



COMUNE DI MONTE ARGENTARIO

SP_01 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

*con revisioni 2013 a seguito del Decreto di Pronuncia di compatibilità
ambientale Prot. DVA - 2011 - 0001825 del 28/01/2011*

Regione
Toscana



PIANO REGOLATORE PORTUALE





Comune di Monte Argentario

Sindaco

Assessore all' Economia del Mare

Dirigente Settore Demanio

Responsabile del Procedimento

Garante della Comunicazione

Arturo Cerulli

Alfredo Ballerano

Dott. Luciano Pignatelli

Arch. Elisabetta Berti

Rosanna Bani

Gruppo di lavoro

Progettista e coordinatore

Prof. Ing. Leopoldo Franco

Prof. Alberto Noli

Prof. Alessandro Togna

Ing. Giancarlo Milana

Ing. Davide Saltari

Geom. Renzo Pareggiani

Geom. Severino Cioci

Modimar srl

Opere marittime e studi idraulico - marittimi

Aspetti urbanistici e architettonici

Arch. Pierfrancesco Capolei

Studio 3C+T Capolei Cavalli Architetti Associati

Aspetti pianificatori e ambientali

Arch. Fabio Massari

VDP srl - Progettazione Integrata Ambiente

Indagini geologico - tecniche

Ing. Mauro Ghini

Studio Ass. Lorenzini e Martellini

Ufficio P.R.P.

Arch. Michele Basta

Aggiornamento 2013

Aspetti urbanistici e cartografici



Arch. Elisabetta Berti

Aspetti geologici e idraulici

Geol. Franco Duranti

Ing. Luca Moretti

Aspetti giuridici

Avv. Enrico Amante

Aspetti paesaggistici e rendering 3D

Arch. Sara Lotti

Geom. Riccardo Marraccini

Comunicazione

SocioLab – Partecipazione e ricerca sociale

Rosanna Bani



**PARTE PRIMA
DISCIPLINA GENERALE**

Capo 1

Riferimenti, oggetto ed elaborati del Piano

Art. 1 - Classificazione regionale del Porto del Valle	4
Art. 2 - Oggetto del Piano	4
Art. 3 - Elaborati del Piano.....	4
Art. 4 - Variazioni al Piano regolatore portuale.....	6

Capo 2

Definizione delle grandezze relative alle opere interne ed esterne e destinazioni d'uso

Art. 5 - Grandezze relative alle opere marittime	7
Art. 6 - Grandezze relative alle opere a terra	7
Art. 7 - Attività ed opere	9

Capo 3

Contenuti del Piano

Art. 8 - Le aree funzionali interne.....	11
Art. 9 - Qualità degli spazi di relazione.....	11
Art. 10 - La viabilità stradale	12
Art. 11 - Il collegamento verde con Santa Liberata.....	12
Art. 12 - L'ambito del parcheggio scambiatore di Santa Liberata	13
Art. 13 - Le aree di sosta temporanea.....	13
Art. 14 - Standard urbanistici e standard nautici.....	14
Art. 15 - Impatto ambientale, vincoli e sicurezza	14

Capo 4

Standard nautici

Art. 16 - Mezzi di salvataggio.....	14
Art. 17 - Impianto antincendio.....	15
Art. 18 - Radioassistenza.....	15





Capo 5

Standard ambientali

Art. 19 - Raccolta rifiuti solidi	16
Art. 20 - Raccolta delle acque.....	16
Art. 21 - Raccolta oli usati	16
Art. 22 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine	17

Capo 6

Standard per servizi ed attrezzature di base a terra

Art. 23 - Parcheggi.....	18
Art. 24 - Servizi igienici.....	19
Art. 25 - Erogazione energia elettrica.....	20
Art. 26 - Illuminazione pontili e piazzali	21
Art. 27 - Approvvigionamento idrico.....	21
Art. 28 - Rifornimento carburanti	21
Art. 29 - Pronto soccorso.....	22

Capo 7

Attuazione del Piano Regolatore Portuale

Art. 30 - Efficacia del P.R.P.....	23
Art. 31 - Fasi di attuazione del P.R.P. Disciplina transitoria	23
Art. 32 - Disciplina delle consistenze edilizie preesistenti.....	24
Art. 33 - Attuazione delle previsioni di parcheggio	25
Art. 34 - Ulteriori prescrizioni per l'attuazione del P.R.P.	25
Art. 35 - Assegnazione dei beni.....	27
Art. 36 - Aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale	27

PARTE SECONDA DISCIPLINA DELLE AREE

Scheda d'ambito n. 1 ZD - ZONA IMBARCAZIONI DA DIPORTO.....	29
Scheda d'ambito n. 2 ZPO - ZONA POLIFUNZIONALE.....	35





Scheda d'ambito n. 3 ZM - ZONA AUTORITA' MILITARI	37
Scheda d'ambito n. 4 ZT - ZONA TRAGHETTI	39
Scheda d'ambito n. 5 ZP - ZONA PESCATORI	42
Scheda d'ambito n. 6 ZC - ZONA CANTIERISTICA	44
Scheda d'ambito n. 7 ZR - ZONA IMBARCAZIONI RESIDENTI	47
Scheda d'ambito n. 8 B - ZONA BUNKERAGGIO E RACCOLTA RIFIUTI DI BORDO 51	
Scheda d'ambito n. 9 Z11 - ZONA DI SERVIZIO ALLA CITTA' E DEL PORTO	53
Tabella riepilogativa n. posti barca	55
Tabella riepilogativa n. posti auto	58
All. A - Prescrizioni del decreto VIA	59



PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE

Capo 1

Riferimenti, oggetto ed elaborati del Piano

Art. 1 - Classificazione regionale del Porto del Valle

1. Il Porto del Valle è Porto di interesse regionale con funzioni di porto dedicato al diportismo, alla pesca, alla cantieristica ed al collegamento con le isole.
2. Ai sensi dell'art. 1, comma 2, l.r. 28 maggio 2012, n. 23, il Porto del Valle costituisce ambito di esercizio delle funzioni dell'Autorità portuale regionale. Il Porto del Valle è sede secondaria dell'Autorità portuale regionale.
3. Il Piano regolatore portuale è atto di governo del territorio redatto in coerenza con gli strumenti della pianificazione ed in rapporto di conformità con il vigente Regolamento urbanistico. In caso di contrasto con le norme del R.U., all'interno dell'ambito portuale si applicano le disposizioni del presente atto di governo.

Art. 2 - Oggetto del Piano

1. Il Piano regolatore portuale persegue lo sviluppo del porto tramite la definizione di una nuova configurazione e di un nuovo assetto spaziale e funzionale dell'ambito.
2. Il Piano regolatore portuale stabilisce le modalità d'uso del nuovo assetto spaziale portuale nel rispetto dei principi di economicità ed efficacia e rappresenta il quadro di riferimento territoriale e funzionale per la attuazione degli indirizzi strategici delineati dal piano stesso, sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto. A tal fine, il Piano individua, in coerenza con le previsioni dei vigenti strumenti della pianificazione ed atti di governo del territorio, la delimitazione dell'ambito portuale, definisce le linee di trasformazione da perseguire, concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle sue previsioni, indica le future fasi di attuazione degli interventi definendo la correlata disciplina transitoria d'uso dei beni demaniali.
3. Il Piano regolatore Portuale individua all'interno dell'ambito portuale gli spazi e le aree a prevalente funzione urbana e, come tali, soggette alla disciplina del regolamento urbanistico; assicura il monitoraggio sulla attuazione delle previsioni, garantendo la partecipazione dei soggetti pubblici e privati interessati.

Art. 3 - Elaborati del Piano

1. Il presente Piano regolatore portuale è composto dai seguenti elaborati:



ELABORATO	CARTOGRAFIA		SCALA
Tav. 01A	Inquadramento territoriale		varie
Tav. 02A	Pianificazione territoriale		varie
Tav. 03A	Viabilità di accesso al porto		1:5.000
Tav. 04A	Planimetria dello stato attuale		1:2.000
Tav. 05A	Studio meteo marino e agitazione del bacino portuale		varie
Tav. 06A	Sovrapposizione del PRP con lo stato attuale		1:1.000
Tav. 07A	Zonizzazione aree a terra		1:1.000
Tav. 08A	Zonizzazione specchio acqueo		1:1.000
Tav. 09A	Zonizzazione differenziata: viabilità, parcheggi, verde		1:1.000
Tav. 10A	Sagoma dei massimi ingombri		1:1.000
Tav. 11A	Planimetria dei dragaggi, demolizioni e riempimenti		1:1.000
Tav. 12A	Caratteristiche geometriche delle opere marittime		1:1.000
Tav. 13A	Dimensionamento posti barca		1:1.000
Tav. 13B	Dimensionamento posti auto		1:1.000
Tav. 13C	Dimensionamento servizi		1:1.000
Tav. 14A	Viste prospettiche		varie
Tav. 15A	Sezioni tipo delle opere marittime A-A B-B C-C		varie
Tav. 16A	Sezioni tipo delle opere marittime D-D E-E F-F G-G H-H I-I		varie
ELABORATO	SINTESI PROGETTUALE		
SP_01	Norme Tecniche di Attuazione	<i>Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.</i>	
SP_02	Studio Meteomarino		
SP_03	Verifica dell'agitazione interna		
SP_04	Verifica dell'interferenza con le spiagge limitrofe		
ELABORATO	STUDI DI SETTORE		
ST_01	Disciplina degli aspetti geologici e idraulici	Tav. 01 - Carta delle fattibilità geologiche e idrauliche scala 1:2000	
	Relazione idrologico - idraulica	Tav. 01 - Interventi di messa in sicurezza	



ST_02	Relazione paesaggistica D.P.C.M. 12 Dicembre 2005	<i>Allegato 1</i> - Progetto architettonico con planimetria dell'area di intervento
		<i>Allegato 2</i> - Fotoinserimenti con modelli renderizzati

Art. 4 - Variazioni al Piano regolatore portuale

1. Gli interventi pubblici e privati consentiti dal presente Piano regolatore portuale devono essere approvati in conformità con le localizzazioni, dimensioni e funzioni desumibili dallo stesso PRP.

2. Non costituiscono variante al PRP vigente le opere portuali che:

- rettificano in modo puntuale e limitato la configurazione morfologica e organizzativa del porto senza modificarne le funzioni;
- non alterano le prestazioni del bacino interne del porto.

3. Le opere di cui al precedente punto 2, costituiscono “adeguamento tecnico - funzionale” delle infrastrutture portuali esistenti e sono approvate dall'ente competente previo parere della Capitaneria di Porto in ordine alla sicurezza della navigazione.

4. Rientrano nella fattispecie dell'adeguamento tecnico - funzionale le eventuali modifiche alla disciplina transitoria, di cui all'art. 32 delle presenti Norme Tecniche di Attuazione e i relativi elaborati grafici.

5. Non comportano variazione del PRP, né adeguamento tecnico - funzionale:

- a) lo spostamento di lieve entità della localizzazione a terra di spazi e attrezzature di interesse collettivo;
- b) l'individuazione del tracciato finale e delle caratteristiche tecniche delle reti viarie interne all'ambito portuale di cui all'art. 10 delle presenti norme;
- c) la deroga dei parametri edilizi ed urbanistici indicati nella Scheda d'ambito n. 3 “ZM - Zona Autorità Militari”, limitatamente agli aspetti tecnico - strutturali;
- d) la modifica dimensionale delle attrezzature mobili, pontili galleggianti e passerelle, destinate alla nautica da diporto dei residenti, individuate dalla scheda d'ambito n. 7 “ZR - Zona Imbarcazioni residenti”.

6. Le modifiche di cui ai precedenti punti a), b) c) e d) saranno definite e adeguatamente motivate in sede di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi.

7. Fatto salvo quanto previsto dal precedente comma 2, le varianti al presente Piano Regolatore Portuale dovranno essere approvate secondo l'iter ordinario previsto dalla vigente normativa regionale.



Capo 2

Definizione delle grandezze relative alle opere interne ed esterne e destinazioni d'uso

Art. 5 - Grandezze relative alle opere marittime

1. Ai fini del presente Piano si assumono le seguenti grandezze:

a. Ampiezza del canale di accesso o imboccatura: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge due linee immaginarie, parallele tra loro, una tangente l'intradosso della diga di sopraflutto, l'altra tangente l'estradosso della diga di sopraflutto.

b. Ampiezza dei bacini di evoluzione e del cerchio di evoluzione: esprime la superficie del cerchio (di diametro minimo pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza della massima nave che accede in quel punto del porto) all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta delle imbarcazioni per accedere alle banchine di accosto.

c. Profondità dei fronti di accosto di banchina: misura l'altezza normale del fondale sotto il livello di minima marea.

d. Lunghezza dei fronti di accosto di banchina: misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle imbarcazioni. I cavi d'ormeggio principali dell'estremità prodiera e poppiera, per avere conveniente lunghezza e disposizione, debbono essere inclinati rispetto al fronte di accosto di circa 30° (con variazioni angolari contenute nell'ordine massimo di + o - 10°). Ne consegue che nel caso di accosto di una sola nave risulta necessario uno sviluppo dell'accosto pari a circa 1,2 L (indicando con L la lunghezza della nave). In posizione intermedia debbono essere sistemati punti rigidi per i cavi traversini e le *spring lines*.

e. Ampiezza dei piazzali di banchina: esprime la superficie dei piazzali, destinati alla movimentazione dei passeggeri e/o delle merci, situati subito a tergo della banchina o a riva dei pontili.

Art. 6 - Grandezze relative alle opere a terra

1. Ai fini del presente Piano si assumono le seguenti grandezze:

a. La superficie massima realizzabile (S_{max}): indica la superficie massima realizzabile fuori terra all'interno delle singole zone di P.R.P. Sono esclusi dal conteggio della superficie realizzabile unicamente le superfici coperte ma non tamponate, e quelle interrato o seminterrate (non oltre un metro fuori terra) destinate a cantine, accessori, parcheggi, depositi, impianti tecnici e/o vespai di isolamento, e i volumi tecnici o tecnologici. I bow-windows e gli altri corpi aggettanti similari devono essere considerati, nel loro reale sviluppo, agli effetti della determinazione delle superfici e devono essere computati nella loro proiezione



orizzontale agli effetti della superficie coperta. Anche in questo caso vanno rispettati i limiti di distanza fra fabbricati. Tali bow-windows, così come i terrazzi e/o i balconi, possono sporgere rispetto alle sagome d'involuppo massimo degli edifici ed i balconi possono aggettare anche sullo specchio d'acqua antistante. I volumi degli edifici di rappresentanza possono sporgere rispetto alle sagome d'involuppo massimo degli edifici sullo specchio d'acqua antistante

b. Nell'ambito delle aree fondiari di competenza delle varie zone è possibile costruire locali accessori a servizio del fabbricato, chiusi o coperti non tamponati, purché con altezza interna massima di 2,50 m, con destinazione magazzino attrezzi, rimessa barche, garage o box, con un rapporto di copertura di 1/10 del lotto. Le aree inedificate al servizio delle costruzioni devono rimanere inedificate e sistemate a verde e/o piazzali, a seconda delle funzioni di competenza.

c. *L'altezza degli edifici (H)*: misura la differenza tra la quota di sistemazione esterna e la quota della linea di gronda la quale è data dall'intersezione tra l'intradosso del solaio di copertura e il piano verticale di facciata. Possono superare l'altezza massima consentita solo i volumi tecnici e gli impianti tecnologici. E' permesso costruire pensiline grigliate ed a parziale copertura delle attività commerciali, con l'intento di ricucitura dei vari edifici con gli spazi liberi circostanti. L'altezza massima consentita delle pensiline nei punti più alti è di 8,00 m.

d. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA)*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni e degli elementi decorativi ed il filo banchina). I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.

e. *Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterne degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.

f. *Distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS)*: rappresenta la lunghezza del segmentominimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterne degli elementi decorativi) ed il confine stradale prospiciente.

g. *Distanza tra edifici fuori terra (DE)*: rappresenta la distanza minima, fuori terra, tra il muro esterno perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterne degli elementi decorativi) ed il muro perimetrale di un edificio prospiciente.

h. *Messa a dimora delle alberature, verde e sistemazione delle zone destinate a piazze e percorsi pedonali*: dovrà essere predisposto un progetto unitario di tutte le parti ad uso pubblico e/o privato da pavimentare e piantumare, in modo tale che il verde attrezzato e la



pavimentazione, insieme al verde di arredo stradale, costituiscano un continuum in tutta la zona portuale. In particolar modo andranno scelte essenze da piantumare (alberi, cespugli, piante, etc.) resistenti all'ambiente marino e comunque tipiche del litorale in questione (le alberature dovranno avere un'altezza non inferiore a 3,50 m all'atto della messa a dimora) e le pavimentazioni dovranno essere ove possibile permeabili.

