

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. G2

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE



[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 PRG vigente)

o o o

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

o o o

SOMMARIO

Titolo I - GENERALITA'	1
Art. 1 Ambito di applicazione	1
Art. 2 Natura del PRP	1
Art. 3 Validità del PRP	1
Art. 4 Finalità delle norme tecniche di attuazione	2
Titolo II – NORME DI CARATTERE GENERALE	3
Capo I – Validità delle disposizioni di carattere generale	3
Art. 5 Validità dei parametri edilizi-urbanistici e delle definizioni	3
Art. 6 Altre disposizioni di carattere generale	3
Capo II – Interventi ammessi e loro definizione	3
Art. 7 Interventi ammessi nell'ambito del PRP	3
Art. 8 Interventi di definizione di suolo.....	4
Art. 9 Interventi di definizione dell'ambiente costruito	4
Art. 10 Interventi ammessi sulle opere realizzate nell'ambito PRP	5
Capo III – Definizione dei parametri edilizi ed urbanistici	5
Art. 11 Cogenza delle definizioni	5
Art. 12 Superficie lorda di pavimento (Slp).....	6
Art. 13 Superficie coperta	6
Art. 14 Volume	7
Art. 15 Altezza massima	7
Art. 16 Area permeabile.....	7
Art. 17 Superficie di vendita o di somministrazione	8

Art. 18	Superficie per parcheggi.....	8
Art. 19	Volumi tecnici e tecnologici.....	9
Art. 20	Tolleranze di costruzione.....	10
Capo IV – Destinazioni d’uso		10
Art. 21	Disposizioni generali in materia di destinazioni d’uso.....	10
Art. 22	Destinazione d’uso produttiva	10
Art. 23	Destinazione d’uso commerciale.....	11
Art. 24	Destinazione d’uso turistico ricettiva	11
Art. 25	Destinazione d’uso direzionale.....	11
Art. 26	Destinazione d’uso di servizio.....	12
Art. 27	Destinazione d’uso parcheggi privati	12
Art. 28	Destinazione d’uso opere di urbanizzazione primaria.....	12
Art. 29	Destinazione d’uso opere di urbanizzazione secondaria	13
Art. 30	Destinazioni d’uso diverse da quelle ammesse	13
Capo V – Ulteriori disposizioni di carattere generale		14
Art. 31	Strade	14
Art. 32	Collegamenti tra il porto turistico ed il tessuto urbano	15
Art. 33	Rapporti degli edifici con le strade.....	15
Art. 34	Distanza fra edifici.....	15
Art. 35	Distanza dai confini	16
Art. 36	Superamento delle barriere architettoniche	16
Art. 37	Dotazione di parcheggi.....	16
Art. 38	Aree a verde pubblico.....	17
Art. 39	Dotazione di servizi igienici	18
Art. 40	Erogazione energia elettrica	18
Art. 41	Illuminazione pontili e piazzali	18
Art. 42	Approvvigionamento idrico.....	19
Art. 43	Rifornimento carburanti	19
Art. 44	Telefoni pubblici	19
Art. 45	Pronto soccorso	20
Titolo III –ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....		21
Capo I – Articolazione della disciplina del PRP		21

Art. 46	Articolazione della disciplina del Piano Regolatore Portuale	21
Art. 46bis	Articolazione in aree funzionali.....	21
Capo II	– Disciplina urbanistica	22
Art. 47	Unità Minime di Intervento	22
Art. 48	Disciplina urbanistica di ciascuna UMI.....	23
Art. 49	Contenuti prescrittivi e contenuti indicativi	23
Art. 50	Scostamenti ammissibili	24
Capo III	– Disciplina funzionale.....	24
Art. 51	Composizione della flotta tipo.....	24
Art. 52	Posti barca riservati a specifiche attività o funzioni.....	25
Art. 53	Darsena servizi.	25
Art. 54	Dimensionamento e caratteristiche dello specchio acqueo	26
Art. 55	Standard nautici	26
Art. 56	Standard ambientali	27
Capo IV	– Disciplina paesaggistica	27
Art. 57	Ambiti paesaggistici	27
Art. 58	Disciplina paesaggistica di ciascun ambito	28
Art. 59	Carattere vincolante della disciplina paesaggistica	28
Art. 60	Caratteri architettonici	28
Capo V	– Disciplina di tutela ambientale	29
Art. 61	Tutela della risorsa acqua	29
Art. 62	Autoproduzione di energia elettrica	29
Art. 63	Misure per favorire l’efficienza energetica delle costruzioni.....	30
Art. 64	Trattamento dei reflui	30
Art. 65	Disposizioni in materia di raccolta dei rifiuti	30
Art. 66	Raccolta differenziata dei rifiuti	31
Art. 67	Impiego di materiali amici del mare.....	31
Art. 68	Misure di tutela del Santuario dei mammiferi marini.....	32
Art. 69	Contenimento dell’inquinamento luminoso	32
Art. 70	Impiego di materiali riciclati	32
Art. 71	Bonifica del sito contaminato di interesse nazionale (SIN).	32
Art. 72	Messa a dimora di vegetazione.....	33

Art. 73	Sostegno alla mobilità sostenibile	33
Art. 74	Studio dei tempi e degli orari	33
Art. 75	Tutela della biocenosi.....	34
Art. 76	Azioni di compensazione ambientale.....	34
Titolo IV – FATTIBILITA’ DELLE TRASFORMAZIONI.....		35
Art. 77	Disposizioni generali sulla fattibilità alle trasformazioni.....	35
Art. 78	Fattibilità per aspetti geologici	35
Art. 79	Fattibilità per aspetti idraulici.....	36
Art. 80	Fattibilità per aspetti relativi alla tutela della risorsa idrica.....	36
Art. 81	Prescrizioni speciali.....	36
Titolo V – NORME FINALI.....		38
Art. 82	Norma di coordinamento con le attività di valutazione.....	38
Art. 83	Varianti al PRP	38
Art. 84	Rimando alla disciplina edilizia comunale.....	38
ALLEGATO “A” : SCHEDE UNITA’ MINIME DI INTERVENTO (UMI)		39
ALLEGATO “B” : SCHEDE DI INDIRIZZO PAESAGGISTICO.....		40
ALLEGATO “C” : SCHEDE DI FATTIBILITA’ TRASFORMAZIONI		41

Titolo I - GENERALITA'

Art. 1 Ambito di applicazione

1. Le presenti norme disciplinano l'attuazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) relativo al "Polo di diportismo", redatto in attuazione del "Piano guida del complesso integrato della nautica" approvato con D.C.C. 140/2011.
2. Il PRP interessa all'ambito territoriale corrispondente alla Zona D14.2.a del PRG vigente, oltre a due piccole fasce ricadenti nella contigua Zona D14.1 che vengono ricomprese nel perimetro disciplinato per garantire la coerenza dei collegamenti e dell'assetto infrastrutturale complessivo.
2. L'ambito territoriale di applicazione del PRP meglio risulta dalla tavola QC5, nel quale è indicata l'esatta perimetrazione dell'area soggetta al piano.

Art. 2 Natura del PRP

1. Per il disposto dell'art. 47ter della L.R. 1/2005, il presente PRP costituisce atto di governo del territorio ai sensi dell'art. 10, comma 1, della stessa legge.
2. Esso attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e definisce l'assetto complessivo del Polo del diportismo, individuando le aree destinate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Esso prevede inoltre la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi

Art. 3 Validità del PRP

1. Salvo quanto disposto ai commi che seguono, il PRP ha validità di dieci anni dalla data dell'atto di approvazione, giusto quanto previsto dall'art. 68, comma 1, della L.R. 1/2005.
2. Ove l'attuazione del PRP sia demandata a soggetto privato individuato mediante procedure di evidenza pubblica, quali il procedimento di concessione demaniale di cui al D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509 o il project financing di cui al D.Lgs. 163/2006, il termine di validità del PRP corrisponde al periodo temporale che sarà stabilito nei relativi atti.
3. In ogni caso, al PRP si applicano le disposizioni di ultrattività di cui all'art. 16, comma 12, della L. 1150/1942.

Art. 4 Finalità delle norme tecniche di attuazione

1. Le presenti norme tecniche di attuazione costituiscono a tutti gli effetti prescrizioni di dettaglio che, per quanto riguarda l'ambito territoriale di riferimento, declinano a livello attuativo:
 - le prescrizioni del PRG e del PS vigenti, come modificati con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009;
 - le prescrizioni del “Piano Guida del complesso integrato della nautica” approvato con D.C.C. n. 140 del 22/11/2011;
 - le prescrizioni del vigente Regolamento Edilizio Comunale approvato con D.C.C. n. 110 del 02/10/2007;
 - le previsioni urbanistiche contenute negli elaborati grafici del PRP stesso.
2. Le presenti norme recepiscono inoltre le principali innovazioni introdotte nella disciplina edilizio urbanistica comunale dal RU adottato con D.C.C. n. 77 del 27/06/2012 ed attualmente in regime di salvaguardia.

Titolo II – NORME DI CARATTERE GENERALE

Capo I – Validità delle disposizioni di carattere generale

Art. 5 Validità dei parametri edilizi-urbanistici e delle definizioni

1. Per l'attuazione di tutti gli interventi previsti dal PRP si applicano i parametri e le definizioni di cui ai Capi I e II del presente Titolo, che costituiscono specificazione e declinazione operativa delle analoghe definizioni contenute nel del RU adottato con D.C.C. n. 77 del 27/06/2012 e/o nella L.R. 1/2005.
2. Per tutti i fini attuativi del PRP si farà pertanto riferimento esclusivo ai parametri e definizioni contenuti negli articoli che seguono, fatto salvo il caso in cui sopravvengano disposizioni di legge espressamente prevalenti.

Art. 6 Altre disposizioni di carattere generale

1. Per l'attuazione di tutti gli interventi previsti dal PRP si applicano inoltre le ulteriori disposizioni di carattere generale di cui al Capo III del presente Titolo.
2. Tali disposizioni integrano e completano, limitatamente all'ambito di applicazione del PRP, l'ordinaria disciplina edilizia comunale.

Capo II – Interventi ammessi e loro definizione

Art. 7 Interventi ammessi nell'ambito del PRP

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP, ai fini della sua attuazione, sono ammessi:
 - interventi finalizzati alla definizione di suolo;
 - interventi finalizzati alla definizione dell'ambiente costruito.
2. Sono interventi finalizzati alla definizione di suolo, quelli necessari alla fisica realizzazione, nelle zone oggi occupate dal mare, di un terreno stabilmente asciutto ed idoneo ad accogliere le costruzioni e le funzioni previste dal PRP.
3. Sono interventi finalizzati alla definizione dell'ambiente costruito, quelli finalizzati alla costruzione di edifici e/o alla trasformazione permanente del suolo inedificato secondo le previsioni del PRP.

Art. 8 Interventi di definizione di suolo

1. Gli interventi finalizzati alla definizione di suolo costituiscono presupposto per l'attuazione degli interventi edilizio-urbanistici e costituiranno quindi la prima fase attuativa del PRP.
2. Gli interventi finalizzati alla definizione di suolo sono individuati dal PRP come segue:
 - intervento DS01: consistente nella realizzazione del molo di sopraflutto e delle connesse opere foranee;
 - intervento DS02: consistente nella realizzazione di colmata nell'area ai piedi del promontorio della Tolla;
 - intervento DS03: consistente nella realizzazione del molo di sottoflutto;
 - intervento DS04: nella trasformazione in molo delle opere foranee esistenti in corrispondenza dell'attuale molo di sopraflutto.
3. Le aree destinate agli interventi di cui al comma precedente sono individuate dal PRP nella tavola PR27.
4. Gli interventi finalizzati alla definizione di suolo saranno eseguiti in progressione temporale secondo l'ordine in cui sono elencati al comma 2 e, comunque, secondo il cronoprogramma di cui alla tavola PR30.

Art. 9 Interventi di definizione dell'ambiente costruito

1. Gli interventi finalizzati alla definizione dell'ambiente costruito costituiranno la seconda fase di attuazione del PRP e consisteranno nella realizzazione degli interventi edilizio-urbanistici previsti dalla disciplina urbanistica di cui al Capo II del Titolo III delle presenti norme.
2. Gli interventi finalizzati alla definizione dell'ambiente costruito sono individuati dal PRP come segue:
 - interventi di nuova edificazione;
 - realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di soggetti diversi dal comune;
 - realizzazione di infrastrutture e d'impianti, anche per pubblici servizi, che comporti la trasformazione in via permanente di suolo in edificato;
 - realizzazione di depositi di merci o di materiali e la realizzazione d'impianti per attività produttive all'aperto, che comporti l'esecuzione di lavori cui consegua la trasformazione permanente del suolo inedificato.

3. Gli interventi di cui al comma 1 sono definiti dall'art. 78, comma 1, della L.R. 1/2005, rispettivamente alle lettere "a", "c", "d" ed "e".
4. Le aree destinate agli interventi di cui al comma 2 sono individuate dal PRP nella tavola PR28.
5. Gli interventi finalizzati alla definizione dell'ambiente costruito saranno eseguiti, in linea generale, nella progressione temporale prevista dal cronoprogramma di cui alla tavola PR33. Il progetto definitivo potrà introdurre nella successione cronologica degli interventi quelle rettifiche o modificazioni che, in dipendenza delle tecniche costruttive adottate o di altre motivate ragioni, si rendano necessarie per la compiuta attuazione del PRP e/o per il contenimento degli impatti derivanti dal cantiere.

Art. 10 Interventi ammessi sulle opere realizzate nell'ambito PRP

1. Sugli edifici realizzati nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP, una volta ultimati, sono ammessi tutti gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente contemplati dal D.P.R. 380/2001 o dalla L.R. 1/2005.
2. Ulteriori interventi di nuova edificazione, o di ampliamento non assimilati alla ristrutturazione edilizia, sono ammissibili solo ove rientranti nei limiti dei dimensionamenti massimi stabiliti dal PRP per ciascuna UMI.
3. Sulle opere di urbanizzazione e, in genere, sulle opere che hanno comportato trasformazione permanente di suolo inedificato, sono ammesse tutte le varianti o modifiche che risultino conformi al PRP, a prescindere dalla loro qualificazione edilizia.
4. Per i tipi d'intervento di cui ai commi precedenti valgono le definizioni di cui all'art. 3 del D.P.R. 380/2001 ed agli artt. 78 e 79 della L.R. 1/2005.
5. Anche in caso di interventi su opere già ultimate, restano ferme le destinazioni d'uso ammesse dal PRP per ciascuna UMI.

Capo III – Definizione dei parametri edilizi ed urbanistici

Art. 11 Cogenza delle definizioni

1. Le definizioni dei parametri edilizi ed urbanistici di cui al presente Capo assumono carattere vincolante ai fini dell'attuazione del PRP.
2. Esse richiamano, di norma, quelle contenute nel RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012 e quelle desumibili dal Regolamento Edilizio (RE) vigente alla stessa data. Stante il carattere specialistico ed atipico gran parte degli edifici previsti

nell'ambito del PRP, le stesse definizioni sono, ove occorrente, integrate da specifiche disposizioni e/o precisazioni applicative finalizzate a renderle pienamente congruenti con l'oggetto del PRP.

3. Dette definizioni, così come le loro integrazioni o precisazioni, mantengono validità anche in caso in future modificazioni delle corrispondenti definizioni del RU o del RE.

Art. 12 Superficie lorda di pavimento (Slp)

1. La Superficie lorda di pavimento (Slp) è il parametro, espresso in metri quadrati, che limita la consistenza urbanistica delle edificazioni ammissibili nell'ambito del PRP.
2. La Superficie lorda di pavimento è definita all'art. 15 delle NTA del RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012.
3. Nell'ambito del PRP la definizione di cui al comma precedente è integrata dalle seguenti speciali disposizioni:
 - a) non concorrono nel computo della Slp:
 - gli spazi destinati a parcheggio, fino alla concorrenza della dotazione minima prescritta dalle presenti norme maggiorata del 20%;
 - lo spessore delle murature esterne per la parte eccedente cm. 30 e fino a cm. 55 alle condizioni previste dall'art. 11 del D.Lgs. 115/2008 e dall'art. 145 della L.R. 1/2005.
 - b) si considerano collocati prevalentemente fuori terra i piani (o le porzioni di piano) il cui soffitto emerga dal livello del terreno circostante per oltre la metà dell'altezza libera di piano; in caso di terreni comunque inclinati si assume a riferimento l'altezza media ponderale della porzione che emerge dal terreno.

Art. 13 Superficie coperta

1. La Superficie Coperta (SC) è il parametro, espresso in metri quadrati, che limita l'impronta a terra delle edificazioni ammissibili nell'ambito del PRP.
2. La Superficie Coperta è definita all'art. 65, comma 1.3, del Regolamento Edilizio vigente.
3. Non concorrono alla determinazione della Superficie Coperta le porzioni completamente interrate della costruzione, anche quando esterne al perimetro dell'edificio fuori terra.

Art. 14 Volume

1. Il Volume della costruzione (V) è il parametro da considerare ai fini della determinazione degli spazi per parcheggi e di ogni altra verifica che le presenti norme od altre norme vigenti prescrivano con riferimento al volume.
2. Si definisce come Volume della costruzione il valore convenzionale risultante dalla sommatoria del prodotto della S_{lp} dei singoli piani per un'altezza virtuale di piano che, a prescindere dalla altezza reale del piano medesimo, è stabilita nel valore fisso di ml. 3,50.
3. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP, la definizione di volume di cui al comma precedente tiene luogo, ad ogni effetto, della diversa definizione di cui all'art. 65, comma 1.6, del Regolamento Edilizio vigente.

Art. 15 Altezza massima

1. L'Altezza massima (H_{max}) è il parametro, espresso in metri lineari, che limita lo sviluppo in altezza delle edificazioni ammissibili nell'ambito del PRP.
2. L'Altezza massima è definita all'art. 65, comma 1.5, del Regolamento Edilizio vigente.
3. Nell'ambito del PRP la definizione di cui al comma precedente è integrata dalle seguenti speciali disposizioni:
 - a) il riferimento in basso per la misurazione dell'altezza è costituito dalla quota precisata, per ciascuna UMI, nella pertinente scheda dell'Allegato "A" alle presenti norme;
 - b) per le costruzioni che necessitano di coperture con rilevanti luci libere, quali quelle produttive o destinate al rimessaggio, l'altezza è determinata con riferimento al piano di posa della struttura principale;
 - c) ai fini del calcolo dell'altezza massima si applicano le disposizioni di legge in materia di sostenibilità edilizia, con particolare riferimento all'art. 11 del D.Lgs. 115/2008 ed all'art. 145 della L.R. 1/2005.

