



Comune di Campiglia Marittima
Comune di Piombino
Provincia di Livorno

piano strutturale intercomunale

Variante Generale al Piano Strutturale d'Area

sistema portuale

elaborato a seguito dell'esame delle osservazioni, integrato con appendice di chiarimento al contributo collaborativo ex art. 53 LRT n. 65/2014 Regione Toscana - Direzione Generale, Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Settore Logistica e Cave del 15/06/2023

UFFICIO DI PIANO
Coordinamento politico
Sindaco Comune di Piombino
Francesco Ferrari

Assessore con deleghe all'urbanistica
Giuliano Parodi

Sindaco Comune di Campiglia M.ma
Alberta Ticciati

Coordinamento tecnico
Responsabile Ufficio di Piano
Salvatore Sasso

Responsabile del Procedimento
Annalisa Giorgetti

Responsabile coordinamento VAS
Laura Pescini

Collaboratori
Mariasaria Mezzacapo
Mario Ferrari
Valerio Buonaccorsi

GARANTE DELL'INFORMAZIONE E
DELLA PARTECIPAZIONE
Paola Meneganti

PROGETTO URBANISTICO
Riccardo Luca Breschi - coordinatore
Roberto Farina
Andrea Giraldi
Antonio Conticello
Diego Pellattiero
Luca Agostini

STUDI GEOLOGICI
Massimo Fanti

STUDI IDROLOGICO-IDRAULICI
Tiziano Staiano

STUDI AGRONOMICI
Gian Luca Galli
Andrea Fedi

STUDI AMBIENTALI
Maurizio Bacci
Stefano Corsi

ASPETTI SOCIOECONOMICI
Claudio Salvucci
Daniele Mirani

ASPETTI GIURIDICI
Giacomo Muraca

VAS E VALUTAZIONE DI INCIDENZA
Mariagrazia Equizi
Andrea Lucioni

doc.8

Indice generale

1. Contenuti e finalità del documento.....	5
2. Ricognizione delle strategie, obiettivi e prescrizioni del PIT/PPR.....	7
Lo Statuto del territorio.....	8
La strategia di sviluppo territoriale.....	23
3. Ricognizione delle infrastrutture e degli ambiti portuali costituenti il Sistema portuale del Comune di Piombino e relativi indirizzi per il Piano Operativo.....	30
A. Porti di rilevanza economica nazionale e internazionale - PORTO COMMERCIALE/PASSEGGERI DI PIOMBINO.....	32
Descrizione.....	32
Azioni strategiche del PSI.....	34
Obiettivi specifici del PSI.....	34
Indirizzi per il Piano Operativo.....	35
Rispondenza delle strategie, obiettivi e indirizzi del PSI con il PIT/PPR.....	35
B.1 - Porti di rilevanza economica regionale - IL COMPLESSO INTEGRATO DELLA NAUTICA, ARTICOLATO IN POLO DEL DIPORTISMO E POLO DELLA CANTIERISTICA, DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ ITTICHE.....	38
Descrizione.....	38
Specifiche per il Piano Operativo.....	40
B.2 - Porti di rilevanza economica regionale - PORTO TURISTICO MARINA DI SALIVOLI.....	41
Descrizione.....	41
Specifiche per il Piano Operativo.....	41
C.1 - Attrezzature minori - PORTICCIOLO DI MARINA.....	42
Descrizione.....	42
Specifiche per il Piano Operativo.....	42
C.2 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO DELLE TERRE ROSSE.....	44
Descrizione.....	44
Specifiche per il Piano Operativo.....	44
C.3 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO ACQUAVIVA.....	46

Descrizione.....	46
Specifiche per il Piano Operativo.....	46
C.4 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO VALNERA.....	47
Descrizione.....	47
Specifiche per il Piano Operativo.....	47
C.5 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO GOLFO DI BARATTI.....	48
Descrizione.....	48
Specifiche per il Piano Operativo.....	48
D. Altri ambiti - PORTO DI TOR DEL SALE.....	49
Descrizione.....	49
Specifiche per il Piano Operativo.....	49
<i>Allegati:</i>.....	50
1. Individuazione degli ambiti costituenti il Sistema portuale del PSI.....	50
2. “Schede di sintesi sulla qualità funzionale dei porti e degli approdi turistici della Toscana” del Masterplan dei Porti relative ai porti e approdi del sistema portuale del PSI.....	50

1. Contenuti e finalità del documento

Il presente documento, che costituisce parte integrante della Disciplina del Piano, contiene la ricognizione e la sistematizzazione delle strategie e degli obiettivi contenuti nella disciplina di piano (*Doc. 4 Disciplina di Piano - Art. 27; Doc. 4a UTOE e dimensionamento di piano; Doc. 7 Intesa sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'AdSP. del Mar Tirreno Settentrionale*) in relazione al sistema dei porti, approdi e attrezzature minori presenti sul territorio del Comune di Piombino.

Il presente documento contiene pertanto:

- una ricognizione delle strategie, obiettivi e prescrizioni riferibili al sistema portuale contenute nel PIT/PPR,
- una ricognizione, in coerenza con la “La nuova classificazione dei porti toscani”, Allegato A1 del Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan, delle infrastrutture portuali costituenti il “Sistema portuale” del Comune di Piombino,
- una sistematica descrizione accompagnata da una specificazione previsionale coerente con gli obiettivi e indirizzi generali definiti dal PSI e con i contenuti del Masterplan “La rete dei porti toscani”, riferita ad ogni singola infrastruttura portuale costituente il “Sistema portuale” del Comune di Piombino.

Per la scheda “A. Porti di rilevanza economica nazionale e internazionale - PORTO COMMERCIALE/PASSEGGERI DI PIOMBINO” viene riportata una ricognizione delle strategie, obiettivi e prescrizioni del PSI che viene rapportata alle strategie e agli indirizzi contenuti nel Masterplan dei porti della Regione Toscana.

Per le schede relative ai porti e approdi turistici di rilevanza regionale (Schede B) viene riportata una precisazione riguardante il dimensionamento massimo ammissibile in termini di “posti barca”, una specificazione in merito alle eventuali nuove previsioni affidate alle infrastrutture, un dettaglio delle funzioni ammissibili e una specificazione, laddove necessaria, delle azioni da mettere in atto per perseguire la piena funzionalità del porto e delle sue aree a terra con riferimento ai requisiti del Masterplan.

Per le schede relative alle attrezzature minori (Schede C) viene riportata una precisazione riguardante le eventuali nuove previsioni affidate a tali infrastrutture.

Viene infine definita una scheda specifica relativa al bacino portuale ex industriale di Tor del Sale (Scheda D) che riporta una precisazione riguardante la nuova previsione affidata a tale infrastruttura con riferimento al più complessivo intervento di riqualificazione e bonifica della ex centrale termoelettrica.

Completano il presente documento un'individuazione cartografica delle infrastrutture costituenti il sistema dei porti, approdi e attrezzature minori presenti sul territorio del Comune di Piombino e gli estratti delle *“Schede di sintesi sulla qualità funzionale dei porti e degli approdi turistici della Toscana”*, Allegato A3 del Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan relative al Porto turistico di Marina di Salivoli (Scheda n. 3), al'Approdo turistico di Molo Batteria (Scheda n. 17) e all'Approdo turistico della Chiusa di Pontedoro/Cornia Vecchia (Scheda n. 18).

2. Ricognizione delle strategie, obiettivi e prescrizioni del PIT/PPR

Come noto l'implementazione paesaggistica del Piano di Indirizzo territoriale (PIT), approvata con deliberazione del C.R.T. n. 37 del 27.03.2015 (divenuta efficace a seguito della pubblicazione sul BURT del 20.05.2015), ha valore di Piano Paesaggistico ai sensi dell'art. 135 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004, e produce effetti immediati (fin dall'adozione avvenuta nel luglio 2014) sulla pianificazione territoriale ed urbanistica comunale nonché sugli interventi edilizi che interessino beni paesaggistici riconosciuti.

La disciplina del PIT è costituita da:

- disposizioni riguardanti lo **Statuto del territorio**, costituenti integrazione paesaggistica del PIT, articolato in:
 - disciplina relativa alle invarianti strutturali (di cui al Capo II della disciplina del piano e al relativo Abaco)
 - disciplina a livello d'ambito contenuta nelle "schede degli ambiti di paesaggio"
 - disciplina dei beni paesaggistici di cui all'elaborato 8B (e relativi allegati), declinata in obiettivi, direttive, prescrizioni e prescrizioni d'uso
- disposizioni riguardanti la **Strategia di sviluppo territoriale**, recante disposizioni relative:
 - alla pianificazione territoriale in materia di offerta di residenza urbana,
 - all'accoglienza per l'alta formazione e la ricerca,
 - alla mobilità intra e interregionale,
 - la presenza industriale in Toscana,
 - le connessioni tra la strategia dello sviluppo territoriale regionale e il Quadro strategico nazionale (contenute nell'elaborato "La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007-2013"),
 - gli indirizzi e le prescrizioni per la pianificazione delle infrastrutture dei porti e degli aeroporti toscani contenuti nel "**Masterplan dei porti toscani**" e nel "**Masterplan del**

sistema aeroportuale toscano”.

Lo Statuto del territorio

L'apparato normativo e prescrittivo del PIT/PPR relativo allo Statuto del territorio (articolato in direttive, prescrizioni e prescrizioni d'uso) prevale automaticamente sull'intero territorio regionale, anche per le parti ad oggi non vincolate, comportando la disapplicazione delle eventuali discipline e previsioni urbanistico-territoriali contrastanti (si veda art. 18 della disciplina del piano); inoltre le direttive contenute nella disciplina dello Statuto del territorio relativa ai beni paesaggistici, integrano la disciplina dello statuto del territorio dei Piani Strutturali vigenti e prevalgono sulle eventuali disposizioni difformi. Ne consegue (si veda l'art. 20 della disciplina del Piano) che gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, e relative varianti, da adottare successivamente all'approvazione del PIT/PPR sono tenuti a conformarsi/adeguarsi alla disciplina statutaria del piano, perseguendone gli obiettivi, applicandone gli indirizzi per le politiche e le direttive e rispettandone le prescrizioni e le prescrizioni d'uso.

Per quanto riguarda la componente statutaria del PIT/PPR sono operanti gli obiettivi generali e le direttive relative alle invariante strutturali, riconosciute quali elementi costitutivi e identitari del patrimonio territoriale della Toscana, di cui al Capo II della disciplina del Piano e all'Abaco delle Invarianti, ovvero:

- Invariante I - I caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici,
- Invariante II - I caratteri ecosistemici del paesaggio,
- Invariante III - Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali,
- Invariante IV - I caratteri morfotipologici dei paesaggi rurali, nonché la specifica disciplina d'ambito contenuta nella Scheda dell'Ambito di paesaggio n. 16 (Colline Metallifere e Isola d'Elba).

Con riferimento ai contenuti specifici del presente documento riferibili agli ambiti territoriali interessati dalla presenza di infrastrutture portuali, si riportano di seguito, in forma schematica, gli obiettivi generali relativi alle invariante strutturali contenute nella Disciplina del Piano, il

censimento dei morfotipi presenti all'interno del territorio comunale reperiti nell'elaborato Abachi delle invarianti strutturali e gli specifici obiettivi/direttive/prescrizioni riferiti all'Ambito di paesaggio n. 16 (Colline Metallifere e Elba).

INVARIANTE I - I CARATTERI IDROGEOMORFOLOGICI DEI BACINI IDROGRAFICI E DEI SISTEMI MORFOGENETICI

OBIETTIVI GENERALI (ART. 7 - DISCIPLINA DEL PIANO)

Perseguire l'equilibrio dei sistemi idrogeomorfologici mediante:

- a) la stabilità e sicurezza dei bacini idrografici, evitando alterazioni negative dei regimi di deflusso e trasporto solido e minimizzando le interferenze tra fiumi, insediamenti e infrastrutture;
- b) il contenimento dell'erosione del suolo entro i limiti imposti dalle dinamiche naturali, promuovendo il presidio delle aree agricole abbandonate e promuovendo un'agricoltura economicamente e ambientalmente sostenibile orientata all'utilizzo di tecniche colturali che non accentuino l'erosione;
- c) la salvaguardia delle risorse idriche, attraverso la prevenzione di quelle alterazioni del paesaggio suscettibili di impatto negativo sulla qualità e quantità delle medesime;
- d) la protezione di elementi geomorfologici che connotano il paesaggio, quali i crinali montani e collinari, unitamente alle aree di margine e ai bacini neogenici, evitando interventi che ne modifichino la forma fisica e la funzionalità strutturale;
- e) il miglioramento della compatibilità ambientale, idrogeologica e paesaggistica delle attività estrattive e degli interventi di ripristino.

