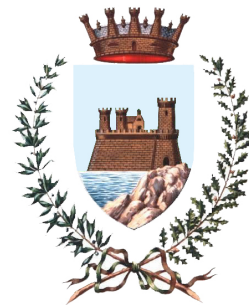


Comune di Piombino



PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL POLO DEL DIPIORTISMO ai sensi dell'art. 4.7 ter della L.R. 1/2005 (zona D14.2.a del PRG vigente)

PROGETTO

Elaborato n. G1

RELAZIONE GENERALE



[PORTO TURISTICO DELL'ARCIPELAGO](#)

Il legale rappresentante

Dott.ssa Barbara Colcellini

i progettisti

ipostudio architetti srl

arch. Lucia Celle

HydroSoil srl

ing. Massimo Tondello
dott.geologo Sergio Citran

marte marine

dott. Luca Coltro

contributi specialistici

disciplina urbanistica
e paesaggistica

arch. Riccardo Bartoloni
arch. Riccardo Bertini

attività valutative

Arch. Maria Dambrosio

COMUNE DI PIOMBINO
PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL POLO DEL DIPIORTISMO
AI SENSI DELL'ART. 47ter DELLA L.R. 1/2005
(Zona D14.2.a del P.R.G. vigente)

o o o

RELAZIONE GENERALE

o o o

SOMMARIO

1. Gli atti di Pianificazione	1
1.1 Gli atti propedeutici alla formazione del P.R.P. "Polo del diportismo"	1
1.2 Gli indirizzi del Piano Guida al P.R.P. "Polo del diportismo"	3
2. Il Piano Regolatore Portuale.....	5
2.1 I diversi tipi di Piano Regolatore Portuale.....	5
2.2 Il Piano Regolatore Portuale statale.....	6
2.3 Il Piano Regolatore Portuale regionale	8
2.4 Forma del piano per il polo del diportismo	9
2.5 Aspetti valutativi.....	10
3. I vincoli che insistono sull'area.....	11
3.1 Il sistema dei vincoli a terra.....	11
3.2 Le aree marino-costiere perimetrate dal SIN ed esterne all'area portuale.....	12
4. Le nuove infrastrutture di accesso all'area portuale.....	15
4.1 Corridoio Tirrenico e Piattaforma logistica costiera	15
4.2 L'implementazione della viabilità su gomma.....	16
4.3 Il rinnovo della dotazione ferroviaria	19
5. Le interpretazioni del paesaggio.....	21
5.2 Le basi per un'interpretazione paesaggistica	21

5.2	I provvedimenti ministeriali	21
5.3	Le letture disciplinari	22
5.4	La pianificazione regionale.....	24
5.5	La pianificazione provinciale	31
5.6	La pianificazione comunale	33
5.8	Definizione di un profilo di criteri operativi.....	35
5.8.1	La qualità endogena della specificità paesaggistica	35
5.8.2	I caratteri della qualità urbana	36
5.8.3	I caratteri della qualità architettonica	37
6.	Il progetto del Piano Regolatore Portuale	37
6.1	L'impostazione del progetto di P.R.P.	37
6.1	Gli indirizzi per la configurazione fisica del Polo del diportismo.....	38
6.2	I layout previsti per il Polo del diportismo	39
6.3	Il progetto di suolo	40
6.4	Le Unità Minime di Intervento	41
6.5	La dotazione di spazi pubblici	42
6.3	La funzione paesaggistica affidata alle varie zone del P.R.P.	44
6.3.1	Zona paesaggistica 1.....	44
6.3.2	Zona paesaggistica 2.....	45
6.3.3	Zona paesaggistica 3.....	45
6.3.4	Zona paesaggistica 4.....	46
6.3.5	Zona paesaggistica 5.....	46
6.4	La disciplina funzionale.....	47
6.5	La disciplina ambientale	47
6.6	La struttura normativa.....	48
6.7	L'impianto planivolumetrico	49

COMUNE DI PIOMBINO
PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL POLO DEL DIPIORTISMO
AI SENSI DELL'ART. 47ter DELLA L.R. 1/2005
(Zona D14.2.a del P.R.G. vigente)

o o o

RELAZIONE GENERALE

o o o

1. Gli atti di Pianificazione

1.1 Gli atti propedeutici alla formazione del P.R.P. "Polo del diportismo"

Il 18.09.2008 veniva convocata una Conferenza dei Servizi tra le strutture tecniche del Comune, della Provincia, della Regione e dell'Autorità Portuale di Piombino, ai sensi degli artt. 21 e seguenti della L.R. 1/2005, al fine di raggiungere una intesa preliminare ed un Accordo di Pianificazione per la formazione di varianti al PRG ed al PS del Comune di Piombino, per elaborare una variante al PTC della Provincia di Livorno e per la definizione dei contenuti del Master Plan "la rete dei porti toscani" del PIT (approvato con DCR n.72 del 24.07.2007), il quale aveva inserito tra gli obiettivi strategici della portualità le previsioni di implementamento della nautica da diporto a Piombino.

L'Autorità Portuale di Piombino avrebbe contemporaneamente garantito il suo impegno ad avviare le procedure di approvazione del Piano Regolatore Portuale come previsto dall'art.5 della L. 84/1994, in coerenza con i contenuti della variante agli strumenti urbanistici comunali.

o o o

In seguito, in data 30.09.2008, l'intesa preliminare veniva ratificata da tutti gli enti partecipanti, il Comune, la Provincia e la Regione in relazione agli accordi di pianificazione, e dall'Autorità Portuale in merito agli impegni assunti in Conferenza dei Servizi.

La Provincia di Livorno quindi provvedeva a ratificare l'intesa preliminare con DCP n. 197 del 30.09.2008, mentre il Comune di Piombino, con DCC n. 87 del 02.10.2008, effettuava medesima ratifica e contestualmente adottava la "Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse".

L'Autorità Portuale di Piombino provvedeva all'adozione del P.R.P. con Delibera Consiglio Portuale n. 19 del 16.10.2008, attivandosi, ai sensi del 3° comma dell'art.5 della L. 84/1994, per completare l'iter procedurale presso il Consiglio Superiore dei LL.PP.

Con nota n. 2297 prot. 7300 datata 35.03.2009 l'Autorità Portuale di Piombino inviava al Comune di Piombino gli elaborati con le modifiche e le integrazioni apposte al P.R.P. a seguito del parere espresso dal Consiglio Superiore dei LL.PP. n. 178/2008 nell'udienza del 13.02.2009.

In data 03.04.2009 veniva quindi espletata una nuova Conferenza dei Servizi tra le strutture tecniche del Comune, della Provincia, della Regione e dell'Autorità Portuale di Piombino, al fine di verificare la possibilità di concludere l'Accordo di Pianificazione, e nella quale:

- veniva accertata la congruità delle modifiche apportate agli atti di pianificazione comunale in variante, a seguito dell'accoglimento delle osservazioni presentate;
- si verificava la non necessità di procedere ad una variante per il PTC della Provincia di Livorno;
- veniva consentita l'approvazione della variante al PRG ed al PS d'Area al Comune di Piombino;
- si concordava con la Regione l'implementazione del PIT specificata in conferenza e l'impegno all'approvazione del Piano regolatore Portuale elaborato dell'Autorità Portuale;
- si conveniva sul proseguimento dell'iter di approvazione del Piano regolatore Portuale da parte dell'Autorità Portuale.

L'Accordo di Pianificazione era infine sottoscritto in data 06.04.2009 dagli enti interessati ed il Comune di Piombino ne effettuava la ratifica con DCC n. 64 del 15.04.2009, contestualmente all'approvazione della "Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse".

o o o

Successivamente la Giunta Comunale di Piombino, con deliberazione n. 218 del 17.08.2011, determinava di procedere con la elaborazione del Piano Guida relativo al complesso integrato della nautica da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale, strumento con adeguati margini di flessibilità ma da redigere in coerenza con quanto previsto dal PRG vigente (art. 40 NTA).

Gli obiettivi previsti per il Piano Guida erano sostanzialmente quelli di fornire indirizzi progettuali al fine di ricercare e conseguire la massima integrazione tra le nuove infra-

strutture diportistiche e la città, in particolare nelle aree di Poggio Batteria, assumendo il ruolo di master plan per l'intero complesso integrato della nautica, uno strumento intermedio perciò quale elemento di raccordo tra la pianificazione generale e quella attuativa.

Quest'ultima veniva quindi declinata in:

- Piano Regolatore Portuale, con valenza di atto di governo del territorio ai sensi dell'art. 47 ter L.R. 1/2005, per il polo del diportismo (zona D14.2.a);
- Piano Attuativo con valenza di atto di governo del territorio per il polo della cantieristica (zona D14.2b);

Nella redazione del piano venivano stabiliti i contenuti specifici da affidare alla pianificazione attuativa che, per l'ambito del diportismo (sottozona D14.2a), prevedeva la localizzazione in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale-passeggeri, che l'attrezzatura fosse prevalentemente dedicata ai natanti di grandi dimensioni ed integrata da aree per la manutenzione ed il rimessaggio dei natanti nonché dai relativi servizi e da funzioni plurime connesse all'accoglienza e all'intrattenimento, oltre alla configurazione dell'area di Poggio Batteria quale visibile "Porta a Mare" dell'intero complesso.

Il Piano Guida del complesso integrato della nautica perveniva dunque ad approvazione con DCC n. 140 del 22.11.2011; in particolare si deliberava:

"1. di approvare il Piano Guida del complesso integrato della nautica, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale, quale strumento di programmazione ed indirizzo per la successiva definizione del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) ex art. 47 ter L.R. 1/2005, del polo del diportismo e del polo della cantieristica;

2. di confermare gli indirizzi già espressi dalla G.C. con deliberazione n. 218 del 17.08.2011 in ordine al raccordo tra il Piano Guida e la successiva pianificazione e progettazione attuativa del complesso integrato della nautica specificando che i progetti presentati ai sensi del DPR 509/ 97 (cosiddetta Procedura Burlando) per il polo del diportismo dovranno comunque conformarsi agli indirizzi del Piano Guida entro il termine che verrà stabilito in sede di Conferenza dei Servizi di cui all'art. 5 del suddetto DPR."

1.2 Gli indirizzi del Piano Guida al P.R.P. "Polo del diportismo"

In estrema sintesi il Piano Guida costituisce per il P.R.P. "Polo del diportismo":

1. lo strumento di riferimento per la ricognizione e l'individuazione del quadro normativo di riferimento;

2. il masterplan di progettazione unitaria e non di dettaglio contenente la configurazione e le principali localizzazioni funzionali del Polo;
3. l'individuazione specifica delle funzioni ammissibili;
4. i livelli prestazionali delle varie attrezzature e le prescrizioni sul dimensionamento;
5. il riferimento per i contenuti redazionali e le procedure urbanistico edilizie di attuazione del Polo.

Riguardo al precedente punto 1), il Piano Guida individua quale quadro normativo di riferimento:

- la Legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- il DPR 2 dicembre 1997, n. 509;
- il DM 6 febbraio 2001, n.132;
- il Master Plan “la rete dei porti toscani” del PIT (approvato con DCR n.72 del 24.07.2007);
- le NTA della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”.

Riguardo al precedente punto 2), il Piano Guida assume come elaborati di riferimento:

- la Tavola n.1 - *Masterplan* della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”;
- la Tavola n.5 - *Stato di diritto modificato del PRG* della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”.

Riguardo al precedente punto 3) il Piano Guida individua l’ammissibilità delle funzioni previste dagli art. 27 e 40 delle NTA modificate del PRG dalla “*Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse*” (versione modificata a seguito dell’accoglimento osservazioni e prescrizioni dell’Autorità di Bacino e del Genio Civile, marzo 2009).

Riguardo al precedente punto 4) il Piano Guida assume prestazioni e dimensionamenti da:

- i criteri di cui all'allegato I e le direttive e standard di cui all'allegato II del Master Plan “La rete dei porti toscani”, Allegato A - elaborato 5 del PIT;

- il capitolo 13.3.2 della Relazione generale del PS d'Area della Val di Cornia
- gli art.27 e 40 delle *NTA modificate del PRG e del PS d'Area* della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”;
- il punto 3 lettera a) del capitolo Utoe 9 - Porto e attività produttive delle *NTA modificate del PRG e del PS d'Area* della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”.

Riguardo al precedente punto 5) il Piano Guida assume i propri riferimenti da:

- il DPR 2 dicembre 1997, n. 509
- le Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - giugno 2004);
- le disposizioni afferenti il Polo di cui ai capi IV, V e VI della L.R. n.1/2005;
- i contenuti della convenzione tra Comune Piombino e Autorità Portuale Rep. N.5103 del 20.10.2010.

2. Il Piano Regolatore Portuale

2.1 I diversi tipi di Piano Regolatore Portuale

Il Piano Regolatore Portuale è uno strumento di programmazione e realizzazione delle opere portuali previsto dalla legislazione nazionale in materia portuale e più precisamente dall'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Nella legislazione regionale toscana è, invece, così definito un atto di governo del territorio finalizzato alla definizione dell'assetto complessivo del porto, atto previsto e caratterizzato all'art.47ter della L.R. 1/2005.

Nonostante la corrispondente denominazione, i profili istitutivi, contenutistici e procedurali dei due strumenti differiscono però profondamente tra loro, costituendo due atti diversi e distinti tra loro, con incidenze variabili nei confronti del complesso integrato della nautica di Piombino.

Tale differenziazione è stata di fatto sancita dal Corte Costituzionale con la Sentenza n. 314 del 11 novembre 2010, la quale ha ribadito la delimitazione di competenze, nazionali o regionali.

Detta sentenza afferma l'illegittimità costituzionale degli artt. 1, 9 e 10 della legge della Regione Toscana n. 66 del 2009 - di modifica del Capo IIIbis del Titolo IV della L.R. 1/2005 - nella parte in cui escludono la richiesta obbligatoria del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici con riguardo ai progetti definitivi di opere portuali di competenza regionale, che siano finanziati per almeno il cinquanta per cento dallo Stato e che siano di importo superiore a venticinque milioni di euro.

La Corte Costituzionale però, nel disposto, richiama le proprie sentenze n. 89 del 2006 e n. 344 del 2007, dove è chiarito che *“i porti non classificati come finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, né come porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, sono d'interesse economico regionale, e nel loro ambito le competenze sono regionali; questo per il rispetto del riparto di attribuzioni risultante dall'art. 117 della Costituzione nelle materie del governo del territorio, porti ed aeroporti civili, grandi reti di trasporto e navigazione, turismo, industria alberghiera e lavori pubblici.”*

Ad ulteriore motivazione la Corte ricorda l'art.105 del D.lgs. n. 112 del 1998 - come modificato dalla L. n. 88 del 16 marzo 2001 - dove si dispone che *“1. Sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni. 2. Tra le funzioni di cui al comma 1 sono, in particolare, conferite alle regioni le funzioni relative: ... e) alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale.”*

Appare dunque opportuno un approfondimento dei profili di tali strumenti che, per semplicità, verranno di seguito indicati come PRPN (quello di definizione statale) e PRPT (quello definito dalla Regione Toscana).