Art. 16 Area permeabile

1. Ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento Regionale 9 febbraio 2007, n. 2/R, per area permeabile s'intende la superficie non pavimentata e non impegnata da costruzioni, fuori o dentro terra, che consente l'assorbimento delle acque meteoriche da parte del terreno.

2. Il valore minimo dell'area permeabile da rispettare nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP è stabilito, per ciascuna UMI, nelle schede di cui all'Allegato "A" alla presenti Norme.
3. Le stesse schede prescrivono in quali UMI le acque meteoriche debbano essere intercettate e conservate per altri usi in ottemperanza ai disposti dell'art. 19 del Regolamento Regionale 9 febbraio 2007, n. 2/R, non trovando applicazione, in detti casi, le disposizioni di cui all'art. 16 dello stesso Regolamento in ordine alla permeabilità del suolo.

Art. 17 Superficie di vendita o di somministrazione

1. Le superfici di vendita e di somministrazione sono il parametro, espresso in metri quadrati, in funzione del quale vengono classificate e disciplinate le attività commerciale di cui alla L.R. 28/2005.
2. Le superfici di vendita o di somministrazione sono definite dalle pertinenti disposizioni regionali in materia e quindi, all'attualità:
 - la superficie di vendita è definita dall'art. 15, comma 1, lettera "c", della L.R. 28/2005, come sostituito dalla L.R. 52/2012; ad essa si applicano i correttivi previsti di cui agli artt. 24 e 25 del Regolamento Regionale 1 aprile 2009, n. 15/R, per i casi ivi contemplati.
 - la superficie di somministrazione è definita dall'art 41, comma 1, lettera "b" della L.R. 28/2005.

Art. 18 Superficie per parcheggi

1. La dotazione minima di parcheggi a servizio del polo del diportismo è stabilita dall'art. 37 delle presenti norme.
2. Detta dotazione minima può essere espressa sia in termini di numero di posti auto che in termini di superficie da destinare al parcheggio, in dipendenza della norma sovraordinata che è stata recepita nel PRP.
3. Ove la dotazione minima sia espressa in termini di posto auto, la relativa verifica si opera utilizzando i seguenti criteri:
 - a) si considera come posto auto uno spazio libero di superficie non inferiore a mq. 11,50 raggiungibile da un ordinario autoveicolo ed idoneo alla sosta del medesimo;

- b) la superficie di parcheggio (e cioè il rapporto tra superficie complessiva del parcheggio e numero di posti auto) non può essere inferiore a mq. 20,00 per posto auto.
4. Ove la dotazione minima sia espressa in termini di superficie, la relativa verifica si opera utilizzando i seguenti criteri di calcolo:
- a) nel computo della superficie destinata a parcheggi sono computati, oltre agli spazi effettivamente destinati alla sosta degli autoveicoli, anche le corsie di distribuzione, le rampe di accesso ad esclusivo servizio dei parcheggi, le aree di manovra e gli altri spazi direttamente connessi con la funzione di parcheggio.
 - b) sono invece escluse dal computo le strade e le rampe di accesso di uso non esclusivo, nonché ogni altro spazio che non abbia diretta attinenza con la funzione di parcheggio, anche quando indispensabile per accedere al medesimo.
5. Ove la superficie minima dei parcheggi sia stabilita in funzione del volume della costruzione, essa si determina con riferimento al volume virtuale di cui all'art. 43 delle presenti norme.

Art. 19 Volumi tecnici e tecnologici

1. I volumi tecnici sono le parti della costruzione, compresi i relativi spazi di accesso, strettamente necessari a contenere quelle parti degli impianti tecnici che, per esigenze di funzionalità degli impianti stessi, non trovano luogo entro la sagoma dell'edificio. Devono pertanto qualificarsi come volumi tecnici:
- a) le cabine elettriche e le centrali termiche,
 - b) gli impianti per il trattamento ed il condizionamento dell'aria ed i relativi locali,
 - c) gli impianti per il trattamento ed il deposito delle acque idrosanitarie ed i relativi locali;
 - d) gli extracorsa degli ascensori ed i relativi locali macchine;
 - e) gli apparati tecnici per la sicurezza e l'igiene nonché quelli per lo smaltimento dei fumi,
 - f) gli spazi e gli impianti necessari per la raccolta, il trattamento, la differenziazione e, in genere, la gestione dei rifiuti,
 - g) i serbatoi idrici,
 - h) le canne fumarie e di ventilazione,
 - i) i vani scala al di sopra delle linee di gronda e gli abbaini,
 - j) i gattaiolati, gli scannafossi, i cavedi impiantistici;

- k) tutti gli altri impianti tecnologici e le opere comunque assimilabili alle categorie di cui alle lettere precedenti.
- 2. I volumi tecnici, ove visibili all'osservazione esterna, devono essere progettati e realizzati in modo architettonicamente e morfologicamente coerente con l'edificio al quale sono asserviti.

Art. 20 Tolleranze di costruzione

- 1. Nell'esecuzione di opere ed interventi edilizi di qualsiasi tipo sono ammesse, rispetto alle misure nominali previste dal progetto allegato al titolo abilitativo, le tolleranze di costruzione di cui all'art. 64, comma del Regolamento Edilizio.
- 2. Ai sensi dell'art. 34, comma 2ter, del D.P.R. 380/2001 rientrano comunque nelle tolleranze di costruzione le variazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che non eccedano per singola unità immobiliare il 2% delle misure progettuali.

Capo IV – Destinazioni d'uso

Art. 21 Disposizioni generali in materia di destinazioni d'uso

- 1. Le destinazioni d'uso sono individuate in conformità alle categorie di cui all'art. 59 della L.R. 1/2005 ed alle ulteriori disposizioni applicative di cui all'art. 17 del RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012.
- 2. In funzione della peculiarità delle trasformazioni e funzioni previste nell'ambito del PRP, le presenti norme individuano tre ulteriori categorie di destinazione d'uso:
 - parcheggi privati;
 - opere di urbanizzazione primaria;
 - opere di urbanizzazione secondaria.
- 3. Le presenti norme precisano inoltre, in coerenza con il "Piano guida del complesso integrato della nautica" approvato con D.C.C. 140/2011, quali funzioni riconducibili a ciascuna destinazione d'uso sono ammesse in ciascuna UMI del PRP.

Art. 22 Destinazione d'uso produttiva

- 1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "produttiva" è ammessa limitatamente alle seguenti sub categorie:
 - a) produttiva per la portualità: costituita dalle attività produttive connesse con la portualità e comprendente tutte le attività di accoglienza, alaggio, rimessaggio,

manutenzione delle imbarcazioni e delle apparecchiature utilizzate per la nautica;

- a) produttiva di servizio: costituita dalle attività produttive di servizio e comprendente tutte le attività artigianali e produttive di piccola dimensione direttamente o indirettamente connesse con la nautica da diporto o con le attività nautiche in genere.
2. Le schede allegate alle presenti norme precisano in quali UMI siano ammesse dette destinazioni.

Art. 23 Destinazione d'uso commerciale

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "commerciale" è ammessa limitatamente alle seguenti sub categorie:
- a) esercizi di vicinato: costituita dalle attività commerciali così definite dall'art. 15, comma 1, lettera "d", della L.R. 28/2005;
 - b) medie strutture di vendita: costituita dalle attività commerciali così definite dall'art.15, comma 1, lettera "e", della L.R. 28/2005;
 - c) centri commerciali: costituita dai sistemi di attività commerciali così definiti dall'art. 15, comma 1, lettera "g", della L.R. 28/2005;
 - d) pubblici esercizi: costituita dalle attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui al Capo VI della L.R. 28/2005.
2. Le schede allegate alle presenti norme precisano in quali UMI siano ammesse dette destinazioni.

Art. 24 Destinazione d'uso turistico ricettiva

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "turistico-ricettiva" è ammessa limitatamente alla sub categoria "alberghi", costituita dalle attività turistico ricettive di cui all'art. 26 della L.R. 42/2000.
2. Le schede allegate alle presenti norme precisano in quali UMI sia ammessa detta destinazione.

Art. 25 Destinazione d'uso direzionale

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "direzionale" è ammessa in tutte le declinazioni previste dall'art. 17, punto 5, del RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012.

2. Le schede allegate alle presenti norme precisano in quali UMI sia ammessa detta destinazione.

Art. 26 Destinazione d'uso di servizio

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "servizi" è ammessa in entrambe le subcategorie previste dall'art. 17, punto 6, delle NTA del RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012.
2. In particolare, ai fini delle presenti norme, la destinazione d'uso "servizi" è distinta nelle seguenti sub categorie:
 - a) servizi alla persona: costituita dalle attività di cui all'art. 17, punto 6.01, delle NTA del RU adottato;
 - b) servizi al cittadino ed alle aziende: costituita dalle attività di cui all'art. 17, punto 6.02 delle NTA del RU adottato.
3. Le schede allegate alle presenti norme precisano in quali UMI siano ammesse dette destinazioni.

Art. 27 Destinazione d'uso parcheggi privati

1. Rientrano nella categoria di destinazione d'uso "parcheggi privati" gli spazi ad uso privato destinati alla sosta di autoveicoli, motoveicoli e biciclette, siano essi realizzati all'interno di edifici che all'aperto.
2. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "parcheggi privati" è ammessa in ogni UMI, ferme restando le specificità e la vocazione prevalente di ciascuna di esse così come indicata nelle schede di cui all'Allegato "A" alle presenti norme. Per tale ragione, la destinazione d'uso "parcheggi privati" è espressamente indicata nella disciplina delle destinazioni d'uso delle singole UMI solo quando essa rappresenti la destinazione prevalente, o comunque caratterizzante, l'UMI medesima.

Art. 28 Destinazione d'uso opere di urbanizzazione primaria

1. Rientrano nella categoria di destinazione d'uso "opere di urbanizzazione primaria" le opere e gli spazi di cui all'art. 37, comma 5, della L.R. 1/2005 e cioè:
 - a) strade, piazze, piste pedonali e ciclabili;
 - b) servizi a rete (fognature, gas, energia elettrica, acqua, pubblica illuminazione);
 - c) spazi a verde attrezzato;

2. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "opere di urbanizzazione primaria" è ammessa in ogni UMI, ferme restando la specificità e la vocazione prevalente di ciascuna di esse secondo quanto indicato nelle schede di cui all'Allegato "A" alle presenti norme. Per tale ragione, la destinazione d'uso "opere di urbanizzazione primaria" è espressamente indicata nella disciplina delle destinazioni d'uso di ciascuna UMI solo qualora costituisca la vocazione prevalente e caratterizzante dell'UMI medesima.

Art. 29 Destinazione d'uso opere di urbanizzazione secondaria

1. Rientrano nella categoria di destinazione d'uso "opere di urbanizzazione secondaria" le opere e gli spazi di cui all'art. 37, comma 6, della L.R. 1/2005 ad accezione di quelli riconducibili alla destinazione d'uso "direzionale" di cui all'art. 25, e quindi con particolare riferimento a:
 - a) impianti di potabilizzazione, di depurazione e di smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
 - b) aree verdi;
 - c) strutture con funzioni di centri servizi avanzati alle imprese per l'innovazione e per la società dell'informazione, spazi per incubatori di imprese e laboratori di ricerca.
2. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la destinazione d'uso "opere di urbanizzazione secondaria" è ammessa in ogni UMI ma non è espressamente indicata nelle schede di cui all'Allegato "A" alle presenti norme in quanto mai costituente la vocazione prevalente e caratterizzante dell'UMI.

Art. 30 Destinazioni d'uso diverse da quelle ammesse

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP non sono ammesse destinazioni diverse da quelle previste dall'art. 6.1.2 del "Piano guida del complesso integrato della nautica" approvato con D.C.C. 140/2011 e disciplinate nel dettaglio negli articoli precedenti.
2. Le attività ordinariamente riconducibili a destinazioni d'uso non previste sono consentite solo quando funzionali ad una delle destinazioni ammesse e ad essa legate da un rapporto di complementarità, senza costituire attività autonoma e distinta da quella principale. In particolare sono ammesse funzioni abitative limitatamente:
 - alle unità abitative riservate a custodi o addetti (cosiddetti alloggi di servizio), i quali si considerano a tutti gli effetti con la stessa destinazione d'uso dell'attività principale cui sono annessi;

- alle foresterie destinate ad ospitare temporaneamente addetti non continuativi o personale in servizio temporaneo.

Capo V – Ulteriori disposizioni di carattere generale

Art. 31 Strade

1. Il tracciato delle strade indicate nel PRP ha carattere prescrittivo dal punto di vista dell'impianto urbanistico e funzionale ma è meramente indicativo ai fini esecutivi.
2. In sede di progettazione definitiva ed esecutiva sono pertanto ammesse quelle rettifiche che, in virtù della diversa scala di progettazione e del rilievo diretto sul posto, si rendano necessarie al fine di assicurare la sicurezza della circolazione, la durabilità dell'opera, la sua manutenibilità o altre motivate ragioni, ferme restando le disposizioni del PRP per quanto attiene la loro compatibilità paesaggistica.
3. Rimangono comunque di carattere prescrittivo i seguenti criteri progettuali:
 - a) la viabilità di progetto principale (e cioè quella deputata a garantire il collegamento del porto turistico con le infrastrutture viarie esistenti) deve essere contenuta nei limiti della UMI 01;
 - b) lo schema funzionale della viabilità di nuova realizzazione, specie per quanto attiene il rapporto con la viabilità esistente, deve essere coerente con quello riportato nella tavola PR26;
 - c) il sistema di collegamenti a servizio del porto turistico, sia pedonale e carrabile, deve risultare indipendente dalla viabilità di accesso al porto commerciale;
 - d) i collegamenti a servizio del porto turistico devono garantire che il transito degli autoveicoli degli utenti e dei visitatori rimanga indipendente da quello dei mezzi pesanti diretti alle aree dove sono previste attività di assistenza, rimessaggio e vendita di imbarcazioni da diporto.
4. Qualora, in sede di progetto definitivo, non risulti tecnicamente possibile l'integrale rispetto dei criteri progettuali di cui al comma precedente oppure il loro impatto paesaggistico risulti eccessivo, saranno ammesse soluzioni alternative che, mediante idonei accorgimenti di gestione del traffico e/o limitazioni di accesso ai mezzi pesanti, conseguano analoghi risultati in termini di sicurezza e scorrevolezza del traffico. Restano, in ogni caso, prescrittivi i criteri progettuali di cui alle lettere "a" e "c" del comma precedente.
5. Al fine di garantire un agevole accesso dei mezzi pesanti alle aree portuali in tutte le strade comprese nel perimetro del PRP dovrà essere garantita, in corrispondenza di

sovrappassi, sottopassi od altre strutture sopraelevate, un'altezza libera non inferiore a quella prescritta in corrispondenza di ponti dall'art. 2.2 dell'Allegato al D.M. 04/05/1990 ("Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, la esecuzione e il collaudo dei ponti stradali").

Art. 32 Collegamenti tra il porto turistico ed il tessuto urbano

1. Il progetto definitivo dovrà individuare, anche in funzione dell'articolazione planovolumetrica e funzionale definitiva dell'edificio, una o più percorrenze che consentano un agevole collegamento tra il porto turistico ed il tessuto urbano retrostante così da migliorarne le relazioni.
2. A tal fine saranno da preferire le soluzioni che consentano un organico rapporto con le trasformazioni previste dal Regolamento Urbanistico nei pressi della "Porta a mare" prevista nella UMI 06.

Art. 33 Rapporti degli edifici con le strade

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP non sono prescritte distanze minime delle costruzioni dalle strade.
2. Non si applica, inoltre, alcuna limitazione all'altezza degli edifici in funzione della larghezza stradale per i fini di cui all'art. 7.2.2, ultimo paragrafo, del D.M. 14/01/2008.

Art. 34 Distanza fra edifici

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP la distanza minima tra una parete finestrata e le pareti di edifici frontistanti è stabilita in ml. 10,00.
2. Per distanza tra i fabbricati s'intende la lunghezza del minimo segmento congiungente la proiezione sul piano orizzontale della costruzione e l'analoga proiezione dell'edificio antistante.
3. Ai fini della distanza tra edifici non si considerano elementi architettonici e decorativi, aggetti di gronda, terrazze a sbalzo e altri simili elementi aggettanti.
4. Non si considerano finestrate le pareti dell'edificio (o della porzione di edificio) che presentano solo aperture pertinenti locali per i quali non è prescritto alcun rapporto aeroilluminante e che pertanto potrebbero essere privi di finestre senza alcuna conseguenza di carattere igienico sanitario.

6. In caso di edifici con andamento irregolare in altezza la verifica della distanza tra edifici può essere condotta per ciascun livello, considerando la proiezione sul piano orizzontale delle sole porzioni di edificio soprastanti il piano considerato.
8. Le disposizioni di cui ai commi precedenti non trovano applicazione tra pareti non finestrate o tra pareti, finestrate o meno, di uno stesso edificio.

Art. 35 Distanza dai confini

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP non è prescritta alcuna distanza minima degli edifici dai confini ed è ammessa l'edificazione in aderenza al confine medesimo.
2. Quanto precede, fermo restando il rispetto della distanza minima della costruzione dagli edifici eventualmente antistanti.

Art. 36 Superamento delle barriere architettoniche

1. Tutti gli interventi previsti dal PRP sono soggetti all'integrale applicazione delle disposizioni in materia di superamento delle barriere architettoniche di cui alla L. 13/1989 ed alle relative norme tecniche di cui al D.M. 236/1989.
2. Si applicano inoltre le ulteriori disposizioni in materia di cui alla L.R. 47/1991 ed al Regolamento Regionale emanato con D.P.G.R. n. 41/2009.

