazione privata per la selezione del soggetto privato a cui alienare n. 58.940 azioni, pari al 48,51% del capitale sociale

Con sentenza del consiglio di Stato del 16 giugno 2009 è stata annullata la gara che l'amministrazione comunale, guidata dall'allora sindaco Marco Marcucci, aggiudicò alla cordata Salpa (oggi Nautor Holdin Spa), Consorzio ravennate della cooperative di produzione e lavoro e Marina Management il 48,51% delle azioni della Viareggio porto.

Il Comune appare impegnato nella risoluzione delle questioni aperte dall'annullamento della gara ed a bandire una nuova gara.

3. PORTO TURISTICO MARINA DI PISA BOCCAD'ARNO

Il porto turistico, situato fra il Mar Ligure e l'alto Tirreno, è previsto alla sinistra della foce del fiume Arno. L'intervento di riqualificazione ambientale, che si estende su una superficie di oltre 210.000 mq, nasce come recupero di una fabbrica dismessa, la Motofides, dove la produzione è cessata alla fine degli anni '80.

Il progetto per la sua localizzazione, la foce del fiume all'interno di un Parco naturale e per la sua dimensione è stato attentamente pianificato con gli enti pubblici.

Gli altri obiettivi della trasformazione dell'area - oltre alla riqualificazione urbana di quella porzione di Marina - sono rivolti al miglioramento dell'offerta turistica del litorale pisano e all'ampliamento delle possibilità di fruizione del Parco.

Il progetto, dovuto allo studio Isola di Torino e Capolei di Roma, prevede la realizzazione di un bacino per circa 450 posti barca, strutture ricettive, un consistente sviluppo di nuova edilizia residenziale con aree a verde e viabilità relativa. Il progetto presenta caratteristiche di eco-compatibilità, stante la sua posizione in un contesto ambientale di grande pregio.

Il progetto residenziale, prevedibilmente concluso entro il 2014, prevede oltre 500 alloggi (da 50 a 150 metri quadrati ciascuno), più fondi commerciali, attività artigianali e di servizio. A cerniera tra il porto e l'edificato ci sarà il fortino (che rievocerà l'antico edificio lorenese presente a Boccadarno) che ospiterà ristorante, club nautico, centro fitness, spa, bar, esercizi commerciali e depositi per diportisti.

Le opere saranno realizzate senza modificare la linea di costa e con il risultato di ottenere un'ampia strada pedonale panoramica che delimiterà il bacino di ormeggio vero e proprio con i posti barca, suddivisi secondo un mix che risponde alle ultime tendenze del mercato.

Lo scavo del bacino è già a buon punto, grazie anche a una serie di drenaggi per tenere sotto controllo la falda acquifera ed è già in costruzione anche il molo sud e i pontili che poggeranno su pali in calcestruzzo armato su cui è posta una passeggiata in legno: entro metà 2012 il porto dovrebbe essere completato.

classe	lunghezza	numero posti
II	fino a 8 m	48
III	fino a 10 m	77
IV	fino a 12 m	92
IVa	fino a 13,5 m	9
V	fino a 15 m	36
Va	fino a 16 m	21
VI	fino a 18 m	17
VIa	fino a 20 m	11
VII	fino a 22 m	1
VIIa	fino a 22 m	15
VIII	fino a 25 m	3
VIIIa	fino a 27 m	5
IX	fino a 30 m	3
X	fino a 35 m	3
XI	fino a 40 m	2
XII	fino a 50 m	1
Totale		344

4. LIVORNO - PORTA A MARE

Il progetto Porta a mare-Porto turistico prevede la suddivisione delle aree circostanti lo storico cantiere navale "Luigi Orlando", oggi cantieri Azimut Benetti, fra attività industriali (già esistenti e riconvertite nel 2004 da Azimut Benetti dalla tradizionale cantieristica navale nella produzione di grandi yacht), trasformazione urbana e sviluppo turistico, con la un porto turistico da 600-700 posti barca nello storico porto Mediceo.

Il progetto Porta a Mare è affidato a due soggetti: Azimut Benetti, società leader nella costruzione dei grandi yacht, per la parte industriale ed a una società mista pubblico -privata, la STU "porta a mare" costituita dal Comune di Livorno e da Azimut, sia per la parte immobiliare che per il porto turistico.