ABACHI DELLE INVARIANTI - MORFOTIPI

- DER_ SISTEMA MORFOGENETICO DEPRESSIONI RETRODUNALI
- MARI_ SISTEMA MORFOGENETICO MARGINE INFERIORE
- CTvr_ SISTEMA MORFOGENETICO COLLINA A VERSANTI RIPIDI SULLE UNITÀ TOSCANE

SCHEDA AMBITO DI PAESAGGIO 16 - COLLINE METALLIFERE ISOLA D'ELBA

CRITICITÀ

L'elevata frammentazione strutturale del paesaggio può rendere difficile la sostenibilità delle aree protette: esempio tipico i possibili conflitti di priorità tra l'obiettivo di mantenere i sistemi di bonifica e drenaggio e l'obiettivo di rendere biologicamente sostenibili le aree umide protette. La principale criticità idro-geomorfologica è legata all'equilibrio delle falde acquifere di pianura e costiere. I prelievi

d'acqua per irrigazione e il crescente consumo civico degli insediamenti turistici tendono ad abbassare i livelli delle falde, mentre l'edificazione delle aree di Margine e Alta pianura riduce la ricarica. L'abbassamento porta il rischio di ingressione d'acqua salina, già segnalato come significativo, e può accentuare i fenomeni di subsidenza, come lo sviluppo di sinkholes ("fornelli"). L'area di Gavorrano è oggetto di studio perché ritenuta suscettibile a fenomeni di sprofondamento. Lo sviluppo edilizio e l'agricoltura intensiva se non condotta secondo buone pratiche agronomico-colturali nelle aree di Margine e Alta Pianura aumentano il rischio di inquinamento delle falde, poco protette dai suoli di queste aree.

Esiste, inoltre, un rischio dovuto alla presenza di "inquinanti" inorganici naturali, quali il boro e l'arsenico.

L'aumento del deflusso superficiale dovuto all'impermeabilizzazione del suolo può sovraccaricare i sistemi di drenaggio delle aree bonificate, saldandosi con la problematica della manutenzione dei sistemi di canali di scolo nel creare problemi di ristagno. I problemi di franosità ed erosione del suolo sono quelli tipici dei vari sistemi morfogenetici; sono mitigati dalla struttura ottimizzata dei seminativi collinari, con campi poco sviluppati nel senso della pendenza e ben separati. Le trasformazioni a vigneto specializzato potrebbero aumentare le criticità, se realizzati con sistemi d'impianto non idonei a contenere l'erosione del suolo. I principali fiumi dell'ambito sono tutti soggetti a fenomeni di esondazione; per tutti, si riportano alluvioni con danni negli ultimi 60 anni. Lungo le coste alte, soprattutto dell'isola d'Elba, sono presenti fenomeni di crollo delle falesie. In alcune zone è in atto il fenomeno dell'erosione costiera: nel Golfo di Baratti da diversi anni è in atto una modesta azione erosiva, soprattutto nel settore meridionale. Nel resto del settore continentale la situazione è complessivamente di equilibrio. All'Isola d'Elba la maggior parte delle spiagge è in equilibrio o in modesto avanzamento: fanno eccezione le spiagge di Barbarossa, Schiopparello, Marina di Campo e Neregno che mostrano fenomeni di erosione. Numerosi i siti ex-minerari da bonificare: in totale 35 tra discariche minerarie, roste, bacini di decantazione dei fanghi, siti industriali, in particolare Niccioleta, Fenice-Capanne e Gavorrano, e tre gallerie di scolo di acque di miniera. I rilievi collinari sono aggrediti, inoltre, dalle cave di materiali inerti o lapidei ornamentali, con una particolare concentrazione nella collina e montagna calcaree. Nella zona di Monte Valerio l'intensa attività di cava ha determinato la quasi completa distruzione della miniera etrusca di stagno delle "Cento Camerelle". Si ritrovano numerosi siti estrattivi abbandonati.

INVARIANTE II - I CARATTERI ECOSISTEMICI DEL PAESAGGIO

OBIETTIVI GENERALI (ART. 8 DISCIPLINA DEL PIANO)

Perseguire l'elevamento della qualità ecosistemica del territorio regionale attraverso:

- a) il miglioramento dei livelli di permeabilità ecologica delle pianure alluvionali interne e dei territori costieri;
- b) il miglioramento della qualità ecosistemica complessiva delle matrici degli ecosistemi forestali e degli ambienti fluviali;
- c) il mantenimento e lo sviluppo delle funzioni ecosistemiche dei paesaggi rurali;
- d) la tutela degli ecosistemi naturali e degli habitat di interesse regionale e/o comunitario;
- e) la strutturazione delle reti ecologiche alla scala locale.

ABACHI DELLE INVARIANTI - MORFOTIPI

- CORRIDOI ECOLOGICI FLUVIALI DA RIQUALIFICARE
- COSTE SABBIOSE CON ECOSISTEMI DUNALI INTEGRATI O PARZIALMENTE ALTERATI
- CORRIDOI ECOLOGICI COSTIERI DA RIQUALIFICARE
- AREE CRITICHE PER PROCESSI DI ARTIFICIALIZZAZIONE

SCHEDA AMBITO DI PAESAGGIO 16- COLLINE METALLIFERE ISOLA D'ELBA

CRITICITÀ

Tra gli elementi di criticità più significativi dell'ambito risultano evidenti i processi di abbandono degli ambienti agropastorali nelle zone alto collinari, montane e insulari e i processi di urbanizzazione delle fasce costiere e del territorio elbano.

Numerose aree agricole collinari e montane frammentate nella matrice forestale risultano oggi interessate da abbandono e da processi di ricolonizzazione vegetale, arbustiva e arborea (ad es. a Monterotondo M.mo, a Roccatederighi, nel complesso agricolo-forestale di Montioni e nei Monti d'Alma). Nell'Isola d'Elba e a Pianosa la perdita di aree agricole e pascolive rappresenta un elemento negativo per la conservazione di numerose specie e habitat di elevato interesse conservazionistico oltre che dei tipici paesaggi agropastorali insulari in via di scomparsa.

In modo complementare alla perdita di agroecosistemi in aree montane, le pianure alluvionali e le coste sono interessate da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e di consumo di suolo agricolo. Tali processi sono particolarmente intensi all'Isola d'Elba (edilizia residenziale e alberghiera), lungo la costa di San Vincenzo (residenziale e alberghiera), a Piombino (aree industriali e portuali), Follonica (residenziale e alberghiera) e Scarlino (industriale, residenziale e alberghiera), con aumento dei livelli di frammentazione, perdita di agroecosistemi ed elevata pressione sugli ecosistemi costieri e palustri.

In particolare risultano in atto dinamiche di saldatura dell'urbanizzato tra Piombino e Venturina Terme, tra Follonica e Scarlino scalo e di sviluppo dell'edificato sparso in ambito agricolo interno. Significativa risulta la presenza di strutture portuali turistiche e commerciali, spesso situate, o previste, in ambiti di elevato interesse naturalistico.

Punto di forza dell'economia locale, l'elevato carico turistico estivo costituisce anche un elemento di pressione ambientale, con particolare riferimento all'Isola d'Elba e alle aree costiere di Rimigliano, Baratti e Sterpaia (con elevato calpestio, sentieramento ed erosione del piede dunale, interruzioni del fronte dunale, frammentazione e perdita di habitat dunali).

Gli ambiti costieri sabbiosi risultano interessati da negativi processi di erosione costiera, con particolare riferimento al settore meridionale della costa di Rimigliano e alla costa di Baratti e Sterpaia, spesso associati a fenomeni di subsidenza anche a causa degli elevati emungimenti della falda. Gli ambiti costieri risultano inoltre interessati da negativi processi di diffusione di specie aliene vegetali ed animali (in particolare la specie vegetale sudafricana *Carpobrotus* sp.) con elevati impatti sulla componente naturalistica e paesaggistica.

In ambito di pianura alluvionale le storiche attività di bonifica hanno relegato la presenza delle aree umide a una testimonianza relittuale ma comunque ancora di elevato interesse conservazionistico. Tali valori presentano attuali elementi di criticità nel loro isolamento nell'ambito di matrici agricole, nell'artificializzazione e/o urbanizzazione delle aree limitrofe, nella vicina presenza di aree industriali (Orti Bottagone e Scarlino), nei fenomeni di subsidenza e di salinizzazione delle falde costiere e nei non ottimali livelli qualitativi e quantitativi delle acque. Relittuali aree umide interdunali interne alle pinete/leccete costiere di Rimigliano risultano in via di scomparsa per fenomeni di interrimento, così come a rischio risultano le piccole aree umide relittuali di Mola e Schiopparello all'Isola d'Elba.

Gli ecosistemi fluviali dell'ambito hanno subito processi di rettificazione e/o di alterazione della vegetazione ripariale, riducendone la funzione di corridoi ecologici. Ciò con particolare riferimento al basso e medio corso dei Fiumi Cornia e Pecora, ove le fasce ripariali risultano assenti o fortemente ridotte/alterate ad opera delle attività agricole e per le periodiche attività di "ripulitura" delle sponde.

Altre criticità sono legate alla matrice forestale, di elevata estensione ma di ridotta qualità ecologica, spesso non gestita secondo i criteri della gestione forestale sostenibile.

Elevato risulta l'impatto esercitato dal cinghiale e dal muflone (entrambe specie aliene introdotte dall'uomo) all'isola d'Elba, sia sugli ecosistemi forestali che su quelli agricoli, con gravi danni alla rinnovazione del bosco e alle sistemazioni di versante.

Negativi risultano i processi di abbandono dei castagneti da frutto, anche per la diffusione di fitopatologie, delle sugherete e delle pinete costiere.

Elevata risulta la frammentazione dei boschi costieri con particolare riferimento a quelli planiziali

(bosco di Riva Verde o della Sterpaia, nuclei isolati di boschi planiziali a Rimigliano) e alle pinete costiere, fortemente degradate anche per i fenomeni di erosione dei sistemi dunali e per la salinizzazione delle falde.

Localmente rilevante risulta la presenza di attività di sfruttamento geotermico (Monterotondo Marittimo), con utilizzo di sorgenti e di risorse termali (turismo termale) e di quelle estrattive e minerarie (Isola d'Elba, Monte Calvi di Campiglia, Roccastrada), spesso situate in aree di elevato valore naturalistico, in adiacenza ad Aree protette e Siti della Rete Natura 2000 o a diretto contatto con importanti ecosistemi fluviali e ripariali (Fiume Bruna, torrente Bai). Per la zona mineraria di Boccheggiano, oggi inattiva, risultano ancora presenti fenomeni di inquinamento da metalli pesanti del Fiume Merse per le acque reflue provenienti dalle miniere e dalle discariche.

Tra le aree critiche per la funzionalità della rete ecologica sono state individuate la bassa pianura alluvionale del Fiume Cornia, la zona di Scarlino-Foce del Fiume Pecora, le aree agricole in abbandono dei monti di Prata/Roccatederighi, le aree estrattive e minerarie del Monte Calvi e di Roccastrada, l'area geotermica di Monterotondo, l'Isola di Pianosa ed alcune aree dell'Isola d'Elba.

In particolare le prime due aree critiche risultano interessate da complessi elementi di pressione ambientale con processi di urbanizzazione, la presenza di aree industriali e portuali, l'alterazione degli ecosistemi ripariali e fluviali e l'elevata pressione sulle relittuali aree umide di interesse conservazionistico e sugli habitat dunali causata da processi di erosione costiera, di salinizzazione delle falde e da frammentazione degli habitat.

La zona montana di Prata-Montieri, pur interessata da un vasto nodo primario della rete ecologica forestale, presenta un paesaggio agro-pastorale relittuale e in abbandono, soggetto a rapidi processi di ricolonizzazione arbustiva e arborea, con perdita di valori naturalistici e paesaggistici.

Tali fenomeni risultano critici anche nell'area basso montana di Roccatederighi e Sassofortino.

Per l'Isola d'Elba sono state individuate aree critiche per la rete ecologica nella zona di Capoliveri (intensi fenomeni di sprawl urbanistico in aree di elevato valore naturalistico, elevata frammentazione, perdita di agroecosistemi tradizionali, alterazione di aree umide e habitat costieri), Rio Marina e Rio nell'Elba (perdita di agroecosistemi tradizionali terrazzati e di prati pascolo di crinale, intenso sviluppo urbanistico recente, previsioni di trasformazioni di aree costiere e minerarie), nelle fasce costiere di Lacona (importante ed unico habitat dunale dell'Arcipelago soggetto a forte pressione turistica) e a sud di Portoferraio (previsioni di espansioni urbanistiche e portuali con alterazioni delle relittuali aree umide).

Le vaste aree estrattive e minerarie del Monte Calvi di Campiglia e M.te Spinosa rappresentano un'area critica per la funzionalità della rete ecologica con fenomeni di perdita di habitat e frammentazione legati ai singoli siti estrattivi, ai potenziali ampliamenti (vaste concessioni minerarie in aree con

vegetazione forestale e di macchia mediterranea) e per le strutture ad esse collegate (nuovo asse stradale di collegamento tra le cave di San Carlo e San Vincenzo). Rilevanti risultano anche le attività estrattive di gesso della zona di Roccastrada e relativa zona industriale, ad interessare l'alto bacino e le sponde del Torrente Bai, l'area geotermica di Monterotondo con la presenza di centrali geotermiche in aree agricole montane di alto valore naturalistico e il sito estrattivo in Loc. La Bartolina adiacente agli ecosistemi fluviali e ripariali del Torrente Bruna.