Art. 37 Dotazione di parcheggi

1. La dotazione di parcheggi a servizio del porto turistico dovrà risultare non inferiore al parametro di 1,25 posto auto/posto barca, giusto quanto indicato dall'art. 15 dell'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.
2. Detti parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia posta entro una profondità di ml. 6 ml. dal filo mare della banchina stessa.
3. I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.
4. Oltre alla dotazione base di cui al comma 1, dovranno essere assicurate:
 - la dotazione di parcheggi pubblici di cui all'art. 5, nr. 2, del D.M. 1444/1968 e cioè nella misura minima di mq. 40 ogni mq. 100 dei nuovi insediamenti a carat-

- tere commerciale e direzionale, ferma restando la minima dotazione di spazi pubblici complessivamente prescritta dallo stesso art. 5;
- la dotazione di parcheggi privati di cui all'art. 41 sexies della L. 1150/1942 nella misura minima di mq. 1,00 di parcheggio ogni mq. 2,86 di SLP;
 - la dotazione di parcheggi privati a servizio delle attività commerciali prevista dal Regolamento Regionale emanato con D.P.G.R. 1 aprile 2009, n. 15/R.
5. Il numero di posti auto destinati ai pendolari ed al parcheggio libero dovrà risultare complessivamente non inferiore a 1000 posti auto.
 6. La progettazione definitiva dovrà individuare soluzioni di parcheggio differenziate in relazione ai tempi ed alle modalità d'uso e di sosta. Dovranno essere privilegiate soluzioni progettuali che prevedano la realizzazione di involucri architettonicamente ben definiti e coerenti con l'immagine paesaggistica complessiva, ammettendosi (in particolare nella UMI 01), anche soluzioni a silos così da limitare l'uso del suolo e creare immagini percettivamente significative e caratterizzanti.
 7. Per quanto attiene, in particolare, i parcheggi a raso da realizzare nell'UMI 01, la progettazione definitiva dovrà prevedere un equilibrato mix tra le aree a parcheggio e quella a verde al fine mitigare l'impatto visivo delle auto in sosta e di contenere il fenomeno noto come "isola di calore".
 8. In tutti i parcheggi a servizio di attività commerciali, direzionali o di servizio, devono essere previsti appositi spazi, attrezzati con rastrelliere, per la sosta delle biciclette, nella misura di almeno 1 posto bicicletta ogni 10 posti auto.
 9. Negli stessi parcheggi devono essere previsti appositi spazi per la sosta di motocicli nella misura di almeno 1 posto ogni 4 posti auto.
 10. Ove la dotazione di parcheggi prevista dal PRP sia espressa in termini di posti auto, ai fini della verifica della dotazione minima prescritta, si considerano le seguenti equivalenze:
 - due posti motociclo corrispondono ad un posto auto;
 - quattro posti bicicletta corrispondono ad un posto auto.

Art. 38 Aree a verde pubblico

1. Il PRP prevede la realizzazione di un'area a verde pubblico nella zona di Poggio Batteria (UMI 01).
2. La superficie di detta aree dovrà essere non inferiore al 10% dell'area di Poggio Batteria e quindi a mq. 5.000, ferma restando la minima dotazione di spazi pubblici complessivamente prescritta dall'art. 5 del D.M. 1444/1968.

3. La distribuzione delle superfici alberate dovrà essere progettata in funzione del massimo ombreggiamento delle superfici pavimentate o, comunque, destinate alla sosta degli autoveicoli al fine di ridurre il fenomeno noto come “isola di calore”.

Art. 39 Dotazione di servizi igienici

1. Il porto dovrà essere dotato di servizi igienici nella misura minima indicata dall'art. 16 dell'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.
2. Più nel dettaglio, ogni 40 posti barca dovrà essere garantita la seguente dotazione minima:
 - servizi igienici per gli uomini nella misura di nr. 2 wc, nr. 2 orinatoi, nr. 2 lavabi, nr. 1 doccia;
 - servizi igienici per le donne nella misura di nr. 2 wc, nr. 2 lavabi, nr. 1 doccia;
 - una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.
3. Il progetto definitivo provvederà all'esatta collocazione dei servizi igienici, curando la loro distribuzione sull'area e la migliore possibilità di fruizione anche in relazione all'assetto architettonico e funzionale definitivo. In ogni caso i servizi igienici dovranno essere riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dai posti barca serviti
4. Non concorrono alla dotazione minima di cui al presente articolo i servizi igienici a corredo di singoli edifici o attività commerciali o direzionali.

Art. 40 Erogazione energia elettrica

1. Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica nel rapporto minimo di una ogni 4 posti barca.
2. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti.
3. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza.

Art. 41 Illuminazione pontili e piazzali

1. Il sistema d'illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi:
 - aree destinate ad ormeggi;
 - superfici destinate a parcheggio e alla viabilità;

- percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili.
- 2. Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.
- 3. Il sistema d'illuminazione dovrà rispettare le disposizioni di cui all'art. 69 in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso.

Art. 42 Approvvigionamento idrico

1. Al fine di assicurare un agevole rifornimento idrico, la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non deve, di norma, essere superiore a ml. 20.
2. Il numero delle prese di erogazione di acqua deve essere commisurato alla dimensione delle imbarcazioni secondo i seguenti criteri:
 - un rubinetto ogni posto barca per imbarcazioni di lunghezza maggiore a ml. 10;
 - un rubinetto ogni due posti barca per imbarcazioni di lunghezza maggiore tra ml. 7 e ml. 10;
 - un rubinetto ogni quattro posti barca per imbarcazioni di lunghezza fino a ml. 7.
3. Ai fini dell'approvvigionamento idrico delle imbarcazioni è prevista la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da serbatoi con le seguenti capacità:
 - per l'acqua non potabile: 70 mc./giorno ogni 500 posti barca;
 - per l'acqua potabile: 100 mc./giorno ogni 500 posti barca.

Art. 43 Rifornimento carburanti

1. Nell'ambito del porto deve essere prevista una stazione di rifornimento carburanti completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente due imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo d'imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento.
2. La stazione di rifornimento deve essere dotata di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante eventualmente versato in acqua.
3. La stazione di rifornimento dovrà essere collocata in zona isolabile e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Art. 44 Telefoni pubblici

1. Nell'ambito del porto devono essere previste cabine telefoniche pubbliche nella misura di almeno una ogni cento posti barca.

2. Il progetto definitivo provvederà all'esatta collocazione delle cabine telefoniche pubbliche, curando la loro distribuzione sull'area e la migliore possibilità di fruizione anche in relazione all'assetto architettonico e funzionale definitivo.

Art. 45 Pronto soccorso

1. Ai fini della tutela della salute il porto sarà dotato dei seguenti servizi:
 - infermeria attrezzata e medico reperibile;
 - un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.
2. Il progetto definitivo provvederà all'esatta collocazione ed al dimensionamento dell'infermeria, favorendone la miglior accessibilità e fruizione anche in relazione all'assetto architettonico e funzionale definitivo dei singoli edifici.

Titolo III –ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Capo I – Articolazione della disciplina del PRP

Art. 46 Articolazione della disciplina del Piano Regolatore Portuale

1. La disciplina complessiva del PRP si articola in:
 - a) una specifica disciplina urbanistica per gli interventi di nuova edificazione o, comunque, di trasformazione permanente del suolo inedificato, distinta per le diverse Unità Minime di Intervento di cui al successivo art. 47 e contenuta nelle schede di cui all'Allegato "A" alle presenti norme;
 - b) una specifica disciplina funzionale, riferita al porto nel suo complesso e contenuta nel Capo III del presente Titolo;
 - c) una specifica disciplina di indirizzo paesaggistico per gli interventi ricadenti nelle aree suscettibili di incidere sull'assetto del paesaggio e sulla sua percezione, distinta per diverse aree di cui la successivo art. 57 e contenuta nelle schede di cui all'Allegato "B" alle presenti norme.
 - c) una specifica disciplina di tutela ambientale, riferita sia a singoli aspetti delle trasformazioni previste che all'impatto delle medesime nel loro complesso, contenuta nel Capo V del presente Titolo.
2. Le quattro discipline s'integrano e completano vicendevolmente, ferma restando, in caso di contrasto, la prevalenza di quella di cui all'Allegato "A".

Art. 46bis Articolazione in aree funzionali

1. Nel perimetro disciplinato dal PRP sono individuate aree funzionali, sia a terra che a mare.
2. Sono aree funzionali a terra:
 - a) le aree per opere di urbanizzazione;
 - b) le aree a prevalente funzione direzionale e commerciale;
 - c) le aree per funzioni a supporto del diportismo;
 - d) le aree a prevalente funzione di rimessaggio.
3. Sono aree funzionali a mare:
 - a) l'area antistante l'imboccatura del porto;
 - b) l'area per canali di navigazione;
 - c) l'area per ormeggio mezzi pubblici;

- d) l'area per darsena tecnica
 - e) l'area per ormeggio porto turistico.
4. Le trasformazioni e funzioni ammesse nelle aree funzionali a terra sono specificate nella disciplina urbanistica di cui al Capo II del presente Titolo.
 5. L'assetto delle aree funzionali a mare è specificato nella disciplina funzionale di cui al Capo III del presente Titolo.

Capo II – Disciplina urbanistica

Art. 47 Unità Minime di Intervento

1. Il PRP suddivide l'ambito di intervento in 8 Unità Minime di Intervento (UMI) in relazione alle quali detta una specifica disciplina urbanistica.
2. Più esattamente, le UMI sono distinte come segue:
 - UMI nr. 01 (scheda nr. 1) : corrispondente all'area di Poggio Batteria destinata alle funzioni di parcheggio, al verde pubblico ed alla viabilità di accesso;
 - UMI 02 (scheda nr. 2) : corrispondente all'area destinata alle attività ed ai mezzi delle autorità di pubblica sicurezza;
 - UMI nr. 03 (scheda nr. 3) : costituita dall'area destinata alla realizzazione di edifici destinati in prevalenza a parcheggi e collocati al piede della falesia;
 - UMI nr. 04 (scheda nr. 4) : corrispondente all'area destinata alle opere ed edifici da collocare sui moli esistenti e di nuova realizzazione;
 - UMI 05 (scheda nr. 5) : corrispondente all'area di colmata destinata ai servizi di rimessaggio;
 - UMI nr. 06 (scheda nr. 6) : costituita dall'area destinata alla realizzazione degli edifici a prevalente carattere terziario che connoteranno la “porta a mare”;
 - UMI nr. 07 (scheda nr. 7) : costituita dall'area destinata alla realizzazione di edifici a prevalente carattere commerciale nella zona di Poggio Batteria;
 - UMI nr. 08 (scheda nr. 8) : costituita dallo specchio acqueo per gli attracchi e la movimentazione delle imbarcazioni.
3. La perimetrazione delle singole UMI è riportata sui grafici del PRP ed è vincolante nei limiti della scala di rappresentazione propria del livello di pianificazione. Dette perimetrazioni potranno pertanto essere soggette a modeste rettifiche in sede di progettazione definitiva, adeguandosi ai rilievi di dettaglio, ai segni materiali del territorio ed alla diversa scala di rappresentazione propria del progetto architettonico.

4. I progetti per l'attuazione di ciascun intervento edilizio previsto dal PRP dovranno essere estesi almeno all'ambito di una unità minima di intervento. E' ammessa l'attuazione di due o più unità minime d'intervento con un unico progetto.

Art. 48 Disciplina urbanistica di ciascuna UMI

1. La disciplina di intervento in ciascuna UMI è contenuta nella corrispondente scheda dell'Allegato "A" alle presenti norme.
2. Per ciascuna UMI la pertinente scheda precisa:
 - a) la superficie territoriale (valore indicativo);
 - b) la minima area da mantenere permeabile (ove prevista);
 - c) il massimo valore ammesso per la Superficie Lorda di Pavimento (Slp);
 - d) il massimo valore ammesso per il Volume (V);
 - e) il massimo valore ammesso per la Superficie coperta (SC);
 - f) il massimo valore ammesso per l'altezza massima delle costruzioni (Hmax);
 - g) la quota di riferimento da assumere in basso per il calcolo dell'altezza;
 - h) le destinazioni d'uso ammesse;
 - i) le eventuali prescrizioni specificatamente attinenti l'attuazione dell'UMI;
 - l) le eventuali ulteriori indicazioni comunque utili per la progettazione definitiva.
3. Limitatamente ai parametri di cui alle lettere "c" e "d" del comma precedente sono ammessi gli scostamenti di cui all'art. 50, ferme restando le condizioni ivi precisate. Il parametro di cui alla lettera "a" ha valore meramente indicativo e non condiziona l'attuazione degli interventi previsti nella UMI in conformità agli altri parametri previsti dalla scheda.

Art. 49 Contenuti prescrittivi e contenuti indicativi

1. La disciplina urbanistica del PRP contiene elementi che, ai fini della sua attuazione, assumono carattere prescrittivo ed elementi che invece, per gli stessi fini, assumono carattere semplicemente indicativo.
2. Sono elementi prescrittivi i parametri urbanistici di cui al comma 2 dell'art. 48, rispetto ai quali sono ammessi i soli scostamenti di cui al successivo art. 50.
3. Sono elementi indicativi l'assetto planivolumetrico generale e gli schemi grafici contenuti in ciascuna scheda, i quali potranno subire, in sede di progettazione architettonica definitiva, tutti gli aggiustamenti, rettifiche e variazioni proprie della diversa scala di progettazione, non risultando vincolanti né gli allineamenti, né l'ingombro della costruzione, né l'ipotesi di sistemazione esterna.

4. Resta fermo il carattere prescrittivo delle disposizioni di carattere generale di cui al Titolo II delle presenti norme.

Art. 50 Scostamenti ammissibili

1. In sede di progettazione definitiva sono ammessi contenuti scostamenti rispetto alle prescrizioni contenute, per ciascuna UMI, nelle schede di cui all'Allegato "A" alle presenti norme.
2. Detti scostamenti sono ammissibili alle seguenti condizioni :
 - la quantità di Slp costruibile in una determinata UMI può essere incrementata fino al 10% del valore previsto nella pertinente scheda a condizione che detto incremento sia accompagnato da un'equivalente riduzione della SLP nelle altre UMI; in ogni caso la quantità di Slp complessivamente prevista nell'ambito del PRP non potrà superare il valore massimo cumulativamente previsto nelle schede di cui all'Allegato "A";
 - l'eventuale rettifica del perimetro delle UMI, e la conseguente modifica della relativa superficie territoriale, dovrà sempre e comunque essere contenuta nei limiti della zona D.14.2.a individuata dal RU adottato con D.C.C. n. 22 del 27/06/2012.
3. Al fine di assicurare il carattere prescrittivo dei valori complessivi, ciascun progetto o titolo edilizio dovrà essere corredato da uno specifico elaborato dal quale risulti che gli eventuali incrementi della Slp e del Volume siano compresi entro il limite di massimo scostamento di cui al comma 2 e siano integralmente compensati da equivalenti riduzioni nelle altre UMI.

Capo III – Disciplina funzionale

Art. 51 Composizione della flotta tipo

1. La capacità del Polo del Diportismo dovrà essere compresa tra un minimo di 675 posti barca ed un massimo di 825 posti barca.
2. La flotta tipo sarà costituita come segue:
 - numero di imbarcazioni con lunghezza compresa tra ml. 10 m e ml. 20: non superiore al 90% dei posti barca;
 - numero di imbarcazioni con lunghezza maggiore di ml. 20: non inferiore al 10% dei posti barca, di cui almeno un decimo riservato alle imbarcazioni di lunghezza maggiore o uguale a ml. 30 (superyacht).

Art. 52 Posti barca riservati a specifiche attività o funzioni.

1. Ferma restando la composizione della flotta tipo, una predeterminata percentuale di posti barca deve essere riservata a specifiche attività o funzioni.
2. In particolare:
 - una percentuale non inferiore al 10% dei posti barca deve essere riservata ai transiti;
 - una percentuale non inferiore al 10% dei posti barca deve essere riservata al charter nautico ed alle scuole.
3. E' consentita la possibilità di allocazione dinamica delle disponibilità di posti barca fra le due tipologie.
4. Il 50% dei posti riservati alle imbarcazioni in transito non concorre alla definizione del numero di posti barca disponibili e non è quindi computata ai fini della capacità di cui all'art. 51.

Art. 53 Darsena servizi.

1. Il PRP prevede un'area denominata "Darsena servizi" (UMI 02) destinata ad accogliere la flotta dei mezzi delle Autorità di pubblica sicurezza e dei servizi del porto commerciale di Piombino.
2. In detto ambito, oltre alle disposizioni di cui alla pertinente scheda dell'Allegato "A", dovranno essere rispettate le seguenti ulteriori prescrizioni:
 - sviluppo complessivo dei fronti di ormeggio non inferiore a ml. 150 m, da localizzare in posizione prossima all'imboccatura del porto;
 - capacità di 30 posti barca per imbarcazioni di lunghezza fino a ml. 25;
 - area operativa a terra di superficie non inferiore a mq. 3.000 e non superiore a mq. 6.000, nel cui ambito devono essere localizzati i parcheggi pertinenziali e gli edifici di servizio (servizi igienici, spogliatoi, torre dei piloti, uffici, etc.);
 - rapporto di copertura non superiore a mq/mq. 0,30.
 - specchio acqueo di superficie compresa tra un minimo di minimo di ha 0,75 ed un massimo di ha 1,20;
 - quota di del piano di banchina compresa tra un minimo di +1,50 ml. ed un massimo di +2,00 ml. s.m.m.;
 - quota massima dei fondali dei bacini operativi: -4,00 ml. s.m.m.;
 - altezza massima degli edifici rispetto alla quota di banchina: ml. 7,00, fatta eccezione per la torretta piloti per la quale è ammessa una altezza fino ad un massimo di ml. 20,00;

- dotazione minima di parcheggi: 2 posti auto per posto barca.
- 3. Gli edifici della darsena servizi dovranno garantire un'uniformità di linguaggio architettonico con le altre edificazioni previste nel polo del diportismo.

Art. 54 Dimensionamento e caratteristiche dello specchio acqueo

1. In sede di progettazione definitiva del porto dovranno essere assunti a riferimento i parametri dimensionali previsti dal “Piano guida del complesso integrato della nautica” approvato con D.C.C. 140/2011 e, più in generale, quelli stabiliti dal Master Plan “La rete dei porti toscani” approvato con DCR n.72 del 24.07.2007, con particolare riferimento a quelli contenuti nel Capo I dell’Allegato II all’elaborato “Disciplina” (Allegato A – elaborato 5).
2. Detti parametri dimensionali saranno assunti, in particolare, per quanto attiene:
 - canale di accesso al porto (art. 1 della disciplina regionale);
 - imboccatura del porto (art. 2 della disciplina regionale);
 - opere esterne di difesa (art. 3 della disciplina regionale);
 - canali di manovra interni allo specchio portuale (art. 4 della disciplina regionale);
 - dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti (art. 5 della disciplina regionale);
 - passerelle di accesso ai pontili galleggianti (art. 6 della disciplina regionale);
 - dimensione dei posti barca (art. 7 della disciplina regionale).
3. In sede di progetto definitivo è ammesso adottare criteri dimensionali diversi dai riferimenti consigliati per la progettazione a condizione che essi siano adeguatamente motivati anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche e della tipologia del porto.

