REGIONE TOSCANA

Prot. 6153/88

Firenze, 11 MAR. 1989

Al Sindaco del Comune di
Fiesole

Al Dipartimento Assetto del Territorio
S E D E

OGGETTO: Comune di Fiesole
Legge 17.8.1942 n. 1150 e successive modificazioni
Variante al Piano Regolatore Generale

Si comunica che con deliberazione della Giunta Regionale n. 714 del 30 GEN. 1989 divenuta esecutiva ai sensi e per gli effetti dell'art. 45 della legge 10.2.1953 n. 62 è stata approvata la variante al Piano Regolatore Generale adottata da Codesto Comune con deliberazione n. 652 del 2.7.87 –

Ai sensi della legge regionale 16.5.1975 n. 41 questa Regione ha provveduto alla pubblicazione per estratto del suddetto provvedimento sul Bollettino Ufficiale.

Si trasmettono per il deposito presso la Segreteria di codesto Comune, ai sensi dell'art. 10 della legge 17.8.1942 n. 1150 e successive modificazioni, copia conforme degli atti che della stessa formano parte integrante.

Copia della delibera suddetta e degli elaborati della variante, debitamente vistati, vengono trasmessi al Dipartimento Assetto del Territorio per gli usi di competenza.

L'originale approvato rimane depositato agli atti della Giunta Regionale.

IL PRESIDENTE

REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

Tipo Atto: DELIBERAZIONE ORDINARIA N. 714 del 30.1.1989

Relatore: GINANNESCHI MAURO

Dip.to : URBANISTICA Servizio: 072

PRESENTI: PRESIDENTE: BARTOLINI SEGRETARIO: CAROSI

Aliberti-Benelli-Benigni-Bucciarelli-Calugi-Gimmelli-Ginanneschi-Magnolfi
Marcucci-Serafini

ASSENTI: Badiali

OGGETTO: Comune di Piombino - Var. al P.R.G. - Realizzazione Porto Turistico in località Marina.
Determinazioni.

Allegati parte integrante: N. 003

Riscontro di rispondenza al Bilancio: NON NECESSARIO

Trasmessa per l'esecuzione e/o successivi adempimenti ai seguenti Uffici/Dip.ti/Organi:

URBANISTICA

	Ricevuta dalla C.C.A.R.	il .....
La C.C.A.R.	HA RICHIESTO CHIARIMENTI	con decisione n. ..... del .....
	Delib.ne di CONTRODEDUZIONI	n. ..... del ..... ricevuta dalla C.C.A.R. il .....
	Lettera di CONTRODEDUZIONI	n. ..... del ..... ricevuta dalla C.C.A.R. il .....
La C.C.A.R.	NON HA RISCONTRATO VIZI	con decisione n. 1603 del 16.2.89
La C.C.A.R.	HA ANNULLATO	con decisione n. ..... del .....
	Esecutiva per decorrenza dei termini il	

NOTE:

Firenze, 21 FEB. 1989

D'ORDINE DEL SEGRETARIO
DELLA GIUNTA

RITENUTO, secondo il suddetto parere della C.R.T.A., che la variante al P.R.G. del Comune di Piombino, sia meritevole di approvazione in quanto conforme ai disposti e rispondente alle finalità di cui alla legge regionale 74/84, con gli stralci e le raccomandazioni di cui al parere medesimo al quale si rimanda;

TUTTO CIO' premesso e considerato;

A VOTI UNANIMI:

D E L I B E R A

1. di approvare, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 31.12.1984 n. 74, la variante al P.R.G. del Comune di Piombino, relativa alla realizzazione del Porto Turistico in località Marina, adottata dal Comune suddetto con delibera di C.C. n. 652 del 2.7.1987;

2. di dare mandato al Presidente della Giunta Regionale di vistare, quale parte integrante del presente provvedimento, i seguenti atti:

- relazione illustrativa;
- tav. 1 P.R.G. vigente in scala 1:5000;
- tav. 2 P.R.G. modificato in scala 1:5000;
- tav. 3 - Ipotesi di progetto e viabilità principale in scala 1:5000;
- tav. 4 - Piani d'onda;
- Norme tecniche di attuazione;
- relazioni geologico-tecniche;
- carta geologica e geomorfologica in scala 1:2000.

L'ASSESSORE SEGRETARIO
D. C. CAROSI

LG/mb

REGIONE TOSCANA — GIUNTA REGIONALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE CONSERVATO AGLI ATTI DELLA SEGRETERIA DELLA GIUNTA, AD USO AMMINISTRATIVO.
D'ORDINE DEL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

REGIONE TOSCANA
COMMISSIONE REGIONALE TECNICO AMMINISTRATIVA
SEZIONE URBANISTICA E BENI AMBIENTALI

Sedute del 12.10.1988 e 21.12.1988

OGGETTO: Comune di Piombino (LI)

Variante al P.R.G. - Porto turistico - Loc. Marina

L.R. 36/1979

Delibera C.C. n.652 del 2.7.1987, esecutiva.