L'intero progetto, che ha un'area d'intervento di circa 70.000 mq, si compone di cinque ambiti che vanno incontro alle diverse esigenze degli utenti:

- Piazza Mazzini: quest'area sarà dedicata alla realizzazione di Residenze che si svilupperanno in armonia con l'ambiente circostante, con ampi terrazzi e a due passi dal mare;
- Officine Storiche: un tempo officine del Cantiere Navale di Livorno, quest'area ospiterà uffici, attività commerciali integrate nella città con alta vocazione al servizio, alla nautica ed alle eccellenze del territorio;
- Molo Mediceo: sarà l'anima del porto turistico, per 600/700 imbarcazioni Bar, ristoranti, negozi, residenze e diversi servizi per la nautica da diporto renderanno quest'area unica e particolarmente suggestiva;
- Arsenale: quest'area ospiterà strutture turistiche e alberghiere;
- Area LIPS: sarà un'ampia zona ricettiva dedicata a proposte di svago e tempo libero, oltre che a infrastrutture turistiche.

Nel progetto della Porta a mare, i problemi maggiori riguardano il porto turistico, in attesa del via libera dall'Autorità Portuale. Resta poi da risolvere il problema delle imbarcazioni che dovranno essere spostate dal porto Mediceo e dai fossi: l'approdo alla Bellana è stato inizialmente fermato da un parere negativo della Soprintendenza.

Nel novembre 2011 è stato ipotizzata una soluzione per il porticciolo della Bellana tra Comune e Autorità Portuale, sentiti i suggerimenti di Sovrintendenza e Regione. Non dovrà essere "impattante" e non toccherà la spiaggia. Nella riunione di giovedì pomeriggio all'Autorità Portuale è stato concordato un ruolino di marcia a tappe forzate.

Sarà così possibile intervenire sul Porto il Mediceo per realizzare il Marina con le concessioni dall'Autorità ai primi del 2012.

Sono previste le prime gare per l'infrastrutturazione del Mediceo:

- per i lavori di banchinamento dell'area ex Lips, la prima porzione del "marina" ad essere sistemata;
- il prolungamento del Molo Elba;
- lavori di banchinamento dell'Andana degli Anelli.

I lavori saranno fatti a "step", in modo da consentire lo spostamento delle barche dalle aree interessate dal cantiere a quelle rimaste libere: in prospettiva tutte le barche saranno sistemate alla Bellana, per 700 barche.

Per le altre barche (sistematiche nei Fossi, abusive etc..) sarà trovata una sistemazione nel «piano della costa».

5. NUOVO PORTO TURISTICO DI CECINA

Nel luglio 2000 è stato affidato l'incarico del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo, del nuovo porto turistico di Cecina, con una dotazione di 990 posti barca alcuni dei quali in grado di ospitare superyacht, motopescherecci e barconi per il turismo nautico.

Dopo un lungo iter è stata recentemente rilasciata la concessione per la realizzazione dell'intervento.

Il PRPT prevedeva una struttura di qualità, nel senso dell'attrattività e dell'offerta di servizi, e, nel contempo, intendeva favorire la pesca allocando un numero di posti barca per pescherecci fino a 18 m; riservando spazi alla manutenzione e alla cantieristica locale, offrendo uno sbocco a mare alla "cittadella della nautica" per promuovere l'imprenditoria locale e per favorire il tessuto produttivo finalizzato alla nautica.

È prevista una consistente percentuale di posti barca per la "nautica sociale" (barche con lunghezza inferiore ai 10 m), oltre a spazio per gli sport minori (canoa, tavola) e spazi per le associazioni locali.

L'area portuale è suddivisibile in quattro più uno sub comparti che permettono di evidenziare i cinque obiettivi strategici del Piano:

- A1 sub comparto della darsena, banchine e dei servizi connessi, realizza l'obiettivo cardine dell'intervento: riqualificare e ottimizzare l'approdo esistente in una struttura finalizzata alla portualità turistica, di profilo competitivo sia in termini di posti-barca (massimo previsti in 900) sia di standard qualitativi;
- A2 sub comparto dei servizi tecnici, pescherecci e delle attività veliche e sportive realizza l'obiettivo strategico di completamente delle attività direttamente connesse alla nautica; in prossimità dell'imboccatura portuale sono proposte le aree per le attività pescherecce e per quelle sportive veliche, affinché le imbarcazioni di queste aree possano guadagnare il mare aperto senza difficoltà e senza trovare intralcio negli attracchi del marina. I pescatori locali dispongono di 15 attracchi attrezzati per la motopesca. In questo ambito sono collocate una piattaforma per atterraggio di elicotteri, sovrastante gli impianti tecnologici del porto oltre a due uffici, uno a servizio dell'elipista e l'altro per ospitare la Capitaneria di Porto;
- A3 sub comparto dell'assistenza cantieristica ed esposizione nautica realizza l'obiettivo dell'integrazione con lo sviluppo delle attività imprenditoriali a servizio della Cittadella della Nautica e della imprenditoria gravitante sulla provincia di Livorno con attività di manutenzione e rimessaggio, il porto a secco e i laboratori per le attività artigiane e il bricolage nautico, il centro espositivo (anche il centro congressi è a servizio delle iniziative promozionali e culturali);
- A4 sub comparto per strutture ricettive e per attività urbane realizza l'obiettivo dell'integrazione con servizi di livello superiore dei servizi esistenti a livello urbano con l'area commerciale, il centro benessere, la palestra e la piscina adiacenti al centro alberghiero-congressuale e i ritrovi d'ambiente marinaro oltre a ricettività residenziale e servizi alberghieri strettamente connessi a servizi congressuali e convegnistici, e insieme ricettività temporanea agli utenti dei posti barca in appartamenti da affittare;
- A5 sub comparto fiume che viene interessato dall'obiettivo complesso (scomponibile in sottobiettivi) del riequilibrio del rapporto foce Cecina, assetto costiero e trasformazioni urbane per arrivare a definire una configurazione portuale che attui una netta separazione dello specchio acqueo del marina dalle acque del Cecina. Tale impostazione è finalizzata al raggiungimento di sottobiettivi fondamentali sia dal punto di vista della funzionalità portuale sia dal punto di vista degli equilibri fiume/mare.