Art. 55 Standard nautici

1. In sede di progettazione definitiva del porto dovranno essere rispettati gli standard nautici stabiliti dal Master plan “La rete dei porti toscani” approvato con DCR n.72 del 24.07.2007, con particolare riferimento a quelli contenuti nel Capo II (articoli da 8 a 10) dell’Allegato II all’elaborato “Disciplina” (Allegato A – elaborato 5).
2. Detti standard nautici saranno rispettati in particolare, per quanto attiene:
 - mezzi di salvataggio;
 - impianti antincendio;
 - radioassistenza.

Art. 56 Standard ambientali

1. In sede di progettazione definitiva del porto dovranno essere rispettati gli standard ambientali stabiliti dal Master plan “La rete dei porti toscani” approvato con DCR n.72 del 24.07.2007, con particolare riferimento a quelli contenuti nel Capo III (articoli da 11 a 14) dell’Allegato II all’elaborato “Disciplina” (Allegato A – elaborato 5).
2. Fatte salve le più restrittive disposizioni del PRP sulle stesse materie, detti standard ambientali saranno rispettati, in particolare, per quanto attiene:
 - raccolta rifiuti solidi;
 - raccolta delle acque nere;
 - raccolta delle acque di sentina;
 - raccolta oli usati
 - ricambio ed ossigenazione delle acque marine.

Capo IV – Disciplina paesaggistica

Art. 57 Ambiti paesaggistici

1. Il PRP individua nell’ambito territoriale di intervento più ambiti, diversificati per obbiettivi paesaggistici e caratteristiche architettoniche delle costruzioni, a ciascuno dei quali è affidata una specifica missione ai fini della definizione di una immagine paesaggistica di qualità dell’area complessivamente occupata dal polo del diportismo.
2. A tal fine, il PRP individua i seguenti ambiti paesaggistici:
 - Ambito ZP1 (scheda nr. 1) : costituita dal molo sopraflutto di definizione dello specchio acqueo;
 - Ambito ZP2 (scheda nr. 2) : costituita dal complesso dei volumi che involucono i rimessaggi coperti;
 - Ambito ZP3 (scheda nr. 3) : costituita dal complesso di edifici che si strutturano sui moli;
 - Ambito ZP4 (scheda nr. 4) : costituita il complesso edificato ai piedi al promontorio della Tolla;
 - Ambito ZP5 (scheda nr. 5) : costituita dal complesso di edifici da collocarsi nella zona di Poggio Batteria.

Art. 58 Disciplina paesaggistica di ciascun ambito

1. La disciplina paesaggistica del PRP è contenuta nelle schede di cui all'Allegato "B" ove sono esplicitate, per ciascun ambito paesaggistico, le indicazioni che dovranno essere sviluppate in sede di progettazione definitiva al fine di conseguire gli obiettivi di qualità paesaggistica previsti dal PRP.
2. I progetti dei singoli interventi, anche quando non attinenti nuove costruzioni, dovranno pertanto operare un puntuale approfondimento delle indicazioni relative all'ambito paesaggistico ricorrente, sviluppandole alla scala del progetto architettonico e relazionandole ai valori percettivi del polo del diportismo nel suo complesso.

Art. 59 Carattere vincolante della disciplina paesaggistica

1. La disciplina paesaggistica del PRP vincola le successive fasi di progettazione per quanto attiene approccio ed obiettivi del progetto architettonico in relazione ai valori paesaggistici individuati. Lo stesso carattere vincolante non opera nei confronti del risultato architettonico che ne discende, assumendosi che gli stessi obiettivi di qualità paesaggistica possano essere conseguiti con più soluzioni progettuali.
2. Gli eventuali scostamenti rispetto alle indicazioni delle presenti Norme dovranno, in ogni caso, essere adeguatamente motivati e dovrà essere dimostrata l'equivalente o migliore integrazione paesaggistica della soluzione architettonica difforme al fine di definire un nuovo paesaggio costiero di elevata qualità percettiva.
3. Eventuali direttive in ordine al massimo ingombro delle opere di difesa assumono carattere meramente indicativo ed in sede di progetto definitivo o esecutivo sarà possibile discostarsene nella misura strettamente necessaria a garantire l'efficienza delle opere di difesa medesime.

Art. 60 Caratteri architettonici

1. Ferma restando la disciplina paesaggistica di cui all'Allegato "B", le caratteristiche architettoniche e volumetriche dei nuovi edifici dovranno garantire elevati livelli di qualità sia relativamente alla organizzazione degli spazi che dei manufatti.
2. Il linguaggio architettonico sarà preferibilmente contemporaneo e dovrà garantire un'uniformità d'intervento, con elementi che caratterizzano le diverse funzioni, con soluzioni tipologiche omogenee.
3. Gli interventi previsti nell'area di Poggio Batteria, in particolare, dovranno essere finalizzati a caratterizzare il rapporto tra città e mare realizzando un nuovo paesaggio urbano e costiero qualificando le aree a terra e a mare, in funzione delle rispetti-

ve attività, secondo criteri di complementarietà e fornendo un'immagine caratterizzante che risolva il contatto tra area portuale e città migliorandone la percezione del mare e dal mare.

Capo V – Disciplina di tutela ambientale

Art. 61 Tutela della risorsa acqua

1. Il progetto definitivo dovrà prevedere soluzioni tecniche ed impiantistiche finalizzate a conseguire l'autosufficienza idrica del porto turistico.
2. Ove non risulti tecnicamente possibile raggiungere la completa autosufficienza idrica per acqua potabile, gli accorgimenti progettuali dovranno comunque essere tali da contenere il consumo di acqua potabile proveniente dal pubblico acquedotto nel limite massimo del 20% del fabbisogno.
3. Il soddisfacimento del fabbisogno di acqua non potabile sarà, in ogni caso, garantito mediante riutilizzo, previo adeguato trattamento, delle acque piovane e delle acque provenienti da altri processi produttivi o depurativi che recapitano in sito.
4. Al fine di contenere il fabbisogno idrico, il progetto definitivo dovrà valutare prioritariamente l'impiego di tecnologie idonee a ridurre l'esigenza idrica pur mantenendo la qualità del servizio, quali:
 - miscelatori del flusso d'acqua con aria da installare in rubinetti e docce.
 - temporizzatori che interrompono il flusso dopo un tempo predeterminato;
 - sciacquoni per wc a due livelli o con tasto di fermo per graduazione continua.

Art. 62 Autoproduzione di energia elettrica

1. Il progetto definitivo dovrà prevedere soluzioni tecniche e impiantistiche finalizzate a conseguire l'autosufficienza energetica del porto turistico mediante idonei sistemi di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.
2. Ove non risulti tecnicamente possibile raggiungere la completa autosufficienza energetica, gli accorgimenti progettuali dovranno comunque essere tali da contenere il consumo di energia elettrica proveniente dalla rete nel limite massimo del 25% del fabbisogno.
3. Le fonti rinnovabili da valutare in sede di progetto definitivo per conseguire i fini di cui al comma 1 sono prioritariamente:
 - quella idroelettrica;
 - quella solare fotovoltaica.

Art. 63 Misure per favorire l'efficienza energetica delle costruzioni

1. I progetti di tutti gli edifici di nuova costruzione devono risultare conformi ai requisiti prescritti dal D.Lgs. 28/2011 all'anno 2017 per quanto attiene i livelli minimi di produzione energetica da fonti rinnovabili relativi a:
 - consumi previsti per l'acqua calda sanitaria;
 - somma dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria, il riscaldamento e il raffrescamento;
 - indice di prestazione energetica complessiva dell'edificio;
 - potenza elettrica degli impianti alimentati da fonti rinnovabili.
2. Al fine di contenere l'impatto paesaggistico degli impianti alimentati da fonti rinnovabili, è ammessa la loro delocalizzazione rispetto all'edificio al quale afferiscono e la loro concentrazione anche in un unico impianto, o sistema d'impianti, idoneo a garantire le produzioni prescritte ma localizzato in zone prive di controindicazioni di carattere paesaggistico.

Art. 64 Trattamento dei reflui

1. Il trattamento dei reflui dovrà avvenire mediante dispositivi di depurazione idonei al tipo di recapito finale previsto (pubblica fognatura, suolo, corpo idrico).
2. In linea generale è previsto il recapito in pubblica fognatura per i reflui prodotti a quota sensibilmente più elevata rispetto a quella del mare (UMI 07), mentre per quelli prodotti a quota inferiore è prevista la depurazione in sito e, ove non riutilizzati, il recapito in mare.
3. Al fine di garantire la tutela dell'acqua di falda ed il rispetto delle disposizioni per la tutela igienico sanitaria, il trattamento dei reflui dovrà sempre essere tale da potersi definire appropriato secondo quanto disposto dal Regolamento Regionale di attuazione della L.R. 30/2006, approvato con D.P.G.R. n. 46/R del 8 settembre 2008.
4. L'acqua piovana raccolta da moli e banchine dovrà essere adeguatamente trattata e depurata per poi essere immessa in mare. L'acqua piovana raccolta dalle coperture degli edifici dovrà essere conservata per il riutilizzo dopo essere stata sottoposta ai trattamenti appropriati in funzione del tipo di riutilizzo previsto.

Art. 65 Disposizioni in materia di raccolta dei rifiuti

1. Il progetto definitivo dovrà prevedere specifiche soluzioni tecniche e tecnologiche finalizzate a garantire i migliori requisiti ecologici e di fruibilità per quanto attiene la raccolta dei rifiuti.

2. In particolare dovranno essere previste:
 - un adeguato numero di aree attrezzate per agevolare la raccolta differenziata dei rifiuti,
 - l'utilizzo di metodi quali la dotazione di sistemi mobili (bettoline, automezzi) o fissi per la raccolta e il pompaggio delle acque nere e di sentina provenienti dai serbatoi di raccolta ("holding tanks") installati a bordo delle unità da diporto,
 - la dotazione di "isole ecologiche" per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi prodotti a bordo delle imbarcazioni da diporto e per il recupero delle batterie esauste;
 - la dotazione di serbatoio per la raccolta delle acque provenienti dai lavori di rimessaggio;
 - la dotazione di serbatoi per l'accumulo e il recupero degli oli esausti.
3. Gli impianti ed i servizi portuali per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico dovranno essere conformi alle disposizioni di cui all'art. 4 del D.Lgs. 182/2003.
4. Le soluzioni tecniche e tecnologiche adottate per il fine di cui al presente articolo sono precisate nel "Piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti" di cui all'art. 5 del D.Lgs. 182/2003.

Art. 66 Raccolta differenziata dei rifiuti

1. Nell'ambito del PRP deve essere assicurata la raccolta differenziata dei rifiuti urbani riferita almeno ai seguenti flussi:
 - carta;
 - metalli;
 - plastica;
 - vetro.
2. In coerenza con quanto disposto dall'art. 205 del D.Lgs. 152/2006, l'obiettivo di raccolta differenziata deve essere conseguito, fin dal primo anno di gestione, nella misura di almeno il 65% dei rifiuti prodotti.

Art. 67 Impiego di materiali amici del mare

1. Nella realizzazione delle opere prevista dal PRP deve essere privilegiato l'utilizzo di materiali amici del mare (sea-friendly), sia al fine di una migliore percezione visiva che per favorire il massimo attecchimento possibile degli organismi marini.

2. Con particolare riferimento delle opere di difesa portuale, saranno privilegiate tipologie costruttive a scogliera, con mantellate in massi naturali.

Art. 68 Misure di tutela del Santuario dei mammiferi marini

1. Le opere per la realizzazione del polo del diportismo e le modalità per la sua gestione si conformano alle disposizioni del provvedimento "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 ottobre 2001, n. 391.
2. Alle stesse opere e modalità di gestione si applicano inoltre le ulteriori disposizioni di cui al D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 ("Regolamento recante istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno").

Art. 69 Contenimento dell'inquinamento luminoso

1. Nell'ambito del PRP devono essere poste in essere strategie di controllo e riduzione dell'inquinamento luminoso in conformità alle disposizioni di cui al Capo VI della L.R. 24 febbraio 2005, n. 39.
2. In particolare, nell'ambito del PRP trovano applicazione i criteri tecnici di cui all'Allegato "A" alla stessa L.R. 39/2005.

Art. 70 Impiego di materiali riciclati

1. Nelle opere portuali deve essere privilegiato l'utilizzo di materiali riciclati, applicando, ove possibile, i criteri di cui al "Capitolato speciale d'appalto tipo a carattere prestazionale per l'utilizzo di materiali inerti riciclati da costruzione e demolizione" predisposto dalla Giunta Regionale, Direzione generale delle politiche ambientali e territoriali, Settore Rifiuti e Bonifiche.
2. Per le opere di riempimento delle colmate dovrà essere privilegiato l'utilizzo di materiale proveniente da un ciclo di riutilizzo dei materiali.

Art. 71 Bonifica del sito contaminato di interesse nazionale (SIN).

1. Il progetto definitivo dovrà tenere conto degli esiti caratterizzazione dell'area marino costiera esterna all'area portuale avviata da ISPRA il 20/12/2011.
2. Qualora da detto accertamento emerga la necessità di interventi di bonifica ambientale in aree interne al perimetro disciplinato dal PRP, l'attuazione degli interventi

previsti in dette aree rimane subordinato all'esecuzione dei necessari interventi di bonifica ambientale.

Art. 72 Messa a dimora di vegetazione

1. A compensazione degli impatti derivanti dal traffico veicolare previsto, devono essere messe a dimora alberature e altre specie vegetali capaci di sequestrare anidride carbonica sino alla concorrenza di 20 tonnellate annue.
2. Dette alberature e specie vegetali devono essere poste a dimora nelle aree verdi previste nella UMI 01 ma possono essere previste anche in altre UMI, seppur necessariamente in piena terra.
3. Al fine di raggiungere l'indicato livello di anidride carbonica sequestrata, senza pregiudizio per i caratteri funzionali e paesaggistici, è inoltre consentito mettere a dimora alberature e specie vegetali in aree contigue al perimetro del PRP, previo specifico accordo con le proprietà interessate.

Art. 73 Sostegno alla mobilità sostenibile

1. Il progetto definitivo dovrà prevedere soluzioni progettuali che favoriscano la mobilità sostenibile mediante previsione di piste ciclabili e percorsi pedonali capaci di garantire sia un'efficace relazione tra le funzioni interne al PRP che il collegamento tra il porto turistico ed il territorio nel quale si inserisce.
2. Il progetto definitivo dovrà inoltre valutare la possibilità di prevedere un terminale di connessione del porto turistico con la rete di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla linea ferroviaria, anche mediante servizi di bus navetta.
3. Tali connessioni saranno, prioritariamente, finalizzate a garantire l'agevole collegamento tra il porto turistico ed il centro urbano di cui all'art. 32.

Art. 74 Studio dei tempi e degli orari

1. Al fine di contenere le interferenze e garantire la migliore accessibilità ai servizi ed alle funzioni previste nell'ambito del PRP, il progetto definitivo dovrà essere corredato da uno studio sui tempi e sugli orari di fruizione del porto turistico.
2. Detto studio avrà finalità e contenuti analoghi al "Piano di indirizzo e regolazione degli orari" di cui alla L.R. 22/07/1998, n. 38.
3. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano con particolare riferimento al traffico pesante, alle possibili interferenze ed alle misure di mitigazione derivanti da una appropriata regolazione degli orari e dei tempi di accesso.

Art. 75 Tutela della biocenosi

1. Il progetto definitivo, sulla scorta di approfondimenti conoscitivi di dettaglio, dovrà dare espressamente conto delle possibili pressioni esercitate dalle opere progettate sulla biocenosi.
2. In particolare dovranno essere espressamente valutati i possibili impatti:
 - sulla fitocenosi marina;
 - sulla zoocenosi marina.
3. Ove risultino impatti significativi o, comunque, pregiudizievoli, il progetto definitivo dovrà prevedere le conseguenti azioni di tutela o mitigazione, ivi comprese le eventuali azioni di spostamento, reimpianto o ripopolamento.

Art. 76 Azioni di compensazione ambientale.

1. Qualora il progetto definitivo, per motivazioni di carattere tecnico o per altra valida ragione, non riesca a conseguire completamente uno o più degli obiettivi di qualità ambientale stabiliti dal presente Capo, è ammesso compensare il deficit che ne consegue con altre azioni che inducano un equivalente miglioramento della qualità ambientale.
2. Ove si avvalga della descritta possibilità di compensazione, il progetto definitivo dovrà essere corredato da uno specifico studio che dia adeguata dimostrazione tecnica della compensazione ambientale conseguita.

Titolo IV – FATTIBILITA' DELLE TRASFORMAZIONI

Art. 77 Disposizioni generali sulla fattibilità alle trasformazioni

1. In relazione alla fragilità dei luoghi, dedotta dagli studi effettuati sia in sede di pianificazione generale che di pianificazione attuativa, le presenti norme definiscono le condizioni per la fattibilità degli interventi, nel rispetto delle salvaguardie introdotte PS e dal RU nonché dei criteri definiti dal Regolamento Regionale emanato con D.P.G.R. 53/R del 25 ottobre 2011.
2. Le classi di fattibilità relative all'intervento massimo consentito sono definite a livello cartografico nelle schede di cui all'Allegato "C" alle presenti norme

Art. 78 Fattibilità per aspetti geologici

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP, le classi di fattibilità per aspetti geologici sono distinte in:
 - Classe di Fattibilità F.1.g (Fattibilità senza particolari limitazioni);
 - Classe di Fattibilità F.2.g (Fattibilità con normali vincoli);
 - Classe di Fattibilità F.4.g (Fattibilità limitata).
2. La Classe di Fattibilità F.1.g si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.
3. La Classe di Fattibilità F.2.g si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali è risultato necessario indicare la tipologia di indagini e/o specifiche prescrizioni ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia. Nelle aree ricadenti in detta classe si applicano le pertinenti disposizioni previste dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.
4. La Classe di Fattibilità F.4.g si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali la cui attuazione è subordinata alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza individuati e definiti in sede di pianificazione attuativa. Nelle aree ricadenti in detta classe si applicano le pertinenti disposizioni previste dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009. In particolare, in dette aree, l'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica è subordinato alla preventiva messa in sicurezza delle zone interessate.

