

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_1

RELAZIONE SULL'INSERIMENTO PAESAGGISTICO
con i contenuti della Relazione di cui al DPCM 12.12.2005



Il legale rappresentante

Dott.sa 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

RELAZIONE SULL'INSERIMENTO PAESAGGISTICO

con i contenuti di cui al D.P.C.M. 12/12/2005

SOMMARIO

1. Premessa.....	2
2. Contenuti della relazione paesaggistica.....	2
2.1 Documentazione tecnica: analisi dello stato attuale.....	2
2.1.1 Descrizione dei caratteri paesaggistici.....	3
a) configurazioni e caratteri geomorfologici.....	3
b) appartenenza a sistemi naturalistici.....	4
c) sistemi insediativi storici.....	4
d) paesaggi agrari.....	5
d) tessiture territoriali storiche.....	5
e) appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e so- vralocale.....	5
f) appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici.....	5
g) appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica.....	6
2.1.2 Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto e nell'area di intervento.....	6
2.1.2.1 Vincolo paesaggistico.....	6
2.1.2.2 Strumenti di tutela a livello regionale.....	7
2.1.2.4 Strumenti di tutela a livello provinciale.....	11
2.1.2.3 Strumenti di tutela a livello comunale.....	13
2.1.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area e del contesto ..	15
2.1.4 Rappresentazione informatizzata dell'area e del contesto.....	15
2.1.5 Rappresentazione dello stato di fatto e documentazione storica.....	15
2.2 Documentazione tecnica: elaborati di progetto.....	15
3. Motivazione delle scelte progettuali.....	16
4. Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica.....	22

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005

1. Premessa.

La presente relazione illustra lo stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento) prima dell'esecuzione delle modificazioni previste dal piano regolatore portuale per il Polo del diportismo (PRP) sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento nonché rappresenta, per quanto possibile al livello di progettazione di uno strumento urbanistico attuativo, lo stato dei luoghi dopo gli interventi previsti dal PRP.

A tal fine la presente relazione è stata redatta con i contenuti propri della Relazione Paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12/12/2005, seppur non supportata da progetti architettonici di livello definitivo e quindi non finalizzata a conseguire l'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004,

A tal fine, ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio" i contenuti della domanda di autorizzazione paesaggistica e della presente relazione indicano:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli eventuali elementi di mitigazione e compensazione necessari;
- gli elementi necessari per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali e ad accertare:
 - la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
 - la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
 - la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

2. Contenuti della relazione paesaggistica.

La documentazione tecnica a corredo della presente relazione è costituita da:

- analisi dello stato attuale;
- elaborati di progetto.

La relazione contiene inoltre gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica previsti dall'art. 3.2 del D.P.C.M. 12 dicembre 1995.

2.1 Documentazione tecnica: analisi dello stato attuale.

L'analisi dello stato attuale comprende la descrizione dei caratteri paesaggistici nonché



figura 1: ortotopo con indicazione dell'area di intervento

l'indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento in esame.

2.1.1 Descrizione dei caratteri paesaggistici

Con riferimento agli elementi indicati all'art. 3.1, lettera "A", punto "1", del D.P.C.M. 12/12/2005, la descrizione dei caratteri paesaggistici prende in considerazione:

a) configurazioni e caratteri geomorfologici

L'ambito interessato dal PRP è costituito, a terra, dall'area di Poggio Batteria e dalla attuale diga foranea, mentre, a mare, comprende lo specchio d'acqua antistante la foranea e sottostante il rilievo della Tolla.

Nessuno di elementi presenta autonomo ed intrinseco valore paesaggistico. In particolare l'unica area a terra (Poggio Batteria) è attualmente utilizzata come parcheggio a servizio del porto ed è priva di emergenza paesaggistiche o naturalistiche di qualsiasi natura.

Più interessante il rilievo della Tolla che, seppur solo contiguo all'area di interesse, costituisce una presenza significativa sia per conformazione altimetrica che per la presenza di un ex edificio militare in sommità che, e soprattutto, per la falesia che incombe sullo specchio d'acqua.

La morfologia del luogo è solo parzialmente quella tipica della costa alta (limitata



figura 2: foto area di intervento vista dal mare

alla zona della Tolla) mentre per il resto è caratterizzata dalla presenza del porto commerciale e degli insediamenti industriali che con esso si rapportano, configurando un paesaggio privo di connotati naturali, scarsamente gradevole e fortemente caratterizzante la vista dal mare verso terra (vedi figura 2-3).

b) appartenenza a sistemi naturalistici

L'area di intervento non appartiene ad alcun sistema naturalistico propriamente detto (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi).