Gli studi eseguiti nell'ambito della fase di progetto preliminare del Porto turistico del gennaio 2002 completati nel 2007 in fase di progetto definitivo hanno teso ad assicurare la compatibilità del porto con il nuovo profilo delle spiagge previsto dal progetto di ripascimento della Provincia di Livorno.

6. IL POLO NAUTICO DI PORTOFERRAIO

Il sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica, secondo l'accordo di pianificazione sottoscritto da Regione Toscana, Provincia e Comune di Portoferraio 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 - approdo di S. Giovanni (articolazione turistica e per la nautica minore), il porto commerciale (che gestito dall'Autorità Portuale può offrire comunque spazi per il diportismo crocieristico o di grandi dimensioni).

Il Porto Turistico di Portoferraio è costituito da:

- 1. Porto Turistico Cantieri destinato alle attività di costruzione, riparazione, rimessaggio e complementari delle imbarcazioni e connesso all'ormeggio di imbarcazioni medio grandi;
- 2. Porto Turistico di S. Giovanni destinato alle imbarcazioni medio piccole, complementare e connesso alla riqualificazione e alla fruizione pubblica di S. Giovanni 4.2;
- 3. porto commerciale quale porto di transito delle aree destinate alla nautica da diporto nell'ambito del porto commerciale.

Per l'area del Porto Cantieri è prevista la riqualificazione del quadrilatero attorno alla vecchia centrale ENEL e all'edificio Coppedè, con attrezzature di interesse generale, sia a carattere commerciale che culturale: Museo del mare, Stazione Marittima, Capitaneria di Porto, oltre a parcheggi e verde urbano. La struttura architettonica della imponente centrale Enel è totalmente conservata e recuperata. Le trasformazioni avverranno all'interno. Lo specchio d'acqua del Porto cantieri ospiterà un approdo turistico per imbarcazioni medio grandi, il 10% dei posti barca sarà per imbarcazioni in transito da gestire in convenzione con l'Amministrazione Comunale. A terra vi saranno attrezzature per la produzione, rimessaggio, riparazione e refitting di piccole, medie e grandi imbarcazioni. La realizzazione del porto turistico, come definito dal regolamento urbanistico, e dai conseguenti strumenti attuativi, è subordinata alla presentazione di un progetto complessivo, di sviluppo industriale, produttivo, infrastrutturale, occupazionale. Per San Giovanni è prevista la realizzazione di un porto turistico per imbarcazioni medio piccole, con caratteristiche tali da garantire un basso impatto ambientale; il 10% dei posti barca dovrà essere destinato alle imbarcazioni in transito, la loro gestione dovrà essere coordinata con l'Amministrazione Comunale.

PROPOSTA ESAOM

Per accelerare i tempi della realizzazione dell'intero progetto portuale e quindi avere, di conseguenza, una positiva ricaduta economico - finanziaria e sociale sull'intera comunità, ha proposto di inserire nella Variante al Regolamento Urbanistico e nel Piano Regolatore Portuale quale onere sociale per il soggetto che intende realizzare il Porto Cantieri la costruzione a proprie spese dei necessari posti barca a San Giovanni, da concedersi gratuitamente al Comune (o a un Ente/Fondazione appositamente costituito e regolamentato dal Comune) al fine di destinarli ad uso unico ed esclusivo delle imbarcazioni dei residenti di Portoferraio che attualmente non hanno un posizionamento stabile.