LA SEZIONE

PREMESSO

- che il Comune di Piombino è dotato di P.R.G. approvato dalla G.R.T. con delibera n° 6068 del 3.10.1973 nonchè di Variante generale approvata dalla G.R.T. con delibera n° 9603 del 27.8.1981;
- che con delibera di C.C. di cui all'oggetto detto Comune ha adottato lo strumento urbanistico di cui all'oggetto stesso, consistente nella indicazione della zona destinata alla realizzazione del nuovo Porto Turistico posto in loc. Marina, in ottemperanza alle indicazioni della L.R. 36/1979;

VISTA la relazione istruttoria in data 12.9.1988 relativa a tale strumento urbanistico, redatta a cura del Servizio Strumenti Urbanistici del Dip.to URBANISTICA e allegata al presente parere;

CONSIDERATO che tale relazione evidenzia gli elementi più significativi sotto l'aspetto tecnico-amministrativo dello strumento urbanistico in esame, anche in rapporto allo strumento urbanistico generale di cui alla premessa;

RITENUTO conseguentemente che lo strumento urbanistico corrisponda nel suo insieme, alle finalita di legge pur con i rilievi e le considerazioni appresso espresse;

1) tenuto conto che l'area oggetto di variante configura uno specchio d'acqua per la struttura portuale pari a circa 60.000 mq., di cui 39.000 per il rimessaggio delle barche (compreso il porto mediceo), nonchè la realizzazione di dighe foranee da collocarsi in corrispondenza di

fondali dell'ordine di 6/8 metri di profondita (con conseguente rilevante onerosita economica per la loro realizzazione), la dimensione complessiva della variante appare eccessiva rispetto alla capienza fissata dalla legge regionale (300 posti/barca), sembrando congruo riferire la stessa ad uno standard di circa 120 mq/barca, rapportato alla tipologia media prevalente delle imbarcazioni che utilizzeranno la nuova struttura e alle esigenze di manovrabilita per l'accesso al Porto mediceo esistente; di conseguenza la superficie massima dello specchio d'acqua dell'approdo nel suo complesso può essere fissata in mq. 36.000, con arretramento della diga foranea principale su fondali più bassi;

2) Tale riduzione consente di configurare una più congrua organizzazione della variante anche in rapporto alle rilevanti componenti ambientali presenti, quali:

- la tutela della struttura attuale del Piazzale Bovio;
- la salvaguardia delle scogliere non ancora interessate da opere di banchinaggio, nonchè dei barbacani di sostegno dei versanti sottostanti la Cittadella;
- un contenuto sviluppo verso mare delle strutture portuali e, conseguentemente del banchinaggio a terra;
- il congruo inserimento del Porto mediceo nel contesto della nuova struttura.

3) Sono altresì da escludere gli interventi previsti per l'allargamento della sede viaria a ridosso del Porto mediceo, per gli effetti negativi che ne verrebbero indotti;

4) E' essenziale tenere conto degli aspetti connessi allo stato di dissesto geologico della costa, con particolare riguardo ai versanti posti in corrispondenza della parte centrale dell'area portuale, sottostanti la scalinata che conduce a Piazza Manzoni (centro storico).

5) Non risultano inoltre sufficientemente valutati gli effetti e i rapporti fra la nuova struttura portuale e il centro storico adiacente, in particolare per quanto attiene:

- al ruolo di fondamentalediserniera fra approdo e centro storico che può configurare il riuso del contenitore del vecchio ospedale, di prossima dismissione; ciò sia in ragione della sua localizzazione, sia in ragione della conformazione dello stesso, che presenta volumi in diretto rapporto con l'area portuale e perciò in grado di rispondere a esigenze di servizio dell'approdo stesso, nonchè a funzioni di interconnessione porto-citta;
- agli altri contenitori del centro storico vuoti o in via di dismissione dalle funzioni attuali, come quelli dell'Istituto professionale I.P.S. in Cittadella, per i quali vale un riferimento di carattere urbanistico analogo a quello del punto precedente;
- agli standards di parcheggio, tenuto conto che all'interno della struttura portuale è preventivato un parametro posto/barca inferiore a quello di 1,25 suggerito dalla L.R. 36/1979.

CHE, di conseguenza, la variante di cui all'oggetto debba essere modificata secondo gli stralci appresso indicati:

1) Stralcio della parte di previsione eccedente a quella corrispondente a mq. 36.000 (300 barche per 120 mq.), valore che indica la superficie massima dello specchio d'acqua attinente alla nuova struttura portuale (compreso l'esistente Porto mediceo), così come indicato in planimetria allegata (Tav.2); ciò allo scopo di contenere l'estensione della variante a valori rapportati alle effettive esigenze funzionali del nuovo approdo, nonchè di contenere l'estensione verso mare e di salvaguardare la scogliera sottostante gli antichi barbacani posti a contrafforte della Cittadella, in ordine a motivi di rilevante valore ambientale e paesaggistico. Si precisa che nella parte sottostante i barbacani sara possibile realizzare, lungo la scogliera, un passaggio di carattere pedonale di larghezza massima pari a ml.2,00 atta a consentire il collegamento fra l'area portuale e il sistema costiero di nord-est;

2) Stralcio di tutti i riferimenti grafici interni alla superficie di variante residua, in quanto inadeguati alla nuova superficie dell'approdo.

3) Stralcio, in ordine a motivi di rilevante valore ambientale ed architettonico, di ogni previsione concernente l'allargamento della sezione stradale di adduzione al nuovo porto, in quanto sovrastante il vecchio Porto mediceo.

4) che debbano, di conseguenza, essere stralciate le indicazioni normative che risultano in contrasto con la sostanza e gli effetti degli stralci suddetti, così come indicate in rosso nell'allegato testo delle N.T.A.;

CHE debbano essere altresì formulate alla A.C. le seguenti raccomandazioni:

1 - in sede progettuale del nuovo approdo (P.R.G. del porto, progetto esecutivo) debbano essere salvaguardati e valorizzati il vecchio Porto mediceo mediante un suo corretto inserimento nel progetto generale e il ricorso a idonee opere di recupero funzionale e architettonico; tutti gli elementi di ordine architettonico e di arredo urbano presenti nell'area quale in particolare la Fonte dei Canali;

2 - in sede di demolizione degli edifici addossati al palazzo Appiani, deve essere studiato il ripristino architettonico della facciata di risulta, tenendo conto dell'impianto originale dell'edificio e degli elementi architettonici tuttora esistenti;