2.2 Il Piano Regolatore Portuale statale

Il PRPN è definito all'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e costituisce l'atto di programmazione necessario alla realizzazione delle opere portuali.

I soggetti competenti alla redazione del PRPN sono specificati dall'art. 4, comma 3, della stessa legge e risultano essere:

- il comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, per i porti nei quali è istituita l'autorità portuale;
- l'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati, nei porti nei quali non è istituita l'autorità portuale.

Nel caso del porto di Piombino, l'Autorità portuale è stata istituita con D.P.R. 20 marzo 1996, ai sensi dell'art. 6, comma 8, della stessa L. 84/1994.

Le procedure di approvazione prevedono che dopo l'adozione del PRPN da parte del comitato portuale (o dell'autorità marittima), il piano sia inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto altrimenti, decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

Esaurita detta procedura il PRPN è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione.

Gli obblighi sin qui descritti non trovano applicazione nel caso del Polo del diportismo di Piombino dato il combinato disposto dell'art. 5, comma 1, e dell'art. 4, comma 3 della legge.

Recita infatti l'art. 5, comma 1:

“1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.”

Il richiamato art. 4, comma, recita a sua volta:

“3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale;*
- b) industriale e petrolifera;*
- c) di servizio passeggeri;*
- d) peschereccia;*
- e) turistica e da diporto.”*

Secondo la legge statale non vi quindi obbligo di PRPN per i porti, o le specifiche aree portuali, destinate alla funzione turistica e da diporto.

Ne consegue che il polo del diportismo previsto nel complesso integrato della nautica e corrispondente alla sottozona D14.2 del PRG vigente è escluso dall'obbligo di redazione di un PRPN.

Peraltro, si deve osservare come il comma 2bis del più volte richiamato art. 5 reciti: *“Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente uti-*

lizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella predisposizione del piano regolatore portuale, deve essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509”.

La legge consente dunque al PRPN di individuare le aree da adibire alla funzione diporistica (come prevista dal c.d. “Decreto Burlando”) e il Piano Regolatore Portuale di Piombino ha, in effetti, indicato un’area a ciò deputata (l’attuale sottozona D14.2.a) mantenendola però esclusa dal suo ambito e priva quindi di disciplina, con ciò, evidentemente, demandando la medesima ad altri soggetti pubblici (in primis il comune) e ad altre procedure.

2.3 Il Piano Regolatore Portuale regionale

L’art. 47bis, comma 1, della L.R. 1/2005 stabilisce che i porti e gli approdi turistici sono di interesse regionale e come questi siano individuati nel Piano di Indirizzo Territoriale ai sensi dell’articolo 48, comma 4, lettera c ter.

Il successivo articolo 47ter, al comma 1, stabilisce che: *“Il piano regolatore portuale costituisce atto di governo del territorio ai sensi dell’articolo 10, comma 1, di competenza del comune e attuа le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti di interesse regionale”.*

Adozione e approvazione del PRPT sono di sola competenza comunale, fermo restando quanto previsto al comma 3 dell’art.47ter ove si prevede che *“la struttura regionale competente esprime parere obbligatorio e vincolante sull’idoneità tecnica delle previsioni contenute nel piano regolatore portuale, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano”.*

Nell’art. 47quater, al comma 2, viene inoltre disposto che i progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto di cui alle procedure della legge Burlando *“sono realizzati in attuazione del piano regolatore portuale, in coerenza e conformità con il piano strutturale e in conformità con il regolamento urbanistico”.*

Proprio quest’ultimo atto di programmazione è stato recentemente adottato dal comune di Piombino con D.C.C. n. 77 del 27/06/2012. Nelle NTA del RUC, all’art. 75 - D14 nautica, si assumono le definizioni ed i contenuti sulle strutture dedicate alla nautica da diporto contenute nella Disciplina del master plan *“La rete dei porti toscani”*, mentre all’art. 96 - *“ambiti di espansione della portualità e della nautica”* – oltre ad una ricognizione delle considerazioni e sulle indicazioni già espresse dagli altri atti comunali, si de-

termina il rimando al PS per i dimensionamenti ed al “Piano Guida” per gli aspetti di maggiore dettaglio.

Per l’art.47quater è dunque condizione sufficiente per l’attuazione dei progetti di nautica da diporto che sia ex-ante predisposta un’attiva strumentazione di pianificazione territoriale e un atto di governo del territorio cogente sul diritto dei suoli.

Detti atti, nel caso di Piombino, appaiono efficacemente rappresentati dalla approvata “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”, dal RUC attualmente in regime di salvaguardia, oltre che da un PRP conforme ai contenuti di cui all’art. 47ter della L.R. 1/2005 (e cioè dal presente atto).

2.4 Forma del piano per il polo del diportismo

In relazione a quanto precedentemente espresso, il provvedimento necessario per la definizione urbanistica del Polo del diportismo D14.2a è il P.R.P. previsto dalla normativa regionale e cioè un atto di governo del territorio di cui all’art. 10 della L.R. 1/2005.

La legge non è altrettanto chiara su contenuti e modalità di approvazione dell’atto in quanto nella nozione di “atto di governo del territorio” rientrano sia atti complessi quali il Regolamento Urbanistico (art. 55) che atti particolari quali il Piano Complesso d’Intervento (art. 56) che gli ordinari Piani Attuativi (art. 65).

I contenuti e gli elaborati, in buona sostanza, possono quindi spaziare da quelli di ampia scala propri della pianificazione generale a quelli di dettaglio, propri della pianificazione attuativa e di dettaglio (che possono essere, addirittura, direttamente propedeutici alla realizzazione dell’opera tramite deposito di semplice SCIA).

Vi è quindi un ventaglio di opzioni operative e procedurali, nell’ambito delle quali l’amministrazione può optare per quella più adeguata al caso concreto alla sola condizione che l’atto sia comunque riconducibile ad uno di quelli indicati all’art. 10, comma 1, della legge regionale e sia, cioè, qualificato come atto di governo del territorio.

Nel caso del Polo del diportismo di Piombino, il complesso percorso pianificatorio già completato e la coerente filiera degli atti conclusi, parrebbero escludere il ricorso ad ulteriori atti complessi.

In particolare pare del tutto da escludere che l’atto di governo idoneo allo scopo sia il RUC, dato che lo stesso è già stato adottato e semplicemente recepisce gli atti pregressi (con la sola eccezione degli approfondimenti valutativi, da verificare in un nuovo quadro, più coerente e rigoroso), non assumendo i contenuti di cui all’ultimo periodo del secondo comma dell’art.47quater della L.R. 1/2005.

Lo strumento più idoneo è dunque il Piano Attuativo che appare la soluzione più logica ed immediata, stante il progressivo affinamento progettuale che emerge dalla pianificazione pregressa e che già si è spinta a definire un layout del porto che richiede ormai solo formale definizione di dettaglio.

Le procedure ed i contenuti del Piano sono dunque da ricondurre a quelli indicati nel Capo IV del Titolo V della L.R. 1/2005.

2.5 Aspetti valutativi

Riguardo agli aspetti valutativi, in riferimento ai disposti della L.R. n. 10 del 12 febbraio 2010, l'assoggettamento a VAS per il PRPT è stabilito nell'art. 5, comma 2, lettera a).

Di minor rilevanza, per i fini che interessano, è da considerarsi quanto stabilito al successivo comma 4ter, laddove si fa riferimento specifico all'articolo 6, comma 3ter, del D.Lgs. 152/2006 per quanto attiene la valutazione inerente il Piano regolatore portuale che, nello specifico, non può che essere quello statale e quindi contempla fattispecie diversa da quella di cui trattiamo.

Ad ogni buon conto, il successivo art. 5bis, al comma 2, afferma: *“In applicazione del principio di non duplicazione delle valutazioni non sono sottoposti a VAS né a verifica di assoggettabilità i piani attuativi di cui all'articolo 65 della l.r. 1/2005, nonché i piani di livello attuativo, comunque denominati, che non comportano varianti ai piani sovraordinati, a condizione che il piano sovraordinato sia stato oggetto di valutazione dei profili ambientali.”*

La legge statale, con il comma 12 dell'art.16 della L. 1150/42 (come aggiunto dall'articolo 5, comma 8, della L 106/2011, c.d. Decreto Sviluppo) è entrata a sua volta nel merito della questione. Recita, infatti, il comma 12: *“Lo strumento attuativo di piani urbanistici già sottoposti a valutazione ambientale strategica non è sottoposto a valutazione ambientale strategica né a verifica di assoggettabilità qualora non comporti variante e lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste. Nei casi in cui lo strumento attuativo di piani urbanistici comporti variante allo strumento sovraordinato, la valutazione ambientale strategica e la verifica di assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono stati oggetto di valutazione sui piani sovraordinati. I procedimenti amministrativi di valutazione ambientale strategica e di verifica di assoggettabilità sono ricompresi nel procedimento di adozione e di*

approvazione del piano urbanistico o di loro varianti non rientranti nelle fattispecie di cui al presente comma.”

Tale indirizzo era comunque già presente nella L.R. 1/2005 che, grazie alla modifica intervenuta con la L.R. 10/2010, all’art 11, comma 2, già escludeva dagli obblighi valutativi i piani attuativi, seppur rinviando al RU comunale la possibilità di eventuali diverse prescrizioni.

Successivamente il legislatore regionale ha mutato i disposti di cui al Capo I del Titolo II della L.R. 1/2005, riportando all’interno della L.R. 10/2010 le precedenti disposizioni in materia di obblighi valutativi per i piani attuativi, introducendo (con l’art. 8 della L.R. 6/2012) l’art. 5bis e, in particolare, il già riportato (e tuttora vigente) comma 2.

Se ne può concludere che per il Polo del diportismo del porto di Piombino, in forza del principio di non duplicazione delle valutazioni e stante la conformità con i contenuti della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse” e con il Piano Guida di cui alla DCC n. 141/2011, non è da sottoporre né a VAS e né a verifica di assoggettabilità.

Ciononostante, in considerazione ed in applicazione del principio di salvaguardia del pubblico interesse, il P.R.P. sarà accompagnato una valutazione di maggior dettaglio limitatamente agli aspetti che nelle precedenti fasi valutative ponevano l'accento su aspetti di criticità ovvero non erano stati oggetto di specifica valutazione in quanto aspetti di dettaglio affidati al Piano Regolatore Portuale.

3. I vincoli che insistono sull’area

3.1 Il sistema dei vincoli a terra

Da un punto di vista dei beni paesaggistici, sull’area interessata dall’ambito del Polo diportistico, in parte insiste esclusivamente un vincolo per il territorio costiero di cui alla lettera a), comma 1[^] dell’art.142 del Dlgs 22 gennaio 2004 n.42.

Per tale aspetto si rimanda comunque allo specifico capitolo di cui alla presente Relazione Generale.

Riguardo alla pericolosità geomorfologia di cui alle classi del DPCR n.26/R del 27.04.2007, come si evince dalla tavola G.4 della Variante al PRG ed al PS d’Area, le aree comprese nell’ambito sono inserite nelle classi G.1 - pericolosità geomorfologia bassa e G.2 - pericolosità geomorfologia media.

Per quanto concerne la pericolosità idraulica - sempre in riferimento alle classi del DPCR n.26/R del 27.04.2007 - come verificabile nella tavola G.5int della Variante al PRG ed al PS d'Area, nell'ambito insiste solo la classe I.1 - pericolosità idraulica bassa.

Per quanto riguarda la classificazione sismica di cui alla DGRT n.431 del 19.06.2006, l'area di Piombino è classificata in zona 4 - zona a bassa sismicità.

Nella "Relazione geologico-tecnica - Integrazione", relativa al Piano Strutturale d'Area Modificato del marzo 2009 e come meglio specificato nella allegata tavola "Carta della Fattibilità" in relazione alle classi indicate dal DPCR n.26/R del 27.04.2007, l'ambito portuale è stato suddiviso in aree omogenee, ciascuna contraddistinta da una classe di fattibilità.

Vengono distinte quattro aree:

- la prima, a ridosso della scarpata di Poggio Batteria, identificata con classe di fattibilità limitata in color arancione;
- la seconda relativa allo specchio acqueo verso mare prospiciente il molo Batteria con classe di fattibilità condizionata in giallo;
- la terza, che comprende i parcheggi e gli spazi a terra a monte dell'imbarco traghetti, identificata con classe di fattibilità condizionata anch'essa in color giallo;
- la quarta, corrispondente alla porzione di Poggio Batteria relativa al Polo diportistico, risulta non classificata.

3.2 Le aree marino-costiere perimetrate dal SIN ed esterne all'area portuale

Acquisito che le attività produttive nei settori siderurgico, metallurgico ed energetico localizzate nell'entroterra e del Porto di Piombino avevano pesantemente contribuito alla compromissione dello stato qualitativo delle locali matrici ambientali, il Ministero dell'Ambiente con la L. 426/1998, all'art.1, comma 4, lettera h), individuava il Sito di Interesse Nazionale di Piombino, in seguito perimetrato con D.M. 10/01/2000.

I limiti del SIN vennero successivamente ampliati con D.M. del 7 aprile 2006, il testo del quale ripercorre il percorso ed il senso delle motivazioni di tale ampliamento: *"Considerato che la Conferenza di servizi istruttoria del 30 novembre 2005, nell'evidenziare la potenziale contaminazione dell'area della centrale termoelettrica ad olio combustibile ENEL denominata «Torre del Sale», in quanto interessata «da operazioni di adduzione e stoccaggio di idrocarburi», ha rilevato che la medesima area non è stata inclusa nel Piano regionale di bonifica della regione Toscana, ai sensi del decreto ministeriale 16 maggio 1989 allegato A e, per tale ragione, ad oggi risulta esterna al perimetro provvisorio di cui al citato decreto ministeriale del 10 gennaio 2000; Visti gli esiti*

della Conferenza di servizi decisoria del sito di Piombino svoltasi in data 22 dicembre 2005, nella quale è stato chiesto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio «di attivare le procedure amministrative finalizzate ad includere nella perimetrazione del sito di interesse nazionale di Piombino, l'area della centrale termoelettrica ad olio combustibile ENEL Torre del Sale». Il Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio ritenne dunque di effettuare l'ampliamento richiesto.

In definitiva all'interno della perimetrazione del SIN di Piombino vengono perciò definite un'area a terra e un'area a mare.

o o o

Sulla base dei dati di caratterizzazione esistenti, l'ICRAM predispose il Progetto preliminare di bonifica dell'area portuale di Piombino inclusa nel perimetro del SIN, presentato nella Conferenza di Servizi istruttoria del 23 marzo 2006 e approvato nella Conferenza dei Servizi decisoria del 28 aprile 2006, a seguito della quale venne perciò sottoscritto in data 28 maggio 2007, tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Toscana, l'ARPAT, ICRAM, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e Autorità Portuale di Piombino, l'Accordo di Programma "Per la bonifica nel Sito di Interesse Nazionale di Piombino (LI)".

o o o

A maggiore definizione delle intese inerenti la riqualificazione del sito attraverso specifici interventi venne sottoscritto - il 18 dicembre 2008 - un nuovo Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e l'Autorità Portuale di Piombino.