La struttura dovrà essere leggera, non impattante, adeguatamente inserita nel contesto paesaggistico-ambientale-naturalistico, destinata a circa 130 posti barca (che alla conservazione degli attuali 75 porterà ad un totale di oltre 200 posti barca) per piccole imbarcazioni di dimensioni fino ad 8 metri di lunghezza; la realizzazione a spese del soggetto attuatore dovrà essere necessariamente ricavata all'interno della sostenibilità dell'intero progetto di sviluppo portuale. In tal modo sarebbero risolte tutte le problematiche legate alla diversa destinazione, funzionalità, complementarità e caratteristiche dei due porti (Porto Cantieri e San Giovanni), il problema dei posti barca dei residenti, liberando soprattutto i posti barca all'interno della Darsena Medicea destinandoli alle imbarcazioni turistiche in transito, e ridurrebbe i problemi legati all'impatto ambientale, sociale e di riqualificazione della frazione di San Giovanni ed al contempo non si dilaterrebbero i tempi per la realizzazione del Porto Cantieri e della riqualificazione del waterfront ed alla relativa creazione di posti di lavoro.

7. PORTO TURISTICO DI RIO MARINA

L' Accordo di Pianificazione Variante alla Portualità turistica e commerciale del Comune di Rio Marina del 2009 ha individuato gli obiettivi di potenziamento della portualità turistica.

È ancora in fase di approvazione il nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede un nuovo porto commerciale in località Vigneria – con due banchine e la previsione anche dell'attracco di navi da crociera – e dei lavori di prolungamento dell'attuale porto per trasformarlo in porto turistico.

Rio Marina proprio per la sua carenza di attrezzature non è all'altezza dei porti del sistema dell'arcipelago e della Costa degli Etruschi. Lo sviluppo del settore nautico dovrà risolvere la domanda del turismo in genere e, soprattutto, le necessità dei residenti di Rio e dell'Elba per i quali sono necessarie valide attrezzature durante tutto l'anno, soprattutto per il settore della pesca.

Dopo i residenti l'attenzione va rivolta a chi possiede una seconda casa nell'Elba o una casa nel continente e vuole tenere la barca a Rio. Molte sono le potenzialità di questa cittadina che grazie alla sua posizione, con un'adeguata politica di riassetto e riorganizzazione della struttura portuale esistente, potrebbe diventare una valida alternativa agli altri porti elbani, sia per il turismo stanziale, sia soprattutto per quello di transito.

L'unico porto della costa orientale dovrà rispondere in modo adeguato alla domanda del settore nautico con un numero di posti barca tale da soddisfare le esigenze e con un nuovo scalo traghetti che permetta anche a chi non ha la barca di raggiungere l'Elba, in alternativa a Portoferraio.

La formazione di un vero e proprio porto turistico con un nuovo waterfront all'altezza di una località turistica, volto a valorizzare le emergenze architettoniche esistenti recuperandole e riorganizzandole, riporterà Rio Marina all'altezza dei porti più organizzati.

Il porticciolo potrà essere realizzato sia da un Ente pubblico come il Comune, che da privati o da una società mista, con una delle tante possibili procedure (dal DPR 509/1997 al project financing); in ogni caso dovrà avere una sezione destinata alla pesca sportiva (non sono manifeste esigenze di pesca professionale) e una (come si è detto una parte cospicua) al libero transito delle imbarcazioni.

L'amministrazione comunale ha lamentato una disparità di trattamento rispetto ai progetti di Portoferraio, che beneficia di un iter più rapido e di una maggior "sensibilità" al merito del progetto.

8. PORTO TURISTICO DI MARCIANA

Anche in questo caso è stato avviato nel 2009 il procedimento per l'accordo di pianificazione per il Piano regolatore Portuale.

Un progetto di nuovo porto turistico di Marciana Marina, presentato qualche anno fa, prevedeva invece dei 350 posti barca previsti dal piano regionale dei porti e degli approdi turistici, di realizzarne 585, che farebbero salire i parcheggi necessari a 800.

L'attuale porticciolo invece ospita in tutto circa 360 posti barca, per una lunghezza massima di 30 metri. Dopo l'individuazione di quattro tipi di progetto il Comune ha proposto i vari modelli in maniera partecipata alla cittadinanza, alle realtà associative e agli operatori economici locali.

9. IL PORTO TURISTICO DI PIOMBINO

Il Complesso Integrato della Nautica di Piombino si propone di:

- fornire un collocamento alle imbarcazioni di ridotte dimensioni (valutate in circa 100 imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8 m) diffuse nel territorio comunale in ambiti non idonei (nautica sociale);
- offrire accoglienza a imbarcazioni di lunghezza superiore a 10 m (50÷60% dei posti barca complessivamente disponibili) con una quota residua per i superyacht (lunghezza superiore a 40 m) per i quali attualmente nell'area della Toscana centro meridionale è stata riscontrata la totale carenza di strutture di accoglienza adeguate.