3 - l'A.C. dovrà indicare, già in sede di P.R.G. del porto, le caratteristiche e le condizioni degli interventi preliminari necessari a garantire il consolidamento dei versanti sottostanti la scalinata che conduce a Piazza Manzoni, che presentano gravi condizioni di dissesto; ciò secondo le indicazioni contenute nella relazione geomorfologica allegata alla variante e quelle contenute nel parere predisposto da parte del Servizio N° 69 della Regione Toscana; analoga indicazione vale per il consolidamento della scogliera posta alla base dei barbacani, da conseguirsi mediante l'estensione della scogliera verso mare con massi di origine naturale;

4 - si rende opportuno che gli accessi veicolari al nuovo approdo, sia attraverso la citta sia nel tratto compreso fra Piazzale Bovio e la Fonte dei Canali, siano regolamentati mediante adeguati provvedimenti atti a garantire corrette condizioni di circolazione dei mezzi (piano

del traffico);

5 - per quanto attiene ad una migliore dotazione e organizzazione dei parcheggi rispetto al valore indicato di mq. 0,75/posto barca, dovra essere valutata la opportunità di realizzare gli stessi utilizzando l'intero piano di banchinaggio mediante lo spostamento delle strutture di servizio ivi previste in parte su di un primo livello a piastre soprastante la banchina, di estensione comunque non superiore al 40% della superficie della banchina stessa, in parte nelle porzioni dell'edificio ex-ospedalicio prospiciente direttamente l'area portuale;

6 - sia verificata la possibilità di addivenire alla demolizione anche dell'edificio di proprieta del Demanio Marittimo, posto in prossimità della Fonte dei Canali, al fine di consentire una migliore accessibilita veicolare all'area portuale ed una maggiore disponibilita di superficie utile.

E'infine da raccomandare alla A.C. che, preliminarmente alla attuazione degli interventi previsti, provveda a redigere adeguate verifiche di coerenza urbanistica che investano, nel loro insieme, strutture e funzioni del centro storico e area portuale allo scopo di analizzare, programmare e normare la loro interdipendenza e la complessiva coerenza:a tale scopo è da suggerire alla A.C. la predisposizione di idonea variante ex art. 5 della L.R. 59/1980;

VISTO il parere del Servizio Prevenzione Dissesti Territoriali e Protezione Civile del Dip.to Ambiente, con il quale si concorda;

RITENUTO che le verifiche di confronto di cui all'art. 8 punto 8 della L.R. 74/1984, relativamente alle previsioni indicate per il coordinamento degli strumenti urbanistici ai punti b) e c) del 3° comma del medesimo articolo, siano di per sè assorbite e verificate dalla specificita della variante che trae origine da indicazioni territoriali proprie della L.R. 36/1979;

PRESO ATTO della correttezza formale e procedurale degli atti tecnico-amministrativi allegati;

E' DEL PARERE

che la variante al P.R.G. del Comune di Piombino (LI) di cui alla deliberazione di C.C. n.652 del 2.7.1987 sia meritevole di approvazione da parte degli organi regionali nei termini di legge, con gli stralci e le raccomandazioni di cui in narrativa.

IL SEGRETARIO

(Dott.Proc.Erminia Giannella)

IL PRESIDENTE

(Ass. Mauro Ginanneschi)

21 20

REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

Oggetto: Comune di PIOMBINO
Variante al Piano Regolatore Generale - individuazione del porto turistico in località Marina L.R. 36/79

Codice pratica: n. 412V0070

Data di arrivo: 13.7.88

Scadenza: 13.10.88

Istruttori: Vittorio Moschi, Silvia ROncuzzi

Adozione: Delibera C.C. n. 652 del 2.7.1987 esecutiva Affissa all'Albo Pretorio il 8.8.87 depositata in Segreteria dal 22.9.1987 al 2.10.1987 Manifesto FAL provincia di Livorno n. 73 del 22.9. 1987 pag. 459.

Osservazioni: non sono pervenute, dichiarazioni del Segretario Generale.

S.U. vigente: Piano Regolatore Generale approvato con delibera G.R. n. 3009 del 5.6.1973 e n. 6068 del 30.10.1973. Variante generale approvata con delibera G.R. n. 9603 del 27.8.1981.

Elaborati: 1) Relazione illustrativa
2) Normativa Tecnica di attuazione
3) Tav. n. 1 P.R.G. vigente scala 1:5000
4) Tav. n. 2 P.R.G. modificato scala 1:5000
5) Tav. n. 3 Ipotesi di progetto e viabilità principale
6) Tav. n. 4 Piani d'Onola
7) Relazione Geologica

Vincoli: L. 445/1908 e 64/74 l'area ricade nel perimetro dell'abitato da consolidare L. 431 una piccola porzione risulta vincolata in quanto zona F4T (parco territoriale) e rientrante nei 300 metri previsti dall'art. 1 della suddetta legge nella categoria a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.

Piano Regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana (deliberazione del C.R. n. 123 del 19.2.1985).
Relativamente al Comune di Piombino è stato localizzato un Porto Turistico con una capacità ricettiva massima di 300 posti barca con l'ampliamento dell'attuale porticciolo di Marina.
Con nota l'A.C. ha richiesto alla G.R.T. di variare il Piano Regionale di Coordinamento chiedendo l'inserimento di una nuova localizzazione per un porto turistico in località Salivoli per una capacità di 350 posti barca. Attualmente i Servizi del Dipartimento Urbanistica stanno vagliando la proposta comunale.