Art. 79 Fattibilità per aspetti idraulici

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP è prevista una unica Classe di fattibilità per aspetti idraulici è cioè la Classe di Fattibilità F.1.i (Fattibilità senza particolari limitazioni).
2. La Classe di Fattibilità F.1.i si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.
3. Nelle aree ricadenti in detta classe di fattibilità si applicano le pertinenti disposizioni previste dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Art. 80 Fattibilità per aspetti relativi alla tutela della risorsa idrica

1. Nell'ambito territoriale disciplinato dal PRP, le classi di fattibilità per aspetti relativi alla tutela della risorsa idrica sono distinte in:
 - Classe di Fattibilità F.2.t (Fattibilità con normali vincoli);
 - Classe di Fattibilità F.3.t (Fattibilità condizionata).
2. Nelle aree ricadenti in dette classi si applicano le pertinenti disposizioni previste dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.
3. In ogni caso, tutti gli interventi che prevedono, alla fine del ciclo di trattamento dei liquami, lo scarico al suolo devono essere accompagnati da una relazione idrogeologica di fattibilità.

Art. 81 Prescrizioni speciali

1. Nelle aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.F.E.) e molto elevata (P.F.M.E.) individuate e perimetrate dal PS valgono le disposizioni di cui, rispettivamente, all'art. 14 e all'art. 13 delle norme del Piano di Assetto Idrogeologico del bacino regionale Toscana Coste.
2. La realizzazione delle opere nelle aree suddette e in quelle adiacenti potenzialmente interessate indirettamente dai dissesti idrogeologici (nel caso specifico i nuovi terrapieni prossimi al versante di Poggio Batteria) è subordinata alla preventiva realizzazione delle opere di mitigazione. Queste dovranno prevedere sia la stabilizzazione del versante nel suo complesso che di fenomeni locali o puntuali, ivi inclusa la prevenzione degli eventuali effetti della caduta di massi dal versante.

3. Il soggetto attuatore degli interventi di messa in sicurezza è tenuto a trasmettere al Comune e all'Autorità di Bacino dichiarazione, a firma di tecnico abilitato, relativa agli effetti conseguiti con la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, all'eventuale sistema individuato per il monitoraggio ed alla delimitazione delle aree risultanti in sicurezza. L'Autorità di Bacino si esprime sulla coerenza degli studi e del progetto preliminare delle suddette opere.

Titolo V – NORME FINALI

Art. 82 Norma di coordinamento con le attività di valutazione

1. Il rapporto ambientale contenuto nella Valutazione Ambientale Strategica che fa parte integrante del PRP contiene una serie di verifiche di carattere ambientale formulate sulla base dei massimi impatti prevedibili.
2. Qualora in sede attuativa le potenzialità insediative del PRP siano sfruttate solo parzialmente, o comunque siano introdotte apprezzabili variazioni ai valori assunti a riferimento per le attività di valutazione, il progetto definitivo dovrà essere corredato da una specifica verifica che, utilizzando gli stessi criteri oggi assunti, attesti della sostenibilità ambientale della variazione.
3. E' consentito derogare dall'obbligo di cui al comma precedente qualora le variazioni siano riduttive dell'impatto senza essere accompagnate da una corrispondente riduzione delle misure di mitigazione.

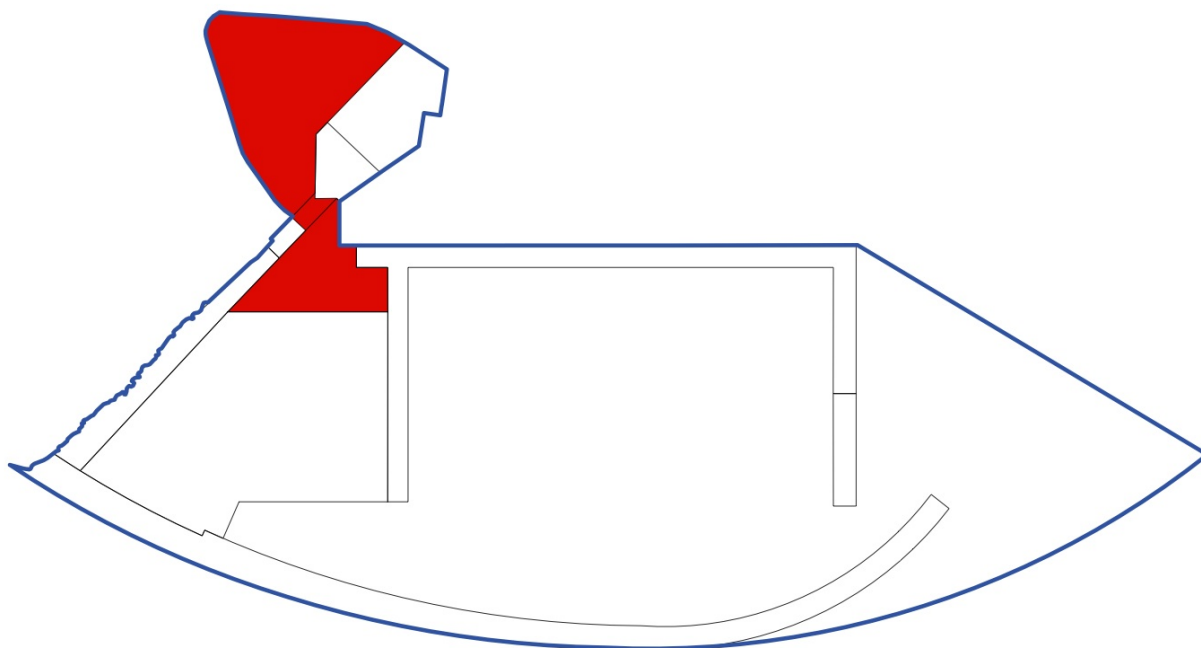
Art. 83 Varianti al PRP

1. Per le varianti al PRP si applicano le stesse procedure seguite per la sua approvazione.
2. Non costituiscono varianti al PRP le modeste modifiche che si rendano necessarie in fase attuativa nei limiti contemplati dalle presenti norme.
3. In ogni caso, al PRP si applicano le disposizioni di ultrattività di cui all'art. 16, comma 12, della L. 1150/1942.

Art. 84 Rimando alla disciplina edilizia comunale.

1. Per tutto quanto non diversamente disciplinato dal PRP o dalle presenti Norme, si rimanda alle prescrizioni di dettaglio del vigente Regolamento Edilizio Comunale.

ALLEGATO “A” :
SCHEDE UNITA’ MINIME DI INTERVENTO (UMI)



NOTE

1. Il progetto definitivo, oltre che parcheggi a raso, potrà prevedere la realizzazione:

a) di parcheggi interrati, nel rispetto delle minima percentuale di aree permeabili prescritta;

b) di parcheggi in struttura, in particolare per la quota di parcheggi riservata alla sosta lunga, privilegiando la realizzazione di silos architettonicamente ben definiti, così da limitare l'impegno di suolo e creare immagini percettivamente significative e caratterizzanti.

2. All'area identificata dalla UMI si sovrappone, nella rappresentazione planimetrica, quella identificata dalla UMI 06 la quale prevede edificazione in quota.

3. In corrispondenza della strada di accesso al porto commerciale si applicano le disposizioni di cui all'art. 31 NTA in ordine all'altezza libera da garantire per il transito dei mezzi pesanti.

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

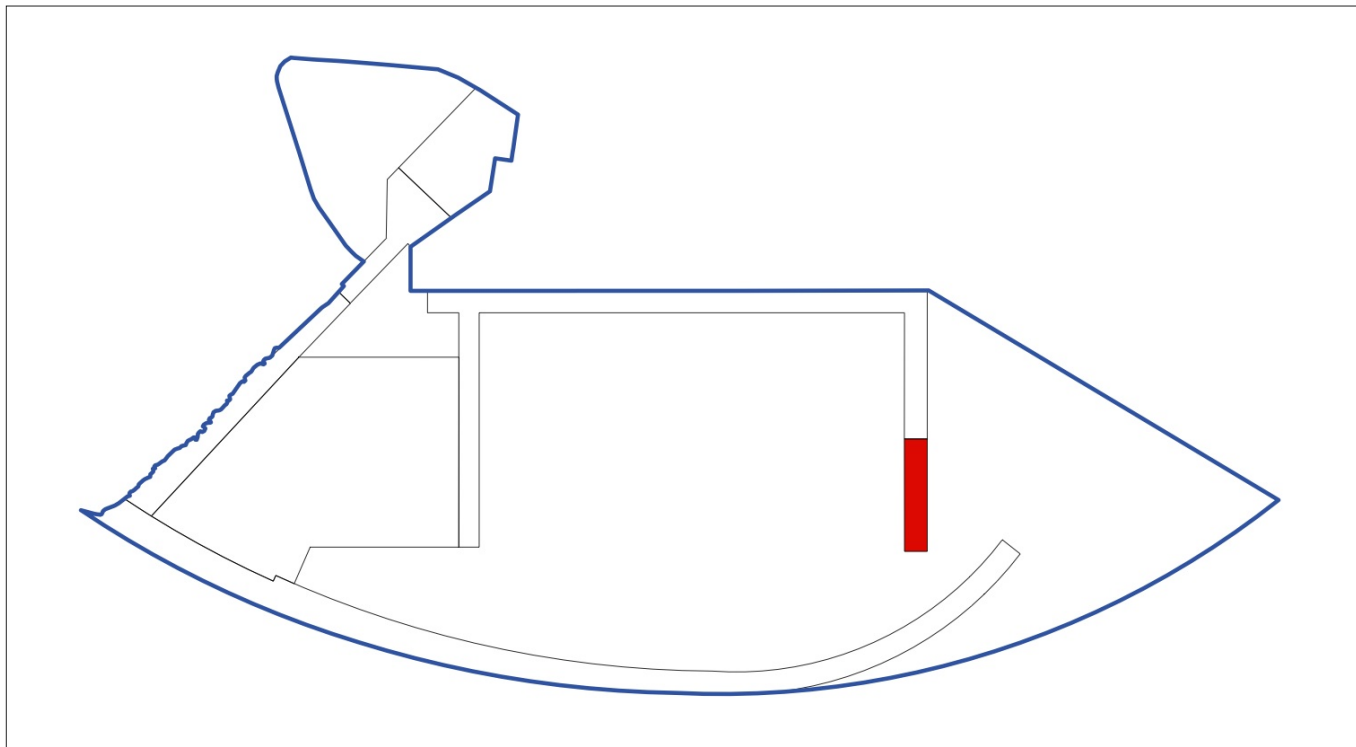
- Opere di urbanizzazione proprie del PRP (viabilità di accesso, parcheggi, verde)
- Altre opere di urbanizzazione (infrastrutture idriche a servizio dello stabilimento SOL)

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	41.100,00
- Area permeabile :	%	25,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	0,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	0,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	0,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	0,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+14,50 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. La dotazione di parcheggi per pendolari e sosta libera dovrà rispettare la dotazione minima di cui all'art. 37 NTA. Le modalità di utilizzo e gestione dei parcheggi sarà disciplinata da apposita convenzione al fine di garantire il mantenimento del servizio in essere all'utenza del porto commerciale/passeggeri.
2. La dotazione di alberature, per numero ed essenza, dovrà contribuire a garantire l'abbattimento di CO2 nella misura minima prescritta dall'art. 72 NTA.
3. La porzione terminale dell'UMI, interessata dalla previsione del corridoio infrastrutturale previsto dal RU adottato, dovrà essere attrezzata a verde o, comunque, con modalità tali da non compromettere l'eventuale rettifica della infrastruttura viaria.



NOTE

1. Le attività di carattere direzionale ammesse sono quelle pertinenti le autorità di pubblica sicurezza ed i servizi del porto commerciale.

2. L'UMI ricade nella Zona Pesaggistiza ZP03 e gli interventi nella medesima sono soggetti alle specifiche disposizioni precisate nella pertinente scheda dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

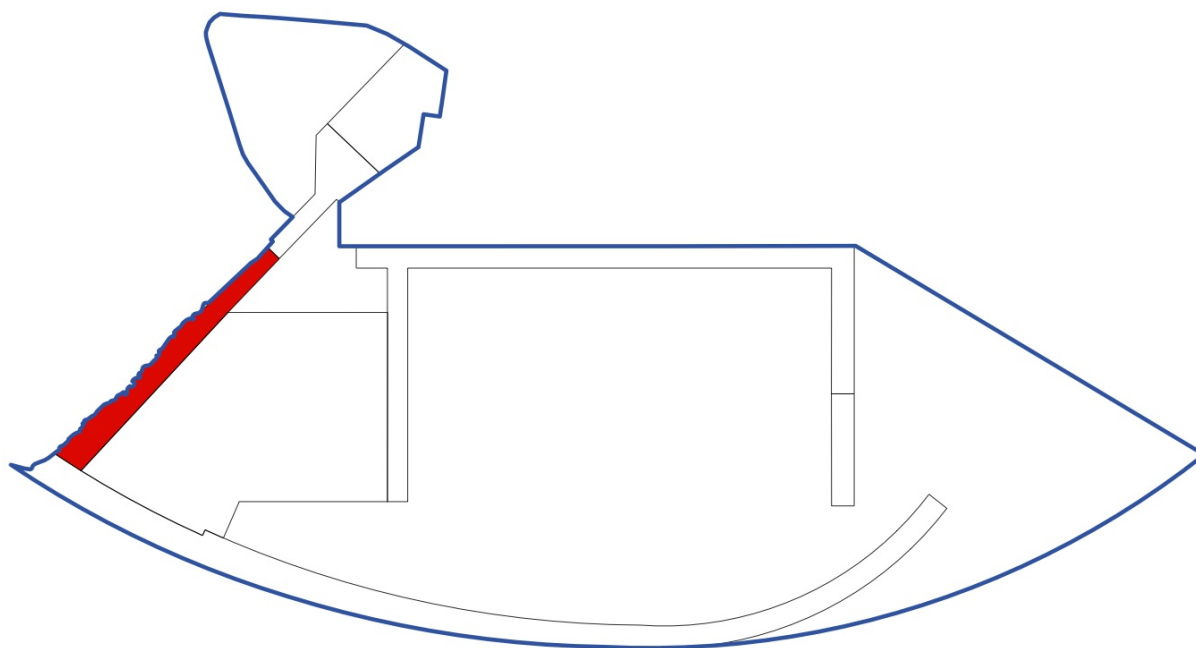
- Direzionale

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	4.500,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	1.000,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	3.500,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	1.200,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	6,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+3,00 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Nell'ambito della UMI deve essere prevista una torretta piloti, la cui altezza può giungere fino al valore massimo di ml. 20,00.
2. A servizio della UMI deve essere riservato uno specchio acqueo di superficie compresa tra un minimo di mq. 7.500 ed un massimo di mq. 12.000.
3. Nella UMI e nello specchio acqueo a corredo della medesima si applicano le particolari disposizioni per la darsena servizi di cui all'art. 53 NTA.



NOTE

1. Gli edifici realizzabili nella UMI devono essere prevalentemente orientati a soddisfare il fabbisogno di parcheggi del porto turistico al fine di conseguire il minimo rapporto tra posti auto e posti barca precisato all'art. 37 NTA. Le eventuali destinazioni diverse dal parcheggio dovranno comunque rimanere contenute entro i valori massimi ammessi dalla presente scheda.

2. L'UMI ricade nella Zona Pesaggistiza ZP04 e gli interventi nella medesima sono soggetti alle specifiche disposizioni precisate nella pertinente scheda dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

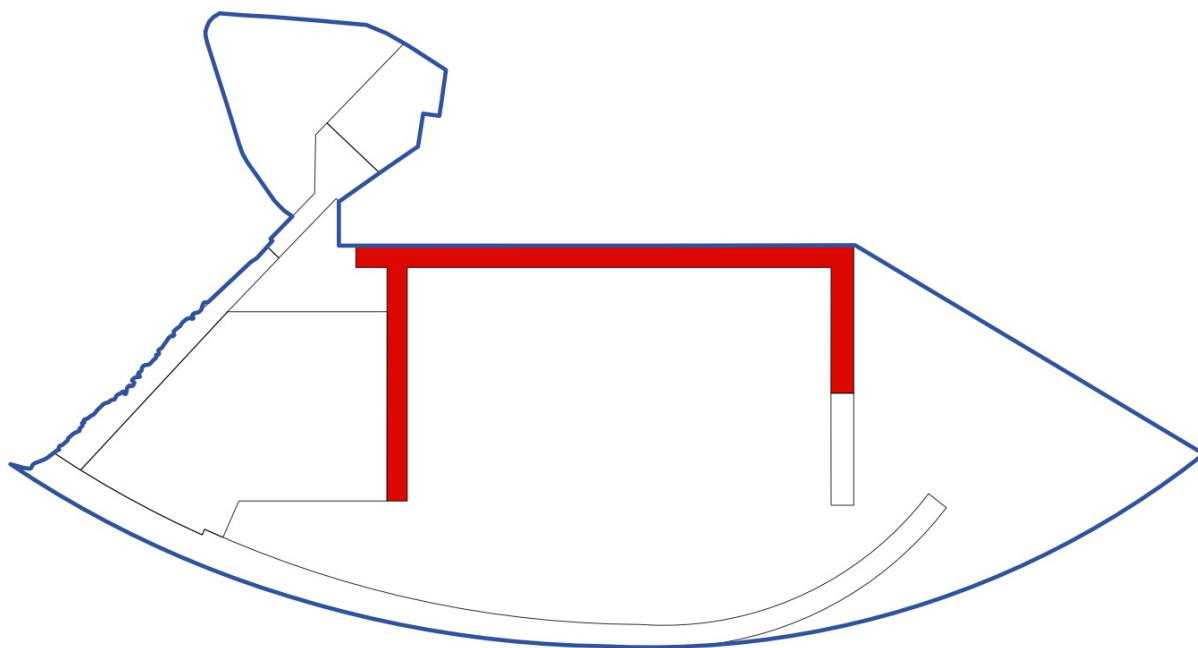
- Parcheggi privati
- Servizi alla persona
- Servizi al cittadino e alle aziende
- Pubblici esercizi
- Esercizi di vicinato

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	7.000,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	1.800,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	6.300,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	7.000,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	9,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+3,00 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Su tutta la superficie della UMI le acque piovane devono essere intercettate e conservate per essere riutilizzate.
2. Il progetto definitivo dovrà prevedere soluzioni progettuali idonee a garantire il collegamento, anche in verticale, con il tessuto urbano che si spinge sul promontorio della Tolla, con particolare riferimento alla necessità di integrazione con il sistema meccanizzato/automatizzato di risalita previsto dal RU adottato nella soprastante area di rigenerazione urbana AT01 (Dossier F, scheda normativa AT01, Porta a Mare)



NOTE

1. Gli edifici realizzabili nella UMI devono essere prevalentemente orientati a soddisfare il fabbisogno di parcheggi del porto turistico al fine di conseguire il minimo rapporto tra posti auto e posti barca precisato all'art. 37 NTA. Le eventuali destinazioni diverse dal parcheggio dovranno comunque rimanere contenute entro i valori massimi ammessi dalla presente scheda.