INVARIANTE III - IL CARATTERE POLICENTRICO E RETICOLARE DEI SISTEMI INSEDIATIVI URBANI E INFRASTRUTTURALI/DISPOSIZIONI PER I CENTRI E I NUCLEI STORICI

OBIETTIVI GENERALI (ART. 9 DISCIPLINA DEL PIANO)

Salvaguardare e valorizzare il carattere policentrico e le specifiche identità paesaggistiche di ciascun morfotipo insediativo che vi concorre mediante:

- a) la valorizzazione delle città e dei borghi storici e la salvaguardia del loro intorno territoriale, nonché delle reti (materiali e immateriali), il recupero della centralità delle loro morfologie mantenendo e sviluppando una complessità di funzioni urbane di rango elevato;
- b) la riqualificazione dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee e delle loro criticità;
- c) la riqualificazione dei margini città-campagna con la conseguente definizione dei confini dell'urbanizzato, e la promozione dell'agricoltura periurbana multifunzionale come strumento per migliorare gli standard urbani;
- d) il superamento dei modelli insediativi delle "piattaforme" monofunzionali;
- e) il riequilibrio e la riconnessione dei sistemi insediativi fra le parti di pianura, collina e montagna che caratterizzano ciascun morfotipo insediativo;
- f) il riequilibrio dei grandi corridoi infrastrutturali, con il potenziamento del servizio alla rete diffusa dei sistemi territoriali policentrici;
- g) lo sviluppo delle reti di mobilità dolce per integrare l'accessibilità ai sistemi insediativi reticolari con la fruizione turistica dei paesaggi;
- h) l'incardinamento sui caratteri strutturali del sistema insediativo policentrico dei progetti multisettoriali per la sicurezza idrogeologica del territorio, la riqualificazione dei sistemi fluviali, la riorganizzazione delle connessioni ecologiche, la valorizzazione dei paesaggi rurali.

DISPOSIZIONI PER I CENTRI E NUCLEI STORICI (ART. 10 DISCIPLINA DEL PIANO)

Gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica dei comuni:

- tutelano e valorizzano l'identità materiale e multifunzionale dei centri, nuclei, aggregati storici e ne disciplinano a tal fine le trasformazioni;

- assicurano, anche attraverso iniziative di valorizzazione, la permanenza dei valori storico-testimoniali e dei caratteri architettonici degli insiemi territoriali definiti dalla presenza di pievi, borghi e fortificazioni, sistemi di ville-fattoria, e la persistenza delle relazioni tra questi e le loro pertinenze.

A tal fine provvedono altresì:

a) all'identificazione cartografica dei centri e dei nuclei storici e all'individuazione dell'intorno territoriale, ovvero l'ambito di pertinenza;

b) a tutelare l'intorno territoriale ai fini della salvaguardia del valore percettivo e di testimonianza storica culturale degli insediamenti storici tutelando la destinazione agricola e le sistemazioni idrauliche-agrarie di impianto storico delle aree a questo pertinenti;

c) ad una progettazione degli assetti urbani che risulti coerente con le regole insediative storiche, con la conformazione orografica del territorio e con la consistenza dimensionale in rapporto dell'insediamento storico esistente;

d) alla tutela e valorizzazione della rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche per la fruizione del territorio, ivi compreso l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di corredo caratterizzanti la percezione consolidata;

e) alla tutela dell'intervisibilità tra i diversi insiemi di valore storico-testimoniale nonché con le visuali panoramiche che li riguardano;

f) alla non alterazione della godibilità della percezione visiva degli insiemi di valore storico-testimoniale ivi compresi il loro intorno territoriale anche in riferimento alle eventuali installazioni tecnologiche, ivi compresi gli impianti per la produzione di energie rinnovabili;

g) alla non compromissione della permanenza degli abitati e del ruolo della città come centro civile delle comunità ad essa afferenti. In relazione alle trasformazioni dirette e indirette conseguenti ai carichi indotti dai flussi turistici.

ABACHI DELLE INVARIANTI - MORFOTIPI

MORFOTIPO INSEDIATIVO A PETTINE DELLE PENETRANTI VALLIVE SULL'AURELIA - 4.2 VAL DI CORNIA E ISOLA D'ELBA

- Riequilibrare il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa, da un lato evitando ulteriori processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e consumo di suolo nelle piane costiere e, dall'altro, sviluppando sinergie con le aree più interne; anche recuperando e valorizzando le relazioni territoriali storiche tra il sistema insediativo costiero e quello dell'entroterra;
- Valorizzare il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra integrando la ricettività

turistica costiera con forme di ospitalità diffusa;

- Diversificare e destagionalizzare l'offerta e i flussi turistici. (Integrazione del turismo balneare con gli altri segmenti turistici -storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, museale, ecc...- e con i circuiti locali delle produzioni agricole e artigianali di qualità);
- Recuperare e valorizzare il ruolo connettivo dei corsi d'acqua principali come corridoi ecologici multifunzionali;
- Salvaguardare e riqualificare la viabilità litoranea storica salvaguardando le visuali panoramiche sul mare e mitigando eventuali impatti visivi;
- Mitigare gli impatti paesaggistici e la frammentazione della maglia rurale causati dalle grandi infrastrutture lineari (corridoio infrastrutturale costiero);
- Tutelare e valorizzare i caratteri identitari dei centri storici costieri e le loro relazioni fisiche e visive con il mare e l'arcipelago;
- Evitare ulteriori piattaforme turistico-ricettive e produttive lungo il litorale e riqualificarle migliorandone la qualità ecologica e paesaggistica;
- Garantire la permeabilità ecologica e fruitiva dei litorali e l'accessibilità costiera con modalità di spostamento sostenibili e nel rispetto dei valori paesaggistici presenti;
- Salvaguardare la riconoscibilità dei caratteri paesaggistici dei centri collinari e recuperare il loro ruolo di cerniera visiva e territoriale tra le piane costiere e le aree dei rilievi interni;
- Evitare ulteriori urbanizzazioni della piana costiera, anche al fine di mantenere e valorizzare il ruolo dei centri collinari come centri urbani;
- Salvaguardare e valorizzare il patrimonio paesaggistico costituito dalle emergenze architettoniche e culturali (i borghi storici collinari affacciati sulle piane alluvionali, i complessi religiosi, i castelli) e dalle loro relazioni territoriali e visuali, nonché quello connesso alle attività minerarie storiche dell'entroterra, nell'ottica della loro messa in rete e fruizione integrata con le risorse paesaggistiche costiere.

MORFOTIPI DELLE URBANIZZAZIONI CONTEMPORANEE - TESSUTI DELLA CITTÀ PRODUTTIVA E SPECIALISTICA

TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.1. TESSUTO AD ISOLATI CHIUSI O SEMICHIUSI
- T.R.2. TESSUTO AD ISOLATI APERTI E LOTTI RESIDENZIALI ISOLATI
- T.R.3. TESSUTO AD ISOLATI APERTI E BLOCCHI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI
- T.R.4 TESSUTO AD ISOLATI APERTI E BLOCCHI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI DI EDILIZIA

PIANIFICATA

- T.R.5. TESSUTO PUNTIFORME
- T.R.6. TESSUTO A TIPOLOGIE MISTE

TESSUTI EXTRAURBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.10 CAMPAGNA ABITATA
- T.R.12 PICCOLI AGGLOMERATI ISOLATI EXTRAURBANI

TESSUTI DELLA CITTÀ PRODUTTIVA E SPECIALISTICA

- T.PS1. TESSUTO A PROLIFERAZIONE PRODUTTIVA LINEARE
- T.PS2 TESSUTO A PIATTAFORME PRODUTTIVE - COMMERCIALI - DIREZIONALI
- T.PS3. INSULE SPECIALIZZATE
- T.PS4 TESSUTO A PIATTAFORME RESIDENZIALI E TURISTICO RICETTIVE

SCHEDA AMBITO DI PAESAGGIO 16 - COLLINE METALLIFERE ISOLA D'ELBA

CRITICITÀ

Il ripristino della Via Aurelia nel corso del secolo XIX e parallelamente la realizzazione della ferrovia, danno origine ad un cambiamento nell'orientamento generale dei sistemi insediativi, con una crescente importanza della direttrice lungo costa, a scapito della viabilità storica di collegamento con le colline interne. Si assiste così per tutto il Novecento, con un ritmo più sostenuto a partire dagli anni Cinquanta, ad uno spostamento verso le pianure costiere bonificate dello sviluppo degli insediamenti produttivi, residenziali e anche turistici, la cui rilevanza acquista grande peso nella seconda metà del secolo XX. Nel corso dell'ultimo secolo, al progressivo abbandono di quasi tutte le attività minerarie delle aree collinari ha fatto riscontro un progressivo sviluppo di attività produttive e turistiche lungo la costa. Il tratto fra Piombino e Follonica, in particolare, viene segnato dalla realizzazione di grandi piattaforme industriali, stabilimenti siderurgici e centrali termoelettriche dall'elevato impatto paesaggistico ed ecologico, sostenute dal corridoio infrastrutturale ferroviario e stradale (SGC -Aurelia-Ferrovia): industria siderurgica (Itlasider di Piombino), della chimica (Tioxide ed altre attività al Casone di Scarlino) ed energetica (centrale ENEL Torre del Sale). Alle attività produttive altamente impattanti si unisce la pressione insediativa di tipo residenziale e turistico dovuta alla espansione accelerata dei principali centri costieri e alla proliferazione di piattaforme turistico ricettive (la trasformazione dei campeggi litoranei in villaggi turistici con utilizzo di unità abitative di tipo seriale e di scarsa qualità architettonica e urbanistica ha profondamente trasformato i caratteri paesaggistici e gli equilibri ecologici costieri). Il raddoppio del corridoio infrastrutturale Aurelia-ferrovia attuato con la realizzazione della SGC Variante Aurelia ha contribuito a spostare progressivamente i pesi del sistema

insediativo a valle, svuotando di funzioni i centri dell'entroterra, indebolendo le direttrici trasversali e congestionando e frammentando i delicati ambiti costieri.

- Semplificazione e contrazione del sistema infrastrutturale. Il raddoppio del corridoio infrastrutturale via Vecchia Aurelia /ferrovia con il collegamento veloce su gomma SGC Aurelia ha accentuato la polarizzazione e concentrazione del sistema infrastrutturale sulla direttrice longitudinale parallela alla costa, con conseguente:

- indebolimento e semplificazione dei collegamenti trasversali vallivi costa-interno;
- impermeabilizzazione e semplificazione del sistema di trasporti su gomma;
- indebolimento del collegamento via vecchia Aurelia con riduzione dei legami con il reticolo del sistema poderale della piana;
- dismissione delle ferrovie e delle stazioni minori (Follonica- Massa Marittima, Giuncarico-Ribolla);
- congestione e frammentazione del territorio agricolo (con creazione di spazi interclusi tra gli assi viari e perdita delle originarie funzioni agricole);
- deconnessione e frammentazione ecologica;

- Pressione insediativa delle espansioni dei principali centri costieri.

- Lo sviluppo accelerato dei principali centri costieri è avvenuto secondo varie tipologie di espansione: lungo il litorale (Follonica, San Vincenzo), a saturazione delle aree di risulta tra l'insediamento e i principali assi di collegamento (Follonica, San Vincenzo), sui versanti dei promontori (Piombino, Puntone). Queste espansioni sono caratterizzate principalmente da fronti a mare di recente formazione, composti da insediamenti a prevalente specializzazione turistica, in genere di scarsa qualità edilizia e con uno scarso grado di strutturazione interna.

- Pressione insediativa delle espansioni dei principali centri collinari.

- I centri collinari sono caratterizzati da espansioni edilizie contemporanee non controllate, di dimensione più ridotte rispetto alla situazione dei centri costieri, ma comunque piuttosto consistenti e dal carattere non omogeneo rispetto ai tessuti antichi, assiegate incoerentemente lungo le direttrici viarie in uscita dai centri urbani o come raddoppio del centro storico generatore (Campiglia, Massa Marittima). Le espansioni dei centri collinari, pur essendo di dimensioni ridotte, rappresentano un grande impatto paesaggistico perché più visibili e maggiormente percepibili dalle piane e dai principali assi di attraversamento dell'ambito.

- Processi di espansione a valle degli insediamenti collinari.

- Si riscontrano processi di densificazione insediativa più o meno consistenti e localizzazione di aree produttive in corrispondenza degli scali storici dei principali centri collinari (Campiglia, Gavorrano, Scarlino, Sticciano, Montepascoli) o all'incrocio tra la viabilità principale di pianura e i collegamenti trasversali (Rava, Caldana, Giuncarico). In alcuni casi si assiste ad un vero e proprio processo di

conurbazione lineare e saldatura delle espansioni residenziali lungo gli assi di collegamento tra i centri collinari e i corrispondenti scali a valle (asse Gavorrano-Bagni-Forni di Gavorrano).