Contenuto della Variante: l'A.C. con il presente atto ha individuato in località Marina un'area per la realizzazione di un porto turistico per una capacità di 300 posti barca.
L'A.C. ha determinato in prima approssimazione la composizione della flotta tipo del porto, le corrispondenti dimensioni di ormeggio ed infine la superficie di specchio d'acqua protetto da assegnare.
L'A.C. ipotizza per questa infrastruttura portuale questo tipo di flotta:

CATEGORIA IMBARCAZIONI	*DIMENSIONI ORMEGGIO*		*FLOTTA TIPO*	*RAPPORTI DI PROGETTO*
	Largh.	*Lung.*	*Numero*	*Percentuali*
I	*2,50*	*5,00*	*40*	
II	*3,00*	*6,50*	*20*	*28%*
III	*3,50*	*8,00*	*24*	
IV	*4,00*	*9,50*	*70*	*45%*
V	*4,50*	*11,00*	*65*	
VI	*5,00*	*13,00*	*60*	*20%*
VII	*5,50*	*15,00*	*11*	*7%*
VIII	*6,00*	*18,00*	*10*	
TOTALE			*300*	*100*

Fissato il numero dei posti barca in 300 unità l'A.C. ha dimensionato i conseguenti specchi acquei applicando il parametro di 130 mq/ posto barca (coefficiente per gli ormeggi di tipo europeo a ponti paralleli) la superficie risulta così determinata:

a) specchi acquei:

a.1.) specchi acqueo protetto necessario per la flotta tipo sopradeterminata (ivi compreso quello del porticciolo esistente di mq. 4.500) pari a mq. 39.000.

a.2.) imboccatura del porto ed avamporto della nuova struttura portuale pari a mq. 21.000;

b) attrezzature, opere e servizi a terra:

b.1.) opere a servizi a terra esistenti relativi al porticciolo esistente pari a mq. 2.800;

b.2.) attrezzature, opere e servizi a terra in progetto comprendenti la realizzazione di un parcheggio per n. 300 auto; la relativa viabilità di servizio, le banchine ed i servizi di nuovo impianto (piccolo cantiere per la manutenzione delle imbarcazioni, ristorante, bar, infermeria, servizi igienici, circolo velico, direzione, ecc.) pari a mq. 15.000 (1);

c) opere a mare di difesa e di ormeggio:

c.1.) opere a mare esistenti a difesa del portiggiolo attuale pari a mq. 400;

c.2.) opere a mare in progetto a difesa del nuovo porto e per l'ormeggio nello specchio acqueo protetto pari a mq. 15.800.

Complessivamente quindi, sulla base delle suddette previsioni, la superficie complessiva di aree e specchi acquei afferente il porto turistico di Marina dovrà essere non inferiore a mq. 94.000.

L'A.C. con l'individuazione della infrastruttura portuale fissa alcuni orientamenti di carattere generale che il P.R.G. del porto dovrà seguire in sede di realizzazione.

a) in primo luogo l'ampliamento del porticciolo attuale dovrà essere realizzato cercando di salvaguardare al massimo le sue strutture, la sua unità, le sue caratteristiche storiche, il suo bacino;

b) in secondo luogo detto ampliamento dovrà preferibilmente configurarsi mediante la previsione di una nuova infrastruttura portuale che inglobi l'esistente, ne integri le funzioni, ne protegga le opere di difesa, ma sia, al tempo stesso, indipendente da essa sia come struttura che come funzionalità;

c) in terzo luogo la viabilità di accesso al porto, pur nell'ambito del mantenimento dell'attuale percorso di avvicinamento, dovrà essere opportunamente ampliata a ridosso dell'area portuale;

d) infine il necessario standard di parcheggi a servizio del nuovo porto dovrà essere previsto, preferibilmente, a mezzo di un ampliamento dell'esistente piazzale di alaggio.

ATTREZZATURE E SERVIZI A TERRA

Il porto, sarà collegato al sistema viario principale secondo un percorso a ridosso del porto tale percorso (tav. n. 3), partendo dalla Via G. Mazzini, raggiunge il viale del Popolo da dove si diparteno, ad anello, due itinerari, uno per l'accesso al porto (via della Repubblica, Via Copernico, Via L. da Vinci, Via G. Bruno) ed un per l'uscita da esso e dalla città (Via Grosseto, Via E. Salgari, Via G. Carducci, Via Lombroso, Via della Repubblica).

Per ciò che concerne le nuove attrezzature a terra, a servizio della struttura portuale, è prevista la realizzazione - ridosso della scarpata sotto la Cittadella - di ristorante, bar, infermeria, circolo velico, direzione, servizi igienici, cabina elettrica, locali di servizio, nonchè di un edificio attrezzato uso cantiere per la manutenzione delle imbarcazioni. Tali previsioni saranno realizzate previa demolizione dell'esistente manufatto abbandonato ex Lega Navale e la costruzione, ex novo, di nuove strutture edilizie avente una superficie coperta complessiva non superiore a mq. 1.100.

In attuazione a quanto sopra descritto è prevista la ristrutturazione edilizia di due volumetrie esistenti a ridosso della scogliera della piazza Bovio allo scopo di ricavarvi servizi igienici e locali di servizio per il porticciolo esistente.

Tutti i servizi e le attrezzature a terra saranno poi collegate al sistema principale idrico, fognante, elettrico e telefonico; inoltre fatte salve eventuali prescrizioni dettate dalla Autorità Marittima, il porto turistico sarà dotato degli standards nautici appresso elencati:

1) approvvigionamento idrico;
2) rifornimento carburanti;
3) raccolta rifiuti solidi;
4) illuminazione;
5) energia elettrica;
6) mezzi di salvataggio;
7) impianto antincendio;
8) impianto telefonico;
9) scalo di alaggio, scivoli e mezzi di sollevamento;
10) radioassistenza.

4. CRITERI E MODALITA' DI ATTUAZIONE

La presente variante allo strumento urbanistico generale, così come sopra descritta, presuppone alcuni interventi da realizzare fuori dell'ambito portuale di P.R.G. e della stessa zona portuale.

Detti interventi, indispensabili per l'attuazione delle previsioni in oggetto, saranno realizzati congiuntamente o comunque prima delle opere ed attrezzature portuali vere e proprie.

