



COMUNE DI MONTE ARGENTARIO

ST\_o2

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

D.P.C.M. 12 DICEMBRE 2005

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



**RELAZIONE PAESAGGISTICA**  
*ai sensi del D.P.C.M. 12 Dicembre 2005*

---

Comune di Monte Argentario

---

Febbraio 2013

Arch. SARA LOTTI

"IL PAESAGGIO RICOPRE UN RUOLO ESSENZIALE PER L'IDENTITÀ CULTURALE, SOCIALE  
ED AMBIENTALE DI UN TERRITORIO E I SUOI MECCANISMI EVOLUTIVI SONO  
PROFONDAMENTE CONNESSI ALLO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO DEL TERRITORIO  
STESSO."

## PREMESSA

La seguente relazione paesaggistica è stata richiesta come integrazione nelle prescrizioni e raccomandazioni della Regione Toscana alla lettera c) punto 6, recante “deve essere prodotta la relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12 Dicembre 2005”, del Decreto di pronuncia di Compatibilità Ambientale concernente il progetto relativo alle opere previste del Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle di Porto Santo Stefano, in Comune di Monte Argentario (GR) punta a mettere in evidenza ed indicare un percorso conoscitivo di analisi strumentale funzionale alla progettazione e finalizzata all’analisi dell’impatto dell’intervento in oggetto ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005. Il ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare decreta giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Valle di Porto Santo Stefano, in Comune di Monte Argentario (GR) presentata dal Comune di Monte Argentario, con sede in piazza dei Rioni n°8, 58019 Porto Santo Stefano (GR), con condizioni e prescrizioni, vedi nota.<sup>1</sup>

---

1. Decreto di compatibilità ambientale n° DVA-DEC-2011-0000022 del 27 Gennaio 2011 relativo al il progetto relativo alle opere previste del Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle di Porto Santo Stefano, con allegati i seguenti pareri che sono parte integrante del provvedimento di V.I.A. di cui trattasi:

- parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale V.I.A./V.A.S. n°416 del 29 gennaio 2010
- parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali n°5171 del 15 Marzo 2006 e n°6325 del 25 Febbraio 2010
- parere della Regione Toscana del 01 Aprile 2010

# INDICE DEGLI ARGOMENTI

## **CAPITOLO 1. DOCUMENTAZIONE TECNICA :**

- Richiedente e incarico di affidamento relazione paesaggistica
- Tipologia e localizzazione dell'opera
- Iter progettuale del Piano Regolatore Portuale

## **CAPITOLO 2. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE**

- Il contesto paesaggistico dell'intervento
- Il paesaggio nella pianificazione regionale
- Il paesaggio nella pianificazione provinciale
- Il paesaggio nella pianificazione comunale:
  - Il Piano strutturale del Comune di Monte Argentario
  - Il Regolamento Urbanistico del Comune di Monte Argentario
  - Il Piano Regolatore Portuale del Comune di Monte Argentario.Studi di settore e analisi legate allo studio del Paesaggio

## **CAPITOLO 3. LIVELLI DI TUTELA :**

- Aree vincolate D.Lgs 22 gennaio 2005, n.42  
Parte III, capo I, art.136 – ex Legge 1479/39 -
- Schede dei Paesaggi del P.I.T. e individuazione degli obiettivi di qualità
- Aree vincolate D.Lgs 22 gennaio 2005, n.42  
Parte III, capo I, art.142 – ex Legge 431/85 -
- Altri vincoli sul territorio:
  - Vincolo idrogeologico
  - Aree SIC, SIR, ZPS

## **CAPITOLO 4. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE :**

- Punti opportuni
- Luoghi di normale accessibilità
- Punti panoramici

## **CAPITOLO 5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE DELL'OPERA :**

- Analisi e note descrittive dell'intervento  
con modelli renderizzati e studi di inserimento.

## **CAPITOLO 6. ESSENZE ARBOREE ED ARBUSTIVE DI PROGETTO .**

## **CAPITOLO 7. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA :**

- Documentazione grafica in simulazione
- Conclusioni

## **ELABORATI GRAFICI ALLEGATI ALLA RELAZIONE PAESAGGISTICA**

**ALLEGATO 1.** Progetto architettonico con planimetria dell'area di intervento

**ALLEGATO 2.** Fotoinserimenti con modelli renderizzati

## **Capitolo 1. DOCUMENTAZIONE TECNICA**

- Richiedente e incarico di affidamento relazione paesaggistica

La sottoscritta arch. Sara Lotti, nata a Grosseto (GR) il 07/05/1976 e residente in Grosseto, via Puglie n°29, iscritta all'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Grosseto al n°434, per incarico ricevuto dal Comune di Monte Argentario, Piazzale dei Rioni n°8, Porto Santo Stefano, redige la presente Relazione Paesaggistica secondo il D.P.C.M. 12.12.2005, per il le opere previste dal Nuovo Piano regolatore Portuale del porto del Valle a Porto Santo Stefano.

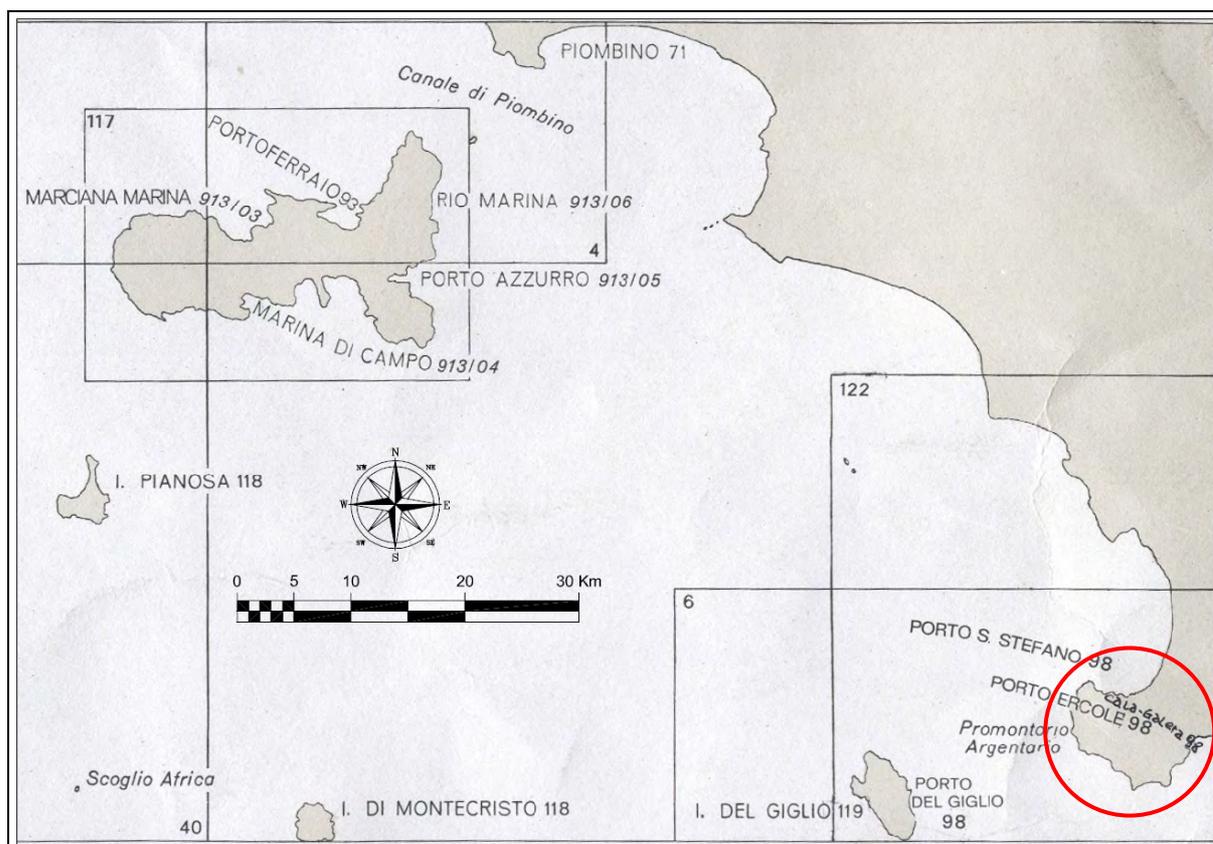
- Tipologia e localizzazione dell'opera

**Tipologia dell'intervento:** Lavori di adeguamento e ampliamento DEL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DEL VALLE A PORTO SANTO STEFANO.

**Concessionario :** Comune di Monte Argentario

**Indirizzo civico dell'opera :** Porto del Valle, Porto Santo Stefano

Il sito oggetto del presente progetto per il Nuovo Piano regolatore Portuale del porto del Valle è Porto Santo Stefano, situato nella Regione Toscana, in Provincia di Grosseto, nell'intorno del punto di coordinate geografiche 42°26' N e 11° 07' E. Le sue coste sono bagnate dal mar Tirreno ed appartengono all'unità fisiografica compresa tra Punta Lividonia e il Tombolo della Giannella. Esattamente l'area di studio è posta nel lato Nord del Monte Argentario.



Inquadramento cartografico *territorio* di progetto.<sup>2</sup>

2. Da PRP Variante 2005 Valutazione di Impatto Ambientale.



Inquadramento cartografico *area* di progetto.<sup>3</sup>



Inquadramento cartografico *zona* di progetto su base catastrale.<sup>4</sup>

3. Da PRP Variante 2005 Valutazione di Impatto Ambientale.

4. Dalla cartografia del Regolamento Urbanistico del Comune di Monte Argentario

## ▪ Iter del Piano Regolatore Portuale

I piano regolatori portuali costituiscono atti di governo del territorio di competenza del Comune, e attuano le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti e degli approdi turistici. Sono attuati mediante i progetti delle opere portuali e consistono nella programmazione e nella localizzazione degli interventi da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è destinato a svolgere, compresi i servizi connessi. (L.R.T. n°1 del 03 Gennaio 2005)

Il Comune di Monte Argentario ha provveduto alla redazione del Piano Regolatore Portuale a seguito dei mutamenti legislativi in materia di competenza statale/regionale e dei nuovi criteri di sviluppo della pianificazione portuale.

Il Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle (PRP), è stato redatto ai sensi dell'art. 5 della Legge n°84 del 28 Gennaio 1994 e persegue lo sviluppo del porto tramite la definizione di una nuova configurazione e di un nuovo assetto spaziale e funzionale che fa riferimento al quadro culturale e legislativo vigente. Il Piano stabilisce le modalità d'uso del nuovo assetto spaziale portuale nel rispetto dei principi di economicità ed efficacia.

Il piano è stato redatto e consegnato nel 2003, e il Comune diede allora l'avvio al procedimento di approvazione. Questo, tuttavia ha subito un rallentamento lungo oltre due anni per la mancata firma di un protocollo di intesa tra lo stesso Comune e l'Aeronautica Militare e alla prevista realizzazione di un nuovo oleodotto sottomarino presso l'imboccatura portuale.

Nel contempo fu attivata la procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e nel corso dell'istruttoria furono richieste dalla commissione del Ministero dell'Ambiente varie integrazioni e piccole modifiche che sono state incorporate nel PRP, cui è stata mantenuta la denominazione "anagrafica" originale aggiungendo l'indicazione "con variante 2005". Le modifiche si sono rese necessarie per migliorare la funzionalità del Piano, con particolare riguardo alle implicazioni ambientali. Alcune varianti sono state anche dettate da nuove esigenze progettuali legate ai lavori di prolungamento del Molo Garibaldi in corso di esecuzione successivamente alla data di approvazione del PRP2003.

In sintesi le nuove esigenze e modifiche progettuali sono legate ai seguenti aspetti:

1. attracco esterno della petroliera di rifornimento dei depositi dell'Aeronautica Militare e prolungamento della diga foranea;
2. localizzazione interna della stazione di bunkeraggio per le imbarcazioni da diporto;
3. maggiore disponibilità e diversa localizzazione dei parcheggi-auto a servizio del porto.

Successivamente la procedura di VIA è stata sospesa in attesa del parere, previsto dalla vigente normativa, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. L'avviso favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni è stato reso in data 14/12/2006.

In data 24.05.2006 è pervenuto presso questa Amministrazione il parere favorevole sulla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Lo "stato attuale" dell'opera in fase di completamento e la sua sovrapposizione con le opere di PRP sono quindi aggiornate all'anno con la definizione planimetrica e la foto panoramica riportate nelle nuove tavole allegate alla Relazione, con il prolungamento del 2° e del 3° Braccio del Molo Garibaldi.

Successivamente il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali notifica il Decreto di compatibilità ambientale n° DVA-DEC-2011-0000022 del 27 Gennaio 2011 relativo al progetto relativo alle opere previste del Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle di Porto Santo Stefano.

**Capitolo 2. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE**

- Il contesto paesaggistico dell'intervento

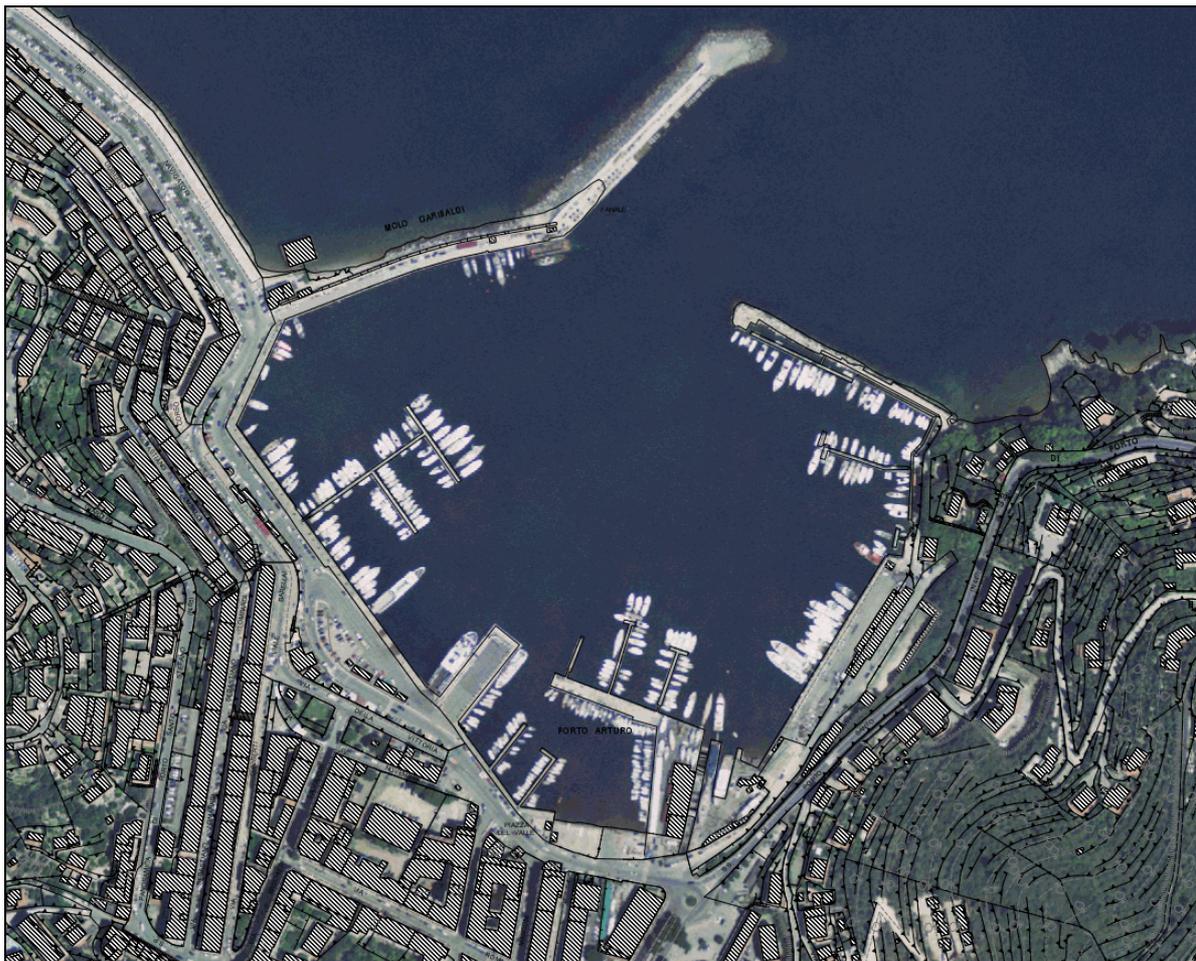


Foto aerea contesto di riferimento con indicazione della *zona* di progetto.<sup>5</sup>

La *zona* di progetto di piano è situata nel sistema urbano di Porto Santo Stefano, per tutto lo sviluppo costiero del Porto del Valle e gli edifici e le porzioni di ambito urbano contermini.

L'*area* di riferimento del progetto di piano è il sistema urbano e peri-urbano di Porto Santo Stefano

Il *territorio* di riferimento che si spinge oltre i limiti del contesto urbano e periurbano è caratterizzata da contesti paesaggistici e morfologici direttamente connessi o prospicienti l'*area* di progetto come:

- il Sistema Naturale della costa del Monte Argentario, con insenature e balze a picco sul mare, in parte antropizzate, in parte con caratteristici elementi vegetazionali di fitta macchia mediterranea, che costituisce un sistema naturalistico di valore dal punto di vista paesaggistico e ambientale, con quadri naturali altamente suggestivi;
- il Sistema Insediativo urbano del nucleo di Porto Santo Stefano, con il nucleo residenziale-storico e di espansione, il nucleo artigianale, l'area del Porto, le strutture turistico – ricettive, la rete infrastrutturale;
- il Sistema del Promontorio del Monte Argentario, con il suo paesaggio caratterizzato da una fitta vegetazione di macchia mediterranea;
- il Sistema Paesaggistico di pregio con la presenza di manufatti edilizi di pregio come le torri costiere, e altri elementi di pregio visivo.

5. Dalla cartografia del Regolamento Urbanistico del Comune di Monte Argentario

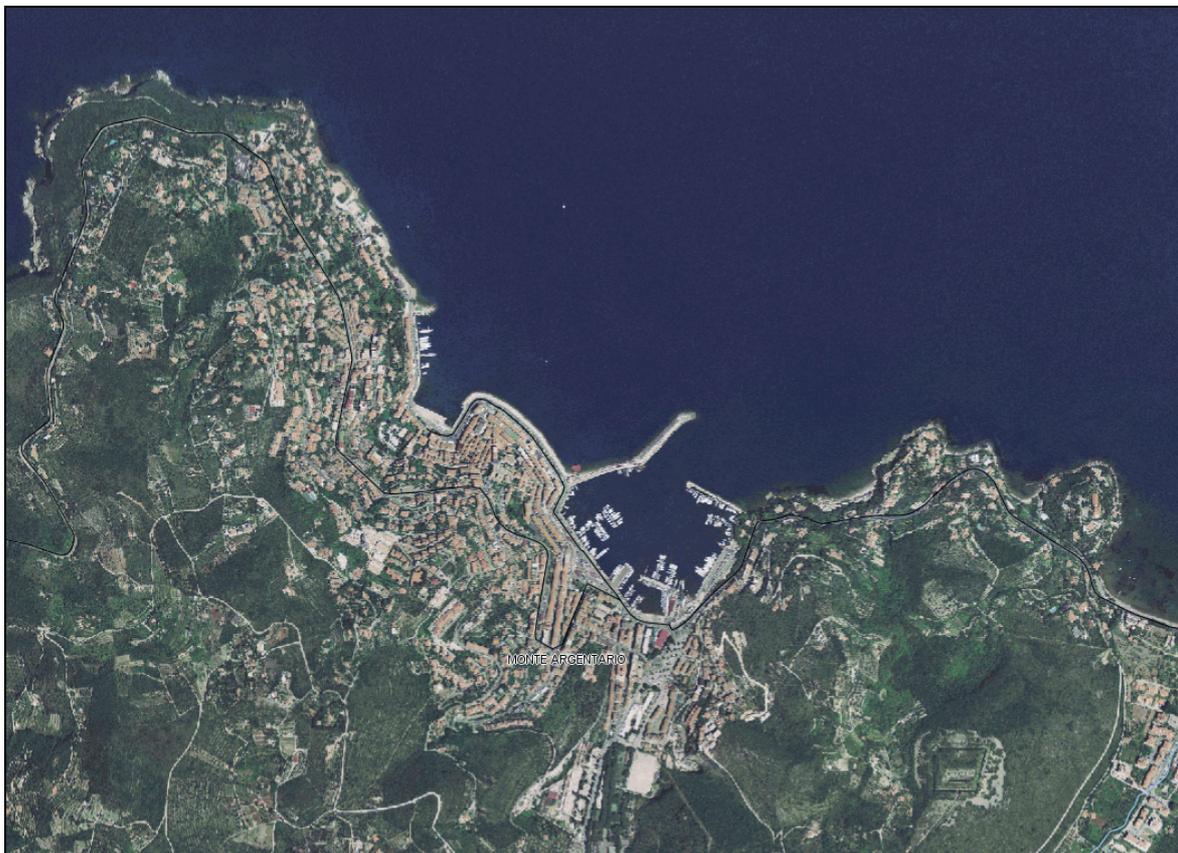


Foto aerea contesto di riferimento con indicazione dell'area di progetto.<sup>6</sup>



Foto aerea contesto di riferimento con indicazione del territorio di progetto.<sup>7</sup>

---

6-7. Dalla cartografia del Regolamento Urbanistico del Comune di Monte Argentario

Tutte le attività di analisi e ricerca della seguente relazione, dovranno infatti essere rivolte alla individuazione e alla valutazione della caratteristiche paesaggistiche dei luoghi in cui si interviene e alla verifica della compatibilità del progetto con le caratteristiche medesime.

Nella Regione Toscana il paesaggio trova ampia attenzione sia negli strumenti di pianificazione regionale, in particolare nel Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), sia nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), sia nei Piani Strutturali (PS) e Regolamenti Urbanistici (RU) a livello comunale, come ribadito nella L.R.T. 1/2005.

## ▪ Il Paesaggio nella pianificazione regionale

La disciplina del PIT contempla come sua parte integrante la disciplina dei paesaggi, che ha assunto valore di piano paesistico ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs. n°42 del 22/01/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio". Il Piano Paesaggistico è stato adottato dal Consiglio Regionale in data 16 Giugno 2009.

Coerentemente con quanto prescritto dall'art. 143 del Codice, il piano Paesaggistico comprende tra gli elaborati la "ricognizione degli immobili e delle aree dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136, la loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché la determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso, ai termini dell'art. 138, comma 1, fatto salvo il disposto di cui agli articoli 140, comma 2, e 141-bis."

Dalla cartografia risulta che l'intero comune di Monte Argentario è un bene paesaggistico (aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art.136 del Codice. Il decreto di vincolo è il D.M. del 21 Febbraio 1958 (vedi capitolo livelli di tutela).

Nel PIT, inoltre l'area oggetto di progetto è individuata come Ambito 26 "Argentario" e comprende i territori di Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio, Capalbio.

Inoltre il PIT definisce "I criteri per la qualificazione della portualità turistica" di cui all'Allegato 1 della Disciplina del Masterplan dei porti toscani con particolare riferimento alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e delle relazioni visuali da e verso il mare.



Indicazione cartografica Sistema Territoriale  
De "la Toscana della Costa e dell'Arcipelago."

L'analisi del PIT sarà finalizzata a individuare le caratteristiche paesaggistiche dell'intero territorio di progetto fino ad individuare gli indirizzi per la zona di progetto del Porto del Valle.

Il PIT, suddivide la regione Toscana in quattro aree, denominate "le quattro toscane", finalizzate a scala regionale ad individuare zone che presentano alcuni caratteri ricorrenti, sia dal punto analitico sia progettuale, esse sono: la Toscana dell'Appennino, la Toscana dell'Amo, la Toscana della costa e dell'arcipelago ed infine la Toscana interna e meridionale. Per ciascuna di queste aree sono forniti indirizzi generali, atti ad orientare sia la pianificazione provinciale sia quella comunale. Gli orientamenti del PIT, nell'ambito del paesaggio inoltre fanno tesoro della elaborazione dei Sistemi di Paesaggio già prodotta dalla Regione Toscana con il coordinamento scientifico di Roberto Rossi.

Le 10 province della Toscana hanno ormai quasi completamente concluso l'elaborazione dei loro Piani Territoriali di Coordinamento, i quali hanno per legge valenza di Piano Paesistico. In coerenza con gli indirizzi del PIT e dei PTCP ciascun comune redige il Piano Strutturale, dedicando crescente attenzione alle tematiche del paesaggio come elemento fondamentale di produzione di ricchezza e di consolidamento della identità culturale locale.

*“ L'area oggetto della presente relazione fa parte del Sistema Territoriale della Toscana della Costa e dell' Arcipelago che comprende gli ambiti di caratterizzazione strutturale del paesaggio denominati: Massa carrara, Versilia, Area Pisana, Area Livornese, Maremma settentrionale, Val di cornia, Costa grossetana, Colline dell'Albegna, Argentario, Isola d'Elba, Arcipelago delle Isole Minori. Si tratta del territorio costiero della Toscana, dalle aree più settentrionali ai confini con la Liguria, a quelle più meridionali ai confini con il Lazio.”<sup>8</sup>*

In Particolare siamo nell'Ambito 26 – ARGENTARIO – che comprende la fascia costiera del Comune di Orbetello, a partire dalla foce del fiume Osa, la Laguna di Orbetello ed il promontorio dell'Argentario, le isole del Giglio e Giannutri e la pianura di Capalbio compresa tra il mare e le prime pendici collinari.

#### **“CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO**

*L'ambito comprende la fascia costiera del comune di Orbetello, a partire dalla foce del fiume Osa, la Laguna di Orbetello ed il promontorio dell'Argentario, le isole del Giglio e Giannutri e la pianura di Capalbio compresa tra il mare e le prime pendici collinari.*

#### **OROGRAFIA IDROGRAFIA**

*Il Monte Argentario ha come quota massima il colle Il Telegrafo. (535 m). La ridotta area di pianura consiste nei tratti terminali dei bacini dell'Albegna – in sinistra del fiume: tutti gli affluenti di destra scorrono nei territori di Magliano e Scansano - e dell'Osa, che anche nasce nel territorio di Magliano, e della parte costiera del comune di Capalbio, con il lago di Burano.*

#### **VEGETAZIONE**

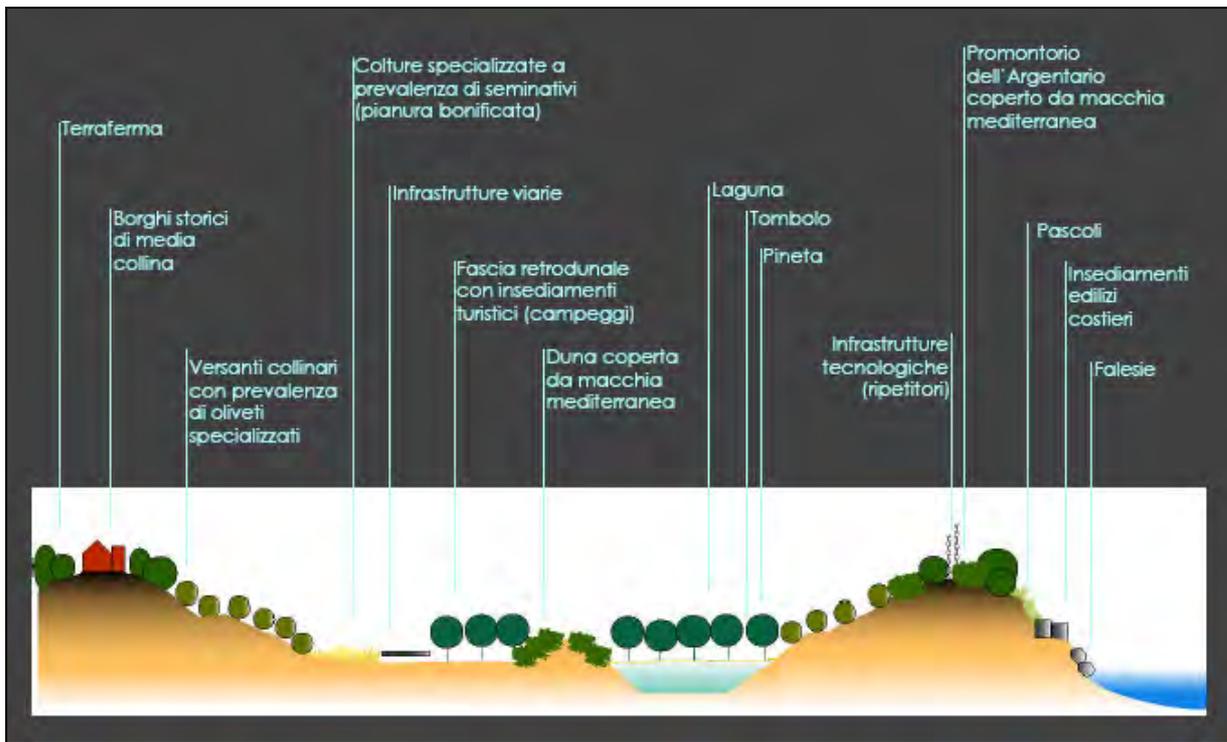
*La copertura prevalente è la macchia mediterranea su suolo poco profondo e sassoso, con presenza anche di zone a gariga. Le colture agrarie specializzate sono sostanzialmente assenti dal mosaico paesistico, dominato dalle formazioni forestali (tomboli costieri) e decisamente connotato dalle colture miste in corrispondenza ai due insediamenti principali di Porto Santo Stefano e di Porto S. Ercole.*

#### **RICCHEZZE STORICO-CULTURALI**

*Nel medioevo il monte Argentario è stato dominio dell'abbazia romana delle Tre Fontane; in era moderna della Spagna, con lo Stato dei Presidi; ed anche paesisticamente fa parte a sé (è un'isola che in tempi geologicamente recenti i depositi alluvionali hanno saldato al continente, come il Monte di Piombino, e i Monti dell'Uccellina. Orbetello appartenne agli Aldobrandeschi (...), poi agli Orsini (inizio secolo XIV) e dal 1414 a Siena. Passò poi sotto diversi dominatori (...). Nello stesso modo Talamone, senese dal 1303, ebbe vari dominatori, fra i quali i napoletani. Nel 1555 Port'Ercole fu conquistato dagli spagnoli di Carlo V, e con la pace di Firenze del 1557 la Spagna si assicurò lo Stato dei Presidi (...) come basi nel Tirreno, ponendoli sotto la superiore autorità del viceré di Napoli.*

---

8. da Sistemi Territoriali del PIT – Ambito 26 – Quadro conoscitivo



Sistemi Territoriali del PIT – Monte Argentario -

*Con le guerre di successione questo Stato passò di mano: nel 1707 agli Austriaci, nel 1737 ai Borboni di Napoli. Seguì la vicenda napoleonica, dopo la quale entrò definitivamente nello Stato toscano. Alla metà del '500, nella guerra fra imperiali e granducato da una parte, senesi e francesi dall'altra, Orbetello (e con Montalcino) l'ultima città senese a cadere, nel 1559, quattro anni dopo Siena. Il centro urbano più importante è Orbetello, che ha perso popolazione fra il '51 e il '71, per poi risalire nel 2001 al livello che aveva raggiunto nel '51: fatto da mettersi verosimilmente in rapporto con la voga turistica del monte Argentario (e di Capalbio). Nell'area ha operato con scarsissimo risultato l'Ente Maremma, di riforma agraria. La cittadina è stata sede di mandamento nel Regno d'Italia. Il secondo comune è Monte Argentario, che nel cinquantennio trascorso dal 1951 ha ridotto la distanza da Orbetello.*

#### **SISTEMA VIARIO**

*Il sistema viario è costituito prevalentemente dalla Aurelia e dalla linea ferroviaria Genova-Roma. La ferrovia Pisa-Roma, che liberava questa zona dal suo isolamento, è stata completata nel 1864. La via Aurelia, già strada reggia nel Granducato, venne declassata a provinciale dalla legge sui lavori pubblici del 1865, per la quale una strada collo stesso percorso di una ferrovia non poteva essere nazionale; carattere che acquistò nel 1928, con l'istituzione della Azienda Autonoma Strade Statali (AASS, in seguito ANAS).”<sup>9</sup>*

**RICONOSCIMENTO DEI CARATTERI STRUTTURALI** dell'intero Comune di Monte Argentario.

Il paesaggio viene letto per i suoi caratteri strutturali identificativi ed ordinari.

- I caratteri strutturali identificativi sono costituiti dagli elementi costitutivi naturali (geomorfologia, idrografia naturale e vegetazione) dagli assetti agricoli e forestali (idrografia artificiale, paesaggio agrario e forestale storico e moderno) dagli insediamenti e dalle infrastrutture (insediamenti storici, moderni e contemporanei, viabilità storica, moderna e contemporanea).

- I caratteri strutturali ordinari sono costituiti dagli elementi costitutivi naturali (vegetazione) dagli assetti agricoli e forestali (paesaggio agrario forestale storico e moderno) dagli insediamenti e dalle infrastrutture (insediamenti moderni e contemporanei, viabilità moderna e contemporanea).

9. da Sistemi Territoriali del PIT – Ambito 26 – Quadro conoscitivo



FORMAZIONI FORESTALI



COLTURE AGRARIE MISTE



COLTURE AGRARIE SPECIALIZZATE



INSEDIAMENTI

#### Sistema territoriale del PIT – Monte Argentario -

“Il Monte Argentario è un promontorio compatto, costituito prevalentemente da rocce carbonatiche e silicee, con caratteri insulari (alte coste rocciose a strapiombo, con numerose cale, falesie e isolotti) e copertura prevalente a macchia mediterranea su suolo poco profondo e sassoso, con presenza anche di zone a gariga. Le colture agrarie specializzate sono sostanzialmente assenti dal mosaico paesistico, dominato dalle formazioni forestali e decisamente connotato dalle colture miste in corrispondenza ai due insediamenti principali di Porto Santo Stefano e di Porto S. Ercole. Essi sono nuclei di origine storica divenuti importanti località turistiche dell'Italia centrale. L'Argentario è collegato alla terra da due tomboli sabbiosi, il Tombolo della Gianella più a nord, maggiormente antropizzato, con attività turistiche, e a sud quello della Feniglia, coperto interamente da pineta (Riserva Naturale dello Stato). Questi sistemi naturali formano la Laguna di Orbetello, una importante zona umida, al centro della quale si colloca, su un istmo, l'insediamento di Orbetello, di impianto storico. La pianura costiera situata tra i Monti dell'Uccellina e il Monte Argentario, più precisamente tra le foci del fiume Osa e dell'Albegna, è caratterizzata da una fascia dunale e retrodunale di pinete, (tombolo sabbioso) dove si trovano numerosi campeggi. (...) Sui rilievi di Monte Argentario, dell'isola del Giglio, sulle colline di Orbetello, nei promontori di Ansedonia e Talamonaccio e nel tombolo di Capalbio, presenza di macchia mediterranea e di ampie aree a gariga. Il sistema dei giardini delle ville realizzati sull'impianto morfologico e vegetazionale della preesistente macchia mediterranea. I versanti collinari del promontorio dell'Argentario e dell'isola del Giglio conservano ancora tracce dei terrazzamenti connessi alla coltivazione della vite. La strada statale Aurelia, anch'essa di matrice storica, attraversa longitudinalmente tutta l'area.

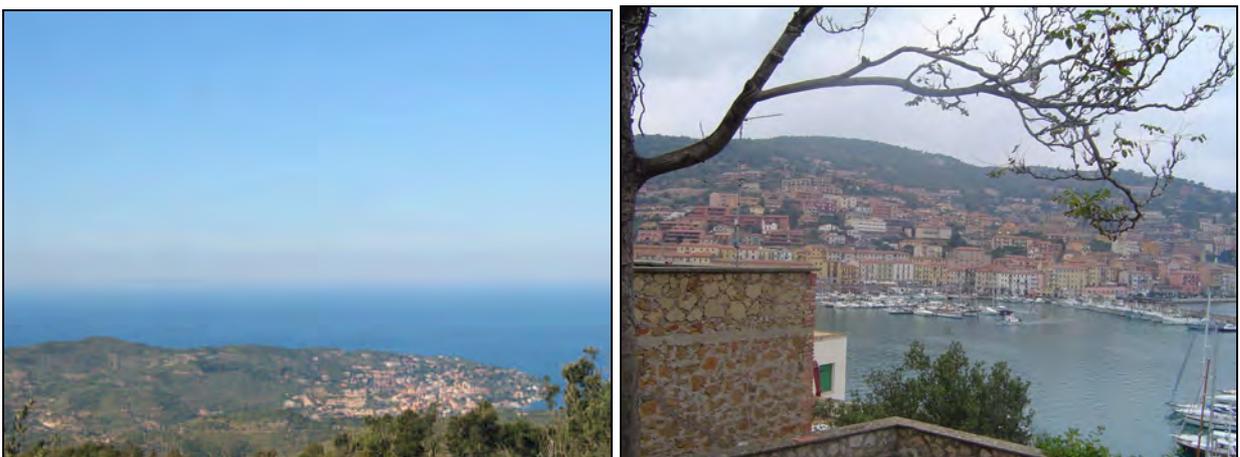
*Sul promontorio dell'Argentario i due insediamenti principali di Porto Santo Stefano e di Porto S. Ercole conservano testimonianza del sistema di forti di avvistamento.*

*I vari ammodernamenti del tracciato stradale e l'affiancamento del tracciato ferro-viario stanno progressivamente determinando condizioni conflittuali per le relazioni ecologiche e visuali tra la costa e l'entroterra. Tutto l'ambito è caratterizzato da una pressione insediativa sostanzialmente equilibrata, per quanto non irrilevante, da una consistente presenza di siti archeologici e testimonianze storiche, quali forti e torri di avvistamento, e da un buon livello di naturalità diffusa. Fra le più significative alterazioni paesistiche si trovano quelle imputabili agli sviluppi insediativi turistici, che hanno interessato l'intero litorale, e alle antenne per teletrasmissioni e impianti militari, realizzati in modo improprio nell'area di massima fragilità visuale costituita dalla cima del promontorio."*

*Il sistema portuale del porto del Valle è considerato un carattere strutturale identificativo come viabilità e infrastruttura moderne e contemporaneo legato al paesaggio agrario forestale storico con i suoi terrazzamenti, all'aspetto vegetazionale e alla geomorfologia. Porto Santo Stefano è considerato un carattere strutturale ordinario.*



Caratteri strutturali identificativi del paesaggio. "Sul Monte Argentario le strade assecondano la forte acclività dei versanti con caratteristiche di spiccata panoramicità inserendosi all'interno di un mosaico forestale di specie mediterranee alternato a pascoli, coltivazioni e affioramenti rocciosi; la costa del promontorio è punteggiata di isolotti (Monte Argentario).<sup>10</sup>



Caratteri strutturali ordinari del paesaggio. Porto Santo Stefano, situato nella parte settentrionale del Monte Argentario, storicamente porto di pescatori è diventato in tempi recenti uno dei più importanti porti turistici della regione. Intorno ai centri principali, la pressione turistica ha prodotto una significativa dispersione edilizia: Porto Santo Stefano (Monte Argentario).<sup>11</sup>

---

10-11. Estratto : PIT Regione Toscana, studi sul Paesaggio, Atlante del Paesaggio

*Alle parti comprendenti i caratteri strutturali viene dato un valore naturalistico, storico culturale ed estetico percettivo.*

*L'intero ambito esprime un altissimo valore di naturalistico e questo sia per la unicità e l'eccellenza degli elementi presenti che per la grande varietà di contesti connotati da un elevato grado di naturalità. Inoltre Il promontorio roccioso dell'Argentario rappresenta il completamento del sistema lagunare ed è caratterizzato da una rilevante copertura vegetale di macchia mediterranea leccete, rimboschimenti di Monte Argentario).*

*I valori caratteri storico-culturali, sono legati soprattutto alla presenza della fortezza spagnola dei primi decenni del XVII sec., costruita a controllo del porto di santo stefano e dal sistema delle torri di avvistamento. Il promontorio dell'Argentario è ricco di punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere la visuale panoramica di un tratto della costa maremmana. Lo stesso promontorio esprime un valore assoluto. Il sistema dei giardini delle ville dell'Argentario realizzati sull'impianto morfologico e vegetazionale della preesistente macchia.”<sup>12</sup>*

Il quadro conoscitivo del PIT descrive Porto Santo Stefano come ex porticciolo di pescatori, oggi uno dei più importanti porti della Regione Toscana.

L'ambito 26, inoltre, comprende promontori costieri di rara bellezza naturalistica ove sono presenti fortificazioni antiche e vegetazione mediterranea tipica. I punti di forza delle aree descritte sono la nautica da diporto e commerciale, lo sviluppo del commercio e del turismo associati al valore turistico e naturalistico del promontorio costiero. Viceversa i punti di debolezza, che possono essere migliorati dai piani di sviluppo, sono l'inadeguatezza viaria dell'Argentario e le edificazioni recenti di pessima qualità.

Nella Disciplina Generale del PIT all'art.26 il patrimonio costiero, insulare e marino è definito come “invariante strutturale dello statuto” in quanto fattore essenziale della qualità del territorio toscano e del suo paesaggio ambientale e sociale. All'art. 29 il porto è definito come infrastruttura di interesse unitario generale

Tali valutazioni e analisi devono essere poi, relazionate alle salvaguardie contenute nel piano paesistico del PIT, indicate nelle schede relative all'Ambito n°26, Monte Argentario, Sezione n°4, Beni paesaggistici a tutela del D.Lgs 22.01.04, n°42 , che analizzeremo nel capitolo dei livelli di tutela.

Dall'art.26 capo 1 e 2 della Disciplina del Piano si indica come il “patrimonio costiero insulare e marino” è fattore essenziale della qualità del territorio toscano e del suo paesaggio ambientale e sociale e designa il valore paesaggistico e funzionale del territorio - urbano ed extraurbano - che dipende dal mare e dalle relazioni organiche che con esso intrattengono le comunità e le attività umane insediate sul litorale toscano, nelle sue isole, nel suo entroterra e nelle sue città, insieme alle testimonianze storico-culturali e alle specifiche funzioni portuali, ricettive e infrastrutturali che quelle comunità e quelle attività identificano e qualificano nell'insieme del territorio regionale sia per il passato sia per il futuro.

All'art.27 capo 2 si indica che gli interventi finalizzati alla valorizzazione economica e infrastrutturale del “patrimonio costiero, insulare e marino” sono pertanto subordinati a limiti e a modalità progettuali e realizzative congruenti al valore ambientale ed estetico e al significato identitario e funzionale del territorio costiero, insulare e marino e della sua policentrica articolazione urbana, nel rispetto e in applicazione delle prescrizioni e delle direttive del masterplan dei porti<sup>13</sup> che è parte integrante del PIT ed è finalizzata alla conservazione attiva del valore ambientale, funzionale e culturale dei beni che ne compongono la conformazione territoriale e lo specifico paesaggio.

---

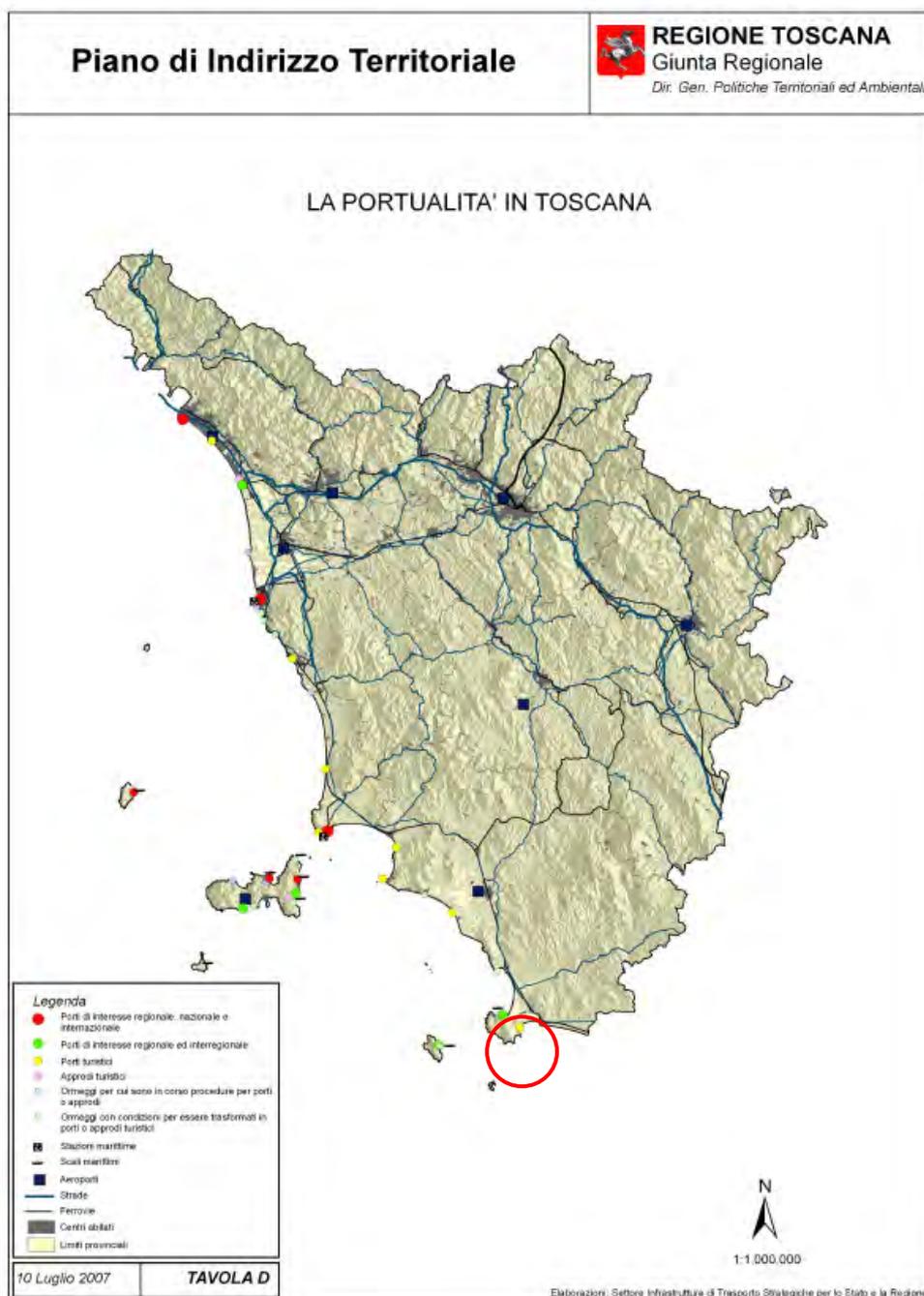
12. da Sistemi Territoriali del PIT – QUADRO CONOSCITIVO – AMBITO 26 ARGENTARIO, Provincia di Grosseto, Territori appartenenti ai Comuni di Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio, Capalbio.

13. “La pianificazione comunale, e quella degli altri enti preposti, attraverso il piano regolatore portuale applicano i “Criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui all'Allegato 1 della Disciplina del Masterplan dei porti toscani.con particolare riferimento alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e delle relazioni visuali da e verso il mare” da sistema dei porti e dei waterfront urbani – Schede del PIT - allegati alla Disciplina – Sezione 3

## MASTER PLAN “LA RETE DEI PORTI TOSCANI”

Il master plan relativo alla rete dei porti toscani, è parte integrante del PIT della Regione Toscana, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della piattaforma logistica costiera come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi. Il master plan definisce ed individua il sistema dei porti toscani distinguendo i porti di interesse regionale, nazionale ed internazionale di Livorno, Carrara e Piombino, sede di Autorità Portuale, i porti di interesse regionale e interregionale, i porti e approdi turistici.

Il porto del Valle di Porto Santo Stefano rientra nei porti di interesse regionale e interregionale, con funzioni di porto dedicata alla pesca, cantieristica e collegamento con le isole.



L'analisi del Masterplan sarà finalizzata a individuare le caratteristiche ed ad individuare gli indirizzi per la zona di progetto del Porto del Valle.

Nel quadro conoscitivo si indica come il Porto del Valle è protetto ad ovest dal molo Garibaldi e ad est dal molo di Levante; internamente, nella parte sud del bacino portuale, si apre la darsena Arturo delimitata a nord dal molo Marinai d'Italia e a nord-ovest dal molo del Valle.



Cartografia Masterplan dei porti – Regione Toscana PIT

Nella Disciplina di piano si individuano gli obiettivi strategici, gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni per la portualità commerciale e turistica.