Da segnalare solo come l'area ricada nell'ambito dell'Accordo relativo alla creazione nel Mediterraneo di un santuario per i mammiferi marini", fatto a Roma il 25 novembre 1999 e ratificato dall'Italia con la L. 11/10/2001, n. 391 e ulteriormente disciplinato dal D.P.R. 27/10/2011, n. 209 ("Regolamento recante istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno").

c) sistemi insediativi storici

L'area di intervento non appartiene a sistemi insediativi storici. Gran parte dell'area, come già detto, è costituita dal mare e la restante parte a terra non è mai stata interessata da sistemi insediativi propriamente detti e, comunque, diversi dalle attrezzature portuali.



figura 3: foto area di intervento vista dal mare



figura 4: foto dell'area di intervento ripresa dal rilievo della Tolla

d) paesaggi agrari

L'area di intervento è completamente urbanizzata e non presenta elementi di interesse dal punto di vista del paesaggio agrario.

d) tessiture territoriali storiche

L'area di intervento non risulta interessata da tracciati viari storici o da altre tessiture territoriali che non siano quelle generate dall'uso portuale..

e) appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale

La costruzione interessata dal progetto non appartiene a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale (sistema degli edifici storici a corte chiusa, sistema delle ville, ecc.). E' anzi del tutto estraneo a tali sistemi e ciò sia per la recente realizzazione che per il carattere specialistico della funzione.

f) appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici

L'edificio di cui trattasi non appartiene a percorsi panoramici significativi. Stante la



figura 5: foto dell'area di intervento ripresa in avvicinamento al porto

posizione costiera, ricade inevitabilmente in un ambito di percezione dal mare ed il principale punto di percezione è quello della rotta seguita dai traghetti in entrata ed uscita dal porto (vedi figure 5-6).



figura 6: foto dell'area di intervento ripresa entrando in porto

g) appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica

L'edificio ospedaliero e l'area ad esso circostante non appartengono ad ambiti a forte valenza simbolica in quanto in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie.

2.1.2 Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto e nell'area di intervento

I livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata sono quelli rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da eventuali altre fonti normative.

2.1.2.1 Vincolo paesaggistico

L'area interessata dal progetto non fa parte di ambiti territoriali soggetto a tutela ai sensi della parte terza del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (artt. 136-140) e per i quali sia stata emessa dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497.

L'area risulta invece sottoposta a tutela ex lege ai sensi dell'art. 142 dello stesso Codice, seppur limitatamente a piccole porzioni marginali (vedi figura 7), in quanto riconducibile alla fattispecie di cui all'art. 142, comma 1, lettera "a" del Codice: *"i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare"*.



figura 7: area soggetta a vincolo paesaggistico ex lege

2.1.2.2 Strumenti di tutela a livello regionale

A livello regionale lo strumento di riferimento è costituito dalla implementazione paesaggistica del 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 le estensioni disposte in forza di legge.

Le strategie e azioni sono delineate nel dettaglio con riferimento alle sole aree sottoposte a tutela con decreto ministeriale, ma i contenuti generali costituiscono comunque un indirizzo utile anche per le aree vincolate ex lege.

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 Punta*

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 “Insediamenti e Infrastrutture (Insediamenti storici, Insediamenti moderni, Viabilità e infrastrutture storiche, Viabilità e Infrastrutture moderne)” sono individuati i contenuti delle Azioni prioritarie, che per l'ambito di interesse sono così riassunti:

“• 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;*

(...)