2. L'UMI ricade nella Zona Pesaggistiza ZP03 e gli interventi nella medesima sono soggetti alle specifiche disposizioni precisate nella pertinente scheda dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

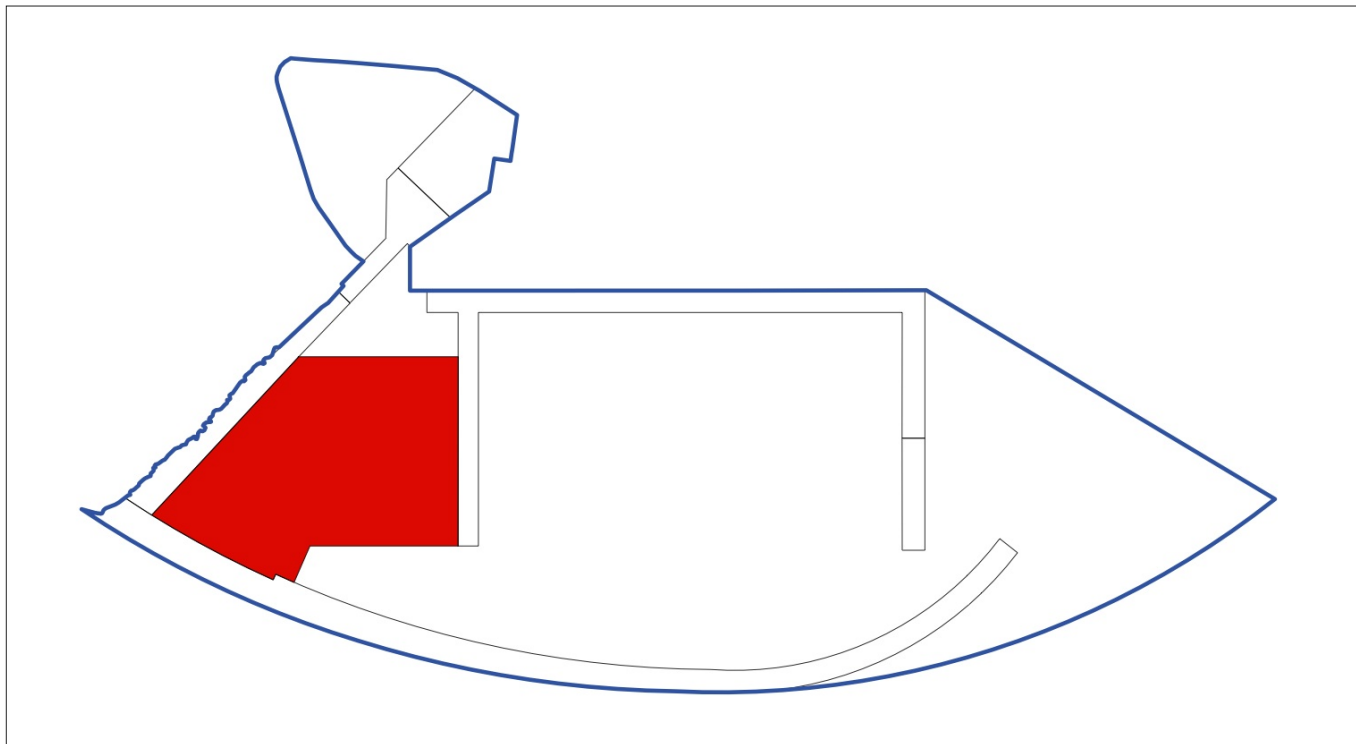
- Parcheggi privati
- Direzionale
- Servizi alla persona
- Servizi al cittadino e alle aziende
- Esercizi di vicinato

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	27.500,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	5.000,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	17.500,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	27.500,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	6,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+3,00 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Su tutta la superficie della UMI le acque piovane devono essere intercettate e conservate per essere riutilizzate.



NOTE

1. L'UMI ricade nella Zona
Pesaggistiza ZP02 e gli
interventi nella medesima sono
soggetti alle specifiche
disposizioni precisate nella
pertinente scheda
dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

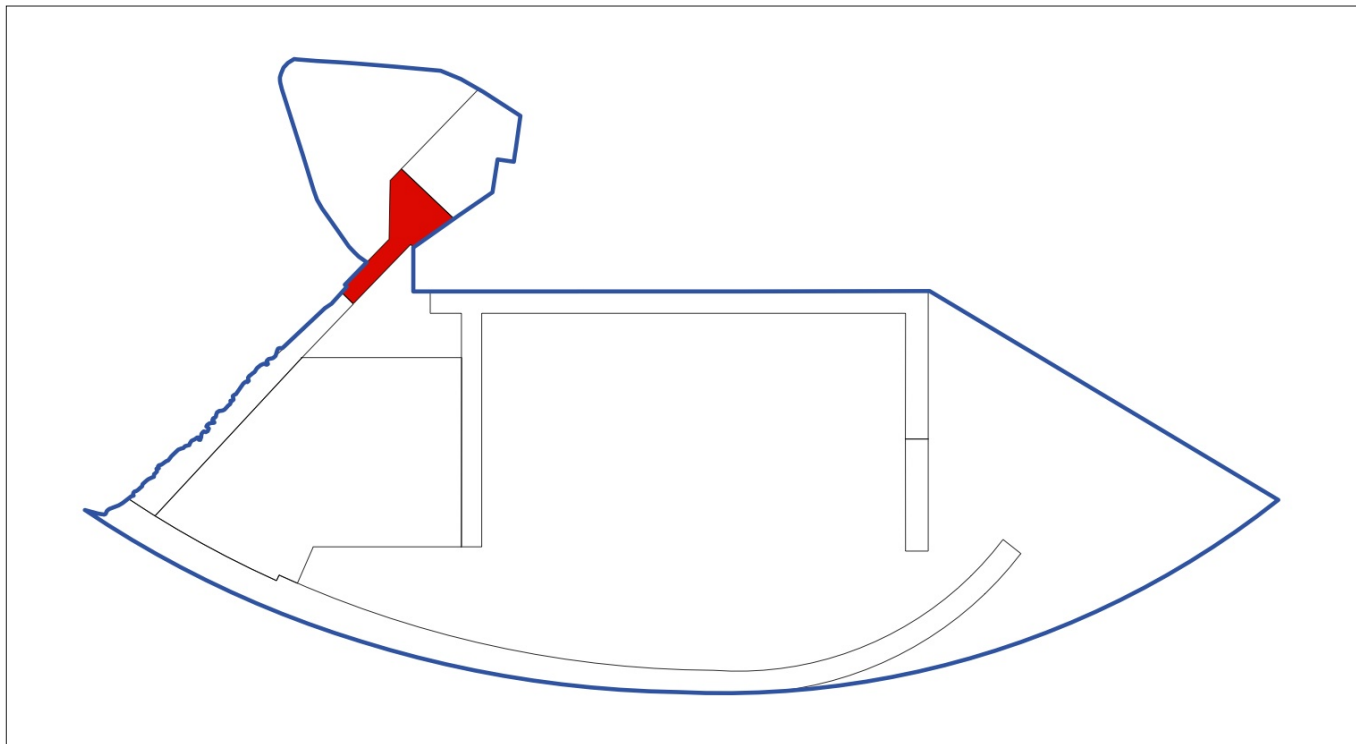
- Produttiva per la portualità
- Produttiva di servizio

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	67.500,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	45.000,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	157.500,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	45.000,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	13,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+3,00 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Su tutta la superficie della UMI le acque piovane devono essere intercettate e conservate per essere riutilizzate.



NOTE

1. Il progetto definitivo potrà prevedere la realizzazione di parcheggi interrati fino a saturazione della superficie della UMI.
2. All'area identificata dalla UMI si sovrappone, nella rappresentazione planimetrica, quella identificata dalla UMI01 posta a quota inferiore.
3. L'UMI ricade nella Zona Pesaggistiza ZP05 e gli interventi nella medesima sono soggetti alle specifiche disposizioni precisate nella pertinente scheda dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

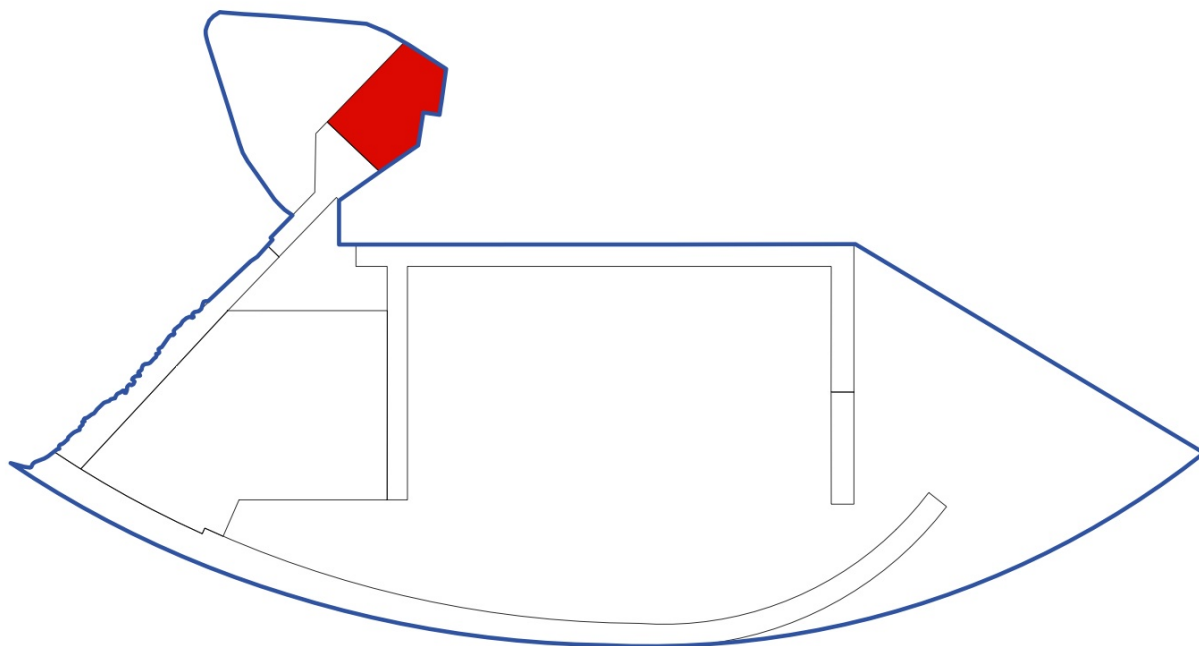
- Pubblici esercizi
- Esercizi di vicinato
- Servizi alla persona
- Servizi al cittadino e alle aziende
- Direzionale
- Alberghi

VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	5.700,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	3.500,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	12.250,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	1.800,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	38,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+3,00 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Su tutta la superficie della UMI, salvo le eventuali aree permeabili residue all'edificazione, le acque piovane devono essere intercettate e conservate per essere riutilizzate.
2. In coerenza con quanto disposto dal Piano Guida per la Nautica, nell'area di Poggio Batteria (UMI06 e UMI07) dovranno essere previsti almeno 2.000 mq di SIp per funzioni amministrative, direzionali e di servizio. Il progetto definitivo potrà allocare detta superficie interamente nella UMI06 o nella UMI07, ovvero parte nella prima e parte nella seconda, fermo restando il valore minimo complessivo.



NOTE

1. Il progetto definitivo potrà prevedere la realizzazione di parcheggi interrati fino a saturazione della superficie della UMI.

2. L'UMI ricade nella Zona Pesaggistiza ZP05 e gli interventi nella medesima sono soggetti alle specifiche disposizioni precisate nella pertinente scheda dell'Allegato B

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

- Medie strutture di vendita
- Esercizi di vicinato
- Centri commerciali
- Pubblici esercizi
- Direzionale
- Servizi alla persona
- Servizi al cittadino e alle aziende

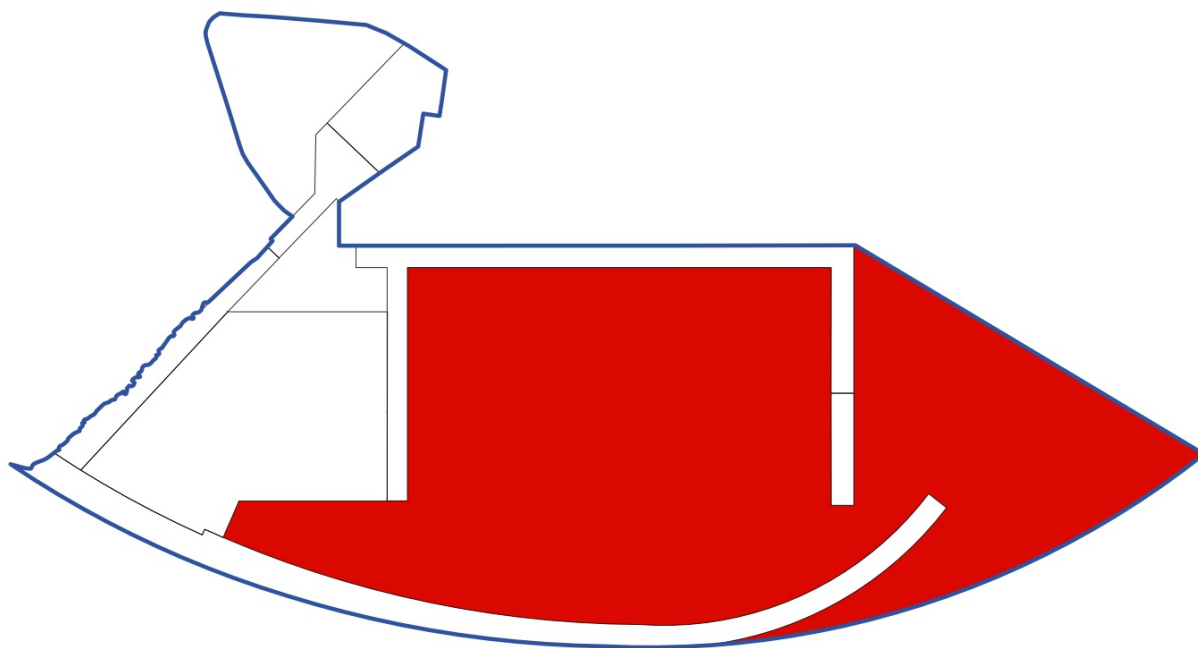
VALORI URBANISTICI

- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	12.000,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	6.000,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	21.000,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	7.000,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	6,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	+14,50 s.l.m.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Su tutta la superficie della UMI, salvo le eventuali aree permeabili residue all'edificazione, le acque piovane devono essere intercettate e conservate per essere riutilizzate.

2. In coerenza con quanto disposto dal Piano Guida per la Nautica, nell'area di Poggio Batteria (UMI06 e UMI07) dovranno essere previsti almeno 2.000 mq di SIp per funzioni amministrative, direzionali e di servizio. Il progetto definitivo potrà allocare detta superficie interamente nella UMI06 o nella UMI07, ovvero parte nella prima e parte nella seconda, fermo restando il valore minimo complessivo.



NOTE

L'UMI può essere interessata da opere di difesa che eccedano i limiti dell'area riservata all'intervento di definizione di suolo DS01 qualora in sede di progetto definitivo e esecutivo se ne ravvisi motivata necessità tecnica.