Ai fini del dimensionamento delle strutture di accoglienza i parametri di riferimento sono:

- N° complessivo di posti barca: 1.500 di cui:
 - imbarcazioni fino a 10m = 40%
 - imbarcazioni tra 10,1 m e 20 m = 55%
 - imbarcazioni oltre i 20,1 m = 5%

Il porto turistico localizzato a Molo Batteria (polo del diportismo) potrà accogliere indicativamente una flotta tipo di circa 700÷800 imbarcazioni di dimensioni medio grandi, mentre l'approdo turistico localizzato in località Chiusa di Pontedoro (polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche) potrà accogliere indicativamente una flotta tipo di circa 700÷800 imbarcazioni di dimensioni medio piccole tra cui sono incluse anche quelle della nautica sociale.

I parametri del sistema

a) Porto turistico polo del diportismo

- capacità ricettiva indicativa fino a 750 posti barca (100%)

- Flotta tipo:
 - a. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m = 90% (valore massimo)
 - b. Imbarcazioni di lunghezza maggiore di 20,1 m = 10% (valore minimo)

b) Approdo turistico polo della cantieristica

- capacità ricettiva indicativa fino a 750 posti barca = 100%

- Flotta tipo:
 - a. Imbarcazioni di lunghezza fino a 7,5 m (nautica sociale) = 15 % (valore minimo)
 - b. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 7,6 e 16 m = 75 %
 - c. Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 16,1 e 20 m = 10 % (valore massimo)

Nel porto turistico del polo del diportismo almeno l'1% dei posti barca dovrà essere riservato alle imbarcazioni di lunghezza maggiore o uguale a 30 m (superyacht).

Nell'approdo turistico del polo della cantieristica dovrà essere comunque garantita l'accoglienza della flotta della nautica sociale corrispondente ad almeno 100 imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8 m.

Sui valori sopra indicati è ammessa una tolleranza del +/- 10% sia sulla capacità ricettiva che sulle quote relative alla diverse classi di imbarcazioni che compongono le flotte, comunque il numero complessivo di posti barca dei due poli non può superare le 1.500 unità.

Una quota dei posti barca disponibili deve essere riservata al charter nautico e alle attività turistico/sportive ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto, per le imbarcazioni dei diving, delle scuole di vela e patenti nautiche, delle scuole di pesca e alle imbarcazioni in transito.

Nel caso specifico, sia nel porto turistico del polo della nautica che nell'approdo turistico del polo della cantieristica, come indicato nei testi tecnici di riferimento e confermato nei documenti di Piano, dovrà essere riservata una percentuale pari al 10% del numero totale dei posti disponibili al charter ed alle imbarcazioni dei diving e delle scuole (vela, nautica, pesca, etc.), ed una percentuale del 10% alle imbarcazioni in transito, fermo restando la possibilità di allocazione dinamica delle disponibilità di posti barca fra le due tipologie.

Nell'area di Poggio Batteria dovrà essere realizzato un nuovo centro civico con la collocazione di funzioni urbane pregiate quali attività direzionali, culturali, di servizio alla persona, commerciali e servizi di utilità

pubblica, preferibilmente a servizio della portualità e della nautica, la cui presenza possa rafforzare l'effetto "Porta a Mare". Il nuovo complesso si configurerà contemporaneamente come porta a mare e porta di accesso al sistema del Porto turistico e del Porto commerciale. A questo fine nella proposta progettuale, che per quanto possibile dovrà prevedere parcheggi coperti su più livelli (silos), così da limitare l'uso del suolo e creare immagini percettivamente significative e caratterizzanti, dovrà essere prevista la realizzazione di un sistema di collegamento (pedonale e carrabile) con le strutture del nuovo porto turistico e con le aree di accoglienza in esso previsto, indipendente dalla viabilità di accesso al porto commerciale.

Attuazione

Sono stati presentati tre progetti presentati a Poggio Batteria, secondo le procedure delle legge Burlando, che dovranno adeguarsi al piano guida integrato della nautica. Successivamente è convocata una conferenza dei servizi istruttoria per valutare il progetto da ammettere alla fase successiva.

Il Comune, al contrario di quanto espresso dai tecnici della Regione, non ritiene necessaria l'approvazione di un piano regolatore portuale.

Sintesi dei tre progetti presentati:

1. Berrighi-Coop l'Ormeggio

Il progetto della Coop l'Ormeggio, che ha già costruito e gestisce il porto turistico Marina di Salivoli, presentato congiuntamente alla ditta Berrighi di Venturina e a cui ha aderito l'armatore Vincenzo Onorato (Moby). Si prevedono 700 posti barca da 12 a 40 metri e 5 punti ormeggio per piccole navi da crociera fino a 80 metri. Il costo è previsto in 90 milioni di euro.