*“ Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici:*

*a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;*

*b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;*

*c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.(...)*

*Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:*

*a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;*

*b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;*

*c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.(...)*

*Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni:*

- a) non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;*
- b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni;*
- c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero;*
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;*
- e) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.(...)*

*Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:*

- a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;*
- b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento;*
- c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale;*
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;*

*Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono la riqualificazione dei porti e approdi turistici esistenti nel rispetto dei punti c e d di cui al comma precedente;*

*Gli interventi di cui ai commi precedenti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.”<sup>14</sup>*

Inoltre per garantire la qualità degli interventi in aree portuali sotto il profilo dell'accessibilità e dell'organizzazione funzionale de degli spazi, per far sì che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto, il Masterplan, in allegato 1, fornisce delle linee guida in materia di pianificazione relative alla qualità degli spazi di relazione, agli spazi funzionale, alla qualità architettonica dell'intervento.

A livello paesaggistico emerge la necessità di fornire un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale, la necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri, la necessità di creare collegamenti pedonali e valorizzare gli spazi di waterfront, l'indirizzo verso una progettazione degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali, la necessità di favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo. Il PRP è stato progettato seguendo le indicazioni del Masterplan dei porti allegato al PIT della Regione Toscana.

---

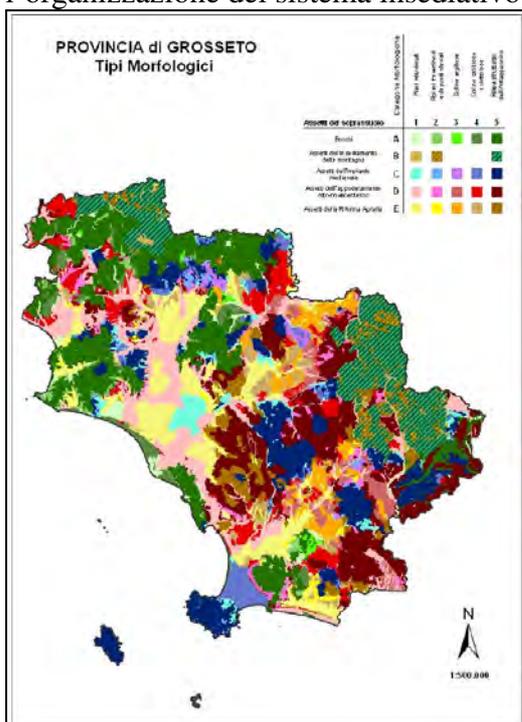
14. Masterplan dei porti – Disciplina allegato A – elaborato 5 – allegato al PIT- Regione Toscana -

- Il Paesaggio nella pianificazione provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto PTC (approvato con DCP n. 20 dell'11/06/2010 - "Decisione finale di Valutazione Ambientale Strategica integrata e approvazione"), è formato ai sensi dell'art.20 del D.Lgs 267/2000 e della L.R.T. n°1 del 03 Gennaio 2005 e successive modificazioni ed integrazioni. I contenuti dello stesso sono coerenti con il vigente PIT regionale.

L'analisi del PTC sarà finalizzata a individuare le caratteristiche paesaggistiche dell'intero territorio di progetto fino ad individuare gli indirizzi per la zona di progetto del Porto del Valle.

La qualità paesistica del territorio provinciale è considerata una risorsa: qualificante, di rango internazionale, al massimo grado di caratteristicità, abbondante e diffusa; insostituibile nel complesso, riproducibile e modificabile nelle componenti non legate all'unicità della genesi storica, quasi completamente indissolubile dai luoghi; onerosa; sensibilmente degradabile; relativamente fragile, ad elevata commerciabilità. Lo spessore attribuito al concetto di paesaggio ha poi fatto sì che si riscontrasse una sostanziale corrispondenza fra ambiti paesistici e politiche di sviluppo. Semplificando al massimo si rilevano infatti i cinque tipi di indirizzo di seguito specificati. Nell'ambito delle coste e dei promontori prevalgono gli obiettivi di tutela integrata delle risorse naturali e dei valori paesistici, le azioni di riqualificazione insediativa, la necessità del contenimento della pressione turistica, la preservazione di varchi e corridoi, gli indirizzi verso la specializzazione delle aree urbanizzate a forte connotazione turistica. Nell'ambito collinare prevalgono gli obiettivi della valorizzazione dei beni naturalistici e storico-insediativi, il rafforzamento della tenuta dei centri minori e del presidio ambientale tramite politiche di incentivazione ad attività prevalentemente turistico-ricettive connesse alla fruizione dei beni e di tipo complementare e integrato rispetto all'agricoltura specializzata della pianura, ivi compresi gli usi ammissibili per lo svago e il tempo libero. Nell'ambito montano prevalgono gli obiettivi di tutela del paesaggio con particolare riferimento al mantenimento degli ecosistemi florofaunistici; le politiche di promozione di offerte turistico-ricettive legate alla montagna nei suoi diversi aspetti legati alle stagioni; le azioni tese al miglioramento della mobilità e delle forme di accessibilità ai servizi generali. Per quanto riguarda l'articolazione paesaggistico – ambientale il PTC suddivide il territorio provinciale in Unità Territoriali Morfologiche definendole come aree articolate per morfologia ed uso del suolo, caratterizzate da specifiche problematiche in ordine alla gestione ed alla riproducibilità delle risorse naturali ed antropiche in essi presenti, nonché ai temi inerenti l'organizzazione del sistema insediativo.



Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Grosseto

Le identità paesistiche locali si poggiano sulle diverse Unità, per le quali, in rapporto alle Città (che organizzano le azioni strategiche) il PTC propone anche una ipotesi di organizzazione della gestione territoriale.

Nell'aggiornamento 2010 del P.T.C. il territorio di Monte Argentario è classificato come U.M.T. Pr4 "Argentario":

“• *Inquadramento territoriale*

*Promontorio alto collinare con versanti fortemente acclivi caratterizzato da rilievi strutturali a diversa composizione litologica. E' individuabile una dorsale principale che comprende Poggio Tondo, Poggio Bellavista, Monte Telegrafo e Poggio Canaloni. Coste rocciose a strapiombo con andamento frastagliato, frequenti isolotti e rade cale. Sul versante nord-orientale vallecole e piccole piane di deposito alluvionale.*

• *Settori morfologici*

– *Asse dell'impianto medioevale nei rilievi strutturali*

*Territorio roccioso con residue foreste xerofile di leccio (*Quercus ilex*) e sughera (*Quercus suber*) a varie fasi di degradazione: macchia con erica e corbezzolo; macchia degradata a prevalenza di cisto; gariga; prateria. Residui querceti decidui di cerro (*Quercus cerris*) e roverella (*Quercus pubescens*) nelle zone più umide. Piccoli nuclei di bosco a castagno (*Castanea sativa*), relitto di antiche colture.*

*Diffusione di pascoli e seminativi faticosamente ricavati nella natura impervia. Presenza di vite, olivo e seminativo (o soli vite e seminativo) su terreni acclivi, caratterizzati da sistemazioni idraulico agrarie terrazzate con muretti a secco soprattutto sul versante sud-occidentale del promontorio.*

*Insediamiento accentrato con sistematica integrazione delle attività di pesca con risorsa boschiva (leccio e/o castagno) - aree a pascolo - suoli agricoli. Centri murati di pedecolle, Porto Ercole e Porto Santo Stefano, affacciati sul mare con approdi portuali. Insediamento sparso in stretto rapporto di continuità ed integrazione funzionale con i centri murati, dislocato lungo la tortuosa viabilità di crinale e/omezzacosta o su piccole diramazioni necessarie alla raggiungibilità dei fondi, composto da annessi rurali (casotti) e da scarse unità poderali facenti capo alla piccola proprietà paesana e a maggiori locali. Diffusa presenza di antiche opere di difesa costiera (forti e torri di avvistamento della dominazione senese e spagnola). - C1, C2, C4 - settori secondari - si rimanda alla descrizione generale*

• *Dinamiche in atto*

*Processi di marginalizzazione e abbandono negli assetti agrari. Espansione di bosco e incolto, con rischio di cancellazione per i castagneti ed il sistema dei vigneti terrazzati. Crescente irregolarità delle aree agricole. Forti fenomeni di deruralizzazione del patrimonio edilizio e delle aree agricole nei versanti collinari innescati dallo sviluppo turistico-balneare dell'intero promontorio con proliferazione di seconde case e lottizzazioni a ridosso di insenature costiere come Cala Moresca, Cala Piccola,*

*Sbarcatello, Carrubo e Cannelle (settore C5) A Porto Ercole e Porto Santo Stefano (settori C1, C5) trasformazione della struttura urbana mediante espansione lineare lungo strada (conurbazione lineare Porto Santo Stefano-Santa Liberata, Poggio Pertuso- Porto Ercole) e occupazione dei versanti a maggiore panoramicità, con rischio di alterazione dell'immagine consolidata di centro murato sull'acqua.*

*Ruolo attrattivo della viabilità costiera (S.P. N°65 di "Panoramica di P.S. Stefano", S.P. N°161 di "P.S. Stefano", S.P. N°66 di "Panoramica di P.Ercole.") dove il serrato alternarsi di incisioni vallive (settore C1), di diversa ampiezza e profondità, offre supporto alle attività produttive e residenziali con formazione di filamenti lineari interrotti da aggregazioni più ampie nelle piane. Nell'area del Campone attività artigianali, rimessaggi nautici e residenze mescolati in un sistema caotico e degradato.*

- *Indirizzi operativi*

- *Identità da rafforzare*

- \_ Configurazioni Morfologico-naturali: si applicano gli indirizzi 1a, 1b, 1g
- \_ Configurazioni Morfologico-agrarie: si applicano gli indirizzi 2a, 2f
- \_ Configurazioni Morfologico-insediative: si applicano gli indirizzi 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3h, 3i
- \_ Aree di riqualificazione Morfologica: : si applica l'indirizzo 4°

• *Vocazioni da sviluppare*

*Valorizzazione economica, nel rispetto dei valori formali dell'U.M.T., delle risorse storico-naturali presenti attraverso il mantenimento della discontinuità dell'edificato, la disincentivazione dei fenomeni di dispersione insediativa, sia sul fronte litoraneo che sui rilievi collinari, l'attenuazione dell'impatto delle aree a destinazione produttiva e la promozione di misure volte ad incentivare, nell'ambito delle opere di miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale, il mantenimento degli assetti agrari tradizionali presenti nei S.m. dell'unità. Valorizzazione per i centri abitati di Porto S. Stefano e Porto Ercole dell'integrazione funzionale e visuale fra boschi, mosaici agricoli complessi, struttura urbana, attrezzature portuali e il mare.”<sup>15</sup>*

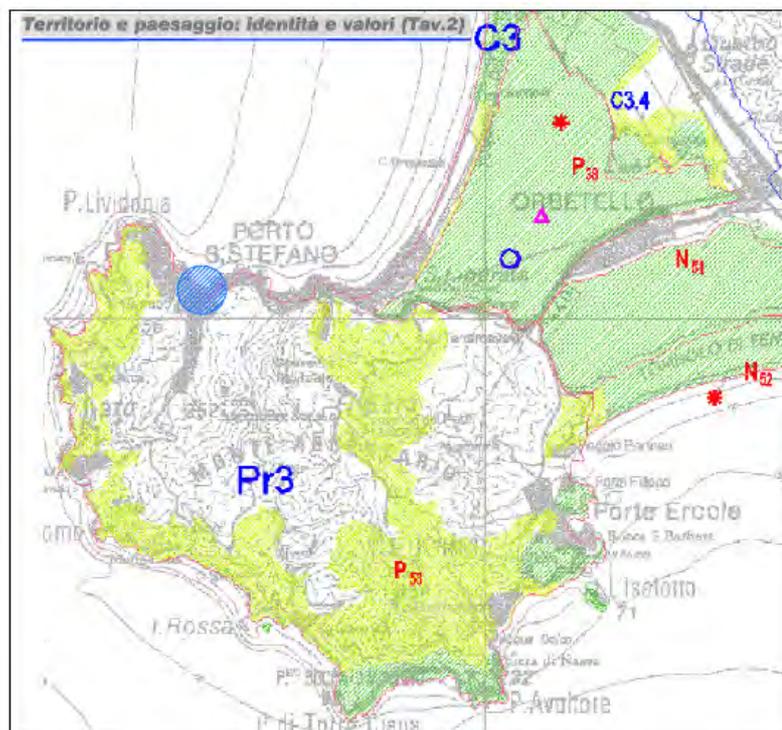
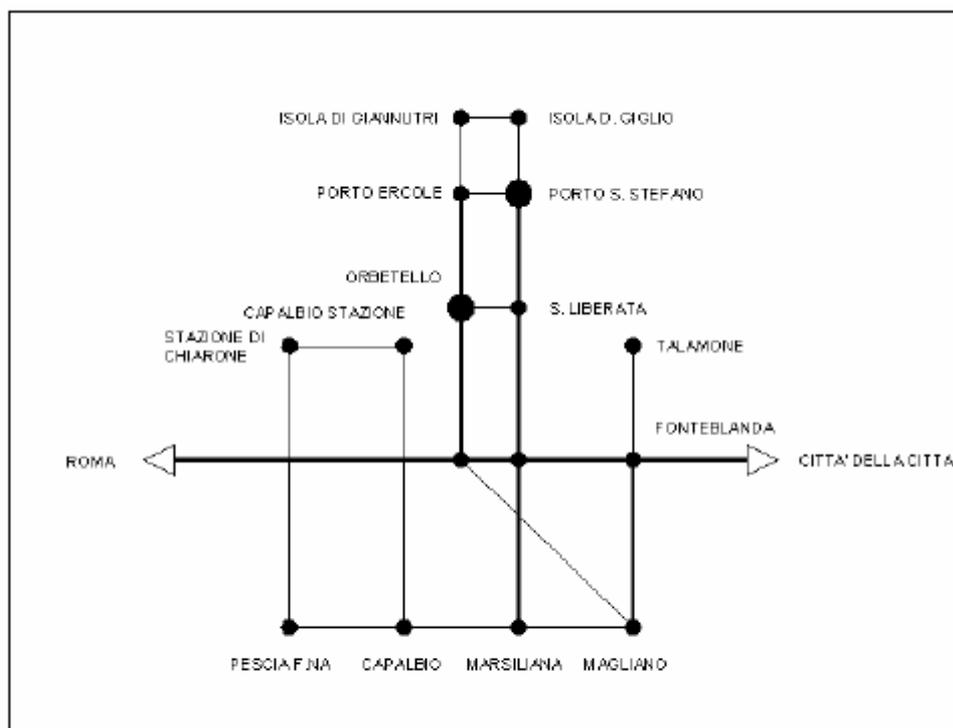


Tavola delle Unità di paesaggio del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto

Nel P.T.C. vi è il riconoscimento nel territorio provinciale delle sette “Città” della Maremma, sinteticamente definibili come sottosistemi insediativi connotati da una chiara omogeneità di risorse ambientali e di modalità di loro sfruttamento. In particolare, per quanto riguarda le Sette Città, la loro individuazione muove dal riconoscimento all’interno del sistema insediativo provinciale di «sottosistemi caratterizzati dalla condivisione –sia in termini sostanziali che di appartenenza culturale– di determinate risorse-chiave di tipo ambientale (e della esistenza di modalità sostanzialmente omogenee di comportamento e di sfruttamento delle risorse territoriali. Questa marcata convergenza di caratteri ed omogeneità porta a definire questi sistemi come "aree omonomiche" (aree "omogenee" per caratteristiche insediative, funzionali, culturali e produttive), ovvero soggette a regole insediative condivise». In base a questa articolazione del sistema insediativo provinciale, il territorio del Comune di Monte Argentario ricade all’interno della “Città d’Acqua e Pietra”. Per quanto segnatamente riguarda le tematiche attinenti, direttamente o indirettamente l’ambito concettuale all’interno del quale è collocabile il Piano Regolatore Portuale, queste trovano regolazione all’interno del titolo III, Capo III dedicato alla “Evoluzione degli insediamenti”.

15. Piano Territoriale di coordinamento della Provincia di Grosseto aggiornamento anno 2010



CITTÀ DI ACQUA E DI PIETRA

IL RASTRELLO

Tavola “Acqua, aria, suola” del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto

In Relazione al Porto del Valle di Porto Santo Stefano, il PTC individua strategie di:

- mantenimento del poro commerciale e potenziamento di quello turistico (nautica da diporto e attività crocieristica);
- ricerca corridoi di attraversamento, con possibilità di riutilizzo mediante intervento congiunto dei Comuni di Orbetello e Monte Argentario di concerto con la Provincia, della ferrovia dismessa Orbetello Scalo – Porto Santo Stefano, quale corridoio infrastrutturale plurimodale (tramvia per trasporto pubblico, viabilità stradale, piste ciclabili).

Inoltre nelle schede del P.I.T., relativamente alla viabilità con valore estetico percettivo, si indica come la pianificazione provinciale fornisce i quadri conoscitivi di riferimento, individua i tracciati connotati da un elevato livello di panoramicità sia per la eccezionalità o l'ampiezza delle visuali percepite, che per il contesto naturale in cui si inseriscono. *“La pianificazione territoriale individua altresì gli elementi vegetazionali tipici, quali alberi monumentali, da tutelare con le procedure e le norme di cui alla L.R.60/98, e boschetti, siepi e filari alberati da tutelare con le procedure e le norme di cui agli artt. 55 e 56 del Regolamento Forestale n°48/R/2003. La pianificazione comunale, anche in riferimento ai contenuti del PTC, prevedere diversificate forme di tutela, volte a garantire :*

- *la manutenzione e la riqualificazione delle sistemazioni e degli arredi delle aree contigue con particolare riferimento alla strada di scorreria che collega le torri costiere del promontorio dell'Argentario e della strada Panoramica di Monte Argentario al fine di conservarne l'attuale carattere e condizioni d'uso, prevedendo esclusivamente quegli interventi volti alla messa in sicurezza e al miglioramento del fondo stradale senza che questo comporti la saldatura dell'anello di percorrenza del promontorio;*
- *la gestione della vegetazione per consentire il permanere o il ripristino delle visuali;*
- *la tutela dei tracciati storici e i punti di sosta di interesse panoramico lungo il sistema viario;*
- *la localizzazione e tipologia degli impianti di distribuzione carburante;*

- alla limitazione di realizzare manufatti edilizi a filo strada;
- la limitazione delle fonti di eccessivo inquinamento luminoso
- le regole per garantire analoga qualità estetico percettiva, funzionale ed ambientale nella realizzazione degli adeguamenti ai tracciati storici.”<sup>16</sup>

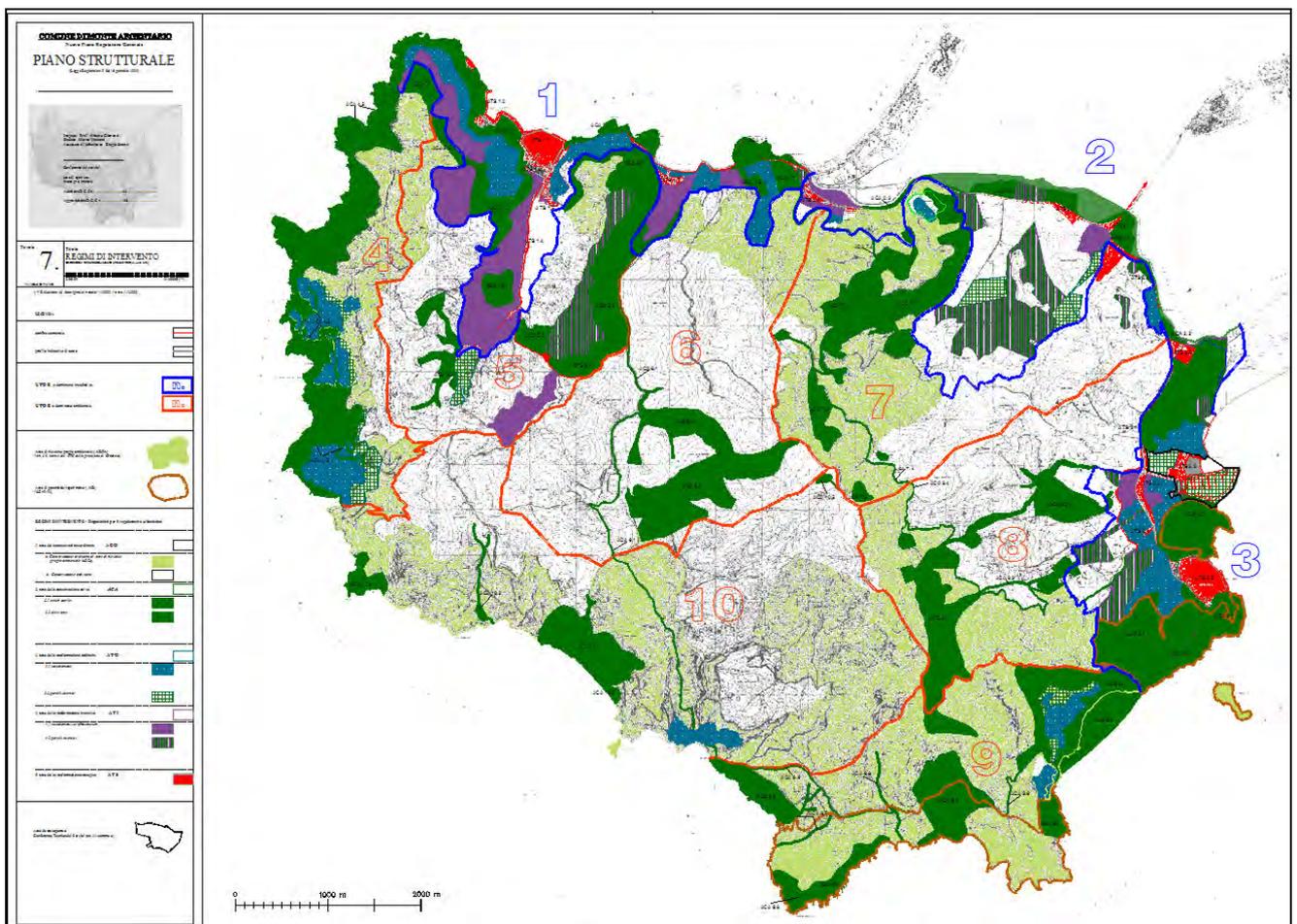
▪ Il Paesaggio nella pianificazione comunale

**IL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI MONTE ARGENTARIO**

Il Piano strutturale (PS) definisce le indicazioni strategiche per il governo del territorio del Comune di Monte Argentario coerentemente con gli indirizzi del Piano di Indirizzo Territoriale e del Piano di Coordinamento della Provincia di Grosseto, e costituisce componente essenziale del Piano regolatore Generale.

Nelle analisi del quadro conoscitivo del PS vengono analizzate le componenti morfologiche, ambientali ed insediative del Comune di Monte Argentario.

Il Piano Strutturale (PS) del Comune di Monte Argentario identifica Porto Santo Stefano come UTOE 1, unità territoriale organica elementare. L'UTOE, sottounità di paesaggio, costituisce un'articolazione dei sistemi territoriali ed è individuata sulla base di criteri morfologici, ambientali, insediativi e socio-economici per la quale il PS definisce gli obiettivi.



Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario “Regimi di Intervento”

*“Inoltre individua due principali contesti territoriali per cui si prevedono diversi cammini di sviluppo:*

- Il cordone costiero settentrionale compreso tra i centri abitati di Porto Santo Stefano e Porto Ercole, caratterizzato da una successione di territori a dominante insediativa e le relative infrastrutture, imperniate sul corridoio della mobilità che funge da telaio di riconnessione dei diversi contesti;*
- Il restante territorio del Monte, caratterizzato dalla prevalenza di territori aperti a dominante naturalistica».*<sup>17</sup>

L'analisi del PS sarà finalizzata a individuare le caratteristiche paesaggistiche dell'area di progetto fino ad individuare gli indirizzi per la zona di progetto del Porto del Valle.

Il PS pone tra gli obiettivi specifici la riqualificazione dei waterfront urbani, riconoscendo come prioritarie le azioni di riqualificazione integrata per gli spazi di affaccio sui porti. Per il Porto del Valle il Piano prescrive che la riqualificazione debba avvenire in funzione delle fasi programmate di riorganizzazione dello specchio d'acqua, investendo comunque tutta la fascia compresa tra la banchina Candi, via Roma, il parcheggio S.Andrea e l'area ex Cava.

Nello specifico dell'Unità Organica Territoriale Elementare in cui rientra Porto Santo Stefano (UTOE n°1) il piano propone tra gli obiettivi locali:

- la razionalizzazione e il potenziamento delle funzioni portuali nel Porto del Valle, con particolare riguardo alle funzioni di diporto, e quelle della nautica locale, e quelle del trasporto passeggeri per le isole e a quelle legate all'attività di pesca, e riqualificazione contestuale dello spazio urbano retrostante al porto.

Il PS definisce “Aree di Trasformazione Strategica” quali parti del territorio comunale caratterizzate da un complesso di azioni di trasformazione di importanza strategica ai fini degli assetti programmati dei sistemi territoriali e funzionali.

L'area portuale oggetto di studio coincide con l'area di trasformazione strategica “ATS 1.1 – Porto del Valle”.

Il Piano, inoltre disciplina quattro sistemi funzionali prioritari per il territorio di Monte Argentario: il sistema della portualità, il sistema turistico, l'ecosistema e il paesaggio.

Gli obiettivi specifici relativi al sistema della portualità, con specifico riferimento al porto del Valle, consistono in :

- mantenimento della multifunzionalità con potenziamento del settore della nautica da diporto e incremento del trasporto passeggeri anche attraverso la possibilità di attracco di navi da crociera;
- dismissione della sezione commerciale, con eventuale rilocalizzazione da concertare con le amministrazioni competenti;
- conferma del porto come unico punto di imbarco dei passeggeri con auto al seguito per l'Isola del Giglio , con la contestuale adozione di misure atte a ridurre la pressione del traffico privato, in particolare con la riduzione da 4 a 2 degli ormeggio per le navi traghetto;
- mantenimento dei collegamenti esistenti con il Giglio e Giannutri sia con navi traghetto che con motobarche.

Il PS individua i sottosistemi funzionali integrati (SSFI) che costituiscono specificazioni dei sistemi funzionali, caratterizzate dalla complementarità delle azioni di trasformazione degli assetti funzionali previsti dal piano.

Per il “SSFI 1.1 – Porto del Valle” il PS prevede obiettivi locali tra cui la realizzazione di servizi dedicati alla pesca professionale, la riqualificazione e ampliamento dell'area dei cantieri navali nei pressi di Porto Arturo nonché dell'intero sistema dei spazi pubblici di affaccio al porto dl Valle.

---

17. Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario, Norme, Titolo II “Indirizzi strategici”, art.6

## ***IL REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MONTE ARGENTARIO***

Il Regolamento Urbanistico (RU), predisposto ai sensi della L.R.T. 1 Gennaio 2005, approvato dal Consiglio Comunale in data 23 Marzo 2012, è il principale atto di governo del territorio del Comune di Monte Argentario.

Esso è predisposto nel rispetto del Piano Strutturale, a cui conferisce efficacia operativa, e insieme al quale completa la strumentazione urbanistica a livello comunale.

L'analisi del RU sarà finalizzata a individuare le caratteristiche paesaggistiche dell'area di progetto fino ad individuare gli indirizzi per la zona di progetto del Porto del Valle.

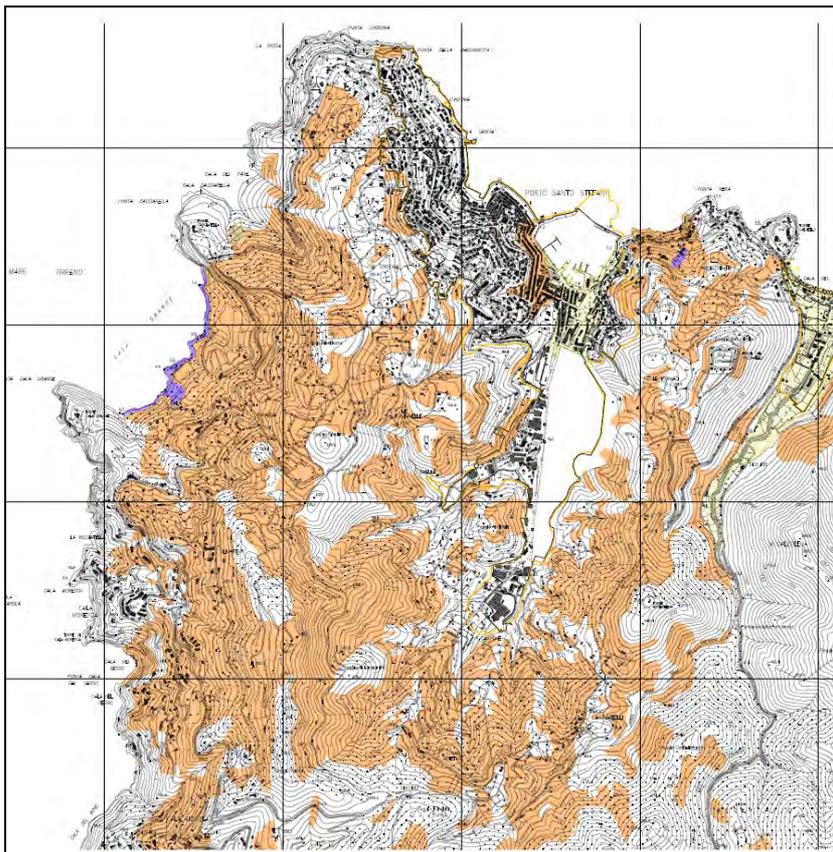
Il R.U. persegue in particolare:

- a. la tutela dell'integrità fisica del territorio, attraverso disposizioni per:
  - il contenimento del rischio geologico e idraulico;
  - la protezione degli acquiferi;
  - la tutela della costa e del reticolo idrografico superficiale;
  - la conservazione attiva delle sistemazioni idraulico-agrarie e idraulico-forestali;
  - il mantenimento della copertura boschiva.
  
- b. la qualificazione paesaggistica e ambientale del territorio rurale, attraverso disposizioni per:
  - la salvaguardia e la valorizzazione delle sue componenti strutturali (fisiche, naturali e storico-culturali);
  - la valorizzazione e lo sviluppo delle attività agricole tradizionali;
  - il controllo e lo sviluppo compatibile degli usi produttivi, ricreativi e sociali.
  
- c. la qualificazione ecologica, morfologica e funzionale dei centri abitati, attraverso la previsione di:
  - un sistema articolato degli spazi aperti, capace di concorrere alla qualificazione ecologica e formale dei tessuti urbani;
  - un sistema gerarchizzato della viabilità e della sosta, capace di migliorare gli accessi e gli spostamenti interni;
  - un sistema integrato degli spazi pubblici, incentrato su vecchie e nuove centralità urbane;
  - limitazioni al traffico di ingresso e di attraversamento nelle aree urbane centrali, sviluppando, al contempo, le condizioni per una loro progressiva pedonalizzazione;
  - completamenti morfologici e adeguamenti funzionali nelle aree di frangia.
  
- d. il contenimento della pressione antropica concentrata sulle aree costiere, attraverso:
  - il divieto di nuove costruzioni sulla costa, esterne agli ambiti urbani e al sistema dei porti;
  - il sostegno alle attività che valorizzino le risorse naturali, storico-culturali ed economico-produttive delle aree interne, favorendone l'integrazione funzionale con il turismo nautico e balneare;
  - il sostegno alle attività che favoriscano la diluizione temporale delle presenze turistiche;
  - il sostegno alle attività che si propongano come integrative di quelle balneari e capaci di creare con queste sinergie di lunga durata.

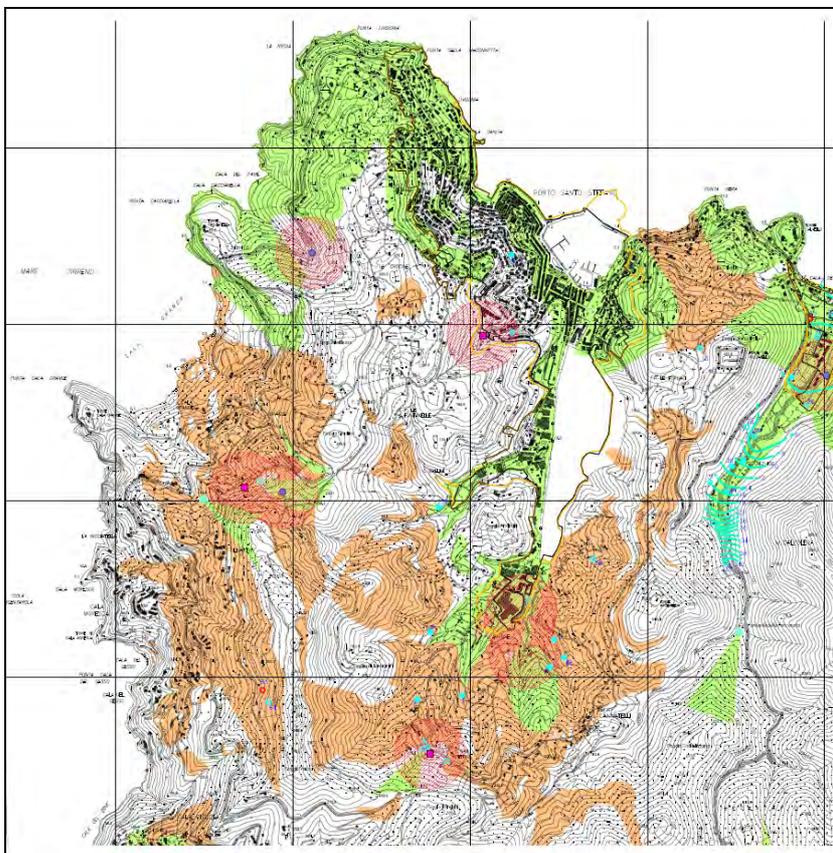
La cartografia di analisi del RU si compone degli elaborati lettera A "integrità fisiche del territorio" (aree a pericolosità geomorfologica, a pericolosità idraulica, aree con problematiche idrogeologiche), degli elaborati lettera B (risorse naturali, bosco, scogliere ed ambito urbano), degli elaborati lettera D (ambiti urbani, prestazioni qualitative), degli elaborati lettera E (ambiti urbani prestazioni funzionali).

Di seguito si riporta una esemplificazione della cartografia relativa alle varie analisi e circoscritta alla zona di progetto.

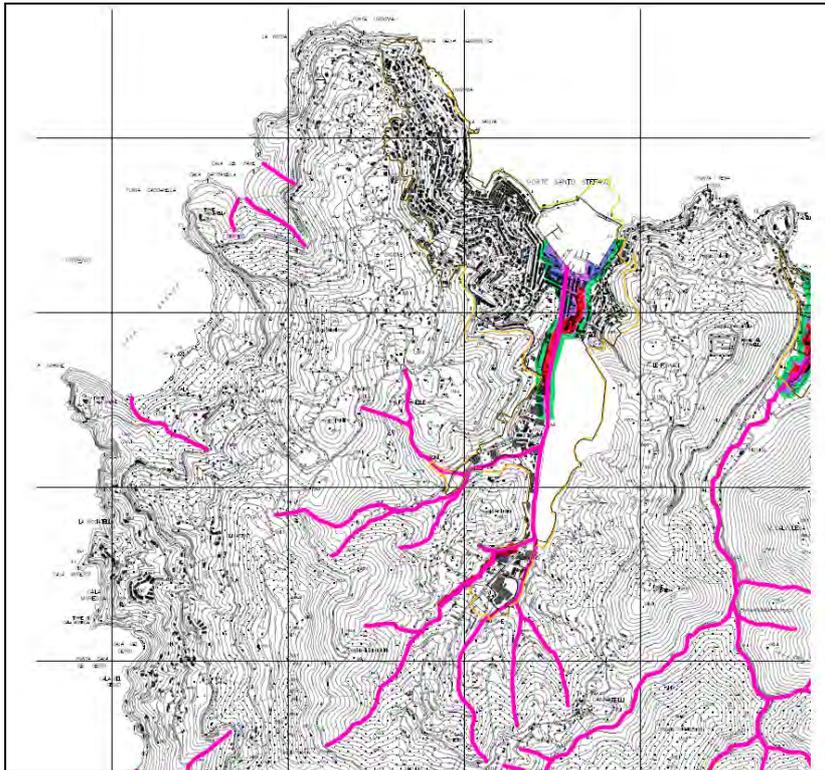
INTEGRITÀ FISICA DEL TERRITORIO. Analisi *area* di progetto



Regolamento Urbanistico Comunale Tav. A1a “Aree a pericolosità Geomorfológica”



Regolamento Urbanistico Comunale Tav.A2a “Aree a pericolosità Idrogeologica”



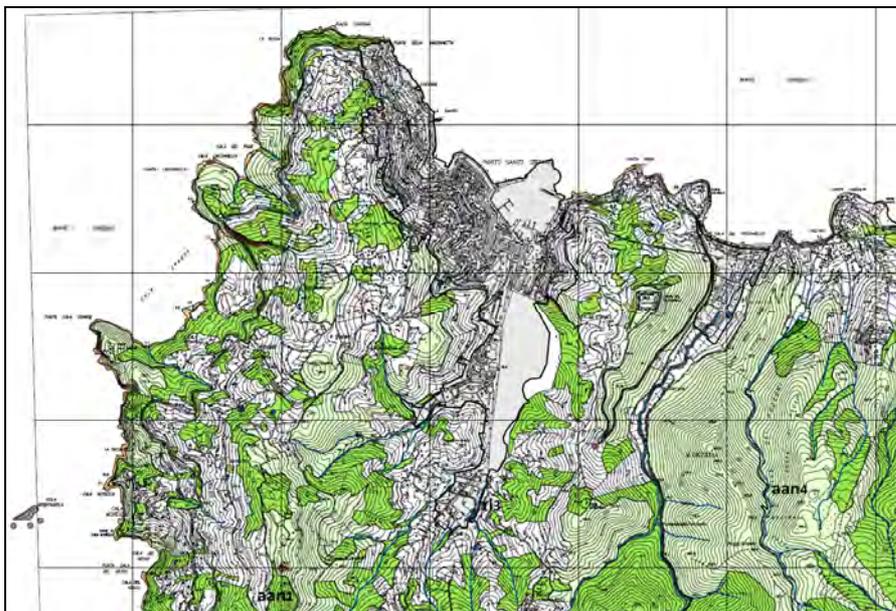
Regolamento Urbanistico Comunale Tav.A3a “Aree a pericolosità Idraulica”

Dal punto di vista geomorfologico la *zona* di progetto presenta una pericolosità geomorfologica bassa in stretta connessione con l’*area* di progetto verso il paese e l’ambito collinare presente sulla sua destra che presenta una pericolosità geomorfologica elevata.

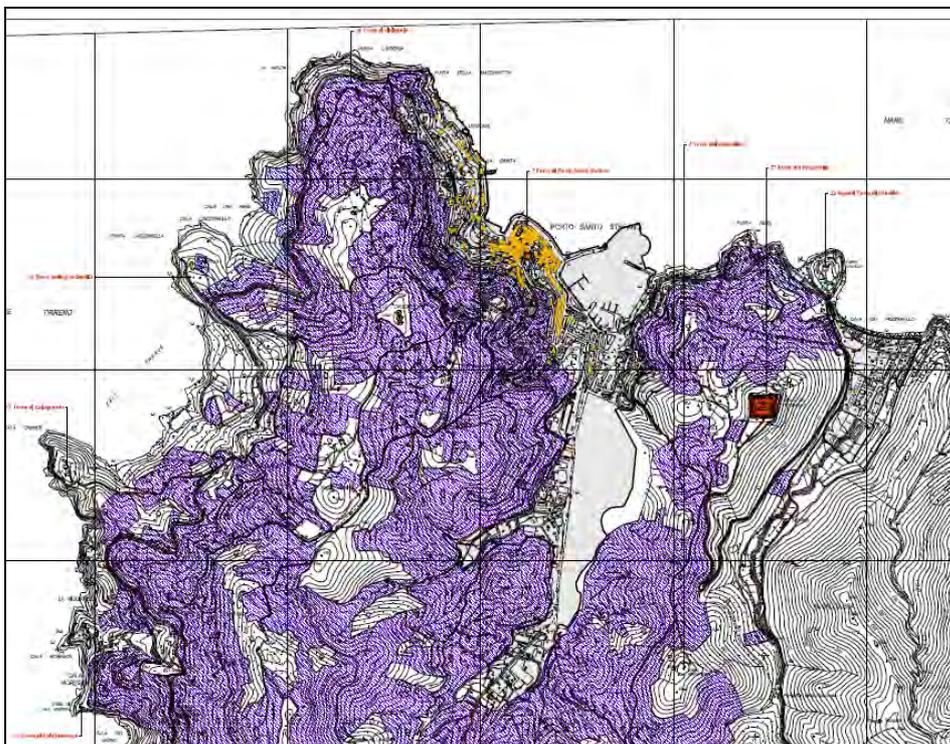
Le problematiche idrogeologiche dell’*area* di progetto sono legate alla classe IV.

Dal punto di vista idraulico la *zona* di progetto presenta una pericolosità idraulica elevata P.I.E. e molto elevata P.I.M.E. in stretta connessione con l’*area* di progetto individuata nel fosso del Campone (indicato con il reticolo del P.A.I.nella cartografia) che rappresenta un’area inondabile con  $Tr=20$  anni.

#### CARATTERI QUALITATIVI DEL TERRITORIO. Analisi *area* di progetto



Regolamento Urbanistico Comunale Tav. B.1 “Risorse naturali, bosco, scogliere, ambito urbano”



#### Regolamento Urbanistico Comunale Tav. B.2 “Risorse storico, culturali”

L'area di progetto non presenta particolari risorse naturali se non la presenza nella parte ad est di boschi e scogliere. L'ambito prevalente è quello urbano.

Dal punto di vista delle emergenze storico culturali la zona di progetto presenta unicamente la presenza nel molo Garibaldi di una “madonnina (cappelle tabernacoli e croci votive) mentre l'area di progetto è caratterizzata dalla presenza di terrazzamenti e altre sistemazioni idraulico-forestali, edifici matrice come la Fortezza Spagnola all'interno del paese e il Forte del Pozzarello ad est e di edifici di valore architettonico e paesistico del paese nella parte ovest alla zona di progetto.

La zona di progetto è un'area portuale direttamente connessa attraverso infrastrutture di passaggio all'ambito urbano con prevalente tessuto connettivo di vecchio impianto a prevalenza commerciale e con un'area con attrezzature private di uso pubblico. Inoltre viene indicata come settore di pertinenza portuale.

Per quanto riguarda il Porto del Valle e le zone limitrofe, il Regolamento Urbanistico riporta indicazioni per:

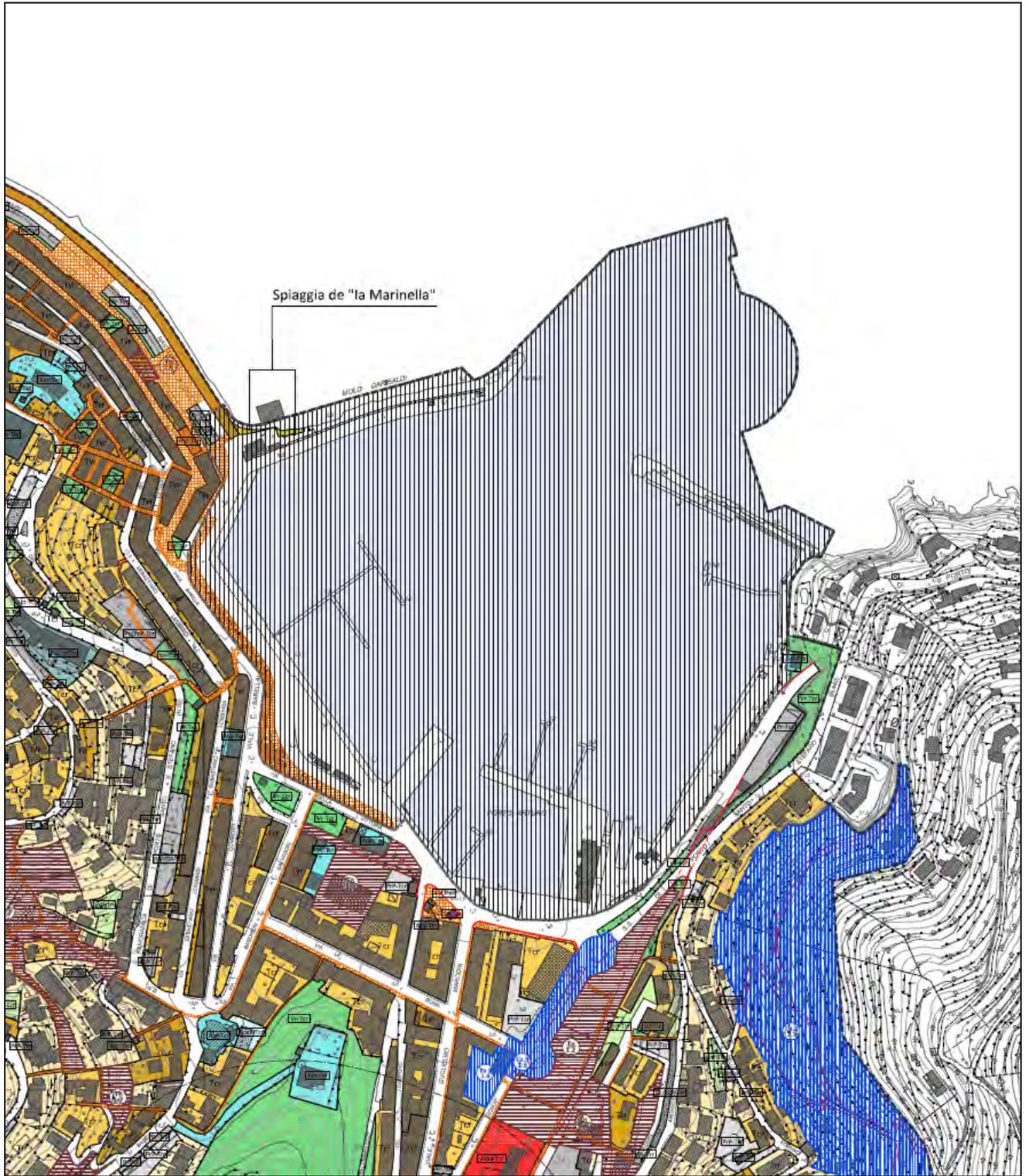
- settori urbani di influenza portuale
- settori urbani di pertinenza portuale

I settori urbani di pertinenza portuale rappresentano le aree portuali.

Per il Regolamento Urbanistico, queste aree svolgono funzioni strategiche per il territorio comunale e per l'economia locale, in virtù dei traghetti, della nautica da diporto, della pesca, della caratteristica e dell'indotto ad essi collegato.

Per settori urbani di influenza portuale si intendono invece le aree urbane direttamente prospicienti le aree portuali. Sono zone ad alta plurifunzionalità, caratterizzate dalla presenza di tessuti urbani morfologicamente e funzionalmente relazionati, o relazionabili, alle aree portuali. Costituiscono l'interfaccia funzionale tra il porto e i settori urbani interni.

Il Regolamento Urbanistico stabilisce che al loro interno sia da migliorare la funzionalità delle strutture, per favorire i collegamenti con l'esterno e gli spostamenti interni, evitando i congestionamenti nei movimenti di maggiore afflusso dei fruitori; e che sia altresì da potenziare la dotazione dei servizi e da migliorare la qualità dei waterfront, anche attraverso la creazione di aree pedonali attrezzate.