- Consistente espansione tramite lottizzazioni residenziali e produttive del centro urbano di Venturina Terme, che tendono ad erodere le aree agricole adiacenti.

- Presenza di piattaforme residenziali e turistico ricettive in ambiti costieri sensibili ad elevato rischio ambientale o di particolare pregio naturalistico.

- La trasformazione dei campeggi litoranei in villaggi turistici con utilizzo di unità abitative di tipo seriale e di scarsa qualità architettonica e urbanistica ha profondamente trasformato i caratteri paesaggistici e gli equilibri ecologici costieri (cordoni dunali, aree umide residuali, pinete costiere, foci fluviali, ecc...).

- Presenza di enclaves ad uso turistico ricettivo e/o residenziale.

- Si tratta di piattaforme turistiche caratterizzate da tessuti ad alta densità e dall'uniformità dei tipi edilizi come esito di un progetto unitario. Tali piattaforme non stabiliscono delle relazioni con il tessuto circostante e sono contraddistinte da accessi selezionati che privatizzano ampie parti di territorio, spesso costiero.

- Elevato impatto ecologico e paesaggistico causato dalle grandi piattaforme industriali, dagli stabilimenti siderurgici e dalle centrali termoelettriche che si sono sviluppate lungo la costa tra Piombino e Follonica, in corrispondenza dei principali accessi al corridoio infrastrutturale (SGC Aurelia - Vecchia Aurelia-ferrovia), nonché di quelle dell'entroterra, con conseguenti problemi di riconversione delle aree industriali e produttive dismesse o in via di dismissione.

- Diffusione in territorio rurale e costiero di residenze singole, lottizzazioni, capannoni sparsi.

- Si tratta di tessuti a bassa densità, in cui è prevalente la tipologia di casa uni-bifamiliare con funzione residenziale o di seconda casa ai fini turistici.

INVARIANTE IV - I CARATTERI MORFOTIPOLOGICI DEI PAESAGGI RURALI

- NON INTERESSATA -

SCHEDA AMBITO DI PAESAGGIO 16 - COLLINE METALLIFERE ISOLA D'ELBA

OBIETTIVI DI QUALITÀ E DIRETTIVE

OBIETTIVO 1

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

Direttive correlate

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

1.1 - tutelare e recuperare gli importanti ecosistemi dunali, palustri, fluviali e forestali costieri (con particolare riferimento ai relittuali boschi di Rimigliano e Sterpaia), e evitare processi di ulteriore artificializzazione, a esclusione dei soli interventi di recupero;

1.2 - contenere l'impermeabilizzazione del suolo e preservare le aree di ricarica degli acquiferi (individuata nella carta di "Sintesi dei valori idrogeomorfologici");

1.3 - evitare le espansioni insediative dei centri urbani costieri (San Vincenzo, Piombino, Follonica), qualificare l'insediamento di strutture turistico ricettive lungo il litorale (con particolare riferimento ai tratti tra San Vincenzo e Baratti, tra Piombino e Follonica, tra Follonica e Portiglioni) secondo criteri di sostenibilità, minore invasività, qualità ambientale e paesaggistica degli interventi, sia favorendo la riqualificazione paesaggistica di quelle esistenti;

1.4 - migliorare l'integrazione paesaggistica dei grandi insediamenti produttivi e logistici, favorire il recupero degli impianti e delle aree dismesse o la rinaturalizzazione dei paesaggi costieri degradati

Orientamento:

- migliorare l'integrazione paesaggistica in particolare di degli insediamenti collocati in corrispondenza delle foci del Fiume Cornia e del Fiume Pecora o posti in ambiti sensibili, ad elevato rischio ambientale o di particolare pregio naturalistico e rappresentati nella carta della "Rete ecologica" come "Aree critiche per la funzionalità della rete ecologica per processi di artificializzazione".

1.5 - evitare che eventuali nuovi insediamenti formino conurbazioni lineari lungo gli assi stradali e in corrispondenza degli scali storici (Scarlino Scalo e Gavorrano Scalo) e preservare i varchi inedificati esistenti, con particolare riferimento alle aree ricomprese tra Gavorrano-Bagni-Forni di Gavorrano, Scarlino-Scarlino Scalo, Sticciano- Sticciano Scalo, Campiglia-Venturina-Stazione di Campiglia;

1.6 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;

1.7 - nel territorio rurale caratterizzato dalla presenza dei paesaggi storici della bonifica (piana tra San Vincenzo, Piombino e Follonica) mantenere in efficienza il sistema di regimazione e scolo delle acque, attraverso la conservazione dei manufatti idraulico-agrari esistenti o la realizzazione di nuove sistemazioni di pari efficienza coerenti con il contesto, favorendo il mantenimento di un'agricoltura innovativa che coniughi competitività economica con ambiente e paesaggio

Orientamenti:

- preservare la struttura della maglia agraria storica;
- mantenere la leggibilità del sistema insediativo di valore storico;
- evitare processi di marginalizzazione e di frammentazione dei sistemi agro-ambientali.

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

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

OBIETTIVO 2

Salvaguardare la struttura del paesaggio agro-forestale delle aree alto collinari, montane e insulari, dai fenomeni di abbandono degli ambienti agro-pastorali e dall'alterazione dei valori paesaggistici connessi alle attività estrattive

Direttive correlate

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

2.1 - valorizzare le attività agropastorali al fine di contrastare la perdita dei valori naturalistici e paesaggistici degli habitat pascolivi e delle le aree agricole terrazzate soggetti a rapidi processi di ricolonizzazione arbustiva e arborea particolarmente significativi nella zona montana di Prata-Montieri, nell'area basso montana di Roccatederighi, Sassofortino (caratterizzate da tessuti a campi chiusi), Monterotondo M.mo, Montioni, Monti d'Alma e nell'Arcipelago Toscano, nelle aree agricole di Pianosa e sui crinali interni dei rilievi elbani (Cima del Monte, Monte Capannello);

2.2 - nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola perseguire la migliore integrazione paesaggistica, valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici ed evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con gli elementi del sistema insediativo storico;

2.3 - promuovere la riqualificazione dei numerosi siti estrattivi abbandonati e il recupero delle discariche minerarie che costituiscono suggestive forme che caratterizzano il paesaggio collinare (ad es.

le peculiari forme di erosione denominate “Le Roste”, impostate sul materiale di risulta della miniera di Campiano e ubicate lungo il F. Merse nel territorio di Montieri), attraverso progetti integrati di valenza paesaggistica e culturale;

OBIETTIVO 3

Tutelare l’importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo

Direttive correlate

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell’art. 4 della Disciplina del Piano, a:

3.1 - tutelare l’integrità estetico-percettiva, storico-culturale e la valenza identitaria delle importanti emergenze d’interesse archeologico, quali l’antica città costiera di Populonia, le testimonianze paleontologiche, archeologiche e paleontologiche dell’isola di Pianosa, la villa delle Grotte di prima età imperiale a Portoferraio, e valorizzare il vasto patrimonio archeominerario attraverso progetti integrati di promozione culturale e turistica;

3.2 - salvaguardare e valorizzare le emergenze visuali e storico-culturali rappresentate dai castelli (Castello della Magona e il Castello della Marsiliana), fortezze, borghi e centri collinari che si stagliano in posizione dominante sui contrafforti e sui balconi naturali del massiccio delle colline metallifere, nonché le relazioni tra il sistema insediativo e il paesaggio agrario circostante caratterizzato da oliveti tradizionali o seminativi (Campiglia, Suvereto, Sassetta, Gavorrano, Scarlino, Massa Marittima, Gerfalco, Giuncarico, Montemassi, Tatti, Roccatederighi, Sassofortino, Roccastrada, Sticciano).

OBIETTIVO 4

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

Direttive correlate

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell’art. 4 della Disciplina del Piano, a:

4.1 - conservare l’integrità del sistema costiero roccioso di elevato valore naturalistico caratterizzato da una notevole diversità morfologica (con elementi peculiari come le forme derivanti da processi di

alterazione dei graniti e le morfosculture dell'erosione eolica), cromatica e geologica e dalla presenza di numerosi habitat e specie vegetali endemiche, migliorando livelli di sostenibilità ambientale del turismo costiero;

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

4.3 - salvaguardare e valorizzare il sistema delle torri costiere, dei fari e degli approdi di valore storico e identitario, dell'Isola d'Elba e delle isole minori che caratterizzano e connotano il paesaggio e le visuali "da" e "verso" il mare, il sistema dei centri portuali storicamente insediati e le fortezze in posizione dominante (Portoferraio, Porto Azzurro), poste in stretta relazione funzionale e visiva con gli insediamenti del litorale continentale dell'ambito;

4.4 - salvaguardare l'integrità storica e culturale dei centri e dei nuclei antichi e le visuali panoramiche da essi offerte, con particolare riferimento agli scorci panoramici di alto valore paesaggistico di Capoliveri, Marciana, Rio nell'Elba, delle frazioni inerpicate di Campo nell'Elba;

4.5 - tutelare e valorizzare i paesaggi rurali insulari caratterizzati dalla permanenza della struttura agraria tradizionale, con particolare riferimento ai vigneti terrazzati di Rio nell'Elba e Rio Marina e ai mosaici complessi di impronta tradizionale nella parte montuosa occidentale di Pomonte;

4.6 - mantenere la leggibilità degli assetti e dei rapporti tra usi e trame agricole dell'isola di Pianosa in quanto paesaggi rurali di grande valore identitario contraddistinti da un complesso sistema di muri a secco filari e alberature;

4.7 - tutelare, recuperare e valorizzare la rete dei sentieri e dai tracciati di crinale e lungo costa e le visuali panoramiche percepite verso il mare, le isole e la costa continentale.

La strategia di sviluppo territoriale

Per quanto riguarda invece la componente strategica del piano si riportano di seguito, in quanto solo in parte pertinenti rispetto ai contenuti del presente documento, gli obiettivi generali del PIT relativi alla pianificazione territoriale in materia di infrastrutture di interesse unitario regionale.

Articolo 32 - Le infrastrutture di interesse unitario regionale

1. Per le attività di pianificazione, di localizzazione, progettazione e messa in opera delle infrastrutture di interesse unitario la Regione promuova ogni necessaria iniziativa di cooperazione e di coordinamento interistituzionale con le amministrazioni interessate.
2. Ai fini di cui al comma precedente la Regione promuove appositi e specifici accordi di pianificazione, ai sensi del Titolo II, Capo I, della L.R. 65/2014.
3. La Regione promuove la massima diffusione delle fonti rinnovabili di energia. Ai fini del conseguimento della piena efficienza produttiva degli impianti necessari alla produzione di fonti energetiche rinnovabili e della tutela delle risorse naturali e dei valori paesaggistici del territorio toscano, la localizzazione e la realizzazione degli impianti stessi avrà luogo sulla base delle determinazioni del Piano ambientale ed energetico regionale in coerenza con il Piano Paesaggistico.
4. A tale fine la programmazione regionale in materia energetica formula il quadro ricognitivo delle aree disponibili all'accoglimento dei relativi impianti coerentemente al disposto del comma precedente oltre che nel rispetto della disciplina del paesaggio.
5. Gli strumenti della pianificazione territoriale promuovono le sinergie e l'integrazione dei porti al fine di sviluppare la competitività del sistema portuale toscano.
6. Il Masterplan dei porti toscani costituisce specifico atto di programmazione del sistema portuale del presente piano con i seguenti obiettivi operativi:
 - a) definire il ruolo dei porti toscani secondo una gerarchia che individua i diversi elementi della rete e i relativi livelli di interesse;
 - b) fornire uno scenario di riferimento per il sistema dei porti;
 - c) fornire una analisi di contesto del sistema portuale, con particolare riferimento alla competitività dei porti commerciali, alla portualità turistica, all'accessibilità;
 - d) definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo;
 - e) definire elementi statutari e indirizzi strategici.
7. Gli strumenti di pianificazione territoriale promuovono azioni di sinergia e coordinamento degli aeroporti toscani al fine di sviluppare la competitività del sistema aeroportuale toscano.
8. Il Masterplan del Sistema Aeroportuale Toscano costituisce specifico atto di programmazione del sistema aeroportuale del presente Piano con i seguenti obiettivi operativi:
 - a) definire lo scenario di riferimento;
 - b) definire lo stato attuale e le linee di sviluppo;
 - c) stabilire una classificazione regionale degli aeroporti;
 - d) definire elementi statutari e indirizzi strategici.
9. La disciplina del Masterplan dei porti toscani e del sistema aeroportuale toscano, ivi comprese le loro interrelazioni e le connessioni funzionali fra essi e il sistema infrastrutturale e logistico della Toscana.

costituisce parte integrante delle presenti norme.

Con riferimento ai contenuti dell'art. 32 della Disciplina del PIT, si enucleano gli obiettivi strategici contenuti nel Documento di Piano del Masterplan dei porti toscani.

DOCUMENTO DI PIANO

[...]