All'art.3 dell'Accordo sono identificati gli interventi pubblici di riqualificazione ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In particolare al comma 4 si prevede la caratterizzazione delle aree marine comprese nel Sito ma esterne a quelle di interesse portuale, oltre alla progettazione e realizzazione della bonifica dei sedimenti inquinanti delle aree marine.

Nell'Allegato Tecnico all'Accordo sono declinati tali interventi per tipo d'intervento, soggetti attuatori ed impegni economici previsti. In particolare - pag.31 - gli interventi sono così descritti: *"A) Caratterizzazione delle aree marino-costiere nel sito ma esterne a quelle di interesse portuale, con particolare attenzione alle determinazioni analitiche sui sedimenti marini esterni all'area di interesse portuale, su la colonna d'acqua in*

corrispondenza delle indagini eseguite sulle falde della colmata nord e sugli organismi marini per determinare il potenziale bioaccumulo dei contaminanti.”

L'ISPRA, nel suo documento *“Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Piombino - Esecuzione della caratterizzazione dell'area marinocostiera esterna all'area portuale - Specifiche tecniche”*, datato Dicembre 2011, chiarisce ulteriormente i risvolti operativi degli interventi:

“L'ISPRA, nell'ambito delle attività previste dall'AP 2007 [Accordo di Programma del 28 maggio 2007], ha definito lo “Studio di fattibilità per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza di emergenza della falda acquifera - Accordo di programma per la bonifica del sito di interesse nazionale Piombino (LI)”, che rappresenta uno studio preliminare per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza di emergenza della falda acquifera, inclusa la valutazione della loro fattibilità (...), ed ha elaborato il “Documento propedeutico al Progetto preliminare di bonifica dei fondali dell'Area Portuale inclusi nella perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino” (...), che costituisce un aggiornamento del “Progetto preliminare di bonifica dei fondali dell'area portuale - “Area Portuale” e “Bacino di Evoluzione” - inclusi nella perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino” (...), approvato nella Conferenza di Servizi Decisoria del 28 aprile 2006.

Nell'ambito delle attività previste dall'AP 2008 [Accordo di Programma del 18 dicembre 2008], è stata siglata, in data 16 dicembre 2010, una Convenzione tra il Ministero dell'Ambiente ed ISPRA al fine di elaborare ed attuare il piano di caratterizzazione dei sedimenti per le aree marino-costiere perimetrate e non ancora caratterizzate, esterne all'area portuale. Il presente disciplinare tecnico rappresenta, pertanto, la documentazione di riferimento sia per la realizzazione delle operazioni di campionamento della matrice sedimento, sia per le procedure analitiche per la determinazione dei parametri chimico-fisici e biologici da ricercare, nonché, le specifiche per la restituzione dei dati di caratterizzazione.”

o o o

In attuazione della convenzione del 16 dicembre 2010, all'interno delle citate *“Specifiche tecniche”* del dicembre 2011, l'ISPRA individua le attività che dovranno essere svolte dall'Istituto in qualità di soggetto attuatore per l'area marino-costiera del SIN esterna a quella di interesse portuale.

Dette attività sono sostanzialmente le seguenti:

- *“l'esecuzione preliminare e propedeutica, al fine di eseguire in sicurezza le operazioni di campionamento, di rilievi magnetometrici (magnetometro puntuale) in tutte le stazioni in cui saranno eseguiti i campionamenti dei sedimenti, per*

l'individuazione di eventuali residui bellici e/o la presenza di rifiuti o fusti metallici sepolti;

- *il prelievo e l'analisi di campioni di sedimento sui fondali marini esterni all'area portuale, superficiali e profondi (carotaggi), per un totale di n. 36 campioni superficiali e n. 157 carote di sedimento di lunghezza pari a 2 m; per ciascun campione superficiale dovrà essere prelevato ed analizzato un livello pari ad almeno 10 cm di sedimento; mentre, per ciascuna carota, saranno prelevati n. 5 campioni di sedimento, rappresentativi dei livelli stratigrafici 0-10 cm, 10-30 cm, 30-50 cm, 100-120 cm e 180-200 cm; saranno analizzati n. 4 campioni, rappresentativi dei livelli stratigrafici 0-10 cm, 10-30 cm, 30-50 cm e 100-120 cm, mentre il livello 180-200 cm sarà opportunamente conservato dall'Affidataria e messo a disposizione per l'esecuzione delle analisi qualora le evidenze della caratterizzazione ne mostrassero la necessità”.*

Il Cronoprogramma allegato alle “*Specifiche tecniche*” indica delle tempistiche per le attività che prevedono 10 settimane consecutive per le cantierizzazioni, la ricerca di masse metalliche, i prelievi e i carotaggi, 6 settimane - work in progress con la raccolta dei materiali - per le analisi dei campioni, e 4 settimane per la redazione degli elaborati finali; il tutto per un periodo di 15 settimane dall'inizio formale delle attività.

4. Le nuove infrastrutture di accesso all'area portuale

4.1 Corridoio Tirrenico e Piattaforma logistica costiera

Il *corridoio tirrenico* è una sistema plurimodale previsto nelle reti transeuropee (itinerario E80) ed integrato dai necessari raccordi con i porti e la viabilità locale: come tale risulta un'opera strategica di interesse comunitario, nazionale e regionale.

Tra le sue finalità il corridoio tirrenico comprende la riorganizzazione della viabilità regionale e locale, l'adeguamento e il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento dei collegamenti con i porti e lo sviluppo delle autostrade del mare e della portualità.

La capacità performante del corridoio tirrenico è dunque per la Regione Toscana fattore determinante per lo sviluppo della costituenda Piattaforma logistica costiera.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riconferma e riconosce - nel proprio *Rapporto di Sintesi* del “*Piano Nazionale della logistica: analisi demo-socio-economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali*” (Roma, giugno 2011) - tale obiettivo essenziale: “*La Regione Toscana individua nel potenziamento della Piattaforma logistica costiera una condizione essenziale per la competitività dell'intero si-*

stema economico regionale, facendo perno sull'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'interporto di Guasticce e dell'aeroporto di Pisa".

Condizione che, in buona misura, l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2013 declina tra i propri obiettivi:

- la necessità di definire un quadro di azioni per consentire una integrazione fra i vari impianti portuali e la rete ferroviaria e stradale nazionale e sovranazionale;
- la necessità di fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso un *modello di sistema*, per evitare la concorrenza tra i porti, fare massa critica nei confronti della concorrenza esterna e valorizzare le specializzazioni delle varie realtà portuali;
- l'inserimento del porto di Piombino - per quanto concerne il suo ruolo nei confronti delle aree destinate ad attività intermodali - nella Piattaforma Logistica Tirreno Adriatica.

Ciò in perfetta sintonia con quanto affermato nel Master Plan della portualità toscana del PIT che, oltre a verificare come risulti necessario *"creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'interporto di Guasticce, dell'aeroporto di Pisa, assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità"* (Programma regionale di sviluppo 2006-2010, Scheda 1.8 dei Progetti Integrati Regionali), riconosce l'esigenza di inserire - accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali - le necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali queste per lo sviluppo della portualità turistica toscana.

Nel *"Programma Infrastrutture Strategiche, 8° Allegato Infrastrutture, Le strategie"* (settembre 2010), redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, viene modulato un programma operativo per l'implementazione infrastrutturale del Porto di Piombino, compreso all'interno dell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Toscana, il cui contenuto è così sinteticamente riassunto: *"Collegare direttamente il Porto di Piombino con il prolungamento della SS 398 fino alle banchine portuali tramite la progettazione e la realizzazione della strada a carico della Società Autostrada Tirrenica nell'ambito della realizzazione dell'Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia"*.

4.2 L'implementazione della viabilità su gomma

La connessione del porto al corridoio infrastrutturale tirrenico, costituito dalla Variante Aurelia (SS 1 - E 80), è garantita dalla SS 398 che si attesta sulla Via della Base Geodetica che confluisce nella SP 23 in Località Fiorentina; costeggiando in buona parte il di-

stretto industriale come Viale dell'Unità d'Italia, l'asta si inserisce infine nel tessuto urbano di Piombino e quindi - incolonnandosi in Via Ignazio Silone ed in Viale Regina Margherita - consente il raggiungimento di Poggio Batteria e dunque degli accessi al porto.

Con il previsto prolungamento della SS 398 sino in località Gagno e la successiva prosecuzione in adiacenza al porto e al distretto industriale, si concluderebbe un programma avviato con la definizione della Piattaforma Logistica Tirrenica.

Si annota nella Relazione Generale del P.R.P. 2008 (pagg.69 e 70), come tale completamento sia *“presente ormai da decenni nella pianificazione urbanistica e territoriale del Comune, della Provincia e della Regione, essendo riconosciuta come indispensabile per il funzionamento e lo sviluppo del porto nonché per la riqualificazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali della città che risulta tuttora interessata dagli ingenti flussi di traffico (leggero e pesante) in transito per il porto stesso. Dopo varie vicende amministrative, nel 2005 la progettazione della strada è stata ricompresa, su esplicita richiesta della Regione Toscana e degli enti locali interessati, nella progettazione del corridoio autostradale tirrenico, a seguito del pronunciamento della Regione stessa nell'ambito del procedimento della VIA relativo al progetto del corridoio tirrenico (delibera G.R.T. n. 1123 del 21.11.2005). Pertanto la Società Autostrade Tirrenica (SAT) ha elaborato il progetto preliminare del tracciato stradale, in stretto coordinamento con i percorsi ferroviari necessari per un adeguato collegamento con il porto, che ricalca essenzialmente il corridoio infrastrutturale individuato dal PRG vigente del Comune, e successivamente dal P.S. d'Area. La progettazione dell'opera è stata piuttosto complessa essendo gran parte del tracciato interno all'ambito industriale (Lucchini e Magona) e dovendo pertanto trovare soluzione alle numerose interferenze impiantistiche ed infrastrutturali. (...) In particolare nel suddetto progetto è previsto il prolungamento della strada statale n. 398 fino al Gagno, dove si separa il traffico pesante (verso le aree industriali e il porto commerciale) da quello leggero (verso la città e il porto passeggeri). Quest'ultimo viene incanalato su un tracciato che recupera la strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona in corrispondenza di Poggio Batteria”*.

Lo stesso Piano Operativo Triennale 2007-2009 (II revisione, 2009, pag.51) redatto dall'Autorità Portuale di Piombino, non nascondeva però alcune perplessità e problematiche su tale realizzazione: *“Per il prosieguo della progettazione fino all'esecutivo rimane da affrontare il problema della vicinanza del gasometro della Lucchini, sulla quale la società SAT dovrà formulare proposte adeguate. Dovrà inoltre essere risolto il*

problema della compatibilità tra la SS 398 ed i nuovi edifici necessari al progetto della zincoverniciatura dello stabilimento Arcelor Mittal di Piombino, tenendo in tal modo in massima considerazione delle potenzialità di sviluppo industriale del territorio ad esso sottese”.

L’aggiornamento del POT 2010-2012 (pag.27) restituisce però un quadro più rassicurante sullo stato di avanzamento del progetto: *“Per quanto concerne il collegamento diretto al porto di Piombino attraverso il prolungamento della SS 398 si allega al presente Piano il Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, MATTM, Regione Toscana, ANAS S.p.A., SAT S.p.A., Camera di Commercio dell’11 dicembre 2010, che prevede la realizzazione del Primo lotto Montegemoli - Gagno entro la data indicativa del 2017 ed entro il 2011 la predisposizione del progetto del Secondo lotto, il cui finanziamento viene assicurato dal MIT (potendo altresì contare su 2 milioni della Regione Toscana e 1 milione della Camera di Commercio)”.*

La Relazione Generale del PS d’Area (pag.338) fornisce una descrizione ancora più dettagliata del percorso individuato: *“Si prevede di realizzare una nuova viabilità (2 corsie) che dall’intersezione della Ss 398 con la Sp 23 in località Montegemoli raggiunge Gagno passando in aderenza al fosso Cornia Vecchia, da qui, con uno sdoppiamento su due assi di penetrazione, prosegue per il porto industriale e la stazione marittima. Il primo tronco attraversa l’area industriale seguendo la ferrovia (conferma parziale del corridoio del vecchio Prg) e raggiunge il porto industriale all’altezza della stazione di porto Vecchio, il secondo tronco lambisce la zona del Poggetto, entra nell’area di “Città Futura” e sempre rimanendo all’interno dell’area industriale si ricongiunge alla viabilità esistente all’altezza dell’intersezione tra viale della Resistenza e via di Porto-vecchio. I due assi di penetrazione al porto consentiranno di realizzare tre importanti obiettivi:*

- un efficace collegamento per i veicoli commerciali pesanti diretti al porto industriale, visto anche le consistenti previsioni di ampliamento del porto stesso che determineranno tendenzialmente un incremento del traffico veicolare;
- un nuovo ingresso per la stazione marittima in grado di snellire i rilevanti flussi turistici che congestionano l’attuale rete viaria;
- un secondo ingresso per la città in alternativa a viale Dell’Unità D’Italia.

Il nuovo ingresso alla città e alla stazione marittima dovrà essere una strada di elevata “qualità” un viale che permetta la riqualificazione funzionale delle zone urbanizzate adiacenti (Poggetto, Cotone) e di previsione (Città Futura). L’attuale ingresso di viale Dell’Unità D’Italia dovrà anch’esso essere ristrutturato e riqualificato trasformandolo

in un viale urbano, le intersezioni, compatibilmente con i vincoli dimensionali delle aree libere disponibili, dovranno essere realizzate con sistemi a rotatoria per semplificare e mettere in sicurezza le manovre di intreccio tra le diverse correnti di traffico”.

4.3 Il rinnovo della dotazione ferroviaria

Parallelamente allo sviluppo del sistema stradale è stata svolta la verifica da parte dei settori tecnici della Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. sugli aspetti ferroviari, soprattutto riguardo ai problemi connessi con i nuovi tracciati e la domanda di intermodalità.