Regolamento Urbanistico Comunale estratto Tav. D "Ambiti urbani: prestazioni qualitative" con legenda

## Aree ed edifici speciali

### Servizi pubblici di interesse locale

Attrezzature scolastiche di base (Asb)

 Scuole dell'infanzia - Asbi

 Scuole primarie - Asbp

 Scuole secondarie di primo grado - Asbs

Attrezzature di interesse comune (Ac)

 Attrezzature e servizi assistenziali, sanitari e sociali - Asz

 Attrezzature e servizi per la cultura - Acc

 Attrezzature religiose - Acl

 Attrezzature e servizi tecnologici - Act

 Attrezzature e servizi tecnico - amministrativi - Aca

 Attrezzature sportive coperte - Acsp

 Attrezzature e servizi cimiteriali - Acci

Verde attrezzato (V)

 Varchi - Va

 Parchi lineari di corridoio stradale - Vs

 Aree di rigenerazione dei tessuti urbani - Vr

 Piazze alberate e aree attrezzate per il passeggio - Vp

 Aree verdi per il gioco e lo sport - Vsp

Parcheggi (P)

 Parcheggi a raso - Pr

 Parcheggi multipiano - Pm

 Parcheggi su copertura di edifici privati - Pc

### Servizi pubblici di interesse generale

 Polo scolastico superiore "G. Da Verrazzano"

 Aeronautica militare Porto Santo Stefano

### Attrezzature private di uso pubblico e di interesse locale

 Scuole per l'infanzia private - AsbP

 Attrezzature e servizi per la cultura - AccP

Altro:

 Attrezzature sportive private di interesse locale - VspP

 Verde privato - VrP

 Parcheggi a raso privati - PrP

 Parcheggi coperti privati - Pcp

 Spiagge

 Impianti per la distribuzione di carburanti - Cd

## Tessuti urbani

### Tessuti urbani esistenti

 Tessuti urbani di vecchio impianto a prevalente carattere residenziale - Tu

 Tessuti urbani consolidati a prevalente carattere residenziale - Tcr

 Tessuti urbani di formazione recente a prevalente carattere residenziale - Trr

 Tessuti urbani di formazione recente a prevalente carattere produttivo - Trp

### Aree con piani e progetti in fase di attuazione - Ta



### Aree di nuovo impianto (sottoposte a piano attuativo) - Tn



## Infrastrutture di collegamento

 Rete viaria di nuova previsione/Adeguamento rete viaria esistente

 Aree pedonali, percorsi pedonali e piste ciclabili esistenti

 Aree pedonali, percorsi pedonali e piste ciclabili di nuova previsione

 Vincolo cimiteriale

 Ambito portuale

 Perimetro aggiornato del centro abitato



**Legenda**

**Settori urbani funzionali**

- SUI Settori urbani di ingresso
- SUC Settori urbani di cerniera
- SUR Settori urbani a prevalente funzione residenziale
- SUP Settori urbani a prevalente funzione produttiva
- SUIP Settori urbani di influenza portuale
- SUPO Settori urbani di pertinenza portuale

**Funzioni esistenti negli edifici e negli spazi aperti** **Edifici e spazi aperti con rilevanza funzionale autonoma (articolo n°85)**

- Residenza - R**
- R Residenza
- Funzioni industriali e artigianali - I**
- I Funzioni industriali e artigianali generiche
  - IIt Funzioni industriali e artigianali inerenti la nautica IIt (nel SUIP)
- Funzioni commerciali - C**
- Cv Esercizio di vendita
  - Ce Pubblici esercizi
- Funzioni turistico ricettive - T**
- Tvt Strutture ricettive: alberghi, residence turistico - alberghiere Tvt
- Funzioni direzionali - D**
- Du Uffici, studi professionali
- Aree ed edifici speciali**
- Servizi pubblici di interesse locale**
- Attrezzature scolastiche di base (Asb)
- Asb1 Scuole dell'infanzia - Asbi Asb1
  - Asb2 Scuole primarie - Adbp Asb2
  - Asb3 Scuole secondarie di primo grado - Asbb Asb3
- Attrezzature di interesse comune (Ac)
- Acs1 Attrezzature e servizi assistenziali, sanitari e sociali - Acs Acs1
  - Acs2 Attrezzature e servizi per la cultura - Acc Acs2
  - Acs3 Attrezzature religiose - Acr Acs3
  - Acs4 Attrezzature e servizi tecnologici - Act Acs4
  - Acs5 Attrezzature e servizi ludico-amministrativi - Ala Acs5
  - Acs6 Attrezzature sportive coperte - Acsp Acs6
  - Acs7 Attrezzature e servizi promozionali - Acp Acs7
- Verde attrezzato (V)
- V1 Varche - Va V1
  - V2 Pardini lineari di verde scolastico - Vx V2
  - V3 Aree di rigenerazione dei tessuti urbani - Vr V3
  - V4 Piazze alberate o aree attrezzate per il passeggio - Vp V4
  - V5 Aree verdi per il gioco e lo sport - Vsp V5
- Parcheggi (P)**
- P1 Parcheggi a raso - Pr P1
  - P2 Parcheggi multilivello - Pm P2
  - P3 Parcheggi su copertura di edifici privati - Pcp P3
- Servizi pubblici di interesse generale**
- P4 Polo scolastico superiore "G. Da Vernazzano" P4
  - P5 Aeronautica militare Fortho Santo Stefano P5
- Attrezzature private di uso pubblico e di interesse locale**
- P6 Scuole per l'infanzia private - AbbP P6
  - P7 Attrezzature e servizi per la cultura - AccP P7
- Altro:**
- P8 Attrezzature sportive private di interesse locale - VspP P8
  - P9 Verde privato - VpP P9
  - P10 Parcheggi a raso privati - PrP P10
  - P11 Parcheggi coperti privati - PcpP P11
  - P12 Spiagge P12
  - P13 Impianti per la distribuzione di carburanti - Cd P13

- Aree con piani e progetti in fase di attuazione - Ta**
- Aree di nuovo impianto (sottoposte a piano attuativo) - Tn**

- Infrastrutture di collegamento**
- Rete viaria di nuova previsione/Adeguamento rete viaria esistente
  - Aree pedonali, percorsi pedonali e piste ciclabili esistenti
  - Aree pedonali, percorsi pedonali e piste ciclabili di nuova previsione

- Vincolo urbanistico
- Ambito portuale
- Perimetro aggiornato del centro abitato

La situazione attuale dello specchio acque del Porto del Valle è riportata nel Quadro conoscitivo di integrazione all'art. 95 del RU "Misure di salvaguardia".

Come indicato nella relazione del Quadro Conoscitivo *"In attesa che si concluda il procedimento di approvazione del Piano Regolatore del Porto del Valle di Porto Santo Stefano e dell'adozione del PRP del porto di Porto Ercole, allo scopo di disciplinare e salvaguardare l'uso degli specchi acquei dei porti precedentemente menzionati, l'amministrazione comunale - in accordo con la Provincia di Grosseto e la Regione Toscana - intende procedere alla integrazione del Regolamento Urbanistico (adottato con D.C.C. n. 61 del 16/09/2010), attraverso l'implementazione della disciplina di salvaguardia delle Norme Tecniche di attuazione.*

*La formazione del presente quadro conoscitivo, necessario ai fini dell'integrazione dell'art. 95 "Misure di Salvaguardia", deve intendersi come la costruzione di un catalogo delle informazioni associate alle competenze di due principali soggetti istituzionali (Comune di Monte Argentario e Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano), organizzato e sistematizzato al fine di documentare l'assetto attuale degli specchi acquei del Porto del Valle a Porto Santo Stefano e del Porto di Porto Ercole."* <sup>18</sup>

La cartografia, di seguito riportata, analizza gli usi e le funzioni delle aree di ormeggio legate soprattutto all'ormeggio dei mezzi navali, delle unità di pesca, della Guardia Costiera e delle unità navali FF di Polizia, oltre ad una indicazione delle concessioni demaniali esistenti.

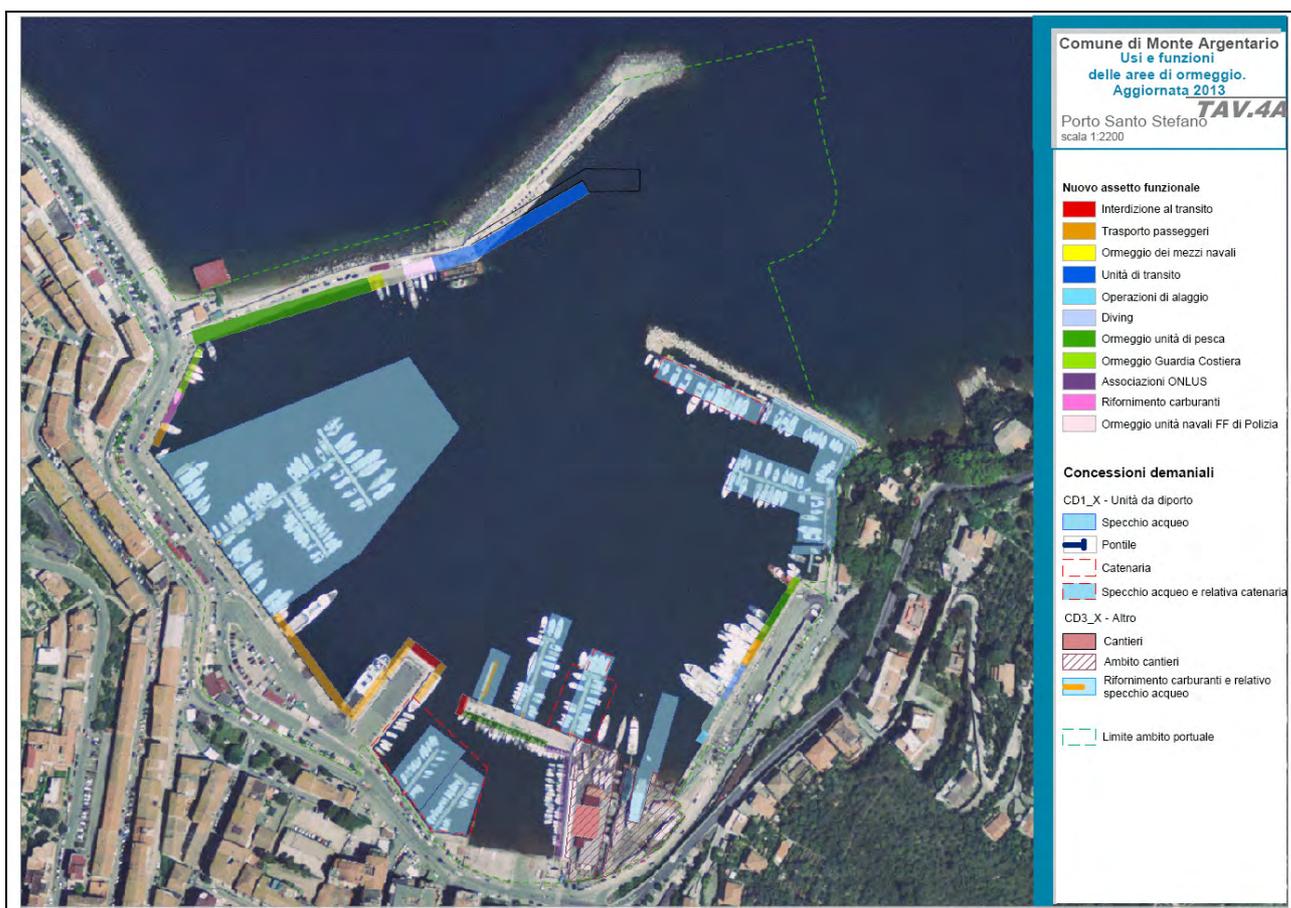


Tavola estratto Quadro Conoscitivo RU integrazione art. 95 "Misure di Salvaguardia" – Usi e funzioni delle aree di ormeggio –

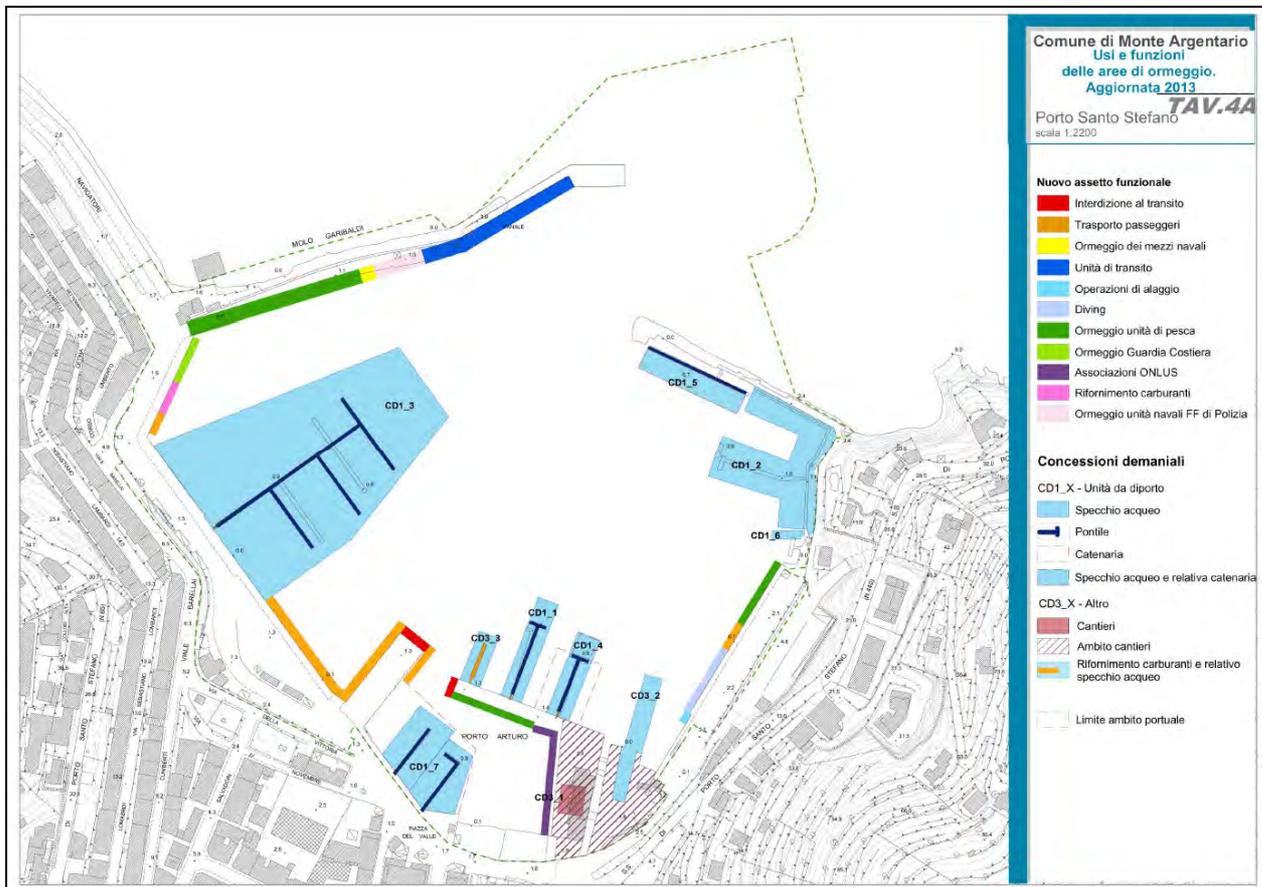


Tavola estratto Quadro Conoscitivo RU integrazione art. 95 “Misure di Salvaguardia” – Usi e funzioni delle aree di ormeggio –

**IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL COMUNE DI MONTE ARGENTARIO.  
STUDI DI SETTORE E ANALISI LEGATE ALLO STUDIO DEL PAESAGGIO**

Le analisi finalizzate alla determinazione delle valenze paesaggistiche presenti nell’area e nella zona di progetto sono sostanzialmente presenti in tutta la documentazione di studio per la V.I.A. della variante 2005 ed integrazioni successive per il PRP del porto del Valle, il cui iter di approvazione è stato descritto in premessa di questa relazione. Di seguito si riporta una serie di approfondimenti individuati nelle relazioni per la redazione della Variante 2005 al Piano Regolatore Portuale del Valle 2003.

**INQUADRAMENTO MORFOLOGICO, GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO, GEOTECNICO**

*“Morfologicamente l’area in oggetto costituisce la parte terminale di una valle posta fra due dorsali rocciose: ad ovest il Poggio Spaccabellezze, facente parte di una dorsale collinare, orientata in direzione nord-sud, e culminante nella Costa dei Ronconali, nella parte occidentale del promontorio; ad est, la Costa delle Fornaci, che culmina nel Poggio Pozzarello, con orientazione circa parallela alla prima. Fra le due dorsali e parallelamente ad esse è impostata la Valle del Campone, un piccolo bacino idrografico alla cui foce è posta una piccola baia che, come detto, costituisce la darsena di Porto S. Stefano. L’abitato è particolarmente sviluppato nel settore ad ovest della Valle del Campone.*

*I fianchi delle due dorsali collinari suddette non sono uniformi, ma presentano a loro volta dossi e vallecole; le loro pendenze sono variabili (in genere oscillano intorno ai 30°), ma possono giungere anche alla sub-verticalità specialmente a ridosso del mare.*

*La geologia dell’Argentario (come visibile nella carta geologica) presenta una notevole complessità dovuta ad un’intensa attività tettonica caratterizzata da grandi e ripetuti spostamenti di masse rocciose.*

*Infatti i terreni che costituiscono il promontorio si sono formati in tempi ed in aree diverse e distanti fra loro e successivamente, in seguito agli sforzi compressivi che hanno determinato la formazione dell'Appennino, si sono accavallati l'uno sull'altro, talvolta mescolandosi.*

*In base al tipo di rocce, alle loro caratteristiche ed all'analogia con rocce simili presenti in altre zone dell'Appennino Settentrionale (dove affiorano in maniera più regolare) è stato possibile distinguere, fra i terreni che costituiscono il Monte Argentario, alcune unità tettoniche sovrapposte.*

*Tali unità sono delimitate da superfici di sovrascorrimento lungo le quali sono a contatto con le unità adiacenti. In particolare sono state individuate quattro unità tettoniche che, da un punto di vista stratigrafico, sono disposte nel seguente ordine (dal basso verso l'alto):*

*1) Unità di Monticiano-Roccastrada*

*2) Falda Toscana*

*3) Unità di Cala Piatti*

*4) Unità di Cala Grande*

*Sono presenti inoltre affioramenti di due tipi di brecce di origine probabilmente tettonica, formatesi durante i movimenti di sollevamento che hanno coinvolto le diverse unità durante l'orogenesi appenninica.*

*In particolare in corrispondenza dell'area di Porto S.Stefano affiorano formazioni appartenenti alle prime due unità tettoniche e ad uno dei due tipi di brecce; inoltre sono presenti affioramenti di depositi sedimentari di età quaternaria.*

*Dall'alto verso il basso, da un punto di vista stratigrafico, si rinvengono nella zona le seguenti litologie:*

*Detriti generici e detriti di falda.*

*Alluvioni attuali e recenti.*

*Brecce tettoniche ad elementi di scisti e Calcare Cavernoso.*

*Calcare Cavernoso.*

*Breccia di Tocchi.*

*Scisti argillosi ed arenacei del Verrucano. ”<sup>19</sup>*

*L'area urbana di Porto Santo Stefano ed il Porto del Valle sono costituiti sui calcari cavernosi, in particolare sulle Unità Acv2 e CCa.*

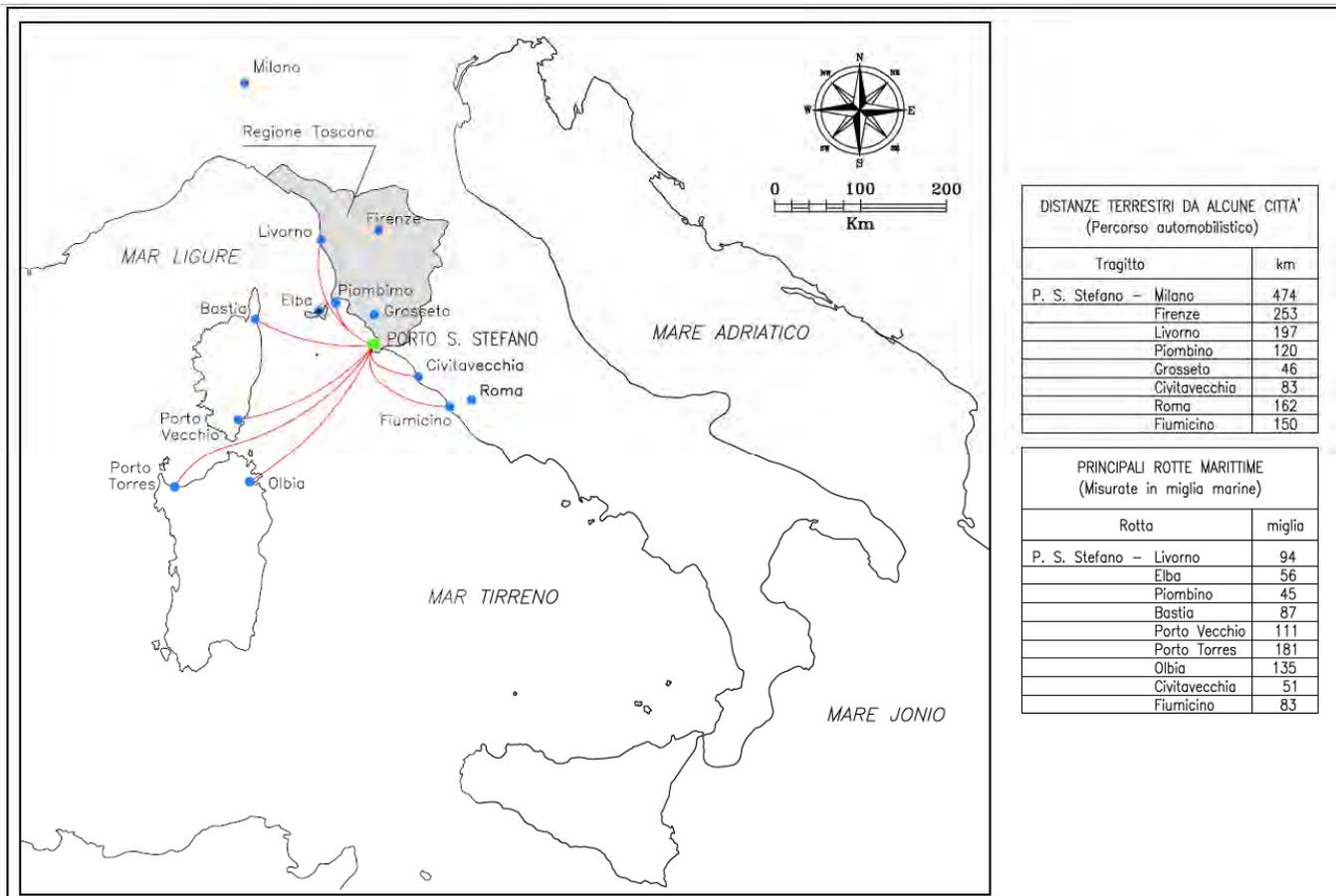
## CENNI STORICI SUL PORTO

*“Si riportano sinteticamente alcune notizie storiche sul porto e sulla località di Porto S.Stefano, tratte in gran parte dal pregevole volume “Viaggio nel passato” di G.Anastasia, C.Milano e A.Tosi (Edizioni Libreria Massimi – Monte Argentario 1992), dal quale sono anche state tratte alcune fotografie storiche.(...)”*

*Le prime testimonianze tangibili di un insediamento umano a Porto S.Stefano sono da ricondurre quasi certamente al dominio dei Domizi Enobarbi, banchieri romani (I° secolo A.C.) che vi edificarono un'imponente villa ad otium, successivamente posseduta da Traiano che dette alla zona la denominazione di Portus Traianus. Alcuni studiosi (tra cui lo storico e geografo greco Strabone) hanno anche localizzato nel golfo un posto per l'osservazione dei tonni (portus ad caetarias). Con la caduta dell'impero romano il sito cadde nell'oblio e nel tardo medioevo divenne sede religiosa (da cui il toponimo) fino a divenire parte della Repubblica di Siena (1414). I senesi hanno lasciato delle suggestive relazioni sulla sua felice posizione geografica, salubrità dell'aria ed abbondanza d'acqua. Peraltro Siena preferì investire in fortificazioni sul lato sud dell'Argentario. Nel 1555 la zona dell'Argentario con Orbetello e Talamone cadde sotto il Regno di Spagna con il nome di “Stato dei Reali Presidi”, un atipico minuscolo stato autonomo legato ad un'economia di tipo militare. Nei primi anni del 1600 venne edificata la singolare torre-fortezza di Porto S.Stefano intorno alla quale si sviluppò più tardi l'abitato, la cui popolazione, composta soprattutto di pescatori liguri ed elbani, andò progressivamente crescendo dal 1700 (fino al 1970). Dal 1801 appartenne alla Francia per passare poi al Regno d'Etruria ed dal 1808 al Granducato di Toscana.*

---

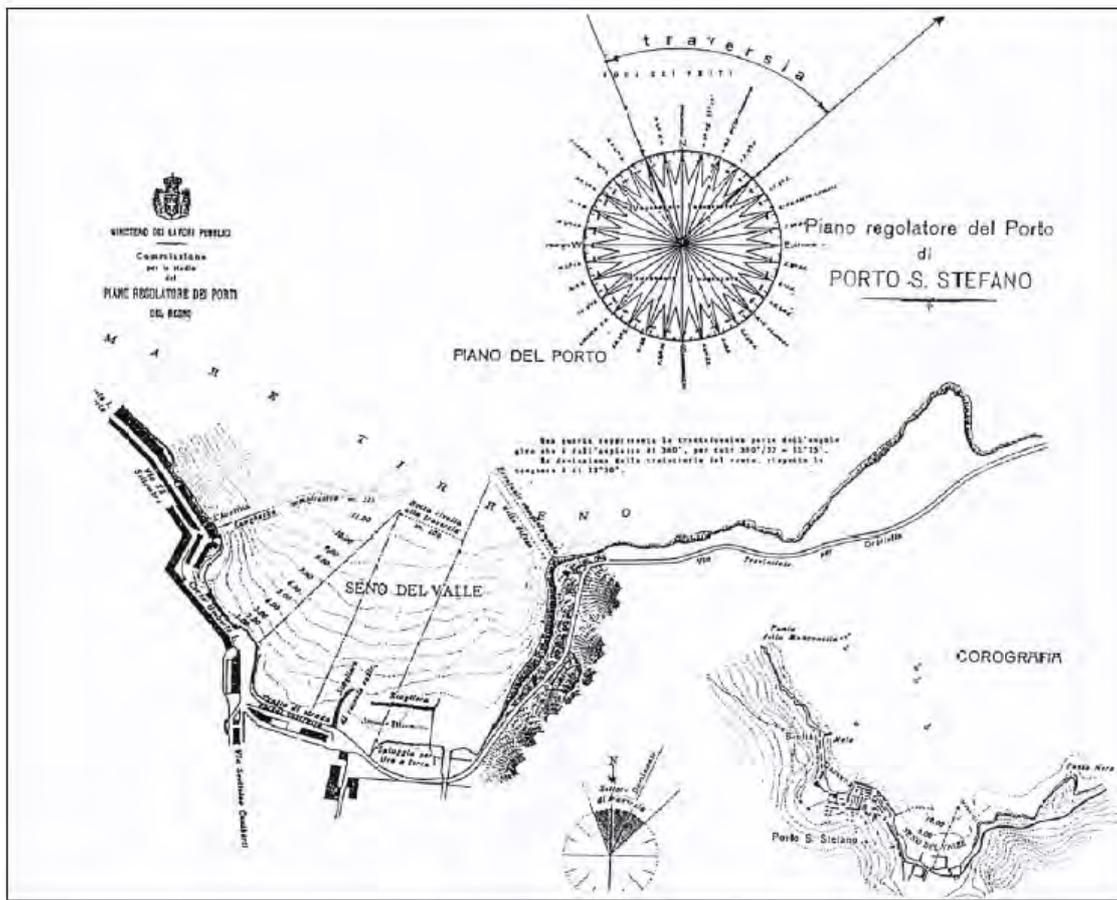
19. Studi della Variante 2005 al Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle 2003



Collegamenti via mare Porto del Valle – Porto Santo Stefano .

*Nel 1842 Leopoldo II costituisce il Comune di Monte Argentario nominando capoluogo Porto S.Stefano e qui si imbarca su un piroscafo inglese nel 1849 per andare in esilio a Gaeta. Nel 1860 Porto S.Stefano si unisce al Regno d'Italia ed il 9 maggio Garibaldi vi sosta per rifornire le sue navi di acqua e carbone nella famosa spedizione dei Mille. Nel 1913 fu inaugurata la linea ferroviaria Orbetello-PortoS.Stefano (e nel 1924 fu approvata la diramazione fino al Porto del Valle), poi dismessa nel dopoguerra. La città ed il porto furono quasi distrutti dai bombardamenti nella 2° guerra mondiale: solo la possente fortezza spagnola resistette, mentre le altre strutture furono ricostruite cercando di rispettare lo stato precedente. Poi negli ultimi decenni il boom turistico ha profondamente modificato l'assetto urbanistico, anche se il porto ha tardato ad adeguarsi alle nuove tendenze socio-economiche. Il ridosso naturale della rada santostefanese favorì in passato lo stazionamento della flotta della Marina Militare ed in generale lo sviluppo di attività portuali, legate soprattutto alla pesca ed alla manutenzione delle barche. A ponente si sfruttava l'insenatura della Pilarella ("Porto Vecchio") mentre a levante si sviluppava il "Porto Nuovo" (o del Valle). Le prime significative strutture portuali pubbliche furono realizzate nel 1845 nella zona del Valle (attuale darsena Arturo) con un molo "Leopoldino" che proteggeva una darsena ed uno scalo d'alaggio dai mari prevalenti settentrionali. Nuovi moli e muri di difesa realizzati al Valle agli inizi del XX° secolo resero l'approdo più sicuro. Particolare importanza ebbe la costruzione del Molo della Cetina (attuale Molo Garibaldi) che rendeva sicura un'area marina di circa 11 Ha. I lavori furono eseguiti dalla ditta Vestrini nel 1905-1915 su progetto dell'ing. Lo Gatto approvato dalla Commissione Centrale dei Porti il 10.12.1903. La diga a scogliera fu realizzata sovrapponendo ordinatamente con gru i massi provenienti da cave vicine e scaricati da vagoncini su binari e da chiatte a fondo piatto. Il fondale a ridosso del molo banchinato fu approfondito con l'uso di una draga a secchie. Il Molo della Cetina fu distrutto durante l'ultimo conflitto mondiale e ricostruito con ampia scogliera e cordoli di granito col nuovo nome di Molo Garibaldi.*

*Le nuove opere portuali e ferroviarie stimolarono enormemente lo sviluppo del trasporto marittimo, che negli anni '20 e '30 fece di Santo Stefano una delle marinerie da carico più fiorenti d'Italia, sia per numero di bastimenti che per capacità tecnica degli equipaggi.*



Piano Regolatore Portuale 1958 Porto del Valle, Porto Santo Stefano – Monte Argentario -

*Notevole fu il traffico di carbon fossile proveniente dai porti britannici (Cardiff soprattutto) e tedeschi: circa 250.000 t/anno negli anni '30. Le navi sostavano 10-15 giorni e scaricavano (manualmente) il carbone che veniva depositato sul piazzale ora detto Candi per esser poi caricato sul "trenino".*

*Altri traffici marittimi consistevano nell'importazione di fosfati grezzi e nell'esportazione di materiali di ferro ed esplosivi.*

*Ma dopo la ricostruzione del dopoguerra si modificano rapidamente le condizioni socio-economiche: declina l'agricoltura, scompare il carbone e si sviluppa il turismo (soprattutto d'élite e stranieri) e le attività economiche ad esso collegate (edilizia, commercio, yachting). Ciò nonostante la Regione Toscana investì ancora di recente denaro per dotare il porto di infrastrutture e gru per il traffico commerciale (banchina Toscana), comunque non compatibile al sito di Porto S.Stefano.*

*Sempre attive restano le attività portuali legate alla pesca, al trasporto passeggeri per le isole (in passato anche per la Corsica) ed alla cantieristica. Il diporto nautico non è peraltro favorito anche se è sempre più pressante la domanda di posti barca attrezzati. Negli ultimi anni sono state realizzate poche opere ed il porto continua ad ospitare in modo male organizzato e promiscuo le diverse flotte." 20*

20. da Studio VIA Variante al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –



Foto Storiche 1900-1950 -

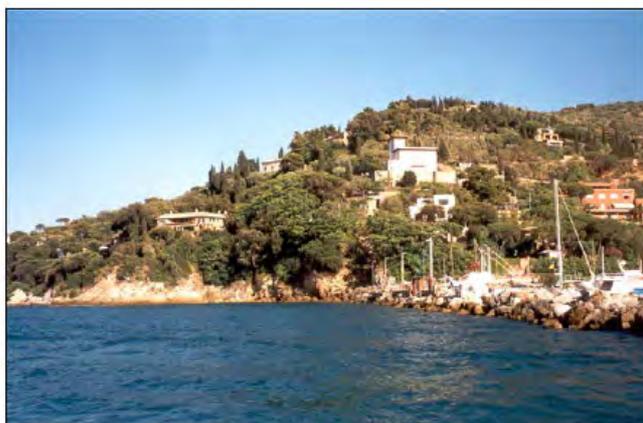
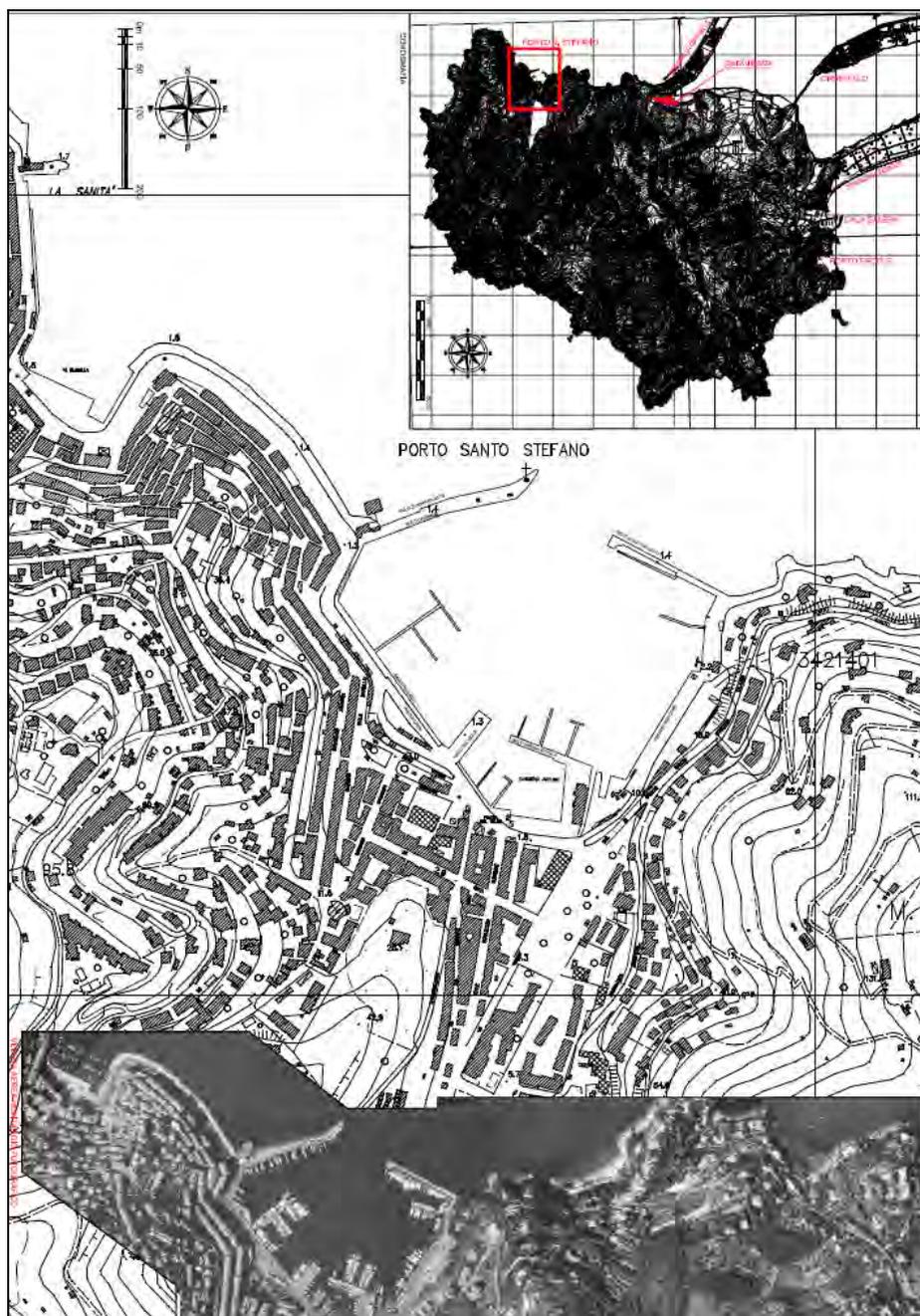


Foto Situazione 2000-2005 -

## STUDI PAESAGGISTICI <sup>21</sup>

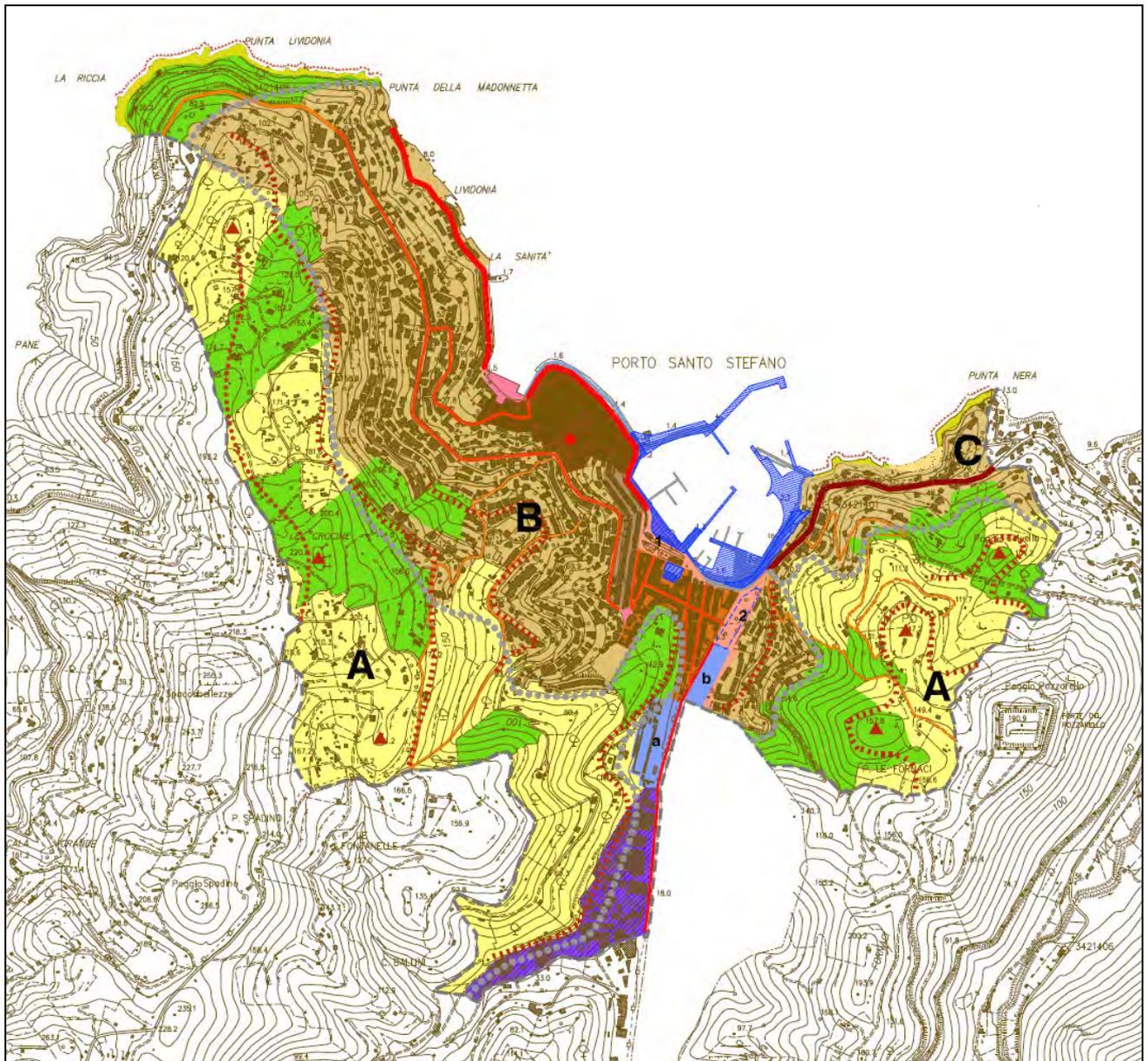
Attualmente l'ampio bacino portuale (circa 20Ha di cui 17 Ha di specchio d'acqua) ospita diverse flotte: traghetti per il collegamento con le isole, pescherecci, imbarcazioni per il diporto nautico, unità navali dello Stato e, fino al 200, occasionali navi commerciali, oltre all'importante attività cantieristica. L'attuale disposizione degli ormeggi è condizionata dalla eccessiva esposizione al moto ondoso che penetra attraverso l'ampia imboccatura aperta a nord e si riflette sulle banchine verticali perimetrali, rendendo insicuro il porto nei mesi invernali, soprattutto nella zona di levante dello specchio d'acqua. L'assetto attuale del porto presenta quindi un alto grado di congestionamento a mare, cui corrisponde un analogo stato di disorganizzato sovraffollamento nei limitati spazi a terra, in particolare nel periodo estivo. Peraltro l'estesa superficie e profondità dello specchio acqueo portuale può consentire un più efficace sfruttamento ed organizzazione delle aree di ormeggio.



Situazione all'anno 2005

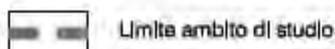
Nell'angolo sud-est del porto è attiva una importante attività cantieristica con strutture per l'alaggio e il varo di imbarcazioni anche di notevole lunghezza. Il traffico mercantile, ormai praticamente abbandonato, si svolgeva lungo la banchina Toscana, mentre all'esterno del molo sottoflutto attraccano occasionalmente anche navi petroliere per il rifornimento di combustibile a servizio dell'Aeronautica Militare. Piccole unità militari, o navali dello stato, occupano il tratto terminale esterno della banchina Garibaldi, con evidente interferenza con le vicine attività dei pescatori. Per quanto riguarda gli spazi a terra, è palese l'insufficienza delle superfici e lo stato di degrado e di confusione del loro utilizzo. Alcuni miglioramenti sono in fase di attuazione, seppur lentamente, quale la realizzazione del mercato ittico sul terrapieno della banchina toscana. La viabilità portuale, sovrapposta a quella urbana soffre di gravi problemi di congestione, anche per la carenza di parcheggi per le autovetture.