Lo sviluppo della portualità commerciale toscana è strettamente legata alla realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione con il corridoio I e con il corridoio V (ed in tal senso risultano fondamentali il completamento del Corridoio Tirrenico a tipologia autostradale a sud ed il potenziamento nella tratta nord, ma anche la realizzazione delle opere legate alla dorsale centrale) ma anche con i sistemi produttivi costieri dell'adriatico (ed in tal senso assume rilievo il completamento della Strada di Grande Comunicazione Grosseto Fano).

[...]

Piombino è specializzata nel servizio alle isole e passeggeri (3 milioni e 600.000 passeggeri e 1 milione e 100.000 veicoli di cui oltre 300.000 camion nel 2005) ed è storicamente legata agli stabilimenti industriali siderurgici. Il futuro del porto appare legato a due aspetti principali sia allo sviluppo del traffico di merci connesse con le attività industriali e con la tipologia delle merci rinfuse che alla crescita del rapporto con le isole in termini di passeggeri e merci.

Si può ragionevolmente pensare che il miglioramento della dotazione infrastrutturale e dell'efficienza dei servizi dell'insediamento portuale, nonché della sua accessibilità urbana e territoriale, possa consentire allo scalo di Piombino un consistente incremento delle attuali quote di movimentazione di merci, connessa alla concentrazione sul porto di tutti i traffici delle aziende insediate nel territorio e nello sviluppo specializzato del filone dei traffici di merce alla rinfusa per un hinterland che, oltre all'immediato retroterra, si riferisce all'intera Toscana Meridionale e potenzialmente si estende fino a ricomprendere parte dell'Umbria.

Altrettanto importante risulta il rapporto diretto con le isole, che concerne sia il trasporto merci che passeggeri. Il porto è l'interfaccia delle isole dell'arcipelago toscano, che necessitano di navi ro/pax per merci e passeggeri e ro-ro per il tutto merci su semirimorchi e camion. Per il trasporto delle merci, inoltre, la rotta da Piombino alla Sardegna (ma anche con la Corsica), costituisce un percorso sicuro per garantire a queste isole il costante approvvigionamento delle merci.

Per lo sviluppo del porto di Piombino risulta indispensabile migliorare l'operatività e l'accessibilità delle sue infrastrutture.

Con la Legge Finanziaria 2005 (L. 413/ter) il porto di Piombino ha ottenuto dal Ministero uno

stanziamento di circa € 55.000.000 lordi, mentre la Regione Toscana ha destinato, con il Docup 2000/2006, un contributo (del 50%) di circa € 7.800.000 da investire entro il 2008.

Le priorità per Piombino sono quindi:

- il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;
- la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia;
- la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;
- la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.

[...]

Il master plan definisce i seguenti **obiettivi strategici** al fine di rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana:

1. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale attraverso:

- la promozione di interventi di qualificazione strutturale ed ambientale di porti e approdi collocati in ambiti costieri fragili dal punto di vista ambientale e/o caratterizzati da inefficienza funzionale e da scarsa dotazione infrastrutturale;
- la promozione di azioni volte ad assicurare la permanenza di attività di pesca e di altre attività di servizio garantendo nei porti idonei spazi ed attrezzature per lo svolgimento di tali funzioni ai fini di ridurre il conflitto tra le diverse funzioni presenti;
- Il sostegno alla qualificazione dei porti e approdi esistenti sotto il profilo della dotazione dei servizi aggiuntivi al diportista e alla crescita di attività connesse alla nautica quali il rimessaggio e la piccola cantieristica.
- la dotazione di strutture per alaggio e varo (scivoli pubblici) a sostegno della piccola nautica carrellabile;
- l'impegno a favorire le funzioni della pesca e del pescaturismo, opportunamente disciplinate ai fini dell'integrazione nel sistema portuale regionale, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali

specificamente destinate ed a garantire alle funzioni della pesca idonei spazi a mare ed a terra e collocazioni funzionali di spazi e servizi per le attività di lavoro;

- la promozione e la tutela, insieme alla attività della pesca, di tutte quelle attività produttive che trovano nei porti lo strumento logistico indispensabile alla propria operatività, a sostegno dello sviluppo del turismo e dell'economia locale e prevedendo in tal senso la riserva di una quota di posti barca per il charter nautico, ovvero il noleggio e la locazione di natanti da diporto.

2. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano a livello internazionale attraverso:

- la valorizzazione dei waterfront con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi;

- la qualificazione e lo sviluppo dei servizi turistici a forte attrattività: eliporti, ristoranti, attività commerciali, attività per il tempo libero;

- lo sviluppo e la promozione di azioni volte a integrare la rete regionale della nautica con il più ampio sistema diportistico dell'alto mediterraneo allineando l'offerta regionale ai più elevati standard delle regioni marittime europee in termini di qualità ambientale, architettonica e funzionale;

- il sostegno al comparto produttivo della nautica toscana che si presenta come uno tra i settori trainanti dell'economia regionale grazie alla qualità delle produzioni di yacht e mega-yacht dei poli cantieristici di eccellenza che vantano il riconoscimento di un marchio di qualità a livello internazionale per le produzioni toscane.

3. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Si individuano degli indirizzi, direttive e prescrizioni contenute nella Disciplina del Masterplan dei porti toscani.

DISCIPLINA DI PIANO

Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità

1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della piattaforma logistica costiera come sistema economico multisetoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di

collegamento plurimodali interconnessi;

2. Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche:

a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera;

b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e e nodo di Pisa;

c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confini regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara;

d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno;

e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno;

f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.

3. Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici:

a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;

b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;

c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:

a. utilizzo delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;

b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;

c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

3. Ricognizione delle infrastrutture e degli ambiti portuali costituenti il Sistema portuale del Comune di Piombino e relativi indirizzi per il Piano Operativo

Il “sistema portuale” cui fa riferimento il presente documento è individuato nel rispetto degli atti della pianificazione settoriale vigente (Masterplan dei porti toscani, PRP di Piombino, DPSS) ed in coerenza con la “*La nuova classificazione dei porti toscani*”, Allegato A1 del Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan.

Si assumono pertanto le definizioni delle strutture dedicate alla nautica da diporto contenute nell’art. 5 della Disciplina del Masterplan “La rete dei porti toscani” ai sensi del DPR 509/1997, che sono:

- il **porto turistico** quale complesso di strutture movibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l’allestimento di servizi complementari;
- l’**approdo turistico**, ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all’articolo 4 comma 3 della legge n. 84/1994, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l’allestimento di servizi complementari;
- i **punti di ormeggio** ovvero le aree demaniali marittime, gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all’ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

In riferimento alle definizioni sopra riportate ed in coerenza con la “La nuova classificazione dei porti toscani” le infrastrutture marittime e le aree retroportuali che costituiscono, allo stato attuale, il sistema complessivo per la portualità, la logistica e la nautica nel territorio comunale di Piombino sono suddivise, in rapporto anche alla loro funzione prevalente, in:

a) Porti di rilevanza economica nazionale e internazionale:

- Porto commerciale/passeggeri di Piombino, incluso nel Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ai sensi del D.Lgs 169/2016, Allegato A.

b) Porti di rilevanza economica regionale, ai sensi dell’Art. 85, comma 1, della LR n.65/2014:

- Complesso integrato della nautica (individuato nell'ambito dell'accordo di pianificazione con il quale la Regione Toscana ha approvato il PRP di Piombino, Deliberazione CR n. 75/2013), articolato in polo del diportismo e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, costituito da:
 - Approdo turistico di Molo Batteria
 - Approdo turistico della Chiusa di Pontedoro/Cornia Vecchia
- Porto turistico di Marina di Salivoli.

c) attrezzature minori, ovvero “punti di ormeggio” esistenti nel territorio comunale, che costituiscono le attrezzature minori per la nautica da diporto di cui all'Art. 10 della Disciplina del Masterplan.

- Porticciolo di Marina
- Punto d'ormeggio Terre Rosse
- Punto d'ormeggio Fosso Acquaviva
- Punto d'ormeggio Fosso Valnera
- Punto d'ormeggio Golfo di Baratti

d) integra inoltre la suddetta ricognizione delle dotazioni portuali insistenti nel territorio del Comune di Piombino la rilevazione del Porto industriale di Tor del Sale, funzionale alla centrale termoelettrica ormai dismessa di Tor del Sale ed in corso di smantellamento, ambito che il presente Piano Strutturale pone in relazione al complessivo intervento di riqualificazione dell'area dell'ex Centrale Termica.

Di seguito viene quindi presentata per ciascuna infrastruttura portuale presente sul territorio comunale una scheda descrittiva dell'ambito ed una specifica in merito alle previsioni strategiche affidate ad essa dal Piano Strutturale.

A. Porti di rilevanza economica nazionale e internazionale - PORTO COMMERCIALE/PASSEGGERI DI PIOMBINO

Descrizione

Il porto di Piombino, incluso nel Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ai sensi del D.Lgs 169/2016, Allegato A, è un porto multifunzionale dedicato prevalentemente al traffico passeggeri/commerciale, svolgendo un ruolo fondamentale per la continuità territoriale con le isole dell'arcipelago toscano, ed al traffico di merci alla rinfusa legate prevalentemente al settore siderurgico.

La superficie complessiva delle aree portuali a terra e di circa 1.000.000 m², mentre quello acqueo è di circa 450.000 m². Lo sviluppo planimetrico complessivo delle banchine del porto di Piombino è pari a circa 3.600 m. I fondali nel porto vanno dai 5 ai 20 m.

Strutturalmente il porto ha un bacino delimitato a Sud-Est dal molo sopraflutto, detto Batteria, ed a Nord-Est dalla nuova diga di sottoflutto all'interno della quale sono stati realizzati due nuovi banchinamenti denominati Banchina Est e Banchina Nord. L'area a nord del porto è utilizzata per i traffici da e per le aziende siderurgiche, che si svolgono al pontile c.d. ex ILVA nonché per altre tipologie di traffici commerciali presso i nuovi banchinamenti (Banchina Est e Nord). Altri traffici portuali, soprattutto lavorati di acciaio ed altre rinfuse, vengono svolti presso la banchina Tabani, la Banchina Perini, il pontile Magona, Banchina Mariani d'Italia. Al traffico passeggeri sono destinati il c.d. Dente Capitaneria, il pontile Elba e il piazzale Premuda, la banchina Trieste, oltre al molo Batteria (utilizzato per il traffico Ro-Ro e passeggeri con la Sardegna). Per il traffico croceristico viene utilizzata la Banchina Pecoraro ed anche i prolungamenti della diga di sopraflutto.

L'Autorità Portuale di Piombino nell'anno 2010 ha dato avvio alla procedura di VIA nazionale del nuovo PRP del porto di Piombino, ed in seguito alla trasmissione delle varie integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito dell'istruttoria, ha ottenuto il decreto DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 di compatibilità ambientale del progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino la cui validità è stata estesa a 12 anni con successivo decreto n. DVA_DEC-2012-0000706 del 11/12/2012.

Il Consiglio Regionale della Toscana con delibera n. 75 nella seduta 26 luglio 2013 ha

definitivamente approvato il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino come previsto dalla L.84/94 e ss.mm. e ii..

Il vigente Piano Strutturale d'Area del Comune di Piombino, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 52 del 9.05.2007, che contiene, tra gli obiettivi strategici, la previsione di un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica comprendente infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni, servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica, individua nel tratto costiero compreso tra Punta Semaforo ad Ovest (in prossimità del porto commerciale-passeggeri) e la foce del Cornia ad Est, l'ambito territoriale che presenta le maggiori compatibilità e potenzialità di utilizzo per tali funzioni e attrezzature.

Il Comune ha proceduto quindi alla elaborazione di una specifica variante al Piano Regolatore Generale relativa ai temi della "portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse" promuovendo un accordo di pianificazione (ex art. 21 L.R. 1/2005) con Regione Toscana, Provincia di Livorno e la soppressa Autorità Portuale di Piombino. Viene riportata di seguito (Scheda B.1) con maggior dettaglio una descrizione più compiuta della previsione relativa al Complesso integrato della nautica definito in sede del citato accordo di pianificazione.

A seguito della riforma, disposta dal D.Lgs 169/2016 e dal D.Lgs 232/2017, dell'art. 5 della L. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" che pone in capo all'Autorità di Sistema Portuale la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (di seguito DPSS) come livello di pianificazione strutturale e strategica che, assieme al livello operativo rappresentato dai PRP, comporrà il Piano Regolatore di Sistema Portuale (di seguito PrdSP), in data 10/04/2020 è stato trasmesso, con nota acquisita al protocollo del Comune di Piombino n. 2020/12452, il Documento Preliminare del DPSS e quindi, ai sensi dell'art. 1 co. 2quater del D.Lgs 232/17, nei mesi di maggio e giugno si sono svolte le consultazioni preliminari in merito allo strumento di pianificazione strategica portuale mediante il coinvolgimento dei comuni territorialmente interessati.