La logica di tali interventi di riassetto è indicata nella Relazione Generale del P.R.P. 2008 (pag.70): *“In particolare per quanto riguarda gli interventi sulle strutture esistenti nel tratto della linea FS Campiglia Piombino, prima dell’ingresso nella stazione di Porto Vecchio, per consentire il passaggio della S.S. 398, è stato previsto lo spostamento del fascio binari esistente, mentre per quanto riguarda i collegamenti del porto è stata prevista la realizzazione di due binari ferroviari di raccordo dei quali uno a servizio della sezione commerciale-industriale-siderurgica del porto mentre l’altro a servizio della sezione dedicata alle Autostrade del mare. All’interno delle aree portuali, a tergo delle nuove banchine operative, è stata prevista la realizzazione di fasci binari per la composizione dei convogli e/o per la sosta dei carri in attesa del loro carico/scarico. Per quanto riguarda invece il collegamento ferroviario della sezione traghetti questa verrà garantita, solo per i passeggeri, dall’attuale linea collegata con la stazione di Piombino che termina nella Stazione esistente a tergo del Piazzale Premuda”.*

Il RUC recentemente adottato, con D.C.C. n. 77 del 27/06/2012, al capitolo 2.1 della Relazione Generale (“Le priorità per la fattibilità e il dimensionamento - il Quadro Previsionale Strategico”), individua un obiettivo specifico alle opportunità offerte dalla modalità di trasporto ferroviaria: *“per Piombino molte delle azioni di trasformazione prefigurate dal RUC sono volte ad accrescerne “l’effetto città” oltre il perimetro della città storica, ricercando la continuità funzionale ed insediativa tra città e porto e promuovendone la capacità di attrazione nei confronti del territorio; assumono un ruolo strategico in questa prospettiva: (...); il riassetto delle aree del nodo ferroviario urbano.”* (pag.28)

Nella medesima prospettiva s’inseriscono gli interventi descritti al capitolo 4.1 “Gli interventi nel sistema insediativo – mobilità e infrastrutture” della Relazione Generale, riguardo al *“potenziamento parcheggio di Via Roma e riassetto viabilistico infrastrutturale nelle aree del nodo ferroviario.”* (pag.67)

Nel “Dossier D - Sistemi della Mobilità Urbana e Rete ciclabile extraurbana”, a pag 61, sono ulteriormente esplicitate le strategie intraprese dal RUC: *“La riqualificazione del*

servizio ferroviario per rafforzare l'accessibilità della città e del porto ai collegamenti nazionali della direttrice tirrenica richiede una ristrutturazione del tracciato della linea ferroviaria nella tratta di penetrazione urbano. Le attuali inversioni del senso di marcia dei convogli necessarie per servire le stazioni di Piombino centro e Piombino porto determinano un consistente incremento dei tempi di percorrenza e non sono peraltro complessivamente funzionali data la loro breve distanza. I due punti di fermata devono pertanto essere unificati in un unico punto che può essere realizzato nella tratta della linea che lambisce l'area del depuratore nella zona del porto immediatamente dopo la stazione disabilitata di Piombino vecchia. L'intervento, oltre a migliorare la potenzialità della linea, permetterà di liberare importanti aree centrali della città che potranno essere opportunamente riqualificate anche per incrementare la dotazione di offerta di sosta e/o di verde pubblico. Il recupero del sedime ferroviario nella tratta Piombino centro-Piombino porto consentirà di realizzare un'efficace viabilità di collegamento tra il centro e la nuova stazione."

Nel "Dossier F - Schede normative e di orientamento progettuale - PARTE I" viene prevista una specifica scheda normativa, la AT 16, che prevede come obiettivi e finalità:

- l'arretramento della stazione e della linea ferroviaria di Piombino centro al fine di ottimizzare il collegamento su ferro tra Campiglia M.ma e Piombino, eliminando la necessità del doppio "cambio di banco";
- una ridefinizione delle modalità gestionali della tratta ferroviaria Campiglia M.ma/Piombino creando le condizioni per intensificare ed ottimizzare i collegamenti tra le due stazioni;
- il recupero delle aree liberate dal terminale ferroviario urbano al fine di incrementare le aree verdi e pedonali ed accrescere la capacità di sosta nel centro urbano.

Le modalità di attuazione previste dal RUC quindi delineano un "Progetto di opera pubblica esteso all'intera AT, che potrà essere attuato per stralci funzionali. Trattandosi di area centrale e strategica sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo dell'identità urbana, l'amministrazione comunale potrà attivare preliminarmente uno specifico percorso partecipato al fine di raccogliere dalla cittadinanza elementi utili per la definizione del progetto."

5. Le interpretazioni del paesaggio

5.2 Le basi per un'interpretazione paesaggistica

La presente sezione intende ricostruire le basi interpretative che costituiscano il fondamento di una possibile disciplina paesaggistica aderente all'ambito considerato per poter successivamente suggerire dei criteri operativi, il più possibile non discrezionali, per gli interventi di trasformazione dell'area.

Si procederà perciò ad una ricognizione sulle principali letture paesaggistiche, normative o documentali, che hanno esaminato il territorio di Piombino individuandone caratteri, specificità o valori.

5.2 I provvedimenti ministeriali

Con D.M. 22 settembre 1957 (emanato di concerto dal Ministero per la pubblica istruzione e dal Ministero per la marina mercantile ai sensi della L. 1497/1939 e pubblicato sulla G.U. n. 244/1957) veniva dichiarata zona di notevole interesse pubblico la fascia costiera compresa fra il golfo di Baratti e il golfo di Salivoli sita nell'ambito del comune di Piombino.

La motivazione dell'atto di tutela era così definita: *“la zona predetta costituisce, con la pineta a nord e a levante del golfo di Baratti, con il promontorio di Populonia, ricco di foltissima vegetazione, dominante il golfo, con la zona archeologica e con il centro urbano di Populonia con il suo castello medioevale, un quadro naturale di non comune bellezza panoramica e di notevole valore estetico e tradizionale”*.

Con D.M. 20 settembre 1962 (anch'esso emanato di concerto dal Ministero per la pubblica istruzione e dal Ministero per la marina mercantile ai sensi della L. 1497/1939 e pubblicato sulla G.U. n. 2504/1962) si sottoponeva a vincolo la zona costiera sita in comune di Piombino compresa tra la località Torre del Sale ed il confine tra le province di Livorno e Grosseto che corre lungo il Fosso di Val Maggiore.

La motivazione del vincolo era così espressa: *“la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con le sue pendici dai rilievi collinari di varia altezza e le sue piccole rade e le spiagge, dovute alle linee di impluvio dei rilievi stessi, presenta una superficie in declivio completamente ricoperta da vegetazione cedua e di alto fusto senza soluzione di continuità e di particolare bellezza per la varietà dei toni di verde che passano dalla tonalità grigio argentea dei cipressi macrocarpa al verde cupo delle querce e dei lecci, costituendo pertanto un quadro naturale ed un panoramico punto di vista accessibile al pubblico”*.

La direzionalità percettiva espressa da entrambi i decreti è chiaramente quella “*da mare verso monte*”, privilegiando il carattere del “*quadro naturale e panoramico*” attraverso un paradigma valoriale ora di “*notevole valore estetico e tradizionale*”, ora di “*particolare bellezza*”.

Il tratto compreso tra il Golfo di Salivoli e la foce del fiume Cornia non è interessato da nessun decreto di tutela, e dunque sull’area del porto insiste - e solo in parte - il vincolo ex lege sui territori costieri di cui all’art. 142, comma 1, lettera a), del D.Lgs 42/2004, vincolo che non conosce declinazione di specificità territoriali.

Nella zona d’interesse (sottozona D14.2,a) le aree soggette a tale forma di tutela risultano, peraltro, frammentarie di assai ridotta estensione, verosimilmente per l’eccezione a suo tempo disposta dall’art. 1, comma 2, della L. 431/1985 ed oggi ripresa dall’art. 142, comma 2, del D.Lgs. 42/2004.

5.3 Le letture disciplinari

Aldo Sestini, caposcuola dell’analisi ma soprattutto della classificazione in Italia dei *Tipi di paesaggio*, con il suo fondamentale volume “*Il Paesaggio*” (Milano 1963), ha riconosciuto novantacinque tipologie paesaggistiche fondamentali, a loro volta suddivise in ulteriori specifiche articolazioni.

In particolare il territorio di Piombino è inserito all’interno di due tipi specifici: il n. 59 “*Pianure tirreniche bonificate*” ed il n. 60 “*Isole, spiagge e promontori tirrenici*”.

Il grande geografo fiorentino accomuna nella prima tipologia situazioni proprie delle pianure costiere livornesi, come della maremma grossetana, dell’Agro Pontino o delle pianura campana come quella tra Salerno e Battipaglia, ma è chiara la sua preferenza allo stato ex ante di questi territori: “*Comunque è un paesaggio di non molta attrattiva, se non per l’orgoglio del lavoro compiuto, della redenzione della terra dalla malaria, dagli sterpeti, dalle acque putride e immote, dal fango. Scomparsa pressoché totalmente la rustica poesia della macchia selvaggia popolata di cinghiali, delle mandrie di cavalli, buoi e bufali pascolanti liberi nelle spaziose radure prative, dei grossi greggi svernanti, degli audaci butteri e dei laboriosi carbonai*” (pag.139).

Il che non costituisce solo un atteggiamento di rimpianto velatamente tardoromantico quanto un riconoscimento valoriale di una diversificazione d’uso, di economie e di peculiari complessità antropiche cancellate dall’azione pur necessaria delle bonifiche.

Nelle “*Isole, spiagge e promontori tirrenici*”, il Sestini nel ricomporre l’unitarietà - ad esempio nell’arcipelago toscano - tra isole e promontori quali rilievi antiappenninici dell’antica formazione chiamata “*Tirrenide*”, si sofferma anche qui maggiormente sulla

componente antropica del paesaggio: *“Così il paesaggio si scompone in un mosaico abbastanza minuto, ma dappertutto gli fa cornice l’azzurro del mare. E rende meno tetro quel particolare paesaggio minerario che si osserva nella ferrifera parte orientale dell’Elba, dove fosche rocce squarciate e sconvolte, confuse con ammassi e colate di detriti e di scorie, attraversate da binari e sovrastate da teleferiche, indicano l’affanno degli uomini per strappare alla terra il metallo indispensabile alla moderna civiltà”* (pag.142).

Sono dunque i segni dell’uomo, del suo lavoro e le tracce tangibili di ciò che è avvenuto ed avviene in questi orizzonti che appassionano lo studioso, che costituiscono il valore inclito - oltre il pittoresco - dell’unitario panorama elbano-piombinese.

E’ questa una visione “anomala” per il Sestini, permeato fortemente da una eredità crociana che lo porta generalmente a traghettare il concetto di *Paesaggio geografico sensibile* (emozionale, spirituale) verso le tassonomie proprie a quello che lui stesso definisce il concetto di *Paesaggio geografico razionale* (organico, relazionale): al contrario, una tale lettura anticipa - e con profondità di senso - i temi propri del paesaggio umano così intensamente indagati negli anni successivi da Lucio Gambi.

o o o

Nel 1981 a Firenze viene pubblicato il volume *“Il Sistema regionale delle aree verdi”* a cura del Dipartimento Assetto del Territorio e del Servizio editoriale della Giunta Regionale, che è in realtà il preludio alla promulgazione della L.R. 29 giugno 1982 n. 52 *“Norme per la formazione delle aree protette dei parchi e delle riserve naturali in Toscana”*.

La ricerca, avviata sin dal 1973 e certamente approfondita e meticolosa, contempla la formulazione di centodieci schede riferite a territori di varia estensione e caratterizzazione nell’obiettivo - ritenuto all’epoca indifferibile - di giungere alla sistematica istituzione di parchi naturali all’interno del territorio regionale.

“Tutta la società civile è coinvolta nella promozione della formazione del sistema regionale dei parchi, la cui responsabilità maggiore ricade però sugli Enti locali; se la Regione da una parte incentiva ed accelera la presa di coscienza di questo nuovo obiettivo di piano con l’invito a discutere sulle aree verdi, dall’altra può imporre vincoli aventi immediata efficacia - è la proposta di legge che da questa facoltà - oppure può adottare provvedimenti cautelari, di inibizione e sospensione nei confronti di iniziative che provochino pregiudizio alla conservazione dell’ambiente; questo sia a supporto dell’azione degli Enti locali, sia in caso di inerzia da parte loro” (pag.X).

La ricerca ha un grande merito, quello di descrivere non i valori dei quadri panoramici godibili dagli ambiti perimetrati, quanto di restituire i caratteri distintivi delle aree incluse all'interno dei limiti del vincolo.

Le schede relative alle due aree indagate nel comune di Piombino - le nn. 71 e 72 - che hanno diretto riferimento con le perimetrazioni di cui al D.M. 22 settembre 1957 ed al D.M. 20 settembre 1962, forniscono una dettagliatissima descrizione geografica, morfologico-geologica, quantitativa, relazionale, vegetazionale e di testimoniato riconoscimento istituzionale da parte di vari enti, quali il Consiglio Nazionale delle Ricerche, la Società Botanica Italiana, il Ministero Agricoltura e Foreste, la Soprintendenza Archeologica ecc.

o o o

Successivamente il Dipartimento agricoltura e foreste, ed in particolare il Servizio Valutazione risorse ambientali, della Regione Toscana produce uno studio, completato e pubblicato nel giugno del 1994, intitolato "*I Sistemi di Paesaggio della Toscana*".

Lo studio, che sistematizza ed esplicita i contenuti della "*Carta dei sistemi del paesaggio della Toscana*" a scala 1.250.000 redatta nel 1992 da Roberto Rossi e Ariberto Merendi, è ampiamente ispirato dal lavoro del Sestini al quale si appoggia soprattutto per metodologie interpretative e le perimetrazioni.

I contenuti del lavoro sono di carattere descrittivo e particolarmente sintetici, basati su un confronto dei dati cartografici sull'uso del suolo rilevati nel 1978 e nel 1991.

L'individuazione delle caratteristiche del paesaggio risulta tutto sommato deludente essendo limitate alle valutazioni sulla *Eterogeneità dell'uso del suolo*, sulla *Densità di siepi* e sulla *Presenza di terrazzamenti*.

Ne risulta quasi una appendice-aggiornamento degli aspetti morfologico/quantitativi che costituiscono solo una parte dell'opera di Aldo Sestini.

Il sottosistema di paesaggio del promontorio di Piombino - che comprende anche il porto - è classificato come IP8, cioè all'interno del sistema Isole e Promontori, ed evidenzia sostanzialmente una progressiva riduzione delle superfici destinate all'agricoltura e una superficie urbanizzata che quasi si triplica nel lasso temporale considerato, con un valore incrementale che risulta oltre il doppio di quello rilevato per l'intero sistema IP.

5.4 La pianificazione regionale

Il *Documento Preliminare* del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato con D.G.R. n.6 27 del 20 maggio 1996 e pubblicato a Firenze nel 1996, indi-

vidua un passaggio importante nella diversa considerazione che l'ente regionale assume nei confronti della componente paesistica della pianificazione.

“La individuazione della componente paesistica del PIT come prius per sottoporre a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale il territorio, è determinante per passare da una tutela di tipo puntuale, ad un procedimento di pianificazione e ‘specifico considerazione dei valori paesistici ed ambientali’, sancendo la identificazione fra territorio ed ambiente che la rapida evoluzione culturale dell'ultimo decennio andava invocando. (...) In sostanza ‘il piano’ deve garantire la tutela del territorio in ragione dei valori in esso riconosciuti. L'insieme delle scelte di piano va considerato come un ‘prius’ rispetto alle altre scelte, nel senso che vengono determinate le condizioni entro cui definire la compatibilità delle scelte di uso e di trasformazione, rendendo espliciti i meccanismi di analisi e di giudizio di valore delle risorse. (...)

Si tratta allora di definire l'oggetto di questa sezione del piano, ovvero la nozione di paesaggio cui fare riferimento. Il manifestarsi di una riflessione continua e permanente nei confronti del paesaggio può essere in buona misura ricondotta al costituirsi della geografia moderna, come ambito disciplinare autonomo sottratto al dominio della descrizione estetica.