## ANALISI SISTEMA PAESAGGISTICO

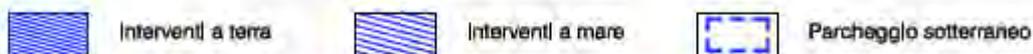


Carta AM 08 PAE1 – CARTA DELLA STRUTTURA DEL PAESAGGIO - allegata agli elaborati per l'integrazione richiesta da CSSLPP nell'iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Si evidenzia che nella cartografia è riportata la schematizzazione dell'assetto infrastrutturale di progetto, come indicato in legenda

## LEGENDA

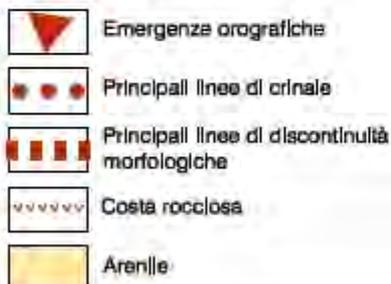


### Schematizzazione assetto Infrastrutturale PRP 2003

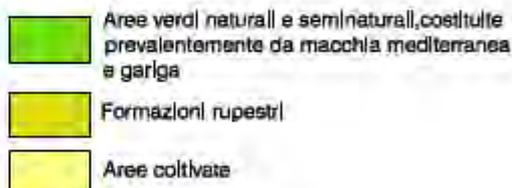


### Sistema naturale e seminaturale

#### Aspetti morfologici



#### Aspetti vegetazionali



### Sistema antropico

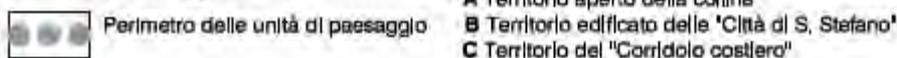
#### Tessuti urbani



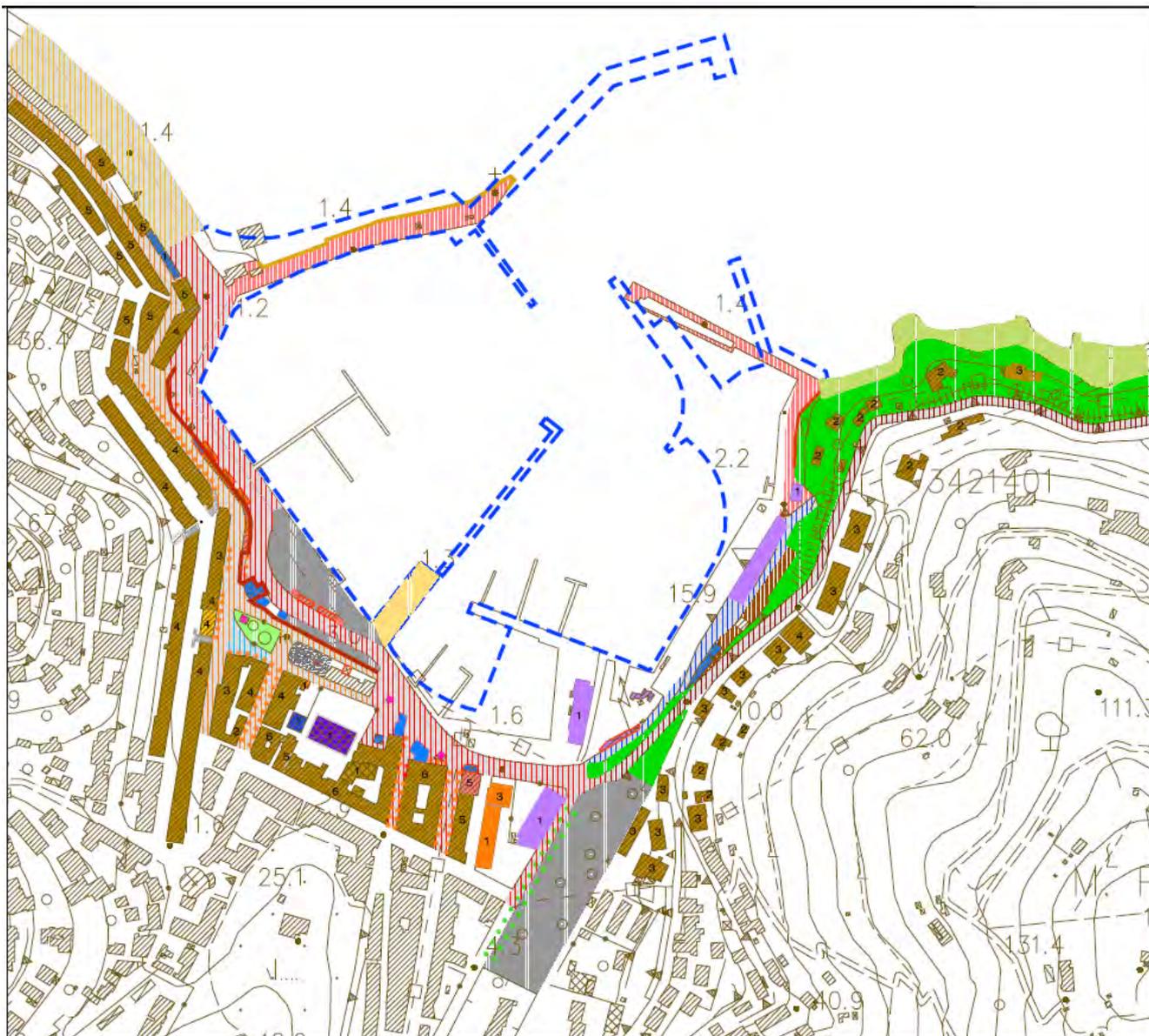
#### Rete viaria e connettivo urbano



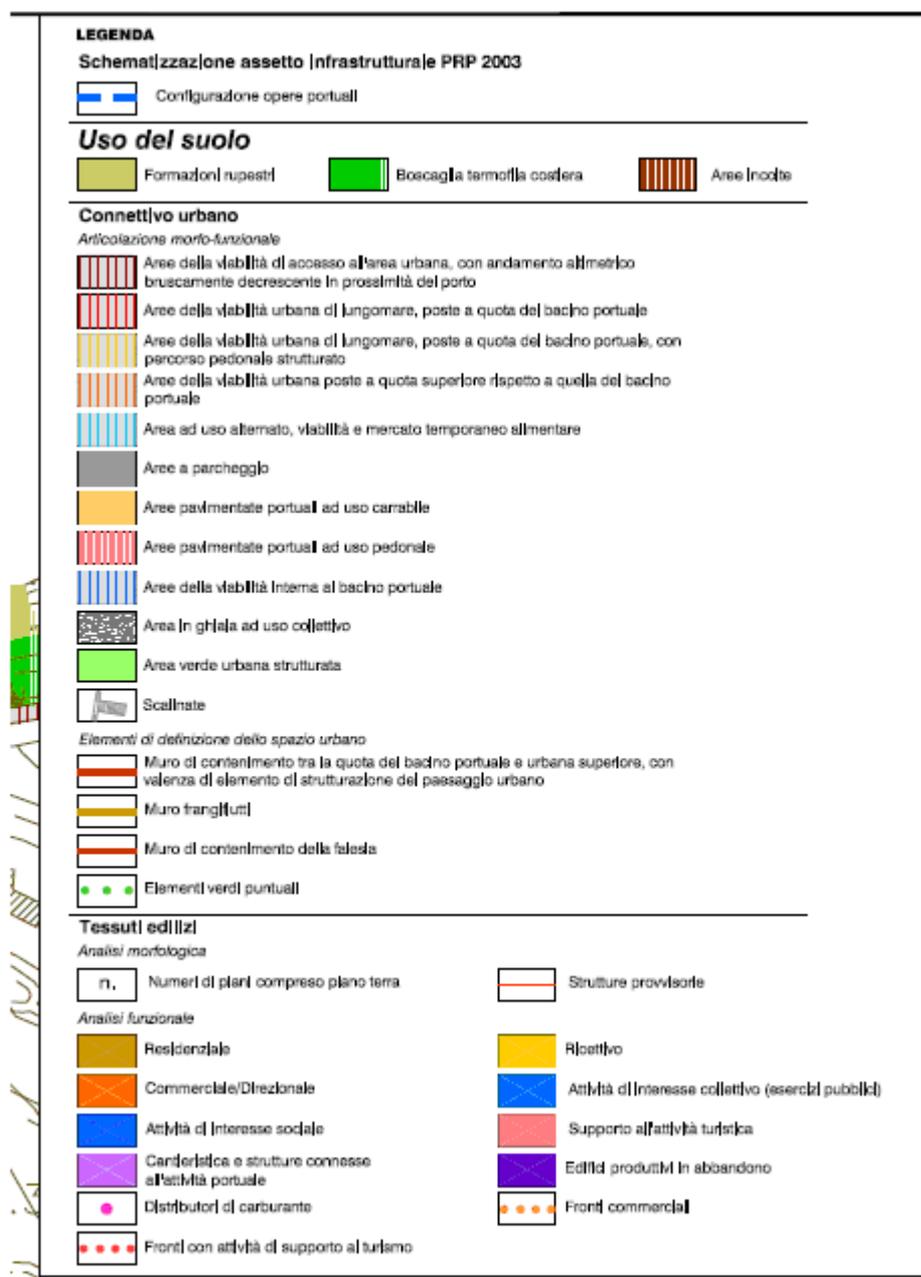
### Unità di paesaggio



Legenda della CARTA DELLA STRUTTURA DEL PAESAGGIO



Estratto carta AM 09 PAE1 – CARTA DEL RAPPORTO TERRA – MARE. ANALISI MORFO/FUNZIONALE - allegata agli elaborati per l' integrazione richiesta da CSLPP nell' iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Si evidenzia che nella cartografia è riportata la schematizzazione dell'assetto infrastrutturale di progetto, come indicato in legenda



Legenda della CARTA DEL RAPPORTO TERRA – MARE. ANALISI MORFO/FUNZIONALE

L'analisi fotografica, dello studio di "Valutazione di Impatto Ambientale" Variante al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano – , relativa allo studio sul Paesaggio, mette in evidenza gli ambiti paesaggistici prospicienti la zona di progetto, nell'anno 2005

La situazione attuale non risulta modificata, se non per opere di sistemazione e manutenzione straordinaria realizzate nell'ambito della viabilità e della sistemazione delle piazze prospicienti l'area portuale, per la rimozione delle biglietterie prospicienti piazza Candi e per la realizzazioni di alcuni pontili nello specchio acque. Inoltre è stato prolungato il secondo braccio del Molo Garibaldi.





foto A2



foto A3

**B) FOTO ALL' ANNO 2005 PROSPICIENTI LA DARSENA DI LEVANTE**



foto B1



Foto B2



Foto B3

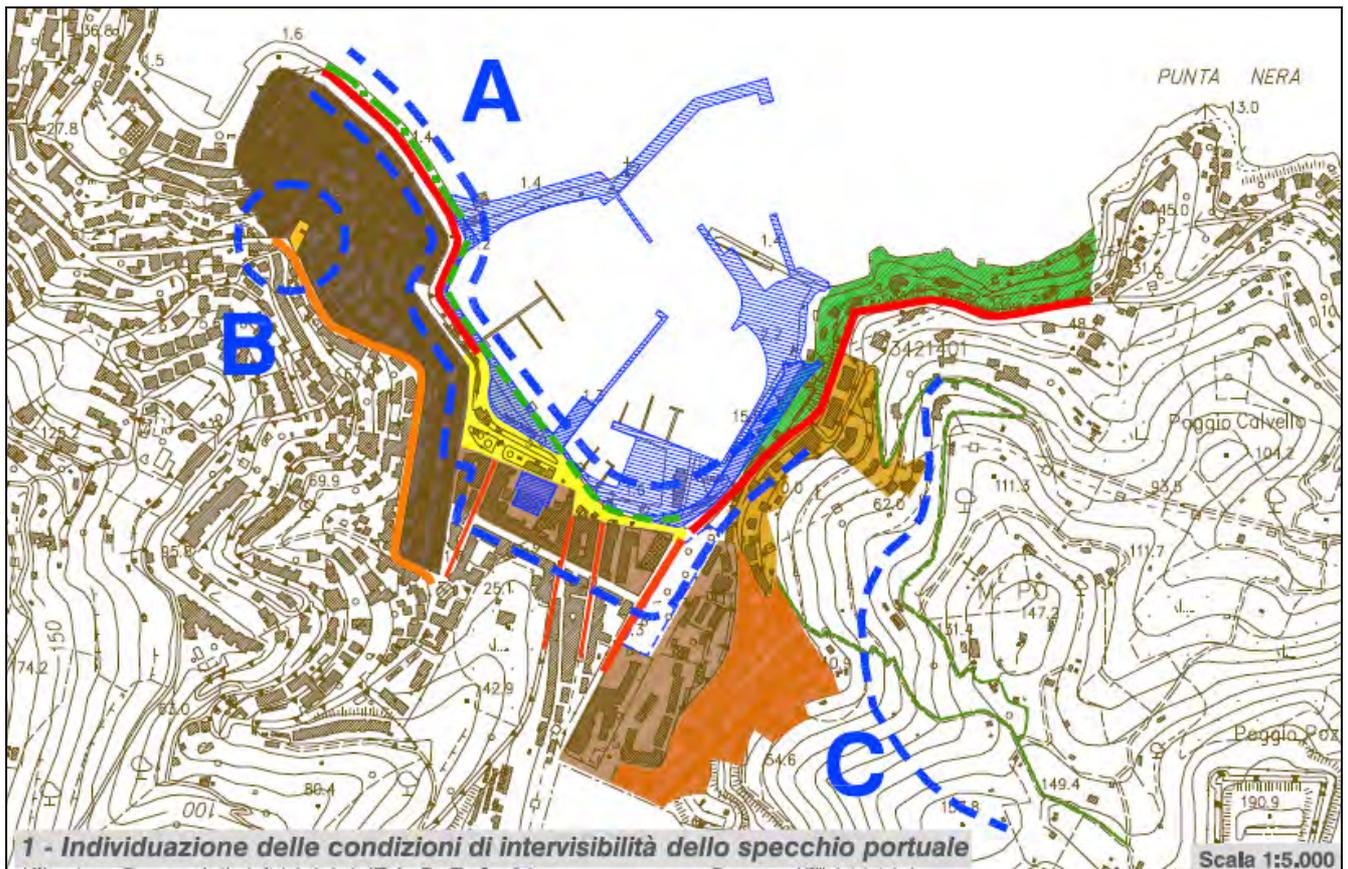


Foto B4



Foto B5

## ANALISI CONDIZIONI INTERVISIBILITA' DELLO SPECCHIO PORTUALE



Estratto carta AM 10 PAE1 – CARTA DELLE CONDIZIONI PERCETTIVE - allegata agli elaborati per l' integrazione richiesta da CSSLLPP nell'iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Si evidenzia che nella cartografia è riportata la schematizzazione dell'assetto infrastrutturale di progetto, come indicato in legenda.

**LEGENDA**

**Schematizzazione assetto Infrastrutturale PRP 2003**

- Interventi a terra
- Percorso pedonale costiero potenziale Interventi a mare
- Ferrovie sottomarine

**Luoghi e direttrici di potenziale fruizione visiva**

*Direttrici*

- Diretrice viaria prioritaria ad elevato grado di frequentazione
- Diretrice visuale secondaria di strutturazione del sistema insediativo
- Percorso pedonale costiero strutturato
- Percorso pedonale costiero potenziale
- Percorso pedonale pedecollinare di accesso alle mete culturali ed ambientali

*Canali visivi*

- Canale visivo ad elevato livello di frequentazione
- Canali visivi

*Luoghi*

- Spazi urbani della città storica
- Spazi urbani dell'area portuale

**Condizionamenti alla fruizione visiva**

- Tessuto edilizio compatto digradante verso lo specchio portuale
- Tessuto edilizio compatto di fondovalle
- Tessuto edilizio compatto digradante verso lo specchio portuale
- Tessuto edilizio discontinuo digradante verso lo specchio portuale
- Area con presenza di formazioni vegetali arboreo-arbustive chiuse ed episodi edilizi isolati

**Ambiti principali di intervisibilità dello specchio portuale**

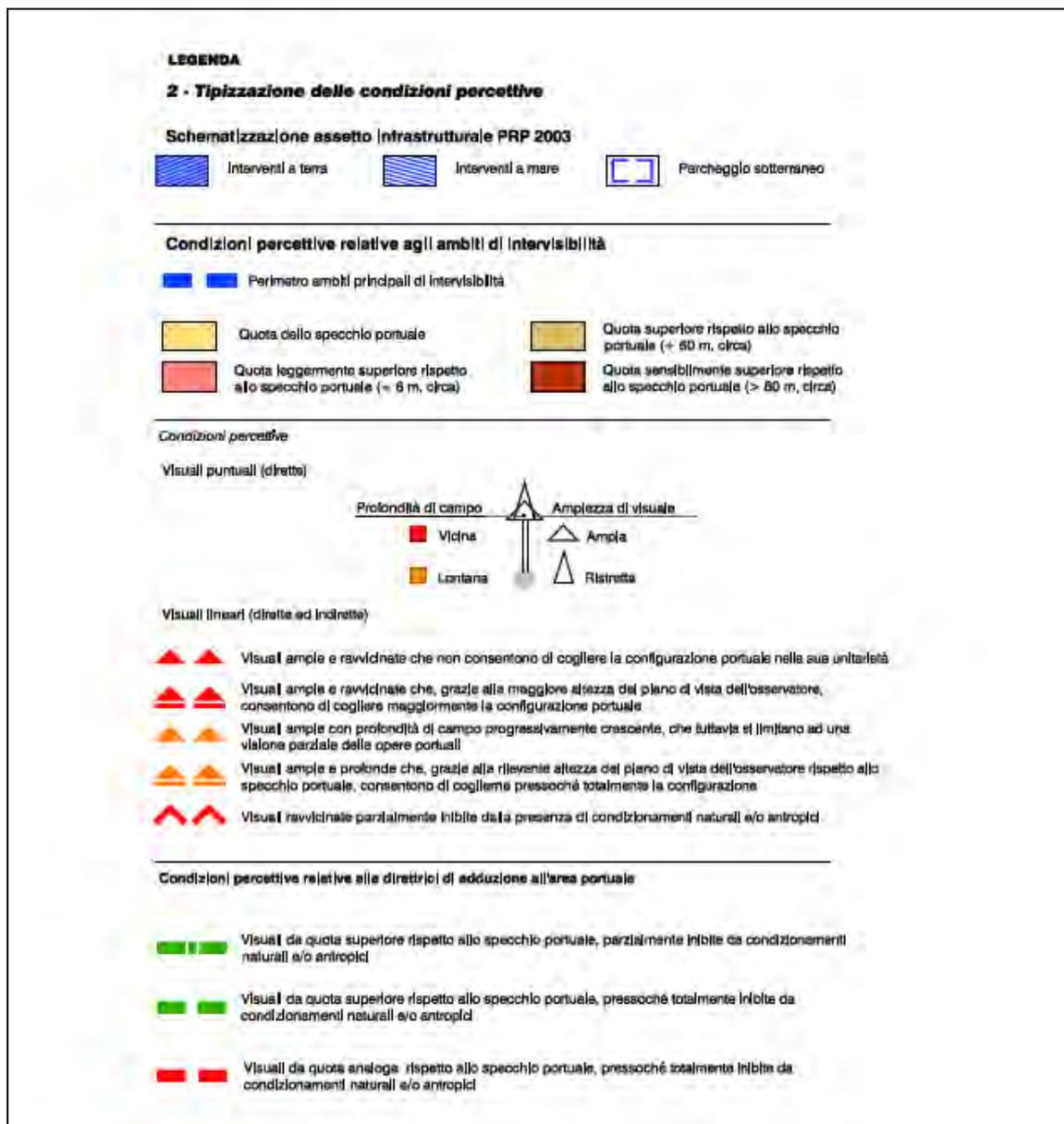
- Perimetro ambiti principali di intervisibilità

Ambito	Caratteri			Classe di rilevanza
	Distanza	Quota	Frequentazione	
<b>A</b> Interfaccia Città-Porto	Ravvicinata	Bassa	Alta	Alta
<b>B</b> Città storica	Prossima	Intermedia	Media	Media
<b>C</b> Collina	Elevata	Elevata	Bassa	Bassa

**TIPIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI PERCETTIVE**



Estratto carta AM 10 PAE1 – CARTA DELLE CONDIZIONI PERCETTIVE - allegata agli elaborati per l'integrazione richiesta da CSLP in V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle. Si evidenzia che nella cartografia è riportata la schematizzazione dell'assetto infrastrutturale di progetto, come indicato in legenda



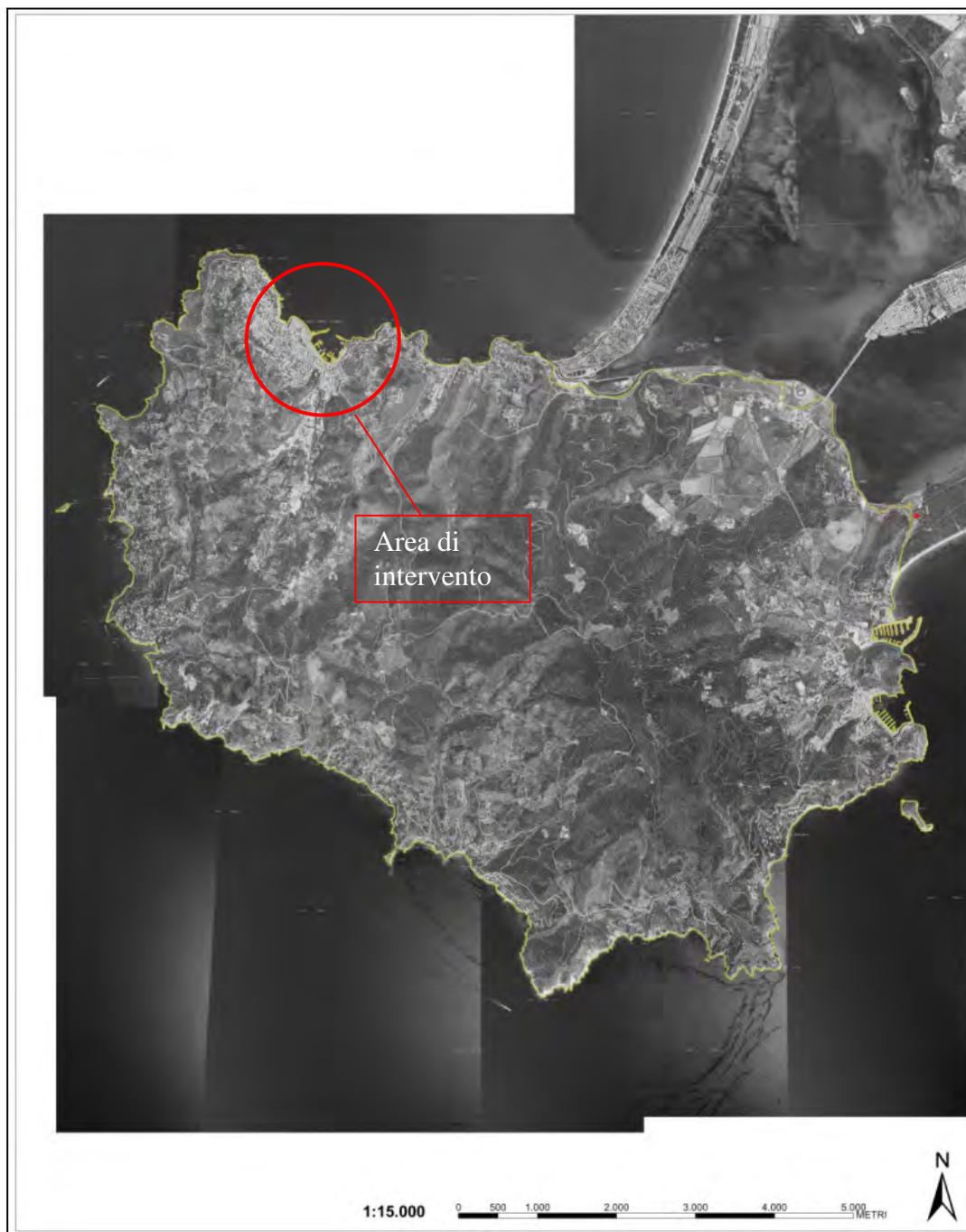
L'analisi fotografica, dello studio di "Valutazione di Impatto Ambientale" Variante al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano – , relativa allo studio sul Paesaggio, mette in evidenza gli ambiti paesaggistici prospicienti la zona di progetto, nell'anno 2005

### **Capitolo 3. LIVELLI DI TUTELA**

- Aree vincolate D.Lgs 22 gennaio 2005, n.42 - Parte III, capo I, art.136 – ex Legge 1479/39 -

***Estremi del provvedimento ministeriale o regionale di notevole interesse pubblico del vincolo per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico ( art.136 d.lgs. 42/04).***

Dall'analisi e classificazione delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi della L.29/06/1497, ora beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs. 22/01/2004 art.136, risulta che l'area in oggetto ricade nella perimetrazione vincolo indicati nel D.M. 21/02/1958 – , tipologia art.136 D.Lgs 42/04 lett.) d, con denominazione :“Intero comune di Monte Argentario”.



Perimetrazione territorio tutelato, lett.) d. <sup>22</sup>

22. Stralcio da Progetto d'interesse regionale, Cartografia digitale delle aree soggette a vincolo paesaggistico, ai sensi della ex legge 1479/39, Regione Toscana, Direzione Generale per le Politiche Formative e i Beni Culturali, giugno 2006.

***Motivazione: “[...] il territorio predetto ha notevole interesse pubblico perché nel suo complesso costituisce un caratteristico quadro naturale di non comune bellezza, ricco di punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere la visuale panoramica di un tratto della costa maremmana.”<sup>23</sup>***

L'analisi della motivazione del vincolo ci permette di individuare all'interno dell'assetto paesaggistico del territorio nel rispetto dei caratteri tipologici, morfologici e strutturali del territorio preso in esame.

### **“Testo del provvedimento”**

DECRETO MINISTERIALE 21 febbraio 1958.

“Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di monte argentario. Il Ministro per la Pubblica Istruzione vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta; considerato che la commissione provinciale di Grosseto per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 6 dicembre 1954 ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata l'intero territorio del comune di Monte Argentario; considerato che il verbale della suddetta commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge, all'albo del comune di Monte Argentario; riconosciuto che il territorio predetto ha notevole interesse pubblico perché nel suo complesso costituisce un caratteristico quadro naturale di non comune bellezza, ricco di punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere la visuale panoramica di un tratto della costa maremmana;

decreta:

l'intero territorio del comune di Monte Argentario ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella gazzetta ufficiale insieme con il verbale della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Grosseto.

La soprintendenza ai monumenti e gallerie di Siena curerà che il comune di Monte Argentario provveda all'affissione della gazzetta ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della gazzetta ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La soprintendenza comunicherà al ministero la data della effettiva affissione della gazzetta ufficiale stessa.”<sup>23</sup>

---

23. Fonte : Progetto d'interesse regionale, Cartografia digitale delle aree soggette a vincolo paesaggistico, ai sensi della ex legge 1479/39, Regione Toscana, Direzione Generale per le Politiche Formative e i Beni Culturali, giugno 2006.

▪ Schede dei Paesaggi del P.I.T. e individuazione degli obiettivi di qualità

Il territorio di Monte Argentario è ricompreso nell’Ambito 26 delle schede della Sezione 4 della Disciplina generale del piano paesaggistico contenuto nel P.I.T. La scheda individua, per le aree che rientrano nella perimetrazione del vincolo di cui sopra, in sintesi:

- A) “GLI ELEMENTI IDENTIFICATIVI”. Elementi di valore come le caratteristiche insenature e balze a picco sul mare, la fitta macchia caratterizzata da rare e pregiate varietà della flora e della fauna mediterranea e i quadri di grande bellezza naturale, come da D.M. 21/02/1958.
- B) “L’IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI E DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA”, con indicazione degli:
  - elementi di valore di tipo naturale come la singolare struttura morfologica delle insenature con la presenza della vegetazione mediterranea e i quadri di grande bellezza naturale, con la presenza puntuale antropica che lascia omogeneo il panorama “da” e “verso” e di tipo antropico legati agli insediamenti moderni ed in particolare alla presenza in area prospiciente al mare di alcune ville che risultano ben inserite nel paesaggio anche perché di elevata qualità architettonica. Pregevoli visuali panoramiche aprono dal mare verso Monte Argentario. Presenza del tessuto insediativo principale nelle aree in prossimità delle due bretelle di collegamento alla terraferma, in cui sono ubicati i due porti di Porto S.Stefano e Porto Ercole. Se da un lato il tessuto edilizio dei nuclei storici ben si integra con il sistema portuale, dall’altro la nuova espansione risulta disseminata in modo disorganico con insediamenti sia ad alta che a bassa densità. La forte presenza antropica correlata alle attività turistiche, nautiche e balneari ha comportato il proliferare di seconde case spesso isolate o strutturate in nuclei, in entrambi i casi racchiusi in estese proprietà private;
  - permanenza dei valori, elementi di degrado e elementi di rischio. Nelle schede si indica la permanenza degli elementi di valore di cui sopra, senza indicare particolari elementi di degrado. I rischi per l’aspetto vegetazionale sono per lo più connessi al fatto che la presenza antropica alteri ulteriormente il fragile equilibrio dell’ecosistema e ad una manutenzione forestale e ad una protezione e previsione antincendio non adeguate. I rischi per gli elementi costitutivi antropici consistono nell’eventuale scarsa qualità degli interventi di ristrutturazione o ampliamento del tessuto urbanistico edilizio, considerata l’importanza delle emergenze architettoniche. Un altro elemento di rischio è costituito da un eventuale non adeguato mantenimento degli spazi pubblici dai quali è possibile godere delle bellezze panoramiche.

*“L’elevata qualità ambientale del promontorio ha esercitato un notevole richiamo per le attività residenziali-turistiche, nautiche e balneari che hanno generato dinamiche quali la crescita diffusa di insediamenti sulla collina di Porto Santo Stefano, la presenza di seconde case spesso isolate o strutturate in piccoli nuclei lottizzazioni di tipo urbano a ridosso delle principali insenature talvolta con evidenti fenomeni di abusivismo, la proliferazione di manufatti con materiali precari, come l’attacco della Feniglia. Le poche aree agricole del promontorio, generalmente organizzate con vigneti terrazzati, sono state oggetto di abbandono e progressivamente occupate da arbusti e macchia mediterranea. Anche nella parte meno antropizzata del promontorio la realizzazione di ville, racchiuse in estese proprietà private, ha fortemente limitato l’accessibilità pubblica al mare e ai punti panoramici.”<sup>24</sup>*

24. da Piano Paesaggistico della Toscana PIT – Ambito 26 – Argentario – Allegati alla Disciplina – Sezione 4 : “Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi dell’art.136 del D.Lgs. 22/01/2004 n°42 ed aree gravemente compromesse o degradate. elenco delle schede degli immobili e delle aree dichiarate di notevole interesse pubblico.

- C) “GLI OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE E INDIRIZZI PER LA QUALITA’ PAESAGGISTICA”, con indicazione degli:
  - Obiettivi per la tutela:
    1. del patrimonio ambientale da conseguire attraverso la definizione di criteri progettuali per il corretto inserimento nel contesto paesaggistico e per la qualità architettonica degli interventi di recupero dei fabbricati esistenti, sia per la realizzazione dei nuovi manufatti e delle aree a parcheggio.;
    2. dell’antico tessuto edilizio integrato al sistema portuale di Porto Ercole e di Porto Santo Stefano;
  - Obiettivi per la valorizzazione:
    1. Valorizzazione delle visuali panoramiche comprese quelle godibili dalla viabilità storica anche attraverso la riattivazione degli accessi pubblici al mare;

I criteri di progettazione proposti per il Piano del Porto del Valle soddisfano gli obiettivi indicati nelle schede del P.I.T.

Il progetto, infatti si configura come un intervento che non altera il valore naturalistico ed estetico percettivo del contesto paesaggistico di riferimento, ma lo riqualifica, dando un assetto funzionale ben definito e non creando nessun tipo di volume non congruo o di intervento in contrasto con gli elementi naturali e antropici presenti.

I manufatti realizzati si inseriscono in maniera adeguata nel contesto urbano e nel sistema antropico dell’insediamento storico di Porto Santo Stefano e ricompattano la vista verso gli insediamenti moderni, soprattutto legati alle attività produttive, come quello del Campone, senza mutare l’assetto ad oggi presente nelle localizzazioni delle funzioni.

L’attenzione anche alle specie vegetazionali autoctone utilizzate, sia nel consolidamento della scarpata che nell’arredo urbano delle piazze e delle passeggiate progettate, rappresentano un carattere distintivo del progetto, in linea con le direttive del Piano paesaggistico di riferimento.

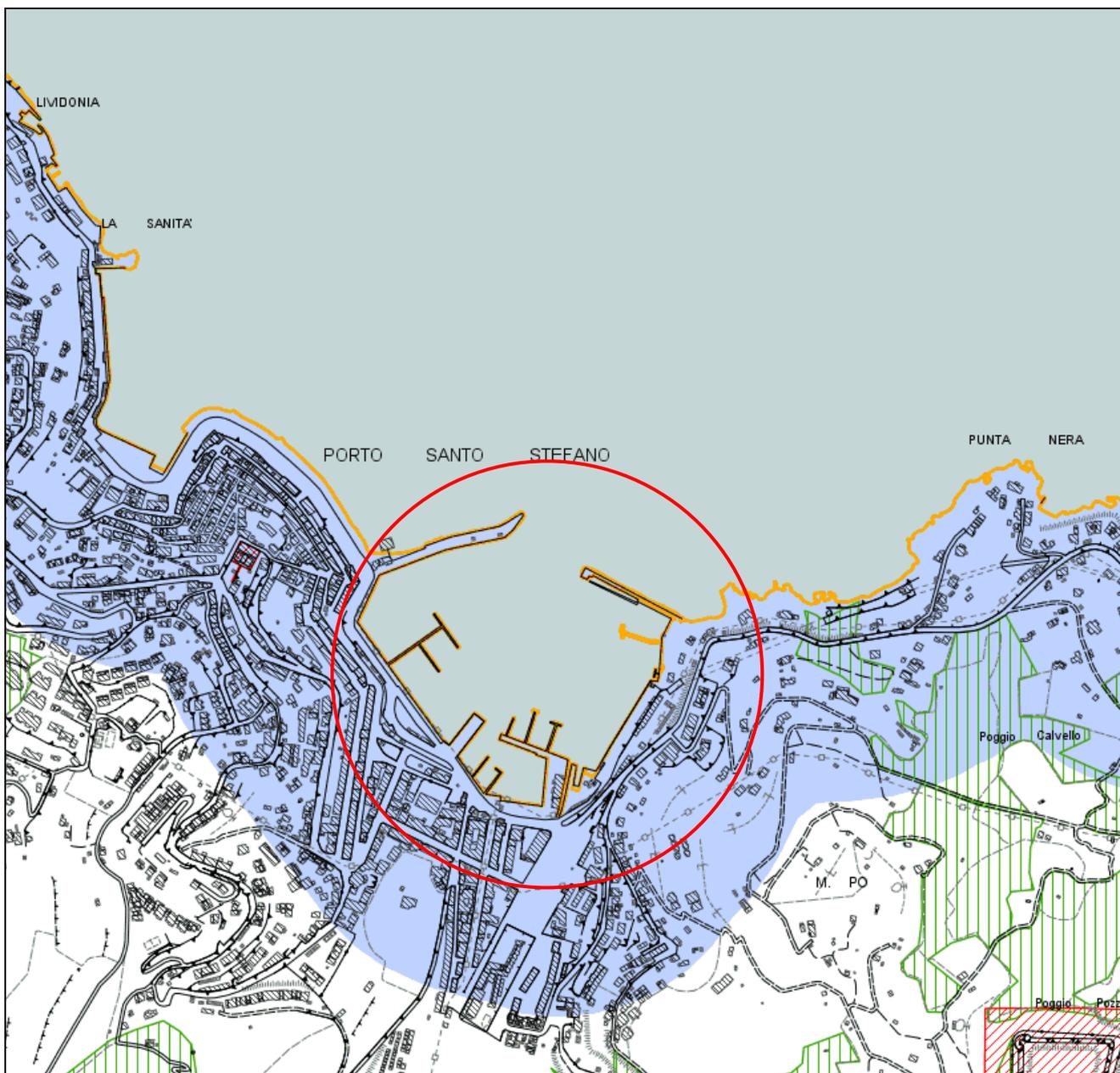
Il progetto del nuovo Piano Regolatore del porto del Valle a Porto S. Stefano rappresenta l’occasione ottimale per effettuare una ricucitura tra la città ed il porto stesso.

L’idea guida del piano è costituita dallo spostamento delle aree riservate ai traghetti in una zona marginale rispetto al porto ed alla città; questo spostamento, dettato dalla volontà di dare una nuova configurazione al porto, più razionale e funzionale, offre lo spunto per un progetto di riqualificazione del fronte-a-mare della città. Le altre opere sono il prolungamento del molo di sopraflutto, e un riassetto del bacino interno destinato ad un razionale ormeggio della nautica da diporto. Inoltre comporta il trasferimento dei pescherecci lungo la banchina Toscana ad est ed il mantenimento della posizione attuale del cantiere navale, con opportuno ingrandimento e riassetto delle aree destinate alle attività cantieristiche.

Lo scopo del PRP dunque è quello di prevedere una ristrutturazione, riorganizzazione, ampliamento del porto esistente.

- Aree vincolate D.Lgs 22 gennaio 2005, n.42 - Parte III, capo I, art.142 – ex Legge 431/85 -

La *zona* interessata dal piano in oggetto è considerata “Area ricompresa nei Beni Paesaggistici ed Ambientali” ai sensi del D.Lgs. n°42/2004 – ART.134 e ART.142 comma 1 lett a) (già legge 431/85) Territori Costieri.

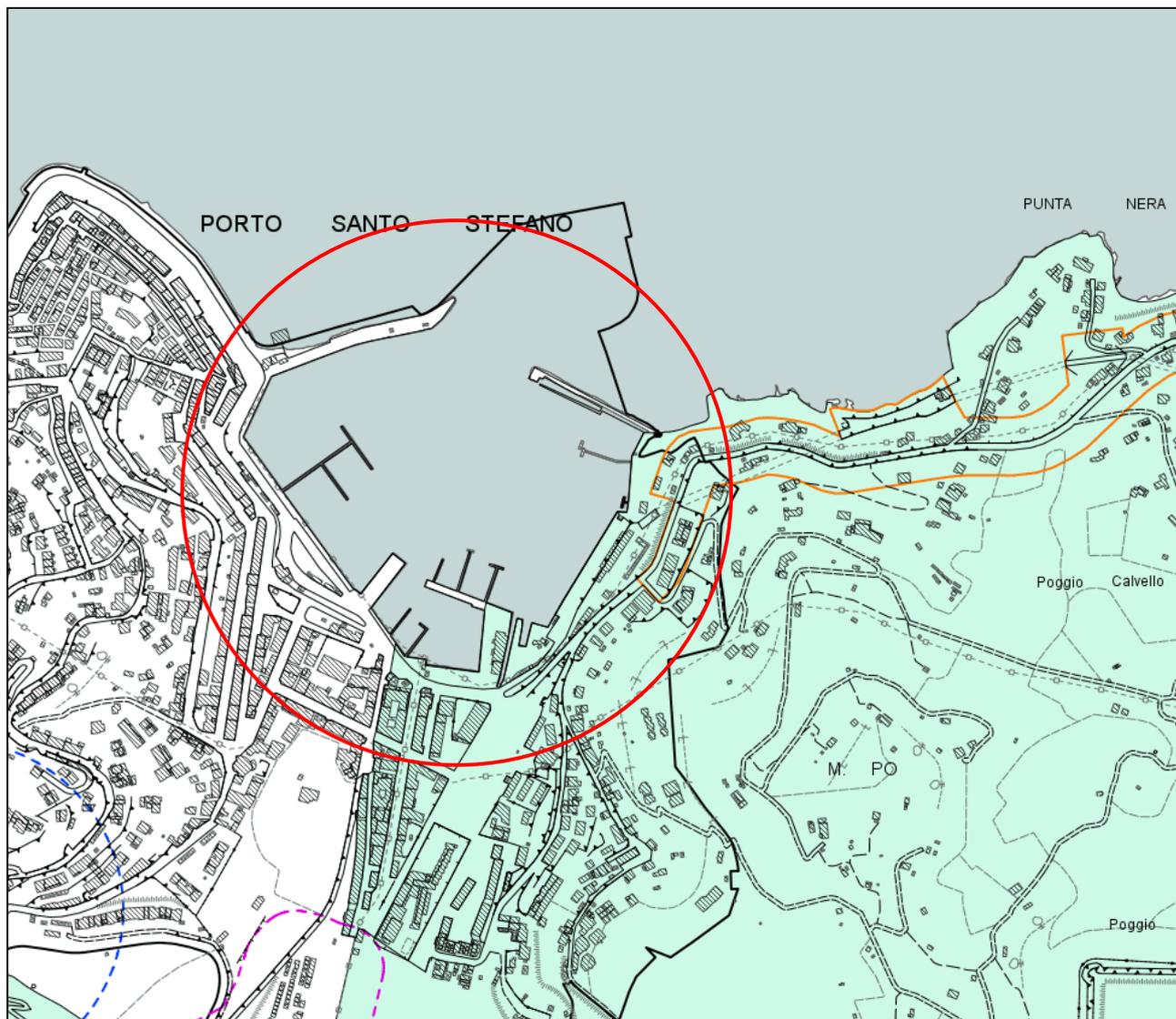


Estratto cartografia di RU, tavola B.3.2.2 Beni culturali, paesaggistici e ambientali. In azzurro è evidenziato il vincolo ex Legge 431/85 “Territori costieri”. La perimetrazione in arancione indica che il vincolo ministeriale sull’intero Comune di Monte Argentario, D.M. 21 Febbraio 1958, G.U. n°54 del 03/03/1958, già analizzato precedentemente

- Altri vincoli sul territorio

### **VINCOLO IDROGEOLOGICO**

La *zona* interessata dal piano in oggetto ricade in parte nella perimetrazione del Vincolo Idrogeologico, R.D.L. 3267/23. Le opere da realizzare nella parte ad est del Porto del Valle sono soggette ad autorizzazione di tale vincolo.

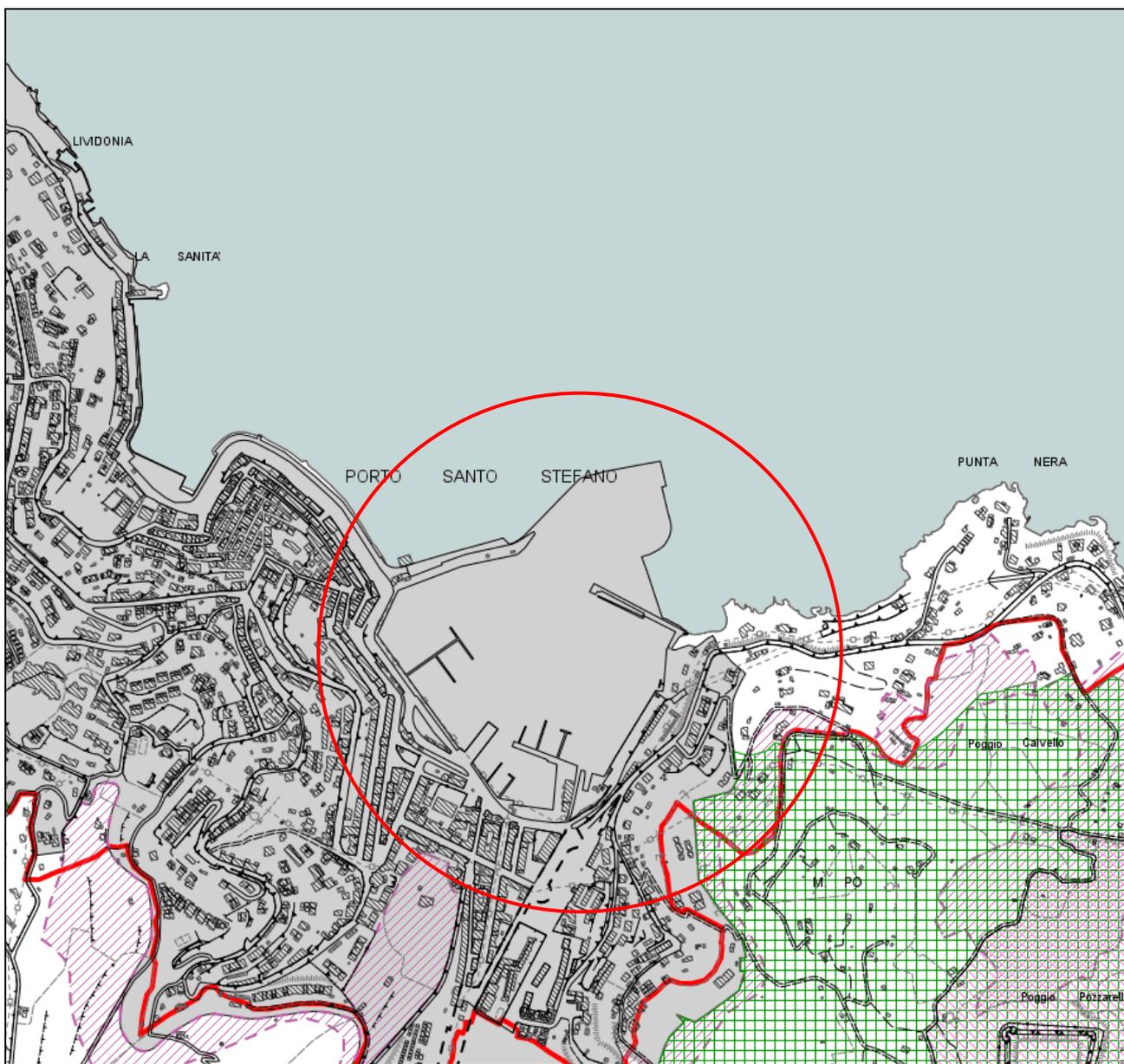


Estratto cartografia di RU, tavola B.3.2.1 Vincoli ex Legge. In ciano è evidenziato il vincolo ex Legge, vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n°3267/1923

### **AREE SIC, SIR E ZPS**

Il promontorio dell' Argentario è un Sito di Importanza Regionale (SIR n°125), ai sensi della L.R. 6 Aprile 2000 n°56, è stato proposto come Sito di Interesse comunitario denominato "Monte Argentario, isolotto di Porto Ercole ed Argentarola" (SIC IT5190025), ed è tutelato come Zona di Protezione Speciale (ZPS IT51A0025). All'interno del SIR sono consentiti tutti gli interventi che non producano effetti negativi sugli habitat e sulle specie di flora e di fauna che sono oggetto di conservazione. Tutti gli interventi di trasformazione territoriale, o comportanti perturbazione ambientale, sono pertanto subordinati a una preventiva Valutazione di incidenza dei relativi progetti o piani.

La *zona* interessata dal piano in oggetto, insieme all'ambito urbano di Porto Santo Stefano non rientrano nelle aree a tutela specifica SIR-SIC-ZPS.



Estratto cartografia di RU, tavola B.3.1. Aree a disciplina speciale. In grigio è evidenziato l'ambito urbano, mentre con il reticolo verde è evidenziato l'ambito SIR.

**Capitolo 4. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA OGGETTO**  
**DI PROGETTO E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO**



Foto aerea 2004 con cartografia di riferimento – programma TERRA FLY – Regione Toscana

La documentazione fotografica dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico ci permette di cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio. Le riprese fotografiche sono state effettuate per consentire sia la vista di dettaglio dell'area di intervento che la vista panoramica del contesto da alcuni punti caratteristici, quali:

- PUNTI OPPORTUNI al fine di consentire la comprensione del contesto prima dell'intervento;
- LUOGHI DI NORMALE ACCESSIBILITÀ;
- PUNTI PANORAMICI posti in relazione al sito di intervento, in modo da poter cogliere la fisionomia del contesto;

Da qui emerge le peculiarità da rispettare nella progettazione dell'intervento, cioè quelle di proporre soluzioni architettoniche, di distribuzione e riorganizzazione che non alterino l'equilibrio dei luoghi di particolare importanza ambientale e paesaggistica e che abbiano un impatto visivo congruo al contesto.

L'area si presenta come un'area in stretto rapporto con il sistema urbano di Porto Santo Stefano, sia quello storico, caratterizzato anche dalla presenza della Torre Spagnola, che a quello di nuova espansione, con la strada panoramica di accesso al paese, con le emergenze ambientali e vegetazionali presenti soprattutto nel lato ad est e con la costa.

Le caratteristiche che strutturano il paesaggio fanno riferimento soprattutto al sistema della costa e delle scogliere, elementi costitutivi naturali, al sistema urbano, elementi costitutivo antropico, oltre che alla vegetazione e alla presenza di elementi puntuali come la Torre Spagnola. Le foto inoltre mettono in evidenza l'esigenza di non alterare l'equilibrio di viste panoramiche e percorsi naturali e strutturati.