Tali interventi riguardano:

- la demolizione del fabbricato adiacente la scuola media Battisti antistante la Via Mazzini con sistemazione dell'area di resulta in ampliamento della viabilità carrabile;
- l'ampliamento della sede stradale di accesso al porto con realizzazione di marciapiedi pedonali;
- il rifacimento della pavimentazione stradale di tutta la Via Mazzini fino all'incrocio con C.so Vittorio Emanuele;
- il consolidamento della scarpata retrostante il previsto piazzale portuale a mezzo di idonee opere atte a garantire elevate condizioni di stabilità della stessa.

Per tali interventi, così come per gli interventi da realizzare sul porticciolo esistente, una apposita convenzione, cui è subordinato il rilascio della concessione edilizia, stabilirà oneri, obblighi, criteri, tempi e modalità di attuazione.

L'A.C. integra l'art.48 delle N.T.A. vigenti con l'art.48 bis, così formulato:

ART. 48/BIS - NORME RELATIVE AL PORTO TURISTICO DI MARINA

Per la realizzazione e gestione del porto turistico di Marina e delle attrezzature e servizi in esso previsti, i soggetti interessati, siano essi pubblici o privati, dovranno richiedere la concessione dei beni demaniali dello stato, ramo marina mercantile, su cui ricade la presente infrastruttura. Tale richiesta sarà accompagnata dal progetto esecutivo del porto turistico e delle relative attrezzature e servizi redatto in conformità al prescritto Piano Regolatore ex L.R. n.36/1979.

La suddetta concessione demaniale costituisce il titolo necessario per la richiesta all'Amministrazione comunale della concessione edilizia per la costruzione di che trattasi.

La concessione edilizia comunale sarà rilasciata previa stipula di una convenzione concernente la realizzazione e la gestione del porto ed in particolare quanto segue:

- durata della convenzione e termini di un suo eventuale rinnovo;
- le finalità sociali da rispettare in ordine alla libertà d'accesso all'area portuale, ai prezzi, al numero dei posti barca convenzionati e/o riservati a particolari categorie di imbarcazioni e/o diportisti, orari pubblici esercizi;
- le caratteristiche tecniche delle opere da realizzare, ristrutturare e oggetto di manutenzione;
- le modalità e i tempi di attuazione;

- le modalità di gestione tecnica di servizi, attrezzature e impianti;
- gli obblighi in ordine alla manutenzione, sorveglianza dell'area portuale e regolamentazione degli scarichi acque nere;
- gli obblighi in ordine ad eventuali interventi da realizzare fuori dall'area portuale quali l'ampliamento e la sistemazione della sede stradale di accesso al porto, il consolidamento e la bonifica della scarpata immediatamente a ridosso dell'area portuale, ecc.;
- congrue garanzie finanziarie.

Nella zona portuale è ammessa la costruzione di nuove volumetrie edilizie destinate a contenere ristorante, bar, pronto soccorso, circolo velico, direzione, cabina elettria, servizi igienici e locali di servizio nonchè un cantiere per la manutenzione delle imbarcazioni.

Le suddette volumetrie edilizie non dovranno comunque superare mq. 1.100 di superficie coperta e l'altezza massima di 8 ml.

I parcheggi, che non dovranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina per almeno ml 6 dal filo mare, saranno realizzati ampliando l'esistente piazzale di alaggio che diverrà l'area portuale di servizio per tale dotazione.

I posti macchina, comprensivi anche degli standards di parcheggio, ex art.18 L. n.765/1967, specificatamente a servizio delle nuove struttre edilizie consentite dovranno essere almento n.300, un posto macchina per ogni posto barca.

Gli interventi edilizi ammessi sul porticciolo esistente, fermo restando che il suo ampliamento dovrà essere realizzato cercando di salvaguardare al massimo le sue strutture, le sue caratteristiche storiche ed il suo bacino, sono la manutenzione ordinaria, la manutenzione straordinaria

ed il restauro conservativo.

Interventi di ristrutturazione edilizia sono ammessi solo relativamente alle volumetrie esistenti.

Sono altresì consentiti interventi relativi alla realizzazione delle reti tecnologiche o alla dotazione di standards nautici o comunque conseguenti a lavori od opere espressamente previste dal Piano Regolatore ex L.R. n.36/1979.

CONSIDERAZIONI E RILIEVI

In base alla legge R. 36/79 e alla delibera consiliare n.123/85 la variante deve essere accompagnata da una relazione sui seguenti aspetti:

1) inserimento ambientale in riferimento alle eventuali preesistenze architettoniche;
2) situazione attuale relativa alla stabilità idrogeologica della linea di costa;
3) individuazione della situazione degli eventuali sistemi di dune e vegetazionali;
4) modalità e localizzazione per la reintegrazione di spiagge ad uso pubblico;
5) con la variante allo S.U. si devono precisare l'ambito, le opere a terra e a mare con specifica zonizzazione contenente norme di attuazione che dovranno individuare standards urbanistici non inferiori a quelli fissati dalle direttive generali.

Inoltre la Direttiva definisce i seguenti criteri per la viabilità e standards:

a) Viabilità

I porti e gli approdi turistici devono essere collegati al sistema viario principale. Le caratteristiche di tale collegamento dovranno corrispondere alle esigenze di non costituire intralcio alla viabilità principale ed a quella all'interno dei centri abitati.

b) Parcheggi

Per i porti e gli approdi turistici di nuova costruzione dovrà essere prevista la realizzazione di almeno 1,25 posti macchina per ogni posto barca.

c) Nel caso di attività commerciali e ricreative di utilizzazione generale, comunque complementari alle strutture portuali, gli standards delle aree di parcheggio dovranno

essere specifici e nella misura prevista dal D.M. n.1444 del 1968.

Relativamente al primo punto l'art.48bis prende in considerazione solo le emergenze storiche relative al porticciolo esistente nell'intento di " ....cercare di salvaguardare al massimo.....".