Da questo punto di vista il paesaggio, e in particolar modo il paesaggio europeo, viene considerato come l'eredità storica della presenza umana sul territorio, un accumulo di segni in cui possono essere riconosciuti dei generi di vita propri di epoche diverse.

Il tema del paesaggio giunge alla definitiva consapevolezza del suo necessario incontro con la storia e per ciò stesso, comincia ad avanzare il problema della conservazione come istanza di identità culturale e di tutela della memoria collettiva in questo si supera il limite che nel passato ha legato questo concetto a suggestioni marcatamente naturalistiche. Il suo proporsi come consapevole istanza di incontro tra la storia e la natura, tra società e ambiente, apre una stagione nuova di ricerche su fronti diversi.

La condizione in cui ci si trova ad operare, nel contesto della attività amministrativa, è infatti nuova, non codificata, né dall'apparato legislativo né dalla prassi” (pag.63).

Peccato che il documento, a fronte di questa rivoluzione culturale nei confronti del concetto di paesaggio rimarchi i contenuti delle precedenti elaborazioni dalle quali voleva distinguersi: la tavola n. 22 *Sistemi del Paesaggio* (Area SIT - Cartografia, FI 14.04.96) ripropone esattamente le tassonomie di Rossi e Merendi.

Il PIT venne poi approvato con D.C.R. n. 12 del 25 gennaio 2000 senza sostanziali modificazioni.

o o o

A traghettare verso l'indicata nuova consapevolezza del diverso significato operativo del concetto di paesaggio che porterà ai contestati indirizzi della L.R. 1/2005, viene pubblicato a Firenze nel 2003 il volume, a cura di Giuseppe De Luca, dal titolo *“Piano di Indirizzo Territoriale, le regole e le strategie”*.

In merito al significato di tutela paesaggistica, infatti, si afferma: *“L'esistenza di 'pianificazioni separate', che porta a eccessiva frammentazione e intersecazione delle competenze degli strumenti di pianificazione preposti al governo del territorio, non è più accettabile. L'esercizio dei vincoli di tutela costituisce di fatto l'affermazione di un valore riconosciuto al paesaggio: al manifestarsi di una domanda 'sociale' fa riscontro una politica statale o regionale di natura fortemente conservativa, centrata sul vincolo e su altre misure di protezione giuridica, che si applica ad ambiti spaziali delimitati, dove si tenta di mantenere integro il patrimonio paesaggistico, opponendosi alle azioni di trasformazione che possono alterare i caratteri visibili. Ma esiste una difficoltà di fondo a conservare ambienti dinamici, prodotti dal complesso intreccio tra processi ecologici, economici, insediativi, sociali e culturali, agendo soltanto con strumenti di interdizione e difesa.*

È l'efficacia del concetto stesso di vincolo che comincia ad essere messa in dubbio, anche se non sono da sottovalutare i risultati ottenuti tramite l'applicazione del vincolo per la protezione di paesaggi, tanto belli quanto fragili. D'altronde se fino agli anni Sessanta il concetto di bellezza naturale ha seguito un'impostazione conservazionistica, che ha portato alla protezione del bene dalle alterazioni derivanti dall'opera dell'uomo, provocando una chiara musealizzazione della natura, in seguito l'area protetta è stata intesa come una porzione di territorio dove l'uomo è collocato all'interno dei sistemi ecologici come elemento propositivo dell'azione di tutela.

L'area protetta è concepita come entità territoriale in cui ritroviamo molteplici aspetti di tipo naturale e antropico per i quali non sono necessari solo atti di tutela ambientale, ma anche interventi di pianificazione e gestione territoriali, in modo da perpetuare il ciclo delle risorse, delle attività tradizionali e condizioni di vita che rappresentano culture ed identità peculiari” (pag.19),

Questo atteggiamento regionale sfocerà nella innovativa interpretazione inserita nel Capo I del Titolo IV della L.R. 1/2005, dove lo spostamento della disciplina paesaggistica all'interno della disciplina ordinaria della pianificazione otterrà numerose critiche e soprattutto una sentenza di incostituzionalità - non solo nei confronti dei disposti di cui al D.Lgs 42/2004 - dichiarata dalla Corte Costituzionale (sentenza n.182 del 20 aprile 2006).

Ma è pur vero che il rinnovamento attuato dalla Regione Toscana è esemplarmente ubbidiente ai dettati del riformato titolo V della costituzione, ed è perciò da considerarsi atteggiamento virtuoso. E dunque la stessa Corte Costituzionale annota nella medesima sentenza: *“La legge toscana sul governo del territorio tende al superamento della separazione tra pianificazione territoriale ed urbanistica, da un lato, e tutela paesaggistica dall’altro, facendo rientrare la tutela del paesaggio nell’ambito del sistema della pianificazione del territorio e rendendo pertanto partecipi anche i livelli territoriali inferiori di governo (province e comuni) nella disciplina di tutela del paesaggio”*.

o o o

Forte di questa posizione, ed alla luce delle nuove incombenze regionali previste dal “Decreto Urbani”, la Regione Toscana ha poi provveduto alla implementazione paesaggistica del suo Piano di Indirizzo Territoriale (ai sensi sia dell’art. 143 del D.Lgs. 42/2004 che dell’art. 33 della L.R. 1/2005).

Il Piano di Indirizzo Territoriale con valore di Piano Paesaggistico in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio è stato adottato dalla Regione con D.C.R. n. 32 del 16 giugno 2009 e, seppur non ancora approvato, opera tuttora in regime di salvaguardia stante l’estensione al 31/12/2012 disposta dall’art. 147 della L.R. 66/2011.

Nel Piano regionale toscano, l’attenzione alle problematiche paesaggistiche si sviluppa operando una sostanziale separazione tra *beni paesaggistici* e *paesaggi*, attraverso alcuni principali vettori:

- la rivisitazione dei vincoli ex-lege per verificarne i contenuti, i confini ed il permanere dei valori che avevano motivato l’applicazione dei vincoli stessi;
- la formazione di un Atlante dei paesaggi della Toscana per l’individuazione dei caratteri strutturali identificativi dei diversi contesti;
- la formulazione di Schede dei paesaggi per l’individuazione degli obiettivi di qualità;
- l’esplorazione dei contenuti paesaggistici dei PTCP vigenti.

Le Schede dei paesaggi rivestono particolare interesse per le finalità di cui alla presente relazione, soprattutto per la loro impostazione analitica.

Il comune di Piombino è inserito nell’ambito n.23 “La Val di Cornia”, nella cui scheda, alla sezione 3 “Interpretazione e definizione degli obiettivi di qualità - Relazioni strutturali e tendenze in atto”, viene così sintetizzato il meccanismo valoriale dell’ambito urbano-produttivo: *“La città di Piombino è punto di riferimento per la vita e le attività produttive della Maremma Settentrionale, nonché base delle relazioni e dei traffici con l’Isola d’Elba. Il porto di Piombino è storicamente il luogo di arrivo di materie prime,*

in particolare ferro dall'Isola d'Elba, con la quale ancora oggi mantiene un rapporto privilegiato per il collegamento turistico. La città di Follonica e l'insediamento di Puntone rappresentano punti di attrazione turistico - costiera per l'entroterra toscano. La tendenza indiscriminata alla trasformazione da oliveto a vigneto costituisce un elemento di criticità rispetto al paesaggio tradizionale dei luoghi. Nel paesaggio di pianura il passaggio delle reti infrastrutturali rappresenta un elemento di criticità, che assume caratteri esasperati se coinvolge ambienti particolarmente sensibili quali l'area umida delle Paludi Orto Bottagone, in prossimità della centrale termoelettrica Enel di Torre del Sale, attraversata da reti e tralicci elettrici. Gli impianti industriali, indispensabili all'economia locale e legati alla tradizione storica mineraria, determinano forti impatti ambientali e visuali sia nell'attività in esercizio che nelle opere di bonifica. D'altra parte lo sky line delle acciaierie di Piombino rappresenta un forte elemento identitario. La pressione antropica stagionale è legata al turismo balneare e al collegamento Piombino-Elba.”

Nella medesima sezione, alla sottosezione “*Insedimenti e Infrastrutture (Insedimenti storici, Insedimenti moderni, Viabilità e infrastrutture storiche, Viabilità e Infrastrutture moderne)*” sono individuati i contenuti delle *Azioni prioritarie*, che sono così riassunti per il nostro ambito:

“• *Attivazione di processi di recupero e riqualificazione delle aree e delle strutture di interfaccia fra la città e la zona industriale delle acciaierie in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta;*

• *tutela e valorizzazione delle aree minerarie attraverso:*

- *la tutela dell'identità dei centri minerari sia per quanto riguarda l'impianto morfologico che i caratteri edilizi;*
- *la conservazione dei manufatti e delle strutture connesse alle attività minerarie alle diverse epoche;*
- *la definizione degli interventi di bonifica e messa in sicurezza delle aree minerarie dimesse;*

(...)

• *gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio dispongono che i nuovi insediamenti, ove necessari, siano adiacenti al perimetro urbano al fine di una migliore utilizzazione della dotazione infrastrutturale e della definizione e qualificazione dei margini urbani, usando particolare attenzione al rapporto visuale fra margine dell'edificato e contesto rurale che ne costituisce l'immediato intorno. Dispongono inoltre che la progettazione degli assetti urbani risulti coerente con le regole insediative tradizionali e che sia specificatamente controllata la qualità progettuale dei*

nuovi insediamenti nonché la dimensione d'intervento in rapporto alla consistenza dell'insediamento esistente".

Tali azioni prioritarie assumono carattere rilevante soprattutto alla luce dell'art.31 3^a comma della *"Disciplina di Piano"* del PIT, dove si stabilisce la sostanza della disciplina paesaggistica in relazione ai dettati dell'art.143 del D.Lgs. n.42/2004; in particolare questa è costruita da:

"e) la definizione di prescrizioni generali ed operative per la tutela e l'uso del territorio compreso negli ambiti individuati e descritti nel documento recante "Le qualità del paesaggio nei PTC" e assunta dal presente Piano come contenuta nelle "schede dei paesaggi ed individuazione degli obiettivi di qualità" che sono parte degli allegati documentali per la disciplina paesaggistica del PIT;

f) la determinazione di misure per la conservazione dei caratteri connotativi delle aree tutelate per legge e dei criteri di gestione e degli interventi di valorizzazione paesaggistica degli immobili e delle aree dichiarati di notevole interesse pubblico, quali risultano dalle "schede dei paesaggi ed individuazione degli obiettivi di qualità" che sono parte degli allegati documentali per la disciplina paesaggistica del PIT;

g) l'individuazione degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate e degli altri interventi di valorizzazione, quali risultano dalle "schede dei paesaggi ed individuazione degli obiettivi di qualità" che sono parte degli allegati documentali per la disciplina paesaggistica del PIT;

h) l'individuazione delle misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico, alle quali debbono riferirsi le azioni e gli investimenti finalizzati allo sviluppo sostenibile delle aree interessate, quali risultano dalla presente disciplina e dalle "schede dei paesaggi ed individuazione degli obiettivi di qualità" che sono parte degli allegati documentali per la disciplina paesaggistica del PIT".

o o o

Il Masterplan *"La rete dei porti toscani"* elaborato dalla Regione Toscana quale documento allegato al PIT, è l'atto di indirizzo specifico per la formazione della *Piattaforma logistica costiera* regionale anche ai fini della definizione del Quadro Strategico Nazionale.

Il documento *"La rete dei porti toscani Allegato A - elaborato 5 - Documento di piano"* non contiene particolari prescrizioni di natura paesaggistica in genere e dunque anche per l'ambito considerato.

Nel documento *“La rete dei porti toscani Allegato A - elaborato 5 - Disciplina”*, l’aspetto paesaggistico è affrontato secondo i seguenti profili:

1. all’art. 7 in relazione alla possibilità che gli strumenti di pianificazione territoriale possano prevedere nuovi porti o approdi turistici a condizione che *“siano realizzate contestualmente le opere funzionali all’accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero”* (comma 2, lettera c), a patto che *“concorrano alla qualificazione dell’assetto organizzativo e funzionale dell’area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell’accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale”* (comma 3 lettera c) e che gli interventi previsti risultino *“coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT”* (comma 5).
2. all’Allegato I *“Criteri per la qualificazione della portualità turistica”*, *Qualità degli spazi di relazione*, fornendo indirizzi operativi sulla qualificazione degli *“spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l’accessibilità pedonale e ciclabile e un’adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale”* e sulla progettazione delle *“opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri”*.
3. all’Allegato I *“Criteri per la qualificazione della portualità turistica”*, *Qualità architettonica degli interventi*, dove si raccomanda che:
 - la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve tendere a garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.);
 - la progettazione degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali;
 - [perseguire la] valorizzazione del fronte portuale con interventi di interesse pubblico (terminal marittimi, istituti di ricerca, hotel, centri congressi) capaci di rafforzare l’immagine del porto per facilitarne l’attrattività;
 - recuperare ed integrare il fronte d’acqua urbano con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture per il diporto nautico;

- favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo.
4. all' Allegato II "Direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici" art. 3, dove si prescrive *"l'adozione di soluzioni progettuali che possano contenere la quota sommatrice dell'opera di difesa, al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico"*.

Vi è un ulteriore contributo del Masterplan contenuto nel Rapporto di Valutazione *"Valutazione degli Effetti Attesi del Master Plan - La Rete dei Porti Toscani"*, dove tra gli *Effetti attesi di natura positiva sulle risorse paesaggistiche* (pagg.30 e 31) si rileva quale requisito essenziale per gli interventi di qualità e attrattività turistica dei porti il concorrere *"al mantenimento dei valori paesaggistici della costa, ovvero alla valorizzazione della cornice di paesaggio e natura"*, ma si propone anche una significativa riflessione: *"Il tema della salvaguardia paesaggistica e delle risorse costiere costituisce anche il principale fattore della domanda turistica legata alla nautica, sempre più legata allo sviluppo delle infrastrutture portuali che debbono coniugarsi con la difesa della costa e delle sue risorse per produrre ricadute positive in termini socio-economici sui territori costieri. Questo implica che la progettazione delle infrastrutture a mare e la gestione dei servizi a terra dovrà basarsi sulla piena integrazione delle competenze impegnate nella predisposizione dei progetti al fine di garantire una buona qualità urbanistica delle aree portuali e al contempo concorrere al mantenimento degli equilibri ambientali, definendo specifiche misure per preservare i litorali dall'azione del fenomeno erosivo, tutelare la qualità delle acque ai fini della balneazione e per il mantenimento delle attività economiche legate allo sfruttamento della risorsa ittica"*.

5.5 La pianificazione provinciale

La provincia di Livorno ha avviato dal 2003 un processo di revisione e nuova elaborazione del proprio PTC, anche ai fini dell'adeguamento al PIT, giungendo infine alla sua approvazione effettuata con D.C.P. n. 52 del 25.03.2009 (pubblicata sul BURT n. 20 del 20.05.2009).