# 1. Punti Opportuni

## INDICAZIONE PUNTI DI VISTA FOTOGRAFICI

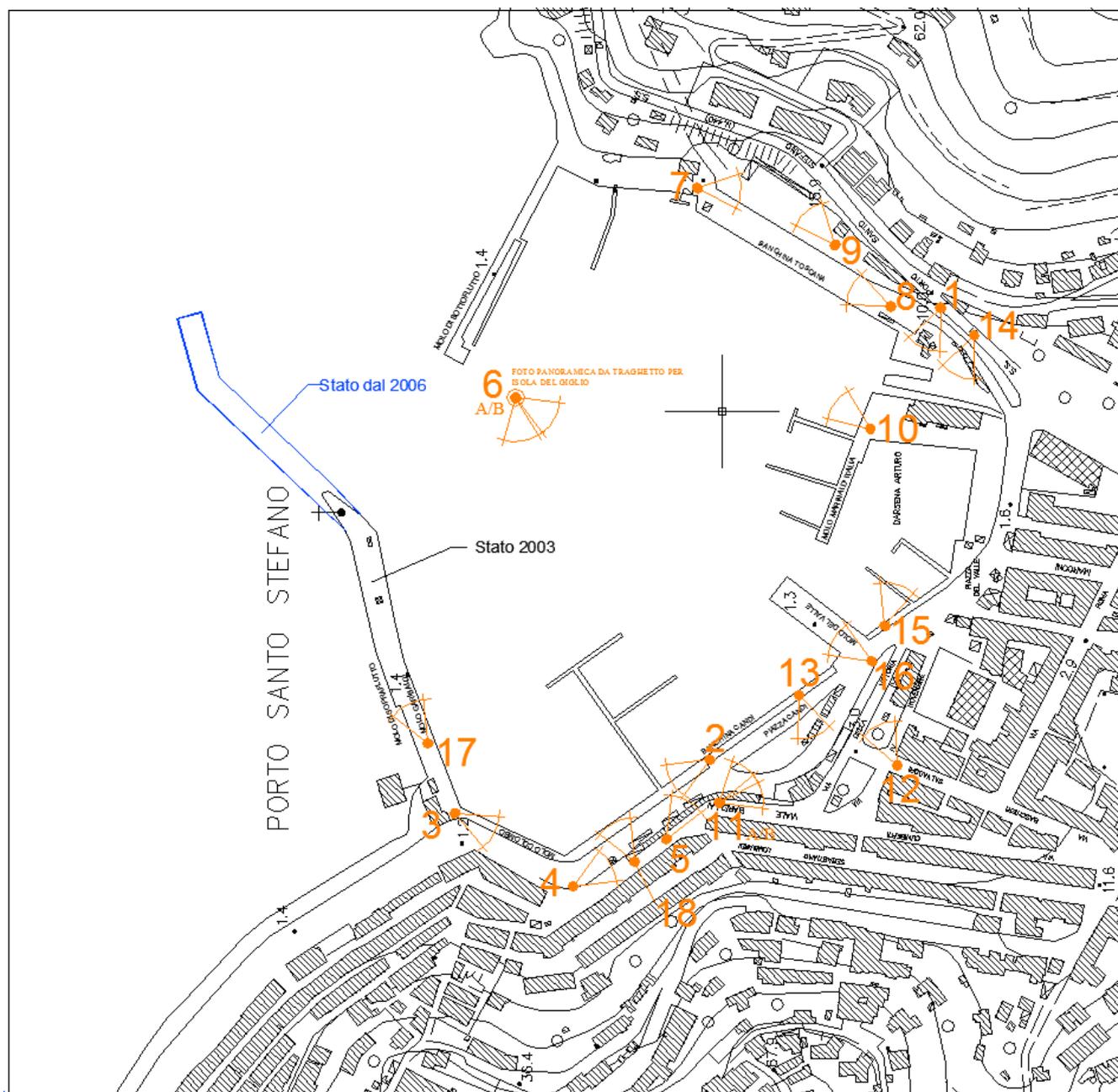




FOTO 1 – Vista dell’abitato urbano lato ovest del Porto del Valle, con in evidenza la torre Spagnola



FOTO 2 – Vista dell’abitato urbano dalla strada di percorrenza lungo il Porto del Valle



FOTO 3 – Vista dell’abitato urbano prospiciente il porto del Valle su Barellai



FOTO 4 – Vista dell’abitato urbano verso il versante ad est del Porto del Valle



FOTO 5 –

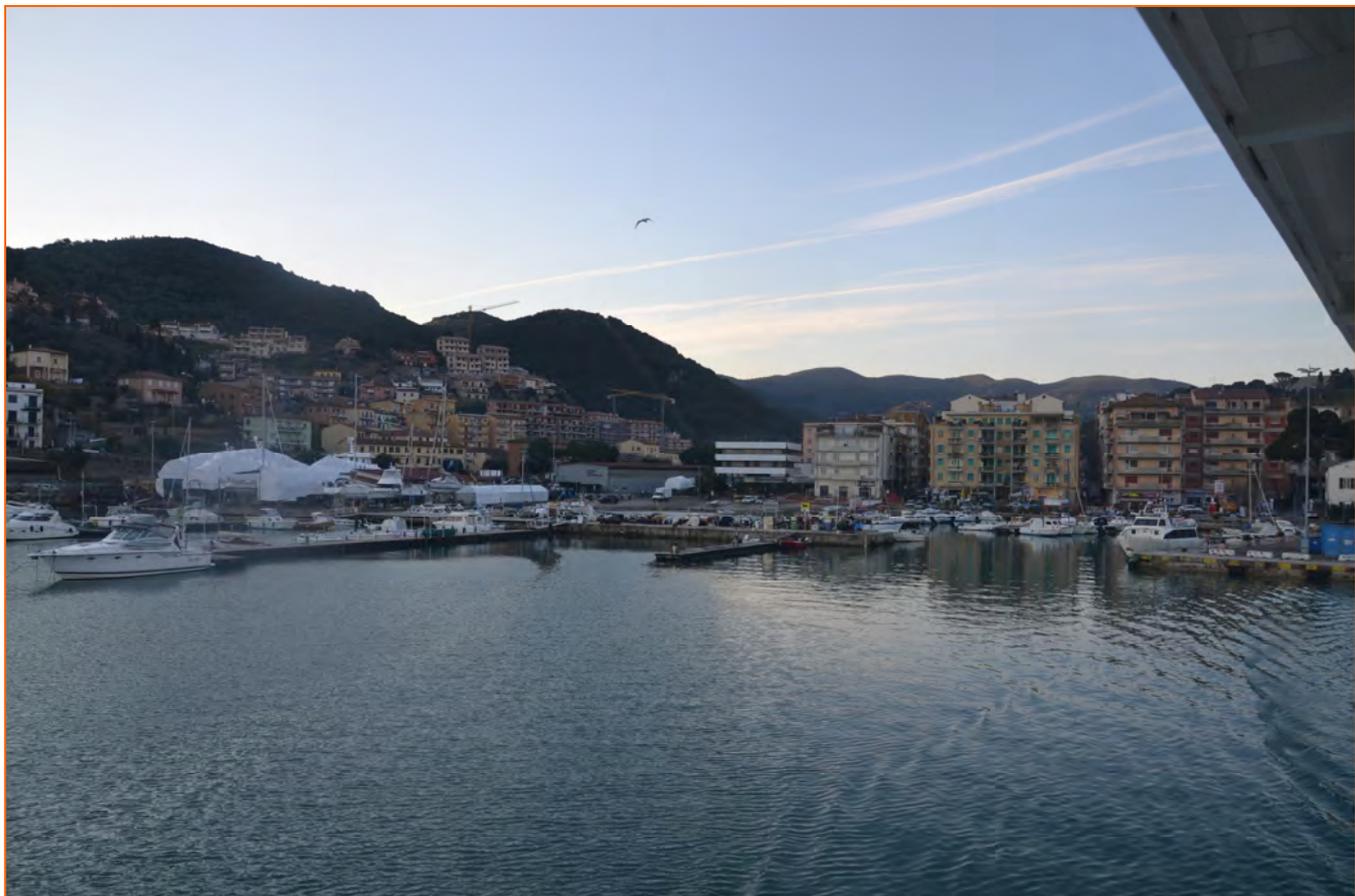


FOTO 6 A – Vista dell'abitato urbano prospiciente il Porto del valle tra il versante est e piazza del Valle



FOTO 6 B – Vista dell’abitato urbano prospiciente il Porto del Valle tra via di Vittoria e via Barellai



FOTO 7 – Vista della sistemazione dell’area ad est del Porto del Valle

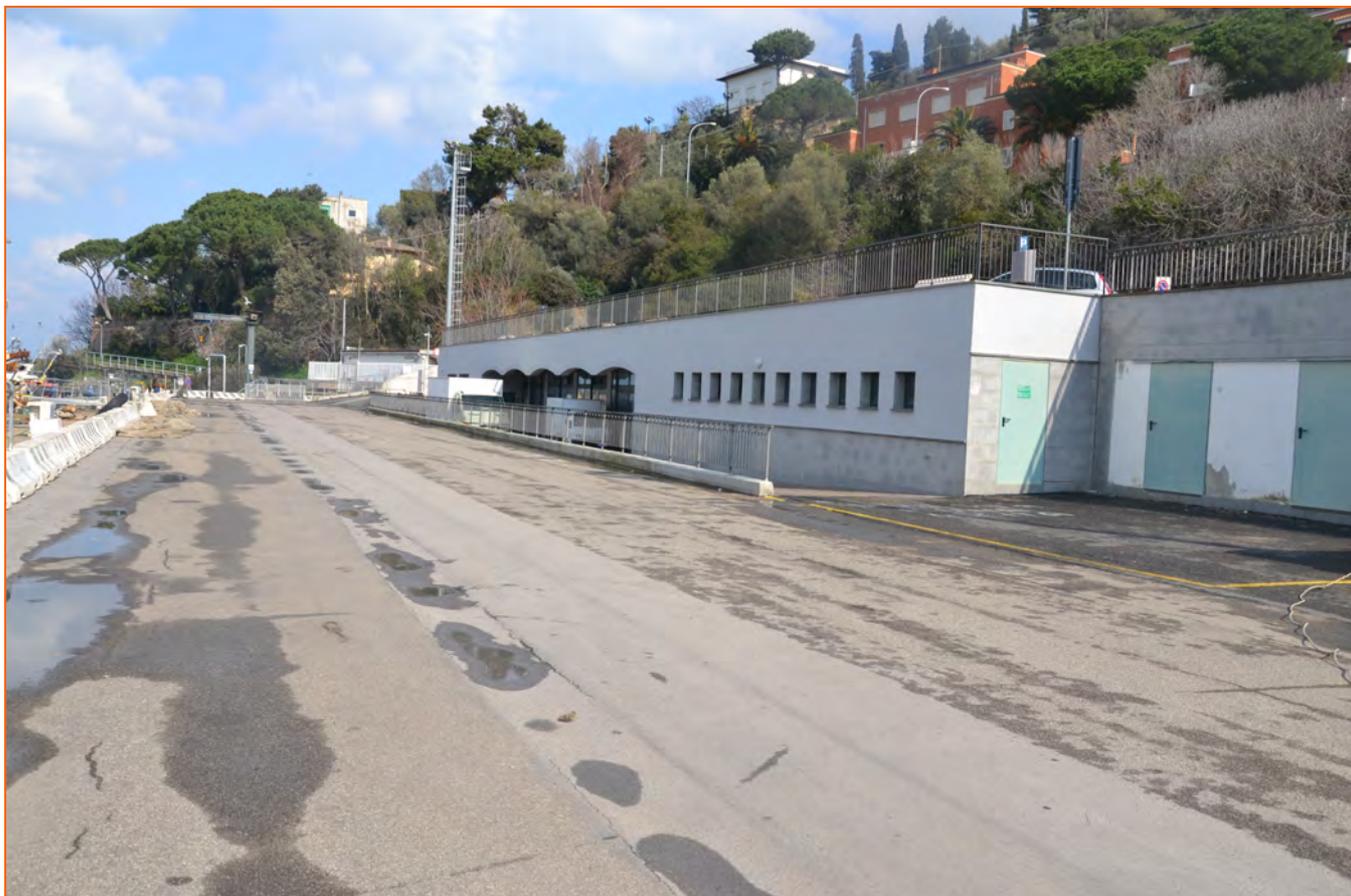


FOTO 8 – Vista della sistemazione dell'area ad est del Porto del Valle. In evidenza il mercato del pesce



FOTO 9 – Vista della sistemazione dell'area ad est del Porto del Valle. L'ex traforo ferroviario



FOTO 10 – Vista del versante ad est del Porto del Valle



FOTO 11 A – Vista dell'area di piazza Candi verso il muro di collegamento a via di Vittoria



FOTO 11 B – Vista dell'area di piazza Candi verso il molo traghetti



FOTO 12 – Visto del giardino presso via di Vittoria



FOTO 13 – Vista delle sistemazioni verso via di Vittoria



FOTO 14 – Vista dell'area cantieristica del Porto del Valle



FOTO 15 – Vista dell'area cantieristica del Porto del Valle



FOTO 16 – Vista del molo del Valle utilizzato per l'imbarco traghetti



FOTO 17 – Vista del secondo braccio del Molo Garibaldi



FOTO 18 – Vista del Molo Garibaldi

## 2. Luoghi di normale accessibilita'



### INDICAZIONE PUNTI DI VISTA FOTOGRAFICI

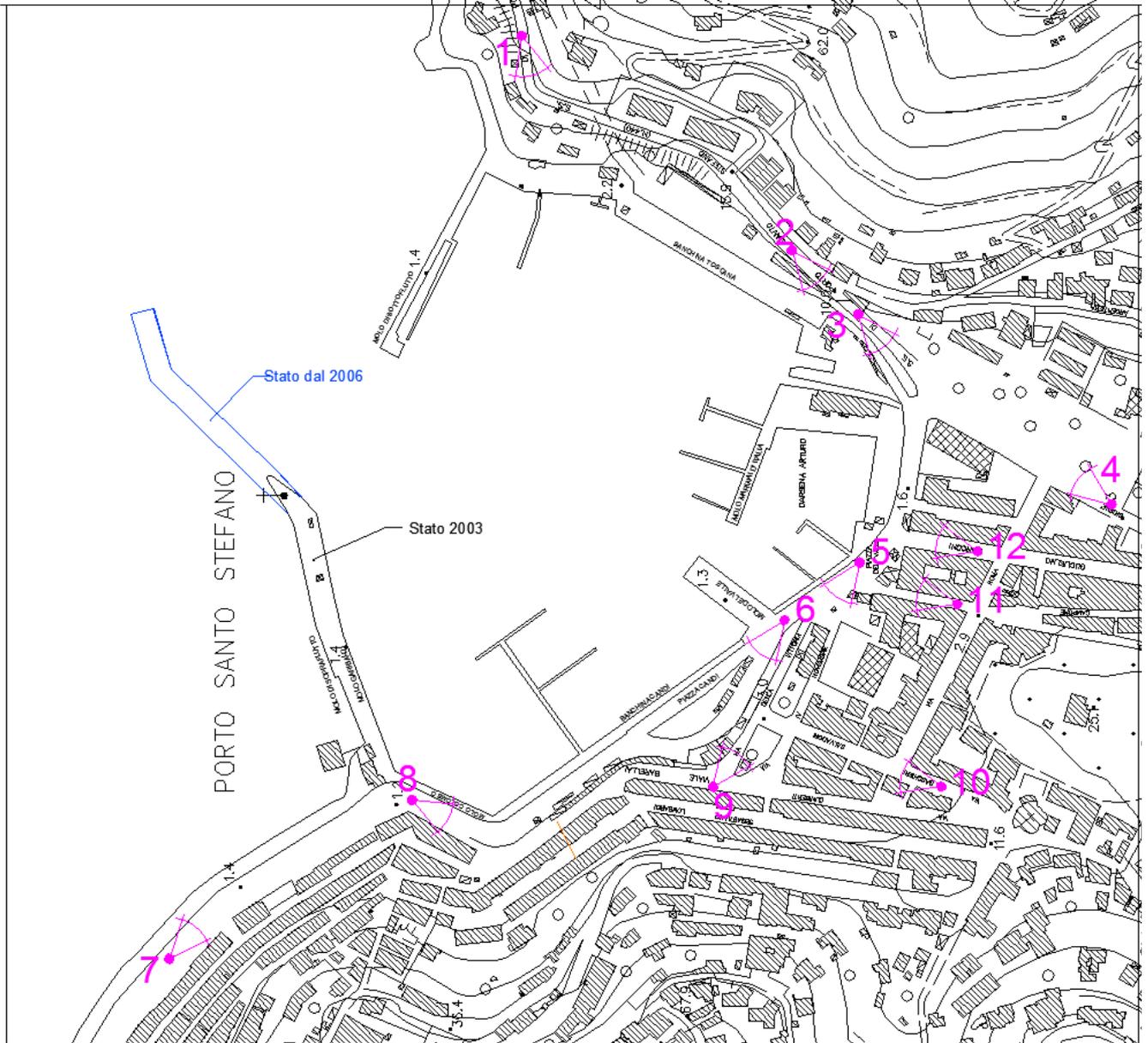




FOTO 1 – Vista dalla strada statale n°440



FOTO 2 – Vista dalla strada statale n°440



FOTO 3 – Vista dalla strada statale n°440 all'ingresso del paese



FOTO 4 – Vista da via Carducci, la strada che collega il paese alla zona del Campone



FOTO 5 – Vista da piazza del Valle verso lo snodo piazza Candi – via Vittoria



FOTO 6 – Vista di piazza Candi



FOTO 7 – Vista da Lungomare dei Navigatori



FOTO 8 – Vista dalla fine del Lungomare dei Navigatori verso via dei Barellai e piazza Candi



FOTO 9 – Vista da via dei Barellai verso via Vittoria



FOTO 10 – Vista da via Salvadori Baschieri



FOTO 11 – vista da via Spaccabellezze



FOTO 12 – vista da via Marconi

### 3. Punti Panoramici



FOTO 1 – Vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad ovest



FOTO 1A – Particolare della vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad ovest



FOTO 1B – Particolare della vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad ovest



FOTO 1C – Particolare della vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad ovest



FOTO 2 – Vista panoramica del Porto del Valle dalla strada statale n°440 di arrivo al paese



FOTO 3 – Vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad est



FOTO 4 – Vista panoramica del Porto del Valle dal versante abitato ad est



FOTO 5 – Vista panoramica del Porto del Valle dalla strada statale n°440 di arrivo al paese



FOTO 6 – Vista panoramica della connessione porto-abitato dalla nave traghetto per l'Isola del Giglio



FOTO 6A – Vista panoramica della connessione porto-abitato dalla nave traghetto per l'Isola del Giglio

**Capitolo 5. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO**  
**E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA**

- Analisi e note descrittive dell'intervento con modelli renderizzati e studi di inserimento.

*“Il progetto del nuovo Piano Regolatore del porto del Valle a Porto S. Stefano rappresenta l'occasione ottimale per effettuare una ricucitura tra la città ed il porto stesso. L'idea guida del piano è costituita dallo spostamento delle aree riservate ai traghetti in una zona marginale rispetto al porto ed alla città; questo spostamento, dettato dalla volontà di dare una nuova configurazione al porto, più razionale e funzionale, offre lo spunto per un progetto di riqualificazione del fronte-a-mare della città. Progettare il Piano Regolatore portuale ha quindi fornito lo spunto per caratterizzare una zona “limite” di territorio, confine ultimo tra terra e mare, luogo di tradizioni antiche, attraverso l'individuazione di nuove forme e la riorganizzazione di vecchie funzioni. Ma la progettazione vuole trascendere dal valore puramente funzionale, per assumere obiettivi più ampi, attraverso l'invenzione di un “segno” leggibile a scala urbana e territoriale, che divenga spunto per l'individuazione di un luogo inteso come punto di aggregazione e di svago per tutti i cittadini. La volontà progettuale del Piano è la creazione di un tipo di porto vissuto e vivibile in ogni periodo dell'anno ed in ogni giorno della settimana, che non abbia l'aspetto sgradevole di un “garage” di barche. Progettare, dunque, un luogo che, attraverso l'integrazione con l'ambiente, le funzioni, la vita e le architetture circostanti, sia in grado di offrire all'utente un servizio ampio ed articolato, che ruota intorno alle attività del porto, ma che non si esaurisce con esso: un “porto integrato”. ”<sup>25</sup>*

I piani regolatori portuali costituiscono atti di governo di competenza del Comune, e attuano le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti e degli approdi turistici. Sono attuati mediante i progetti delle opere portuali e consistono nella programmazione e localizzazione degli interventi da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è destinato a svolgere, compresi i servizi connessi. (L.R. 1/2005, art.47-ter, commi 1 e 2).



Sovrapposizione del progetto (indicazione linea rossa tratteggiata) con lo stato attuale del Porto del Valle

25. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –

Il Comune di Monte Argentario ha provveduto alla redazione del Piano Regolatore Portuale a seguito di mutamenti legislativi in materia di competenza statale/regionale e dei nuovi criteri di sviluppo della pianificazione portuale. Per l'iter del Piano Regolatore Portuale si veda il Capitolo 1 – Documentazione Tecnica – punto 3.

Lo schema di Piano 2013 prevede il trasferimento delle banchine per i traghetti nella zona nord-orientale esterna, oggi occupata dal molo di sopraflutto, il prolungamento del molo di sopraflutto, e un riassetto del bacino interno destinato ad un razionale ormeggio della nautica da diporto. Inoltre comporta il trasferimento dei pescherecci lungo la banchina Toscana ad est ed il mantenimento della posizione attuale del cantiere navale, con opportuno ingrandimento e riassetto delle aree destinate alle attività cantieristiche.

Lo scopo del PRP dunque è quello di prevedere una ristrutturazione, riorganizzazione, ampliamento del porto esistente al fine di renderlo adatto a ricevere:

- una flotta turistica qualitativamente e quantitativamente superiore all'attuale;
- una flotta peschereccia di consistenza non inferiore all'attuale;
- i traghetti per il collegamento con le isole;
- le attività della cantieristica.

Il PRP prevede inoltre un miglioramento della viabilità di accesso al porto che alleggerisce il traffico veicolare in città, ed una riconversione e riqualificazione del waterfront cittadino.

La configurazione di piano prevede l'esecuzione dei seguenti interventi:

#### OPERE A MARE

- il prolungamento di 120 m del molo di sopraflutto (molo Garibaldi)- 2° braccio;
- l'ulteriore successivo prolungamento dello stesso molo con terzo braccio di circa 130 m;
- la definizione di una nuova imboccatura larga 120 m ed aperta a NE;
- la realizzazione di un nuovo moletto "di ponente" trasversale all'estremità del 1° braccio del molo Garibaldi;
- l'allargamento di circa 15 m del tronco iniziale esistente del molo Garibaldi;
- la realizzazione di un nuovo pontile fisso ("pontile del Valle") lungo circa 150 m;
- la risagomatura e riorganizzazione (con riduzione e approfondimento dello specchio acqueo) della darsena Arturo;
- l'ampliamento dell'area limitrofa destinata alle attività cantieristiche;
- la ristrutturazione ed ampliamento della banchina Toscana per l'uso delle attività di pesca;
- la creazione di un nuovo terrapieno all'estremità orientale del porto ("Molo di Levante"), destinato principalmente alle attività del traffico passeggeri;
- il trasferimento della zona d'attracco dei traghetti in una nuova darsena di forma svasata affacciata all'avamposto;
- la costruzione di un nuovo snello molo di sottoflutto banchi nato.

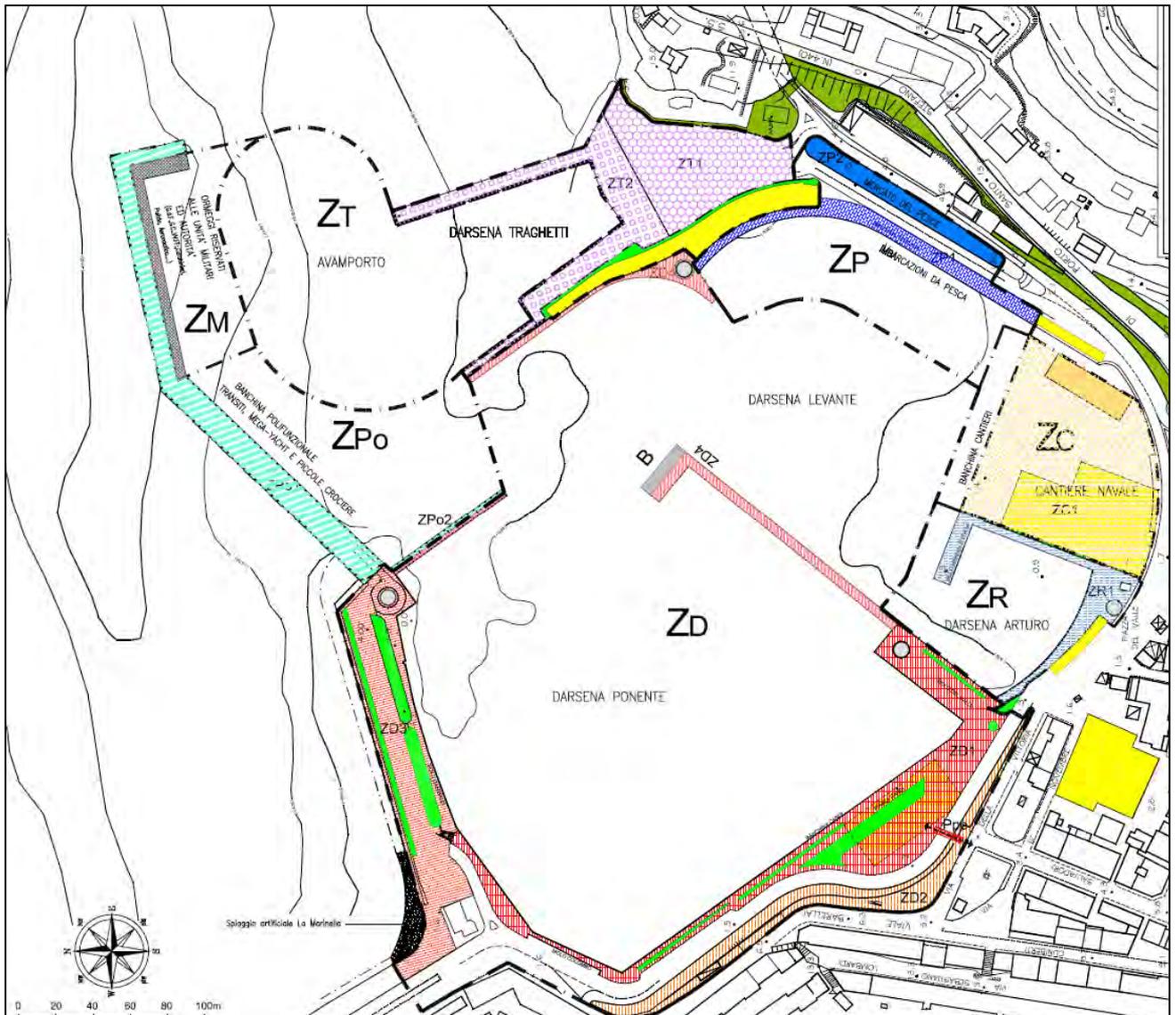
#### OPERE A TERRA

Gli edifici ed i servizi necessari per assicurare le funzionalità del porto.

Al fine di garantire la qualità degli interventi nell'area portuale sotto il profilo dell'accessibilità, dell'organizzazione funzionale e degli spazi, è necessario che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa. Nella realizzazione degli interventi pubblici e privati il Piano deve tenere conto: della 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, così come individuato negli elaborati grafici di Piano; 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, così come individuato negli elaborati grafici di Piano e desumibile dalla relazione paesaggistica di accompagnamento al PRP; dei nodi di interscambio di Santa Liberata e Terrarossa per 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.

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

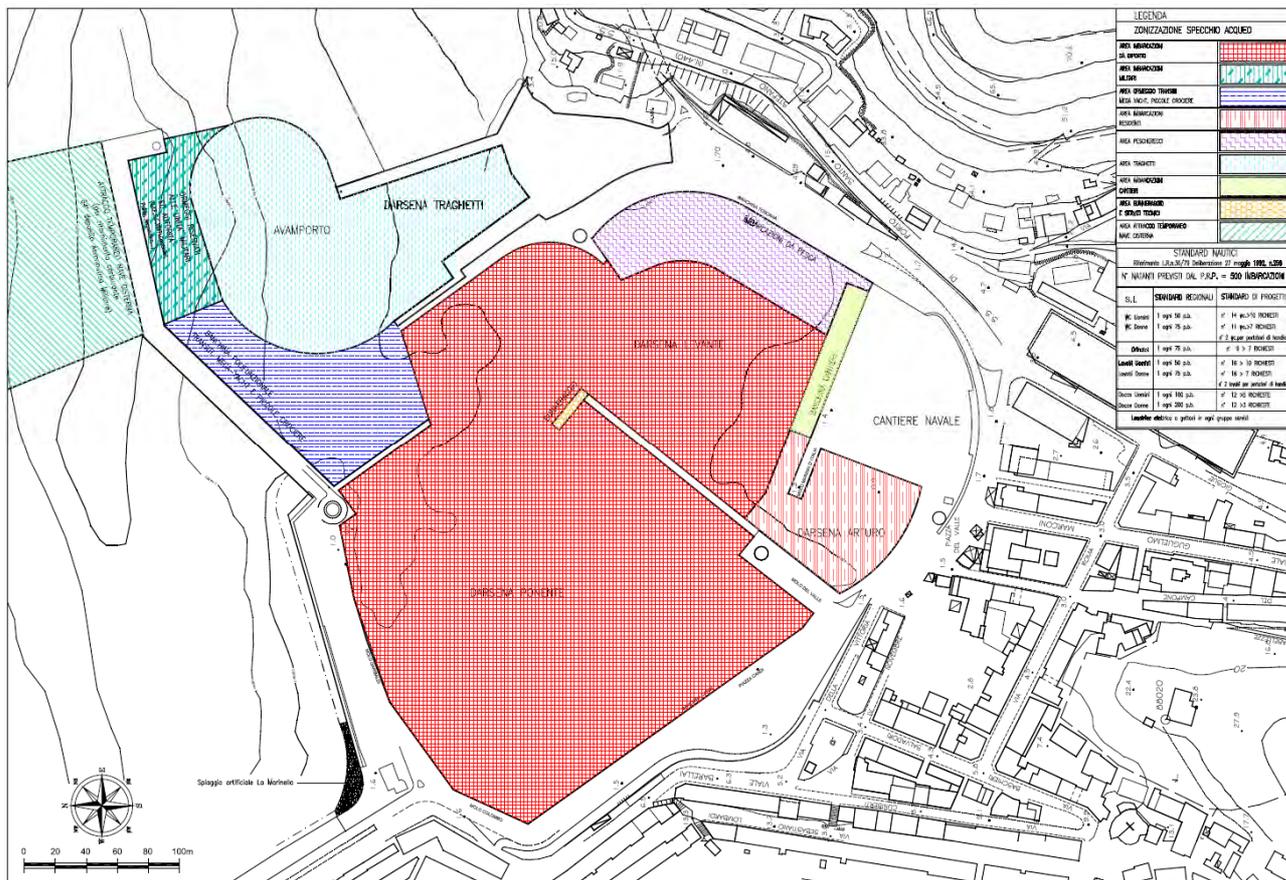


Zonizzazione zone a terra del Porto del Valle

Il Piano indica per ciascun ambito funzionale, una gamma di attività e di opere realizzabili compatibili con la zonizzazione di progetto onde prevenire la necessità di introdurre modifiche all'utilizzo delle zone, qualora si manifestasse un'esigenza di cambiamento contingente o imposta

dal mercato in continua evoluzione. Il Piano Regolatore Portuale individua un'area di diporto che, in linea con il Piano Regolatore dei Porti e degli Approdi Turistici conterà di 500 posti barca.

LEGENDA ZONIZZAZIONE AREE A TERRA					
<b>ZONA IMBARCAZIONI DA DIPORTO</b>					
<b>ZD</b>		<b>ZD1</b> LA PIAZZA SUL MARE	PIAZZA CANDI, BANCHINA CANDI MOLO DEL VALLE E MOLO COLOMBO	ATTIVITA' CULTURALI, COMMERCIALI DI RISTORO, SERVIZI PORTUALI, ARREDO URBANO	
		<b>ZD2</b> LA PASSEGGIATA PANORAMICA ED IL RECUPERO DEL MURO DEL FRONTE A MARE	PIAZZA CANDI, V.le BARELLAI VIA DELLA VITTORIA	ATTIVITA' COMMERCIALI, DI RISTORO, SERVIZI PORTUALI E ARREDO URBANO	
		<b>ZD3</b> LA PASSEGGIATA PANORAMICA SUL MOLO DI SOPRAFLUTTO	RADICE DEL MOLO DI SOPRAFLUTTO MOLO GARIBOLDI	PARCHIEGGIO COPERTO, SERVIZI PORTUALI E ARREDO URBANO	
		<b>ZD4</b> I NUOVI PONTELLI	PROLUNGAMENTO PONTELE DEL VALLE TESTATA DEL VECCHIO MOLO DI SOPRAFLUTTO, NUOVA BANCHINA SOTTOFLUTTO	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO, PARCHIEGGIO ED ARREDO URBANO	
		<b>Ppe</b> SOVRAPPASSO PEDONALE	PONTE PEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA P.ZZA CANDI E V. DELLA VITTORIA		
<b>ZONA POLIFUNZIONALE</b>					
<b>ZPo</b>		<b>ZPo1</b> MOLO DI SOPRAFLUTTO DI P.R.P.	PROLUNGAMENTO DEL MOLO DI SOPRAFLUTTO	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, TRANSIT, NEGA YACHT, PICCOLE CROCIERE, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO	
		<b>ZPo2</b> NUOVO MOLO DI RONENTE	TESTATA DEL VECCHIO MOLO DI SOPRAFLUTTO	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO	
<b>ZONA AUTORITA' MILITARI</b>					
<b>ZM</b>		<b>ZM1</b> AREA RISERVATA ALLE AUTORITA' MILITARI	TESTATA DEL NUOVO MOLO DI SOPRAFLUTTO DI P.R.P.	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, DI CONTROLLO E SERVIZIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO	
<b>ZONA TRAGHETTI</b>					
<b>ZT</b>		<b>ZT1</b> NUOVA DARSENA TRAGHETTI	NUOVA AREA OLTRE IL MOLO DI SOTTOFLUTTO	ATTIVITA' RICETTIVE/UTILE, RISTORANTE/CAFFE E SERVIZI, ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO, ARREDO URBANO	
		<b>ZT2</b> BANCHINA DARSENA TRAGHETTI	BANCHINE E MOLI DELLA NUOVA DARSENA TRAGHETTI	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, DI CARICO E SCARICO PASSEGGERI E MERCI, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO	
<b>ZONA PESCATORI</b>					
<b>ZP</b>		<b>ZP1</b> NUOVA BANCHINA RISERVATA ALLA PESCA	BANCHINA TOSCANA	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, DI SERVIZIO ALLA PESCA, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO	
		<b>ZP2</b> NUOVO MERCATO DEL PESCE	AREA A TERGO DELLA BANCHINA TOSCANA	ATTIVITA' DI VENDITA AL DETTAGLIO DI ALL'INGROSSO, STOCCAGGIO, DEPOSITO E CONSERVAZIONE MATERIALE, PARCHIEGGIO ED ARREDO URBANO	
<b>ZONA CANTIERISTICA</b>					
<b>ZC</b>		<b>ZC1</b> NUOVO CANTIERE INVALE	INGRANDIMENTO DELL'ATTUALE AREA CANTIERISTICA	ATTIVITA' CANTIERISTICHE/UTILE, MAGAZZINI, OFFICINE E SERVIZI, ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, PARCHIEGGIO E SCALI DI ALBERGO, PARCHIEGGIO	
<b>ZONA IMBARCAZIONI RESIDENTI</b>					
<b>ZR</b>		<b>ZR1</b> AREA RISERVATA ALLE IMBARCAZIONI PICCOLE E MEDIE DEI RESIDENTI	RAZIONALIZZAZIONE DARSENA ARTURO	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO, SERVIZI, PARCHIEGGIO ED ARREDO URBANO	
<b>ZONA BUNKERAGGIO E RACCOLTA RIFIUTI DI BORDO</b>					
<b>B</b>		RIFORNIMENTO CARBURANTE, RACCOLTA LIQUAMI IMBARCAZIONI	TESTATA DEL NUOVO PONTELE	ATTREZZATURE DI ORMEGGIO, IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO, SERVIZI E PARCHIEGGIO	
<b>ZONA NODO DI SCAMBIO</b>					
<b>Z11</b>		ZONA A SERVIZIO DELLA CITA' E DEL PORTO	LIMITE NORD DEL PARCHIEGGIO DEL CAMPONE	ATTIVITA' RICETTIVE/UTILE, RISTORANTE/CAFFE E SERVIZI (KIOSK) PUNTI INFORMAZIONE, ARREDO URBANO	
	AREE A VERDE		AREE A VERDE RICUCITURA TRA CITA'/TERRITORIO		AREE DI PARCHIEGGIO DI STANDARD PORTUALE
			AREE A VERDE RICUCITURA		AREE DI PARCHIEGGIO DI STANDARD PORTUALE



Zonizzazione specchio d'acqua del Porto del Valle

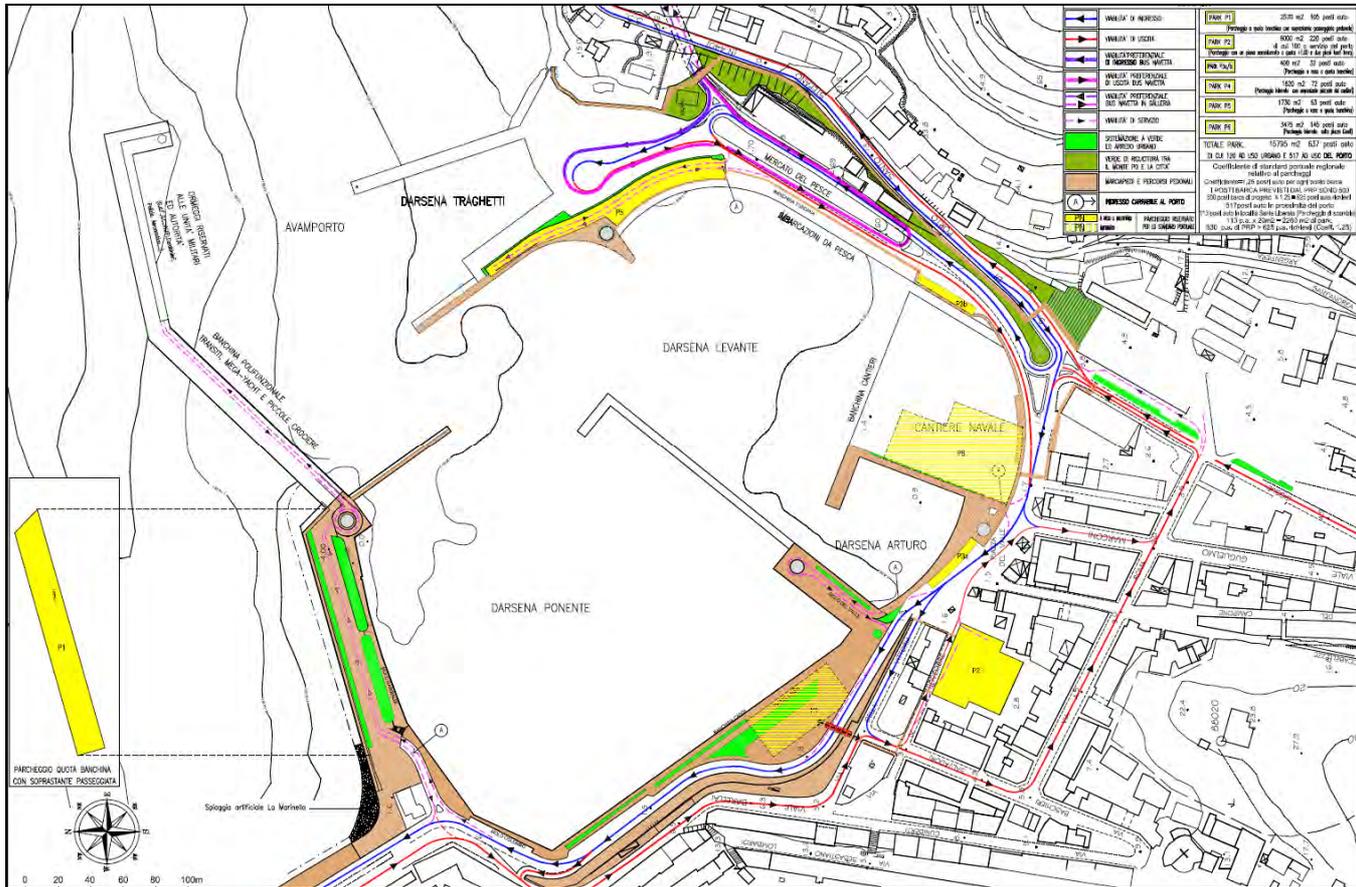
La zonizzazione dello specchio d'acqua prevede la presenza di aree per imbarcazioni da diporto, area per imbarcazioni militari, area per ormeggio transiti, megayacht e piccole crociere, area per imbarcazioni residenti, area per pescherecci, area per traghetti, area per bunkeraggio e servizi tecnici, area attracco temporaneo nave cisterna

Il porto del Valle ha una configurazione ormai consolidata nell'ambito urbano di Porto Santo Stefano ed il PRP si pone come obiettivo primario lo studio della viabilità portuale cittadina per risolvere i problemi di congestione del traffico durante i mesi estivi.

Per la viabilità extraurbana, un'efficace soluzione proposta nel Piano è quella dell'incentivazione del trasporto collettivo con bus navetta con partenza dal nodo di scambio di S.Liberata ed arrivo diretto nella zona nord-orientale del porto (zona traghetti) attraverso la diramazione in galleria opportunamente dedicata. Un'ulteriore alleggerimento del traffico veicolare d'accesso alla città ed al porto si potrebbe ottenere promuovendo un nuovo servizio di trasporto pubblico marittimo ("barca taxi") sempre con partenza dal nodo di scambio di S.Liberata (attrezzato con ampio parcheggio) ed arrivo al porto del Valle con trasbordo di passeggeri in diversi punti del porto.

Per quanto riguarda la viabilità urbana di progetto, a livello portuale, il PRP vuole mettere in comunicazione le diverse aree del porto in modo da rendere il collegamento viario, sia carrabile che pedonale, tra le varie funzioni presenti all'interno dell'area portuale rapido e facilmente accessibile; integrato e ben collegato alla viabilità cittadina ed extra cittadina; adeguatamente dimensionato, in modo da permettere una facile utilizzazione dello stesso senza creare barriere stradali invalicabili.

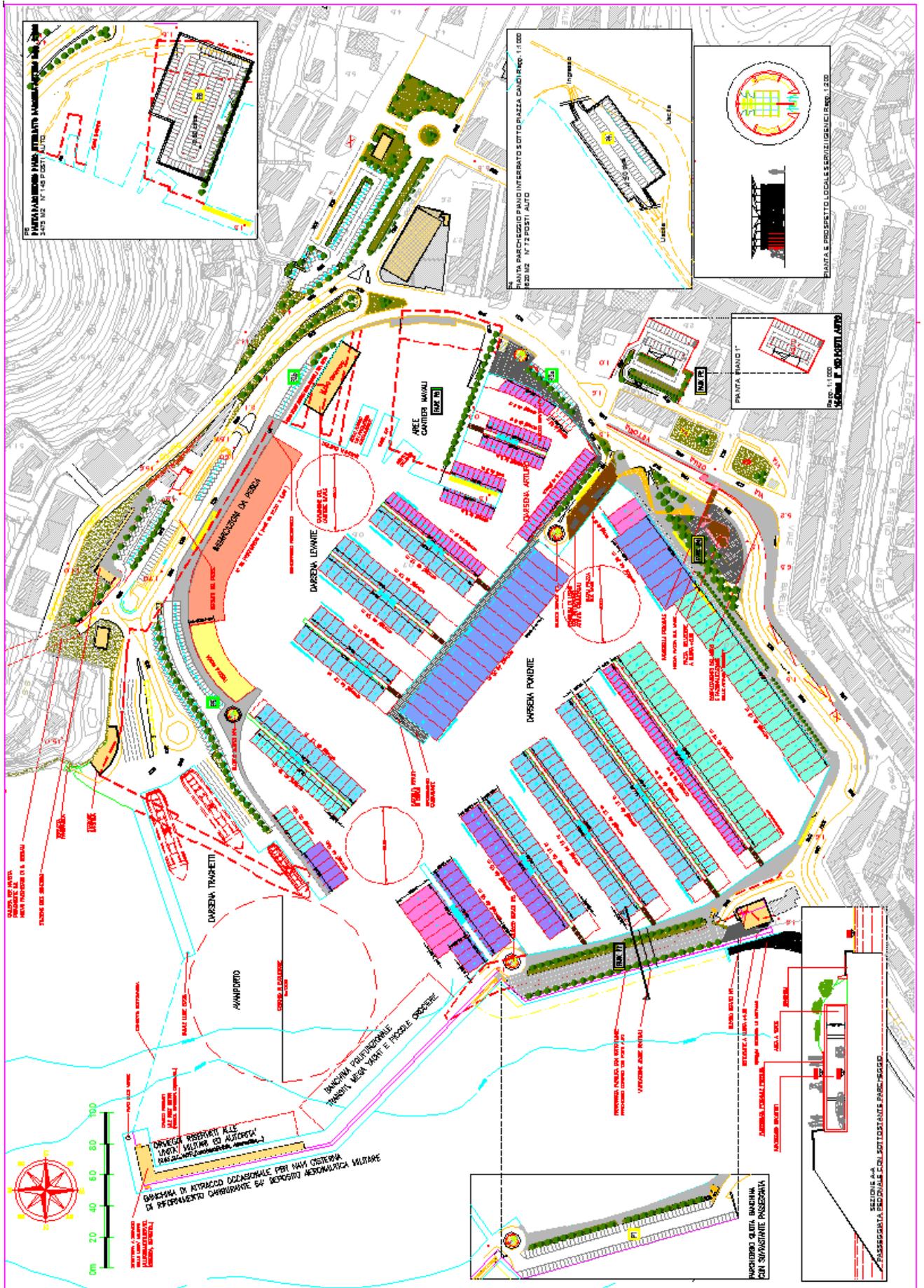
L'analisi puntuale dell'aree di sosta progettate a servizio del PRP verrà proposta più avanti nell'analisi della tavola progettuale legata alle singole aree funzionali.



Zonizzazione con differenziazione delle aree a verde, a parcheggio e delle strade

	VIABILITA' DI INGRESSO	
	VIABILITA' DI USCITA	
	VIABILITA' PREFERENZIALE DI INGRESSO BUS NAVETTA	
	VIABILITA' PREFERENZIALE DI USCITA BUS NAVETTA	
	VIABILITA' PREFERENZIALE BUS NAVETTA IN GALLERIA	
	VIABILITA' DI SERVIZIO	
	SISTEMAZIONE A VERDE ED ARREDO URBANO	
	VERDE DI RICUCITURA TRA IL MONTE PO E LA CITTA'	
	MARCIAPIEDI E PERCORSI PEDONALI	
	INGRESSO CARRABILE AL PORTO	
	PN A RASO O MULTIPIANO	PARCHEGGIO RISERVATO PER LO STANDARD PORTUALE
	PN INTERRATO	

Legenda Zonizzazione

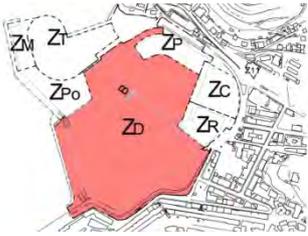


Progetto con differenziazione degli spazi barche

Analizzeremo di seguito gli interventi di progetto sulla base della zonizzazione proposta nelle schede d'ambito delle N.T.A. del Piano Regolatore Portuale, Porto del Valle 2013, con riferimento puntuale ai singoli interventi.

In ogni ambito si valuterà la presenza delle strutture architettoniche proposte che siano parcheggio, edifici, opere di servizio e di banchina, opere a mare, per poter effettuare una prima indicazione sull'impatto delle stesse nel contesto paesaggistico di riferimento.

### Scheda d'ambito n. 1

<b>ZD - ZONA IMBARCAZIONI DA DIPORTO</b>	
<i>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</i>	
	<p>La Zona imbarcazioni da diporto comprende un'area che misura circa 102.675 m<sup>2</sup>, di cui 79.780 m<sup>2</sup> a mare e 22.895 m<sup>2</sup> a terra; è localizzata nella parte meridionale dell'intera area portuale e rappresenta la nuova 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.</p> <p>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 piazza 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.</p>

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.

La zona presenta delle sottozone nelle quali sono presenti degli interventi relativi ad attività di servizio portuale, direzionale, commerciale recettivo e turistico e di banchina, legate soprattutto ad imbarco e sbarco passeggeri e movimentazione forniture.

22. Nello Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano – per investigare in maniera sistematica il complesso sistema portuale e le problematiche ad esso connesse è stato applicato il metodo SWOT che prevede l'analisi e classificazione dei vari elementi attinenti il sistema portuale esistente in funzione delle seguenti peculiarità:

STRENGTHS punti di forza

WEAKNESSES punti di debolezza

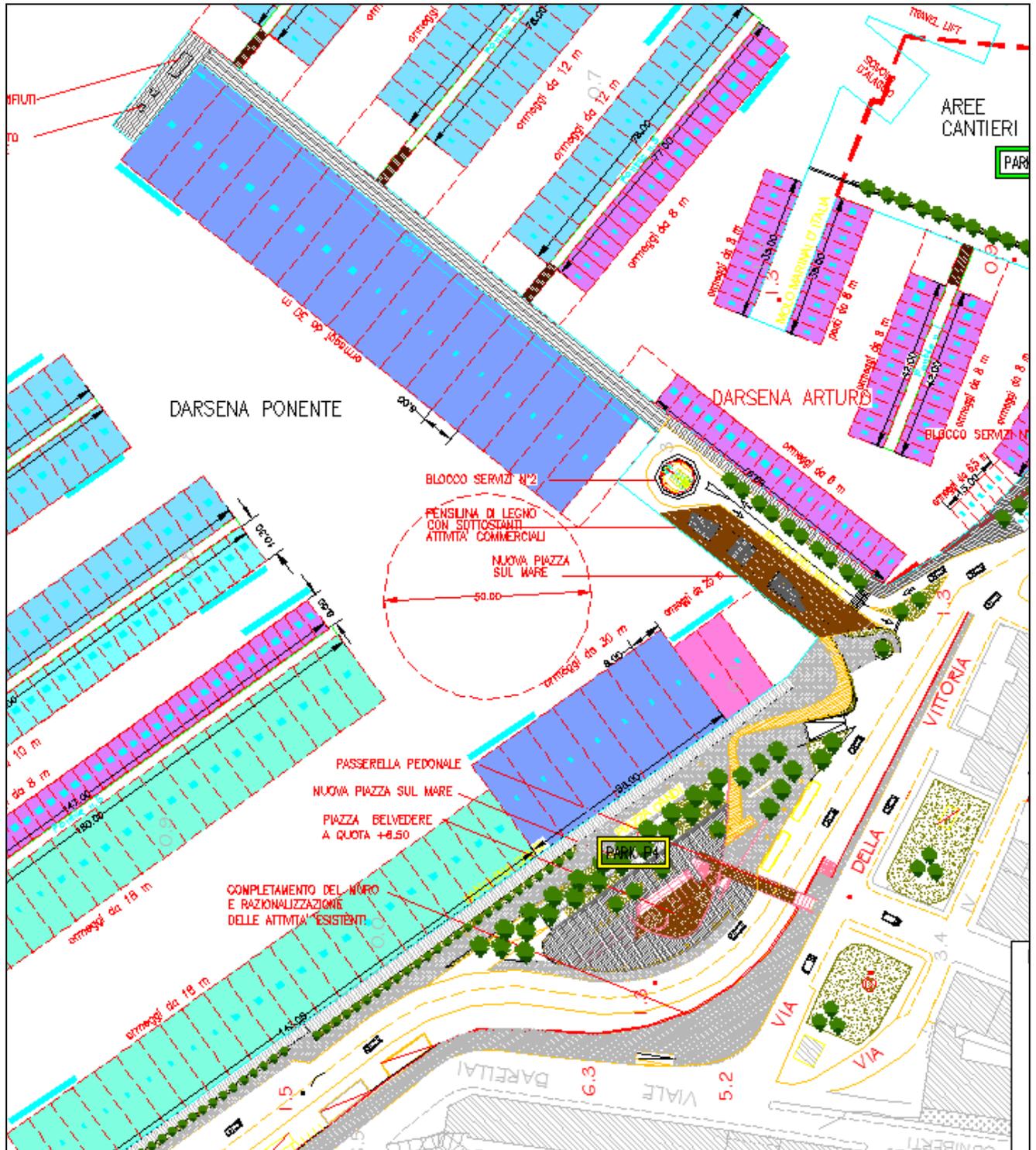
OPPORTUNITIES opportunità di sviluppo

THREATS minacce e rischi di recessione

Con questo approccio sistematico si mira a sintetizzare e classificare le potenzialità e le deficienze attuali del sistema portuale in funzione anche delle tendenze evolutive in atto. Di seguito si elencano i principali elementi critici del sistema portuale individuati e classificati con il metodo SWOT.

Inoltre per determinare la configurazione planimetrica ottimale, sono state studiate una serie di alternative possibili, tra le quali la soluzione prescelta è stata verificata sotto l'aspetto della penetrazione ondosa e dell'agibilità marina, con l'applicazione di modelli numerici.

- Nella zona ZD1 è prevista la realizzazione della “Piazza sul Mare”, che costituisce una zona di filtro tra l’abitato e il porto.