2. Pedroni-Marina Tor del Sale

Il progetto della "Marina di Torre del Sale", con l'imprenditore piombinese Claudio Pedroni, è il più piccolo dei tre. Sono previsti 508 posti barca da 10 a 30 metri, oltre a 30 posti per unità da pesca e un mercato del pesce di circa 720 mq. Il costo si aggira su 60 milioni di euro.

3. Porto turistico Arcipelago

Il progetto più grande è quello proposto dalla società "Porto turistico dell'Arcipelago" di Firenze. I posti barca sono 800 oltre a una struttura coperta per il rimessaggio di circa 40 mila mq. Non si conoscono i costi.

10. IL PORTO DI PUNTA ALA

Il Porto di Punta Ala con la ricettività di circa 1000 imbarcazioni, uno Yacht Club con piscina e spiaggia riservata, un cantiere navale, ha rappresentato fino a oggi un polo di eccellenza della portualità turistica a livello regionale, nazionale e nel bacino del Mediterraneo.

Ambienti specializzati l'hanno classificato come il migliore porto turistico d'Italia e tra i dieci migliori del Mediterraneo. La gestione ambientale del suo ambito, vede annualmente conferito il riconoscimento della **Bandiera Blu della Foundation for Environmental Education (FEE)** e l'insieme del comprensorio ottiene il riconoscimento delle *Cinque Vele di Legambiente*.

L'eccellenza – oltre che per il contesto ambientale del quale costituisce ormai una componente perfettamente integrata e indissolubile e per l'ubicazione che lo vede come approdo di lancio verso l'Arcipelago Toscano, la Corsica e la Sardegna – è rappresentata dall'elevato standard dei servizi portuali offerti.

L'attività nella vela a livello nazionale e mondiale (Coppa America/Luna Rossa) del prestigioso Yacht Club Punta Ala e dalla presenza nel comprensorio adiacente di un campo da golf (18 buche con club aperto tutto l'anno), un galoppatoio, un campo da polo, un maneggio e ricovero cavalli, impianti sportivi, alberghi piccoli ma di grande raffinatezza, 4 km di spiagge bianche libere e attrezzate con strutture all'avanguardia immerse nel verde.

I nuovi scenari competitivi – anche nel diportismo nautico – pongono esigenze di riqualificazione e adeguamento tecnico-funzionale.

Dovrà essere garantita la sicurezza agli ormeggi rispetto alla traversia da grecale e aumentare, per quanto possibile all'interno delle opere di difesa da grecale, la capacità di accogliere agli ormeggi imbarcazioni charter comprese quelle di dimensioni da 20 m e superiori, le regate veliche anche per imbarcazioni d'altura senza limitazioni stagionali, la nautica accessibile, l'ospitalità dei pescherecci durante avverse condizioni meteo invernali.

Le modifiche di carattere diretto sono sintetizzabili in:

- miglioramento dell'efficienza energetica;
- miglioramento della gestione ambientale del porto e specchio acqueo;
- manutenzione del bene demaniale tenuto al necessario livello operativo e funzionale fino al termine della durata della concessione quando ritornerà in possesso dell'Amministrazione;
- concorso alla realizzazione e differenziazione di offerta di posti di ormeggio che risponda alla tipologia dei natanti e del turismo nautico;
- realizzazione in una parte dell'ampliamento di un'area con posti d'ormeggio e zone a terra dedicate alle funzioni portuali pubbliche (ricovero pescherecci in condizioni meteo avverse, posti di ormeggio per charter e turismo nautico, base nautica accessibile per diversamente abili, manifestazioni veliche di livello nazionale e internazionale in tutti i periodi dell'anno, scuola di vela, etc.);
- ampliamento (raddoppio circa) dell'area cantieristica per rispondere alle richieste del mercato della cantieristica navale di manutenzione, refitting, stazionamento, anche di imbarcazioni superiori ai 20 metri. La conseguenza si tradurrà in posti di lavoro con ricaduta sull'indotto;

Il Porto vive tutto l'anno, anche se soffre, come tutto il resto, del problema della stagionalità.

Il cantiere nautico, i servizi portuali, i servizi di charter, le regate, le necessarie manutenzioni, la gestione delle emergenze meteo marine, l'ospitalità offerta ai pescherecci restano sempre operativi.

La modifica dell'avamposto potrebbe prevedere la costruzione di nuovi moli di protezione dalle traversie da N-NE e l'utilizzo di parte dell'attuale scogliera, nel rispetto di Punta del Barbiere e delle sue adiacenze.