Nel QC del piano è stato elaborato un concreto sforzo di approfondimento delle tematiche paesaggistiche provinciali come ben riassunto nella "Relazione" sul Paesaggio: *"L'analisi paesaggistica finalizzata alla formazione del QC del PTC fa riferimento ad un requisito generale che influisce necessariamente sulle scelte tecniche di trattamento dei dati di base. Esso è relativo al ruolo del Piano (...) quale fondamentale anello attivo di raccordo, verifica e integrazione di coerenza tra le politiche generali di scala vasta"*

della pianificazione di indirizzo regionale e le politiche particolari di scala locale della pianificazione strutturale comunale. (...) Ne discende l'obiettivo complesso di conoscenza a cui fa capo l'impostazione del processo di analisi paesaggistica. Il PTC è chiamato a dotarsi di un quadro di conoscenze paesaggistiche idoneo a implementare il PIT, producendo integrazioni documentarie e disegni strutturali e strategici che ne attuino la visione sovralocale" (pag.9).

Il promontorio ed il porto di Piombino sono collocati nel "3 - Sistema della pianura del Cornia e delle colline metallifere", Ambito n.20 "Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativi produttiva".

Per tale ambito il PTC fornisce tre tavole, una di "Descrizione tematica", una sui "Caratteri Strutturali" ed una di "Connotazione tipologica". Proprio da quest'ultima si può estrarre la definizione tipologica dell'ambito: "L'ambito presenta una media diversità tipologica relativa del paesaggio. Esso è connotato da una dominante tipologica insediativa relativa all'area del nucleo urbano di Piombino (tipo 0: 14%) e ai soprassuoli insediativi su suoli scarsamente acclivi e substrati argillosi (tipo 53: 26%) e da una articolata gamma di 12 tipi subdominanti. L'incidenza complessiva dei soprassuoli insediativi, con il concorso dei subdominanti, risulta pari al 52%. La subdominante agraria complessivamente si attesta su una incidenza significativa, pari al 33% della superficie complessiva dei tipi dell'ambito, indicando pertanto una dominante composta relativa alle associazioni di tipi insediativi e colturali".

L'art. 7 "Obbiettivi specifici di qualità paesaggistica - Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle colline metallifere" delle NTA della Risorsa Paesaggio del PTC, al comma 12, "Riqualificazione/Valorizzazione del centro urbano di Piombino", individua i seguenti obbiettivi di qualità paesaggistica: "Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico e culturale della città di Piombino, con valorizzazione delle permanenze storiche e delle valenze culturali, anche in relazione al patrimonio archeologico e alle caratterizzazioni morfologiche e vegetazionali del contesto paesaggistico. Riqualificazione delle aree di interfaccia fra la città, l'area siderurgica ed il porto, anche attraverso l'inserimento di fasce di mediazione e di compensazione delle strutture industriali e delle infrastrutture di servizio, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale degli approdi turistici e commerciali. Miglioramento della qualità ambientale delle aree periurbane anche attraverso il potenziamento della presenza di aree verdi, in grado di favorire una maggiore caratterizzazione alle nuove edificazioni e di attivare un efficace sistema di connessioni verdi tra la città e le aree periurbane. Utilizzo di materiali e tecnologie contemporanee in grado di garantire una buona caratterizzazione architettonica, la massima efficienza dell'edificato in termini energetici (bioarchitettura) ed

una coerente relazione col contesto paesaggistico. Predisposizione di studi di valutazione per opere di ampliamento delle aree industriali e portuali anche in relazione ai delicati ecosistemi delle aree a margine dell'abitato e alla particolare valenza dell'area marina. Valorizzazione delle relazioni visuali, storicamente consolidate tra la città e il mare e potenziamento dell'offerta turistica per attivare una migliore ed efficace attrattiva in considerazione della forte attività portuale con l'Arcipelago Toscano".

5.6 La pianificazione comunale

L'atto comunale che con maggiore dettaglio ha affrontato il tema paesaggistico nell'ambito considerato è la Variante al PRG e al PS d'Area approvato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Le indicazioni di carattere paesaggistico per l'area portuale non trovano una specifica ed autonoma trattazione, ma vi sono numerose indicazioni operative capaci di guidare positivamente le trasformazioni.

Nel Volume II "Relazione e quadro conoscitivo" della variante, alla "Sezione - E Il Paesaggio" sono rintracciabili alcune intenzioni operative nella colonna "Azioni della variante ai fini di un corretto inserimento paesaggistico delle previsioni":

- a pag.137 sugli "Elementi costitutivi antropici" per i "Valori estetico percettivi" si afferma: "Le nuove previsioni portuali non interferiscono con le visuali panoramiche del promontorio della Tolla. Nella definizione del water front potranno ricercare le opportune connessioni con il soprastante Parco Urbano della Tolla e con la città antica".
- a pag. 140 sugli "Insediamenti e infrastrutture" per i "Valori estetico percettivi" si raccomanda come l'"ambito urbano e portuale [sia] da concepire come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto".

Nelle NTA del PRG modificate dalla variante possono essere individuate:

- all'art. 27 punto D14.2a si indica come l'area del diportismo debba essere realizzata quale "componente urbana significativa", con "spazi e attrezzature per le attività di relazione di uso pubblico dotate di adeguati arredi e componenti vegetali ai fini del benessere e della qualità microclimatica oltre che della percezione visiva".
- all'art. 40 punto D14.2 si dispone che per il complesso integrato della nautica venga effettuata una "*progettazione unitaria, non di dettaglio, che costituisca una proposta complessiva, qui denominata piano guida unitario*", che contenga tra le altre specifiche "*indicazioni della qualità architettonica degli interventi*";

- all'art. 40 punto D14.2a, si inseriscono alcune indicazioni prestazionali, per le quali "Progetti e realizzazione di edifici e di spazi devono essere tali da indurre percezioni positive, di benessere e gradevolezza, evitando luoghi marginali e non definiti, e curando la scelta dei materiali in funzione della loro manutenibilità e durevolezza, nonché della loro consonanza all'ambiente urbano costiero e marino e industriale", ed anche una specifica mission per l'ambito di Poggio Batteria, la quale deve assolvere al compito di "area cerniera fra terra e mare, alla quale è assegnato un ruolo specifico per la riconfigurazione del fronte costiero, la funzionalità e l'attrattività del polo. Essa è intesa come una "porta a mare", che dovrà qualificarsi per la qualità insediativa e il linguaggio architettonico, preferibilmente contemporaneo, capace di coniugare sapientemente forma e funzione, innovazione tecnologica e prestazione ecoefficiente".

Nelle NTA del PS modificate della variante non vi sono particolari accenni ad aspetti paesaggistici se non la riconferma percettiva del ruolo di Poggio Batteria, rilevabile al 3^a comma lettera c) delle prescrizioni per l'Utoe 9 - "Porto e attività produttive": *"Il nuovo tracciato stradale prosegue quindi fino Poggio Batteria dove si prevede ad est l'accesso diretto al settore passeggeri del porto e all'eventuale porto turistico e ad ovest il collegamento con il settore orientale urbano. La testata terminale della strada, che si inserisce nel tessuto urbano dovrà essere connotata da elevata qualità progettuale e concorrere alla ridefinizione del water front urbano non costituendo elemento di cesura"*.

Una ulteriore indicazione per l'abito si rileva nel "Rapporto Ambientale" di valutazione integrata della variante, al punto 5.4 "Effetti sul paesaggio": *"In generale gli effetti sul paesaggio di un porto turistico incidono sul disegno del water front. Tutto è ovviamente legato al contesto in cui l'infrastruttura si colloca e nel caso di Piombino questo è ancora più vero per la presenza lungo la costa di un porto commerciale e soprattutto dello stabilimento della Lucchini. La realizzazione di un porto turistico in una posizione felice potrebbe rappresentare l'occasione per ridisegnare un water front attualmente compromesso dalla presenza dell'industria e delle strutture del porto commerciale. In questo senso la localizzazione a Molo Batteria rappresenta l'alternativa più apprezzabile"*.

Nel successivo punto 12.4 viene inoltre effettuata una riflessione conclusiva: *"La realizzazione del porto turistico e l'ampliamento di quello commerciale rappresentano una importante occasione per migliorare l'attuale water front oggi prevalentemente occupato dalla presenza degli stabilimenti siderurgici. Anche se non sarà evidentemente*

possibile mascherare del tutto la vista della fabbrica, gli interventi previsti tendono a renderla meno invadente”.

o o o

Il Regolamento Urbanistico recentemente adottato con D.C.C. n. 77 del 27/06/2012, ed attualmente in regime di salvaguardia, della Val di Cornia, non introduce, dal punto di vista paesaggistico, riferimenti particolarmente innovativi rispetto a quanto già verificato ed esposto per gli altri atti di pianificazione.

Più in particolare, nelle NTA del RUC, all’art. 75 - D14 nautica, si assumono le definizioni ed i contenuti sulle strutture dedicate alla nautica da diporto contenute nella Disciplina del master plan “La rete dei porti toscani”, mentre all’art. 96 - “ambiti di espansione della portualità e della nautica” - si effettua una ricognizione delle considerazioni e delle indicazioni già espresse dagli altri atti comunali, rimandando però direttamente al “Piano Guida” per gli aspetti di maggiore dettaglio ed al PS vigente per i dimensionamenti.

5.8 Definizione di un profilo di criteri operativi

Per definire un profilo di criteri operativi cui sottoporre gli interventi previsti nell’ambito, occorre riordinare le principali sollecitazioni desunte dalle letture e dagli indirizzi precedentemente esaminati.

5.8.1 La qualità endogena della specificità paesaggistica

L’effetto inibitorio della tutela, come impostazione conservazionistica di uno specifico ambito locale, si presenta con una duplice veste:

- la prima agisce riconoscendo nei caratteri precipui di una determinata porzione di territorio il valore paesaggistico endogeno e dunque determinando la necessità della sua tutela;
- la seconda agisce in riferimento ad un attributo accessorio che si ritiene che un ambito rivesta rispetto ad un’altro, e del quale viene riconosciuto il valore paesaggistico da tutelare.

Mentre nel primo caso l’azione di tutela investe la natura specifica, locale ed identitaria del luogo, nel secondo caso il sito oggetto di vincolo assumerebbe significato ausiliario a servizio di un valore paesaggistico da proteggere ma proprio di un’ambito territoriale diverso: è da quest’ultima interpretazione che discendono le considerazioni vedutistiche da cui generano le esegesi percettive racchiuse nei concetti di *cornice*, di *sfondo*, di *panorama*.

Molto opportunamente, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, nell'elaborare le proprie linee guida in attuazione del D.P.C.M. 12 dicembre 2005 (AA.VV. "La Relazione Paesaggistica - finalità e contenuti", Gangemi Editore, Roma, giugno 2006) ha posto particolare attenzione a questo passaggio: *"I principi della Convenzione Europea esigono una gestione che, in una prospettiva dinamica, assuma come obiettivi prioritari l'orientamento e l'armonizzazione delle trasformazioni indotte dai processi di sviluppo sociali, economici e ambientali verso forme capaci di produrre nuovi valori, nuove qualità, nuove opportunità. I territori dovranno allora essere interpretati correttamente per poi intervenire con azioni compatibili con i caratteri e le qualità riconosciute. Nel contempo, gli interventi dovranno far risaltare la storia, il significato, l'immagine e i caratteri del territorio, ispirandosi ad essi e ponendo le trasformazioni contemporanee in sintonia con la specificità del contesto paesaggistico affinché le opere realizzate diventino esse stesse parti integranti di quel paesaggio che hanno contribuito a mutare"* (pag.13).

Nel caso dell'area portuale di Piombino, alla luce del portato storico e civile da questa rappresentato, parrebbe opportuno che le regole della trasformazione siano riconosciute soprattutto all'interno dell'ambito considerato: non a caso vengono chiamate in causa a più voci - nei contributi precedentemente richiamati e quali elementi valoriali - le istanze identitarie, di consapevolezza del proprio *codice genetico* e di tutela di una storia e di una memoria collettiva che non potrebbero essere che di carattere locale.

In definitiva si chiede al polo del diportismo un'attitudine di natura prestazionale, quella di costituirsi *come* paesaggio, di *farsi* esso stesso panorama, evolvendosi da progetto *nel* paesaggio a progetto *di* paesaggio.

5.8.2 I caratteri della qualità urbana

Soprattutto gli aspetti d'indirizzo della pianificazione si soffermano sulla presunta sussistenza di una relazione di congruenza tra qualità urbana e qualità percettiva (intesa come valore paesaggistico). La qualità urbana viene dunque intesa:

- ora in termini relazionali, quale valore di prossimità nei confronti di adiacenze ritenute di pregio (città/porto, porto/parco, porto/natura ecc.);
- ora in termini di unitarietà, quale fattore di omogeneità insediativa, strumento di governo della complessità, forte integrazione ed alta connettività, coerenza con regole insediative preesistenti o tradizionali;
- ora in termini iconici, con le attenzioni al valore percettivo del water front, alla riconoscibilità visiva quale fattore di attrattività ecc..

- ora in termini di presenza e/o prevalenza dello spazio pubblico, con l'ampia fruibilità garantita dal progetto di suolo, con la consistente presenza di spazi di relazione, con una densa presenza di attività ad uso pubblico.

Tutte interpretazioni che individuano elementi costitutivi della qualità urbana senza peraltro rappresentarne singolarmente il senso compiuto.

5.8.3 I caratteri della qualità architettonica

Rappresenta l'ambito di dettaglio che riconosce la più numerosa messe di prescrizioni, ed il cui rapporto con il tema della qualità paesaggistica assume natura quasi identitaria.

I principali vettori che interpretano la qualità architettonica sono:

- la diversificazione funzionale e la consistente disponibilità di attrezzature;
- l'equilibrio tra spazi costruiti e dotazioni intermodali garantito dal progetto di suolo;
- il riconoscimento e utilizzazione dei valori propri del *genius loci*;
- l'adozione di un linguaggio architettonico contemporaneo coniugato ai principi dell'efficienza energetica;
- la capacità di consentire una percezione gradevole e di benessere, in una visione ordinata e serena del luogo e dell'ambiente;
- una idoneità comunicativa, di carattere simbolico o metaforico, in grado di trasmettere i significati pertinenti dell'insediamento.

6. Il progetto del Piano Regolatore Portuale

6.1 L'impostazione del progetto di P.R.P.

Il progetto di P.R.P. intende qualificarsi:

- come punto di arrivo del percorso di pianificazione che gli sta a monte, consentendo la concreta attuazione delle previsioni strategiche ivi contenute;
- come sintesi degli approfondimenti conoscitivi e disciplinari effettuati ed in precedenza descritti;
- come quadro di riferimento compiuto ed affidabile nel quale sviluppare la progettazione architettonica e paesaggistica, nell'ottica di un risultato finale pregevole sia dal punto di vista funzionale e percettivo che da quello della costruzione di un nuovo paesaggio costiero di qualità;

- come insieme di azione particolarmente attente all'impatto ambientale, capaci di indurre sviluppo sociale ed economico senza pregiudizio la sostenibilità delle trasformazioni previste.