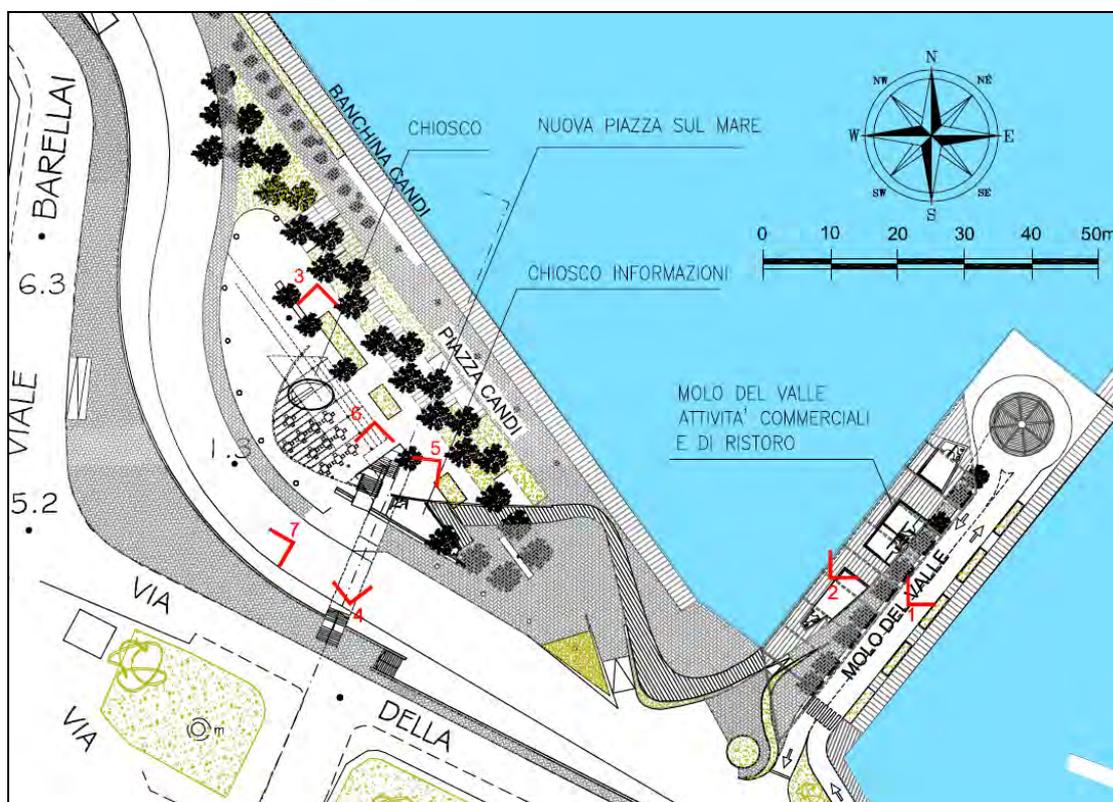


Particolare del progetto nella zona ZD1

#### “ La piazza

*La necessità di dotare le nostre città di spazi di aggregazione che costituiscano punto di riferimento e riqualificazione, all'interno di un tessuto urbano che rimane fortemente statico ed anonimo, è ormai sentita sempre più dalle Amministrazioni Comunali e dai cittadini che vivono un presente in cui frontiere e distanze con l'Europa sono annullate e gli stimoli, provenienti da realtà indubbiamente più effervescenti dal punto di vista delle realizzazioni urbanistico-architettoniche, divengono sempre più pressanti. Il vuoto derivante dallo spostamento delle attività presenti*

*nell'area compresa tra via della Vittoria e la banchina Candi (area imbarco traghetti, biglietterie, area di sosta) costituisce un'occasione di notevole interesse per la realizzazione di un intervento di "sutura" di uno squarcio del tessuto urbano sito in un'area in cui la città trova il suo naturale affaccio sul mare. Per questo motivo, attraverso questo intervento, si è data primaria importanza alla progettazione, al disegno di una grande "piazza". La piazza è un elemento che attira e coinvolge il fruitore dell'area all'interno della stessa. Storicamente importante, fondamentale nella genesi di un luogo, rappresenta il punto di incontro, di svago, di politica e di educazione, in cui si possono trovare ombra, riparo, bellezza e comodità, motivi per i quali, usualmente, si prende possesso di una porzione di territorio, non solo in maniera dinamica, perché lo si attraversa, ma anche statica. La piazza, come sintesi tra stasi e movimento, diviene il luogo di equilibrio tra spazio e tempo, ove si passa dall'inesorabile movimento frenetico, scandito dal rapido alternarsi dei passanti, alla tranquillità delle persone che sostano al bar o al ristorante e lo spazio dove poter ospitare mostre, manifestazioni e concerti, dove dare appuntamento agli amici, dove sostare durante il tempo libero. Si è immaginato tale spazio, caratterizzato dalla presenza di uno spazio in quota, come un affaccio della città sul porto, che funziona anche da pensilina frangisole di legno, per le persona che si trovano alla quota della piazza; tale elemento architettonico ne indica il confine, come originato dall'interazione del segno rettilineo originato dall'asse della banchina Candi e da quello curvilineo dell'asse viario che costeggia il porto, la cui dinamicità eccentrica e concentrica al tempo stesso, determina sensazioni avvolgenti ed intime proprie di una piazza. Come risultato dell'interazione tra la morfologia del luogo e la necessità di salvaguardia di un'area che attualmente rappresenta un vuoto urbano, si è pensato di adottare una strategia di impatto minimo attraverso la disposizione di alcune attività di interesse comune (direzionali, culturali e ricreativo-commerciali), che servono anche per ravvivare la piazza; l'idea è stata quella di rendere il confine della piazza il più permeabile possibile, attraverso il disegno di una struttura bassa, una sorta di pensilina percorribile, e di "ripulire" lo spazio adiacente allo storico muro di contenimento di via della Vittoria attraverso il ridisegno dello stesso e lo spostamento delle volumetrie esistenti al suo interno."* <sup>26</sup>

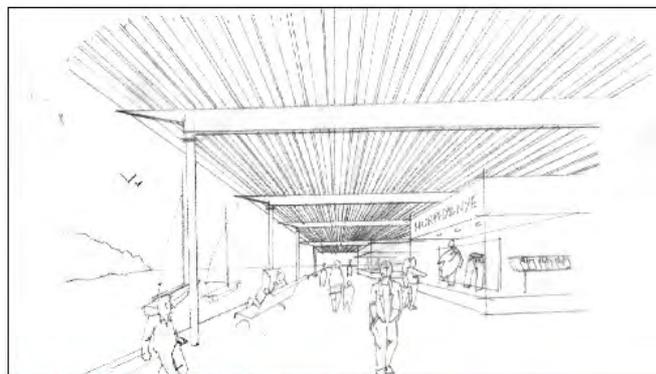


Planimetria della zona ZD1 con in evidenza la struttura a pensilina con il punto di ristoro e il chiosco informativo oltre alle sistemazioni esterne di Piazza Candi e la struttura a pensilina del Molo del Valle con le strutture destinate ad attività commerciali e il blocco servizi n°2 ospitante i servizi igienici.

Nella zona ZD1 sono presenti dei blocchi servizi, degli edifici che ospitano attività di ristoro e attività commerciali nel Molo del Valle e un chiosco informativo con attività commerciali e di ristoro e servizi legati alla pensilina che dalla piazza porta alla via di Vittoria e la zona ZD2, oltre a sistemazioni a verde e una riqualificazione dell'area. Di seguito gli studi progettuali di definizione dei vari interventi.



VISTA PROSPETTICA 1-MOLO DEL VALLE



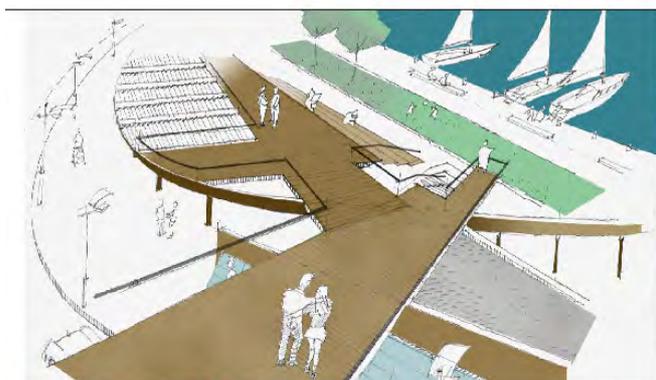
VISTA PROSPETTICA 2-MOLO DEL VALLE



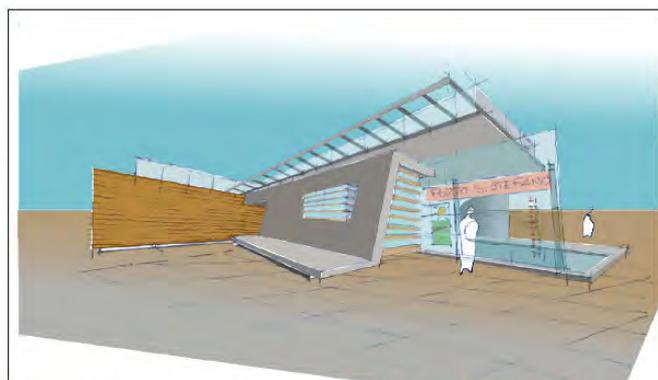
VISTA PROSPETTICA 3-CHIOSCO A PIAZZA CANDI



VISTA PROSPETTICA GENERALE-PIAZZA CANDI



VISTA PROSPETTICA 4-PIAZZA CANDI-PONTE PEDONALE



VISTA PROSPETTICA 5-PIAZZA CANDI-CHIOSCO INFORMATIVO CITTADINO

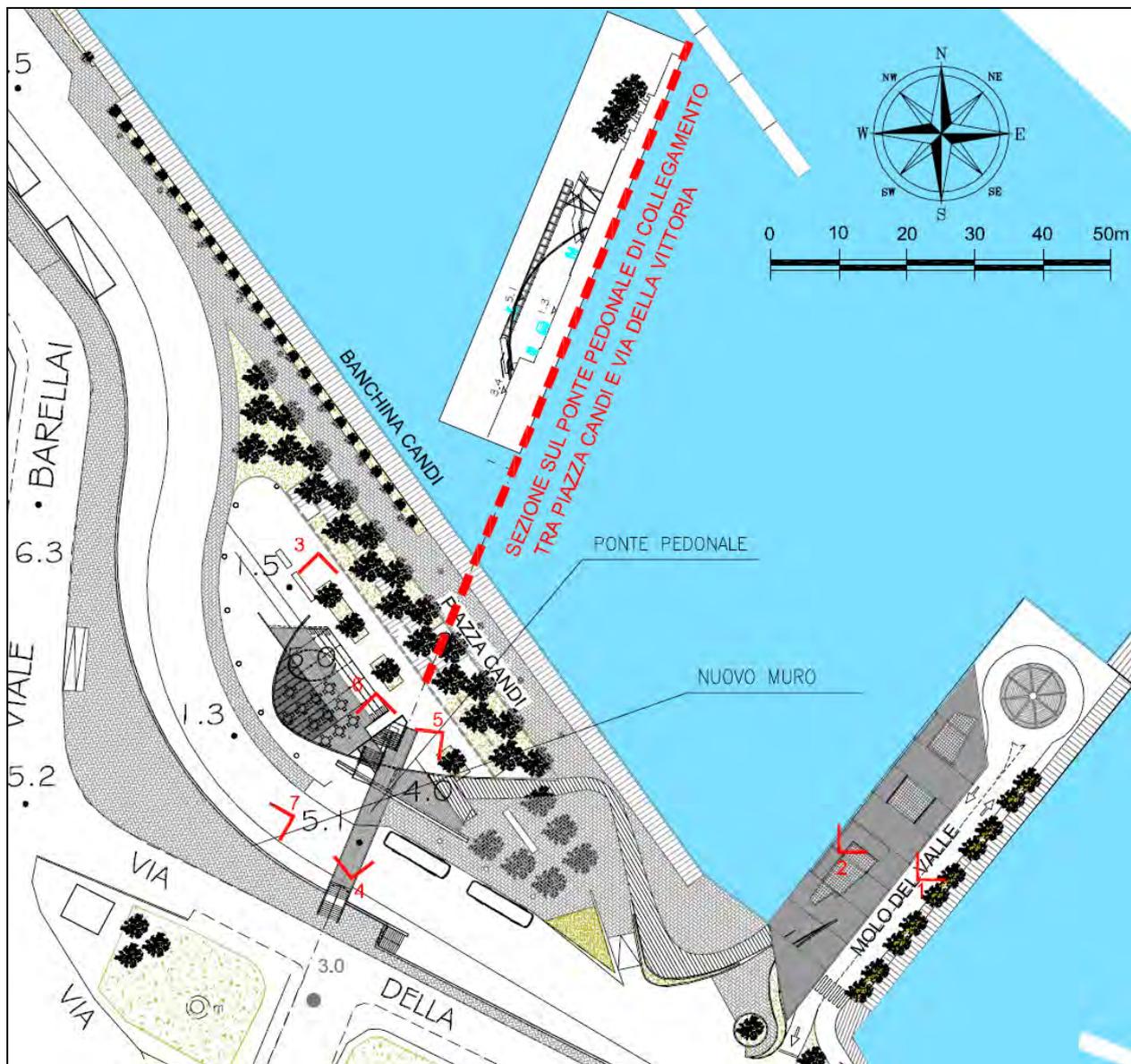
Schizzi di progetto per piazza Candi e il Molo del Valle. Gli schizzi costituiscono degli spunti progettuali che verranno approfonditi nella progettazione definitiva delle singole aree. Da notare l'utilizzo di materiali quali il legno e il vetro oltre all'utilizzo di schermature con breil-soleil nelle "tettoie-pensiline".

Per la metodologia di progettazione, l'uso dei materiali e le caratteristiche architettoniche delle strutture della zona ZD1, di seguito riportiamo l'analisi estratta dalla Relazione Tecnica alla variante 2005 del PRP:

*"La progettazione dello spazio interno*

*Il disegno di questo ambito urbano è stato affrontato come se si trattasse della progettazione di uno spazio interno. Progettare, quindi, un luogo che diviene punto di convergenze, di desideri,*

*piaceri e bisogni umani, sintesi concettuale di architettura e paesaggio, tra l'architettura e la sua struttura esistenziale: la spazialità. Se è vero che nella mente dell'uomo l'idea di "una piazza" risiede come spazio senza un aspetto preciso, senza dimensioni, racchiudendo un concetto impersonale di forma e di funzione, "la piazza", invece, rappresenta un'interpretazione condizionata di questo spazio, è quindi il progetto. L'aggettivazione formale e dimensionale di questo spazio diviene l'operazione progettuale principale, al fine di ritrovare il senso di identità di questo luogo oggi abbandonato.*



Planimetria della zona ZD1 con in evidenza il ponte pedonale di collegamento tra la piazza Candi e la via di Vittoria (zona ZD2) che si trova a quota + 3.4 m rispetto alla quota + 1.3 m dell'intero piano di riferimento del Porto del Valle. Dalla sezione possiamo notare che la pensilina di collegamento tra le due zone dovrà essere realizzata con materiali "leggeri" quali legno, vetro e acciaio. Inoltre è stata progettata una zona verde di schermatura tra le strutture presenti in piazza Candi la banchina prospiciente.

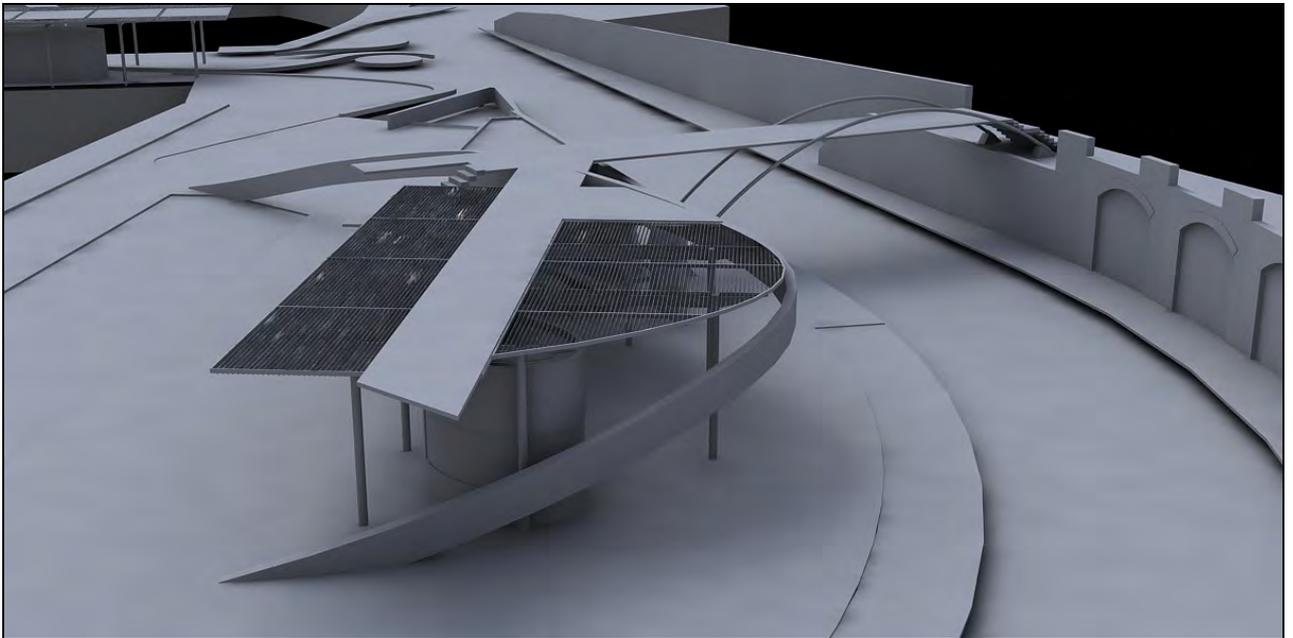
*Le aree di uso pubblico devono poter incuriosire, attirare le persone nel proprio interno, fare in modo che si percepisca un senso di identità con il posto in cui ci si trova; si deve creare un sottile gioco di reciprocità per cui si avverte, entrando in questa piazza, l'esistenza di un "qui" determinato che si contrappone ad un determinato "là", senza però spezzare la continuità dei percorsi e dei flussi. Occorre fare in modo che "l'esterno", la piazza ed i percorsi pubblici siano luoghi "abitati" e per ottenere questo risultato l'architettura non basta. Non basta utilizzare una*

*bella pavimentazione, costosi pali di illuminazione o sculture; l'esterno non si può concepire come mostra di "oggetti" di arredo urbano o di lavori individuali di architettura, come quadri in una galleria, ma deve diventare un ambiente completo composto da pavimento, cielo, edifici, alberi e livelli vari, concepito tramite "l'arte della disposizione" e quindi frutto di una precisa logica progettuale. Solo nell'ottica di una piazza "disegnata" in cui ogni elemento, architettonico e naturale, è disposto secondo una logica progettuale si può leggere e capire la conformazione dello spazio interno di uso pubblico. Esiste un asse pedonale forte che ricuce il porto con il centro cittadino; questa direttrice diviene l'elemento ordinatore della spazialità di questo luogo:*

*- è un percorso che mette in comunicazione l'esterno cittadino con l'ambiente del progetto; deve quindi assolvere il compito di attirare le persone all'interno di un luogo; tale elemento è rappresentato dalla piazza/ponte in quota, che diviene un oggetto architettonico che incuriosisce ed allo stesso tempo serve come collegamento tra il centro cittadino ed il porto, è la cerniera di un sistema di piazze e percorsi pedonali che si rilegano con il molo di sopraflutto e con il porto della Pilarella; ecco quindi la possibilità di utilizzare una pavimentazione che si differenzi dalle altre per colore e per pregio, e di studiare un sistema di illuminazione che divenga "segnale luminoso" nelle ore serali;*

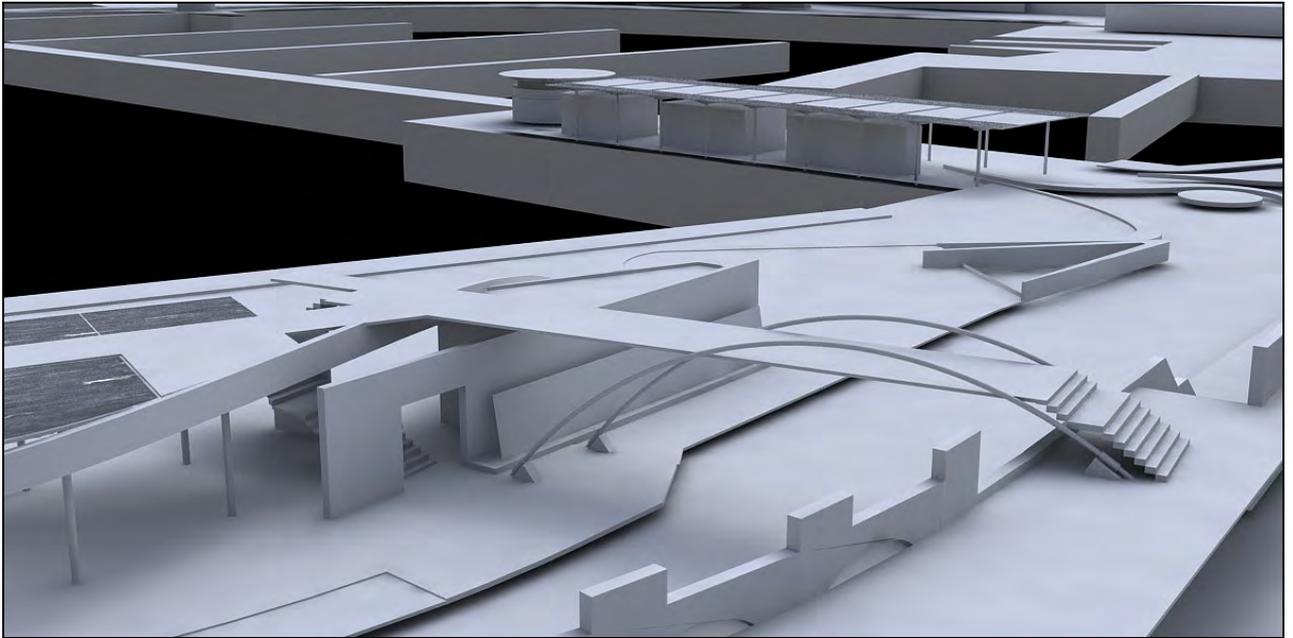
*- è elemento di connessione tra gli spazi disposti su varie quote della piazza;*

*- è elemento geometrico regolatore di una spazialità che improvvisamente si dilata.*



Rendering di studio delle strutture presenti in piazza Candi

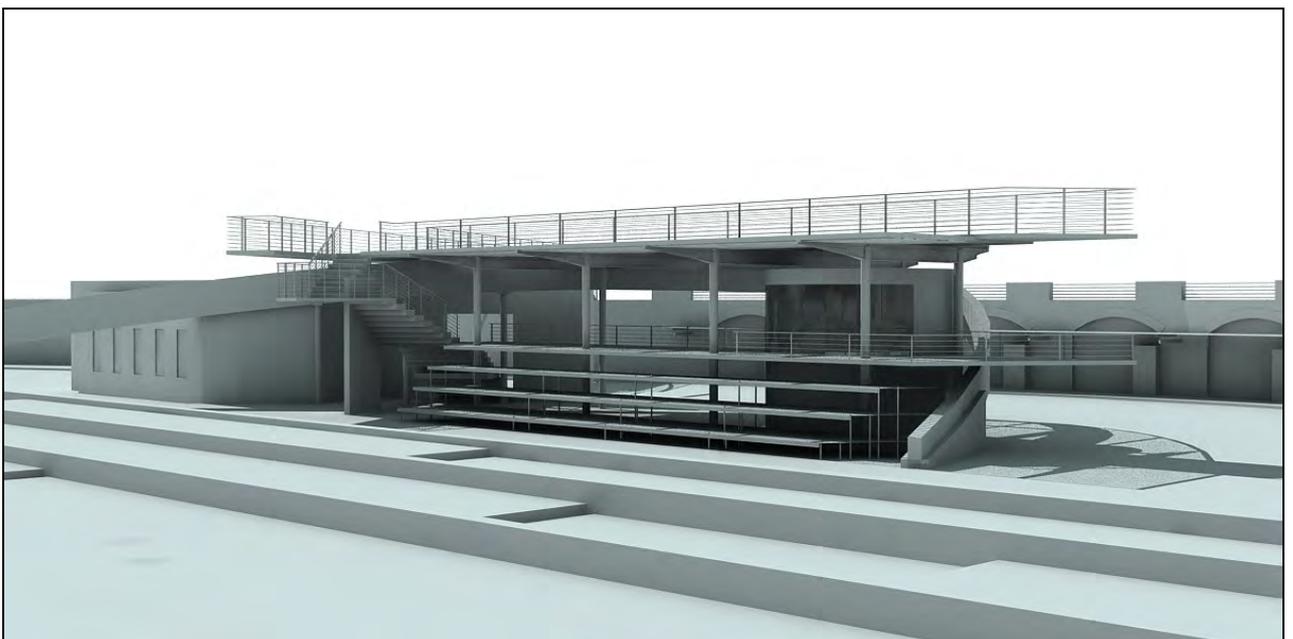
*All'interno delle piazze si trovano aree sistemate a verde come simbolo di connessione tra natura ed artificio. Tutt'intorno, con ritmo vorticoso, prendono forma una serie di ambiti, luoghi determinanti all'interno del sistema delle piazze stesse, messi in comunicazione tra loro da pensiline di legno lamellare che diventano il massimo comune denominatore del progetto. L'idea progettuale è di creare una piazza continua (macrocosmo) formata da un certo numero di spazi (microcosmo) tra loro in comunicazione, ognuno dei quali viene caratterizzato da una serie di elementi architettonici o naturali: giardini praticabili, giochi di illuminazione, giochi per bambini, aree aperte di pertinenza del bar, etc. In questo vortice di spazi, particolare cura va data alla pavimentazione che deve assolvere un doppio compito: deve essere gradevole e di facile manutenzione e deve creare una continuità spaziale con le aree interne alla costruzione. Se la volontà progettuale è la creazione di uno spazio di svago, di incontro e di riflessione, in cui il paesaggio urbano sfocia all'interno della piazza, l'elemento naturale rappresenta la risultante delle suddette tensioni. L'incontro del microcosmo naturale all'interno del movimento vorticoso della piazza, ha portato alla realizzazione di più ambiti destinati a verde concepiti in modo da facilitarne mantenimento nel tempo utilizzando essenze specifiche e prevedendo un opportuno impianto di innaffiamento.*



Rendering di studio delle strutture presenti in piazza Candi e nel molo del Valle

*L'incontro del microcosmo naturale all'interno del movimento vorticoso della piazza, ha portato alla realizzazione di più ambiti destinati a verde concepiti in modo da facilitarne mantenimento nel tempo utilizzando essenze specifiche e prevedendo un opportuno impianto di innaffiamento. Se nella condizione diurna la lettura di questo spazio, con le sue visuali architettoniche ed immagini funzionali, è ottenuta con la disposizione degli elementi di arredo e con la composizione delle forme spaziali, nelle ore serali o notturne è l'illuminazione artificiale che deve valorizzare lo spazio di progetto. La scelta del sistema di illuminazione, sia dell'esterno che dell'interno, deve essere frutto di un'analisi scientifica nella quale dovrebbero convergere vari parametri, sia qualitativi che quantitativi.*

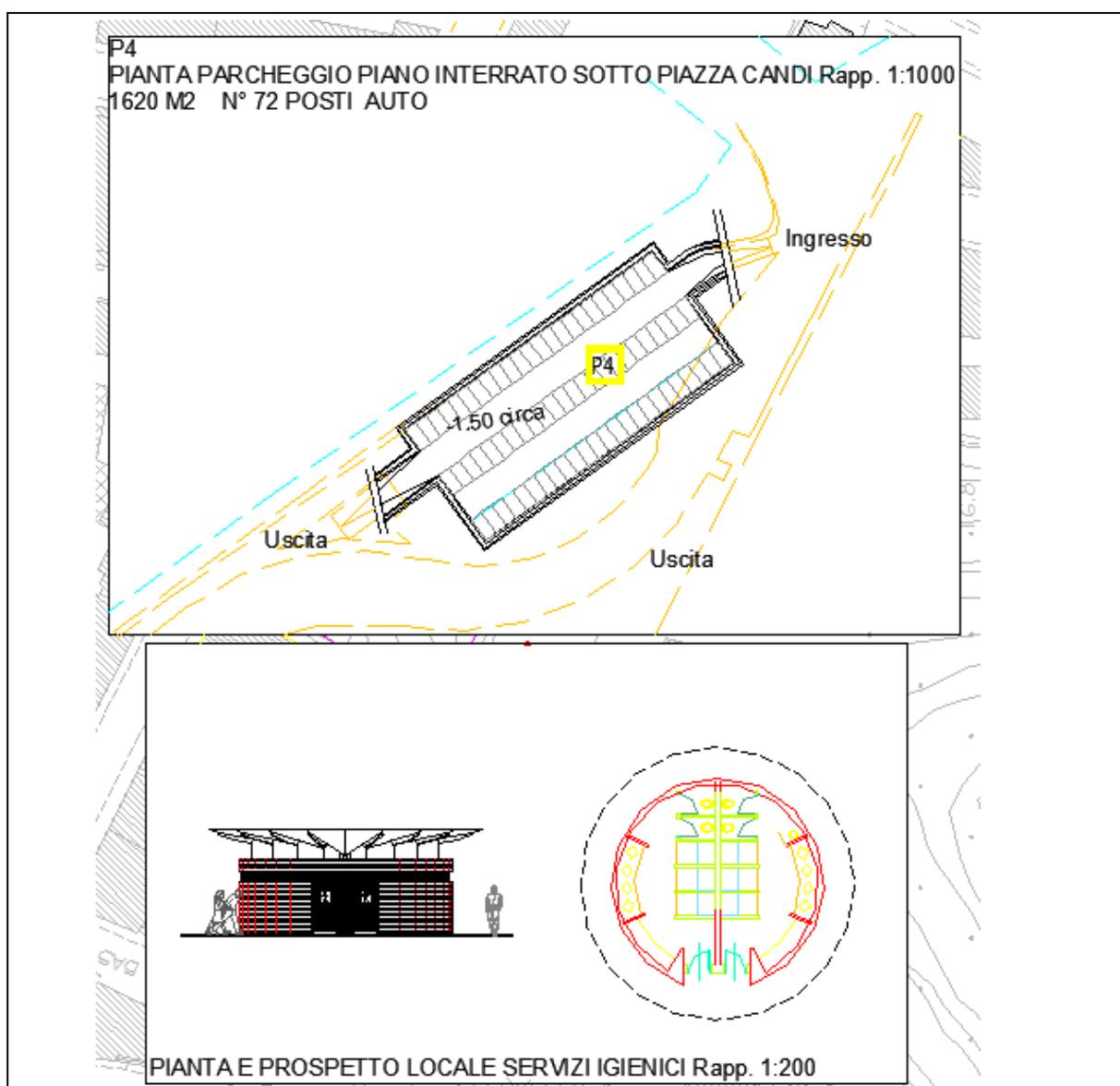
*E' di particolare interesse la definizione dell'aspetto cromatico delle superfici e dei materiali utilizzati nel progetto come pure la conoscenza del tipo di illuminazione da prevedere.*



Rendering di studio del retro delle strutture presenti in piazza Candi. Si noti la presenza di una doppia pensilina e dei gradoni posti a contatto con la zona verde di filtro tra la banchina e la piazza.

*Non si tratta soltanto di realizzare le condizioni di visibilità necessarie al complesso di attività che si svolgono in queste aree, ma di sfruttare la specifica capacità di richiamo della luce e di affidare all'illuminazione anche il compito di rendere accogliente e, perché no, scenografica questa zona particolare della città, presentando alla curiosità ed all'interesse del visitatore un aspetto attraente ed inconsueto. Pur tuttavia non bisogna né dimenticare, né sottovalutare le esigenze di sicurezza e quindi il sistema di illuminazione deve, come prima cosa, garantire agli utenti le "informazioni visive" necessarie ad una facile e sicura fruizione dell'area. L'ambiente dovrà avere un'intensità luminosa elevata, piacevole e ricca di attrattiva. In questa area possono trovare spazio attività direzionali, commerciali legate alla nautica di diporto, un centro culturale, un bar-selfservice, un ristorante ed un centro servizi/internet-point ed una scuola di diving. I materiali ipotizzati sono il laterizio, la pietra, il legno, il vetro ed il rame ossidato." 27*

Nella zona ZD1 si prevede la realizzazione di un parcheggio interrato denominato P4, sotto piazza Candi.



Planimetria del parcheggio interrato sotto piazza Candi e pianta e prospetto del locale servizi igienici.

- Nella zona ZD2 è prevista la realizzazione della “passeggiata panoramica e il recupero del muro del fronte mare”, che effettuerà una riqualificazione, recupero urbanistico, paesaggistico e ambientale

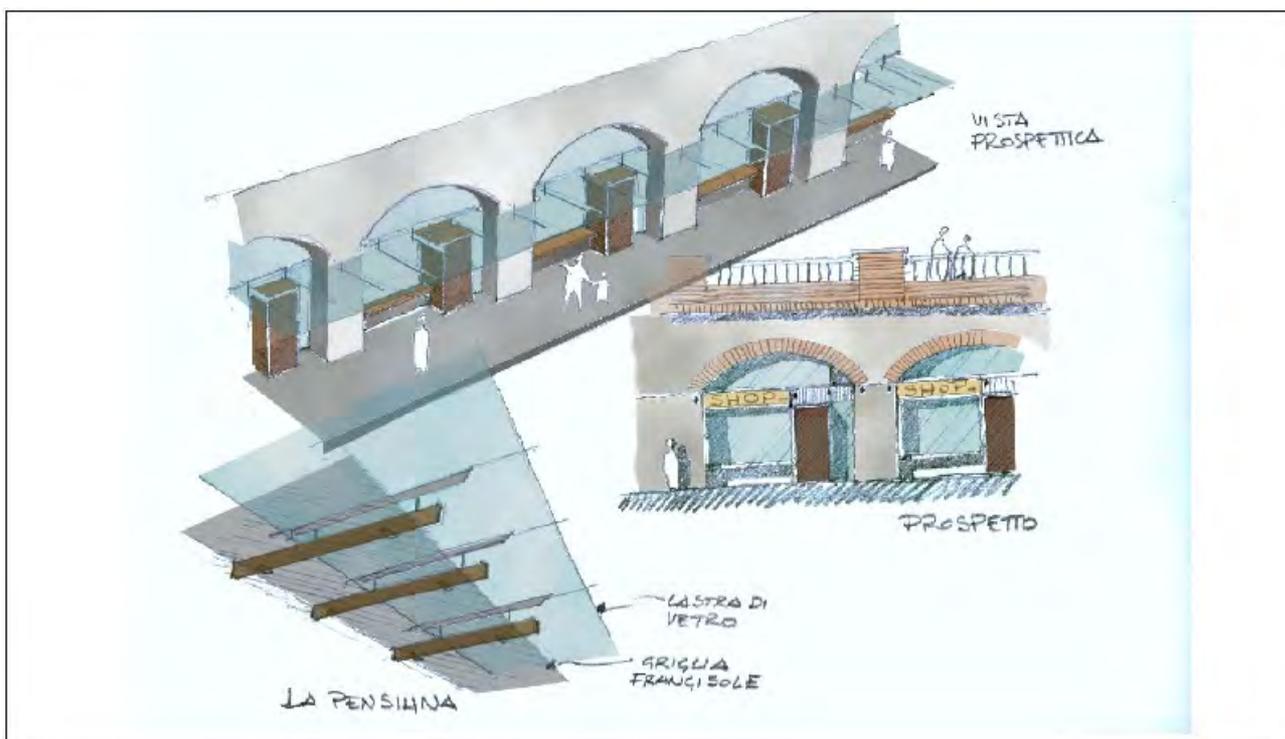
*“La passeggiata*

*Oltre alla piazza, l’altro elemento caratterizzante diventa la strada; creare un asse, un percorso pedonale all’interno del porto e della città, attraverso il quale segnare il confine tra città e mare: una passeggiata nella quale esaltare il desiderio di meraviglia, che caratterizzi con il suo valore estetico e funzionale l’area stessa; un percorso pedonale e ciclabile che si snoda fuori e dentro le attività commerciali e nautiche, acquisendo quel senso di umanità e confusione tipico dei luoghi delle città di mare; una strada-percorso, in cui ogni slargo e rientranza diventano posti accessibili, luoghi sicuri (piazza, bar, ristorante) al di fuori delle principali correnti di traffico.*

*Da questa passeggiata si può osservare e si domina la scena, sfruttando l’orografia del terreno, da una posizione di sicurezza e di forza; un percorso articolato anche al di sopra della quota della banchina, in modo da poter far arrivare i cittadini all’interno del porto, senza però interferire con il traffico urbano e le attività dei diportisti; una vera e propria passeggiata cittadina dalla quale poter osservare il mare, la città e le barche.”<sup>28</sup>*

La creazione del contromuro e la realizzazione nello spazio interno di negozi con ingressi che riprendono le arcate presenti più avanti nella zona attuale delle pescherie, garantirà una continuità nel prospetto e una riorganizzazione dell’area ad oggi sede di strutture di vendita precarie e male inserite.

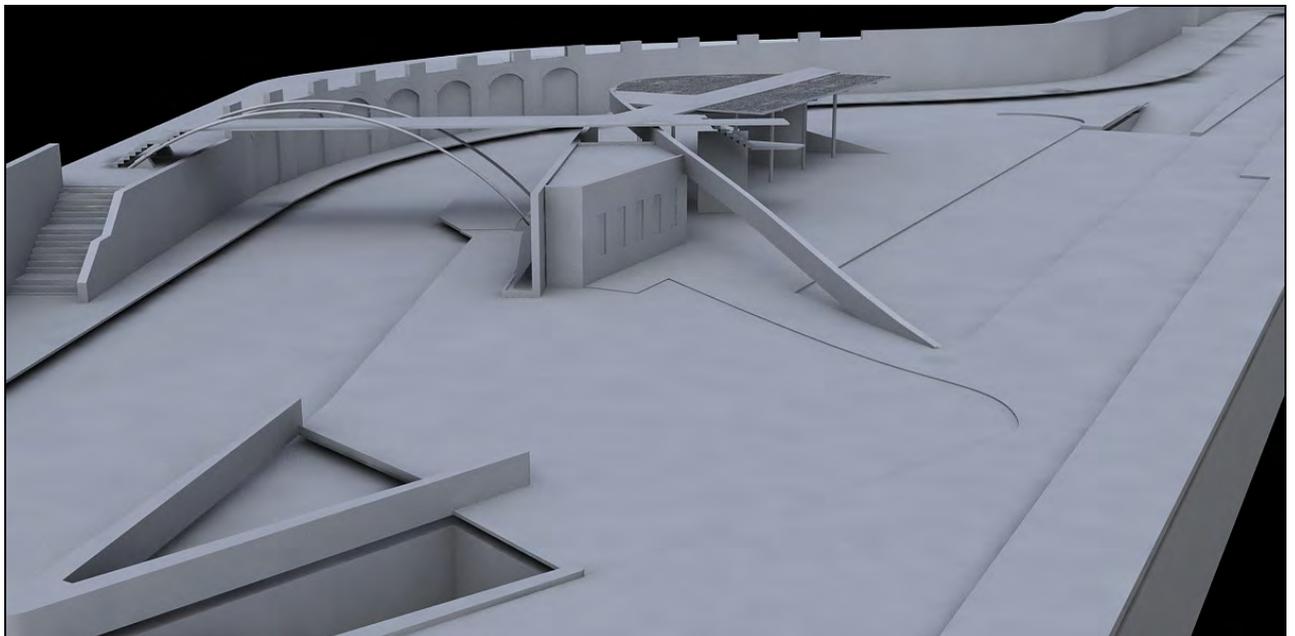
Come elemento di continuità tra le arcature verrà realizzata una pensilina con lastra di vetro e griglia frangisole.



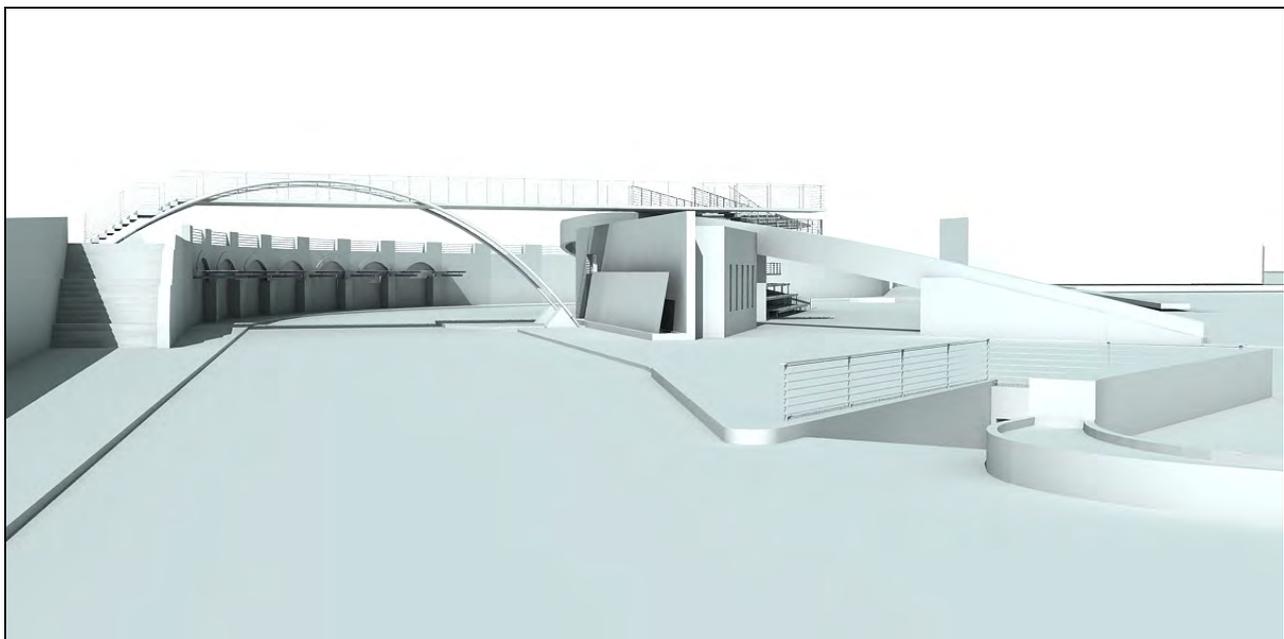
Schizzi progettuali di studio che evidenziano la creazione di negozi che riprendono le arcate presenti nel muro verso le pescherie. L’idea prevede la realizzazione di un contro muro con lo spostamento dello spazio esistente a quota + 1.3 m a quota + 3.4 m prospiciente alle aree verdi di via di Vittoria all’arrivo della passerella pedonale.



Stato attuale – foto febbraio 2013. Foto delle arcate esistenti nel muro prospiciente il Porto del Valle, utilizzate come depositi o negozi.



Rendering di studio n°1. In evidenza le strutture presenti in piazza Candi, la passeggiata pedonale di collegamento tra la piazza e via di Vittoria e la realizzazione del contromuro con le arcate in continuità sul prospetto.



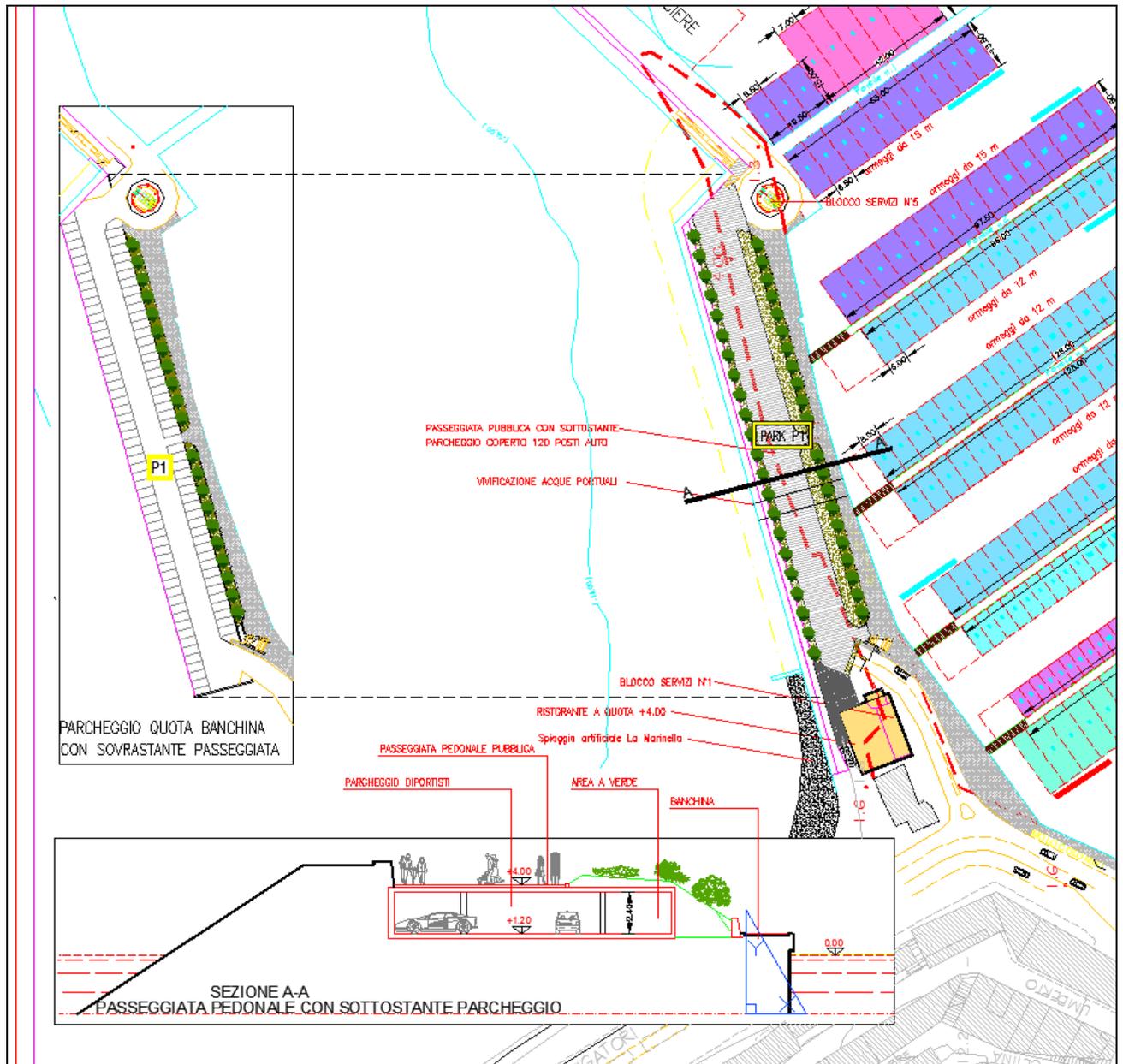
Rendering di studio n°2. In evidenza le strutture presenti in piazza Candi, l'ingresso al parcheggio sotterraneo sotto la piazza la passeggiata pedonale di collegamento tra la piazza e via di Vittoria e la realizzazione del contromuro con le arcate in continuità sul prospetto.

Nella zona prospiciente al porto del Valle al di fuori del perimetro del PRP è prevista la sistemazione delle aree a verde dei giardini esistenti (vedi capitolo 6 per approfondimento) e la creazione di un parcheggio, denominato P2, su un livello fuori terra, recuperando il fabbricato esistente.



Planimetria del parcheggio su un livello fuori terra e sistemazione delle aree a verde su via di Vittoria

- Nella zona ZD3 è prevista la realizzazione della “passeggiata panoramica sul molo sopraflutto Garibaldi”, con il recupero del molo esistente, che verrà riqualificato con la creazione di un’area verde e pedonale e la creazione di un parcheggio al di sotto del piano di calpestio a quota + 4.00 m, che verrà riqualificato con la creazione di un’area verde e pedonale. Saranno realizzati inoltre il blocco servizi n°5, ospitante i servizi igienici alla fine del braccio del molo e un ristorante a quota + 4.00 m recuperando l’edificio esistente all’inizio del molo, con blocco servizi n°1, ospitante i servizi igienici, posto al di sotto del piano di calpestio.