Sembra opportuno l'obbligo della salvaguardia totale del disegno, delle opere murarie e delle pavimentazioni del porto Mediceo.

Inoltre, la variante non prende in considerazione le emergenze storiche e architettoniche (murature) lungo la costa sino ai piedi della Cittadella, elementi di notevole pregio.

In merito all'inserimento ambientale dell'intera portuale è da precisare che dall'attuale superficie impegnata pari a circa 37.000 si passa a circa 77.800 mq degli specchi d'acqua e superficie a terra più circa 16.000 mq di dighe faranee per un ampliamento complessivo pari a 57.000 (totale 94.000).

Tale previsione di ampliamento inserendosi ai piedi del centro storico, una parte fondamentale della città di Piombino.

Per motivi ambientali sembrano inoltre da escludere nuove volumetrie oltre la linea di costa definita dalle mura storiche, prevedendo inoltre per le opere faranee che interessano i sistemi rocciosi originari studi di dettaglio per la ricerca di soluzioni progettuali di minore impatto ambientale.

Relativamente al secondo punto si rimanda alla valutazione espressa dal Servizio geologico n.69 del Dip. Ambiente.

Relativamente al terzo e quarto punto si prende atto che non esistono nè sistemi di dune, nè vegetazionali trattandosi di zona rocciosa e urbanizzata ed inoltre che non vi è un uso di balneazione.

Relativamente al quinto punto (Servizi a terra e a mare) la normativa prevede sufficientemente articolata.

In merito alla viabilità di accesso al Porto Turistico l'A.C. ha studiato un percorso di penetrazione lungo le strade del centro urbano con l'innesto sulla grande viabilità di circonvallazione, sfruttando gli attuali sensi di percorrenza.
Nella parte terminale è stata prevista l'ampliamento della sezione carrabile con la conseguente demolizione di due edifici adiacenti al Palazzo Appiani. Inoltre l'A.C. ha previsto, su Via Mazzini, la realizzazione di un aggetto della sede stradale di circa tre metri sovrastante le vecchie mura di sostegno.

E' da rilevare che utilizzando esclusivamente viabilità urbane si aggrava ulteriormente il carico di traffico già sotto pressione nel periodo estivo. In tal senso si propone che l'A.C. prenda in esame alternative di accesso al porto tengenziali alla rete viaria del centro urbano. L'ultimo aspetto è relativo agli standards e riguarda i posti auto necessari all'infrastruttura portuale. E' subito da precisare che la quantità individuata dall'A.C. pari a 300 unità risulta inferiore a quella prevista dalla Direttiva regionale (1,25 per posto barca) quindi 375 unità.

Considerato comunque che circa il 15% dei posti barca devono essere riservati a natanti di passaggio, si otterrebbe una necessità di circa 318 posti auto. Risultano inoltre carenti dello standards previsto del DM 1444/68, relativo all'attrezzatura commerciale e ricreativa, dimensionabile rispetto alla superficie prevista dall'art.48 bis, in circa 440 mq da riservare a parcheggio.
Inoltre per le nuove volumetrie deve essere previsto quanto disposto dall''art.18 della 765 relativamente ai parcheggi privati che dimensionati rispetto alla volumetria prevista dall'art.48 bis risultano pari a circa 440 mq.
Sembra necessario correggere l'art.48 bis 9° comma sostituendo alla parola "edilizia" quella di "urbanistica" poichè gli interventi di demolizione secondo l'allegato della L.R. 59/80 sono quelli di tipo E2 " Ristrutturazione urbanistica".

La tavola 11/2 (1:5000) dello Stato modificato riporta, sotto il retino meccanico, il disegno complessivo dell'opera portuale, che sembra da eliminare in quanto il disegno è atto proprio del Piano Regolatore del Porto, Piano successivo conseguente alla variante in oggetto.

VITTORIO MOSCHI

SILVIA RONCUZZI

Firenze, 12-9-1988

ocalizzazione di un
località Piombino qua=
di Marina;

.1986, del Consiglio
di Marina della capa=
cumentazione alla Re=
R. 9.9.79 n°36;

-da parte del Diparti=
allo Strumento Urbanis=
queo e delle opere

di Piombino ha approva=
all'esame della

ato, di un ampliamento
ente, si aggira sulle

approvazione della
a e specchio acqueo)

artizione di imbarca=

RAPPORTO DI PROGETTO
Percentuali

28%

45%
20%
7%

- Sono anche specificati gli impegni di area a mare e a terra che risultano essere i seguenti:

Per specchi acque protetti	39.000 mq.
Per imboccatura e avanporto	21.000 mq.
per opere e servizi porticciolo esistente	2.800 mq.
per opere e servizi a terra in progetto (compreso parcheggio), viabilità, banchine e servizi	15.000 mq
per opere di difesa	16.200 mq
totale	94.000 mq

Le forme del porto, le opere di difesa, l'imboccatura e l'avanporto, a detta della stessa Amministrazione Comunale, sono di prima approssimazione. Si precisa infatti a pag.6 primo capoverso che: "in sede esecutiva la disposizione, la consistenza e la scelta di tali opere di difesa saranno determinate, in via definitiva, sulla base di eventuali modelli matemati= ci o idraulici, per cui le indicazioni formulate vanno assunte come indica= zioni di larga massima".
Prove idrauliche saranno attivate per verificare lo stato di agitazione delle acque sia all'imboccatura sia nell'avanporto e nei bacini interni. Sono indicate, inoltre, le soluzioni per viabilità, parcheggi, servizi e reti tecnologiche a terra.
La relazione nelle motivazioni di scelta dell'ambito di collocazione del= l'intervento è insita nella relazione alla variante.
In sostanza, come già anzidetto, l'intervento rappresenta un adeguamento dell'esistente e la parte più strettamente idraulica mette in evidenza come la morfologia della costa sia alta e rocciosa e come non esistano fenomeni di trasporto solido di materiale fine.