Per la definizione di strategie comuni e convergenti le due amministrazioni (Comune e AdSP) hanno ritenuto di sottoscrivere un'intesa, parte integrante del presente Piano (Doc. 7 - Intesa sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'A.D.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale),

definendo i contenuti della “Scheda di nodo del Porto di Piombino”, parte integrante del DPSS.

Azioni strategiche del PSI

- la pianificazione di una nuova fase di sviluppo territoriale incentrata su un rafforzamento complessivo del porto di Piombino attraverso un consistente ampliamento a terra del proprio ambito di competenza capace di sfruttare le potenzialità e di rispondere alle esigenze generate dagli interventi di adeguamento delle banchine e dei fondali già realizzati, come indicato nell’Intesa sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema allegata al presente PS come Doc.7;
- il coordinamento con i sistemi di accesso al porto concertati in fase di formazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale;
- il potenziamento e la qualificazione del sistema degli approdi ed ormeggi per la creazione di un distretto nautico sulla costa piombinese, fortemente connesso alle potenzialità della cantieristica e ad un sostenibile sviluppo dell’economia del mare;
- il superamento di una consolidata dicotomia fra porto, industria e città, un rafforzamento dell’ambito portuale e la costruzione di una crescente integrazione delle strutture e delle aree portuali e retro portuali con il tessuto urbano e le sue attività economiche, attraverso servizi ed insediamenti per la logistica, la cantieristica, la nautica, la pesca e la maricoltura, il turismo, il commercio.

Obiettivi specifici del PSI

- consolidare e potenziare il sistema portuale recependo la programmazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale, incentrata su un rafforzamento complessivo del porto di Piombino attraverso un consistente ampliamento a terra del proprio ambito di competenza;
- attuare le strategie per la promozione dell’economia del mare, di cui all’art. 30 comma 5 della Disciplina del Piano;
- attuare le strategie per l’accessibilità del porto e per lo sviluppo della rete di ormeggi e approdi, di cui all’art. 27 della Disciplina di Piano;

Indirizzi per il Piano Operativo

Il Piano Operativo:

- recepisce il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale e coordina le proprie previsioni con quelle del redigendo PRP,
- definisce l'assetto infrastrutturale viario e ferroviario funzionale al porto e per il conseguimento di una maggiore integrazione funzionale tra porto e città, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci,
- individua le aree da destinare all'ampliamento dell'ambito portuale in coerenza con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale,

Rispondenza delle strategie, obiettivi e indirizzi del PSI con il PIT/PPR

Con riferimento alla ricognizione operata al precedente paragrafo "3. Ricognizione delle strategie, obiettivi e prescrizioni del PIT/PPR" del presente documento, si ritiene che le strategie, gli obiettivi e gli indirizzi delineati dal PSI siano in sintonia con le strategie definite nel Documento di Piano del Masterplan dei porti toscani che, in particolare, affida al Porto di Piombino le seguenti priorità di sviluppo:

- *il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;*
- *la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia;*
- *la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;*
- *la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica*

da diporto.

Tali indirizzi vengono meglio specificati all'art. 4 "Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica" della Disciplina di piano del Masterplan

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:

a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;

b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;

c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

Occorre infine considerare la forte connessione tra le scelte pianificatorie operate dal PSI e quelle delineate dal DPSS del Autorità di Sistema Portuale sintetizzata nell'intesa sottoscritta nel marzo 2021; a tale proposito pare opportuno rimandare anche alle valutazioni di congruità di detto strumento di programmazione portuale con lo strumento di pianificazione regionale in seno al proprio iter di approvazione.

Le strategie delineate dal PSI, coerentemente con i contenuti del DPSS dell'AdSP, danno continuità all'attuazione di quanto definito nei vari atti di accordo e intesa sottoscritti dal Comune con i vari Enti competenti (Regione Toscana, Provincia di Livorno, Autorità di Sistema Portuale), a partire dall'Accordo di Pianificazione sottoscritto nell'aprile del 2009, operando le dovute attualizzazioni dei contenuti dei vigenti strumenti urbanistici, nel quadro delle strategie definite nel Masterplan regionale, in particolare con riferimento ai più recenti sviluppi programmatici e progettuali in merito all'individuazione di una più corretta delimitazione dell'ambito portuale in relazione all'ambito di competenza demaniale affidato alle competenze dell'AdSP, alla definizione delle reti infrastrutturali di "ultimo miglio" (prolungamento SS398 e collegamenti ferroviari), all'individuazione delle aree di interazione porto/città ed al riconoscimento delle aree di influenza portuale.

B.1 - Porti di rilevanza economica regionale - IL COMPLESSO INTEGRATO DELLA NAUTICA, ARTICOLATO IN POLO DEL DIPIORTISMO E POLO DELLA CANTIERISTICA, DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ ITTICHE.

Descrizione

Tale previsione urbanistica trae origine da una complessa sequenza di atti e strumenti di pianificazione, a partire dagli indirizzi strategici del Piano Strutturale d'Area, che contiene appunto la previsione di un distretto per il diportismo nautico (polo del diportismo D14.2a) e la cantieristica (polo della cantieristica D14.2b) con infrastrutture destinate ad ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (fino a 1500 posti barca), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica. La previsione è stata oggetto di variante di anticipazione del RU, mediante accordo di pianificazione, al fine di dare attuazione all'obiettivo strategico del PS, che è stata definitivamente approvata nel corso del 2009. Successivamente è stato elaborato e approvato il Piano Guida/masterplan del complesso integrato della Nautica, quale strumento di programmazione e di indirizzo di livello intermedio tra il PRG e il PRP (Piano attuativo) che ha completato il quadro pianificatorio di competenza comunale, determinando quindi le condizioni per promuovere le progettualità da parte degli operatori privati.

B.1a - Piano Regolatore Portuale (PRP) "Polo del diportismo D14.2a"

Il "polo del diportismo", localizzato in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale/passeggeri, è prevalentemente dedicato ai natanti di grandi dimensioni integrato da aree per la manutenzione ed il rimessaggio, dai relativi servizi e da funzioni plurime connesse all'accoglienza e all'intrattenimento.

Nel corso del 2011 è stata attivata da parte di alcuni soggetti privati la procedura di cui al DPR n. 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi, che hanno pertanto promosso la realizzazione dell'intervento. Il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto quindi l'onere di redigere il Piano Regolatore Portuale (PRP) dell'ambito in oggetto, che a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale è stato definitivamente approvato nel corso del 2013.

La superficie complessiva delle aree interessate dalle previsioni del PRP è di circa 549.000 mq, di cui 211.000 mq di aree a terra e 338.000 mq costituenti il bacino portuale contenuto all'interno delle opere foranee previste; può accogliere fino a 750 posti barca (p.b.), oltre ai p.b. riservati per il transito ed al charter nautico.

In seguito all'approvazione del PRP si è concluso anche l'iter relativo alla "procedura Burlando" ma il soggetto promotore dell'intervento non ha tuttavia sviluppato ulteriormente la progettazione.

B.1b - Piano Regolatore Portuale (PRP) "Polo della cantieristica D14.2b"

Il "polo della cantieristica", localizzato nel bacino della Chiusa attestato a nord del porto commerciale - passeggeri, è costituito da un approdo (ottenuto mediante il riordino del bacino della Chiusa e del fosso Terre Rosse) prevalentemente dedicato ai natanti di piccola e media dimensione, integrato da aree per la cantieristica (10 ettari), il rimessaggio e alle attività connesse alla filiera ittica (flotta pescherecci, mercato ittico, ecc.).

Nel corso del 2013 è stata attivata da parte di soggetti privati la procedura di cui al DPR n. 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi. Anche in questo caso, analogamente a quanto stabilito per il polo del diportismo, il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto l'onere di redigere il PRP che, a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale, è stato definitivamente approvato nel mese di aprile 2016. Conseguentemente all'approvazione del PRP il proponente ha depositato il progetto definitivo ai fini della prosecuzione della procedura preordinata al rilascio della concessione demaniale.

La superficie complessiva delle aree interessate dalle previsioni del PRP è di circa 483.575 mq, di cui 239.608 mq di aree a terra e 243.967 mq costituenti il bacino portuale contenuto all'interno delle opere foranee previste; può accogliere fino a 750 posti barca (oltre ai p.b. riservati per il transito ed al charter nautico).

Nel corso del 2018 si è concluso anche l'iter relativo alla procedura Burlando, a cui ha fatto seguito la stipula della convenzione urbanistica nel giugno 2020. Sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle infrastrutture portuali.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Operativo assicura lo sviluppo del progetto del Complesso integrato della nautica confermando il numero di posti barca affidati a tale ambito in coerenza dei contenuti degli Accordi sottoscritti e con le disposizioni del Masterplan dei porti toscani.

Il Piano Operativo dovrà prevedere inoltre la definizione di un coerente quadro di riferimento per opere e interventi finalizzati ad uno sviluppo a terra di attività connesse al polo della cantieristica e dei servizi per le attività ittiche, da porre in stretta relazione spaziale e funzionale con le aree del Porto della Chiusa e con gli ambiti produttivi retrostanti; particolare attenzione dovrà essere data inoltre alle relazioni che intercorreranno tra tali aree ed i vicini ambiti destinati alla balneazione (spiagge del “Quagliodromo”), a riqualificazione (strada del Quagliodromo, ex centrale ENEL), di valore ambientale e naturalistico (Fiume Cornia, Oasi Orti Bottagone, Sterpaia) e tenuto conto del contesto vincolistico vigente (in particolare Vincoli paesaggistici, SIN di Piombino).

Preso atto ad oggi della mancata attuazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) “Polo del diportismo D14.2a”, allo scadere dello stesso potrà esserne confermata la previsione oppure, in alternativa, si potrà promuovere un nuovo Accordo di pianificazione per l’eventuale ridefinizione del Polo della Nautica e più in generale dell’intero Complesso integrato. Nella definizione di tale strumento potrà essere prevista una diversa distribuzione dei posti barca e delle attività assegnati a ciascun polo (Nautica - Cantieristica).

B.2 - Porti di rilevanza economica regionale - PORTO TURISTICO MARINA DI SALIVOLI

Descrizione

Il porto di Salivoli, collocato nel settore occidentale urbano, della capacità di circa 560 posti barca, è stato realizzato alla fine degli '90 in attuazione della Variante al PRG approvata con deliberazione della G.R.T. n. 4551 del 18.12.1995 e del Progetto di Massima, oggi decaduto, approvato dalla Regione Toscana con deliberazione G.R.T. n. 242 del 7.04.1997 ai sensi della L.R. 36/79, e della D.C.R.T. n. 258/1992.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Strutturale affida al porto di Salivoli un ruolo chiave per lo sviluppo di un progetto di riqualificazione del waterfront e del lungomare di Salivoli finalizzato a recuperare il rapporto della città con il mare e con il suo porto turistico nonché con il centro urbano.

Considerato inoltre l'obiettivo specifico del PSI, definito per il quartiere di Salivoli, di un arricchimento del mix di funzioni urbane nella direzione delle attività turistico-ricettive, delle attrezzature culturali e dei servizi per la balneazione e per il tempo libero, per il porto di Salivoli sarà possibile incrementare la propria offerta sia in termini di servizi che di posti barca, da destinare prevalentemente a finalità turistiche; le suddette innovazioni dovranno essere delineate nel rispetto dei requisiti di funzionalità e sicurezza in particolare per la navigazione e balneazione, delle direttive di cui al Masterplan "La rete dei porti toscani" relative a qualità progettuale, standard a terra e dei servizi, standard nautici e standard ambientali, nonché perseguendo le migliori scelte progettuali che consentano la miglior integrazione del porto con le aree di fruizione pubblica dell'arenile, del waterfront e del lungomare di Salivoli.

C.1 - Attrezzature minori - PORTICCIOLO DI MARINA

Descrizione

Il Porticciolo di Marina è costituito da uno specchio acqueo di circa 4300 mq. asservito al porto mediceo, originariamente classificato come porto marittimo nazionale di 4° classe, 2° categoria ed utilizzato per la nautica sociale; vi trovano posto in mare circa 95 imbarcazioni di dimensione massima di 8.00 ml di lunghezza, ormeggiate tramite una catenaria che ne permette l'ormeggio senza la necessità di pontili, ed altre 55 unità collocate a terra nella zona di rimessaggio di circa 1065 mq. posta all'estremità est caratterizzata da un piazzale in pietra con andamento degradante verso lo specchio acqueo. Pur avendo le caratteristiche strutturali di "porto" secondo le definizioni dell'art. 5 del Masterplan dei porti, tale infrastruttura, per caratteristiche localizzative (all'interno del centro storico di Piombino), dimensionali e funzionali viene censita come attrezzatura minore assimilabile alla fattispecie del "punto di ormeggio".