Art. 7 - Attività ed opere

1. Le attività previste dalle presenti Norme sono articolate in due categorie ~~principali~~: *attività di banchina* e *attività di servizio*. A ciascuna categoria competono differenti modalità di uso del territorio.

2. Costituiscono attività di *banchina*:

- a. imbarco e sbarco dei passeggeri;
- b. carico e scarico delle merci;
- c. carico e scarico delle forniture di bordo;
- d. manipolazione e stoccaggio;
- e. movimentazione persone e merci;
- f. distribuzione e vendita;
- g. rimessaggio;
- h. approvvigionamento carburante;
- i. scarico liquami

3. Costituiscono attività di *servizio*:

- a. pubblica sicurezza;
- b. servizi portuali;
- c. cantieristica di manutenzione e allestimento;
- d. commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- e. direzionale privato;
- f. ristoro e turismo;
- g. ricreative e culturali.

4. Le opere realizzabili entro le aree funzionali definite dal Piano sono individuate dalle relative schede d'ambito.

5. Costituiscono opere di *banchina*:

- a. banchine;
- b. pontili fissi e mobili;
- c. attrezzature di ormeggio;
- d. scali di alaggio, varo e darsene travel-lift;



- e. mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- f. mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;
- g. mezzi meccanici per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
- h. opere stradali;
- i. arredi connessi alla mobilità stradale carrabile e pedonale;
- j. parcheggi;
- k. stazione di rifornimento carburante;
- l. impianti generali.

6. Costituiscono opere *di servizio*:

- a. edifici destinati alle attività relative ai cantieri navali e mezzi meccanici di corredo;
- b. edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- c. edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- d. edifici destinati alla ricettività e al turismo (bar, ristoranti, alberghi, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- e. edifici destinati allo sport, allo spettacolo ed alla cultura.
- f. locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi;
- g. edifici a servizio delle unità militari.



Capo 3

Contenuti del Piano

Art. 8 - Le aree funzionali interne

1. La suddivisione dell'area portuale in zone e sottozone è indicata attraverso una zonizzazione nelle tavole grafiche del PRP.

2. Nell'elaborato grafico *Tav. 07A - Zonizzazione aree a terra*, scala 1:1.000, il PRP, individua, entro il limite del confine di Piano, le seguenti zone funzionali:

- ZD *Zona imbarcazioni da diporto;*
- ZPo *Zona polifunzionale;*
- ZM *Zona Autorità Militari;*
- ZT *Zona traghetti;*
- ZP *Zona pescatori;*
- ZC *Zona cantieristica,*
- ZR *Zona imbarcazioni residenti;*
- B *Zona bunkeraggio e raccolta rifiuti di bordo.*
- Z11 *Zona a servizio della città e del porto*

3. La disciplina d'uso di ciascuna area è contenuta nella seconda parte delle presenti norme.

Art. 9 - Qualità degli spazi di relazione

1. Al fine di garantire la qualità degli interventi nell'area portuale sotto il profilo dell'accessibilità, dell'organizzazione funzionale e degli spazi, il PRP ed il vigente Regolamento urbanistico concepiscono gli ambiti urbani e portuali come un'unica struttura complessa.

2. In sede di rilascio dei titoli abilitativi agli interventi dovrà in particolare assicurarsi, anche attraverso la progettazione di dettaglio:

- la qualificazione degli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone in via tendenziale l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale, secondo quanto prescritto così come individuato negli elaborati grafici di Piano;
- la tutela della progettazione delle opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare, in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri. Gli elaborati



grafici di Piano e la relazione paesaggistica di accompagnamento al PRP, hanno valore di indirizzo.

3. Il nodo di interscambio di Santa Liberata di cui al successivo art. 11 assicura una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale.

Art. 10 - La viabilità stradale

1. Negli elaborati cartografici *Tav. 03A – Viabilità di accesso al porto*, e *Tav. 09A - Zonizzazione differenziata: viabilità, verde e parcheggi*, è rappresentato il sistema delle connessioni di progetto, composto dalle reti stradali esterne ed interne all'area portuale.

2. La viabilità stradale esterna all'area portuale è articolata in viabilità stradale di accesso al porto, principale e secondaria, viabilità riservata ai bus navetta per la Zona traghetti e in viabilità di servizio.

3. Il sistema delle connessioni esterne è completato dall'indicazione degli accessi all'area portuale.

4. Sono definiti gli accessi carrabili principali riservati agli utenti del porto. L'accesso pedonale è libero e continuo in tutte le zone del porto ad eccezione della Zona Autorità Militari-ZM. L'ubicazione degli accessi ha valore prescrittivo ma le caratteristiche spaziali, funzionali e tecnico-operative di ciascun accesso saranno oggetto di approfondimenti progettuali successivi.

5. La viabilità stradale interna è composta da:

- a) un tracciato principale, che assolve alla funzione di collegamento tra le differenti aree funzionali del porto e la città;
- b) da una rete di servizio, con funzione di completamento del tracciato principale, destinata prevalentemente al traffico di servizio al porto.

6. Il tracciato finale e le caratteristiche tecniche delle reti viarie interne all'ambito portuale quale definito nell'elaborato grafico *Tav. 09A - Zonizzazione differenziata: viabilità, verde e parcheggi* saranno definite in sede di progettazione esecutiva, senza che ciò costituisca variante al presente PRP né adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art. 4 comma 2.4 lettera b) delle presenti norme.

Art. 11 - Il collegamento verde con Santa Liberata

1. Il Piano regolatore portuale condiziona la realizzazione dell'ambito portuale - a partire dalla fase di cantierizzazione 2 - alla contestuale o preventiva realizzazione del collegamento leggero con Santa Liberata.



2. Il collegamento verde consiste nell'adeguamento e ripristino del preesistente tracciato ferroviario al fine della realizzazione di una navetta tra il parcheggio di Santa Liberata e l'ambito portuale.

3. In ottemperanza alle prescrizioni del decreto di V.I.A. n. DVA – 2011 - 0001825 del 28/01/2011, prima dell'inizio dei lavori del complesso delle opere dovranno essere assicurati i parcheggi scambiatori di Terrarossa e Santa Liberata e il corridoio operativo mediante il previsto allargamento ed utilizzo delle gallerie per bus navetta (cfr. prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, punto 2, lettera a).

4. L'autorità portuale stabilirà le modalità di realizzazione del collegamento verde di cui al presente articolo, anche attraverso l'eventuale ricorso alla finanza di progetto.

Art. 12 - L'ambito del parcheggio scambiatore di Santa Liberata

1. Il PRP condiziona la realizzazione dell'ambito portuale - a partire dalla fase di cantierizzazione 2 - alla contestuale o preventiva realizzazione del parcheggio multimodale scambiatore di Santa Liberata, quale standard aggiuntivo ai parcheggi di cui al successivo art. 23.

2. L'Ente competente definirà le modalità di attuazione del parcheggio scambiatore, anche attraverso stralci funzionali.

3. L'acquisizione delle aree necessarie alla realizzazione del parcheggio può conseguire, secondo la disciplina dell'art. 42 del vigente Regolamento urbanistico:

- a) attraverso convenzionamento con tutti i privati proprietari di terreni ricompresi nell'ambito secondo quanto previsto dal successivo comma 4;
- b) attraverso l'acquisizione coattiva delle aree ai sensi della vigente normativa.

4. Nell'ipotesi di cui al precedente comma 3, lett. a), la convenzione dovrà prevedere:

- a) l'obbligo per i proprietari di garantire la destinazione pubblica del terreno per una capacità complessiva di 700 posti auto dei quali 300, oltre a relativi servizi, a disposizione gratuita;
- b) idonee garanzie a tutela della destinazione pubblicistica;
- c) la trascrizione del vincolo di destinazione gravante sulle aree ai sensi dell'art. 2645 ter c.c.;
- d) la disciplina d'uso dei restanti 400 posti auto, e relativi servizi, che i proprietari potranno gestire verso corrispettivo.

Art. 13 - Le aree di sosta temporanea



1. Il PRP individua con apposito segno grafico le aree per sosta dei veicoli in attesa dell'imbarco, aggiuntive ai parcheggi di cui al successivo art. 23 delle presenti norme, per una capacità complessiva di 90 posti auto.

Art. 14 - Standard urbanistici e standard nautici

1. In fase di progettazione degli interventi privati e pubblici, devono essere rispettati i parametri di dimensionamento degli standard, secondo quanto disciplinato al successivo Capo 4 e 5 delle presenti norme. In fase di progettazione degli interventi privati e pubblici, devono essere rispettati i parametri di dimensionamento degli standard, secondo quanto disciplinato al successivo Capo 4 e 5 delle presenti norme e in conformità all'Allegato II del Master Plan "La rete dei porti toscani".

Art. 15 - Impatto ambientale, vincoli e sicurezza

1. Lo studio di impatto ambientale ha indirizzato le scelte di Piano verso la mitigazione e il miglioramento delle condizioni di interfaccia porto-città.

2. Nelle successive fasi di progettazione, così come disciplinato al *Capo 7 Attuazione del Piano Regolatore Portuale*, saranno definite in modo completo e preciso le localizzazioni ed ingombri di tutti i servizi ed attrezzature che dovranno essere realizzati in relazione alle destinazioni d'uso previste, oltre agli opportuni sistemi di vivificazione e ricircolo delle acque interne.

3. In sede di approvazione dei singoli interventi pubblici e privati saranno approfonditi i problemi inerenti la sicurezza (anche in conformità dei decreti applicativi emanati ai sensi del d.lgs 17 agosto 1999, n. 334), con particolare riguardo agli impianti antincendio ed alle condotte di trasporto del carburante nella zona prospiciente la Punta Scarabelli per il rifornimento dei serbatoi dell'Aeronautica Militare (dalla petroliera ormeggiata all'esterno dell'imboccatura) e della banchina bunkeraggio. Pertanto nella zona di ubicazione dell'impianto di pompaggio dovrà essere applicata la Direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti connessi con determinate sostanze pericolose.

Capo 4 Standard nautici

Art. 16 - Mezzi di salvataggio

1. In ambito portuale dovranno essere previste le seguenti attrezzature:



- scalette di risalita lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 100 ml e comunque nella misura di una ogni pontile;
- salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 25 m.

Art. 17 - Impianto antincendio

1. Su ogni pontile e lungo le banchine di ormeggio opportunamente illuminate durante le ore notturne, dovranno essere installate le opportune strutture antincendio con le caratteristiche di cui al successivo comma.

2. L'impianto antincendio deve essere realizzato in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti (Rif. Legge n. 46/90 - Norme UNI 10779) ed in particolare:

- gli idranti devono essere di tipo UNI, posti a distanza reciproca non superiore a 50 m, in modo comunque da assicurare, con i relativi getti, la copertura di tutte le aree a rischio di incendio;
- gli idranti devono essere corredati di cassette antincendio UNI con tubazioni flessibili avvolgibili aventi lunghezza di 20 m e lance a getto variabile;
- la rete idrica antincendio, deve avere caratteristiche idrauliche tali da garantire al bocchello della lancia, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria rispetto alla stazione di pompaggio, le seguenti prestazioni:
 - UNI 45 portata 120 l/1' prevalenza 2 bar
 - UNI 45 portata 350 l/1' prevalenza 2 bar
- l'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione;
- l'impianto deve essere alimentato da una stazione di pompaggio idonea a conferire in permanenza alla rete le caratteristiche idrauliche suddette e la sicura funzionalità (elettropompe su rete di alimentazione preferenziale);
- l'impianto deve essere dotato di attacco speciale UNI per il collegamento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile ai mezzi stessi.

Art. 18 - Radioassistenza

1. All'interno del porto dovrà essere garantito il servizio di radio assistenza mediante la realizzazione e/o l'adeguamento degli impianti tramite l'alloggiamento delle reti in apposite canalizzazioni, facilmente ispezionabili, da collocarsi lungo le banchine e lungo i pontili.



Capo 5

Standard ambientali

Art. 19 - Raccolta rifiuti solidi

1. E' obbligatoria l'installazione di cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m3 nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.
2. E' obbligatorio lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi e dei rifiuti secchi non riciclabili.

Art. 20 - Raccolta delle acque

1. E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.
2. Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate – per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento. Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulizia a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione;
- in entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria. il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

3. Per la raccolta delle acque oleose è obbligatoria l'installazione di almeno un impianto in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto corredato di un sistema disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

Art. 21 - Raccolta oli usati

1. È obbligatoria l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli.



Art. 22 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine

1. Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto pertanto nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni:

- collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura;
- installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore);
- installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino;
- creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.



Capo 6

Standard per servizi ed attrezzature di base a terra

Art. 23 - Parcheggi

1. Il reperimento della dotazione dei parcheggi è calcolato secondo il coefficiente di standard portuale regionale, nella quota di 1,25 parcheggio/posto barca e non potrà interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di ml. 6.00 dal filo mare della banchina stessa. Dovranno essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.

2. I nuovi parcheggi, ad uso dei diportisti, dovranno essere numerati ed assegnati alle unità da diporto ospitate: in sede di assegnazione delle concessioni demaniali marittime, dovranno essere assicurate modalità tali da garantire la relazione diretta tra posto auto e posto barca.