OSSERVAZIONI:

- L'opportunità di adeguare, ampliare e riqualificare il piccolo scalo di Marina rientra, come già specificato nelle premesse, nelle previsioni del Piano dei Porti turistici.
La variante in esame provvede allo scopo.

- Ad una prima valutazione appare sovradimensionato l'impegno di aree; in particolare quello relativo agli specchi acquei: in proposito si os= serva che prendendo quale parametro lo standard massimo assunto a livello internazionale per un mix di barche tipo (130 mq. per imbarcazione) si otterrebbe un impegno complessivo di 39.000 mq.
Si badi bene che lo standard di 130 mq. per imbarcazione è il limite mas= simo, poiché per barche di piccole e medie dimensioni (e in questo caso la tabella ne prevede ben il 73%) il valore di 100 mq. per imbarcazizone potrebbe essere ~~[illegible]~~ sufficiente.

E tuttavia al valore dei 39.000 mq. di cui sopra si vanno ad aggiungere ben 21.000 mq. per imboccatura, bacini di evoluzione e avanporto.
E' vero, tuttavia, che la filosofia dell'intervento (vedasi i punti A e B della relazione a pag.5) potrebbe, qualora positivamente valutata dalla C.R.T.A., giustificare un impegno maggiore di specchio acqueo rispetto ai parametri ~~[illegible]~~ internazionali citati.
Sarà però difficile arrivare ai valori indicati in variante.
D'altra parte la stessa Amministrazione Comunale precisa che la configura= zione definitiva delle opere di difesa del porto saranno da verificare da modelli matematici e fisici.
Ora è ovvio che una diversa configurazione delle opere foranee potrà deter= minare anche un diverso impegno di specchio acqueo.
Ad esempio, qualora risultasse non indispensabile per l'agibilità nautica il molo radicato vicino al faro (secondario) e la parte ortogonale del molo di sopraflutto, una ampia parte dell'avanporto risulterebbe mare libero e quindi non computabile ai fini del calcolo degli standards previsti.
E, tuttavia, è bene precisare che una volta approvata la delimitazione dello specchio acqueo, oggetto della presente variante, questa non potrà essere variata in fase di elaborazione di P.R. portuale.
- Per le motivazioni di scelta, sembra ovvio affermare che sussistono tutte le premesse per l'ampliamento del porticciolo di marina e che in assenza di drift ed in presenza di costa rocciosa i problemi di impatto ambientale sono di non elevato rilievo.

- Anche se in questa fase non è richiesta una valutazione sulla elaborazione tecnica del P.R. portuale, pur tuttavia corre l'obbligo di evidenziare come una più corretta impostazione della disposizione interna dei moli per l'attracco delle imbarcazioni, debba essere ricercata.

Si evidenziano, infatti, la tortuosità, la obbligatorietà e la lunghezza dei percorsi che oltre ad intralciare la circolazione nautica vincolano ed impegnano i corridoi e gli specchi acquei interni.

L'ISTRUTTORE
Arch. Tobia Liberatore

IL DIRIGENTE RESPONSABILE
Cap. L.C. Tullio Tabani

DATA: 7.9.1988

REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO ASSETTO DEL TERRITORIO
SERVIZIO N. 64 -
SISTEMAZIONI TERRITORIALI
E PREVENZIONE DISSESTI

VIA DI NOVOLI, 26 - 50127 FIRENZE - TEL. 055/439311

PROT. N. IV A/920/
da citare nella risposta

DATA 1/3/88

ALLEGATI

RISPOSTA AL FOGLIO DEL N

OGGETTO: - *Piano regolatore del Porto di Marina - Comune di Piombino*
- *Variante P.R.G. Porto turistico - Comune di Piombino*

REGIONE TOSCANA
01 MAR. 1988
IV.B/1082 D.V.

- *Al Presidente della CRTA*

Sezione Urbanistica

Premesso:

- *che il P.R.G. del Comune di Piombino relativo al Porto di Marina era non conforme alla zonazione urbanistica come cartografato nel P.R.G. stesso;*

- *che successivamente il Comune di Piombino ha trasmesso la variante adottata con delibera n. 652 del 2.7.87;*

- *che le indagini geologico - tecniche relative all'intervento previsto non sono conformi alla direttiva della Regione Toscana di cui alla deliberazione n. 94/85;*

- *che l'area interessata dalle opere a terra previste nel P.R.G. ricade in una zona classificata come abitato da consolidare in bade alle leggi 445/1908 e 64/74;*

- *che, come riportato nello studio geologico allegato al progetto e nella relazione istruttoria allegata, nella parte di versante retrostante l'area futura sede di strutture di servizio al porto, esistono movimenti franosi in atto e pericolo di scoscendimento di materiali a valle;*

- *che manca una indagine sulle caratteristiche geologiche e geomorfologiche sul fondale dove dovranno essere realizzate le opere a mare;*

Si propone di non poter esprimere parere di fattibilità su l'intervento previsto nel P.R.G. e successive variante a condizione che venga prodotto un progetto per la stabilizzazione delle scarpate e l'eliminazione del pericolo di frane su le sottostanti opere previste, nonchè

./..

. una indagine relativa alle condizioni geologiche o geomorfologiche dei fondali.

Eventuali indagini integrative dovranno essere redatte in conformità di quanto previsto nello Direttivo di cui alla Deliberazione n. 94/85 del C.R.T..

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
(Ing. P. L. Giovannini)

REGIONE TOSCANA

DIP.TO ASSETTO DEL TERRITORIO
SERVIZIO N. 64

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Firenze,

OGGETTO: - Piano Regolatore del porto loc. Marina - Comune di Piombino
- Piombino Variante P.R.G. Porto Turistico.