La protezione dello specchio acqueo è assicurata da una piccola diga foranea (detta molo Rosso) realizzata per la quasi totalità in laterizio faccia vista, tranne che per la sua parte iniziale collegata alla terra ferma, realizzata in pietra alberese, dove si trovano le originarie saracinesche oggi occluse; la diga risulta protetta a mare da scogliere frangiflutti. Il lato nord-ovest a terra è delimitato da una banchina carrabile pavimentata in pietra, sulla quale si trova la più importante emergenza storica dell'ambito, rappresentata dalle Fonte di Canali opera scultorea attribuita a Nicola Pisano risalente alla prima metà del duecento, già restaurata nel corso degli anni passati ed oggi racchiusa all'interno del cantiere per il recupero della struttura dell'ex Ospedale di via Cavour. A delimitare gli ingressi al porticciolo troviamo ad est una scalinata di raccordo con la sovrastante Piazzetta del Mare e ad ovest una tettoia, con colonne in ghisa e copertura in legno oggetto di fedele ricostruzione negli anni passati.

L'area che accoglie il porticciolo di Marina è disciplinata da un Piano di Recupero approvato con deliberazione CC. n. 52 del 25/06/2008; le previsioni di riordino dell'ambito contenute nel piano attuativo, pur riconfermate dal vigente Regolamento Urbanistico, sono state tuttavia attuate solo in minima parte.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Operativo dovrà perseguire l'obiettivo della riqualificazione delle attrezzature esistenti

per la nautica minore finalizzato al loro miglioramento orientato a garantire gli standard e i requisiti definiti per queste infrastrutture dal Masterplan dei porti toscani.

Considerata la particolare collocazione del porticciolo nel centro storico cittadino, il Piano Operativo dovrà perseguire finalità di riordino e riqualificazione dell'ambito della intera marina nel porto storico come area vocata ad una forte fruizione pubblica, mantenendo la funzione nautica e introducendo servizi turistici legati alla nautica, anche di tipo stagionale.

Tale azione concorre alla complessiva necessaria riqualificazione del waterfront del centro storico di Piombino.

C.2 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO DELLE TERRE ROSSE

Descrizione

Ubicato lungo il fosso Cornia Vecchia (loc. Terre Rosse) il punto di ormeggio è stato realizzato in forza della previgente Variante Generale al PRG, attraverso una operazione di parziale riconversione funzionale di aree industriali dismesse e risagomatura dei corsi d'acqua esistenti, ed è attualmente gestito da due diversi soggetti (Circolo Nautico Pontedoro e CPC Terre Rosse). Il vigente RU ne prevede il potenziamento e l'adeguamento, sia in termini di dotazioni di servizi sia di capacità ricettiva (posti barca), con possibilità di attuazione separata da parte dei due operatori.

A seguito dell'approvazione del RU sono stati quindi presentati, da entrambi i soggetti gestori, due distinti piani attuativi:

- il Piano attuativo proposto da Circolo Nautico Pontedoro, finalizzato all'adeguamento dei servizi esistenti (640 mq slp), con ulteriori dotazioni per il rimessaggio e la cantieristica, è stato definitivamente approvato nel corso del mese di gennaio 2019;
- il Piano attuativo proposto da CPC Terre Rosse, finalizzato all'adeguamento delle dotazioni di servizio per i natanti (960 mq. slp) e alla risagomatura dei corsi d'acqua funzionali al potenziamento della capacità ricettiva del punto d'ormeggio (con un incremento stimato di 110 posti barca), che tuttavia, non avendo concluso il suo procedimento nei termini di validità quinquennale del RU, è stato annullato.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Operativo dovrà perseguire l'obiettivo della riqualificazione delle attrezzature esistenti per la nautica minore finalizzato al loro miglioramento orientato a garantire gli standard e i requisiti definiti per queste infrastrutture dal Masterplan dei porti toscani.

Il Piano Operativo dovrà operare scelte e indirizzi progettuali finalizzati alla razionalizzazione ed implementazione delle attrezzature di servizio al punto di ormeggio consentendo interventi di manutenzione e adeguamento delle sistemazioni idrauliche e delle dotazioni nautiche esistenti.

Considerata la prossimità e le connessioni funzionali del punto d'ormeggio con le aree produttive del Gagno e con il Polo della Cantieristica della Chiusa di Pontedoro, l'ambito potrà integrare le

funzioni tipiche di servizio al diportista (accoglienza, alloggio, rimessaggio, manutenzione delle imbarcazioni) con funzioni legate al turismo nautico ed alla cantieristica. Potrà essere valutata la riproposizione della previsione di RU inattuata per il CPC Terre Rosse.

C.3 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO ACQUAVIVA

Descrizione

Lungo le sponde del fosso Acquaviva è presente un punto d'ormeggio che è stato oggetto di recenti interventi di adeguamento funzionale realizzati sulla base del Piano Particolareggiato del Parco Territoriale della Costa Orientale e della Sterpaia (approvato con deliberazione C.C. n. 138/1999), oggi decaduto.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano operativo dovrà perseguire l'obiettivo della riqualificazione delle attrezzature esistenti per la nautica minore finalizzato al loro miglioramento orientato a garantire gli standard e i requisiti definiti per queste infrastrutture dal Masterplan dei porti toscani.

Gli interventi di riqualificazione dovranno essere definiti nel rispetto del contesto paesaggistico della costa orientale di Piombino, tenuto conto della loro prossimità alle aree protette (Oasi Orti Bottagone, Parco della Sterpaia, Parco di Montioni) e conformemente al quadro vincolistico operante.

C.4 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO VALNERA

Descrizione

Lungo le sponde del fosso Valnera è presente un punto d'ormeggio che è stato oggetto di recenti interventi di adeguamento funzionale realizzati sulla base del Piano Particolareggiato del Parco Territoriale della Costa Orientale e della Sterpaia (approvato con deliberazione C.C. n. 138/1999), oggi decaduto.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano operativo dovrà perseguire l'obiettivo della riqualificazione delle attrezzature esistenti per la nautica minore finalizzato al loro miglioramento orientato a garantire gli standard e i requisiti definiti per queste infrastrutture dal Masterplan dei porti toscani.

Gli interventi di riqualificazione dovranno essere definiti nel rispetto del contesto paesaggistico della costa orientale di Piombino, tenuto conto della prossimità presenza delle aree protette (Oasi Orti Bottagone, Parco della Sterpaia, Parco di Montioni) e del quadro vincolistico operante.

Il Piano Operativo dovrà inoltre definire indirizzi per la riqualificazione del casello di Carbonifera.

C.5 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO GOLFO DI BARATTI

Descrizione

All'estremità occidentale del Golfo di Baratti è presente un campo boe che occupa una superficie di circa 3,5 ettari, prevalentemente a mare. Essa include, oltre allo specchio acqueo suddiviso in diverse concessioni demaniali per attività di diporto e noleggio imbarcazioni - pesca sportiva, anche alcuni manufatti a servizio di recente realizzazione e un edificio in muratura.

In relazione alla contiguità ed alle connessioni funzionali del punto d'ormeggio con il Parco Pubblico Territoriale di Baratti Populonia l'attuazione di tali interventi è stata ad oggi disciplinata nel ambito Piano Particolareggiato del Parco.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Operativo dovrà perseguire l'obiettivo della riqualificazione delle attrezzature esistenti per la nautica minore finalizzato al loro miglioramento orientato a garantire gli standard e i requisiti definiti per queste infrastrutture dal Masterplan dei porti toscani.

Il Piano Operativo dovrà perseguire una razionalizzazione e il riordino dell'area occupata dal campo boe nel rispetto dei valori ambientali e paesaggistici di Baratti e Populonia, al fine di adeguare la qualità dei servizi nautici offerti. Tale azione concorre alla complessiva necessaria riqualificazione del waterfront del piccolo agglomerato posto nel settore sud occidentale del golfo di Baratti.

D. Altri ambiti - PORTO DI TOR DEL SALE

Descrizione

Il nucleo industriale di Torre del Sale si affaccia sul mare nei pressi della foce del Fiume Cornia. Le aree su cui insiste la centrale elettrica alimentata ad olio combustibile di Torre del Sale sono inserite in un contesto paesaggistico di notevole pregio: su due lati confina con ambiti territoriali palustri, il padule Orti- Bottagone a Nord e il padule dei Perelli Bassi a Est; a Ovest il nucleo è delimitato dal Fosso Cosimo; a Sud, infine, il nucleo si incunea nel paesaggio costiero e dunale e si spinge nel mare con una propria darsena portuale, utilizzata per attività collegate al funzionamento della centrale termoelettrica. Ad ovest del bacino portuale si trova inoltre il complesso della fortificazione lorenese della Tor del Sale, edificata sulle antiche saline di Piombino.

Il complesso industriale ha ottenuto il nulla osta alla dismissione dal Ministero dello Sviluppo economico nel 2015; successivamente Enel ha redatto il piano di dismissione del sito, approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2017.

Specifiche per il Piano Operativo

Il Piano Operativo, nel definire i criteri per la riqualificazione dell'area dell'ex Centrale Termica, dovrà disciplinare la contestuale riqualificazione dell'ormeggio di Torre del Sale, da pianificare in conformità con il Masterplan dei porti della Regione Toscana.

Allegati:

- 1. Individuazione degli ambiti costituenti il Sistema portuale del PSI**
- 2. “Schede di sintesi sulla qualità funzionale dei porti e degli approdi turistici della Toscana” del Masterplan dei Porti relative ai porti e approdi del sistema portuale del PSI**

A. PORTO COMMERCIALE/PASSEGGERI DI PIOMBINO

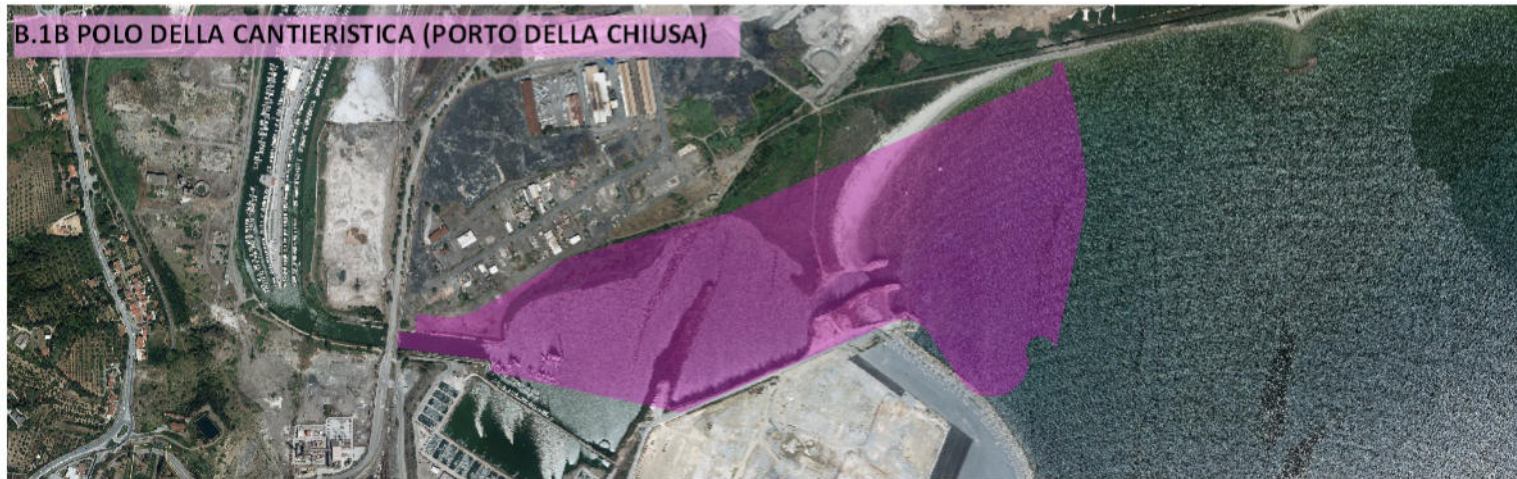


- A - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
- B - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA REGIONALE
- C - ATTREZZATURE MINORI
- D - ALTRI AMBITI

B.1A POLO DEL DIPORTISMO (MOLO BATTERIA)



B.1B POLO DELLA CANTIERISTICA (PORTO DELLA CHIUSA)



B.2 PORTO TURISTICO MARINA DI SALIVOLI



C.1 PORTICCIOLO DI MARINA



C.2 PUNTO D'ORMEGGIO TERRE ROSSE



C.3 PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO ACQUAVIVA



C.4 PUNTO D'ORMEGGIO FOSSO VALNERA



C.5 PUNTO D'ORMEGGIO GOLFO DI BARATTI



- A - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
- B - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA REGIONALE
- C - ATTREZZATURE MINORI
- D - ALTRI AMBITI

D. PORTO DI TOR DEL SALE



- A - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
- B - PORTI DI RILEVANZA ECONOMICA REGIONALE
- C - ATTREZZATURE MINORI
- D - ALTRI AMBITI



**REGIONE
TOSCANA**
Giunta
Regionale

**AGGIORNAMENTO DEL QUADRO
CONOSCITIVO DEL MASTERPLAN
"LA RETE DEI PORTI TOSCANI"**

***SCHEDE DI SINTESI DELLA
QUALITÀ FUNZIONALE E
DELL'ASSETTO ORGANIZZATIVO***

Ente competente: COMUNE DI PIOMBINO



LOCALIZZAZIONE:
Comune di Piombino (Livorno)

CLASSIFICAZIONE:
Porto turistico
Porto di interesse regionale ai sensi dell'art. 85 comma 1 della legge RT 65/2014 (funzione turistica) Porto di rilevanza economica regionale, cat. II classe III, ai sensi dell'art. 4 della Legge 84/1994

FUNZIONI:

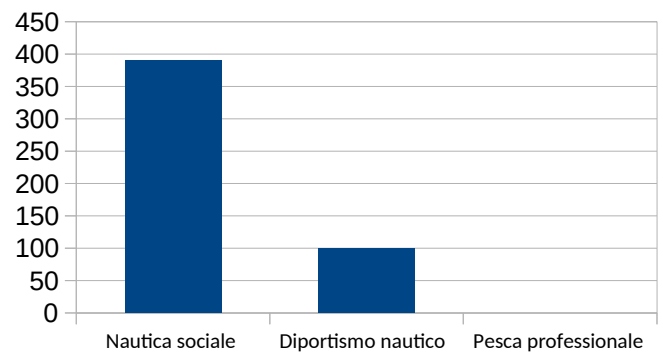
Nautica sociale	390 p.b.
Diporto nautico	100 p.b.
Ormeggi per unità di transito	49 p.b.
Navigazione per finalità turistiche	16 p.b.
Cantieristica, refitting, manut. e riparazione	1 p.b.
Forze dell'Ordine, Amm.ne penitenziaria, ecc.	2 p.b.