3. Nell'elaborato grafico *Tav.13B – Dimensionamento posti auto* - sono individuate con apposito segno grafico le seguenti aree:

- a. parcheggio **Park P1 - Zona imbarcazioni da diporto**: nuova realizzazione al coperto a quota banchina con sovrastante passeggiata pedonale lungo il primo tronco del Molo Garibaldi (opportunamente allargato) per ospitare n. 105 autovetture;
- b. parcheggio **Park P2 - ex capannone Varoli**: posti auto n. 100 di cui: pertinenziali posti barca: n.75; pubblici urbani: n.25. Per la realizzazione di questi parcheggi si rimanda alle modalità di attuazione definite nella scheda/progetto del Comparto Tn. 1.1 dell'Elaborato F – Aree di Nuovo Impianto, del vigente Regolamento Urbanistico;
- c. parcheggio **P3 a/b in prossimità dell'area cantiere e della nuova darsena Arturo**: è ricavato a raso ed è a servizio dei diportisti residenti con n 32 posti auto così distribuiti:
 - **P3a: n. 16 posti auto** localizzati in prossimità di Piazza del Valle;
 - **P3b: n. 16 posti auto** localizzati in prossimità del nuovo capannone cantieri.
- d. parcheggio **Park P4 – Zona imbarcazioni da diporto**: interrato sotto Piazzale Candi, capacità n. 72 posti auto;
- e. parcheggio **P5 - Nuova Darsena Traghetti**: capacità pari a n. 63 posti auto posti a quota banchina;
- f. parcheggio **Park P6 – Zona Cantieri**: interrato, capacità ricettiva n. 145 posti auto;
- g. parcheggio **Park P7 - Zona Pescatori**: parcheggi a raso per n. 30 posti auto;
- h. parcheggio **Park 1R – Area a ridosso del Mercato del Pesce**: parcheggi a raso per n. 31 posti auto. Per la realizzazione di questi parcheggi si rimanda alle modalità di attuazione di cui all'Elaborato D – Ambito Urbano di Porto Santo Stefano del vigente Regolamento Urbanistico;



- i. parcheggio **Park 2R – Via dell’Argentiera**: parcheggi a raso per n. 69 posti auto. Per la realizzazione di questi parcheggi si rimanda alle modalità di attuazione definite nelle schede/progetto del Comparto Tn. 1.2 e Tn. 1.3 dell’Elaborato F – Aree di Nuovo Impianto, del vigente Regolamento Urbanistico;
- j. parcheggio **Park 3R – Santa Liberata**: parcheggi a raso per n. 700 posti auto disciplinati all’art. 12 delle presenti norme.

4. L'attuazione degli interventi di cui al precedente comma 3, lett. b), h) ed i) è disciplinata dal vigente Regolamento urbanistico.

5. L'autorità portuale disciplina le modalità di realizzazione degli interventi di cui al precedente comma 3, lett. a), c), d), e) f), g) e j), le quali potranno trovare esecuzione in tutte le fasi di cantierizzazione del PRP indicate all'art. 31.

5. Nelle more della realizzazione delle previsioni di cui al presente articolo, gli aventi titolo possono richiedere nuove concessioni demaniali o variazioni delle stesse che interrino le aree riservate a standard di parcheggio dal presente PRP, purché non comportino:

- alterazioni significative alla morfologia dei terreni;
- realizzazione di consistenze edilizie inamovibili;
- opere eccedenti la manutenzione straordinaria su edifici o manufatti legittimi esistenti.

6. Nelle more della realizzazione delle previsioni di cui al presente articolo, ogni intervento privato nelle aree di cui trattasi è inoltre subordinato alla produzione di un atto unilaterale d’obbligo con esplicita rinuncia al plus-valore derivante dalle opere realizzate.

Art. 24 - Servizi igienici

1. Sono individuati con apposito segno grafico nell’elaborato cartografico “*Tav.13C – Dimensionamento servizi*”, gli interventi finalizzati al reperimento della dotazione dei servizi igienici calcolati secondo il coefficiente di standard portuale regionale, ed aventi le seguenti caratteristiche:

- riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri;
- un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivi delle seguenti dotazioni:
 - 2WC, 2 orinatoi, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini, 1 wc portatori di handicap;
 - 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne, 1 wc portatori di handicap;
 - n. 2 lavatrici elettriche a gettoni o lavanderia.

2. Oltre a quanto disciplinato al comma 1, dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti:



- le piccole imbarcazioni per il loisir (day-cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra;
- le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotati di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie;
- le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo;
- i pescherecci e le navi da trasporto sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce. Queste attrezzature possono essere installate in locale riservato a pescatori e sommozzatori per evitare i conflitti tra i diversi impieghi nelle ore di affluenza.

3. In ottemperanza alle prescrizioni del decreto di V.I.A. n. DVA – 2011 - 0001825 del 28/01/2011, si dovrà prevedere, se possibile e comunque di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, l'eventuale installazione di pannelli fotovoltaici e termici per la produzione rispettivamente di energia elettrica e acqua sanitaria (cfr. lettera c, punto 27, prescrizioni della Commissione Tecnica).

Art. 25 - Erogazione energia elettrica

1. Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazioni che della disposizione degli ormeggi.
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.
4. Nelle more di attuazione delle previsioni del PRP, sono consentite nuove concessioni demaniali per le finalità e con le modalità di cui al presente articolo, con efficacia temporale non superiore ad anni 4.
5. La concessione demaniale relativa alle opere di cui al presente articolo dovrà contenere un'espressa clausola in forza della quale il privato concessionario si impegna a non rimuovere - al termine di cessazione del rapporto - le opere poste in essere in funzione dell'erogazione dei servizi (colonnine; adduzioni; sottoservizi; etc.).



Art. 26 - Illuminazione pontili e piazzali

1. Il sistema di 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.

Art. 27 - Approvvigionamento idrico

1. Al fine di assicurare un utilizzo funzionale della risorsa idrica, la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non potrà essere superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri:

- 1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml;

2. Al fine di salvaguardare gli elementi idrografici e l'ambiente marino, prima dell'inizio dei lavori dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente, gli interventi previsti per i nuovi fabbisogni idrici dell'area portuale per usi non potabili evitando le interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino; in relazione agli incrementi dei fabbisogni idrici dovrà essere realizzata una doppia rete idrica, usi potabili e usi non potabili (acque riutilizzate per i lavaggi delle imbarcazioni) nelle colonnine a servizio degli ormeggi con serbatoi aventi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile (cfr. Decreto VIA lettera c, punto 14, prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS).

3. Nelle more di attuazione delle previsioni del PRP, sono consentite nuove concessioni demaniali per le finalità e con le modalità di cui al presente articolo, con efficacia temporale non superiore ad anni 4.

4. La concessione demaniale relativa alle opere di cui al presente articolo dovrà contenere un'espressa clausola in forza della quale il privato concessionario si impegna a non rimuovere - al termine di cessazione del rapporto - le opere poste in essere in funzione dell'erogazione dei servizi (colonnine; adduzioni; sottoservizi; etc.).

Art. 28 - Rifornimento carburanti



1. E' individuato con apposito segno grafico nell'elaborato cartografico "Tav.8A – Zonizzazione specchio acqueo, la zona bunkeraggio e raccolta rifiuti di bordo.
2. Le modalità di attuazione della zona bunkeraggio e raccolta rifiuti di bordo sono indicate nella "Scheda d'Ambito n. 8" delle presenti norme.
3. Nelle more di attuazione del PRP, nei manufatti esistenti destinati alla distribuzione carburanti, sono consentiti gli interventi di cui al successivo art. 32 delle presenti norme.

Art. 29 - Pronto soccorso

1. Ai fini della tutela della salute delle persone è necessario che il porto sia dotato dei seguenti servizi:
 - cassetta di pronto soccorso e medico reperibile;
 - infermeria attrezzata e medico reperibile e un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.



Capo 7 **Attuazione del Piano Regolatore Portuale**

Art. 30 - Efficacia del P.R.P.

1. A seguito dell'approvazione del presente P.R.P. le concessioni demaniali marittime ed ogni altro titolo abilitativo connesso alla realizzazione degli interventi ricompresi nell'ambito portuale deve avvenire in coerenza con le previsioni, anche transitorie di cui ai successivi articoli, dello stesso P.R.P.

2. A seguito dell'approvazione del presente P.R.P. cessa di efficacia, in relazione all'ambito portuale del Porto del Valle, la disciplina transitoria di cui all'art. 95 delle Norme di Attuazione del vigente Regolamento urbanistico: conseguentemente, le concessioni demaniali marittime possono essere adottate con efficacia temporale ordinaria (oltre i dieci mesi).

Art. 31 - Fasi di attuazione del P.R.P. Disciplina transitoria

1. Al fine di assicurare la continuità dei servizi portuali nelle more di cantierizzazione, intesa quale scansione temporale delle opere da realizzare nel suo complesso, ed ultimazione delle nuove strutture, l'attuazione del P.R.P. è articolata in 5 fasi temporali distinte:

- fase di cantierizzazione 1: prolungamento molo Garibaldi;
- fase di cantierizzazione 2: nuovo molo di levante e sottoflutto
- fase di cantierizzazione 3a: ampliamento del primo braccio del molo Garibaldi;
- fase di cantierizzazione 3b: nuovi pontili e servizi per il diportismo;
- fase di cantierizzazione 4: ampliamento cantieri navali e ristrutturazione darsena;
- fase di cantierizzazione 5: ristrutturazione P.le Candi e nuovo pontile del Valle.

2. Al fine di assicurare la continuità dei servizi portuali, l'adozione dei titoli abilitativi (concessioni demaniali, permessi di costruire, etc.) è così disciplinata:

- a) dalla approvazione del PRP e fino all'avvio della fase di cantierizzazione 1, i titoli abilitativi sono adottati secondo la disciplina individuata nell'elaborato grafico Tav. T0 dell'*Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.*;
- b) dall'avvio della fase di cantierizzazione 2 e fino all'avvio della fase di cantierizzazione 3, i titoli abilitativi sono adottati secondo la disciplina individuata nell'elaborato grafico Tav. T1 dell'*Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.*;
- c) dall'avvio della fase di cantierizzazione 3 e fino all'avvio della fase di cantierizzazione 4, i titoli abilitativi sono adottati secondo la disciplina individuata nell'elaborato grafico Tav. T2 dell'*Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.*;



- d) dall'avvio della fase di cantierizzazione 4 e fino all'avvio della fase di cantierizzazione 5, i titoli abilitativi sono adottati secondo la disciplina individuata nell'elaborato grafico Tav. T3 dell'*Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.*;
- e) dall'avvio della fase di cantierizzazione 5, i titoli abilitativi sono adottati secondo la disciplina individuata nell'elaborato grafico Tav. T4 dell'*Allegato A - Fasi di attuazione del P.R.P.*;
- f) ultimata la fase di cantierizzazione 5, i titoli abilitativi sono adottati così come individuati nell'elaborato grafico Tav. 13A - *Dimensionamento posti barca* - (nuovo assetto definitivo del Porto del Valle).

3. I titoli abilitativi adottati in forza della disciplina di cui al precedente comma sono rilasciati con clausola di decadenza automatica in conseguenza dell'avvio della fase di cantierizzazione relativa all'ambito nel quale insistono.

4. La fase di cantierizzazione 2 non potrà essere avviata se non contemporaneamente o successivamente all'avvio delle opere di realizzazione del parcheggio scambiatore di Santa Liberata e del corridoio multimodale.

5. L'Ente competente potrà modificare, in relazione all'effettivo stato di avanzamento dei lavori, ad esigenze di sicurezza della navigazione e comunque per il proseguimento dei servizi nelle more di completa attuazione del PRP, le tavole indicate al precedente comma 2 senza che ciò costituisca variante al PRP secondo quanto disciplinato all'art. 4 comma 2.3 delle presenti norme.

Art. 32 - Disciplina delle consistenze edilizie preesistenti

1. Nelle more di attuazione del PRP, sui manufatti legittimi esistenti alla data di approvazione del presente PRP sono sempre consentiti in ogni fase di cantierizzazione, i seguenti interventi:

- a) manutenzione, messa in sicurezza, consolidamento statico, riqualificazione funzionale e ambientale delle infrastrutture portuali esistenti e delle relative attrezzature ed impianti;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria che garantisca la consistenza e la tipologia costruttiva;
- c) ristrutturazione edilizia con mantenimento di altezza, Sul e volume;
- d) nuova costruzione di:
 - 1.c chioschi: Hmax. 3.50 ml. Sul non superiore a 40 mq;
 - 2.c gazebo: Hmax. 3.50 ml. Sul non superiore a 25 mq;
 - 3.c pensiline: Hmax. 3.50 ml. Sul non superiore a 20 mq;
 - 4.c pedane in legno: non superiore a 50 mq;



5.c impianti tecnologici (cabine elettriche, colonnine dell'acqua a servizio del diportismo, impianti telefonici, colonnine erogatrici per i distributori carburanti, ecc.).

2. Nell'ambito portuale le strutture di cui al precedente comma 1. lett. c) posso essere assentite per periodi temporali superiori a quanto disposto dall'art. 92 del vigente R.U.

3. Con riferimento a quanto disposto dal d.m. 2 aprile 1968, n. 1444 il rispetto delle distanze di 10 mt. tra pareti finestrate ed edifici antistanti non si applica nei seguenti casi:

- a) ai manufatti per impianti tecnologici al servizio del territorio di modesta entità (cabine elettriche, impianti telefonici, cabine di decompressione della rete del gas, colonnine dell'acqua a servizio del diportismo, ecc.);
- b) alle strutture di arredo urbano (chiostri, gazebo, pensiline di attesa per il servizio di trasporto pubblico, cabine, opere artistiche, ecc.);
- c) ai manufatti completamente interrati.

4. Sui manufatti ricadenti nelle aree dei cantieri navali sono altresì consentiti i seguenti interventi:

- incrementi sino a 150 mq di Sul per adeguamento a previsioni igienico-sanitarie;
- messa in sicurezza degli scali di alaggio e varo.

Art. 33 - Attuazione delle previsioni di parcheggio

1. L'attuazione e realizzazione delle previsioni di parcheggio di cui al precedente art. 23, comma 3, lett. a), c), d), h) può essere attuata in qualunque delle fasi di cantierizzazione del PRP di cui al presente art. 31, previo espletamento della procedura di gara ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e s.m.i.

2. L'amministrazione aggiudicatrice, previa analisi di convenienza economica, può prevedere nel piano economico finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo, il diritto di godimento di beni immobili nella loro disponibilità.

3. La concessione demaniale non potrà avere una durata superiore a trenta anni.

Art. 34 - Ulteriori prescrizioni e raccomandazioni per l'attuazione del P.R.P.

1. L'attuazione del PRP dovrà assicurare l'ottemperanza alle prescrizioni del decreto di V.I.A. n. DVA – 2011 - 0001825 del 28/01/2011, come disposto all'All. A delle presenti norme, costituente parte integrante sostanziale e prescrittiva del PRP.