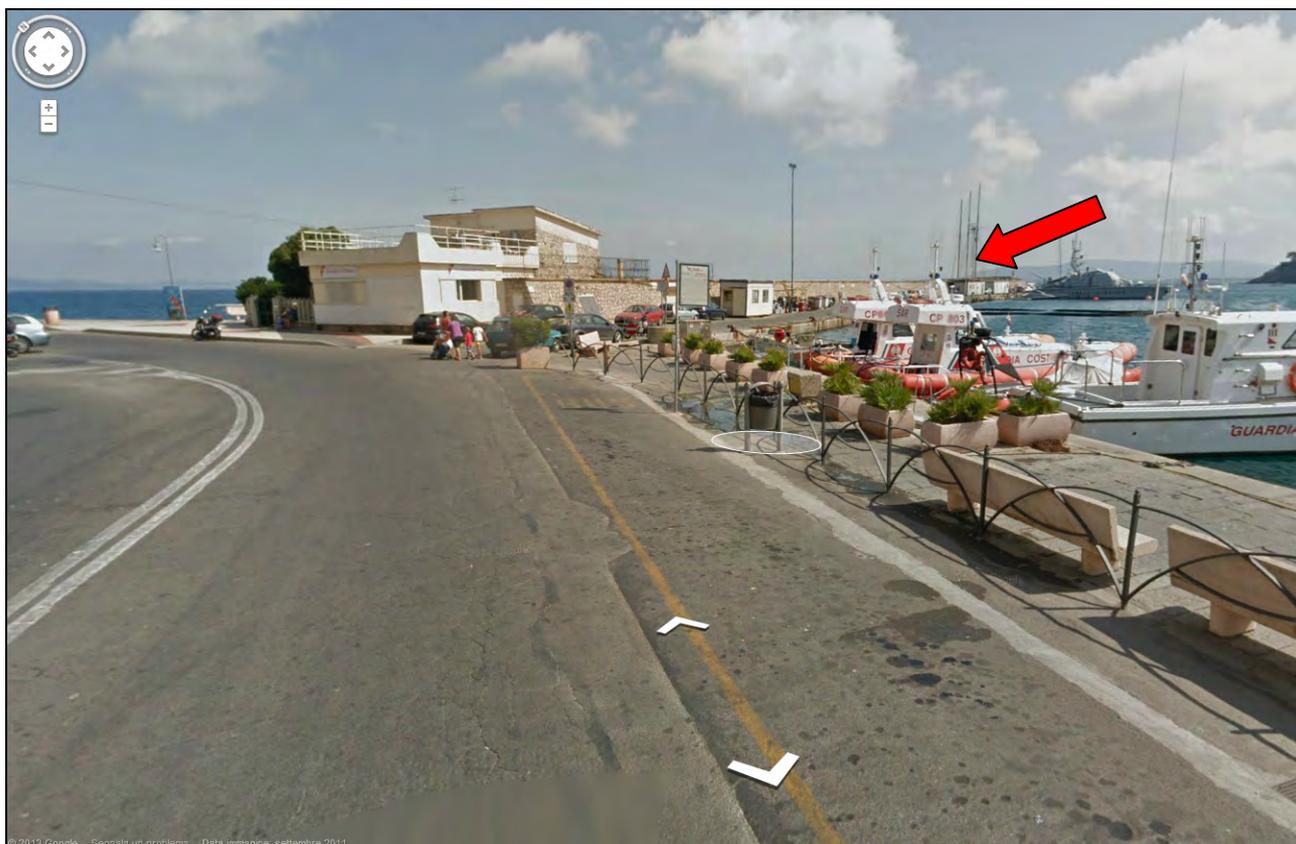


Particolare del progetto nella zona ZD3

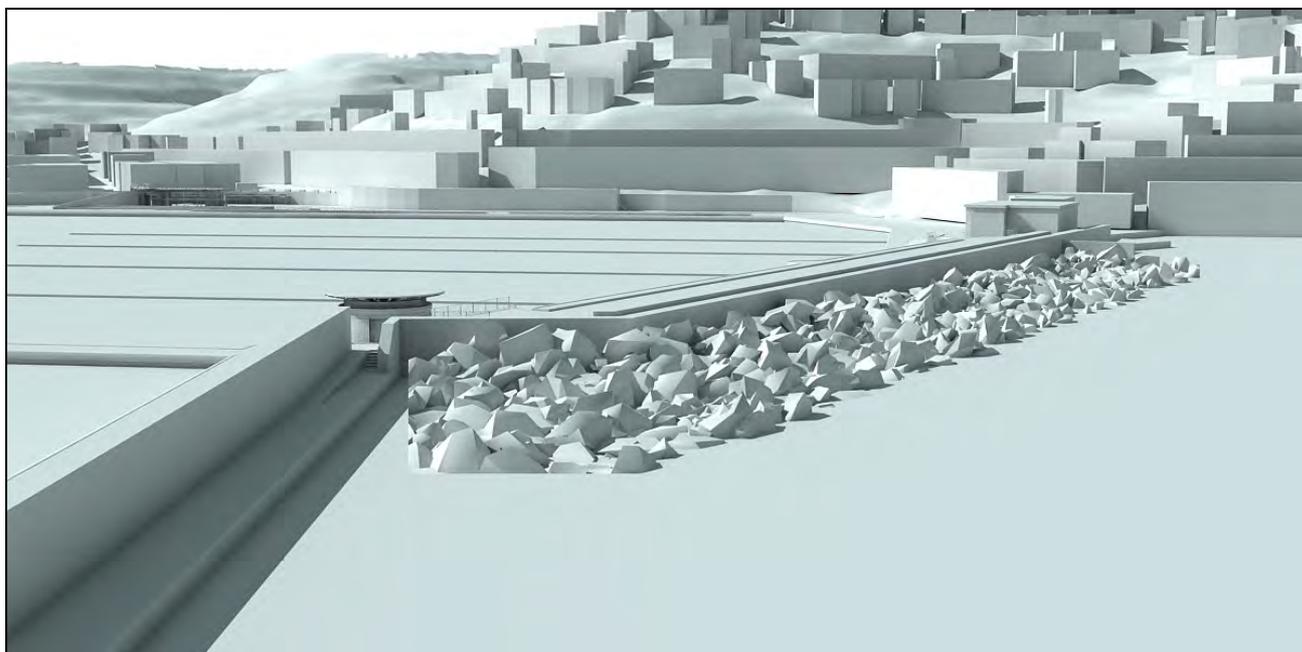
### *“Il sistema del verde*

*Il piano delle opere a verde all’interno del porto assume un’importanza rilevante. La volontà di piano consiste nella redazione di un progetto unitario che si inserisca in maniera continua e rilevante all’interno del porto stesso con l’utilizzazione di alberature compatibili con l’ubicazione di progetto ed essenze tipiche della macchia mediterranea. Sono state individuate le aree sistemate a verde che assumono significato e valore distinti:*

- 1) area a verde attrezzato, intesa come veri e propri giardini attrezzati fruibili dalla cittadinanza
- 2) area a verde di arredo con la funzione anche di impedire, per quanto possibile, la visione dei parcheggi.”<sup>29</sup>



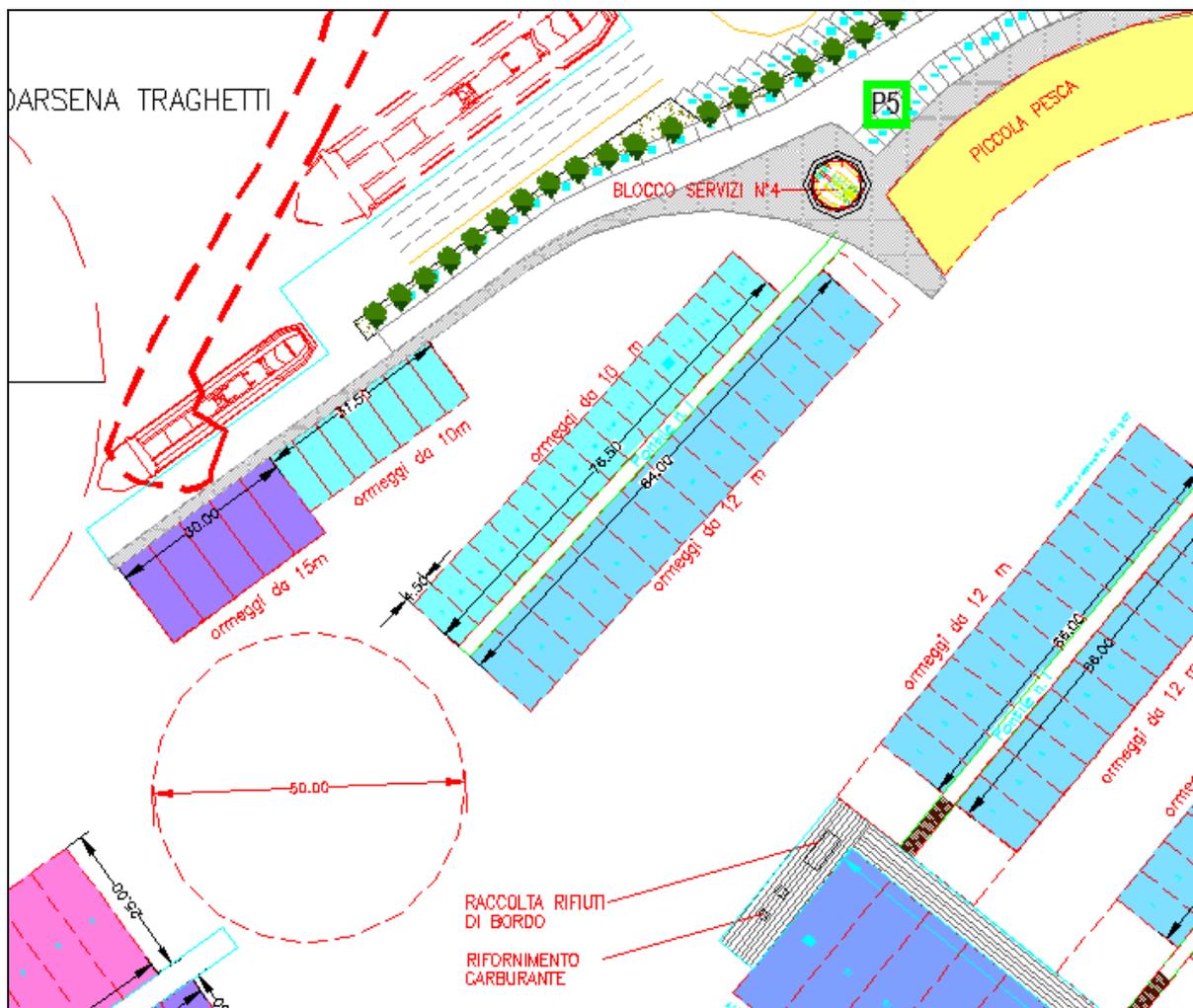
Stato attuale – foto settembre 2011 da Google Maps. Molo di sopraflutto “Garibaldi”



Rendering di studio con vista della passeggiata panoramica sopra il molo del Valle e la presenza del muro “frangionde” e dei massi posti a ridosso del muro. Tra il molo e la strada nella parte opposta al porto verrà sistemata la spiaggia artificiale della Marinella.

29. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –

- Nella zona ZD4 è prevista la realizzazione di una nuova banchina sopraflutto con nuovi pontili e la creazione di un blocco servizi n°4, ospitante i servizi igienici delle stesse caratteristiche dei precedenti



Particolare del progetto nella zona ZD4

## Scheda d'ambito n. 2

<b>ZPo - ZONA POLIFUNZIONALE</b>	
<b>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</b>	
	<p>La Zona Polifunzionale comprende un'area che misura circa 12.815 m<sup>2</sup>, di cui 9.600 m<sup>2</sup> a mare e 3.215 m<sup>2</sup> 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>

La zona polifunzionale presenta delle sottozone nelle quali sono presenti degli interventi relativi ad attività di servizio e di banchina. Potranno essere realizzate strutture rimovibili, quali chioschi o elementi simili con finalità turistico ricettive, con altezze non superiori a 4.50 m.

### Scheda d'ambito n. 3

#### ZM - ZONA AUTORITA' MILITARI

##### CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA

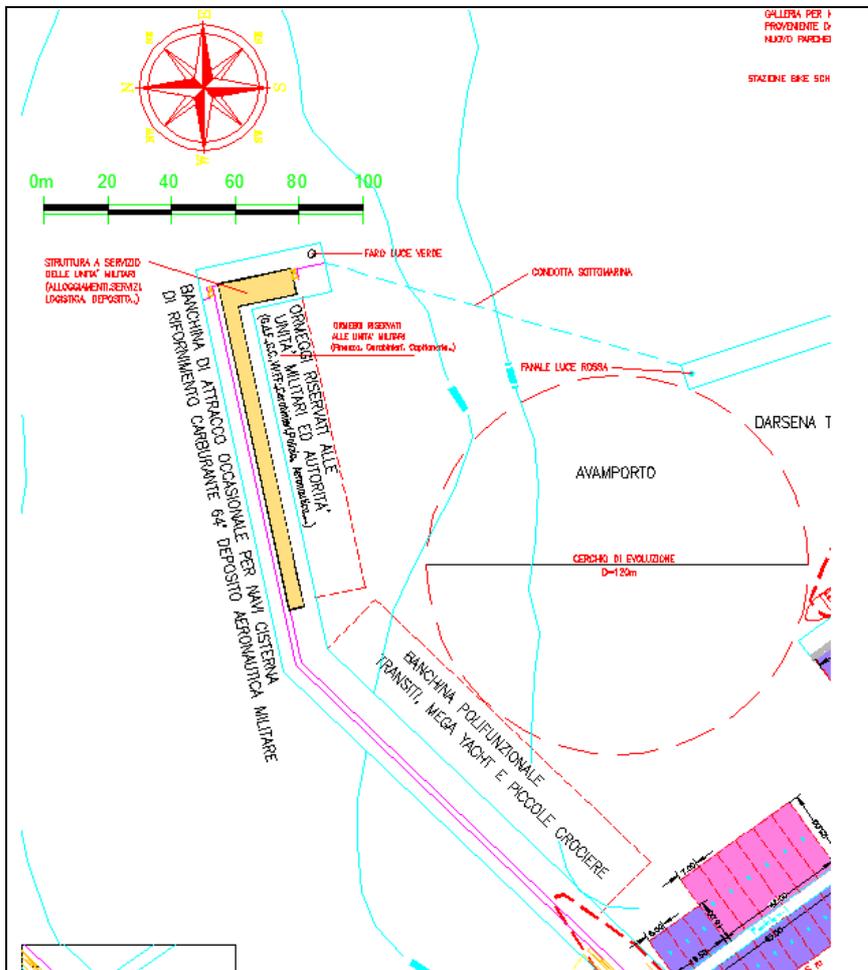


La Zona Autorità Militari comprende un'area che misura circa 3.810 m<sup>2</sup>, di cui 3.185 m<sup>2</sup> a mare e 625 m<sup>2</sup> a terra; è localizzata nella parte nord occidentale dell'area portuale e comprende la banchina per le autorità militari; rappresenta il luogo di ormeggio delle imbarcazioni 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.

In questa area il Piano prevede abbiano sede le imbarcazioni militari e di la pubblica sicurezza (VVFF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Polizia ; Guardia Costiera; Aeronautica Militare, etc.), oltre ad un fabbricato di altezza massima 6.50 m con destinazione alloggiamenti, servizi, logistica, deposito.



zona ZM

Particolare del progetto nella

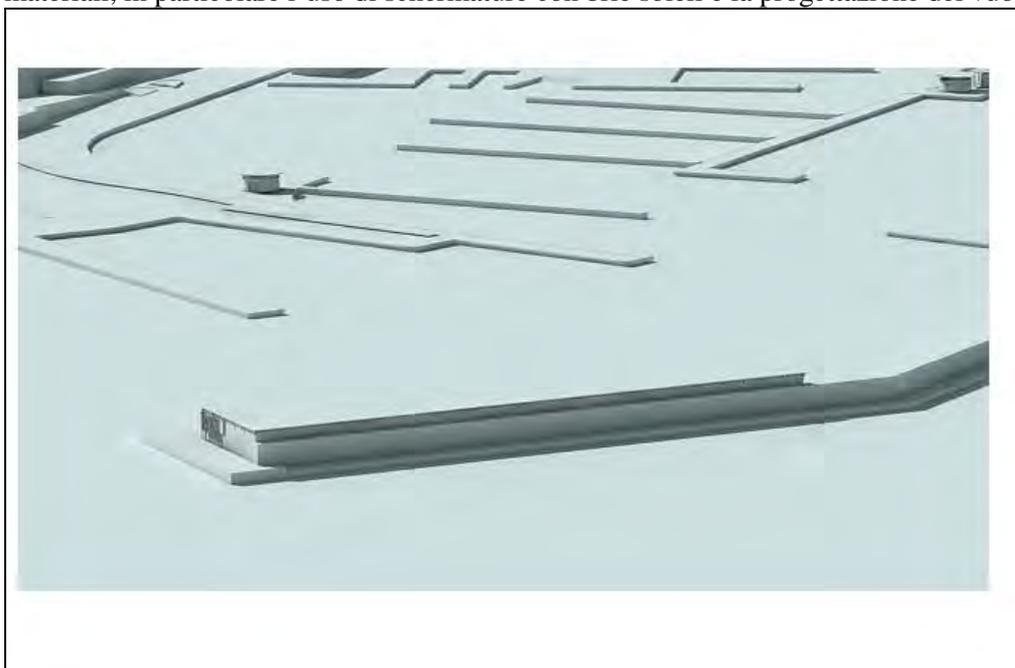
*“Il Molo di sopraflutto: la Zona polifunzionale e la Zona attività militari.*

*Il molo di sopraflutto sarà prolungato seguendo le indicazioni già presenti nell’attuale PRP del 1958; la differenza fondamentale consiste nella minore estensione prevista per lo stesso nel PRP 2003. Il molo di sopraflutto è destinato in parte agli attracchi di transiti, mega-yacht e piccole crociere ed in parte, quella terminale, all’attracco dei mezzi delle autorità militari ed occasionalmente all’esterno della nave-cisterna.*

*A servizio di queste imbarcazioni, in aderenza al muro paraonde, è prevista la realizzazione di una serie di locali di servizio ad esclusivo uso delle autorità militari. Tali locali saranno realizzati in accordo con le disposizioni di sicurezza e comunque risulteranno schermati dal massiccio muro paraonde di cls con quota sommitale di +6 m s.”<sup>30</sup>*



Rendering di studio dell’edificio con destinazione alloggiamenti, servizi, logistica, deposito. Lo studio costituisce uno spunto progettuale che verrà approfondito nella progettazione definitiva delle singole aree. In questa fase serve a valutare l’impatto volumetrico del fabbricato e propone delle indicazioni sull’uso dei materiali, in particolare l’uso di schermature con brie soleil e la progettazione dei vuoti e dei pieni.



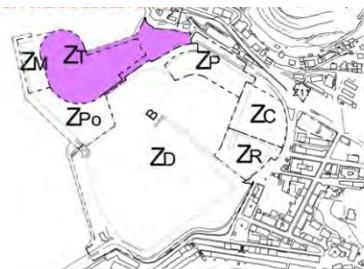
Rendering di studio dell’edificio con destinazione alloggiamenti, servizi, logistica, deposito. La vista dal lato ovest mette in evidenza la schermatura completa dell’edificio dal muro “frangionde” di altezza + 6.00.

30. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –

## Scheda d'ambito n. 4

### ZT - ZONA TRAGHETTI

#### CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



La Zona Traghetti comprende un'area che misura circa 28.685 m<sup>2</sup>, di cui circa 21.720 m<sup>2</sup> a mare e 6.965 m<sup>2</sup> 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 un numero congruo di autoveicoli, e altri 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.(...)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. 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.

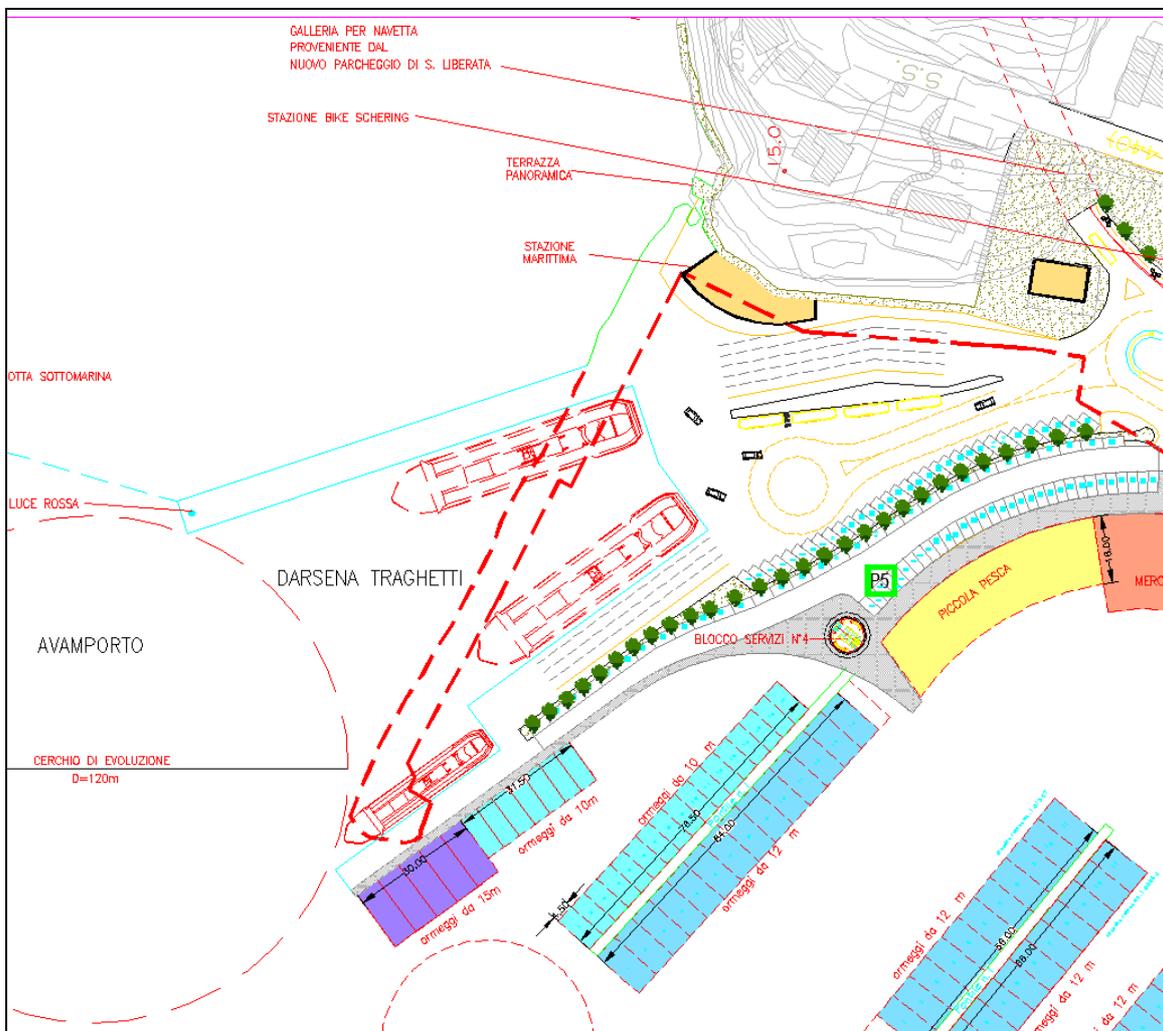
Nella zona sono presenti degli interventi relativi ad attività di servizio e di banchina.

Verrà realizzata una nuova banchina traghetti (ZT2) e una nuova darsena traghetti (ZT1) con la nuova stazione marittima di altezza massima di 7.50 m, 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.).

#### *“La Zona Traghetti*

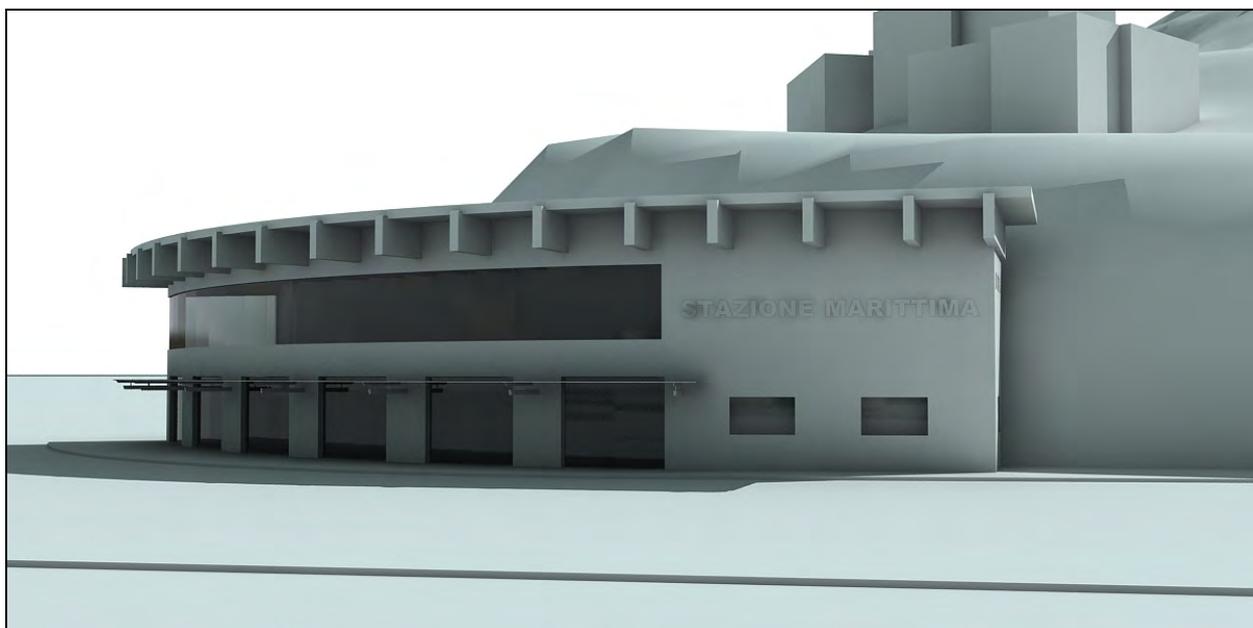
*La delocalizzazione dell'area di imbarco dei traghetti costituisce l'idea base della riqualificazione dell'intero porto. Il PRP 2003 individua una nuova area, denominata Zona Traghetti, in prossimità dell'attuale molo di sottoflutto. Tale area è organizzata in modo da prevedere uno spazio di sosta per 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. La stazione marittima, che sarà progettata in sede di progetto preliminare, sarà 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, dalla Guardia costiera e dalle autorità militari che svolgeranno il servizio di pubblica sicurezza. Si è dunque prevista, in continuità con questi uffici, un'unica torre di controllo, per l'osservazione del bacino portuale”.*<sup>31</sup>

31. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –



Particolare del progetto nella zona ZT

Nella zona è prevista la realizzazione di un parcheggio a raso denominato P5

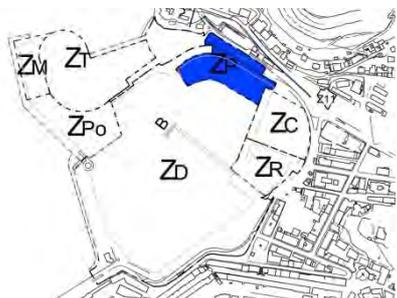


Rendering di studio dell'edificio destinato a nuova stazione marittima. Lo studio costituisce uno spunto progettuale che verrà approfondito nella progettazione definitiva delle singole aree. In questa fase serve a valutare l'impatto volumetrico del fabbricato e propone delle indicazioni sull'uso dei materiali, in particolare la creazione di un grande ambiente vetrato con copertura in legno e la progettazione dei vuoti e dei pieni.

## Scheda d'ambito n. 5

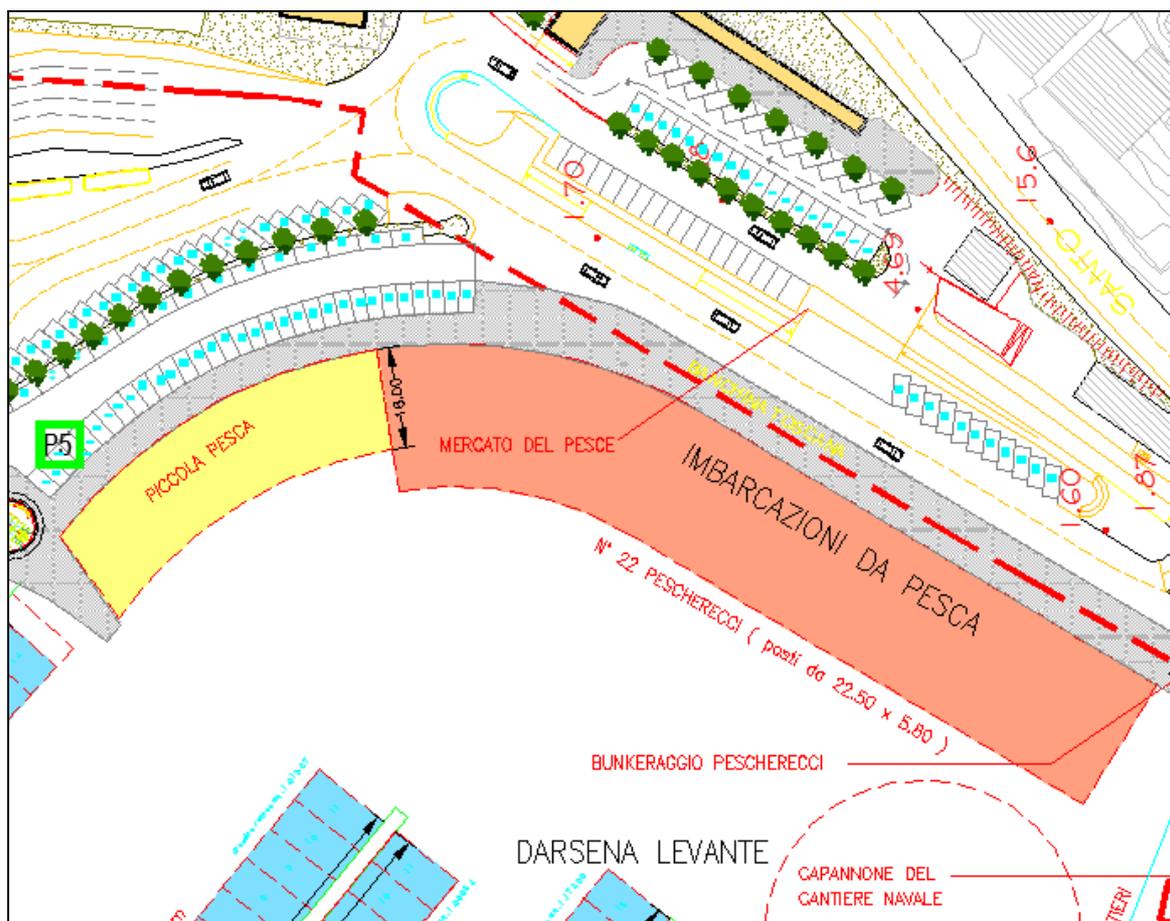
### ZP - ZONA PESCATORI

#### 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 m<sup>2</sup>, di cui 7.450 m<sup>2</sup> a mare e 3.925 m<sup>2</sup> 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.

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 attrezzature per la conservazione e la distribuzione dei prodotti ittici. Verrà ristrutturato l'edificio del mercato del pesce esistente.

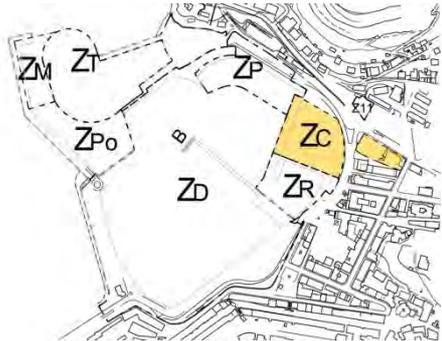


Particolare del progetto nella zona ZP

### “La Zona pescatori

L'ubicazione della nuova zona pescatori è coerente con le scelte già effettuate dall'Amministrazione comunale che prevede lo spostamento della flotta pescherecci lungo la banchina Toscana, dopo aver effettuato una serie di interventi strutturali, già in corso di svolgimento, che prevedono l'allungamento del molo Garibaldi, in modo da rendere sicuro l'attracco lungo la banchina Toscana, e la realizzazione del nuovo mercato ittico che si sta realizzando in adiacenza alla stessa.”<sup>32</sup>

### Scheda d'ambito n. 6

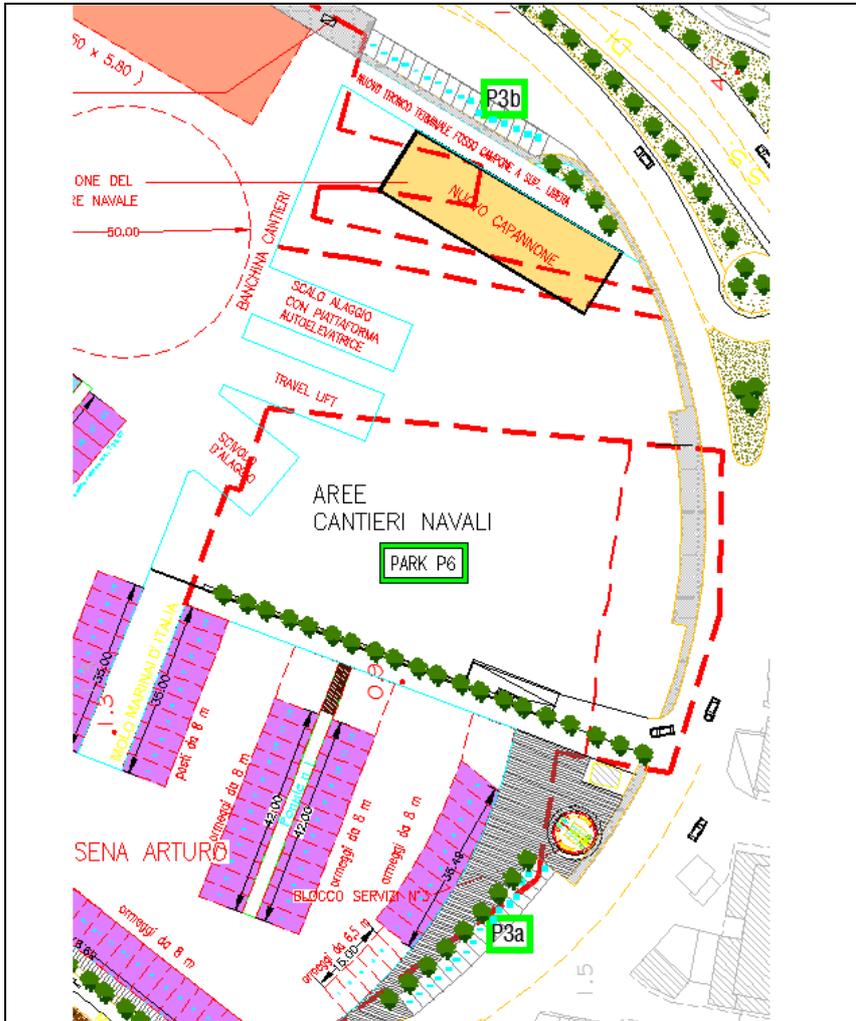
<b>ZC - ZONA CANTIERISTICA</b>	
<b>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</b>	
	<p>La Zona Cantieristica comprende due aree, una, in prossimità della banchina che misura circa 10.220 m<sup>2</sup>, di cui 1.490 m<sup>2</sup> a mare e 8.730 m<sup>2</sup> a terra, e l'altra, posta a tergo della prima, che misura circa 1.650 m<sup>2</sup>; 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.</p>

Nella zona sono presenti degli interventi relativi ad attività di servizio e di banchina. Verrà realizzato un capannone per la cantieristica di altezza massima di 10,00 m, la cui sagoma potrà essere 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.



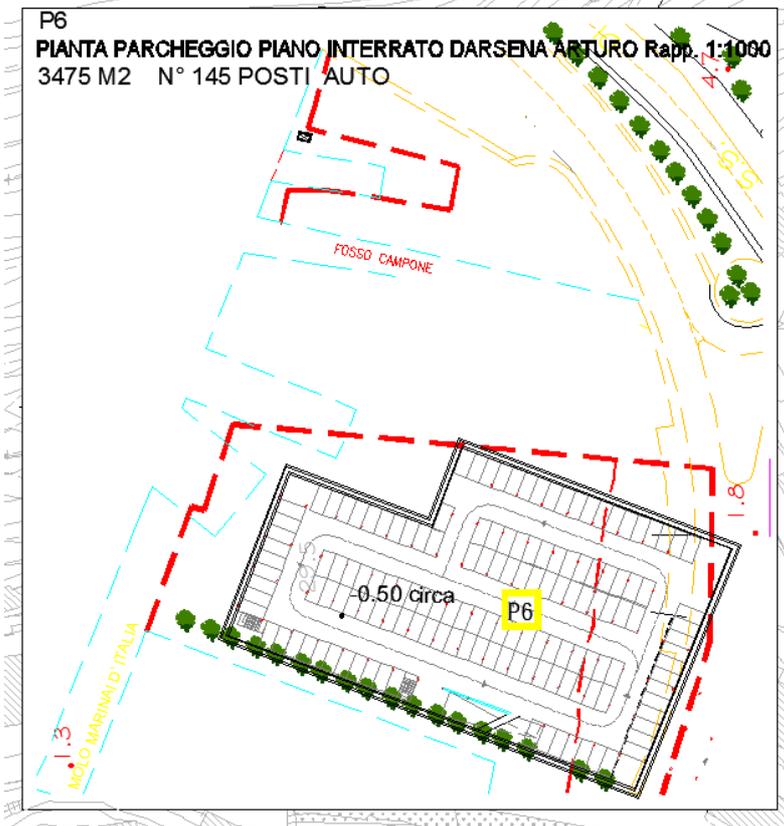
Stato attuale – foto Febbraio 2013. Area cantieristica Porto del Valle

32. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –



Particolare del progetto nella zona

ZC

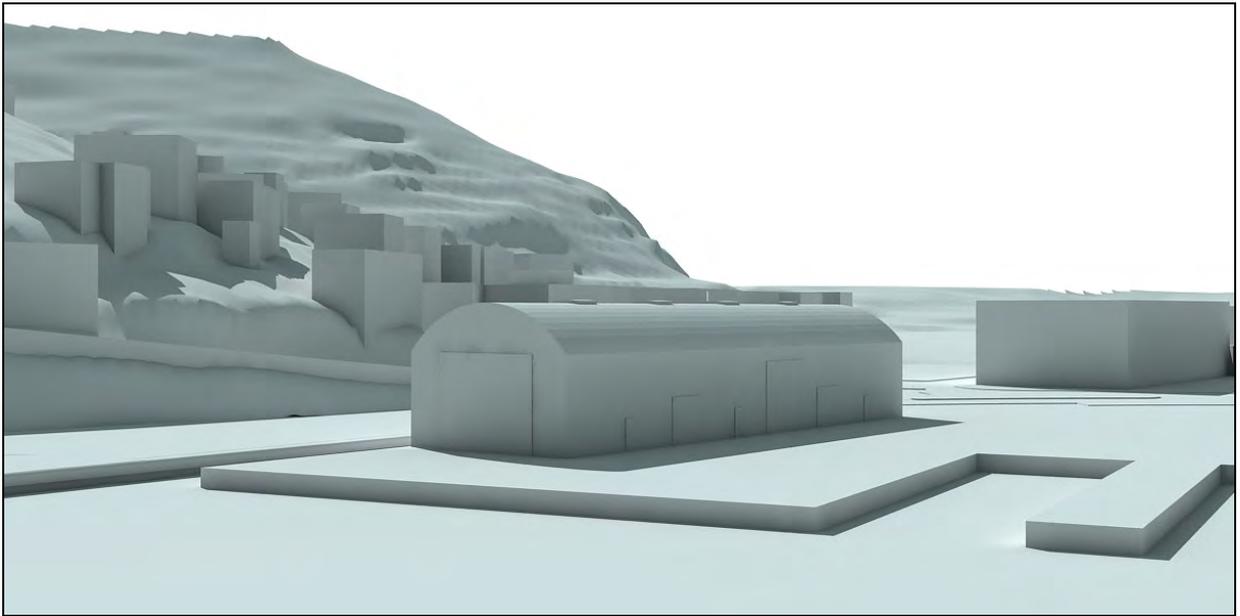


Pianta del parcheggio interrato

E' prevista la realizzazione di un parcheggio interrato sotto l'area cantieristica a contatto con la Darsena Arturo denominato P6.

*“La Zona cantieristica*

*Per le attività cantieristiche si è pensato di mantenere la medesima area che attualmente è occupata dai cantieri ingrandita rispetto all'attuale a scapito della darsena Arturo; l'ingombro del capannone di progetto, che sarà sviluppato in fase di progetto preliminare, 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.”<sup>33</sup>*



Rendering di studio dell'edificio destinato a cantieristica navale. Lo studio costituisce uno spunto progettuale che verrà approfondito nella progettazione definitiva delle singole aree. Questa fase serve a valutare l'impatto volumetrico del fabbricato.



Stato attuale – foto Febbraio 2013. Area cantieristica Porto del Valle

**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 m<sup>2</sup>, di cui 6.380 m<sup>2</sup> a mare e 1.775 m<sup>2</sup> 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.

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.

Nella zona sono presenti degli interventi relativi ad attività di servizio e di banchina.

Potranno essere realizzate strutture rimovibili, quali chioschi o elementi similari con finalità turistico ricettive, con altezze non superiori a 4,50 m..

E' presente il blocco servizi n.3, ospitante servizi igienici, delle stesse caratteristiche dei precedenti. Saranno presenti dei pontili fissi e dei pontili galleggianti con opportune passerelle mobili che collegano questi con i pontili fissi e le banchine.



Particolare del progetto nella zona ZR

## 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 m<sup>2</sup>, 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.

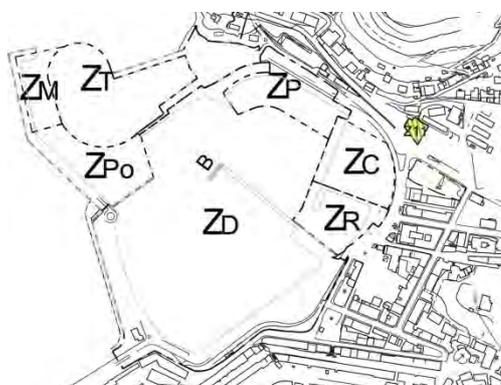
La lunghezza del fronte di accosto della banchina è pari a circa 30 m e la profondità del fondale antistante è circa -10.00 m s.l.m.m.

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

## Scheda d'ambito n. 9

### Z11 - ZONA DI SERVIZIO ALLA CITTA' E DEL PORTO

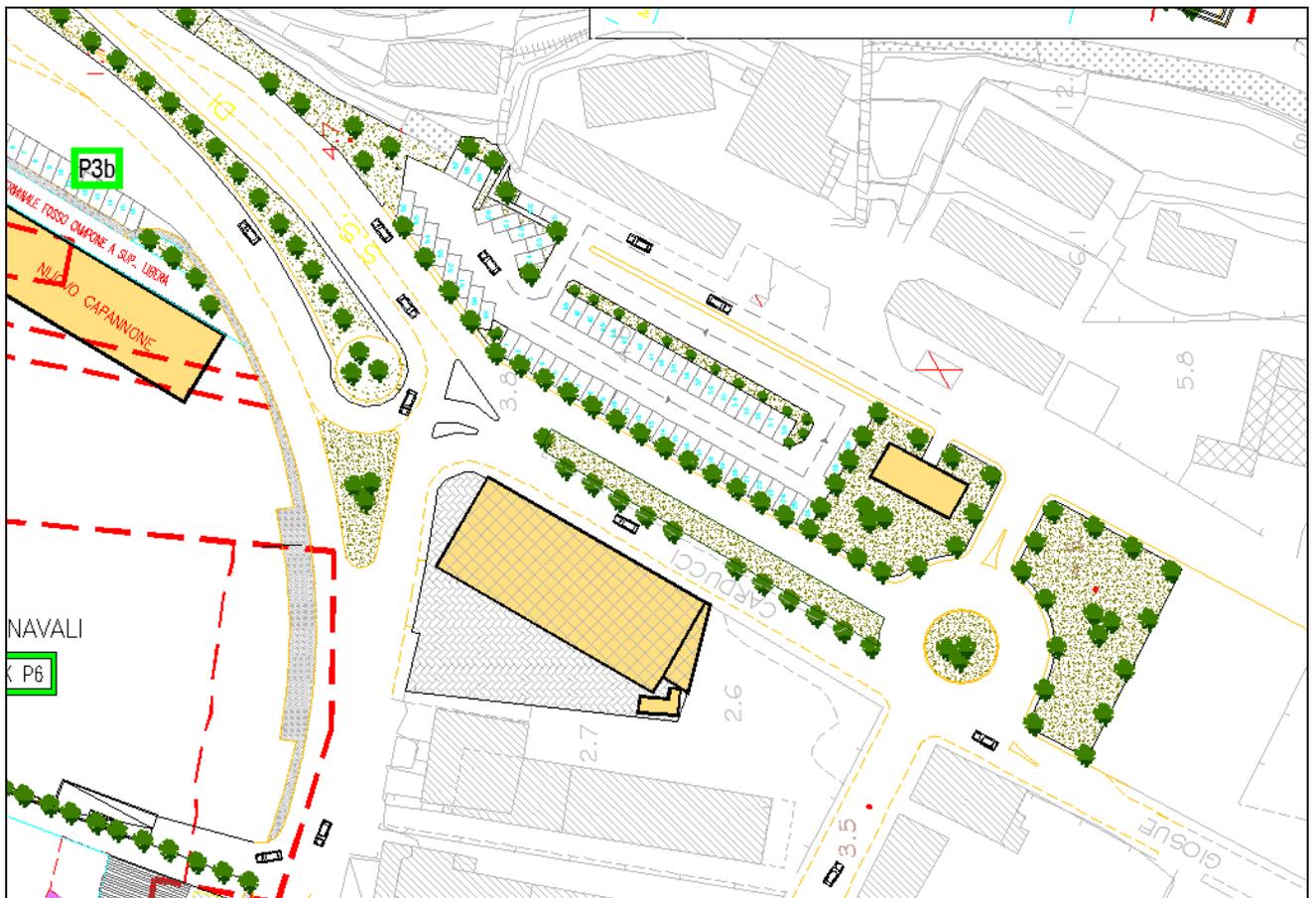
#### CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA



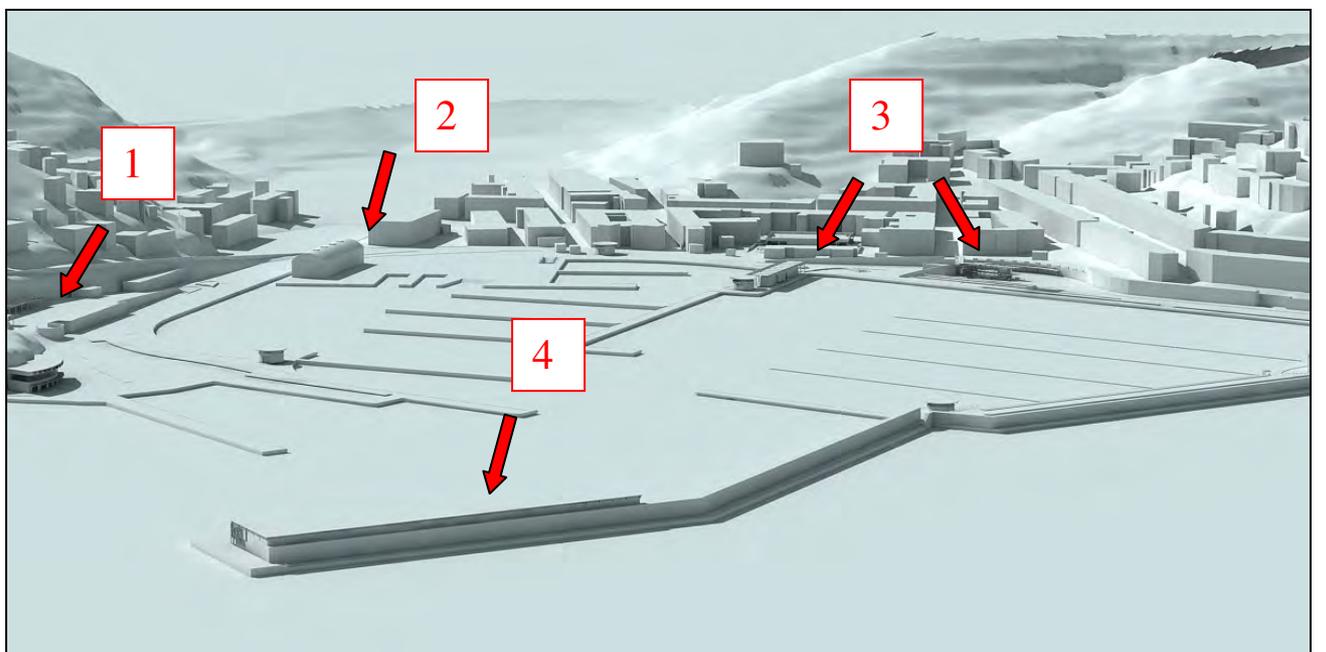
La *Zona a servizio della città e del porto* comprende un'area che misura circa 760 m<sup>2</sup>; è localizzata nella parte sud-orientale dell'area portuale, in prossimità del parcheggio detto del Campone e della s.s.440; rappresenta un nodo di scambio ed un'area informazioni e servizi della città e 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.