DIMENSIONAMENTO:

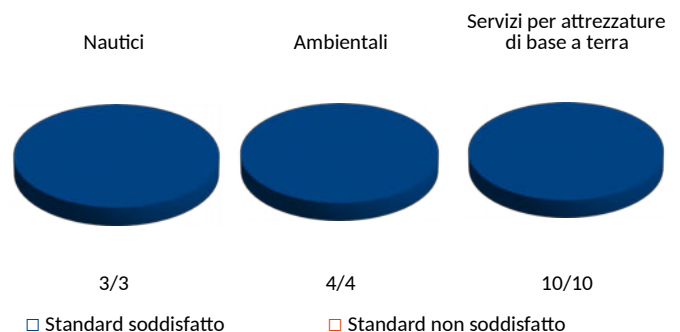
Totale posti barca	558 p.b.
Posti barca per il diporto nautico risultanti dalle concessioni demaniali marittime*	487 p.b.
Posti barca nel comune (inclusi i punti di ormeggio)**	2703 p.b.

* Dati Autorità Marittima
** Ufficio di Statistica del MIT "Il Diporto nautico in Italia", 2017

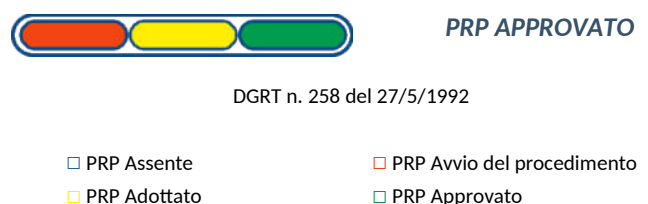
Principali Funzioni:



Rispetto degli standard:



Pianificazione portuale:





LOCALIZZAZIONE:

Comune di Piombino (Livorno)

CLASSIFICAZIONE:

Approdo turistico

Porto di rilevanza economica nazionale e internazionale. Categoria II, classe I e II. (L. 84/1994, art. 4; D.Lgs. n. 169/2016, Allegato A)

FUNZIONI:

Nautica sociale	104 p.b.
Diporto nautico	616 p.b.
Ormezzi per unità di transito	80 p.b.
Navigazione per finalità turistiche	40 p.b.
Scuole nautiche	40 p.b.

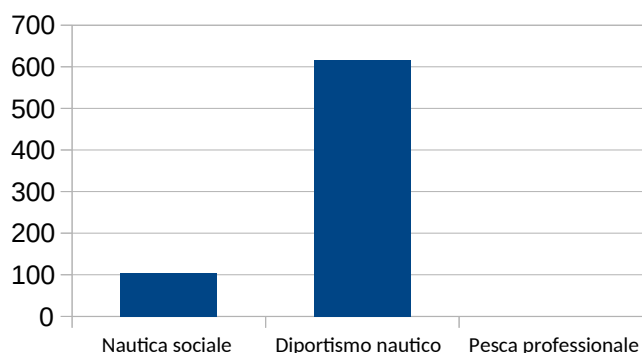
DIMENSIONAMENTO:

Totale posti barca	880 p.b.
Posti barca per il diporto nautico risultanti dalle concessioni demaniali marittime*	0 p.b.
Posti barca nel comune (inclusi i punti di ormeggio)**	2703 p.b.

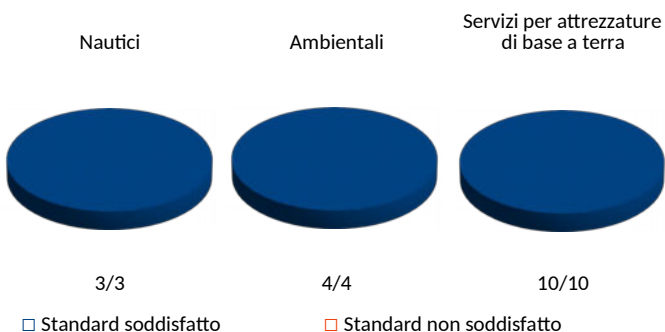
* Dati Autorità Marittima

** Ufficio di Statistica del MIT "Il Diporto nautico in Italia", 2017

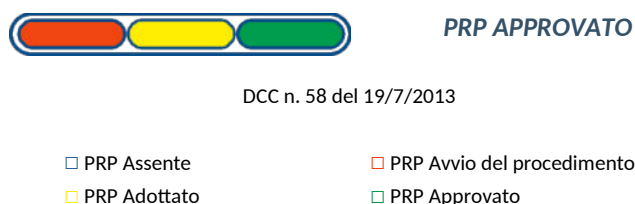
Principali Funzioni:



Rispetto degli standard:



Pianificazione portuale:





LOCALIZZAZIONE:

Comune di Piombino (Livorno)

CLASSIFICAZIONE:

Approdo turistico

Porto di rilevanza economica nazionale e internazionale. Categoria II, classe I e II. (L. 84/1994, art. 4; D.Lgs. n. 169/2016, Allegato A)

FUNZIONI:

Nautica sociale	313 p.b.
Diporto nautico	266 p.b.
Ormeggi per unità di transito	10 p.b.
Pesca professionale	47 p.b.
Cantieristica, refitting, manut. e riparazione	20 p.b.

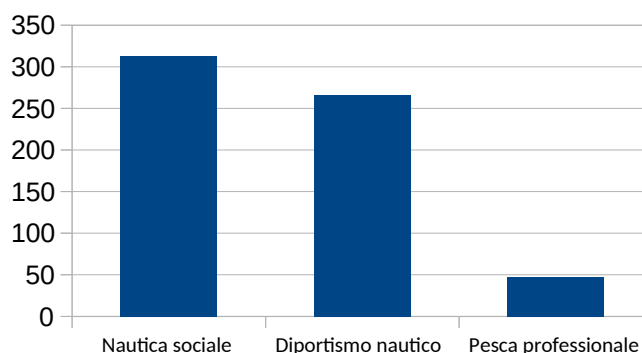
DIMENSIONAMENTO:

Totale posti barca	656 p.b.
Posti barca per il diporto nautico risultanti dalle concessioni demaniali marittime*	0 p.b.
Posti barca nel comune (inclusi i punti di ormeggio)**	2703 p.b.

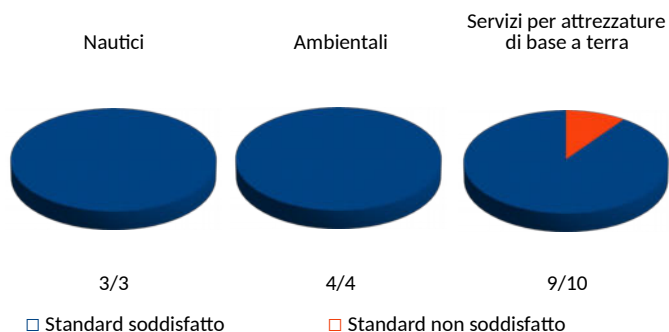
* Dati Autorità Marittima

** Ufficio di Statistica del MIT "Il Diporto nautico in Italia", 2017

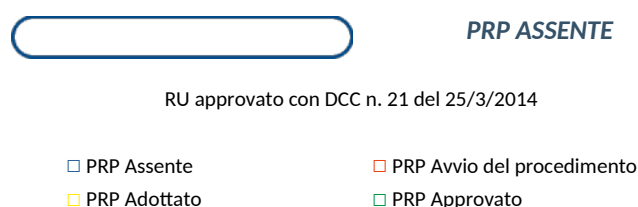
Principali Funzioni:



Rispetto degli standard:



Pianificazione portuale:



Appendice di chiarimento al contributo collaborativo ex art. 53 LRT n. 65/2014 Regione Toscana - Direzione Generale, Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Settore Logistica e Cave del 15/06/2023

Con riferimento al contributo collaborativo rilasciato ai sensi dell'art. 53 della LRT n. 65/2014 da parte della Direzione Generale, Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Settore Logistica e Cave della Regione Toscana del 15/06/2023 agli atti al protocollo del Comune di Piombino 2023/26413, di seguito si riportano i chiarimenti forniti dall'Ufficio di Piano.

Le risposte vengono rese nel dettaglio, richiamando per ciascun punto la numerazione e il titolo del rilievo, come riportato nel contributo.

1. Classificazione delle infrastrutture portuali

Ai fini della classificazione delle infrastrutture diportistiche, si chiarisce che gli spazi destinati ad attività artigianali e produttive e nuove darsene interne

site nelle aree appartenenti al demanio idrico del Fosso Cagliana, risultano già censite tra le strutture

assimilabili ai punti di ormeggio come meglio descritto nella scheda "C.2 - Attrezzature minori - PUNTO D'ORMEGGIO DELLE TERRE ROSSE".

2. Integrazioni e modifiche al Doc. 8 e ai documenti correlati

Complesso integrato della nautica, punto B1

Si chiarisce che il dimensionamento della ricettività diportistica individuata dal PSI per il Complesso integrato della nautica ammonta effettivamente a complessivi 1500 posti barca. Nella definizione del dimensionamento del nuovo Polo del Diportismo (ambito di Poggio Batteria) in sede di composizione delle nuove previsioni del Piano Operativo e dell'approvazione del nuovo PRP - eventualmente facendo ricorso ad un nuovo accordo di pianificazione laddove ritenuto necessario - la ripartizione dei posti barca che dovrà essere individuata nel Piano Operativo dovrà tenere conto del dimensionamento della struttura della Chiusa di Pontedoro (Polo della Cantieristica) approvata ed in corso di realizzazione identificando la disponibilità massima effettiva come "parte residuale" della previsione portuale, in modo tale che il totale risulti complessivamente sempre uguale (o inferiore) a 1.500 posti barca.

Porto turistico di Marina di Salivoli, punto B.2

Si conferma che le azioni descritte dal PSI per il porto turistico di Marina di Salivoli determinano effettivamente la possibilità di "incrementare la propria offerta sia in termini di servizi che di posti barca".

Tali previsioni, rubricabili quali interventi di riqualificazione e ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti”, risultano correttamente disciplinate nella scheda B.2 - Porti di rilevanza economica regionale - PORTO TURISTICO MARINA DI SALIVOLI, per la quale *“dovranno essere delineate nel rispetto dei requisiti di funzionalità e sicurezza in particolare per la navigazione e balneazione, delle direttive di cui al Masterplan “La rete dei porti toscani” relative a qualità progettuale, standard a terra e dei servizi, standard nautici e standard ambientali, nonché perseguendo le migliori scelte progettuali che consentano la miglior integrazione del porto con le aree di fruizione pubblica dell’arenile, del waterfront e del lungomare di Salivoli.”*

L’incremento dei posti barca e/o l’eventuale modifica alla configurazione esterna delle infrastrutture portuali e conseguente ipotesi di ampliamento del bacino portuale in ogni caso dovranno essere oggetto di Variante del PRP vigente, come definito dalla vigente normativa in materia di porti e approdi turistici; spetterà al Piano Operativo definire, in armonia con i dovuti studi di approfondimento meteomarino ed ambientale, un’area ipotetica di ampliamento del porto.

Porto di Tor del Sale, punto D

Si chiarisce che la nuova struttura di ormeggio deve essere individuata e dimensionata anche in ragione di un fabbisogno diportistico locale e non soltanto quale attrezzatura complementare di strutture turistico-ricettive di accoglienza. Sarà compito del Piano Operativo chiarire il dimensionamento degli interventi di riqualificazione del sito industriale e delle dismesse strutture a mare alla luce di specifici studi sul fabbisogno diportistico, sulle dinamiche meteomarine e sull’impatto ambientale dell’intervento di riqualificazione, quest’ultimo da valutare in seno alla procedura di VAS.