DESTINAZIONE D'USO

Nella UMI sono ammesse le seguenti categorie di destinazione d'uso:

- Opere di urbanizzazione

(allestimento del bacino per la flotta tipo di cui all'art. 51 NTA))

VALORI URBANISTICI

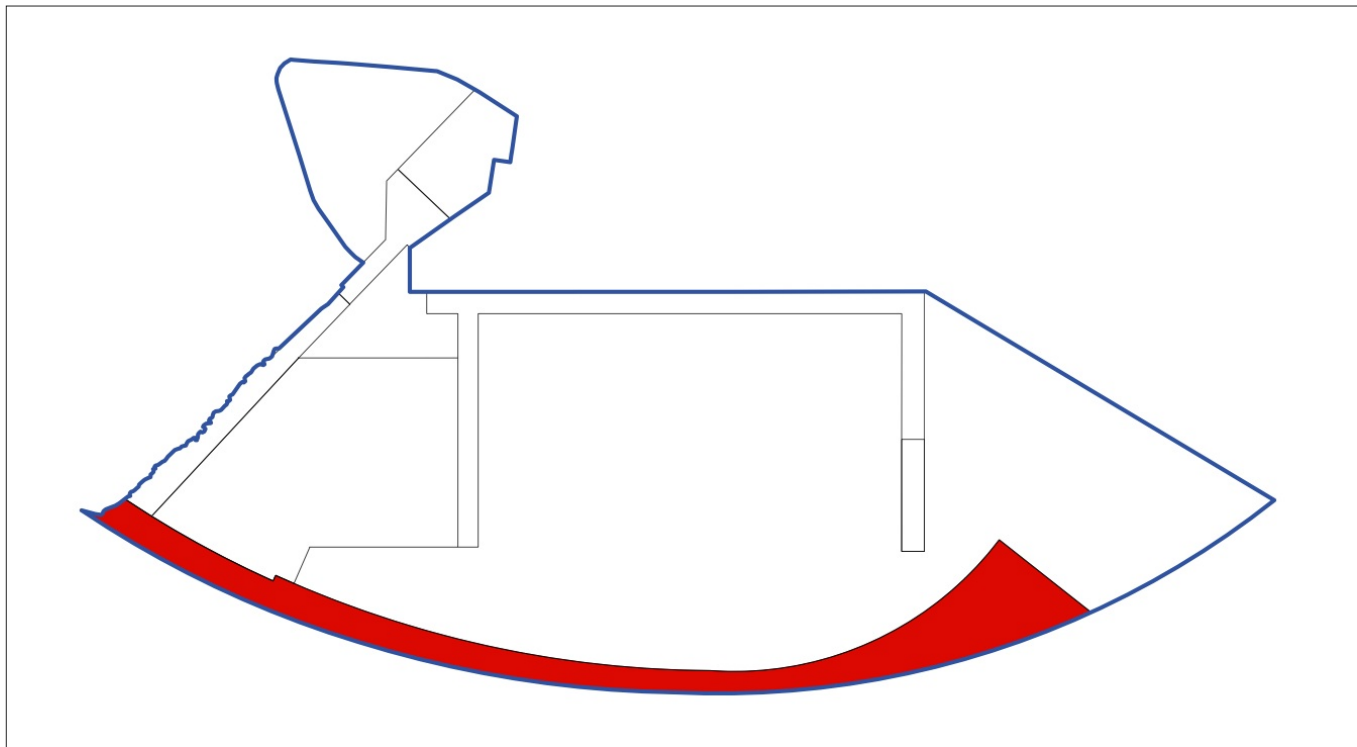
- Superficie territoriale della U.M.I. (indicativa) :	mq.	346.000,00
- Area permeabile :	%	0,00
- Superficie lorda di pavimento (art. 12 NTA) :	mq.	0,00
- Volume (art. 14 NTA) :	mc.	0,00
- Superficie coperta (art. 13 NTA) :	mq.	0,00
- Altezza massima (art. 15 NTA) :	ml.	0,00
- Quota di riferimento (art. 15, c.3, lett. "a", NTA) :	ml.	0,00

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

1. Il bacino deve essere progettato e realizzato in modo da accogliere la flotta tipo di cui all'art. 51 NTA.

2. Nell'ambito della UMI deve essere riservato uno specchio acqueo di superficie compresa tra un minimo di mq. 7.500 ed un massimo di mq. 12.000 a servizio delle funzioni direzionali previste nella UMI02 (darsena servizi).

ALLEGATO “B” :
SCHEDE DI INDIRIZZO PAESAGGISTICO



NOTE

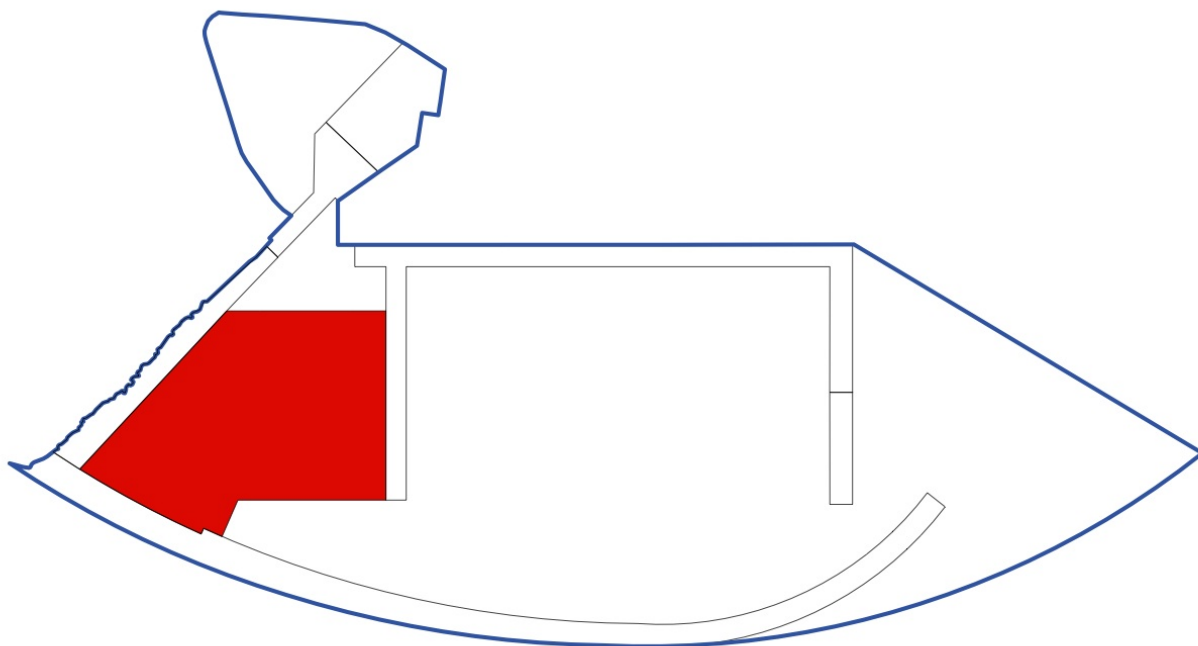
L'opera di difesa prevista nella ZP01 può eccedere i limiti della medesima ed occupare parte dello specchio acqueo di cui alla UMI 08. In tale eventualità all'opera di difesa, anche se esterna alla perimetrazione qui indicata per la ZP01, si applica la disciplina paesaggistica di cui alla presente scheda.

INDIRIZZI PAESAGGISTICI

La ZP01 è rappresentata dal molo sopraflutto di definizione dello specchio acqueo.

Al fine di non costituire ostacolo percettivo nelle viste dal mare e verso il mare, si prevede che l'opera di difesa portuale sia costituita da un muro di coronamento di altezza non superiore a ml. 6 s.m.m., salvo maggiori altezze che si rendano necessario, in sede di progetto definitivo e esecutivo, al fine di garantire la migliore funzionalità dell'opera di difesa.

Per l'opera di difesa saranno privilegiate tipologie costruttive a scogliera, con mantellate in massi naturali, ferma restando l'ammissibilità delle diverse soluzioni previste dall'art. 67 NTA.



NOTE

Gli edifici destinati al rimessaggio ed alle attività produttive per la portualità devono essere articolati in maniera da contenerne l'incidenza sulla visibilità dalla costa adottando soluzioni architettoniche che, declinando a livello progettuale il concetto di leggerezza, ne mitighino l'impatto paesaggistico.

INDIRIZZI PAESAGGISTICI

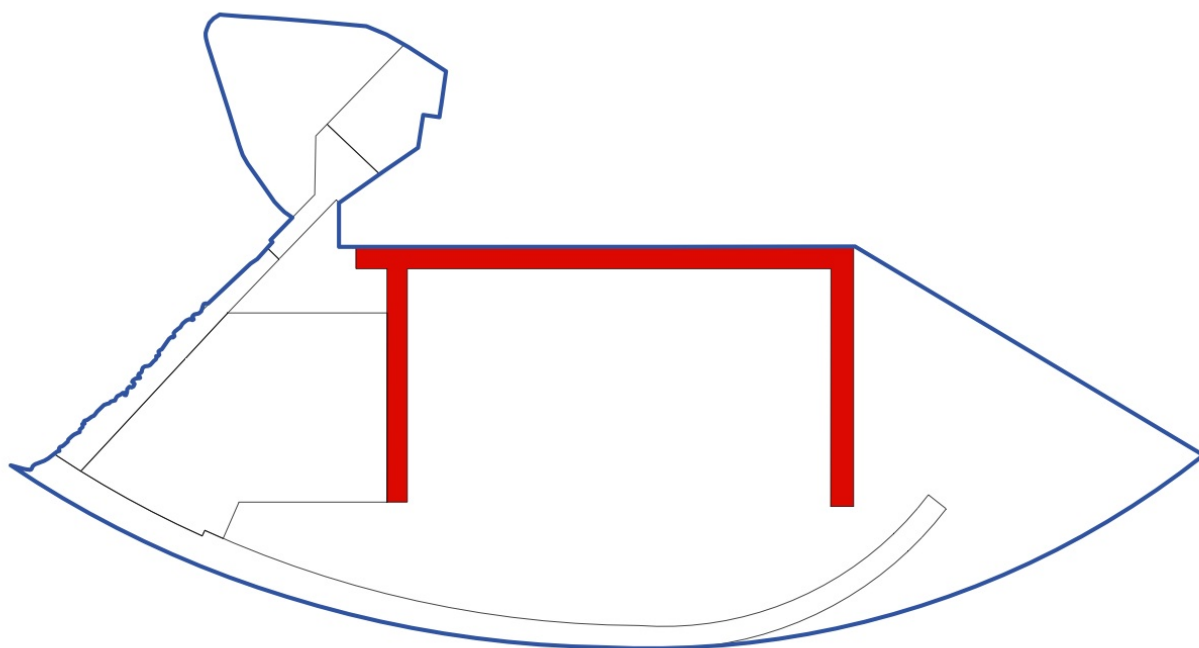
E' costituita dal complesso dei volumi che involucrano i rimessaggi coperti. Dal punto di vista della specificità della propria qualità paesaggistica questa zona dovrà assolutamente rintracciare gli elementi per costituirsi valore d'insieme.

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 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.



NOTE

Nel fronte edificato previsto lungo il molo commerciale devono essere evitate coperture in cemento armato a livello del secondo pian, privilegiando strutture leggere, ove possibile trasparenti o in grigliato, al fine di mitigare l'impatto paesaggistico e stabilire un rapporto di connessione organico e armonico con il molo commerciale esistente.

INDIRIZZI PAESAGGISTICI

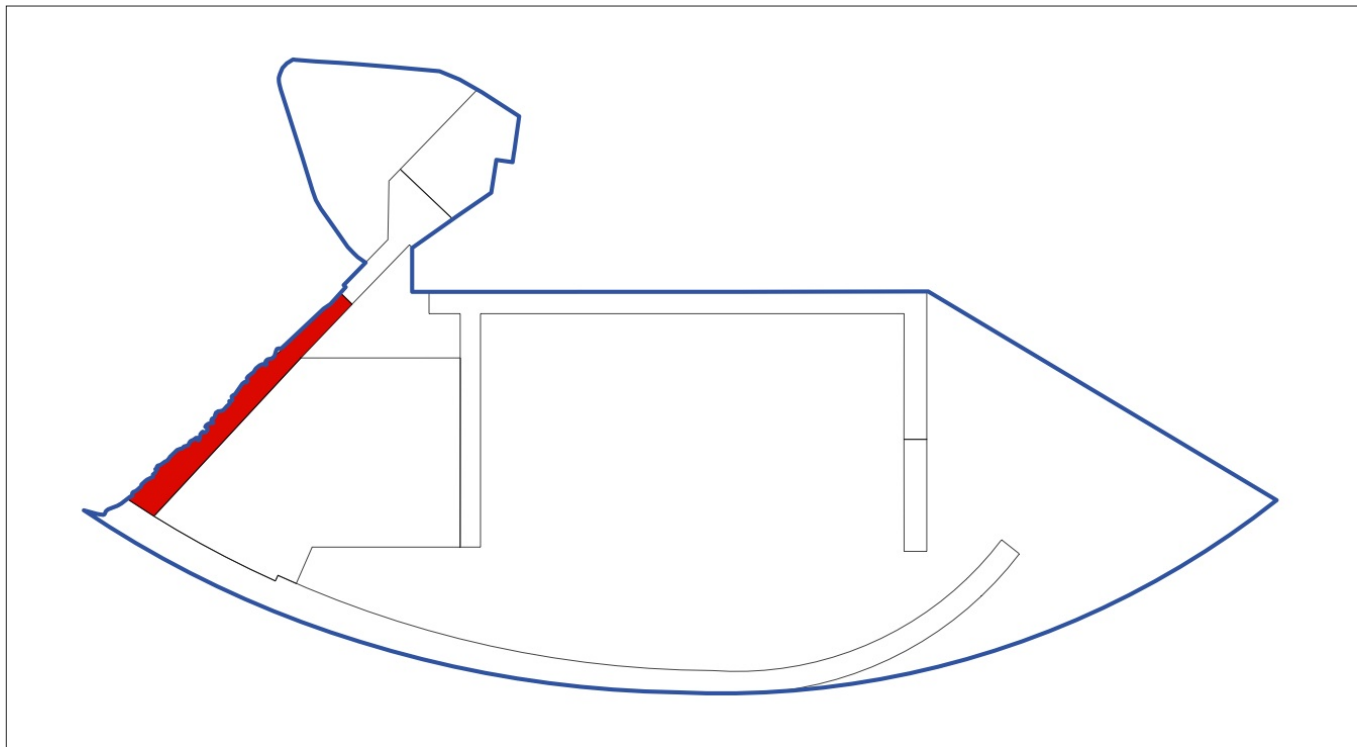
Rappresenta il complesso di edifici che si struttura sul molo sottoflutto e sull'attuale molo sopraflutto.

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. 6 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.



NOTE

Il fronte edificato lungo la Tolla deve essere articolato e mantenuto staccato dal piede della falesia rocciosa al fine di tutelare la morfologia dei luoghi e del rapporto visuale con il promontorio retrostante.

INDIRIZZI PAESAGGISTICI

Costituisce il complesso edificato ai piedi al promontorio della Tolla.

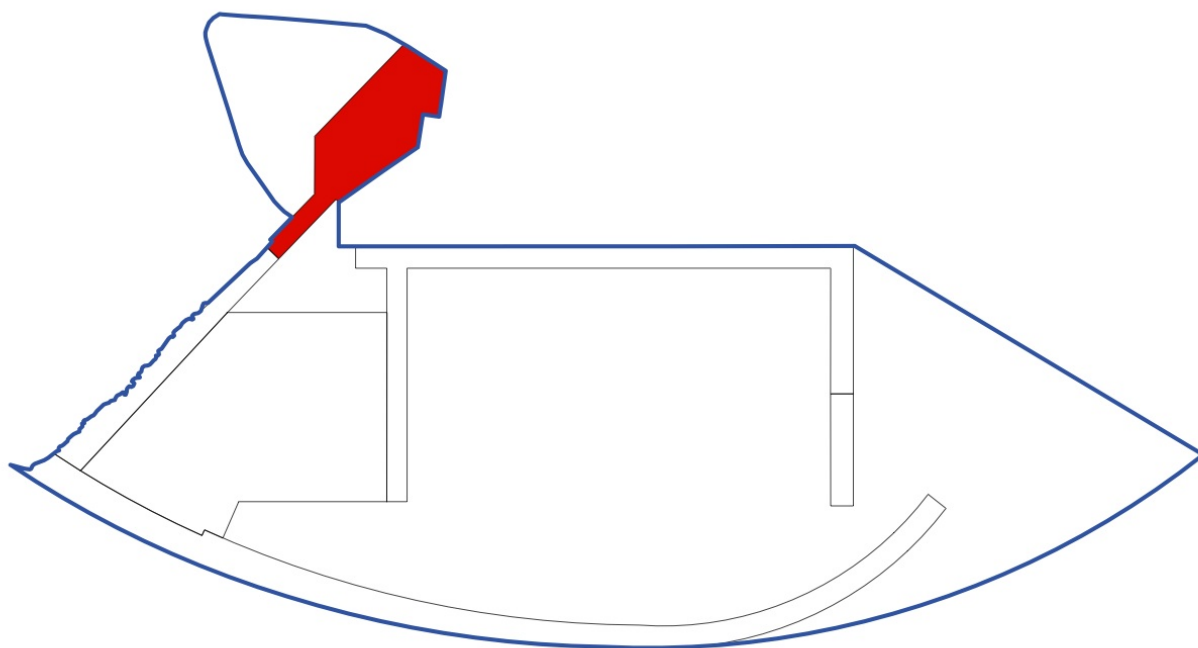
La zona rappresenta la delimitazione ovest del polo diportistico e deve confrontarsi con la falesia in frana attiva ad est del promontorio che domina il complesso.

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.



NOTE

INDIRIZZI PAESAGGISTICI

Rappresenta il complesso di edifici da collocarsi su Poggio Bateria.

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 Bateria 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:

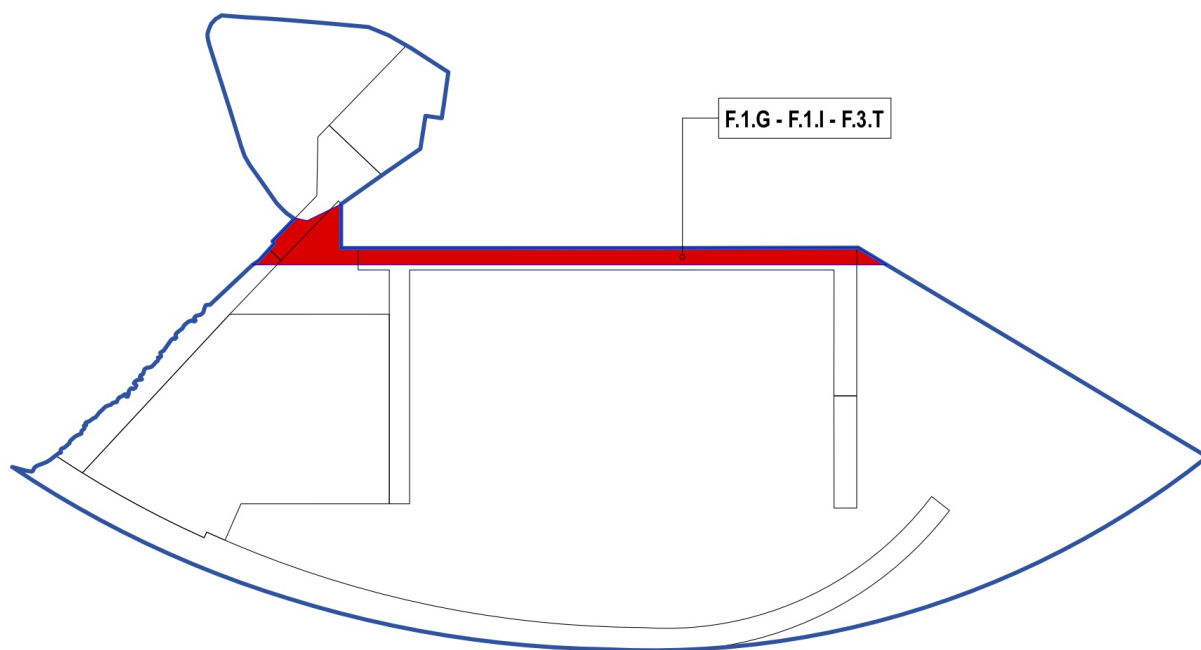
- efficiente cerniera distributiva
- luogo accentratore di servizi e funzioni
- limen tra area pre-portuale e aree del porto commerciale e del polo diportistico
- terminale nord del complesso lineare di edifici da realizzarsi in prosecuzione della ZP4

Ed è proprio per la sua rilevanza che la ZP5 dovrà rispondere a quasi tutti i requisiti indicati nel capitolo "Le interpretazioni del paesaggio" della Relazione Generale.