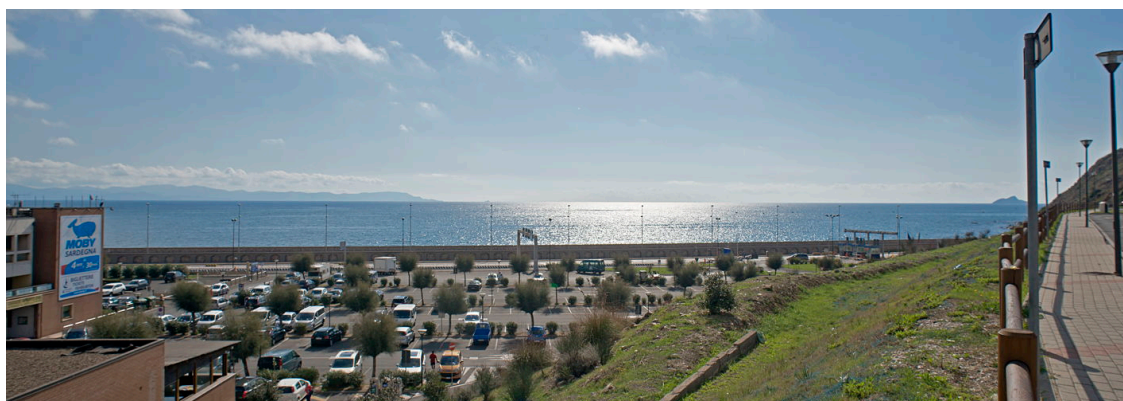


figura 8: foto dell'area di intervento ripresa da Poggio Batteria

• *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, comma 3, 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;

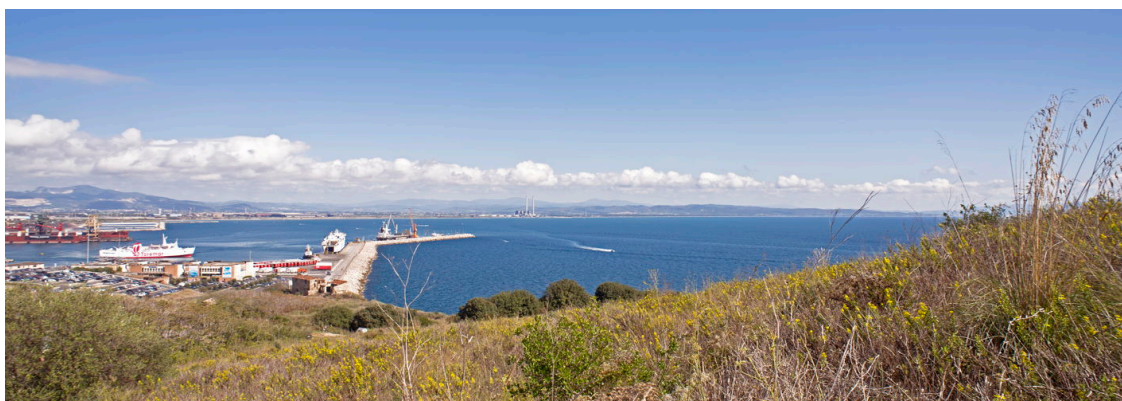


figura 9: foto dell'area di intervento ripresa dalla Tolla

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".

Il Masterplan "La rete dei porti toscani", allegato al PIT, è l'atto di indirizzo specifico per la formazione della Piattaforma logistica costiera regionale. 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"*.

2.1.2.4 Strumenti di tutela a livello provinciale

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

Il QC del piano contiene un approfondimento delle tematiche paesaggistiche provinciali 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*

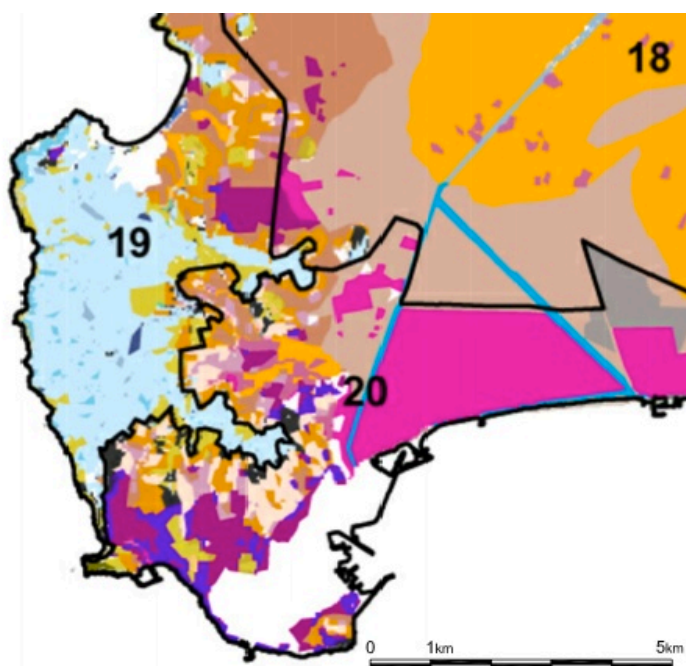


figura 10: estratto P.T.C. (ambiti di paesaggio)

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 culturali”.*

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’edificio 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”.*

2.1.2.3 Strumenti di tutela a livello 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 approvata 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”*.