2. Per quanto concerne la tutela della risorsa idrica, in riferimento a quanto pervenuto dal Settore "Tutela e gestione della risorsa idrica" della Regione Toscana, dovrà essere tenuto conto del seguente contributo tecnico:



- *acquisizione del parere del Gestore del Servizio Idrico Integrato, prima dell'esecuzione degli interventi;*
- *nella successiva fase progettuale dovranno essere approfondite le problematiche e le relative soluzioni per quanto riguarda la tutela delle acque dall'inquinamento (cfr. anche DPGRT 76/R/2012) in relazione alle varie attività connesse sia in fase di cantiere che a regime, al fine di evitare l'inquinamento in falda;*
- *i progetti delle opere dovranno rispettare la normativa vigente relativamente alla tutela delle acque dall'inquinamento anche in caso di evento accidentale (cfr. ad oggi DPGRT 76/R/2012);*
- *eventuali pozzi dovranno essere realizzati solo se autorizzati dall'Ente preposto al rilascio della concessione e in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda.*

3. Per quanto concerne la gestione dei rifiuti, in riferimento a quanto pervenuto dal Settore "Rifiuti e bonifiche dei siti inquinati" della Regione Toscana, dovrà essere tenuto conto del seguente contributo tecnico:

- *in merito alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e alla gestione dei residui di carico, si ricorda che il Dlgs 182/03 prevede la predisposizione di un piano di gestione di tali rifiuti da parte dell'Autorità competente (Autorità portuale ove presente o, negli altri casi, Autorità marittima). Le previsioni del Piano regolatore Portuale dovranno essere armonizzate con quanto previsto dal piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi redatto ai sensi del citato d.lgs. 182/2003. Particolare attenzione dovrà essere posta nella previsione di punti di raccolta e opportune misure per consentire la separazione dei flussi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico da altri flussi originati da soggetti diversi (rifiuti prodotti dalle utenze cittadine⁹ anche attraverso le previsioni di isole ecologiche dedicate;*
- *i rifiuti inerti da costruzione e demolizione e, più in generale, tutti i rifiuti prodotti per la realizzazione delle opere previste, dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa vigente prevedendone, prioritariamente, il recupero in impianti autorizzati;*
- *con riferimento alle terre e rocce da scavo si ricord che queste dovranno essere gestite nel rispetto della normativa di settore (DM 161/2012, disciplina di cui all'art. 41bis del D.L. 69/2013 introdotto dalla legge di conversione n. 98/2013);*
- *in relazione all'attività di cantiere, si ricorda che in caso di ritrovamenti di terreni e/o acque inquinate, dovranno essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del D.lgs. 152/06. Si evidenzia inoltre che in tutte le fasi dovranno essere adottate le misure necessarie per evitare possibili contaminazioni del suolo, delle acque superficiali e sotterranee;*
- *l'art. 4 comma 7 della L.r. 25/89 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad esempio: inerti riciclati, compost di qualità, ecc).*



Art. 35 - Assegnazione dei beni

1. L'Autorità portuale disporrà le modalità di attuazione del PRP e di eventuale assegnazione dei beni in concessione a soggetti terzi, anche attraverso il ricorso alla finanza di progetto.

Art. 36 - Aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale

1. Nelle aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale trova applicazione la disciplina prevista dallo strumento urbanistico comunale.



Comune di Monte Argentario

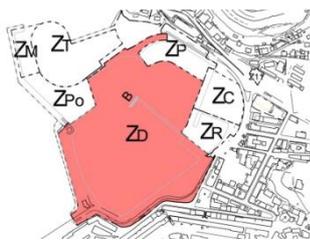
PARTE SECONDA: DISCIPLINA DELLE AREE



Scheda d'ambito n. 1

ZD - ZONA IMBARCAZIONI DA DIPORTO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La Zona imbarcazioni da diporto comprende un'area che misura circa 102.675 m², di cui 79.780 m² a mare e 22.895 m² a terra; è localizzata nella parte meridionale dell'intera area portuale e rappresenta il nuovo Marina della città. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m, che introduce in un'avamposto, ed una successiva imboccatura di circa 60 m che introduce nell'area dedicata alle imbarcazioni da diporto che è suddivisa da un pontile centrale in due darsene, di levante e di ponente è protetta dal mare aperto da una diga sopraflutto (molo Garibaldi) lunga circa 390 m. Secondo la nuova configurazione portuale, il porto turistico, confina a sud con la città, mentre ad ovest con il molo di sopraflutto; a nord presenta due aree adiacenti rispettivamente alla darsena traghetti ed alla banchina polifunzionale.

Nell'ambito della redazione del P.R.P. si è pensato di intervenire in questa zona attraverso un'operazione di valorizzazione del fronte a mare cittadino e l'indicazione delle linee guida volte al recupero di Piazzale Candi, del Molo del Valle e del muro di sostegno di via della Vittoria, con la finalità di creare una continuità spaziale e funzionale tra il porto e la città e di realizzare un nuovo luogo urbano. Il P.R.P. fornisce dunque, per le aree a terra, indicazioni assimilabili ad un piano di recupero.

USI DEL TERRITORIO

Il Piano destina tale zona all'attività nautica turistica. Questa soluzione, che predilige tra tutte le destinazioni portuali quelle più compatibili con il delicato contesto storico-culturale, nasce dall'esigenza di integrare il porto con la città, qualificando nel contempo il porto come scalo di prestigio, preferito da utenti che assicurano un'elevata redditività dell'infrastruttura.

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- imbarco e sbarco dei passeggeri;
- carico e scarico delle forniture di bordo;
- movimentazione persone e forniture di bordo.

Di servizio:

- servizi portuali
- servizi portuali di pronto intervento recupero cetacei
- direzionale privato;
- ricettività e turismo, charter nautico e noleggio natanti;
- commercio all'ingrosso e al dettaglio.



Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;
- movimentazione dei passeggeri;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità carrabile e pedonale e di arredo urbano;
- parcheggi;
- impianti generali;
- stazione di approvvigionamento.

Di servizio:

- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati a servizi per il turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- edifici destinati, allo spettacolo ed alla cultura.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche della “Zona imbarcazioni da diporto” sono funzione della tipologia di imbarcazioni cui è destinato.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Costituzione di una zona filtro tra l'abitato e il porto, caratterizzata da una progressiva diversificazione delle funzioni.

1.2. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, così come individuati negli elaborati grafici: *Tv. 07A – Zonizzazione aree a terra, Tav. 13B – Dimensionamento posti auto e Tav. 13C – Dimensionamento servizi*, il dimensionamento degli interventi è determinato come segue:

a) Sagome di massimo ingombro (SAG) come individuate con apposito segno grafico nella *Tav. 10A – Sagoma dei massimi ingombri*.

b) Superficie complessiva massima (Smax) costruibile 1.960 mq così suddivisa:

1.b Smax realizzabile fuori terra, come definita all'art. 6 delle presenti norme:

- **zona ZD1 - La Piazza sul Mare:** superficie utile lorda massima edificabile (Sul) mq 600 comprensiva delle quote destinate a:
 - ⇒ Molo del Valle - “Blocco Servizi n.2” (Sul) totale max mq 60;



- ⇒ Molo del Valle - “Attività commerciali e di ristoro” (Sul) totale max mq 150 distribuite come individuato nell’elaborato grafico *Tav. 14A - Viste prospettiche*;
- ⇒ “Blocco Servizi n. 3” (Sul) totale max mq 60;
- ⇒ Piazzale Candi – “Chiosco informativo, attività commerciali e di ristoro, servizi” (Sul) totale max mq 390.
- **zona ZD2 - La passeggiata panoramica e il recupero del muro del fronte mare:** superficie utile lorda massima edificabile (Sul) mq 950 comprensiva delle quote destinate a:
 - ⇒ riqualificazione, recupero urbanistico, paesaggistico e ambientale delle attività commerciali e di ristoro, come disciplinato ai successivi commi 2.3 e 2.4.
- **zona ZD3 - La passeggiata panoramica sul molo di sopraflutto “Garibaldi”:** superficie utile lorda massima edificabile (Sul) mq 350 comprensiva di nuova edificazione e recupero della superficie dell’edificio esistente, come individuato nell’elaborato grafico *Tav. 13C – Dimensionamento servizi*:
 - ⇒ “Blocco Servizi n.1 e 2” (Sul) totale max mq 120;
 - ⇒ “Blocco Servizi n. 8” (Sul) totale max mq 60;
 - ⇒ “Ristorante” (Sul) totale max mq 290;
- **zona ZD4 - I nuovi pontili:** superficie utile lorda massima edificabile (Sul) mq 60:
 - ⇒ Nuova Banchina di sottoflutto - “Blocco Servizi n.7” (Sul) totale max mq 60;

2.b *H*massima così come definita all’art. 6 delle presenti norme:

- **zona ZD1 - La Piazza sul Mare:** ml 7.20;
- **zona ZD2 - La passeggiata panoramica e il recupero del muro del fronte mare:** ml 5.50;
- **zona ZD3 - La passeggiata panoramica sul molo di sopraflutto “Garibaldi”:** ml ~~5.50~~ 6.00;
- **zona ZD4 - I nuovi pontili:** ml 4.50.
- *DA*minima - *Distanza degli edifici dal fronte di accosto:* ml 2.00;
- *DC*minima - *Distanza dai confini e dalle recinzioni:* ml 2.5 (per le attività presenti sotto il muro di sostegno di via della Vittoria la distanza minima può coincidere con il confine);



- *DSminima* - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: ml 2.00;
- *DEminima* - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.

2. DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE

2.1. La localizzazione dei servizi e dei "blocchi servizi" individuati nell'elaborato grafico *Tav.13C – Dimensionamento servizi*, è prescrittiva e dovranno essere realizzati secondo quanto disciplinato all'art. 24 delle presenti norme.

2.2. Nel rispetto degli obiettivi di riqualificazione definiti nell'ambito **ZD - Zona Imbarcazioni da Diporto**, per le attività e gli usi ammessi nelle aree a terra di cui al precedente comma 1, è consentita la diversificazione delle funzioni secondo le destinazioni indicate al punto "Usi del territorio" della presente scheda.

2.3. A seguito dell'attuazione della sottozona ZD2, i manufatti precari ed i manufatti incongrui dovranno essere rimossi. Le attività esercitate nei manufatti incongrui e stagionali potranno essere ospitate, fino al termine di scadenza della concessione demaniale, in altra area dell'ambito portuale da determinarsi in base alle fasi di cantierizzazione di cui all'art. 31.

2.4. All'interno della sottozona ZD2, a ridosso del muro portante di via della Vittoria, dovranno essere realizzate, con un progetto unitario, superfici commerciali (commercio al dettaglio e ristoro) per complessivi mq. 950, come rappresentato nell'elaborato *Tav. 10A - Planimetria dei massimi ingombri volumetrici*. Il progetto deve assicurare, documentandola con specifici elaborati, un'adeguata qualificazione degli interventi attraverso soluzioni architettoniche finalizzate a garantire un corretto inserimento nel contesto. In tali manufatti potranno essere ospitate anche le attività attualmente esercitate nei manufatti incongrui e precari oggetto di demolizione ai sensi del precedente punto 2.3.

3. DIMENSIONI E CARATTERISTICHE DEI PONTILI FISSI E GALLEGGIANTI

3.1. Si ritiene opportuno dimensionare i pontili in base ai seguenti criteri:

- minimo 2 ml per pontili di lunghezza inferiore a 100 ml e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 ml;
- minimo 2,5 ml per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 ml e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 ml e 20 ml;
- minimo 3 ml per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 ml.

3.2. Non sono consentiti pontili di lunghezza superiore a 150 ml.

3.3. E' necessario che i pontili fissi abbiano le seguenti caratteristiche:

- il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali di norma non dovrà essere inferiore a 4 kN/mq (400 kg/mq), qualora l'utilizzo comportasse sovraccarichi maggiori (ad esempio per fini carrabili) o in caso di particolari ubicazioni del



pontile tale limite dovrà essere ridefinito in base a specifici calcoli che tengano conto delle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso;

- la quota del pontile intesa come distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 ml sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 ml in condizioni di massimo livello del mare.

3.4. E' necessario che i pontili galleggianti abbiano le seguenti caratteristiche:

- il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali, fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio, non dovrà essere inferiore a 2 kN/mq (200 kg/mq) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile.
- bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 ml.
- le azioni orizzontali sul pontile galleggiante devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m). La stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/mq (150 kg/mq) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 ml.
- i pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1).
- il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.

4. Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

4.1. Si ritiene opportuno che le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, abbiano le seguenti caratteristiche geometriche:

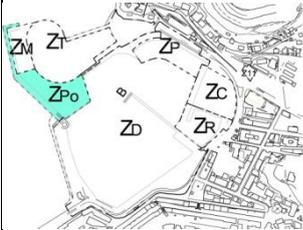
- larghezza non inferiore a 1,20 ml;
- pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale .



4.2. Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.



Scheda d'ambito n. 2

ZPO - ZONA POLIFUNZIONALE	
CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA	
	<p>La Zona Polifunzionale comprende un'area che misura circa 12.815 m², di cui 9.600 m² a mare e 3.215m² a terra; è localizzata nella parte nord occidentale dell'area portuale (avamposto) e comprende la banchina polifunzionale destinata ai transiti, mega-yacht e piccole crociere; rappresenta il luogo di ormeggio delle grandi imbarcazioni e dei transiti. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m. che introduce nell' avamposto; la banchina è protetta dal mare aperto da un tratto di diga sopraflutto lunga circa 250 m. La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 235m: 150 m all'interno della diga sopraflutto e 75 m sul lato esterno del pennello trasversale che protegge e delimita la darsena per il diporto ("nuovo molo di ponente") e la profondità del fondale naturale antistante oscilla dai -12.00 ai -14.00 m s.l.m.m.</p>
USI DEL TERRITORIO	
<p>Il Piano destina tale zona all'attività nautica turistica e crocieristica. Le attività consentite, connesse al tipo di traffico sopra citato, sono le seguenti.</p> <p>Sono consentite le seguenti attività:</p> <p><i>Di banchina:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- imbarco e sbarco dei passeggeri;- carico e scarico delle forniture di bordo;- movimentazione persone e forniture di bordo. <p><i>Di servizio:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- servizi portuali- ricettività e turismo. <p>Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:</p> <p><i>Di banchina:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- - banchine;- - pontili fissi e mobili;- - attrezzature di ormeggio;- - mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;- - movimentazione dei passeggeri;- - opere stradali;- - arredi connessi alla mobilità carrabile e pedonale e di arredo urbano;- - impianti generali;- - stazione di approvvigionamento. <p><i>Di servizio:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- - edifici destinati a servizi per il turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa,	



etc.);

- - locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi svariati.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche della Zona Polifunzionale sono funzione delle tipologie di imbarcazione cui è destinato. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, non sono previsti edifici né è stata indicata una sagoma di massimo ingombro.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Sono consentite strutture rimovibili, quali chioschi o elementi simili con finalità turistico ricettive con le seguenti caratteristiche:

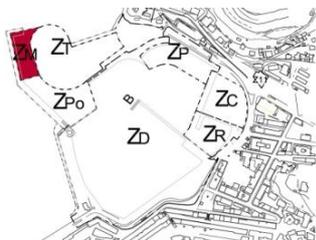
- *Hmassima* così come definita all'art. 6 delle presenti norme: pari a 4,50 ml (ad eccezione di manufatti specifici, per esempio il faro);
- *DAminima* - Distanza degli edifici dal fronte di accosto: 3 ml;
- *DCminima* - Distanza dai confini e dalle recinzioni: può coincidere con il muro paraonde;
- *DSminima* - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: 1,5 ml;
- *DEminima* - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.