Nell'area di ampliamento si prevede la realizzazione di tre zone: una riservata a posti barca di grandi e medie dimensioni rispondenti a indicazioni di mercato e per reperire risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere; una riservata alle funzioni di interesse pubblico quali transiti, turismo nautico dei charter, base nautica accessibile ai diversamente abili con relativa scuola di vela organizzata dallo Yacht Club Punta Ala, eventi nautici/regate di rilevanza nazionale e internazionale collocabili in ogni periodo

dell'anno ed una destinata ad accogliere l'espansione dell'area cantieristica attualmente presente.

Per ciò che riguarda l'area a terra del porto si prevede una serie d'interventi tra cui:

- ammodernamento degli impianti e dei servizi esistenti;
- incremento dell'efficienza energetica degli impianti portuali e ottimizzazione della gestione ambientale integrata;
- ampliamento dell'area di cantiere della Marina di Punta Ala;
- sistemazione di aree da dedicare alle funzioni d'interesse pubblico quali sala briefing per la nautica accessibile ai diversamente abili, regate e servizio charter;
- redistribuzione dei parcheggi con collegamenti organizzati tra quali interni ed esterni all'area portuale;
- miglioramento della qualità ricettiva, dell'accoglienza e della rappresentanza (sala multifunzionale per convegni e museo di archeologia subacquea a integrazione della rete museale toscana).

11. IL PORTO DI TALAMONE

Si sviluppa a Est dell'omonimo promontorio e impegna un tratto di costa esteso per circa 1.000 m.

Il porto accoglie una media di 700 imbarcazioni, con punte massime di circa 850 imbarcazioni nel periodo estivo, può essere distinto in tre aree: la parte centrale gestita dall'Autorità marittima e due specchi acquei collocati nella parte sud e nella parte nord del Porto, stesi per 43.000 mq circa, gestiti tramite concessioni demaniali marittime (rilasciate da Capitaneria di Porto) da 24 concessionari (privati, circoli, associazioni, cooperative, società).

È costituito da:

- diga frangiflutti che protegge il porto dai venti provenienti dal settore trasversali a principale;
- banchina di riva, articolata in più tratti, gestita dall'Autorità Marittima, dotata di scivolo di alaggio, impianto di rifornimento carburante, area e gru per l'alaggio e il varo;
- sottile striscia di terra che, chiudendo il litorale della baia di Talamone a Ovest, delimita la foce del canale scolmatore occidentale dell'adiacente piana bonificata.

Dalla metà degli anni Settanta del Novecento a oggi, l'ambito diportistico di Talamone si è via via consolidato come un riferimento per la nautica, senza tuttavia che si creassero le dotazioni necessarie per la qualità ambientale, funzionale e della sicurezza.

Imbarcazioni di piccole dimensioni, circa 180, trovano posto nella parte conclusiva del canale collettore. Solo un numero limitato di imbarcazioni, non superiore alle 480 unità, ha disponibilità completa di servizi a terra (acqua, smaltimento rifiuti, corrente elettrica).

Il Quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani", nel Piano di indirizzo territoriale regionale, individua la capacità ricettiva esistente del porto di Talamone in 885 posti barca e classifica il sito tra gli ormeggi "che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici".

Il Piano Strutturale comunale e le varianti adottate nel 2009 tramite procedura di Accordo di Pianificazione ai sensi della LRT 1/2005 contengono il nuovo scenario, aggiornato alla legislazione nazionale e regionale, al nuovo Piano di indirizzo territoriale regionale (Pitr) approvato con DCR 72/2007 e al Masterplan "La rete dei porti toscani", contenuto nel Pitr. Dal Piano strutturale alle Varianti adottate nel 2009, la pianificazione del porto di Talamone passa attraverso un apposito tavolo tecnico fra Regione Toscana, Provincia di Grosseto, Comune di Orbetello e Comune di Monte Argentario.

Il tavolo tecnico conclude i lavori il 22 aprile 2008 con un verbale firmato da tutti i partecipanti, concordando un ampliamento del numero di posti barca fino a 1000, convenendo che il numero effettivo dei posti barca è compito degli atti urbanistici operativi (regolamento urbanistico o piano regolatore portuale); che è opportuno procedere con accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 21 della Lr 1/2005.

Dopo l'avvio dell'accordo:

- la Conferenza dei servizi tra le strutture tecniche regionali, provinciali e comunali è stata chiusa il 25 maggio 2009;
- l'intesa preliminare fra Regione Toscana, Provincia di Grosseto e Comune di Orbetello, ai sensi dell'art. 22 della Lr 1/2005, è stata firmata in data 10 agosto 2009;
- il Consiglio comunale ha adottato le varianti al Piano strutturale al Piano regolatore generale comunale in data 2 settembre 2009.