A tal fine il P.R.P. si articola in:

- una specifica disciplina urbanistica per gli interventi di nuova edificazione o, comunque, di trasformazione permanente del suolo ineditato;
- una specifica disciplina funzionale riferita al porto nel suo complesso, mutuata da i Piani sovraordinati e declinata in funzione della specificità locale;
- una specifica disciplina di indirizzo paesaggistico per gli interventi ricadenti nelle aree maggiormente suscettibili di incidere sull'assetto del paesaggio e sulla sua percezione;
- una specifica disciplina di tutela ambientale, riferita sia a singoli aspetti delle trasformazioni previste che all'impatto delle medesime nel loro complesso.

Seppur, data la natura del Piano, il carattere più evidente (sia grafico che normativo) sia riferito alla disciplina urbanistica, le quattro discipline s'integrano e completano vicendevolmente, al fine di conseguire quell'equilibrato risultato che è l'obiettivo dichiarato del P.R.P..

6.1 Gli indirizzi per la configurazione fisica del Polo del diportismo

La configurazione fisica del Polo del diportismo è stata, sino a oggi, prefigurata da diversi atti o progetti, ciascuno dei quali fornisce elementi progettuali di qualche tipo: generali o di dettaglio, prescrittivi o indicativi.

Gli indirizzi che si devono trarre da detti atti delineano il polo:

- dal punto di vista della zona urbanistica e della disciplina urbanistica generale (nella "Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse", che definisce la zona D14.2.a come disciplinata dall'art.27 NTA e come rappresentata nella relativa Tavola n. 5 ed assume valore prescrittivo);
- dal punto di vista degli standard nautici, degli standard ambientali, dei servizi a terra (nell'Allegato II all'elaborato "Disciplina" - Allegato A - elaborato 5 - del Master plan "La rete dei porti toscani" approvato con DCR n.72 del 24.07.2007, con valore solo in parte prescrittivo).
- dal punto di vista dell'assetto funzionale, caratteristiche dei moli e degli attracchi, dimensionamento delle varie destinazioni e dello specchio acqueo (nella Tavola n.1

“Masterplan” della “Variante al Piano Regolatore Generale e al Piano Strutturale d’Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse”, con valore indicativo);

- dal punto di vista della dotazione di parcheggi e di spazi pubblici nonché dei criteri di progettazione viaria (nel “Piano Guida del complesso integrato della nautica”, che assume, a tali fini, valore prescrittivo);
- dal punto di vista del dettaglio della configurazione e del dimensionamento dell’assetto funzionale, degli assetti planivolumetrici e delle soluzioni tecnologiche (ancora nel “Piano Guida del complesso integrato della nautica”, che assume, a tali fini, valore indicativo);
- dal punto di vista dell’impianto plani volumetrico e dei possibili connotati architettonici (negli elaborati del progetto preliminare presentato dalla società Porto Turistico dell’Arcipelago Srl per la procedura di cui al DPR n.509/1997, progetto ammesso alla seconda fase della procedura a seguito della Conferenza dei Servizi di cui all’art. 5 del DPR n.509/1997 del 23 febbraio 2012 e caratterizzato da ulteriori livelli di approfondimento progettuale, che riveste carattere di mera prefigurazione architettonica e paesaggistica dell’intervento).

Il progetto del P.R.P. relativo al Polo del diportismo, recepisce tutti detti elementi, conformandosi a quelli con valore prescrittivo ma tenendo conto anche di quelli che hanno natura semplicemente indicativa o che costituiscono, al momento, mera proposta di un soggetto privato.

6.2 I layout previsti per il Polo del diportismo

La configurazione di dettaglio planimetrico del polo diportistico contenuta nel Masterplan non è stata modificata dal Piano Guida che lo assume dunque come riferimento.

L’ipotesi progettuale di maggior dettaglio rappresentata nel Progetto Preliminare non differisce dallo schema indicato dal Masterplan con il quale dialoga in assoluta coerenza. Si hanno infatti:

- medesimo posizionamento (anche se con sviluppi diversi) del molo sopraflutto;
- medesimo posizionamento (anche qui con qualche modifica dimensionale) del molo sottoflutto;
- medesima collocazione delle aree di rimessaggio con relativa darsena di servizio ma con rivisitazione delle aree di colmata.

Le variazioni tra i due layout riguardano fondamentalmente:

- l'eliminazione degli attracchi a ridosso del molo di sopraflutto, assenti nel preliminare;
- il diverso sistema di distribuzione degli attracchi nello specchio acqueo;
- le soluzioni di dettaglio per Poggio Batteria assenti nel disegno del Masterplan;
- una ipotesi di separazione distributiva dei flussi e delle soste attinenti ai due ambiti portuali proposta dal preliminare.

Ne consegue che le due configurazioni risultano tra loro conformi per indirizzi e localizzazioni all'interno della zona sottozona D14.2.a del PRG vigente.

Il progetto di P.R.P. terrà dunque in considerazione entrambi i layout, assumendo però a sostanziale riferimento l'ipotesi con maggior approfondimento e dettaglio e cioè quella del progetto preliminare ai sensi del DPR 509/1997, che costituisce anche buon riferimento al fine di valutare la qualità architettonica e paesaggistica della trasformazione prevista.

Quanto precede limitatamente all'ambito zonale D14.2.a, del PRG non tenendo in considerazione l'ipotesi di ampliamento del perimetro (in area di demanio marittimo ma ricadente in zona IU 24 del PRG vigente) rappresentata nel progetto preliminare.

6.3 Il progetto di suolo

Quasi l'intera estensione del P.R.P.T insiste sullo specchio marino antistante l'attuale molo di sopraflutto del porto commerciale.

Condizione preliminare perciò alla realizzazione delle opere e degli edifici previsti per il polo diportistico sarà la formazione di un suolo asciutto ed idoneo a costituirne il supporto fisico.

Le opere necessarie a tal fine sono state definite "Interventi di definizione di suolo" e si prevede che siano così articolate:

- opera DS01: realizzazione del molo sopraflutto e delle opere foranee necessarie, che porta alla definizione di nuovo suolo per circa mq. 37.500;
- opera DS02: formazione della colmata a ridosso dell'area del promontorio della Tolla, che porta alla definizione di nuovo suolo per circa mq. 87.500;
- opera DS03: realizzazione del molo sottoflutto di definizione del bacino portuale diportistico, che porta alla definizione di nuovo suolo per circa mq. 10.000;
- opera DS04: trasformazione del profilo dell'attuale molo sopraflutto del porto commerciale nel lato antistante il nuovo bacino portuale diportistico, che porta alla definizione di nuovo suolo per circa mq. 6.500.

Con l'eccezione dell'opera di cui al DS01, tutte le altre realizzazioni godranno di quote sul livello del mare adeguate sia all'attracco delle imbarcazioni che alla costruzione del complesso di edifici costituenti il sistema di servizi del polo diportistico.

6.4 Le Unità Minime di Intervento

La seconda fase di attuazione prevede la realizzazione delle opere e degli edifici che strutturano gli spazi costruiti previsti dalla disciplina urbanistica del P.R.P..

Le opere necessarie a tal fine sono state definite “Interventi di definizione dell’ambiente costruito” e sono articolati in Unità Minime di Intervento e cioè in ambiti di estensione relativamente ridotta per i quali è richiesta una progettazione e realizzazione unitaria.

Le Unità Minime d’Intervento (UMI) previste dal P.R.P. sono così articolate:

- U.M.I. 01 corrispondente all'area di Poggio Bateria destinata alle funzioni di parcheggio, al verde pubblico ed alla viabilità di accesso, per una superficie di circa mq. 41.000;
- U.M.I. 02 corrispondente all’area destinata alle attività ed ai mezzi delle autorità di pubblica sicurezza, con una consistenza di circa mq. 4.500;
- U.M.I. 03 costituita dall’area destinata alla realizzazione di edifici destinati in prevalenza a parcheggi e collocati al piede della falesia, con superficie di circa mq. 7.000;
- U.M.I. 04 corrispondente all’area destinata alle opere ed edifici da collocare sui moli esistenti e di nuova realizzazione, di consistenza pari a circa 27.500 mq;
- U.M.I. 05 corrispondente all’area di colmata destinata ai servizi di rimessaggio che impegna circa mq. 67.000;
- U.M.I. 06 costituita dall’area destinata alla realizzazione degli edifici a prevalente carattere terziario che connoteranno la “porta a mare” di circa mq. 5.500;
- U.M.I. 07 costituita dall’area destinata alla realizzazione di edifici a prevalente carattere commerciale nella zona di Poggio Bateria, per una superficie di circa mq. 12.000;
- U.M.I. 08 corrispondente allo specchio acqueo per gli attracchi e la movimentazione delle imbarcazioni di superficie pari a circa mq. 345.000.

Le NTA del P.R.P. (tramite le schede di cui all’Allegato “A”) precisano per ciascuna UMI le destinazioni d'uso ammissibili ed il dimensionamento edilizio-urbanistico con particolare riferimento a:

- la minima area da mantenere permeabile;

- il massimo valore ammesso per la Superficie Lorda di Pavimento;
- il massimo valore ammesso per il Volume;
- il massimo valore ammesso per la Superficie coperta;
- il massimo valore ammesso per l'altezza massima delle costruzioni;
- la quota di riferimento da assumere in basso per il calcolo dell'altezza.

Ove necessario, per ciascuna UMI sono inoltre specificate:

- le eventuali prescrizioni specificatamente attinenti la sua attuazione;
- le eventuali ulteriori indicazioni comunque utili per la progettazione definitiva.

6.5 La dotazione di spazi pubblici

Nell'ambito territoriale disciplinato dal P.R.P. è prevista una dotazione di aree pubbliche conforme, per estensione e destinazione, ai valori minimi richiesti dalle norme sovraordinate.

In particolare sono previste dotazioni pari o superiori a quelle minime richieste da:

- l'art. 5 del D.M. 1444/1968;
- l'art. 15 dell'Allegato II all'elaborato "Disciplina" (Allegato A - elaborato 5) del Masterplan "La rete dei porti toscani" approvato con DCR 72/2007;
- l'art. 41 sexies della L. 1150/1942;
- il regolamento regionale emanato con D.P.G.R. 15/2009 (limitatamente alle attività commerciali);
- il "Piano guida del complesso integrato della nautica" approvato con D.C.C. 140/2011.

La verifica di conformità alle disposizioni richiamate è immediata per quanto attiene quelle che impongono dotazioni minime in funzione di grandezze univocamente identificabili quali il numero di posti barca o la superficie di vendita, ma non altrettanto vale per quelle di cui all'art. 5 del D.M. 1444/1968.

Questo è, infatti, concepito per disciplinare ordinari interventi di espansione ad uso produttivo e non tiene conto di casi particolari, come quello che ricorre, nei quali la gran parte della superficie territoriale è costituita da uno specchio acqueo.

Proprio in funzione della peculiarità dell'area interessata dal P.R.P. e delle funzioni ivi previste, la pertinente verifica è stata condotta considerando due ipotesi e cioè:

- lo specchio acqueo non concorre alla verifica e la stessa si opera in funzione della sola superficie territoriale asciutta;

- lo specchio acqueo concorre alla verifica e la stessa si opera considerando anch'essa come area pubblica.

Nel primo caso (che appare il più ragionevole), la verifica appare ampiamente soddisfatta, come risulta dalla tabella che segue:

Verifica D.M. 1444/1968 - Art. 5, nr. 1 - (senza considerare il bacino)										
Superfici	UMI01	UMI02	UMI03	UMI04	UMI05	UMI06	UMI07	UMI08	Foranea	Totale
Superficie territoriale	45.000	3.700	9.800	27.500	69.600	6.400	12.000	0	37.000	211.000
Superficie per parcheggi pubblici (1000 posti auto)	25.000	0	0	0	0	0	0	0	0	25.000
Superfici per verde pubblico	5.500	0	0	0	0	0	0	0	0	5.500
Superfici pubbliche diverse (escluso viabilità)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Superficie territoriale mq. 211.000
 Superficie aree pubbliche mq. 30.500
 maggiore del 10% della superficie territoriale in quanto pari al 14,45%

Nel secondo caso, la verifica è, a maggior ragione, soddisfatta, come risulta dalla tabella che segue:

Verifica D.M. 1444/1968 - Art. 5, nr. 1 - (considerando il bacino)										
Superfici	UMI01	UMI02	UMI03	UMI04	UMI05	UMI06	UMI07	UMI08	Foranea	Totale
Superficie territoriale	45.000	3.700	9.800	27.500	69.600	6.400	12.000	338.000	37.000	549.000
Superficie per parcheggi pubblici	25.000	0	0	0	0	0	0	0	0	25.000
Superfici per verde pubblico	5.500	0	0	0	0	0	0	0	0	5.500
Superfici pubbliche diverse (escluso viabilità)	0	0	0	0	0	0	0	338.000	37.000	375.000

Superficie territoriale mq. 549.000
 Superficie aree pubbliche mq. 405.500
 maggiore del 10% della superficie territoriale in quanto pari al 73,86%

Entrambe le verifiche sono riportate, con il supporto dei necessari riferimenti grafici, nella tavola di progetto PR40, alla quale si rimanda per gli approfondimenti del caso.

L'ulteriore verifica prescritta dal D.M. 1444/1968 con riferimento alla superficie lorda di pavimento delle attività commerciali e terziarie in genere è a sua volta soddisfatta, come risulta dalla tabella che segue:

Verifica D.M. 1444/1968 - Art. 5, nr. 2										
Consistenza edifici	UMI01	UMI02	UMI03	UMI04	UMI05	UMI06	UMI07	UMI08	Foranea	Totale
Attività produttive	0	0	0	0	45.000	0	0	0	0	45.000
Attività commerciali, direzionali e terziarie in genere	0	0	1.800	5.000	0	3.500	6.000	0	0	16.300
Servizi non riconducibili alle categorie precedenti	0	1.000	0	0	0	0	0	0	0	1.000

Superficie lorda di pavimento attività terziarie mq. 16.300
 Superficie aree pubbliche mq. 30.500 di cui mq. 25.000 per parcheggi pubblici
 maggiore di 0,80 mq/mq di superficie lorda mq./mq. 1,87 di cui mq./mq. 1,53 per parcheggi pubblici

Ampiamente verificate sono anche le ulteriori e diverse dotazioni richieste dal Piano Guida del complesso integrato della nautica (che assorbe anche alcune prescrizioni del Masterplan "La rete dei porti toscani"). Le relative verifiche sono riportate nella tabella che segue:

Verifica di altri parametri previsti dal Piano Guida della Nautica

Verifica dotazione minima aree a verde

Dotazione minima di verde (come da Piano guida della Nautica)			10% dell'area di Poggio Batteria (*) (mq. 50.000)
Aree a verde previste dal PRP	mq.	5.500	pari al 11% dell'area di Poggio Batteria

Verifica dotazione di parcheggi per pendolari e parcheggio libero

Minimo numero di posti auto per pendolari e parcheggio libero	nr.	950+10% circa	(nell'area di Poggio Batteria)
Numero di posti auto previsti	nr.	1000	(nella UMI01)

Verifica dotazione di parcheggi privati per posti barca

Minima dotazione di posti auto per posto barca	nr.	1,25	
Massimo numero di posti barca	nr.	825	(massimo numero ammesso)
Minimo numero di posti uato a servizio dei posti barca	nr.	1050	(pari a 1,27 pari auto per posto barca)

(*) N.B. L'area di Poggio Batteria corrisponde alla UMI 07 oltre ampie porzioni delle UMI 06 e UMI01)

6.3 La funzione paesaggistica affidata alle varie zone del P.R.P.

In relazione alle funzioni da insediare, alle consistenze edilizie ed alle necessità rappresentative loro affidate dagli indirizzi disciplinari e regolamentari, le varie opere previste nel Polo del diportismo sono state suddivise in alcuni ambiti, diversificati per obiettivi paesaggistici e caratteristiche architettoniche, determinati in base alle conclusioni espresse nel precedente capitolo “Le interpretazioni del paesaggio”.