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.

ALLEGATO “C” :
SCHEDE DI FATTIBILITA’ DELLE TRASFORMAZIONI

ALLEGATO C



Fattibilità geologica

Classe F.1.G (fattibilità senza particolari limitazioni)

Per le previsioni urbanistiche ed infrastrutturali non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.

I progetti degli interventi dovranno comunque essere supportati da specifiche ed adeguate indagini geognostiche, che amplino le conoscenze sulle caratteristiche litologiche e le problematiche evidenziate.

Fattibilità idraulica

Classe F.1.I (fattibilità senza particolari limitazioni)

Non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia. Tuttavia, anche in queste aree, è necessario condurre specifiche analisi sulla funzionalità del sistema di scolo delle acque meteoriche, verificandone l'efficienza sia nello stato attuale che in quello di progetto, estendendo l'indagine all'area scolante attraverso un rilievo di dettaglio della rete drenante, in modo da definire i rapporti gerarchici tra le varie linee di drenaggio delle acque superficiali. L'attenzione dovrà essere posta particolarmente ai tratti tombati ed agli attraversamenti viari ed infrastrutturali che, in caso di insufficienza (riferita ad eventi con tempo di ritorno trentennale, Tr30, per le fognature bianche e duecentennale, Tr200, per i corsi d'acqua), dovranno essere opportunamente adeguati.

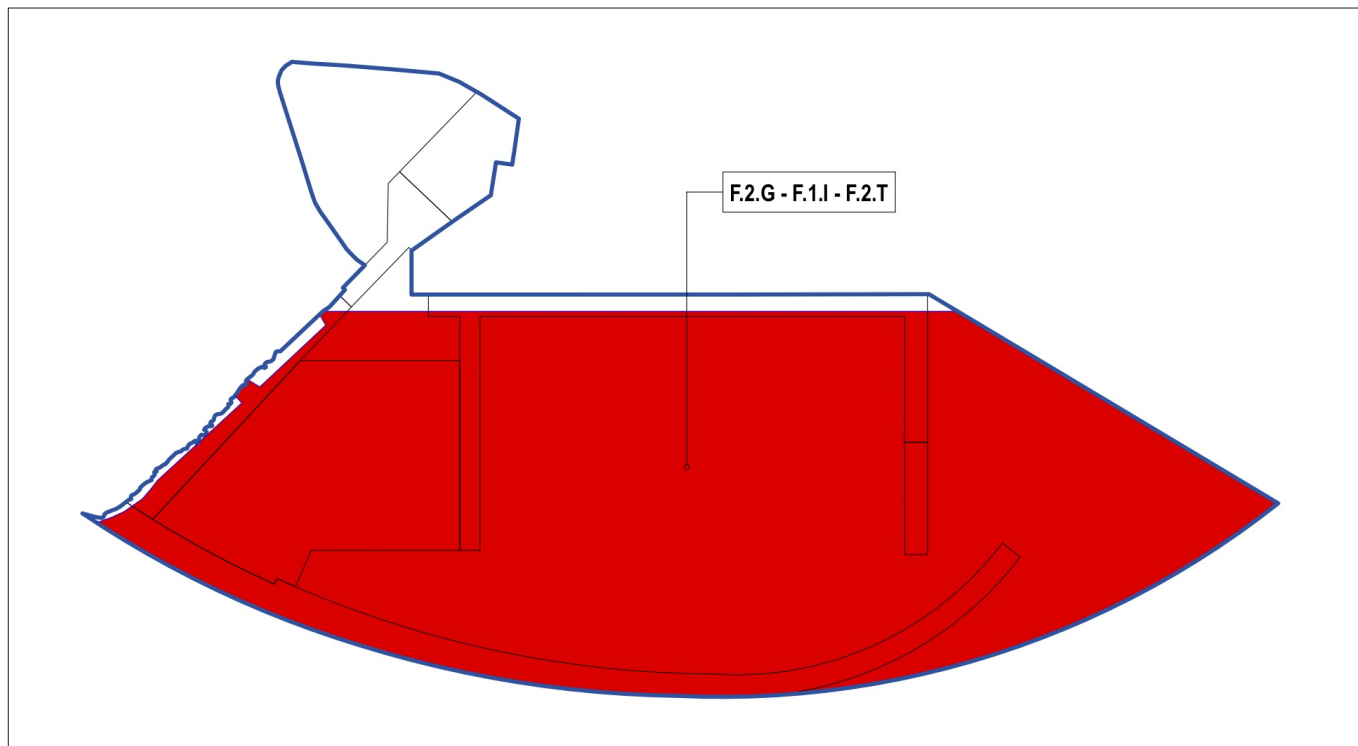
Fattibilità tutela corsi d'acqua

Classe F.3.T (fattibilità condizionata)

In queste zone sono da attuarsi le disposizioni di tutela proprie della Classe F.3.T e precisate dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Restano ferme le più restrittive disposizioni in materia di tutela ambientale di cui al Capo V delle presenti norme.

ALLEGATO C



Fattibilità geologica

Classe F.2.G (fattibilità con normali vincoli)

L'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica è subordinata all'effettuazione e alle risultanze di un'apposita indagine geognostica e geotecnica a norma delle vigenti norme, statali e regionali, valutando comunque l'opportunità di interventi di bonifica e di miglioramento dei terreni e/o l'adozione di tecniche di fondazione di un certo impegno.

Le indagini geognostiche devono costituire integrazione al quadro conoscitivo del PRP e pertanto i dati bibliografici di qualunque provenienza sono ammissibili soltanto a integrazione della campagna geognostica effettuata, oppure a condizione che siano relativi all'ambito specifico dell'intervento.

I progetti di ogni intervento dovranno essere supportati da studi di dettaglio afferenti a un intorno significativo del sito dell'intervento, non inferiore a:

- a) un'area di raggio pari a 200 metri ove si tratti di un intervento puntuale, quale la realizzazione di un singolo edificio;
- b) una fascia laterale, ovvero perimetrale, non inferiore a 200 metri ove si tratti di interventi lineari, quali elementi di viabilità o impianti a rete, ovvero di interventi riguardanti ambiti areali, quali lottizzazioni edificatorie o modifiche morfologiche dei terreni.

Fattibilità idraulica

Classe F.1.I (fattibilità senza particolari limitazioni)

Non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia. Tuttavia, anche in queste aree, è necessario condurre specifiche analisi sulla funzionalità del sistema di scolo delle acque meteoriche, verificandone l'efficienza sia nello stato attuale che in quello di progetto, estendendo l'indagine all'area scolante attraverso un rilievo di dettaglio della rete drenante, in modo da definire i rapporti gerarchici tra le varie linee di drenaggio delle acque superficiali. L'attenzione dovrà essere posta particolarmente ai tratti tombati ed agli attraversamenti viari ed infrastrutturali che, in caso di insufficienza (riferita ad eventi con tempo di ritorno trentennale, Tr30, per le fognature bianche e duecentennale, Tr200, per i corsi d'acqua), dovranno essere opportunamente adeguati.

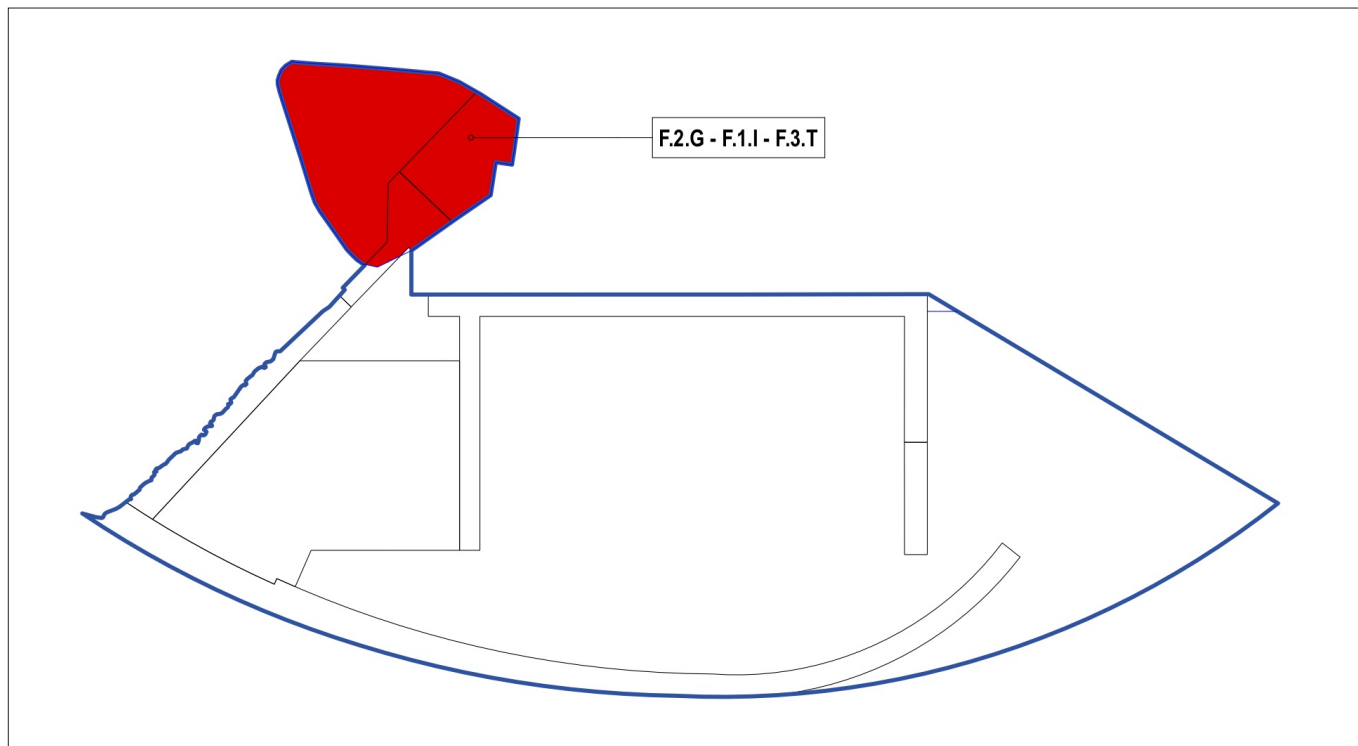
Fattibilità tutela corsi d'acqua

Classe F.2.T (fattibilità con normali vincoli)

In queste zone sono da attuarsi le disposizioni di tutela proprie della Classe F.2.T e precisate dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Restano ferme le più restrittive disposizioni in materia di tutela ambientale di cui al Capo V delle presenti norme.

ALLEGATO C

**Fattibilità geologica****Classe F.2.G (fattibilità con normali vincoli)**

L'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica è subordinata all'effettuazione e alle risultanze di un'apposita indagine geognostica e geotecnica a norma delle vigenti norme, statali e regionali, valutando comunque l'opportunità di interventi di bonifica e di miglioramento dei terreni e/o l'adozione di tecniche di fondazione di un certo impegno.

Le indagini geognostiche devono costituire integrazione al quadro conoscitivo del PRP e pertanto i dati bibliografici di qualunque provenienza sono ammissibili soltanto a integrazione della campagna geognostica effettuata, oppure a condizione che siano relativi all'ambito specifico dell'intervento.

I progetti di ogni intervento dovranno essere supportati da studi di dettaglio afferenti a un intorno significativo del sito dell'intervento, non inferiore a:

- a) un'area di raggio pari a 200 metri ove si tratti di un intervento puntuale, quale la realizzazione di un singolo edificio;
- b) una fascia laterale, ovvero perimetrale, non inferiore a 200 metri ove si tratti di interventi lineari, quali elementi di viabilità o impianti a rete, ovvero di interventi riguardanti ambiti areali, quali lottizzazioni edificatorie o modifiche morfologiche dei terreni.

Fattibilità idraulica**Classe F.1.I (fattibilità senza particolari limitazioni)**

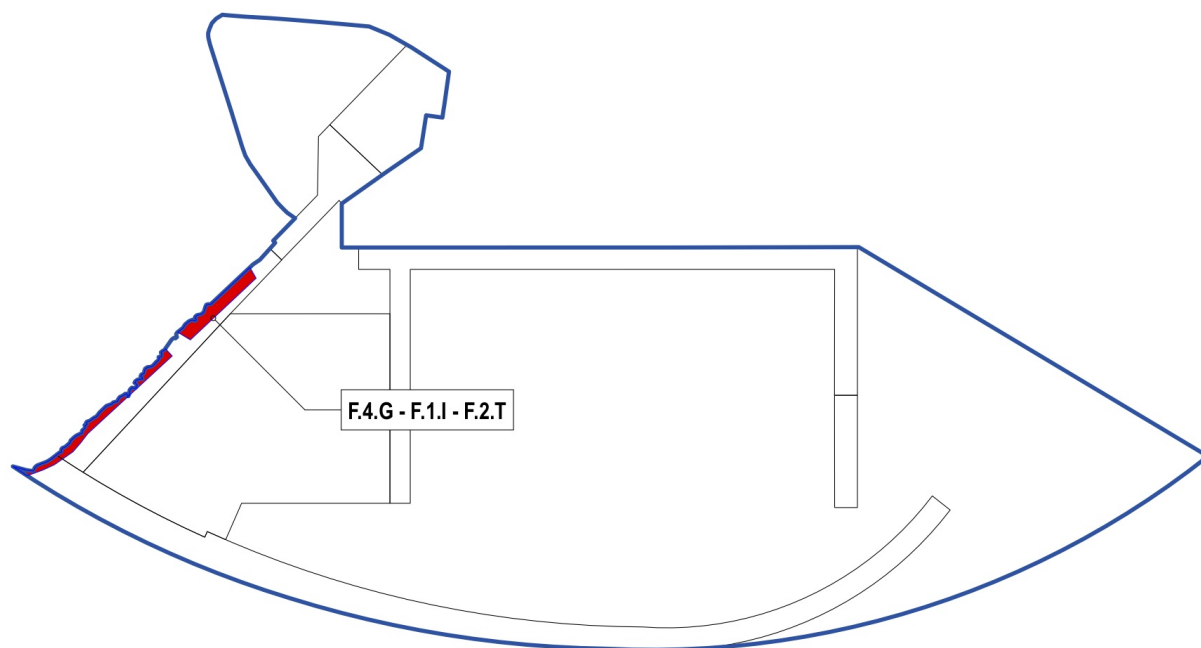
Non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia. Tuttavia, anche in queste aree, è necessario condurre specifiche analisi sulla funzionalità del sistema di scolo delle acque meteoriche, verificandone l'efficienza sia nello stato attuale che in quello di progetto, estendendo l'indagine all'area scolante attraverso un rilievo di dettaglio della rete drenante, in modo da definire i rapporti gerarchici tra le varie linee di drenaggio delle acque superficiali. L'attenzione dovrà essere posta particolarmente ai tratti tombati ed agli attraversamenti viari ed infrastrutturali che, in caso di insufficienza (riferita ad eventi con tempo di ritorno trentennale, Tr30, per le fognature bianche e duecentennale, Tr200, per i corsi d'acqua), dovranno essere opportunamente adeguati.

Fattibilità tutela corsi d'acqua**Classe F.3.T (fattibilità condizionata)**

In queste zone sono da attuarsi le disposizioni di tutela proprie della Classe F.3.T e precisate dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Restano ferme le più restrittive disposizioni in materia di tutela ambientale di cui al Capo V delle presenti norme.

ALLEGATO C



Fattibilità geologica

Classe F.4.G (fattibilità limitata)

L'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica è subordinato alla preventiva messa in sicurezza delle zone interessate.

Il progetto definitivo dovrà approfondire nel dettaglio i fenomeni geomorfologici in atto e dettagliare le soluzioni per il ripristino della sicurezza dei luoghi che saranno vincolanti per la fattibilità delle trasformazioni.

Gli interventi di messa in sicurezza dovranno essere tali da non pregiudicare le condizioni di stabilità nelle aree adiacenti, da non limitare la possibilità di realizzare interventi definitivi di stabilizzazione dei fenomeni franosi, da consentire la manutenzione delle opere di messa in sicurezza.

Dovranno poi essere predisposti ed attivati gli opportuni sistemi di monitoraggio in relazione alla tipologia del dissesto.

L'avvenuta messa in sicurezza conseguente la realizzazione ed il collaudo delle opere di consolidamento, gli esiti positivi del sistema di monitoraggio attivato e la delimitazione delle aree risultanti in sicurezza devono essere certificati.

Fattibilità idraulica

Classe F.1.I (fattibilità senza particolari limitazioni)

Non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia. Tuttavia, anche in queste aree, è necessario condurre specifiche analisi sulla funzionalità del sistema di scolo delle acque meteoriche, verificandone l'efficienza sia nello stato attuale che in quello di progetto, estendendo l'indagine all'area scolante attraverso un rilievo di dettaglio della rete drenante, in modo da definire i rapporti gerarchici tra le varie linee di drenaggio delle acque superficiali. L'attenzione dovrà essere posta particolarmente ai tratti tombati ed agli attraversamenti viari ed infrastrutturali che, in caso di insufficienza (riferita ad eventi con tempo di ritorno trentennale, Tr30, per le fognature bianche e duecentennale, Tr200, per i corsi d'acqua), dovranno essere opportunamente adeguati.

Fattibilità tutela corsi d'acqua

Classe F.2.T (fattibilità con normali vincoli)

In queste zone sono da attuarsi le disposizioni di tutela proprie della Classe F.2.T e precisate dalle "Norme geologico-tecniche di fattibilità" di cui all'Allegato 1 alle NTA del PRG modificato con D.C.C. n. 64 del 15/04/2009.

Restano ferme le più restrittive disposizioni in materia di tutela ambientale di cui al Capo V delle presenti norme.