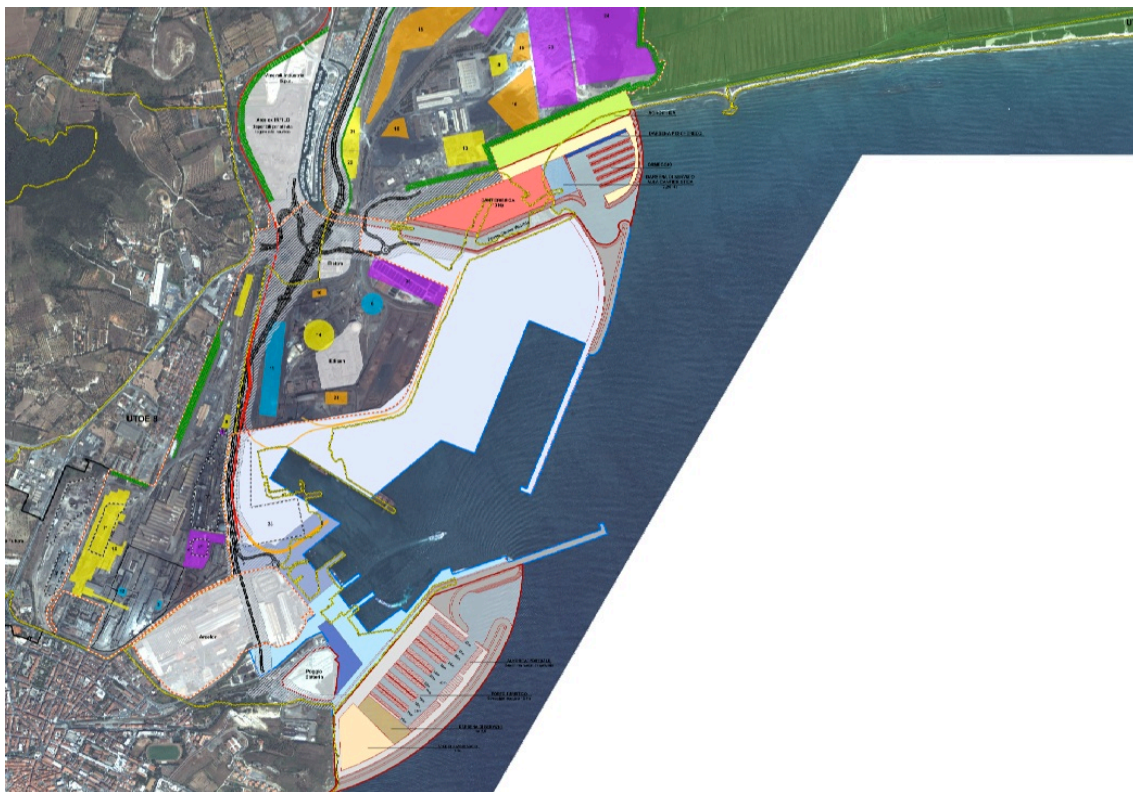


figura 11: estratto masterplan della portualità

Nelle NTA del PRG modificate dalla variante, indirizzi paesaggistici possono essere individuati:

- 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".*

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

2.1.2.5 Presenza di beni culturali

Nell'area d'intervento non sono presenti beni culturali tutelati ai sensi della parte seconda del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

2.1.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area e del contesto

La presente relazione è corredata da una documentazione fotografica dell'area estesa a tutte le sue parti nonché da alcune foto aeree dalle quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del complesso e del territorio circostante (fig. 1-2-3-4-5-6-8).

2.1.4 Rappresentazione informatizzata dell'area e del contesto

Gli elaborati di progetto rappresentano con buon livello di dettaglio l'area su cui si va ad intervenire nonché le aree contermini.

La presente relazione ed il progetto sono inoltre corredata da immagini tridimensionali fotorealistiche, ottenute mediante rendering computerizzato, che offrono un buon livello di percezione sia dei caratteri volumetrici delle costruzioni previste sia del loro inserimento nel contesto (vedi figure 11-17).

2.1.5 Rappresentazione dello stato di fatto e documentazione storica

La rappresentazione dello stato di fatto nel suo insieme risulta dai grafici di progetto, ai quali si rimanda per gli eventuali approfondimenti.

Trattandosi di aree inedificate di recente sistemazione (o, addirittura di aree ancora da formare) non pare necessario operare alcun approfondimento storico.