Il Piano Regolatore del porto di Marina e la variante di cui in oggetto, prevedono la realizzazione di un porto turistico in loc. Marina nel Capoluogo di Piombino.
In prima istanza il P.R.G. del porto, trasmesso alla Regione Toscana per l'approvazione, era stato restituito al Comune interessato, in quanto il progetto non corrispondeva alla zonizzazione urbanistica come individuata dal P.R.G..
Successivamente è stata trasmessa la variante adottata dal Comune con Deliberazione del C.C. n. 652 del 2.7.87 con la nuova zonizzazione urbanistica e la relazione geologico-tecnica inerente il progetto previsto.
Per quanto riguarda le indagini geologiche eseguite per la variante, le stesse sono non conformi alla direttiva di cui alla deliberazione del C.R. n. 94/85, inoltre l'area interessata dalle opere a terra ricade in una zona classificata come abitato da consolidare in base alle leggi 445/1908 e 64/74.
Per quanto riportato nella relazione geologica allegata e per le conoscenze dirette della zona, nella parte di versante retrostante l'area attualmente utilizzata come rimessaggio a terra delle imbarcazioni nonchè futura sede di strutture di servizio al porto, esistono movimenti franosi in atto e pericolo di scoscendimento di materiali a valle.
Nella indagine geologica non sono state esaminate le condizioni geologiche e geomorfologiche del fondale marino dove dovranno essere eseguiti i moli frangiflutti e le altre strutture previste di nuova realizzazione in mare.
Si ritiene pertanto necessario proporre che le indagini geologiche geotecniche vengano integrate tenendo conto di quanto sopra riportato, inoltre per quanto previsto nella direttiva del C.R. n. 94/85 l'area sia considerata in classe di fattibilità e pericolosità 4, dovrà cioè essere proposto un progetto di intervento, per la stabilizzazione del versante, finalizzato ad eliminare il pericolo di frane su le sottostanti opere previste.
Si ritiene necessario inoltre che venga eseguita una indagine su le condizioni geologiche e geomorfologiche dei fondali per poter esprimere un parere circa la fattibilità delle opere previste in mare.

Il Geologo
A. Modesti

/cc

REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO AMBIENTE
SERVIZIO N. 69
PREVENZIONE DISSESTI TERRITORIALI
E PROTEZIONE CIVILE

VIA DI NOVOLI, 26 - 50127 FIRENZE - TEL. 055/439311

PROT. N.
da citare nella risposta

DATA 2/9/88

ALLEGATI

RISPOSTA AL FOGLIO DEL

N.

OGGETTO: Comune di Piombino - Variante al P.R.G.
- Porto di Marina di Piombino -

Al Presidente della C.R.T.A.
Servizio Urbanistica

Le indagini svolte per la valutazione della fattibilità delle opere previste nella variante in oggetto, sono integrative rispetto ad uno studio geologico già eseguito ed allegato al piano di variante.

Tali integerazioni erano state richieste poichè era stato evidenziato in movimento franoso nel versante a ridosso dell'area da adebire a sede di strutture di servizio.

Le indagini integrative, eseguite secondo quanto previsto dalle direttive di cui alla delib. n. 94/85, riportano; oltre che due soluzioni di progetto per la realizzazione di opere di contenimento e di sistemazione del versante, anche i relativi costi.

Si ritiene pertanto che le indagini svolte, secondo le normative vigenti, siano sufficienti per un inquadramento geologico dell'area oggetto della variante, e si propone di esprimere parere positivo sulla possibilità di realizzazione delle opere previste comprese quelle di sistemazione del versante in frana.

In fase di progettazione esecutive, dovranno essere comunque eseguite indagini geologiche e geotermiche più approfondite (D.M. 21.1.81) per un più corretto dimenzionamento delle opere previste compreso quelle di contenimento al movimento franoso.

Il Responsabile del Servizio 69
(Ing. P.L. Giovannini)

M/ln

REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO AMBIENTE
SERVIZIO N. 69
PREVENZIONE DISSESTI TERRITORIALI
E PROTEZIONE CIVILE

VIA DI NOVOLI, 26 - 50127 FIRENZE - TEL. 055/439311

PROT. N.
da citare nella risposta

DATA

ALLEGATI

RISPOSTA AL FOGLIO DEL

N.

OGGETTO: Comune di Piombino - Variante P.R.G. -
- Porto di Marina -

Relazione Istruttoria.

Da un precedente esame istruttorio della pratica relativa alla variante riguardante il "Piano" del porto turistico in località Marina di Piombino, risultò, dalle indagini geologiche eseguite ed allegate alla variante, che nella scarpata a ridosso dell'area da adibire a sede di strutture di servizio al porto, esistevano movimenti franosi in atto.

Furono pertanto chieste indagini integrative da svolgere secondo quanto previsto dalla direttiva della Regione Toscana di cui alla deliberazione del C.R. n° 94/85.

Le indagini integrative sono state eseguite riportando oltre ad una descrizione geologica del fondale prospiciente il porto, non presentata nel precedente studio, anche degli elaborati tecnici riguardanti 2 progetti di intervento per la sistemazione del versante ed il contenimento dei movimenti franosi in atto.

Sono stati inoltre esaminati i costi derivanti dalla realizzazione delle 2 soluzioni che prevedono, oltre ad un muro di contenimento al piede della scarpata, una la sistemazione del versante con muri prefabbricati in C.A. tipo "CRIBB-WALLS", l'altra la realizzazione di trincee drenanti per l'alleggerimento e l'allontanamento delle acque dalla zona in frana.

si ritiene che le indagini siano state svolte secondo quanto riportato nella direttiva di cui alla delib. 94/85 prevedendo cioè interventi di sistemazione per l'area in frana.

In fase di progettazione delle opere previste nel "piano di porto", dovranno comunque essere eseguite indagini geologiche e geotecniche più specifiche per un adeguato dimenzionamento delle opere da eseguire comprese quelle di contenimento al movimento franoso.

Il Geologo
Modesti

M/ln