Scheda d'ambito n. 3

ZM - ZONA AUTORITA' MILITARI

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La Zona Autorità Militari comprende un'area che misura circa 3.810 m², di cui 3.185 m² a mare e 625 m² a terra; è localizzata nella parte nord occidentale dell'area portuale e comprende la banchina per le autorità militari; rappresenta il luogo di ormeggio delle imbarcazioni militari e di pubblica sicurezza. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m che introduce nell'avamposto; la banchina è protetta dal mare aperto da un tratto di diga sopraflutto lunga circa 100 m.

La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 80 m e la profondità del fondale antistante oscilla dai -14.00 ai -15.00 m s.l.m.m.

USI DEL TERRITORIO

In questa area il Piano prevede abbiano sede le imbarcazioni militari e di pubblica sicurezza (VVFF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Polizia; Guardia Costiera; Aeronautica Militare, etc). Inoltre, il Piano contempla la possibilità di realizzare in aderenza al muro paraonde, attrezzature di supporto tecnico e logistico ad esclusivo uso delle autorità militari e di pubblica sicurezza. Tali locali saranno realizzati in accordo con le disposizioni di sicurezza e comunque schermati dal massiccio muro paraonde di cls con quota sommitale di +6 ml s.m. durante le operazioni di scarico della petroliera ormeggiata sul lato opposto esterno della diga.

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- carico e scarico delle merci;
- manipolazione e stoccaggio;
- approvvigionamento carburante.

Di servizio:

- pubblica sicurezza;
- servizi portuali.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- opere stradali;



- arredi connessi alla mobilità stradale;
- parcheggi;
- impianti generali.

Di servizio:

- edifici a servizio delle unità militari
- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi svariati ed alloggio personale.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche per la *Zona Autorità Militari* sono funzione della tipologia di imbarcazione cui sarà destinata.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, così come individuati negli Elaborati grafici *Tv. 07A – Zonizzazione aree a terra* e *Tav. 10A – Sagoma dei massimi ingombri*, il dimensionamento degli interventi è determinato come segue:

a) Sagome di massimo ingombro (SAG) come individuata alla *Tav. 10A – Sagoma dei massimi ingombri*.

b) Superficie complessiva massima (Smax) costruibile 650 mq con destinazione alloggiamenti, servizi, logistica, deposito, così come definita all'art. 6 delle presenti norme.

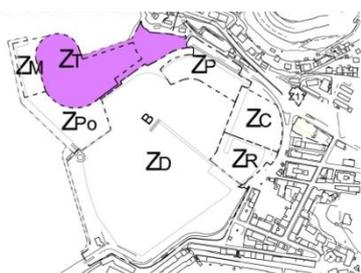
- *Hmassima - Altezza Massima:* pari a 6,00 ml;
- *DAminima - Distanza degli edifici dal fronte di accosto:* 2,5 ml;
- *DCminima - Distanza dai confini e dalle recinzioni:* 2 ml (per le attività di servizio la distanza minima può coincidere con il confine);
- *DSminima - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale:* 1,5 ml;
- *DEminima - Distanza tra edifici fuori terra:* uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.
- Eventuali deroghe, alle prescrizioni di cui ai punti precedenti, adeguatamente motivate in fase di progettazione esecutiva e in ragione della destinazione d'uso militare potranno essere assentite secondo quanto disciplinato all'art. 4 delle presenti norme.



Scheda d'ambito n. 4

ZT - ZONA TRAGHETTI

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La *Zona Traghetti* comprende un'area che misura circa 28.685 m², di cui circa 21.720 m² a mare e 6.965 m² a terra. E' localizzata nella parte nord orientale dell'area portuale (avamposto) e comprende la darsena e la banchina traghetti, rappresenta il luogo di ormeggio delle motonavi traghetto/Ro-Pax. Tale area è organizzata in modo da prevedere uno spazio di sosta per le auto in attesa di essere imbarcate in grado di ospitare almeno 50 autoveicoli, e 10

veicoli in lista di attesa, un'area di parcheggio di rotazione per soste brevi per chi si deve recare alla stazione marittima o deve accompagnare qualcuno all'imbarco, un'ampia banchina a servizio dei bus navetta o di autobus in generale, la stazione marittima ed un'ampia banchina per l'attracco dei traghetti ed il carico e scarico delle persone e dei mezzi. E' costituita da tre banchine principali; la prima all'interno del nuovo molo di sottoflutto, è lunga circa 85 m, la seconda e la terza, lunghe circa 70 m e 45 m, si poggiano sul nuovo molo di levante più interno. Tutte e tre le banchine presentano anche un fronte d'accosto ortogonale per l'imbarco/sbarco poppiero che si sviluppa per circa 20 m ciascuno per gli accosti n.1 e 2 e circa 11 m per il n.3.

L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m che introduce in un avamposto che permette una manovra con un cerchio di evoluzione di oltre 120 m di diametro; La lunghezza complessiva del fronte di accosto della banchina è pari a circa 200 m nella darsena traghetti e la profondità del fondale antistante oscilla dai -6.00 ai -10.00 m s.l.m. (è prevedibile una modesta escavazione nella parte più vicina a costa). Il lato esterno del nuovo molo di sottoflutto è anch'esso banchinato per una lunghezza di circa 85 m e può consentire nel periodo estivo ed in altri periodi di buon tempo un ulteriore accosto temporaneo per navi traghetto ed altri mezzi di servizio.

USI DEL TERRITORIO

Il Piano prevede la specializzazione nelle seguenti tipologie di navi: navi Ro-Pax.

Sono consentite le seguenti attività connesse al tipo di traffico sopra citato:

Di banchina:

- imbarco e sbarco dei passeggeri;
- carico e scarico delle merci;
- distribuzione e vendita.

Di servizio:



- pubblica sicurezza;
- servizi portuali;
- servizi igienici;
- commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- direzionale pubblico e privato;
- ricettività e turismo;
- attrezzature collettive.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- mezzi meccanici per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità stradale;
- parcheggi.

Di servizio:

- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati a servizi per il turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati allo sport, allo spettacolo ed alla cultura.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche della *Zona Traghetti* sono funzione della tipologia di imbarcazione cui è destinato e dei volumi di traffico previsti.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Costituzione di una nuova darsena traghetti e realizzazione di una nuova stazione marittima, caratterizzata da un grande ambiente vetrato, dal quale sarà possibile vedere sia il mare che i traghetti, su cui si affacceranno una serie di attività commerciali a servizio delle persone in attesa dell'imbarco (edicola, biglietteria, agenzia viaggi, etc.); al piano terra sarà previsto anche un gruppo di servizi igienici ed un bar. Sfruttando l'altezza della sala d'attesa della stazione marittima, si potranno posizionare una serie di uffici, con ingresso indipendente, che potranno essere utilizzati dalla compagnia di navigazione, come sede della Autorità Portuale, dalla Guardia costiera e dalle autorità militari che svolgeranno il servizio di pubblica sicurezza. E' dunque prevista, in continuità con questi uffici, un'unica torre di controllo, per l'osservazione del bacino portuale.



1.2. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, così come individuati negli Elaborati grafici *Tv. 07A – Zonizzazione aree a terra* e *Tav. 10A - Sagoma dei massimi ingombri*, il dimensionamento degli interventi è determinato come segue:

a) Sagome di massimo ingombro (SAG) come individuata alla *Tav. 10A - Sagoma dei massimi ingombri*.

b) Superficie complessiva massima (Smax) costruibile 680 mq destinata alla nuova stazione marittima: uffici, ristoro, attesa, servizi;

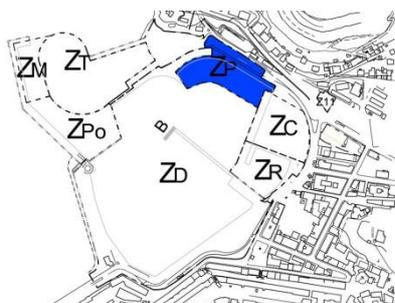
- *Hmassima* così come definita all'art. 6 delle presenti norme: ml 7.5;
- *DAminima* - Distanza degli edifici dal fronte di accosto: ml 15;
- *DCminima* - Distanza dai confini e dalle recinzioni: ml 10 può coincidere con il confine;
- *DSminima* - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: ml 2;
- *DEminima* - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.



Scheda d'ambito n. 5

ZP - ZONA PESCATORI

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La nuova configurazione dell'area portuale e la conseguente organizzazione dell'assetto delle aree a terra comporta la realizzazione della zona pescatori nella parte orientale dell'area portuale. La *Zona pescatori* comprende un'area che misura circa 11.375 m², di cui 7.450 m² a mare e 3.925 m² a terra; è localizzata nella parte orientale dell'area portuale. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m che introduce in un'avamposto, e ad una successiva imboccatura di circa 60 m che introduce, verso la darsena di levante, nell'area dedicata alle imbarcazioni da pesca. La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 200 m e la profondità del fondale antistante è di circa -5.00 m s.l.m.m.

USI DEL TERRITORIO

In questa area il Piano prevede abbia sede la flotta peschereccia locale e le imbarcazioni della piccola pesca. Inoltre, il Piano contempla la possibilità di realizzare in questa area attrezzature per la conservazione e la distribuzione dei prodotti ittici.

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- carico e scarico delle merci;
- manipolazione e stoccaggio;
- distribuzione e vendita;
- rimessaggio;
- approvvigionamento carburante.

Di servizio:

- servizi portuali;
- commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- direzionale privato.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- opere stradali;



- arredi connessi alla mobilità stradale;
- parcheggi;
- impianti generali.

Di servizio:

- edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi svariati.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche per la *Zona pescatori* sono funzione della tipologia di imbarcazione cui sarà destinata.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, così come individuati negli Elaborati grafici *Tv. 07A – Zonizzazione aree a terra*, il dimensionamento degli interventi è determinato come segue:

a) Superficie complessiva massima (Smax) costruibile 800 mq destinata alla sottozona ZP2 – Mercato del pesce

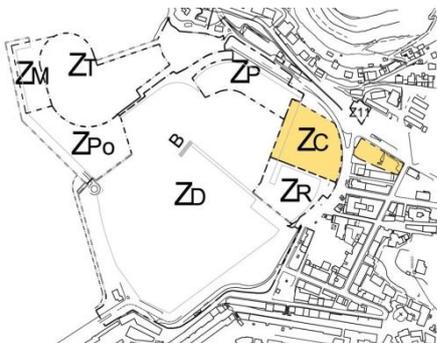
- *Hmassima* così come definita all'art. 6 delle presenti norme: ml 4,00;
- *DAminima* - Distanza degli edifici dal fronte di accosto: ml 10,00;
- *DCminima* - Distanza dai confini e dalle recinzioni: ml 2,00 (per le attività di servizio la distanza minima può coincidere con il confine);
- *DSminima* - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: ml 1,50;
- *DEminima* - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.



Scheda d'ambito n. 6

ZC - ZONA CANTIERISTICA

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La *Zona Cantieristica* comprende due'aree, una, in prossimità della banchina che misura circa 10.220 m², di cui 1.490 m² a mare e 8.730 m² a terra, e l'altra, posta a tergo della prima, che misura circa 1.650 m²; entrambe sono localizzate nella parte sud orientale dell'area portuale. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura larga circa 140 m che introduce in un'avamposto, e ad una successiva imboccatura di circa 60 m che immette, verso la darsena di levante, nell'area dedicata alle imbarcazioni in attesa delle

lavorazioni. La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 100 m e la profondità del fondale antistante è di circa -5.00 m s.l.m.m.

USI DEL TERRITORIO

Le prescrizioni tecniche per la *Zona Cantieristica* sono funzione della tipologia di imbarcazione che potrà ricoverare.

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- carico e scarico delle imbarcazioni;
- manipolazione e stoccaggio;
- rimessaggio;
- approvvigionamento carburante.

Di servizio:

- cantieristica di manutenzione e allestimento;
- produzione artigianale e industriale;
- commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- direzionale privato.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- scali di alaggio e darsene travel-lift;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- stazione di rifornimento carburante;
- opere stradali;



- arredi connessi alla mobilità stradale;
- parcheggi;
- impianti generali.

Di servizio:

- edifici destinati alle attività relative ai cantieri navali e mezzi meccanici di corredo;
- edifici destinati al ricovero e alla manutenzione delle imbarcazioni;
- edifici adibiti alla produzione industriale ed artigianale con annessi spazi per il deposito;
- edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi svariati.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche per l'area denominata *Area cantieristica*, sono funzione delle attività che ivi si svolgeranno.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.2. Per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, così come individuati negli Elaborati grafici *Tv. 07A – Zonizzazione aree a terra, Tav. 10A - Sagoma dei massimi ingombri e Tav. 13B – Dimensionamento posti auto*, il dimensionamento degli interventi è determinato come segue:

a) Sagome di massimo ingombro (SAG) come individuata alla *Tav. 10A - Sagoma dei massimi ingombri*.

b) Superficie complessiva massima (Smax) costruibile 1.866 mq così suddivisa:

1.b) *Smax realizzabile fuori terra*, come definita all'art. 6 delle presenti norme: mq 1000 sull'area di banchina e mq 866 nell'area retrostante;

2.b) *Hmassima* così come definita all'art. 6 delle presenti norme: ml 10,00;

- *DAminima - Distanza degli edifici dal fronte di accosto*: ml 10,00;
- *DCminima - Distanza dai confini e dalle recinzioni*: può coincidere con il confine;
- *DSminima - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale*: ml 2,00;
- *DEminima - Distanza tra edifici fuori terra*: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.

2. DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE

2.1. L'ingombro del capannone di progetto, da approfondire in fase di progettazione definitiva e esecutiva, potrà ricalcare quello esistente, opportunamente ingrandito in



considerazione dell'aumento di ricettività del porto, oppure trovare una nuova ubicazione interna alla sagoma di massimo ingombro indicata dal piano.

2.2. Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni. Nel rispetto degli obiettivi di riqualificazione della Zona Cantieristica dovranno essere realizzati i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio:

- aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare;
- aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te";
- aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

2. L'accessibilità a tali aree dovrà essere garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.

2.3. Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento. Gli impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, dovranno avere il seguente dimensionamento:

- uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti;
- uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello, da realizzare in coerenza con le disposizioni di cui all'art. 11 della disciplina del Master Plan.



Scheda d'ambito n. 7

ZR - ZONA IMBARCAZIONI RESIDENTI

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La *Zona imbarcazioni Residenti* comprende un'area che misura circa 8.155 m², di cui 6.380 m² a mare e 1.775 m² a terra; è localizzata nella parte meridionale dell'intera area portuale e rappresenta la nuova darsena di ormeggio dei residenti. L'accesso via mare avviene tramite un'imboccatura esterna larga circa 140 m che introduce in un'avamposto, ed una successiva imboccatura, di circa 60 m, che introduce nella darsena di levante verso la zona imbarcazioni dei residenti protetta dal molo Marinai d'Italia che delimita un'ulteriore imboccatura di circa 30 m.