2.2 Documentazione tecnica: elaborati di progetto.

Il progetto è costituito dagli elaborati grafici e documentali propri della scala di proget-

tazione urbanistica, tra i quali sono compresi quelli di cui al punto 3.1 del D.P.C.M. 12/12/2005 (inquadramento, planimetrie, piante, sezioni e prospetti) che, per scala di rappresentazione e apparato descrittivo, sono idonei a rendere comprensibile l'adeguatezza paesaggistica della previsione urbanistica.

3. Motivazione delle scelte progettuali.

La filosofia di fondo del PRP, dal punto di vista paesaggistico, è quella di contribuire a *costruire* un nuovo paesaggio costiero.

Si tratta di approccio che trova i suoi presupposti nei principi da tempo affermati con la Convenzione europea del paesaggio fatta a Firenze il 20/10/2000 che ci ha fornito una definizione di "pianificazione dei paesaggi" individuata come *“le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi”*,

La missione che il PRP affida ai successivi progetti di architettura e quindi quella di costituirsi come paesaggio, di farsi essi stessi panorama, evolvendosi da progetto *nel* paesaggio a progetto *di* paesaggio.

Per conseguire detta finalità, il PRP (in relazione alle funzioni da insediare, alle consistenze edilizie ed alle necessità rappresentative loro affidate dagli indirizzi disciplinari e regolamentari) suddivide l'area oggetto di pianificazione in ambiti diversificati per obiettivi paesaggistici e risposte architettoniche.

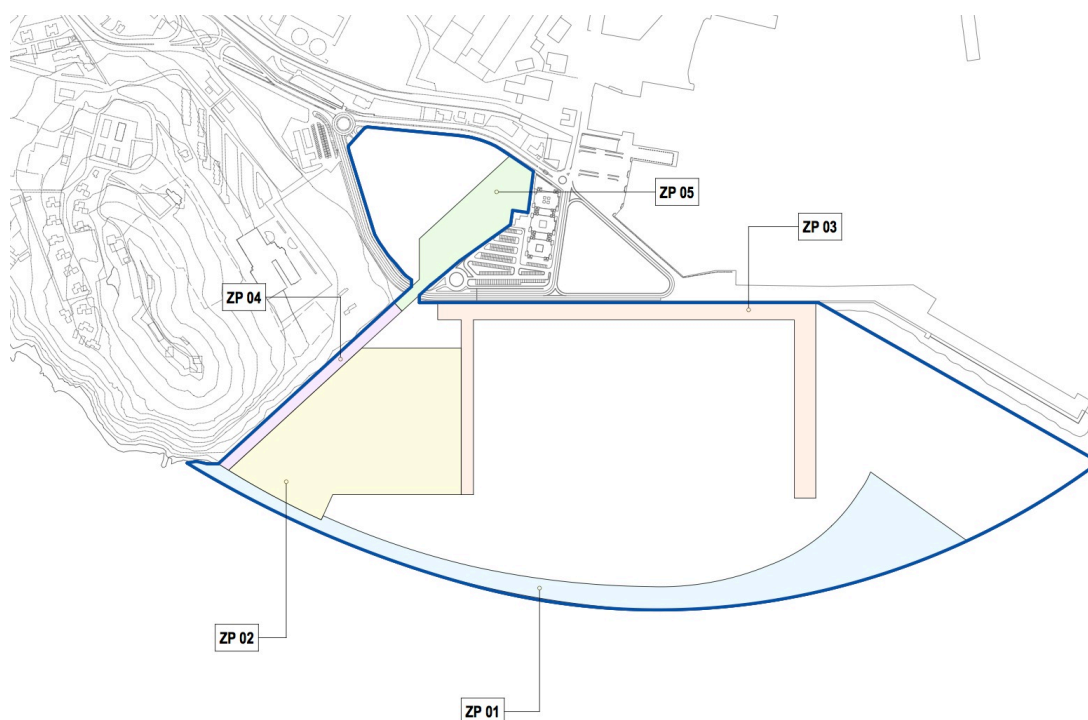


figura 12: individuazione zone paesaggistiche

Tali ambiti sono stati definiti dal Piano come “zone paesaggistiche”. Si tratta, ovviamente, di una semplificazione tassonomica delle missioni chiave che si vogliono affidare alle emergenze costruttive maggiormente percepibili costituenti il complesso nautico.