Si tratta di una semplificazione tassonomica delle missioni chiave che si vogliono affidare alle *emergenze costruttive* maggiormente percepibili costituenti il complesso nautico. Esse sono, in buona sostanza, cinque e di seguito se ne tracceranno gli obiettivi e le caratteristiche.

6.3.1 Zona paesaggistica 1

E' rappresentata dal molo sopraflutto di definizione dello specchio acqueo.

Non viene riconosciuta alla zona alcuna specifica funzione di qualità paesaggistica, ne tantomeno deve assolvere a istanze di qualità urbana od architettonica.

Peraltro il Piano Guida, a pag.19, fornisce alcune chiare indicazioni: “*La progettazione delle opere di difesa portuali dovrà essere eseguita privilegiando la tutela della relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri. Per le opere di difesa dei bacini portuali saranno privilegiate soluzioni a limitata altezza (low crested) che non costituiscono un ostacolo alla percezione visiva del mare e da mare*”.

Il risultato si assume conseguito limitando l'altezza del manufatto, ritenendo che una struttura di difesa portuale con un muro di coronamento di altezza non superiore a ml. 6 s.l.m. e soprastante l'area praticabile del molo di circa ml. 3, non possa rivelarsi in alcun modo un ostacolo alla percezione del paesaggio dal mare e verso il mare.

6.3.2 Zona paesaggistica 2

E' costituita dal complesso dei volumi che involucrano i rimessaggi coperti.

Dal punto di vista della specificità della propria qualità paesaggistica questa zona dovrà assolutamente rintracciare gli elementi per costituirsi valore d'insieme.

L'entità della superficie coperta e l'altezza dei corpi di fabbrica - certamente consistente per poter assolvere alla propria specifica funzione - richiederanno una particolare attenzione progettuale da esplicarsi sia sul piano metaforico (riconoscibilità evidente dell'idea-guida) che sul piano percettivo, per esaltare i caratteri della sua unitarietà.

Sul fronte della qualità urbana la zona deve confrontarsi con il tema del *Bigness*, dunque con i rischi a questo associati, e perciò si presenta come luogo di potenziali criticità.

Con un fronte di quasi trecento metri offerto agli arrivi dal mare e allo sguardo della città, con uno sviluppo planimetrico di tali dimensioni, questa importante unità funzionale del polo si confronta in termini di omogeneità verso i grandi contenitori limitrofi propri del tessuto industriale esistente, con i quali condivide una destinazione assolutamente specialistica.

Sarà quindi in termini di capacità relazionale, cioè di attitudine al dialogo con le altre zone del polo, ed anche grazie alle scelte formali di porsi come appartenente ad un progetto di "immagine coordinata" dell'intera struttura diportistica, che si potrà rispondere a credibili obbiettivi di qualità urbana.

Tali saranno parimenti le finalità da affidare ai caratteri della qualità architettonica, i cui capisaldi dovranno comunque essere nell'adozione di un linguaggio architettonico contemporaneo ma dotato di una forte idoneità comunicativa sull'impronta identitaria del nuovo insediamento diportistico.

6.3.3 Zona paesaggistica 3

Rappresenta il complesso di edifici che si struttura sul molo sottoflutto e sull'attuale molo sopraflutto.

L'ambito costituisce l'*attracco a terra* principale del sistema delle banchine di supporto ad un organismo edilizio dotato di un fronte costruito di almeno ml. 900.

L'attitudine di servizio diretto allo specchio acqueo ed il notevole sviluppo lineare determina la necessità - da un punto di vista paesaggistico - di mantenere contenute le altezze, certamente superiori ma in sintonia con quelle previste per il nuovo molo di sopraflutto, nell'ordine massimo dei ml. 10 s.l.m., con l'unica eccezione dell'emergenza verticale della torre piloti, necessaria per la funzionalità del porto e preziosa, dal punto di vista percettivo, come segno che ne caratterizza l'imboccatura.

Anche in questo caso la notevole lunghezza del corpo parcheggi/servizi e la funzione fortemente specialistica potrebbe rappresentare un elemento di criticità da un punto di vista della qualità urbana ed architettonica.

E' presumibile però che proprio dall'evidenza di questa pertinenzialità a servizio degli ormeggi dello specchio acqueo, resa fortemente leggibile se non addirittura ridondante, si possa individuare una qualità seriale mantenuta in sufficiente unitarietà dalla evidente continuità dei piani accessori che si potranno staccare in costante orizzontalità con la superficie del bacino.

6.3.4 Zona paesaggistica 4

Costituisce il complesso edificato ai piedi al promontorio della Tolla.

La zona rappresenta la delimitazione ovest del polo diportistico e deve confrontarsi con la falesia in frana attiva ad est del promontorio che domina il complesso.

Gli interventi per rimettere in condizioni di sicurezza l'area di frana sono compresi nel Piano di Bacino Regionale, Stralcio Toscana Coste, approvato con D.C.R. n.13 del 25 gennaio 2005.

Il complesso dovrà perciò collocarsi in modo tale da consentire la massima percezione della falesia pur tuttavia nel rispetto delle opere di consolidamento effettuate sul piede e sulla parete.

Ciò è ottenibile mantenendo altezze contenute del corpo di fabbrica che è dedicato, in massima parte, ad ospitare i parcheggi a servizio del Polo.

I temi della qualità urbana risultano in questo caso poco significativi. Al contrario i caratteri della qualità architettonica richiedono particolare attenzione, visto che la ZP4 è in perfetta continuità con la ZP5, costituendo un vero e proprio water front lineare di almeno 500 ml. nell'asse nord-sud.

Risulta necessaria quindi la costruzione di un pertinente terminale architettonico collocato a sud, anche di emergenza verticale, che sia relazionato alla scabra naturalità della falesia.

6.3.5 Zona paesaggistica 5

Rappresenta il complesso di edifici da collocarsi su Poggio Batteria.

L'ambito si configura come la vera e propria interfaccia rappresentativa e funzionale nei confronti della città e dell'esistente porto commerciale, il quale si attesta sui rilievi di Poggio Batteria con un'evidente sovraesposizione nei confronti delle altre strutture del polo diportistico.

E' dunque sede naturale della richiesta "Porta a mare" del polo, emergenza percettiva e simbolica da enfatizzare, testata solida e riconoscibile del water front che definisca la nuova quinta del prospetto nella sua appartenenza all'intero sistema portuale di Piombino.

Risulta perciò la zona di più complessa prefigurazione, nella necessaria definizione dei suoi differenti ruoli di:

- efficiente cerniera distributiva
- luogo accentratore di servizi e funzioni
- *limen* tra area pre-portuale e aree del porto commerciale e del polo diportistico
- terminale nord del complesso lineare di edifici da realizzarsi in prosecuzione della ZP4

Ed è proprio per la sua rilevanza che la ZP5 dovrà rispondere a quasi tutti i requisiti indicati nell'ultimo paragrafo del capitolo "Le interpretazioni del paesaggio".

Certamente il notevole sviluppo lineare costituito dalla continuità degli ambiti ZP4 e ZP5, la necessità di rappresentarsi quale principale emergenza architettonica del complesso - dunque con autonomo valore di percettività paesaggistica ed architettonica - deve consentire all'ambito di assumersi l'impronta di significante memorabile, *icona* permanente dell'articolata struttura diportistica del Porto di Piombino.

6.4 La disciplina funzionale

Dal punto di vista funzionale, la disciplina del P.R.P. non introduce variazioni di rilievo rispetto alle prescrizioni, o indicazioni, dei piani applicabili a Polo del diportismo.

In particolare il P.R.P. disciplina le opere marittime esterne ed interne al porto, gli standard nautici, gli standard ambientali, ed i servizi a terra recependo e declinando a livello attuativo le indicazioni desumibili da:

- l'Allegato II all'elaborato "Disciplina" - Allegato A - elaborato 5 - del Master plan "La rete dei porti toscani" approvato con DCR n.72 del 24.07.2007;
- il "Piano Guida del complesso integrato della nautica".

6.5 La disciplina ambientale

Più articolata e complessa la disciplina di tutela ambientale contenuta nel P.R.P..

Essa recepisce, da un lato, le disposizioni sovraordinate e, dall'altro, gli esiti degli approfondimenti valutativi effettuati, toccando una molteplicità di aspetti costruttivi o ge-

stionali che sono suscettibili di incidere sull'ambiente e disponendo le conseguenti azioni di mitigazione.

Tra le materie contemplate nella disciplina di tutela ambientale vanno segnalate:

- l'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- le misure per favorire l'efficienza energetica delle costruzioni;
- le misure in materia di trattamento dei reflui ;
- le disposizioni in materia di raccolta dei rifiuti;
- le disposizioni in materia di impiego di materiali sea friendly;
- le disposizioni di tutela del Santuario dei mammiferi marini;
- le misure per il contenimento dell'inquinamento luminoso;
- le misure in materia di reimpiego di materiali riciclati;
- le azioni di messa a dimora di vegetazione ai fini del sequestro di CO₂;
- le misure a sostegno alla mobilità sostenibile;
- le misure per la riduzione dell'effetto isola di calore;
- lo studio dei tempi e degli orari;
- le misure a tutela della biocenosi.

Per il dettaglio delle singole misure, si rimanda al pertinente Capo delle NTA del P.R.P., ove ciascuna di esse è disciplinata nel dettaglio.

6.6 La struttura normativa

La struttura delle NTA del P.R.P. rispecchia fedelmente l'impostazione sin qui descritta.

Esse si articolano in quattro Titoli ed in un numero variabile di Capi, e cioè:

- Titolo I (Generalità), in cui sono esplicitati principi generali (ambito di applicazione, natura del P.R.P., validità del P.R.P., finalità delle norme tecniche di attuazione);
- Titolo II (Norme di carattere generale), suddiviso in cinque Capi pertinenti definizioni o disposizioni con valenza assolutamente generale (Capo I - Validità delle disposizioni di carattere generale; Capo II - Interventi ammessi e loro definizione; Capo III - Definizione dei parametri edilizi ed urbanistici; Capo IV - Destinazioni d'uso; Capo V - Ulteriori disposizioni di carattere generale);
- Titolo III (Attuazione del piano regolatore portuale), che comprende le diverse discipline in precedenza descritte e che è suddiviso, a sua volta, in cinque Capi (Capo

- I - Articolazione della disciplina del P.R.P.; Capo II - Disciplina urbanistica; Capo III - Disciplina funzionale; Disciplina paesaggistica; Disciplina di tutela ambientale);
- Titolo IV (Norme finali), in cui sono raccolte alcune disposizioni di coordinamento o di rimando alla disciplina edilizia comunale non direttamente inserita nel P.R.P..

Stante la complessità dell'apparato normativo non si ritiene opportuno illustrare in questa sede ogni singola disposizione, e si rimanda al testo delle NTA per ogni approfondimento in merito ai singoli temi.

In questa sede ci si limita ad evidenziare come le principali definizioni (in particolare per quanto interventi edilizi, parametri urbanistici e destinazioni d'uso) siano state desunte dalla legge (ove questa le definisca) o dagli atti regolamentari del Comune di Piombino (con particolare riferimento al Regolamento Urbanistico in regime di salvaguardia o, in difetto, al Regolamento Edilizio).

Ovviamente la trasposizione di detti riferimenti nell'apparato normativo del P.R.P. non è potuta avvenire senza ulteriori elaborazioni, in quanto la specificità delle trasformazioni previste (per natura, dimensioni e funzioni delle opere) rende difficilmente applicabili, senza adeguata mediazione, le ordinarie regole della comune attività edilizia e presuppone un inevitabile adattamento delle medesime (l'esempio più immediato è quello relativo alla permeabilità del suolo, ma altrettanto vale per numerosi altri parametri edilizi o urbanistici).

6.7 L'impianto planivolumetrico

Seppur non strettamente vincolante, il P.R.P. prevede un impianto planivolumetrico che delinea con chiarezza la possibile articolazione degli spazi (costruiti o meno) ed impone alcune linee guida destinate ad essere sviluppate con la successiva progettazione di livello definitivo.

L'impianto è sostanzialmente mutuato dal progetto preliminare che è stato ammesso alla procedura Burlando in itinere, rispetto al quale opera i dovuti riscontri di carattere urbanistico e paesaggistico, introducendo le rettifiche del caso. Ovviamente la definizione non ha i caratteri del progetto di architettura e rimane quella propria di un piano attuativo (e cioè di uno strumento che, per quanto di dettaglio, ha natura prettamente urbanistica) e si limita quindi a masse e profili.

Per quanto attiene, in particolare, l'inserimento paesaggistico, la compatibilità con la specifica disciplina introdotta dal P.R.P. è stata verificata mediante simulazioni di impatto che riportano le possibili masse delle costruzioni su rappresentazioni fotografiche di insieme che rappresentano le principali viste "da" e "verso" il mare.

Si tratta, nel dettaglio, di:

- una vista del paesaggio costiero ripresa da un'imbarcazione a livello del mare e cioè dal punto di vista di massimo impatto (la vista più ricorrente, e cioè quella dalla posizione assai più rialzata del ponte di un traghetto, mitiga ulteriormente la percezione delle costruzioni e amplia quella del paesaggio collinare retrostante);
- una vista del mare ripresa dalla sommità del promontorio della Tolla, e cioè dal principale belvedere della zona.

In entrambi i casi, l'articolazione volumetrica appare di modesto impatto sulle componenti paesaggistiche individuate e, nel complesso, risulta qualificante per la percezione paesaggistica d'insieme. L'unico elemento architettonico di rilievo appare la costruzione che costituisce la vera e propria "porta a mare" e che è destinata a costituire il segno che connota il porto oltre che a mitigare la percezione dei più invasivi impianti industriali retrostanti.

Una terza simulazione, di carattere non propriamente paesaggistico, ricostruisce la percezione che si ha della trasformazione osservando il mare dal parcheggio di Poggio Batteria, e cioè quando, provenendo dalla città, si è già entrati nel porto. In tale caso, come ovvio, la percezione del polo del diportismo è più ravvicinata ed evidente ma appare comunque positiva poiché consente un immediato orientamento all'utente senza compromettere la diretta percezione del panorama.