Secondo la nuova configurazione portuale tale zona confina a sud con la città, ad est con la zona cantieri ed a ovest con l'area diportistica. La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 250 m e la profondità del fondale nella darsena (ricavato con parziale modesto dragaggio) è pari a -3.5 m s.l.m.m.

USI DEL TERRITORIO

Il Piano destina tale zona all'attività nautica da diporto dei residenti.

Questa soluzione, che predilige tra tutte le destinazioni portuali quelle più compatibili con il delicato contesto storico-culturale, nasce dall'esigenza di integrare il porto con la città.

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- imbarco e sbarco dei passeggeri;
- carico e scarico delle forniture di bordo;
- movimentazione persone e forniture di bordo;
- approvvigionamento carburante.

Di servizio:

- servizi portuali
- ricettività e turismo.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;



- movimentazione dei passeggeri;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità carrabile e pedonale e di arredo urbano;
- parcheggi;
- impianti generali;
- stazione di approvvigionamento.

Di servizio:

- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati a servizi per il turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati, allo spettacolo ed alla cultura.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche della *Zona imbarcazioni residenti* sono funzione della tipologia di imbarcazioni cui è destinato.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

1.1. Sono consentite strutture rimovibili, quali chioschi o elementi simili con finalità turistico ricettive con le seguenti caratteristiche:

- *H*massima così come definita all'art. 6 delle presenti norme: pari a ml 4,50;
- *D*Aminima - Distanza degli edifici dal fronte di accosto: ml 3,00;
- *D*Cminima - Distanza dai confini e dalle recinzioni: ml 2,5;
- *D*Sminima - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: ml 2,00;
- *D*Eminima - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.

2. DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE

2.1. La localizzazione dei servizi e dei "blocchi servizi" individuati nell'elaborato grafico Tav. 13 - Progetto - è prescrittiva e dovranno essere realizzati secondo quanto disciplinato all'art. 24 delle presenti norme.

⇒ Superficie utile lorda massima edificabile (Sul) destinata al "Blocco Servizi n.4" (Sul) totale max mq 60.

3. DIMENSIONI E CARATTERISTICHE DEI PONTILI FISSI E GALLEGGIANTI

3.1. Si ritiene opportuno dimensionare i pontili in base ai seguenti criteri:

- minimo 2 m per pontili di lunghezza inferiore a 100 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m;



- minimo 2,5 m per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m;
- minimo 3 m per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 m.

3.2. Sono sconsigliati pontili di lunghezza superiore a 150 m. Ove possibile, si suggerisce di disporre l'asse longitudinale dei pontili in direzione normale a quella del vento dominante.

3.3. E' necessario che i **pontili fissi** abbiano le seguenti caratteristiche:

- Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali di norma non dovrà essere inferiore a 4 kN/m² (400 kg/m²), qualora l'utilizzo comportasse sovraccarichi maggiori (ad esempio per fini carrabili) o in caso di particolari ubicazioni del pontile tale limite dovrà essere ridefinito in base a specifici calcoli che tengano conto delle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso;
- La quota del pontile intesa come distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 m sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 m in condizioni di massimo livello del mare.

3.4. E' necessario che i **pontili galleggianti** abbiano le seguenti caratteristiche:

- Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali, fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio, non dovrà essere inferiore a 2 kN/m² (200 kg/m²) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile.
- Bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 m.
- le azioni orizzontali sul pontile galleggiante devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m). La stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/m² (150 kg/m²) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 m.
- I pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1).



- Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

4. Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

4.1. Si ritiene opportuno che le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, abbiano le seguenti caratteristiche geometriche:

- larghezza non inferiore a 1,20 m;
- pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale .

4.2. Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.



Scheda d'ambito n. 8

B - ZONA BUNKERAGGIO E RACCOLTA RIFIUTI DI BORDO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA

La *Zona bunkeraggio e raccolta rifiuti di bordo* comprende un'area rettangolare che misura circa 400 m², di cui la metà in acqua (30 x 7 m) e l'altra metà in una banchina da realizzare alla testata del nuovo pontile del valle è localizzata in una zona centrale, protetta e sicura del porto non lontano dall'imboccatura portuale. Rappresenta il luogo di ormeggio temporaneo per il rifornimento di carburante e lo scarico rifiuti e liquami delle imbarcazioni. L'accesso via mare è agevole sia per provenienza dalla darsena di levante che di ponente, sia dal largo, mentre il rifornimento via terra può avvenire attraverso condotte collegate ai serbatoi esistenti nella piazza del Valle.

La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 30 m e la profondità del fondale antistante è circa -10.00 m s.l.m.

USI DEL TERRITORIO

In questa area il Piano prevede abbiano sede le attrezzature necessarie per il rifornimento carburante e per lo scarico dei rifiuti e dei liquami delle imbarcazioni

Inoltre, il Piano contempla la possibilità di realizzare in questa area attrezzature di supporto tecnico e per le attività funzionali

Sono consentite le seguenti attività:

Di banchina:

- approvvigionamento carburante;
- scarico liquami;
- carico e scarico delle merci;
- manipolazione e stoccaggio; carico e scarico delle merci;
- manipolazione e stoccaggio; carico e scarico delle merci;
- manipolazione e stoccaggio.

Di servizio:

- servizi portuali;
- direzionale privato

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di banchina:

- banchine;
- pontili fissi e mobili;
- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità stradale;



- parcheggi;
- impianti generali.

Di servizio:

- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Le prescrizioni tecniche della *Zona bunkeraggio e raccolta rifiuti di bordo* sono funzione delle tipologie di imbarcazione cui è destinato.

PARAMETRI URBANISTICI E EDILIZI

1. DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE

1.1. La stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) dovrà essere capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua.

2. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE

2.1. Sono consentite strutture rimovibili, quali chioschi o elementi simili con finalità turistico ricettive con le seguenti caratteristiche:

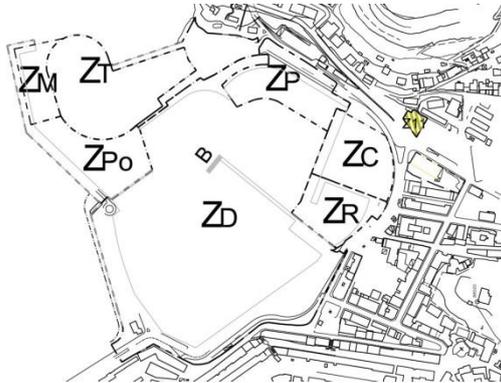
- *Hmassima* così come definita all'art. 6 delle presenti norme: pari a ml 4,50;
- *DAminima* - Distanza degli edifici dal fronte di accosto: 1,5 ml;
- *DCminima* - Distanza dai confini e dalle recinzioni: può coincidere con il confine;
- *DSminima* - Distanza degli edifici dalla viabilità stradale: ml 2,00(per le attività di servizio la distanza minima può essere uguale a zero);
- *DEminima* - Distanza tra edifici fuori terra: uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.



Scheda d'ambito n. 9

Z11 - ZONA DI SERVIZIO ALLA CITTÀ E DEL PORTO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA ZONA



La Zona a servizio della città e del porto comprende un'area che misura circa 760 m²; è localizzata nella parte sud-orientale dell'area portuale, in prossimità del parcheggio detto del Campone e della s.s.440; rappresenta un nodo di scambio ed un'area informazioni e servizi della città e del porto.

Costituisce l'inizio della passeggiata attrezzata che conduce da un lato verso il porto del Valle e la Pilarella e dall'altro verso la nuova spiaggia di progetto denominata Scarabelli.

USI DEL TERRITORIO

Il Piano destina tale zona all'attività legate all'accoglienza dei turisti e dei fruitori del porto .

Sono consentite le seguenti attività:

Di servizio

- servizi portuali
- servizi igienici
- ricettività e turismo.

Le opere realizzabili in funzione di ciascuna attività sono:

Di servizio:

- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati a servizi per il turismo (bar, ristoranti, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati al commercio al dettaglio ed all'ingrosso
- edifici destinati, allo spettacolo ed alla cultura.

PRESCRIZIONI TECNICHE

Per la Zona a servizio della città e del porto, per quanto concerne gli interventi relativi alle opere a terra, si rimanda alle modalità di attuazione definite nella scheda/progetto del Comparto Tn. 1.2 dell'Elaborato F – Aree di Nuovo Impianto, del vigente Regolamento Urbanistico:

- S_{max} realizzabile 120 mq



Comune di Monte Argentario

- *H* massima 3,50 m;
- *DC* minima può coincidere con il confine;
- *DS* minima 5 m;
- *DE* uguale all'altezza massima dell'edificio più alto.



**Tabella riepilogativa
Dimensionamento massimo e n. complessivo di posti barca**

Pontile e/o banchina		Dimensioni dei posti barca ml	Specchio acqueo mq	Lunghezza ammissibile per l'ormeggio	n. posti barca
Nuovo Molo di Ponente - Zona polifunzionale - Zpo					
Pontile n. 1	ormeggi da 15 ml	6,50	1.084	19,50	3
	ormeggi da 25 ml	7,50	1.050	35,00	5
Totale					8
Molo Garibaldi - Zona imbarcazioni da diporto - ZD					
Molo Garibaldi					
Moletto di ponente	ormeggi da 15 ml	6,50	1.108	71,50	11
Pontile n. 1	ormeggi da 15 ml	6,50	1.511	97,50	15
	ormeggi da 12 ml	6,00	1.181	96,00	16
Pontile n. 2	ormeggi da 12 ml	6,00	1.562	126,00	21
	ormeggi da 12 ml	6,00	1.562	126,00	21
Pontile n. 3	ormeggi da 12 ml	6,00	1.786	144,00	24
	ormeggi da 10 ml	4,5	1.512	144,00	32
Pontile n. 4	ormeggi da 8 ml	3,5	1.235	147,00	42
	ormeggi da 18 ml	6,8	2.925	150,00	22
Totale					204
Banchina Candi					
Banchina Candi	ormeggi da 18 ml	6,5	2.812	143,00	22
	ormeggi da 25 ml	7,5	308	15,00	2
	ormeggi da 30 ml	8	1.506	56,00	7
Totale					31



Comune di Monte Argentario

Molo del Valle					
Nuovo Pontile del Valle Darsena di Ponente	ormeggi da 30 ml	8,00	4.066	136,00	17
Pontile n. 1 Darsena di Levante	ormeggi da 12 ml	6,00	856	66,00	11
	ormeggi da 12 ml	6,00	856	66,00	11
Pontile n. 2 Darsena di Levante	ormeggi da 12 ml	6,00	1.091	84,00	14
	ormeggi da 12 ml	6,00	1.091	84,00	14
Pontile n. 3 Darsena di Levante	ormeggi da 12 ml	6,00	975	78,00	13
	ormeggi da 8 ml	3,5	693	77,00	22
Totale					102

Molo Darsena Traghetti					
Pontile n.1	ormeggi da 10 ml	4,5	810	81,00	18
	ormeggi da 12 ml	6,00	1.100	84,00	14
Totale					32

Banchina	ormeggi da 10 ml	4,5	347	36,00	8
	ormeggi da 15 ml	6,50	488	32,50	5
Totale					13

Totale imbarcazioni da diporto 382

Darsena Arturo - Zona imbarcazioni residenti - ZR					
Molo Marinai d'Italia	ormeggi da 8 ml	3,5	314	35,00	10
	ormeggi da 8 ml	3,5	315	35,00	10
Pontile n. 1 Darsena Arturo	ormeggi da 8 ml	3,5	476	42,00	12
	ormeggi da 8 ml	3,5	477	42,00	12
Banchina Darsena Arturo	ormeggi da 6,5 ml	3	122	18,00	6
	ormeggi da 8 ml	3,5	443	36,00	10

Molo del Valle



Comune di Monte Argentario

Darsena Arturo	ormeggi da 8 ml	3,5	719	70,00	20
Totale parziale					80

Banchina Toscana - Zona pescatori - ZP

Banchina Toscana					
Darsena di Levante	ormeggi da 22,50 ml	5,8	2.875	125,00	22
Darsena di Levante	ormeggi da 16 ml	6,50	870	55,00	8
Totale					30

Totale posti barca					500
---------------------------	--	--	--	--	------------

Totale barche al transito					50
----------------------------------	--	--	--	--	-----------



**Tabella riepilogativa
n. posti auto**

Pontile e/o banchina	n. posti auto previsti	n. posti barca	Dimensionamento: 1,25 posti auto per ogni posto barca
Molo Garibaldi			
Park P1 - Molo Garibaldi	105		
Park P2 - Ex capannone Varoli	100		
Totale	205	204	255
Banchina Candi			
Park P4 - Piazzale Candi	72		
Totale	72	31	39
Nuova Darsena traghetti			
Park P5 - Nuova darsena traghetti	63		
Totale	63	45	56
TOTALE	340	382	478
ZR - Zona Residenti			
Park P3a - Darsena Arturo	16		
Totale	16		
ZC - Zona Cantieri			
Park P3b - Zona cantieri	16		
Park P6 - Piazzale dei cantieri	145		
Totale	161	102	128
Banchina Toscana			
Park P7 - Mercato del pesce	30		
Totale	30	30	38
Parcheggi previsti dal RU a servizio del porto			
Park 1R	31		
Park 2 R	69		
Totale	100		
Totale	647	500	625



All. A - Prescrizioni del decreto VIA

1.1. I profili progettuali dovranno essere approfonditi in coerenza con le prescrizioni di cui ai punti 1, 2, 4, 20, 25, 26, 27, lettera a) della Commissione tecnica:

- *in sede di progettazione definitiva dovrà essere prodotto un nuovo e definitivo elaborato grafico con la corretta zonizzazione del PRP con particolare riferimento alle destinazioni d'uso delle parti esterne ed interna del 3° braccio del molo Garibaldi, nonché alle aree destinate alla cantieristica navale e da diporto prima dell'inizio lavori e ampliamento e ristrutturazione del Porto del Valle;*
- *dovranno essere realizzati i parcheggi scambiatori di Terrarossa e Santa Liberata e il corridoio operativo mediante il previsto allargamento ed utilizzo delle gallerie per bus navetta; il progetto definitivo delle opere, comprensivo dell'analisi di incidenza dovrà essere sottoposto per approvazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;*
- *dovrà essere verificata la capacità di deflusso dell'intero corso d'acqua del torrente Campone per la portata di progetto, attraverso uno studio basato sull'esame del bacino nel suo complesso e volto alla definizione degli interventi a scala di bacino, soprattutto con riferimento alle caratteristiche e funzionalità della vasca di calma e al tratto compreso fra la vasca di calma e il tratto finale oggetto di verifica, anche in riferimento al trasporto solido; tale studio dovrà essere, preventivamente approvato dal Genio Civile Opere Marittime competente e, qualora ricadente in area di bacino idrografico, dalla relativa Autorità di Bacino, e dovrà essere sottoposto, per gli aspetti ambientali, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;*
- *dovrà essere assicurato il ricambio e l'ossigenazione delle acque e a tal fine dovrà essere presentato un progetto operativo la cui applicazione consenta di assicurare all'interno del bacino portuale la qualità chimico-fisica, batteriologica ed ecotossicologica, delle acque;*
- *si dovrà predisporre un progetto relativo alle opere a verde all'interno dell'area del porto turistico, con essenze tipiche del territorio, da concordare con le autorità competenti;*
- *nel progetto esecutivo dovranno essere privilegiate le scelte progettuali, che consentano, in piena sicurezza per le imbarcazioni e per gli utenti del porto, il minor impatto visivo ed il minor consumo di materiali, con particolare riferimento alle quote delle banchine, alla dimensione dei piazzali e al dimensionamento della diga foranea;*
- *si dovrà prevedere, se possibile e comunque di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, l'eventuale installazione di pannelli fotovoltaici e termici per la produzione rispettivamente di energia elettrica e acqua sanitaria.*

3. I profili progettuali dovranno essere approfonditi in coerenza con le prescrizioni di cui alle prescrizioni del **Ministero per i beni e le attività culturali** (punto 1, lettera b2):

- *relativamente alla realizzazione della terrazza panoramica in località Punta Scarbelli si prevede che il progetto architettonico dovrà tenere conto delle motivazioni contenute nel*



provvedimento di tutela paesaggistica del Comune di Monte Argentario ovvero del decreto ministeriale 21 febbraio 1958.