Le varianti al PRG e al PS individuano l'ambito "Porto turistico di Talamone" che comprende aree, fabbricati, impianti, attrezzature, servizi pertinenti all'esercizio dell'attività portuale, con le seguenti finalità:

- in relazione al fronte mare: garantire una migliore messa in sicurezza dei fattori di rischio che potrebbero portare al degrado di parti dell'importante prateria di posidonia presente nel golfo;
- in relazione al fronte mare-terra: favorire i processi di rinaturalizzazione a valle del porto, quali la formazione di spiagge derivanti dai processi naturali di erosione e salvaguardia degli habitat naturali, e quelli idraulici di assorbimento e deflusso connessi agli scoli delle acque piovane;

- in relazione al fronte territorio: realizzare un equilibrio funzionale nell'uso e fruizione tra le aree destinate al costruito e alle infrastrutture di servizio e le aree naturali, quelle coltivate e quelle a verde pubblico;
- in relazione allo sviluppo sociale ed economico: trasformare l'attuale ormeggio, privo di servizi e di strutture, in porto turistico, quale struttura produttiva sul territorio, e rivitalizzare il centro abitato di Talamone, attualmente quasi abbandonato nei periodi invernali.

Si intende così garantire una soluzione integrata, che consenta di identificare in maniera unitaria il centro abitato di Talamone, il Porto e tutta l'area naturale retrostante.

In ordine alla specializzazione dello scalo, le funzioni ammissibili nell'ambito portuale sono:

- turistico e diportismo nautico (ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di posti barca);
- servizi di assistenza, cantieristica, manutenzioni e riparazioni;
- attrezzature e servizi per la pesca (di rilievo locale).

Le osservazioni, in particolare da parte delle Associazioni Ambientaliste, criticano i contenuti dell'intervento ritenuto di grande impatto dal punto di vista ambientale e paesaggistico interpretando i contenuti e le dimensioni massime ammesse dalla variante come un "progetto di porto" che sarà, invece, oggetto del Piano Regolatore Portuale.

Il Comune ha deciso di procedere allo studio delle alternative progettuali, anticipando le riflessioni e le determinazioni operative proprie di un Piano Regolatore Portuale, in modo da integrare e correggere le varianti in corso, alla luce degli approfondimenti progettuali.

È stato predisposto uno studio di tre alternative, sul quale è stato avviato un confronto pubblico, mediante la pubblicazione sul sito e l'invio degli elaborati a Regione Toscana e Provincia di Grosseto, nell'ambito della collaborazione fra istituzioni prevista dalla LR 1/2005 e in vista della Conferenza dei servizi per chiudere l'accordo.

Con l'insediamento della nuova amministrazione prende campo l'ipotesi di un Porto Verde, e interventi limitati a standard, viabilità e servizi igienici obbligatori ai sensi di legge, con stralcio delle previsioni di attività integrate commerciali e produttive, della creazione di una nuova diga foranea, della deviazione del canale e con la definizione di un dimensionamento di circa 600 posti barca (inferiore all'attuale configurazione, di circa 850 posti barca, derivante dalle concessioni rilasciate nel tempo dall'organo allora competente).

12. PORTO SANTO STEFANO

Il problema dei pontili ha portato al centro dell'attenzione la carenza di PRP approvato o del tutto assente come a Porto Ercole: i pontili tutti non hanno una regolarità urbanistica.

Per quanto riguarda il bacino portuale del Valle è ancora in vigore il Piano Regolatore redatto nel 1958 dal Genio Civile - Opere Marittime di Roma e approvato con decreto ministeriale il 22 dicembre 1958. Ad esso si ispirano i lavori di prolungamento del Molo Garibaldi tuttora in corso.

Lo sviluppo vertiginoso del diporto nautico e l'evolversi della situazione industriale dell'entroterra maremmano imposero la redazione di un nuovo piano regolatore del porto. Il Comune trasmise il piano all'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano nell'agosto del 2006 dopo numerosi incontri con enti e istituzioni, dopo i dovuti passaggi in consiglio comunale, dopo aver ottenuto i necessari pareri favorevoli di Enti e istituzioni.

Raggiunta, la prescritta "intesa" con l'Autorità marittima. Il Piano Regolatore portuale fu adottato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano in data 24 agosto 2006. Dopo l'adozione il PRP arriva al Consiglio superiore dei lavori pubblici che nel marzo 2007 dà parere favorevole, ma con prescrizioni circa la Valutazione di impatto ambientale (circa 100 quesiti). Dopo la risposta del Comune ne vengono ulteriormente posti 32.

L'amministrazione comunale risponde alle domande il 19 marzo 2008.

Il 1° Aprile 2010 il Piano Regolatore Portuale ottiene il parere favorevole della Regione sulla VIA ministeriale.

Anche il Porto di Porto Ercole ha bisogno di essere sviluppato con un Piano regolatore e Cala Galera non può rimanere senza strutture e servizi intorno a sé, necessari invece per farlo.