L'area costituisce un'area di snodo tra l'ingresso al paese, il collegamento per l'imbarco dei traghetti e la zona a vocazione artigianale del Campone. Le indicazioni progettuali fino ad oggi hanno subito delle variazioni in merito soprattutto alla realizzazione del parcheggio per la sosta che in un primo momento era stato indicato come sotterraneo (vedi le schede di analisi del verde degli studio della Variante 2005 al Porto del Valle, che verranno esposte nel capitolo successivo). La soluzione proposta ad oggi indica la presenza di un parcheggio a raso e di una sistemazione a verde dell'area con la possibilità di attrezzare l'area stessa con strutture utilizzate con punto informazione o per altri servizi turistici. Inoltre si ipotizza la realizzazione di una rotatoria che distribuisca il flusso di ingresso al parcheggio e il flusso di uscita/entrata al e dal paese.<sup>34</sup>

34. da Studio VIA Variante 2005 al PRP 2003 Porto del Valle – Porto Santo Stefano –



Particolare del progetto nella zona Z11



Rendering di studio. Vista globale del Porto del Valle. In questo vista si può valutare l'impatto dei singoli edifici di nuova progettazione. 1. Stazione marittima nella banchina traghetti. 2. Capannone cantieristica navale nell'area cantieri navali. 3. Edifici al molo del Valle e a piazza Candi con nuova piazza sul mare, piazza Belvedere, passerella pedonale e pensilina. 4. Struttura a servizio delle attività militari nel Molo Garibaldi.

Di seguito sono riportati alcuni rendering con mappatura dei materiali indicativi sulle possibili soluzioni progettuali da adottare per la realizzazione degli edifici presenti nel piano del Porto del Valle. I progetti seguono le indicazioni dell'uso di materiali sostenibili e di impatto visivo minimo, con integrazione nel contesto urbano di riferimento. I materiali utilizzati sono soprattutto legno, laterizio, vetro e acciaio. Per la progettazione si è sfruttato l'ingombro massimo planimetrico individuato nella planimetria di progetto e l'altezza massima determinata dalle NTA per verificarne l'impatto massimo

EDIFICIO n°1 – Stazione marittima



EDIFICIO n°2 – Capannone cantieristica



EDIFICI n°3 – Edifici Molo del Valle, Piazza Candi e Piazza Belvedere



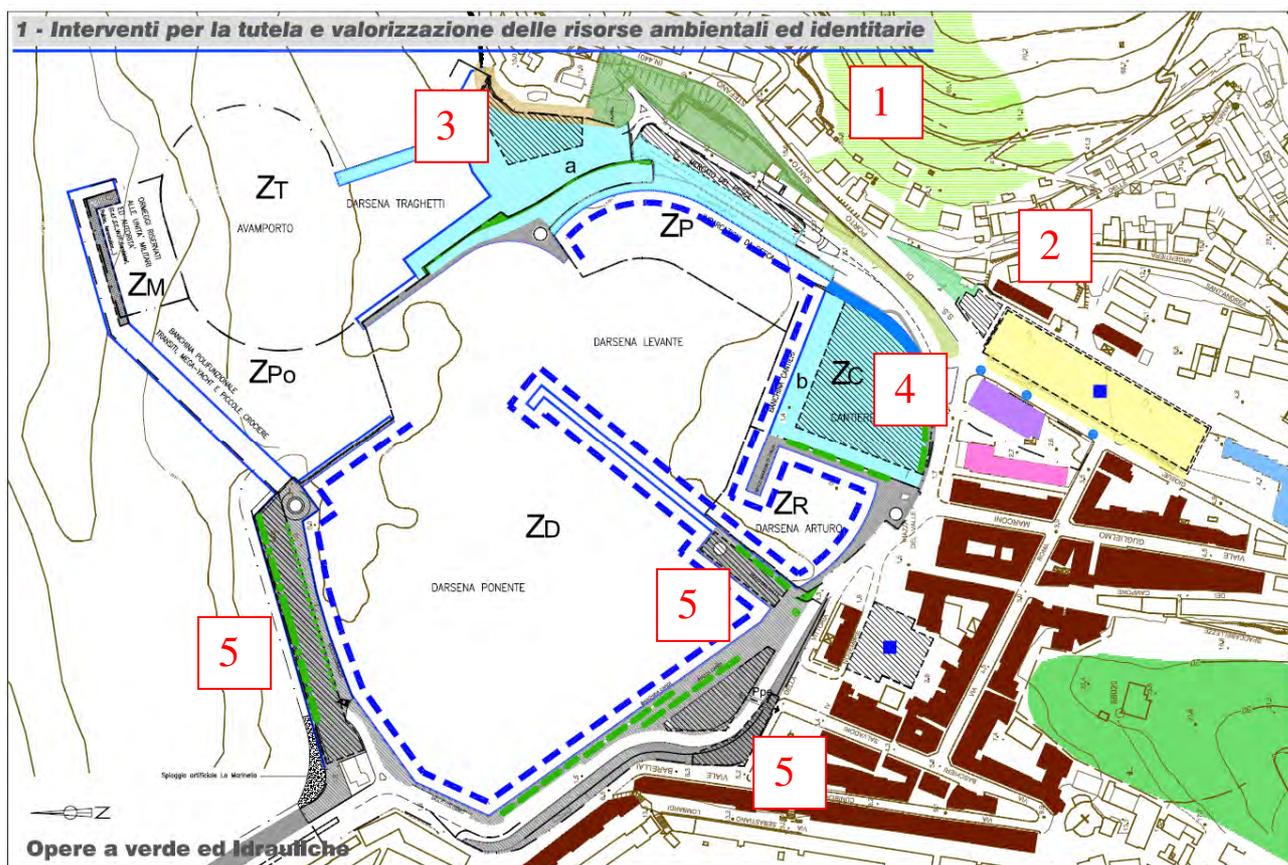
EDIFICIO n°4 – Edificio Autorità militari



**Capitolo 6. ESSENZE ARBOREE ED ARBUSTIVE DI PROGETTO.**

Di seguito riportiamo gli studi e le linee guida degli inserimenti ambientali estratti dalla Relazione alla variante del PRP 2005 con indicazione degli interventi da eseguire sulle essenze arboree e arbustive esistenti e di progetto, che saranno poi rappresentate nella documentazione dei fotoinserti a testimonianza di come una progettazione del verde accorta e integrata con l'esistente architettonico, riesca ad essere un ulteriore elemento di riduzione di impatto e omogeneità progettuale per non creare alterazioni ed elementi di disturbo a questo stato dei luoghi di altro valore paesaggistico. Le essenze arboree e gli arbusti scelti sono tutte essenze rintracciabili come essenze locali e presenti anche nella vegetazione esistente. Nel progetto del PRP 2013 sono state seguite le indicazioni delle linee guida provvedendo all'integrazione delle essenze arboree con l'arredo urbano nella progettazione di piazza Candi, Molo del Valle e area Cantieristica, come indicato nelle analisi successive.

Nelle cartografie sono messe in evidenza le aree a vegetazione naturale e seminaturale e i tessuti edilizi del contesto. Gli interventi proposti nella prima carta sono relativi alle opere a verde e alle opere idrauliche, mentre nella seconda carta sono riportate le opere di sistemazione urbana necessarie per un corretto inserimento ambientale.



Estratto tavola PG13 Carta PG 13 MIT ES – CARTA DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO AMBIENTALE LOCALIZZAZIONE - allegata agli elaborati per l'integrazione richiesta da CSLPP nell'iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Opere a verde ed idrauliche.

# 1 - Interventi per la tutela e valorizzazione delle risorse ambientali ed identitarie

## Elementi del contesto

Aree a vegetazione naturale e seminaturale



Lombi di quercete sempreverdi



Aree agricole

Tessuto edilizio



Edifici a prevalente uso residenziale



Edifici a servizi



Edifici ad uso direzionale



Edifici ad uso produttivo



Fronti (con attività commerciali) e di supporto al turismo



Mete culturali



Altre mete culturali

Fonte:  
Piana Sotchiense

## Interventi

Opere a verde

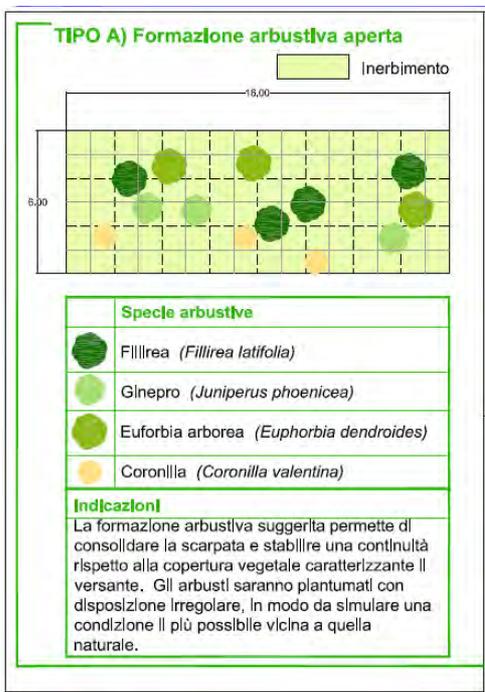
	Finalità	Attività	Oggetto
	Consolidamento della scarpata e demarcazione del margine della banchina		Tipo A
	Rimodellamento morfologico e sistemazione del verde a funzione di ricucitura con il versante		Tipo B
	Ricostruzione dell'assetto vegetazionale della falda in corrispondenza della nuova corsia (raghetti)		Tipo A, D
	Costruzione di una cintura verde per la valorizzazione ambientale del settore est del porto		Tipo C
	Elementi inerti a funzione di arredo urbano e miglioramento paesaggistico		Tipo F Tipo E Tipo G-H
	Ricostruzione della continuità ecologica e marginalità del versante occidentale del Monte Po	Approfondimenti progettuali anche al fine della compatibilizzazione con il percorso sopramonte e con il nodo viario di accesso al porto ed all'area urbana	

Opere idrauliche

	Finalità	Attività	Oggetto
	Conservazione delle caratteristiche del deflusso e trasporto solido della foce del Torrente Campone		Pozzetti di ispezione
	Tutela della qualità delle acque portuali	Approfondimenti progettuali per il dimensionamento del sistema di smaltimento delle acque dei piazzali	a) smaltimento delle acque di prima pioggia b) rete di raccolta e separazione di inquinamenti sporcici (oli, resine, ecc.)
	Sicurezza idraulica dell'area portuale ed urbana a monte	Approfondimenti progettuali; Studio idraulico ed interventi di ingegneria naturalistica	Sistemazione idraulica del tratto terminale del torrente Campone
	Tutela della fascia litorale	Approfondimenti progettuali per il dimensionamento del sistema di approvvigionamento litorale	Rede di distribuzione litorale delle acque di ritorno del desalatore di Terranova

Di seguito si propone un'analisi specifica delle singole aree soggette ad interventi di inserimento di opere a verde e opere idrauliche con riferimento alle linee guida per le opere a verde.

1. Per il consolidamento della scarpata nell'area prossima alla pensilina sopra il mercato del pesce si propone l'utilizzo di opere a verde di tipo A) "formazione arbustiva aperta". L'indicazione fornita nelle linee guida per le opere a verde è del tipo riportato in figura seguente.



Estratto carta degli interventi di inserimento ambientale localizzazione tavola PG13 Carta PG 14 MIT LG – LINEE GUIDA PER LE OPERE A VERDE

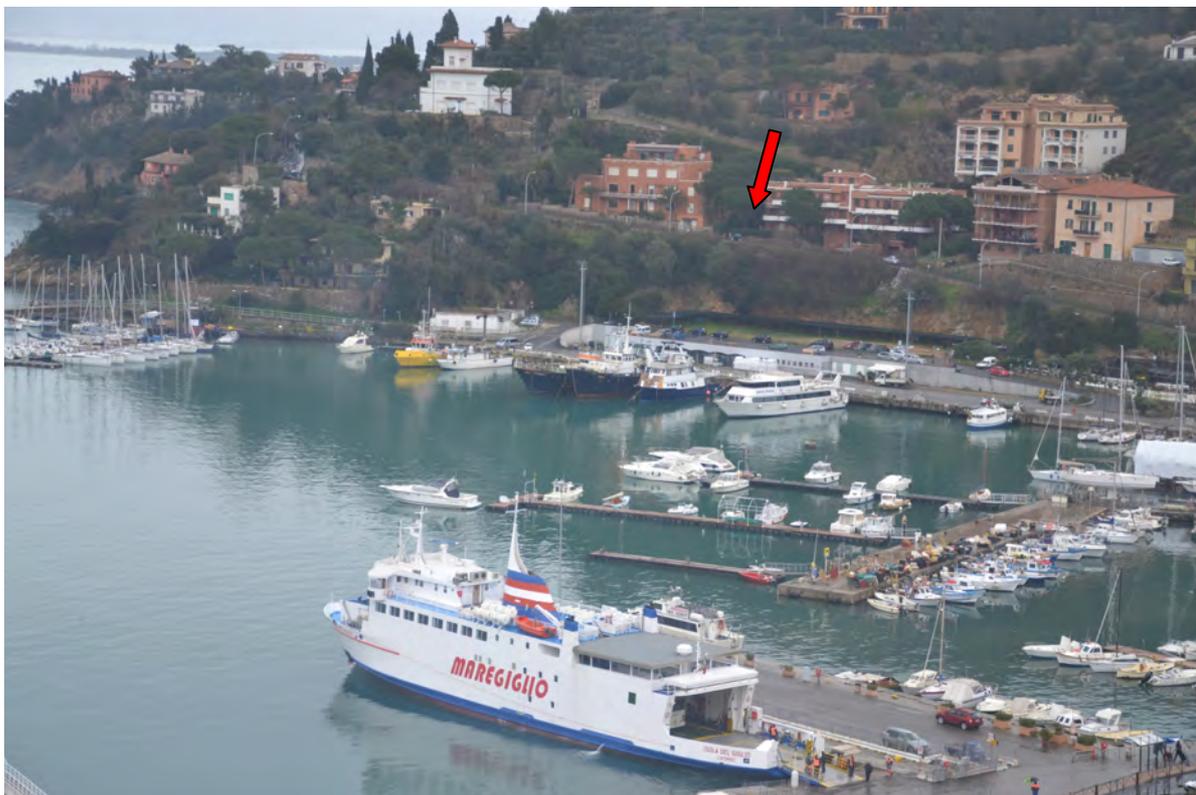
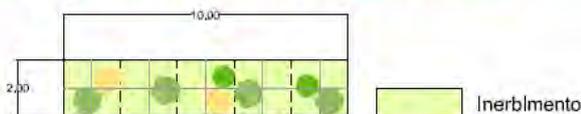


Foto area soggetta al consolidamento del versante

Per le voci successive opereremo una sintesi della cartografia delle linee guida per le opere a verde.

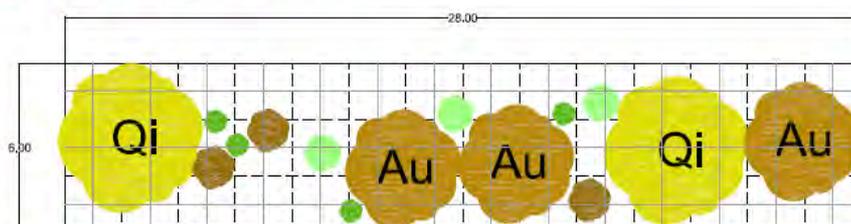
2. Nell'area prossima all'ingresso del paese è suggerito un rimodellamento morfologico e sistemazione del verde a funzione di ricucitura con il versante con opere a verde di tipo B) "arbusti a gruppi", con l'utilizzo di erica, elicriso e lentisco. *"L'impianto di progetto oltre a stabilire una continuità vegetazionale rispetto al versante ha una funzione di arredo e di valorizzazione di un ambito destinato a percorsi pedonali. Le specie scelte, caratterizzate da un buon valore estetico in considerazione di fioriture vistose, saranno distribuite a gruppi, a mosaico, con interasse di circa 2-3 m."*<sup>35</sup>
  3. Nell'area e ridosso del collocamento della stazione marittima si indica la ricostruzione dell'assetto vegetazionale della falesia in corrispondenza della nuova darsena traghetti, con opere a verde di tipo A) "formazione di tipo aperta", già utilizzata per il consolidamento del versante della terrazza panoramica (vedi punto 1) e di tipo D) "formazione erbacea ruperstre", con l'utilizzo di clorinilla, borraccina e elicriso. *"La formazione erbacea sarà sistemata in corrispondenza delle rupi costiere su rocce affioranti a forte inclinazione. La fitocenosi la cui composizione fioristica presenta un carattere decisamente termofilo e xerofilo, svolge la funzione di ricostruire la continuità vegetazionale del versante. Le essenze saranno disposte irregolarmente in modo da ricreare condizioni il più possibile naturali."*<sup>36</sup>
  4. Nell'area che segue il versante della strada panoramica di arrivo al paese è prevista una costituzione di una cintura verde per la valorizzazione ambientale del settore est del porto, tramite l'uso di opere a verde di tipo C) "fascia arbustiva" con l'uso di lentisco, mirto e cisto. *"La tipologia di impianto scelta per la valorizzazione ambientale lungo la SS di Porto Santo Stefano consiste in una fascia arbustiva in cui le specie prescelte siano disposte in modo alternato, tale da differenziare il più possibile l'impianto dal punto di vista compositivo. Il valore estetico dell'impianto è da attribuire alle fioriture in particolare del cisto, la specie più diffusa."*<sup>37</sup>
  5. Nell'area in prossimità del nuovo Molo Garibaldi, di piazza Candi e della Banchina Toscana e dell'area cantieristica presso la Darsena Arturo è previsto l'utilizzo di elementi lineari a funzione di arredo urbano e miglioramento paesaggistico. In particolare si indica opere a verde di tipo G) e H) "filare arboreo", con l'uso di leccio, ornello e corbezzolo, per tutte le aree su indicate, ad esclusione delle opere a verde per la passeggiata pubblica del Molo Garibaldi. *"Il filare arboreo di tipo G) costituisce un elemento lineare in corrispondenza del molo del Valle e della banchina del cantiere navale. Le essenze sono disposte con un interasse di circa 5 m, con un'alternanza tra le essenze appartenenti alle due specie, in modo da conferire una differenziazione compositiva all'impianto. Il filare arboreo di tipo H) costituisce un elemento lineare in corrispondenza del nuovo Molo Garibaldi, di piazza Candi e della banchina Toscana. Le essenze sono disposte con interasse di circa 5m; le due specie sempreverdi suggerite sono alternate in modo da differenziare l'assetto dell'elemento."*<sup>378</sup>
- Nel progetto del PRP del 2013 le aree di schermatura vegetazionale sopra indicate sono state pensate integrate all'arredo urbano di sistemi quali vasi-panchine, come è evidenziato nelle viste renderizzate del capitolo successivo. Per la passeggiata pubblica al Molo Garibaldi siano utilizzate opere a verde di tipo F) "aiuola con arbusti a funzione di arredo" con l'uso di cisto, clorinilla e rosmarino, per la schermatura ad ovest e opere a verde di tipo E) "filare arboreo-arbustivo", con l'uso di leccio, corbezzolo, viburno, rosmarino e mirto, per l'area a verde a ridosso della banchina. L'indicazione fornita nelle linee guida per le opere a verde è del tipo riportato in figura seguente.

### TIPO F) Aluola con arbusti a funzione di arredo



	Specie arbustive	Indicazioni
	Cisto ( <i>Cystus monspeliensis</i> )	La sistemazione dell'aluola ampia circa 2m, lungo il lato ovest del molo Garibaldi è realizzata mediante inerbimento e sistemazione di specie basso arbustive o erbacee, con disposizione irregolare e un interasse di circa 1m. L'impianto svolge una funzione di arredo e valorizzazione ambientale, che si compie attraverso la scelta di specie sempreverdi, tipiche della macchia mediterranea, caratterizzate da gradevoli fioriture.
	Coronilla ( <i>Coronilla emerus</i> )	
	Rosmarino ( <i>Rosmarinus officinalis</i> )	

### TIPO E) Filare arboreo - arbustivo

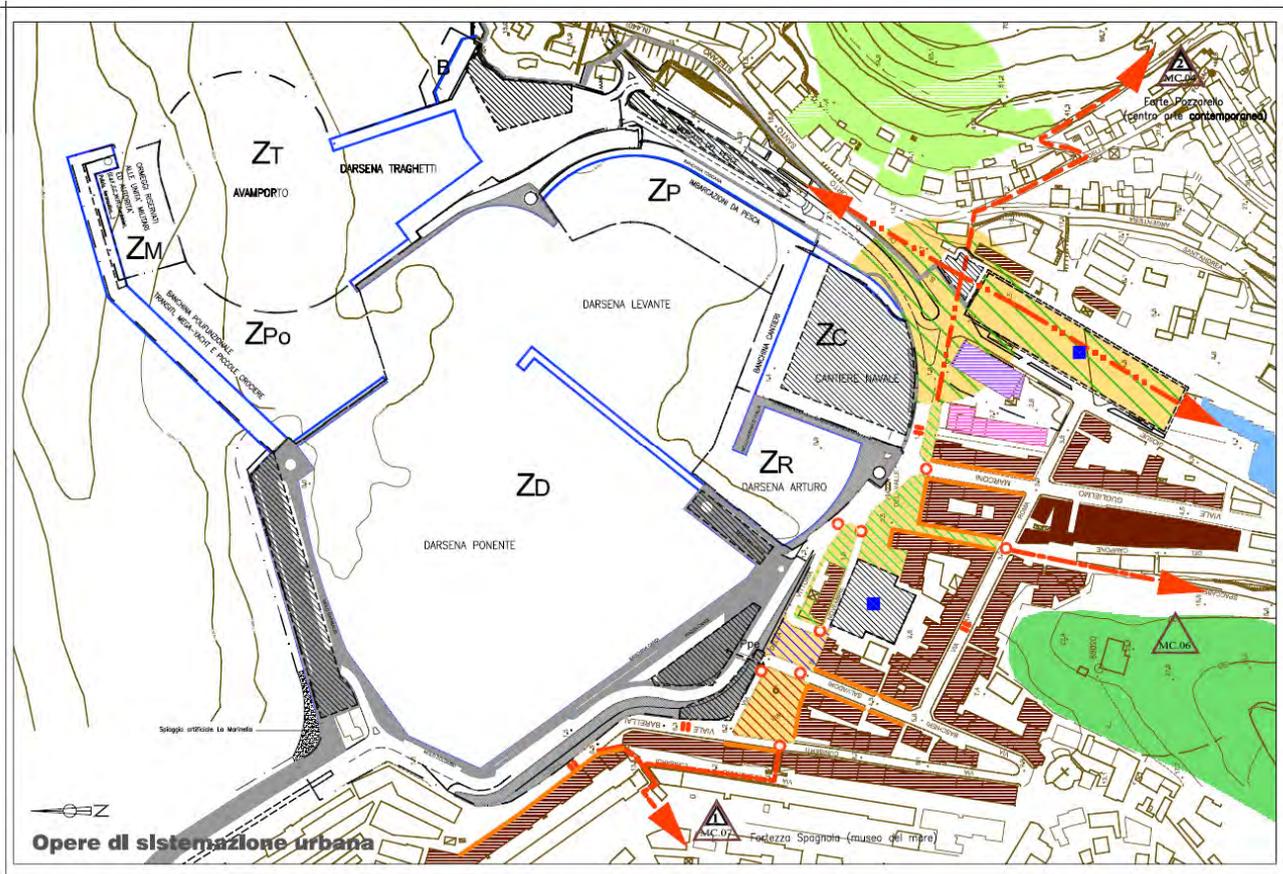


	Specie arboree	Specie arbustive
	Qi Leccio ( <i>Quercus ilex</i> )	 Viburno ( <i>Viburnum tinus</i> )
	Au Corbezzolo ( <i>Arbutus unedo</i> )	 Rosmarino ( <i>Rosmarinus officinalis</i> )
		 Mirto ( <i>Myrtus communis</i> )

**Indicazioni**  
Il filare è previsto lungo il molo Garibaldi e occupa una fascia ampia circa 5m. La disposizione alternata di specie arboree e arbustive conferisce al filare una differenziazione filonomico - strutturale oltre che compositiva. La scelta di specie tipiche della macchia mediterranea, attribuisce all'impianto un elevato valore paesaggistico ambientale.

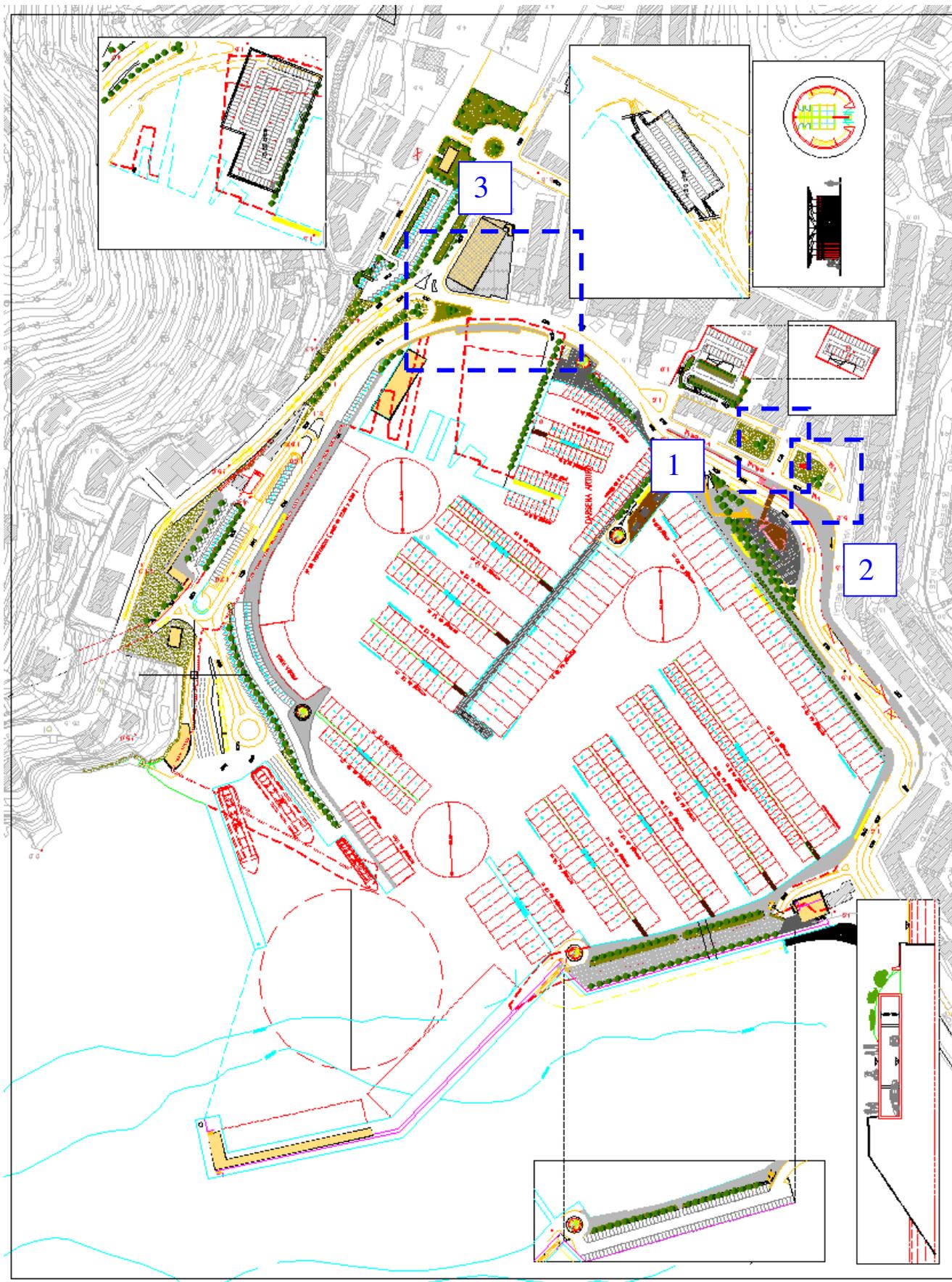
Estratto carta degli interventi di inserimento ambientale localizzazione tavola PG13 Carta PG 14 MIT LG – LINEE GUIDA PER LE OPERE A VERDE

Nella carta delle opere idrauliche e a verde si fa riferimento anche ad un intervento di ricostruzione della continuità ecologica e marginatura del versante occidentale del Monte Po, con approfondimenti progettuali anche ai fini della compatibilizzazione con il parcheggio sotterraneo e con il nodo viario di accesso al porto ed all'area urbana. Nel progetto del Piano del Porto del Valle 2013, nell'area prossima all'ingresso del paese non è prevista la realizzazione di un parcheggio sotterraneo, ma solo la sistemazione del parcheggio esistente, che comunque si trova fuori perimetro del PRP. Di seguito si riporta la cartografia delle opere di sistemazione urbana previste che mette in evidenza le finalità maggiori di progetto che sono il rafforzamento del connettivo urbano e dei luoghi di socializzazione (si veda più avanti l'approfondimento per la "Porta Spagnola", la "Porta verde" e la "Terrazza") e il sostegno alla mobilità urbana che verrà approfondito con studi successivi relativi ai percorsi pedonali di connessione con la città, con le mete ambientali e culturali e con la "Spina del Campone".



Estratto tavola PG13 Carta PG 13 MIT ES – CARTA DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO AMBIENTALE LOCALIZZAZIONE - allegata agli elaborati per l' integrazione richiesta da CSLPP nell' iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Opere di sistemazione urbana con legenda

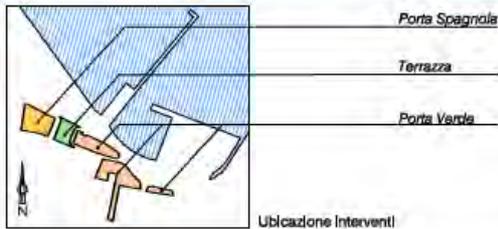
Opere di sistemazione urbana						
	Finalità	Attività		Oggetto		
	Rafforzamento del connettivo urbano e dei luoghi della socializzazione				*Forte Spagnola*	
					*Forte Verde*	
					*Terrazza*	
			Approfondimenti progettuali per la definizione della *Porta Po* e per la sua compatibilizzazione con il tessuto del nodo (studio di accesso al porto ed area urbana)			
	Sostegno alle mobilità pedonale				Attraversamenti pedonali protetti	
					Limitatori di velocità	
			Approfondimenti progettuali per la definizione di percorsi pedonali di connessione con la città.			
			Approfondimenti progettuali per la definizione di percorsi pedonali di connessione con le aree ambientali e culturali del Museo Po-Forte del Prozzanillo.			
			Approfondimenti progettuali per la definizione di percorsi pedonali di connessione le aree ambientali e culturali del *Cinema verde*			
			Approfondimenti progettuali per la definizione di percorsi pedonali di connessione con la *Isola del Campone*			



Elaborato di progetto con indicazione delle aree di sistemazione a verde in colore blu

Di seguito si riporta l'approfondimento progettuale per le aree urbane nelle quali effettuare l'inserimento e la riqualificazione delle opere a verde, 1.Porta Spagnola, 2.Terrazza e 3. Porta Verde.

## 2 - Linee guida per le opere di sistemazione urbana

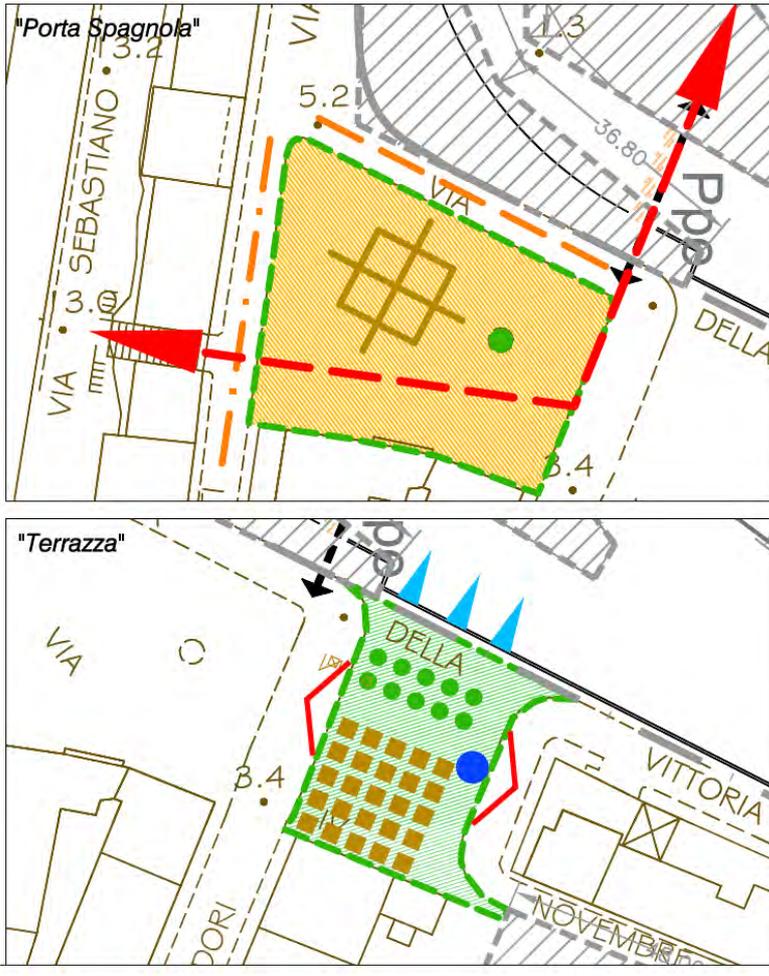


	Invarianti	Indirizzi
'Porta Spagnola'	Ruolo: Cerniera atta a garantire le connessioni tra l'area portuale (Piazza Candi - Piazza del Valle) e la Città storica (Fortezza di Porto Santo Stefano)	
	Funzioni: Mercato all'aperto e servizi connessi	
	Forma: Valorizzazione del monumento preesistente	
		Forma: Creazione di strutture fisse per il commercio e per i servizi di base connessi, da concentrare e localizzare nella parte centrale dell'area, in modo da preservare la visuale verso il porto
	Forma: Utilizzo di materiali locali per la pavimentazione e per gli elementi di arredo	Forma: Giacitura delle strutture per il commercio secondo la parallela a Via della Vittoria Forma: Giacitura della trama della pavimentazione e degli elementi di arredo secondo la parallela a Via Cuniberti
'Terrazza'	Ruolo: Fascia filtro tra la 'Porta Spagnola', destinata al mercato all'aperto, e la 'Porta Verde', con attività ricreative ed a servizio del turismo	
	Funzioni: Giardino pubblico	
	Funzioni: Fermata bus navetta dal parcheggio scambiatore di S. Liberata	
	Forma: Salvaguardia delle visuali verso il porto nella sistemazione degli elementi arboreo/arbustivi	
	Forma: Utilizzo di materiali locali per la pavimentazione e per gli elementi di arredo	Forma: Giardino mineralizzato Forma: Giardino naturale
'Porta Verde'	Ruolo: Cerniera atta a garantire le connessioni tra l'area portuale (Piazza del Valle) ed il Cuneo verde (Via Baroli)	
	Funzioni: Piazza del Valle - area di preferenziale concentrazione di attività ristorative e di supporto al turismo. Soppressione delle attuali attività incoerenti	
	Funzioni: Via di Spaccabellezza - Strada pedonale	
	Forma: Localizzazione di nuove strutture di tipo leggero, dedicate alle attività ristorative, in sostituzione di quelle esistenti	
	Forma: Utilizzo di materiali locali per la pavimentazione e per gli elementi di arredo	Forma: Organizzazione degli spazi e delle strutture per le attività ristorative rispetto ad una maglia regolare, tessuta secondo la parallela e la perpendicolare alla giacitura di Via Merconi

Legenda carta degli interventi di inserimento ambientale – linee guida - tavola PG14 Carta PG 13 MIT LG - allegata agli elaborati per l' integrazione richiesta da CSLP nell' iter di approvazione V.I.A. per la Variante 2005 Porto del Valle . Linee guida per la sistemazione urbana

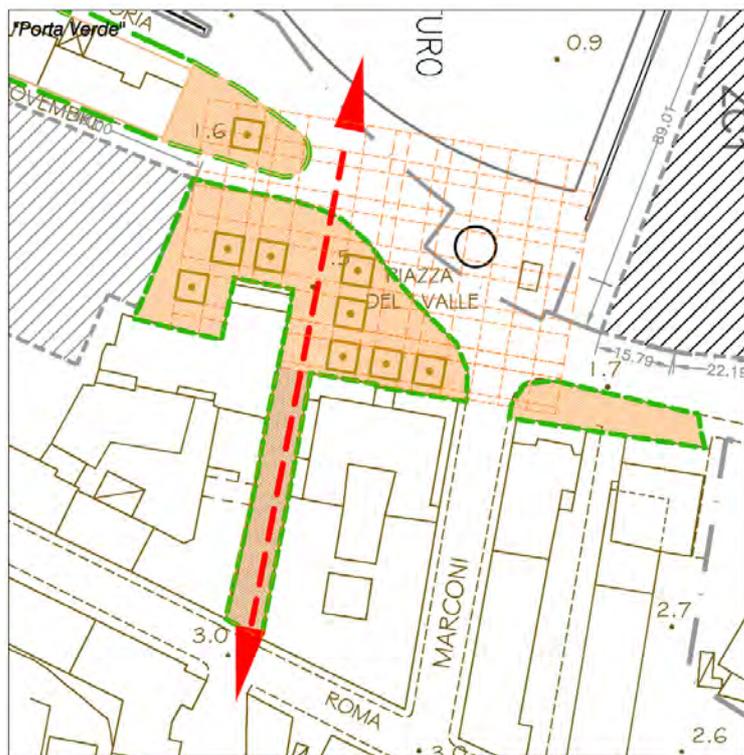
Nelle carte sono riportati le invarianti relative al ruolo, alle funzioni, alla forma e gli indirizzi relativi soprattutto alla forma. Queste aree urbane sono considerate elementi di cerniera atti a garantire la connessione tra le varie zone dell'ambito urbano e aree nelle quali utilizzare materiali locali per le pavimentazioni e gli elementi di arredo per riqualificare l'ambito urbano di connessione con l'area portuale, salvaguardando, soprattutto nell'area denominata "Terrazza", le visuali verso il porto nella sistemazione degli elementi arborei e arbustivi. Le funzioni sono soprattutto legate all'uso di queste aree come mercato all'aperto, giardino pubblico e attività di supporto al turismo e assi pedonali, riqualificando l'esistente.

1. - 2.



Estratto tavola PG14 Carta PG 13 MIT LG

3.



Estratto tavola PG14 Carta PG 13 MIT LG

**Capitolo 7. EFFETTI CONSEGUENTI LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA**

- Documentazione grafica in simulazione

Di seguito riportiamo una serie di viste prospettiche renderizzate in simulazione.

## 1. AREE TRAGHETTI



Vista dell'imbocco dell'area Traghetti con l'edificio del mercato del pesce sulla destra e sullo sfondo la Stazione Marittima



Vista dell'area Traghetti con la Stazione Marittima, il pontile per gli ormeggi da 12m e il blocco servizi n°4



Vista dell'area Traghetti con la Stazione Marittima, il piazzale per gli imbarchi, la sistemazione a verde e sullo sfondo l'edificio della cantieristica navale



Vista dell'area Traghetti con la sistemazione del zona parcheggi, il blocco servizi n°4 e l'area per imbarcazioni da pesca sullo sfondo, con l'edificio del mercato del pesce e la pensilina allo sbocco del traforo

## 2. AREA CANTIERISTICA



Vista dell'area cantieristica dalla Darsena Arturo

## 3. AREA PIAZZA CANDI – MOLO DEL VALLE



Vista degli edifici di piazza Candi dall'area cantieristica



Vista degli edifici di piazza Candi dall'inizio del molo Garibaldi con sullo sfondo la simulazione del versante est e dell'area di arrivo al paese



Vista aerea di piazza Candi e del Molo tra la Darsena Arturo e la Darsena di Ponente



Particolare degli edifici di piazza Candi



Particolare degli edifici di piazza Candi

## 4. AREA MOLO GARIBALDI



Vista aerea della passeggiata pubblica del molo Garibaldi

### ▪ Conclusioni

Di seguito riportiamo una schema che individua le principali caratteristiche paesaggistiche – ambientali, per poter poi verificare la compatibilità delle opere realizzate al Porto del Valle con il paesaggio contermino.

- 1) caratteristiche architettoniche: conformi a quelli esistenti nel contesto urbano di riferimento, con innovazioni che si integrano con il tessuto storico e l'ambito urbano;
- 2) materiali: legno e pavimentazioni in pietra oltre a blocchi autobloccanti utilizzato per camminamenti, blocchi autobloccanti o asfalto utilizzato per parcheggi, asfalto utilizzato per strade, legno, cemento, vetro, acciaio con elementi di schermatura breil-soleil utilizzati per manufatti e pensiline all'interno del porto;
- 3) colori: integrati con l'ambito urbano, con utilizzo color legno e colori tenuti per lo più tendenti al bianco, con la pavimentazione di Piazza Candi che continua il motivo di pavimentazione del Lungomare dei Navigatori;

- 4) tecniche costruttive: caratteristiche del posto e legate ad edifici moderni di innovazione tecnologica;
- 5) eventuali particolari costruttivi di dettaglio: continuità (anche se letta in chiave di progettazione moderna) con le caratteristiche architettoniche esistenti da ritracciare nella progettazione dei pieni e dei vuoti legati soprattutto allo studio di facciata. Si effettua una “trasposizione” dello studio di facciata presente nell’ambito urbano esistente, progettando i nuovi edifici con una facciata, che seppur di lettura moderna, costituisce la linea guida di progetto, con un fronte continuo modulato con pieni e vuoti, senza l’uso di volumi aggettanti o superfetazioni caratteristiche ;
- 6) dimensioni: le dimensioni di progetto sono notevoli, ma si inseriscono in un porto esistente, del quale rimane l’ingombro effettivo e si va ad ampliare alcuni moli, con la creazione della nuova darsena traghetti e del nuovo braccio del Molo Garibaldi, si va a ristrutturare e migliorare le aree esistenti alla darsena Arturo e alla zona Cantieristica, oltre localizzare nuovi pontili galleggianti all’interno del Porto e a riorganizzare le aree a terra con la progettazione delle nuove strutture di piazza Candi, della camminata sul Molo del Valle e della riorganizzazione delle aree presso la darsena Traghetti;
- 7) sbancamenti e riporti del terreno: movimenti di terreno sono legati soprattutto alla realizzazione dei nuovi moli e delle nuove darsene, oltre che a quelli che si presenteranno per la realizzazione dei nuovi manufatti e dei parcheggi interrati sotto l’area cantieristica, sotto piazza Candi e sotto il molo Garibaldi. In particolare si i movimenti di terra e i riporti del terreno saranno legati al prolungamento del terzo braccio diga sopraflutto; alla creazione del nuovo molo di levante e sottoflutto, piazzale passeggeri, banchine pesca; alla creazione del nuovo molo di ponente; alla ristrutturazione del piazzale Candi e del mole del Valle con il nuovo pontile del Valle; all’allargamento del Molo Garibaldi; all’ampliamento cantieri navali e ristrutturazione della darsena Arturo. Nella Relazione di variante 2005 al PRP del Porto del Valle 2003 è effettuata

un'analisi dei rinterri e dei prelievi dei terreni all'interno del Porto del Valle per le realizzazioni di progetto, oltre ad un'indicazione delle modalità e delle fasi esecutive di cantiere;

8) vegetazione:

utilizzata per il miglioramento ambientale e paesaggistico e l'abbellimento dell'area. Si integra con la vegetazione esistente;

9) Intrusione cono visuale

cono visuale filtrato dal mare verso l'abitato e dall'abitato verso il mare, i volumi creati non risultano impattanti e sono stati utilizzati di materiali idonei, di integrazione con l'abitato esistente e di impatto minimo;

10) Soluzione tecnologiche

nel rispetto della normativa antisismica.



Vista di insieme degli interventi da via Vittoria

Di seguito riportiamo una schema che individua le principali modificazioni ed alterazioni, per poter poi verificare la compatibilità delle opere realizzate al Porto del Valle con il paesaggio contermine.

Si può indicare che non sussistono modificazioni di rilievo o comunque inserite in modo congruo in merito a:

- morfologia , per i ridotti movimenti di terra o movimenti di terra per i quali sono state date delle direttive in sede di studi di V.I.A.;
- vegetazione, con installazione di ulteriore vegetazione;
- funzionalità ecologica, perché non altera in modo sensibile l'assetto idrogeologico, idraulico e paesistico;

- assetto percettivo, poiché le opere realizzate non sono impattanti soprattutto verso il versante ad est e risultano inserite in modo congruo nel paesaggio;
- assetto storico, perché l'intervento non interferisce con emergenze storiche;
- caratteri tipologici, matrici, coloristici, costruttivi, poiché gli interventi non modificano sotto tali profili l'assetto urbano;
- assetto fondiario, perché si tratta di contesto peri-urbano e costiero;
- caratteri agricoli, perché l'intervento ricade nel contesto peri-urbano e costiero;

Si può indicare che non sussistono alterazioni di rilievo o comunque inserite in modo congruo in merito a:

- intrusione, perché non viene inserito alcun elemento incongruo con il contesto. Il contesto esistente è rappresentato dall'ambito porto-città. Il porto viene riorganizzato nelle sue funzioni e i manufatti progettati non contrastano con l'ambito urbano esistente, anche se il linguaggio progettuale è moderno;
- suddivisione, perché vengono inseriti elementi di divisione del contesto omogenei al contesto in cui si trova;
- frammentazione, perché non vengono inseriti elementi estranei e dividenti del contesto. Gli elementi progettati ben si inseriscono in continuità con il contesto esistente;
- riduzione, perché non vengono eliminati elementi caratteristici del contesto e viene riproposto il contesto cantieristico nell'area odierna con una riorganizzazione degli spazi e una pulizia progettuale;
- le relazioni visive restano e i coni visuali vengono solamente filtrati e non occlusi per l'assenza di volumi impattanti e l'uso di materiali idonei, nella progettazione dei manufatti;
- interruzione dei processi ecologici e ambientali, anche in relazione ad attenti studi fatti in sede di procedura di V.I.A.;
- destrutturazione, perché non si ha modifica del sistema paesaggistico visto il contesto in cui si trova. L'ambito urbano – portuale viene riorganizzato e migliorato e non c'è impatto su versante ad est;
- deconnotazione, perché non alterano in caratteri degli elementi costitutivi paesaggistici visto il contesto in cui si trova.
- concentrazione, gli elementi antropici vengono intensificati in modo coerente con il contesto in cui si trova.

Dall'analisi del contesto paesaggistico effettuata si deduce che gli interventi proposti per il Piano del Porto del Valle di Porto Santo Stefano (valutata la loro congruità con i criteri di gestione dell'immobile e dell'area e la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica definiti dai vigenti piani paesaggistici d'ambito) per le sue caratteristiche tipologiche e formali, architettoniche e di impatto ambientale, risultano compatibili rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo, per l'idoneo inserimento nel paesaggio.

Considerata la tipologia delle realizzazioni, non si ritengono necessarie particolari misure di mitigazione, se non quelle già previste dagli studi di V.I.A. e quelle vegetazionali illustrate nel capitolo precedente.

Prodotto da: *Studio Stefano, architetti*

Arch. Sara Lotti