4. I profili progettuali dovranno essere approfonditi in coerenza con le prescrizioni di cui prescrizioni della **Regione Toscana** (aspetti progettuali, punti 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 15, 16, 22, 22.1, 22.2, 25, 26, 27, lettera c):

- *gli interventi inerenti l'accesso al porto (parcheggi scambiatori. di Santa Liberata e Terrarossa, riutilizzo del sedime della dismessa linea ferroviaria Orbetello - Porto S. Stefano quale corridoio infrastrutturale destinato al servizio di trasporto collettivo di un bypass di collegamento tra la zona del Pozzarello e la radice della zona del Campone) devono essere realizzati precedentemente o contestualmente alle opere portuali previste dal PRP 2003, anche per agevolare la fase di cantierizzazione e il trasporto dei materiali;*
- *la dimensione delle aree destinate ad ospitare la flotta peschereccia di stanza a Porto S. Stefano, deve essere verificata con le Associazioni regionali della pesca marittima, al fine di prevedere ulteriori spazi disponibili (in termini di metri di banchina) rispetto a quelli individuati dal Piano. Devono inoltre essere garantiti sufficienti spazi di manovra e devono essere destinati alla pesca e alla maricoltura spazi per l'accesso di automezzi ed attrezzature, nonché aree di stoccaggio per l'imbarco e lo sbarco dei prodotti.*

*In sede di **progettazione definitiva** degli interventi:*

- *devono essere approfondite le analisi di circolazione sul tracciato (protezione, promiscuità con la sede stradale, interferenze, posizioni di attraversamenti stradali e pedonali);*
- *deve essere garantito il soddisfacimento delle esigenze di mobilità e di accessibilità della popolazione al trasporto pubblico locale (anche con particolare riguardo alle "Fasce deboli": anziani, disabili, bambini) creando fermate ubicate in corrispondenza di "centralità urbane", e migliorando i percorsi pedonali per accedervi;*
- *ai fini del soddisfacimento della "mobilità dolce" (ciclabilità), deve essere definita una rete di percorsi ciclabili all'interno dell'area portuale, da prevedersi. come proseguimento della direttrice lungomare, e deve essere previsto un sistema di percorsi che colleghi l'asse di accesso alla città con il porto. La soluzione del percorso ciclabile previsto in parallelo al servizio su navetta lungo la ex-ferrovia deve essere verificata in coerenza con i principi della sicurezza stradale;*
- *la riorganizzazione funzionale a nord della ex Banchina Toscana ed area destinata all'imbarco del traghetti deve avere regole più cogenti che permettano nel futuro lo sviluppo della banchina come nodo di scambio (in rapporto alla definitiva soluzione del corridoio infrastrutturale plurimodale);*
- *considerato che la realizzazione di alcune strutture portuali moli, dighe foranee, nuove banchine portuali), la realizzazione di strutture legate alla funzione portuale (parcheggi, viabilità di penetrazione, spazi di sosta breve, aree per la pesca), nonché l'approvvigionamento e i conferimenti del materiale da costruzione e di risulta, andranno ad incidere sulle attuali aree destinate al TPL, deve essere redatta una specifica relazione*



sulle interferenze sull'accessibilità al TPL al traffico veicolare, anche in relazione alla sicurezza della circolazione stradale, con valutazione delle criticità dei percorsi utilizzati dal TPL;

- *deve essere presentato un bilancio di materiali necessari alla realizzazione dell'opera (tipologia, quantità, provenienza), dei materiali che si intendono riutilizzare, dei materiali movimentati ed un piano di gestione, con l'indicazione delle modalità di smaltimento degli eventuali esuberanti;*
- *nel caso si preveda il riutilizzo di materiali inerti non provenienti da ambiente marino o da zone ad esso contigue (ad esempio cave terrestri), deve esserne verificata l'idoneità all'immersione effettuando test di cessione in acqua, secondo la procedura indicata dal decreto n. 186 del 5 aprile 2006 e comunque dovrà essere fornito un certificato che attesti natura e provenienza del materiale.*

Acqua

- *deve essere previsto un adeguato serbatoio di compenso dotato di autoclave finalizzato al soddisfacimento del fabbisogno idropotabile di punta giornaliero, le cui caratteristiche devono essere concordate con il Gestore Unico dell'AATO 6 Ombrone;*
- *la rete di distribuzione idropotabile deve essere concordata con il Gestore Unico dell'AATO 6 Ombrone, così come le modalità e il punto di allacciamento alla rete esistente.*

Qualità dell'aria

- *deve essere presentata un'analisi quantitativa delle mitigazioni richieste per garantire il rispetto dei limiti di Legge per gli inquinanti NO₂, NO_x e PM₁₀. Nell'ambito di questo approfondimento si consiglia di consultare il documento "Linee guida per l'applicazione dei modelli di dispersione alla valutazione dell'impatto ambientale da sorgenti fisse" redatto dalla AFR. Modellistica Previsionale dell'ARPAT.*

Deve essere fornito una programmazione dettagliata, in metodi, fasi e quantità, delle opere di mitigazione tramite l'implementazione dei seguenti aspetti tecnici:

- *la definizione dettagliata della durata e successione delle fasi di attività svolte in ciascuna area individuata dalle opere di cantiere;*
- *la descrizione delle attività svolte nelle suddette fasi con riferimento alle tipologie di attività individuate nel documento "AP-42 Compilation of Air Pollutant Emission Factors" di USE-PA e alle altre attività ritenute rilevanti ai fini delle emissioni di PTS e PM₁₀;*
- *Il calcolo delle emissioni orarie di PTS e PM₁₀ per ciascun giorno/tipo della fase, per ciascuna area di cantiere;*
- *il calcolo delle emissioni orarie di PM_{2.5} nelle condizioni di cui al punto precedente, laddove è possibile reperire informazioni sui fattori di emissione di questa frazione di particolato;*



- *la definizione e descrizione delle possibili misure di mitigazione per ciascuna sorgente rilevante individuata (ad es. bagnatura delle piste di cantiere, copertura con teli dei cumuli di stoccaggio, etc.);*
- *la caratterizzazione meteorologica del sito, sia per quei parametri meteorologici utili alla definizione dei fattori di emissione di alcune attività di lavorazione, sia per i parametri necessari alla implementazione nel codice di calcolo della dispersione, ISCST3;*
- *la selezione dei recettori per il calcolo delle concentrazioni degli inquinanti, per ciascuna area di cantiere, e la visualizzazione su una planimetria;*
- *la descrizione dell'implementazione dei dati nel codice ISCST3, compresi i valori di fondo impostati per ciascun inquinante;*
- *la raccolta e il commento dei risultati significativi delle simulazioni ed eventuale visualizzazione dei risultati in mappe di isoconcentrazione e isodeposizione di alcune condizioni di impatto ambientale selezionate in base a criteri conservativi;*
- *la quantificazione delle misure di mitigazione (ad es. litri/mq di acqua utilizzata giornalmente per la bagnatura in un certo numero di interventi) eventualmente necessarie per contenere l'impatto là dove risulti significativo.*

Per il dettaglio della stima delle emissioni e come linee guida per l'applicazione della modellistica di screening con ISCST3 ai fini del calcolo delle concentrazioni di PTS, PM10 e, laddove possibile, PM2.5, si consiglia di consultare "Le linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" e le "Linee guida per l'applicazione dei modelli di dispersione alla valutazione dell'impatto ambientale da sorgenti fisse" redatte dalla AFR – Modellistica previsionale dell'ARPAT.

Flora, fauna ed ecosistemi

Deve essere prodotta la seguente documentazione:

- *caratterizzazione biocenotica delle zone di intervento (aree costruzione moli), effettuata come prescritto dalla normativa vigente (DM 24 gennaio 1996) e dai documenti tecnici di riferimento (Manuale per la movimentazione di sedimenti marini", Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2006; Procedura operativa per la Movimentazione di materiale in ambiente marino o zone ad esso contigue, ARPAT, 2005);*
- *approfondimento delle eventuali interferenze tra le opere e le biocenosi bentoniche presenti nell'area, durante la realizzazione e in fase di esercizio;*
- *piano di monitoraggio da svolgersi prima, durante e dopo l'intervento (fino ad almeno un anno, sia nell'area interessata dai lavori, sia nelle aree circostanti, sia lungo le direttrici interessate dalle eventuali attività di trasporto del materiale in ambiente marino. Il piano di monitoraggio deve consentire anche di valutare il disturbo arrecato al SIR 134 Isolotti grossetani dell'Arcipelago Toscano (IT51A0035) dal presumibile aumento di traffico marittimo, con particolare ma non esclusivo riferimento alle popolazioni di uccelli nidificanti. I risultati delle analisi previste per la caratterizzazione delle zone di*



intervento devono essere riportati su certificati rilasciati dai laboratori che le hanno effettuate a firma di professionisti abilitati ed essere allegati all'istruttoria in originale. Si ricorda che, ai fini dell'istruttoria, le risultanze analitiche potranno essere considerate valide, purché non si siano verificati eventi naturali o artificiali che abbiano modificato la situazione preesistente, per un periodo massimo di due anni dalla data del prelievo. Copia della suddetta documentazione deve essere trasmessa all'ARPAT;

- *devono essere indicati gli interventi di mitigazione da adottare. in particolare deve essere prevista la possibilità, tecnica e normativa, di limitare il disturbo arrecato al SIR qualora si rivelasse eccessivo, tramite apposite misure, anche temporanee, di rapido impiego, che consentano di contenere il disturbo entro livelli accettabili, almeno nei periodi più sensibili (nidificazione, ovvero primavera- estate).*

La deviazione e il prolungamento della tubazione esistente per la scarica delle navi cisterna si configura come posa di condotta a mare, con movimentazione di fondale marino, che necessita di autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e L.R. 19/2003 da parte della Provincia di Grosseto.

Cantierizzazione e gestione dei materiali

- *in fase di progettazione esecutiva, deve essere predisposto un progetto ambientale della cantierizzazione redatto sulla base del documento "Disposizioni speciali per le imprese", che é allegato, e ne costituisce parte integrante, al verbale del Nucleo Regionale di Valutazione dell'Impatto Ambientale dell'8 marzo 2010, allegato alla delibera regionale n. 423 del 31 marzo 2010.*

Rifiuti e bonifiche

- *in sede di progettazione definitiva occorre elaborare un documento finalizzato a chiarire la distinzione tra i rifiuti prodotti in fase di esercizio e le acque di scarico per le quali occorre attenersi alle disposizioni dettate al Titolo V (Acque meteoriche dilavanti) del Regolamento di Attuazione della L.R. 20/2006 - Regolamento n. 46/R/2008 oltre che al rispetto del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i e della L.R20/2006.*

Relativamente alla gestione delle terre e rocce da scavo:

- *per l'utilizzo di terre e rocce da scavo occorre rispettare le condizioni e le prescrizioni di cui all'art. 185 e all'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 c s.m.i.;*
- *le terre e rocce in esubero riconducibili ad opere preesistenti devono essere riutilizzate nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 185 e dall'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Altrimenti devono essere gestite come rifiuto prevedendo fin da subito la destinazione a smaltimento o a recupero presso impianti di trattamento autorizzati.*

Ai fini della tutela della qualità delle acque:

- *in fase di progettazione deve essere predisposto un piano di monitoraggio da effettuarsi, prima, durante e dopo (fino almeno ad un anno) l' intervento, sia nell'area interessata dai lavori, sia nelle aree circostanti, sia lungo le direttrici interessate dalle eventuali attività di trasporto del materiale in ambiente marino.*



1.2. Prima dell'inizio lavori.

prescrizioni della **Commissione Tecnica** di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (punto 9, lettera a):

piano di monitoraggio: prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzioni delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, da concordare per tempistica, modalità di esecuzione e collocazione delle centraline di rilevamento, con oneri a carico del proponente, con ARPA Toscana, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e dovrà essere effettuato per tutta la durata delle lavorazioni e protrarsi fino al secondo anno di esercizio del porto e dovrà prevedere anche un idonea banca dati per l'informazione e la consultazione ed un piano di interventi di mitigazione sulle componenti ambientali oggetto dei monitoraggi, in esercizio, superamento dei limiti normativi, **i piani di monitoraggio dovranno comunque prevedere:**

- a. **atmosfera:** un piano di monitoraggio dei principali inquinanti in atmosfera, CO, SO_x, NO_x, e PM 10; durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio. Dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali la bagnatura delle aree di cantiere delle piste di servizio non pavimentate, il lavaggio delle ruote degli autocarri. in uscita dall'area di cantiere, la bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati. Tale piano dovrà inoltre tenere conto del traffico afferente a Porto del Valle, e dovrà garantire il mantenimento del livello di servizio C, anche mediante l'individuazione e realizzazione di interventi specifici, come ad esempio l'individuazione di viabilità dedicate alle differenti tipologie di traffico interessanti la viabilità urbana e il prolungamento dell'itinerario del bus navetta;
- b. **rumore:** in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, dovranno essere effettuati periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale: sulla base dei risultati dei monitoraggi, dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo con opportune misure di mitigazione quali l'utilizzo di macchine operatrici con le migliori caratteristiche di emissione sonora e la predisposizione di barriere acustiche provvisorie da collocare sul perimetro delle aree di cantiere ed intervenendo sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14 novembre 1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti.



prescrizioni del **Ministero per i beni e le attività culturali** (punto 1, 2, 3, 4, lettera b1):

- nei tratti dei nuovi moli e banchine è necessaria una scannerizzazione del fondale mediante impiego di side scan sonar (strumento risonanza acustica che legge la superficie del fondale), ai fini di appurare emergenze archeologiche di superficie. Nei medesimi tratti occorre una seconda scannerizzazione con impiego di sub bottom profiler (strumento a risonanza acustica che legge sotto la superficie del fondale), ai fini di appurare l'esistenza di archeologici sepolti sotto il sedimento. Le operazioni descritte dovranno ovviamente essere eseguite da parte di ditta specializzata a carico del committente), e verranno svolte in presenza di personale tecnico scientifico di questa Soprintendenza. Se gli strumenti rilevassero anomalie e la relazione del tecnici segnalasse l'esigenza di un controllo mediante operatori subacquei, questo verrà eseguito dal Nucleo Operativo Subacqueo di quest'Ufficio, con il supporto logistico della Committenza;
- vengano messe in atto, in fase esecutiva, tutte quelle accortezze necessarie per la mitigazione d'impatto ambientale, come la piantumazione di essenze arboree e arbustive sempreverdi, negli spazi destinati a verde;
- venga predisposto in fase esecutiva un'apposita. documentazione progettuale in scala adeguata relativa alla rete viaria di collegamento al Porto, alla realizzazione dei parcheggi previsti nel piano e del manufatti a servizio del Porto da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il Paesaggio di Siena e Grosseto;
- prima dell'inizio dei lavori venga informata con congruo anticipo la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, in particolare quelli che prevedono qualsiasi tipo di scavo.