Alle cinque zone paesaggistiche (ZP) sono affidate missioni diverse e, pertanto, diverse le prescrizioni e gli indirizzi per la successiva progettazione architettonica:

ZP1. E' costituita dal molo sopraflutto di definizione dello specchio acqueo. Alla zona non viene riconosciuta alla zona alcuna specifica funzione di qualità paesaggistica, ne tantomeno deve assolvere a istanze di qualità urbana od architettonica. Peraltro, affinché non costituisca ostacolo alla percezione visiva del mare e dal mare, è prescritto il contenimento dell'altezza nei valori strettamente sufficienti a garantire la funzionalità propria dell'opera di difesa.

ZP2. E' costituita dal complesso dei volumi che involucrano i rimessaggi coperti. Dal punto di vista della qualità paesaggistica questa zona dovrà essere sorretta dai caratteri necessari per costituirsi valore d'insieme. L'entità della superficie coperta e l'altezza dei corpi di fabbrica - certamente consistente per poter assolvere alla 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



figura 13: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico

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 il progetto architettonico dovrà rispondere a credibili obiettivi 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.

ZP3. 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 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.

ZP4. Costituisce il complesso edificato ai piedi al promontorio della Tolla. La zona rappresenta la delimitazione ovest del polo diportistico e deve confrontarsi con la



figura 14: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico

falesia in frana attiva ad est del promontorio che domina il complesso. Il complesso dovrà perciò collocarsi in modo tale da consentire la massima percezione della falesia pur tuttavia nel rispetto delle opere di consolidamento effettuate (a da effettuare) sul piede e sulla parete. A tal fine è previsto di mantenere 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.

ZP5. 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. E' dunque sede naturale della evocata "Porta a mare", 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



figura 15: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico

- terminale nord del complesso lineare di edifici da realizzarsi in prosecuzione della ZP4

Complessivamente, 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 significativa memorabile, icona permanente dell'articolata struttura diportistica del Porto di Piombino.

li coerenza con i descritti obbiettivi paesaggistici, seppur non strettamente vincolante, il PRP 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 PRP 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, in particolare, di:

- una vista del paesaggio costiero ripresa da un'imbarcazione a livello del mare e cioè dal punto di vista di massimo impatto;
- due viste dello stesso paesaggio (in avvicinamento ed in entrata la porto passeggeri) riprese dalla posizione più rialzata del ponte di un traghetto, e cioè quella che deve ritenersi la vista ordinaria;
- una vista del mare ripresa dalla sommità del promontorio della Tolla, e cioè dal



figura 16: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico

principale belvedere della zona.

In tutti 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 ulteriore 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.



figura 17: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico



figura 18: simulazione fotorealistica inserimento paesaggistico

4. Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica.

Il PRP prevede indubitabilmente trasformazioni rilevanti del paesaggio nella zona di intervento, ma ciò è scontato in quanto questo è esattamente uno degli obiettivi che il piano regolatore portuale si pone. Le trasformazioni non appaiono però pregiudizievoli sotto il profilo paesaggistico, al contrario appaiono positive in quanto finalizzate alla definizione di un nuovo paesaggio costiero che sottolinei i caratteri identitari del luogo “porto” pur senza compromettere la percezione dei caratteri paesaggistici del territorio retrostante.

Dal punto di vista paesaggistico non appaiono pertanto necessarie opere di mitigazione, né visive né ambientali (salvo quelle di mitigazione strettamente ambientale ampiamente descritte nel PRP), né particolari misure di compensazione (anche in questo caso fatte salve le misure di compensazione strettamente ambientali descritte negli altri elaborati del Piano).

In analogia con quanto disposto dal D.P.C.M. 12/12/2005 per la relazione paesaggistica vera e propria, la presente relazione è corredata da immagini tridimensionali fotorealistiche, ottenute mediante rendering computerizzato (vedi figure 13-18) estese un adeguato intorno dell'area di intervento, al fine di poter valutare agevolmente l'impatto dell'opera in progetto.



figura 19: simulazione fotorealistica a livello architettonico

Ovviamente, stante il carattere urbanistico del progetto, il livello di definizione non giunge a quello dell'architettura e pertanto si limita alla mera indicazione volumetrica. Ove risultasse di interesse una possibile interpretazione architettonica (o meglio una delle possibili interpretazioni architettoniche) si riportano anche due viste renderizzate di maggior dettaglio tratte dal progetto a suo tempo presentato per la procedura Burlando (vedi figure 19-20) che, seppur non rispecchino con totale fedeltà le previsioni del Piano Regolatore Portuale, forniscono comunque una suggestione architettonica assai vicina a quella prevista dalla pianificazione attuativa e, comunque, coerente con gli indirizzi paesaggistici del Piano.

Il Progettista



figura 20: simulazione fotorealistica a livello architettonico