1.3. Fase di realizzazione.

prescrizioni della **Commissione Tecnica** di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (punti 7, 9, 10, 17, 18, 22, 23, lettera a):

- al fine di minimizzare gli impatti relativi alla realizzazione di alcune opere dovrà essere privilegiato l'utilizzo di pontoni galleggianti via mare e la movimentazione dei materiali in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientali dei siti di approvvigionamento/smaltimento presenti sul territorio;
- si dovrà prevedere il lavaggio accurato dei massi e dei materiali da immettere in mare prima del loro affondamento per limitare la dispersione di sedimento fine nell'ambiente marino; è fatto divieto di scarico in mare di materiali fini (inf. a 1 mm) o di blocchi mescolati a materiali fini;
- il Proponente dovrà presentare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un piano di cantierizzazione e di reperimento dei materiali da cava, che tenga conto delle difficoltà collegate al sovraccollamento estivo, evitando interferenze e



sovrapposizioni, prevedendo anche la sospensione dei lavori in estate o nelle giornate più critiche tale piano, che dovrà essere concordato con l'ARPA Toscana ed inserito nei capitolati d'appalto delle opere, dovrà fornire un dettaglio delle attività di cantiere, contenendo almeno l'indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie e accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) e le relative misure di mitigazione ed i presidi ambientali.

Elementi idrografici e Ambiente marino

durante le attività di costruzione dovranno essere effettuati:

- monitoraggio sullo stato di conservazione e di evoluzione della prateria di Posidonia oceanica limitrofa alle opere di progetto;
- prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torpidità, contaminanti) e predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera, come l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torbidità nello svolgimento delle operazioni ed evitare impatti per la trasposizione dei sedimenti verso la limitrofa prateria di Posidonia oceanica;
- un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento sia delle macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;
- monitoraggi sia sul sistema delle acque dolci che giungono a mare che per il controllo della qualità dell'ambiente marino costiero, e qualora dai risultati emerga la presenza di aree di anaerobiosi delle acque all'interno dello specchio acqueo portuale, il Proponente dovrà assicurare il ricircolo delle acque interne del bacino con sistemi di circolazione forzata;
- monitoraggio sulla falda e sulla intrusione di cuneo salino sia ante operam che durante le attività di cantiere ed in esercizio sino al secondo anno in relazione alla realizzazione dei parcheggi sotterranei in ambito portuale;
- monitoraggio sul corso finale del torrente Campone, sia delle acque che dei sedimenti dovuti al trasporto solido;
- dovrà essere individuato il percorso dei mezzi pesanti sia durante la fase di costruzione che di esercizio del porto;
- si dovrà prevedere l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torpidità nello svolgimento delle operazioni;
- durante i lavori devono essere attuate tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti a mare di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possono ridurre gli effetti di eventuali sversamenti accidentali e adottare le misure per il



contenimento a mare di sostanze tossiche in conformità con le indicazioni della Capitaneria di Porto;

prescrizioni e raccomandazioni della **Regione Toscana** (punti 9, 11, 16.2, 17, 18, 23, lettera c):

Con riguardo alla fase di realizzazione degli interventi, devono essere effettuate:

- *la caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica delle zone di intervento (area costruzione moli, effettuata come prescritto dalla normativa vigente (DM 24.01.1996) e dai documenti tecnici di riferimento ("Manuale per la Movimentazione di sedimenti marini", Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2006; Procedura operativa per la "Movimentazione in ambiente marino od in zone adesso contigue, ARPAT, 2005);*
- *la valutazione della qualità delle acque di balneazione prima dell'inizio dei lavori, durante il loro svolgimento e dopo la realizzazione delle opere, anche utilizzando i dati che l'ARPAT raccoglie per il controllo in quella zona ai sensi del DPR 470/82;*
- *la predisposizione di misure e tecniche che contribuiscano a limitare la torbidità della colonna d'acqua.*

Clima acustico

Per tutta la durata dei lavori deve essere prevista un'attività di monitoraggio dell'impatto acustico in modo da garantire l'effettivo rispetto dei limiti di legge, le cui modalità dovranno essere concordate con l'ARPAT prima dell'inizio lavori. L'eventuale ricorso alla deroga al rispetto dei limiti di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n. 77 /2000, parte 3, per particolari fasi dei lavori, dovrà essere giustificato dal Proponente e valutato dall'Amministrazione Comunale competente caso per caso in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori interessati.

Sistema Infrastrutturale

- *deve essere verificata con gli enti proprietari delle infrastrutture la funzionalità degli interventi (in fase di Cantierizzazione e di esercizio): rispetto alla fruibilità del sistema stradale di ordine provinciale (ex SS440 di Porto S.Stefano).*

Acqua

Devono essere effettuate:

- *la caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica delle zone di intervento (area costruzione moli, effettuata come prescritto dalla normativa vigente (DM 24.01.1996) e dai documenti tecnici di riferimento ("Manuale per la Movimentazione di sedimenti marini", Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2006; Procedura operativa per la "Movimentazione in ambiente marino od in zone adesso contigue, ARPAT, 2005);*



- la valutazione della qualità delle acque di balneazione prima dell'inizio dei lavori, durante il loro svolgimento e dopo la realizzazione delle opere, anche utilizzando i dati che l'ARPAT raccoglie per il controllo in quella zona ai sensi del DPR 470/82;
- la predisposizione di misure e tecniche che contribuiscano a limitare la torbidità della colonna d'acqua.

I risultati delle analisi previste per la caratterizzazione delle zone di intervento devono essere riportati su certificati rilasciati dai laboratori che le hanno effettuate, a firma di professionisti abilitati, ed essere allegati all'istruttoria in originale. Si ricorda che, al fini dell'istruttoria, le risultanze analitiche potranno essere considerate valide, purché non si siano verificati eventi naturali o artificiali che abbiano modificato la situazione preesistente, per un periodo massimo di due anni dalla data del prelievo.

Qualora siano ipotizzabili, in fase di realizzazione dell'intervento, aumenti della concentrazione della colonna d'acqua di quei contaminanti risultati a rischio nella fase di caratterizzazione del sedimento, dovranno essere fornite indicazioni sulle misure di contenimento e mitigazione da adottare.

Balneabilità delle acque

- la realizzazione delle opere a mare deve essere effettuata per quanto possibile al di fuori della stagione balneare (aprile – settembre), per evitare di compromettere, anche solo temporaneamente, l'idoneità alla balneazione. In ogni caso, la prosecuzione delle attività durante la stagione balneare dovrà essere preventivamente comunicata al Sindaco, che attiverà le opportune procedure per limitare al massimo le conseguenze sulla balneabilità delle acque per la stagione in corso e per le successive. In particolare si segnala che il punto di balneazione n. 271 - Loc. Porto S. Stefano / Il Moletto porrebbe subire prolungati periodi di interruzione della balneabilità della colonna d'acqua.

Rifiuti e bonifiche

- gli interventi non devono interferire con la bonifica del sito GR1700-19. Nel caso in cui gli interventi portuali interferiscano con gli interventi di bonifica, deve essere fornita opportuna documentazione che deve essere sottoposta all'esame degli Enti competenti in sede di Conferenza di Servizi;
- i rifiuti prodotti devono essere prioritariamente inviati al recupero e non smaltiti in discarica, previo rispetto delle disposizioni di cui al D.lgs 152/06 e s.m.i.;
- il deposito temporaneo dei rifiuti deve essere effettuato nel rispetto dell'art. 183 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. comma 1, lettera m).

1.4. Fase di esercizio e fruizione del porto.

prescrizioni della **Commissione Tecnica** di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (punti 3, 6, 11, 12, 15, 16, 19, 21, 24, 28, 29, lettera a):



- *dovrà essere opportunamente regolamentato il traffico legato ai passeggeri in transito per le isole che dovranno utilizzare i parcheggi scambiatori e i bus navetta di collegamento al porto;*
- *il Proponente dovrà presentare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare una stima su base annuale relativa alle quantità di sedimento depositato all'interno del bacino portuale in corrispondenza della foce del torrente Campone;*
- *dovranno essere attuate le opere di mitigazione ambientale indicate dal Proponente compresa la rete dei percorsi pedonali fino alla copertura degli itinerari compresi fra il porto e le diverse mete possibili devono essere realizzati tenendo conto delle migliori tecniche di ingegneria naturalistica adottando materiali adatti allo scopo;*
- *qualora si intenda attivare il servizio di navette via mare da Orbetello a Porto S. Stefano, il Proponente dovrà fornire il piano di dettaglio degli interventi previsti, che dovranno essere realizzati con battelli a trazione elettrica e mediante autorizzazione dell'Ente Parco competente per il transito all'interno della laguna;*
- *le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, banchine e piazzali interessate da movimentazione del deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate opportunamente e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;*
- *i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9 marzo 2004 n.UL/2004/1825; il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;*
- *al fine di un corretto smaltimento dei rifiuti pericolosi nelle attività di esercizio di porto, dovranno essere installati speciali contenitori per lo stoccaggio di filtri olio usati, batterie al piombo, oli esausti e batterie non al piombo, il dimensionamento delle strutture sopra descritte dovrà essere congruo con la ricettività del Porto e lo smaltimento dovrà essere assicurato tramite il ritiro da parte degli smaltitori autorizzati; si dovrà prevedere una stazione di aspirazione, raccolta e stoccaggio per olii e acque di sentina nonché di aspirazione, raccolta e stoccaggio o immissione in sistema fognante delle acque nere provenienti dalle imbarcazioni in vicinanza al distributore carburante o in altra banchina in cui sia presente un opportuno accosto e comunque i rifiuti prodotti dalle imbarcazioni dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182;*
- *lo scarico delle acque reflue connesso all'esercizio del porto deve essere convogliato nella rete fognaria comunale e quindi all'impianto di depurazione, in alternativa alla rete fognaria dovrà essere trasferito ad appositi impianti di depurazione autorizzati;*



- *in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, le navi all'ormeggio nel porto devono adeguarsi alla direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE recepita dal D. Lgs. 9 novembre 2007, n. 205;*
- *darsena turistica: in fase di esercizio, dovrà essere predisposto un programma di interventi di educazione ambientale e marinara, finalizzati alla migliore conoscenza degli elementi di corretta e sicura navigazione in mare, alla protezione dell'ambiente marino; tale programma dovrà prevedere:*
 - a. *l'installazione all'interno del porto di pannelli didattici di educazione ambientale, rivolti alla fascia di ragazzi in età scolare per consentire una migliore conoscenza e rispetto dell'ambiente marino;*
 - b. *la divulgazione delle produzioni editoriali del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, e della Capitaneria di Porto, sul sistema delle aree protette nazionali e regionali, a terra e a mare.*
- *ai fini della fruizione del porto anche da parte di categorie svantaggiate, dovranno essere adottate le seguenti misure:*
 - a. *eliminazione delle barriere architettoniche in tutta l'area portuale;*
 - b. *realizzazione all'interno del porto di segnaletica e cartellonistica per la fruizione dei non vedenti e la realizzazione di un sentiero per non vedenti;*
 - c. *installazione, in prossimità di una banchina con adeguato accosto, di una gru disabili per imbarco e sbarco per utenti con disabilità motoria.*
 - d. *Installazione, in prossimità di una banchina con adeguato accosto, di una gru disabili per l'imbarco e sbarco di utenti con disabilità motoria.*

prescrizioni e raccomandazioni della **Regione Toscana** (punti 11, 14, 20, 21, 24, 27, lettera c):

Sistema Infrastrutturale

- *in fase di esercizio si raccomanda l'utilizzo di mezzi pubblici di tipo ecologico a trazione elettrica o gas metano.*

Acqua

- *al fine di mantenere la funzionalità idraulica del fosso Campone, in fase di esercizio deve essere effettuata la pulizia periodica delle griglie previste a monte della vasca di calma lungo il fosso stesso, utili a bloccare gli apporti di materiale grossolano nel tratto tombato.*

Balneabilità delle acque

- *non deve essere utilizzata acqua proveniente dal pubblico acquedotto per il lavaggio delle barche, pontili, fontane, vasche, ecc;*
- *la gestione delle acque di piazzale deve essere conforme alla disciplina regionale;*



- *le acque reflue delle barche e di sentina devono essere trattate come rifiuti liquidi al sensi del D. Lgs. 22/99 e ss.mm.ii..*

In relazione alla presenza della stazione di bunkeraggio per le imbarcazioni da diporto, si raccomanda l'adozione di adeguati e tempestivi piani di intervento da attuare nel caso di sversamenti accidentali di oli, combustibili e non.

In fase di esercizio deve essere effettuato un monitoraggio post-operam, le cui modalità devono essere concordate con ARPAT al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge.

Si raccomanda la predisposizione della Scheda di bacino Portuale per una più oculata gestione del porto dal punto di vista ambientale e programmatico degli interventi futuri.

1.5. Altre prescrizioni e raccomandazioni.

prescrizioni della **Commissione Tecnica** di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (punti 5, 8, 13, lettera a):

- *il Proponente dovrà realizzare la caratterizzazione dei sedimenti in corrispondenza delle opere relative a ampliamenti a mare di banchinamenti e moli da sottoporre al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;*
- *il Proponente dovrà inserire nei capitolati di appalto delle opere tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti necessari a garantire la tutela dell'ambiente durante la fase di costruzione, con particolare attenzione alla salvaguardia della salute pubblica, in termini di disturbo alle aree residenziali e ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento, e del clima acustico e vibrazionale;*
- *è necessario inserire nei capitolati d'appalto tutte le opere di mitigazione e compensazione individuate nella documentazione tecnica del Proponente.*

prescrizioni e raccomandazioni della **Regione Toscana** (punto 19, lettera c):

Balneabilità delle acque

- *tramite comunicazione al Settore Regionale Tutela delle Acque Interne e del Mare, il Proponente deve provvedere all'eliminazione del punto di balneazione n. 269 - Loc. Porto S. Stefano / Casa Cantoniera dall'Anagrafe ministeriale, perché ricadente nella futura area portuale o al limite della stessa;*

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizione sopra riportate si provvederà come di seguito indicato:

- *le prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 16, 20 e 27 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;*
- *il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera b);*
- *la Regione Toscana provvederà alla verifica di ottemperanza di cui alla lettera c)*