

COMUNE DI ORBETELLO

PROVINCIA DI GROSSETO

VARIANTE AL PRG PER ORMEGGI E SOSTA VEICOLI IN LOC. ALBINIA

Allegato "B" alla proposta di delibera C.C. n. del _____

VALUTAZIONE INTEGRATA AI SENSI DELL'ART. 11 DELLA LRT 1/05 E REGOLAMENTO 4/R (DCRT DEL 09.02.07)

COMPENSIVA DELLA RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE IN RELAZIONE AGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI

PREVISTI DALLA VARIANTE AL P.R.G. SUL SITO DI INTERESSE REGIONALE "LAGUNA DI ORBETELLO"

(S.I.R. 126)

APPROVAZIONE

Dirigente Settore – Pianificazione Territoriale
Ufficio Urbanistica e Responsabile del Procedimento
Arch. Silvia Viviani

Funzionari Tecnici
Arch. Francesca Olivi

Indagini geologiche:
IdrogeoService:
Geol. Simone Fiaschi
Geol. Alessandro Murratzu

Valutazioni ambientali e relazione di
incidenza:

Ecologo Maurizio De Pirro

Dicembre 2008

Il presente documento contiene la valutazione integrata ai sensi della LRT1/2005 art 11 e relativo regolamento 4/R/2007 relativamente alla variante al vigente strumento urbanistico generale comunale relativa alla realizzazione di pontili stagionali sull'Albegna per consentire l'ormeggio di piccole imbarcazioni. La presente variante è stata redatta ai sensi della ex LRT 5/95, ma si ritiene, nella fase di approvazione, di integrare lo strumento con adeguata valutazione integrata ai sensi della vigente LRT 1/2005.

Ai sensi della LRT 1/05 art. 11 e del regolamento 4/R del 09 febbraio 2007 *"la valutazione integrata è il processo che evidenzia nel corso della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio le coerenze interne ed esterne dei suddetti strumenti e la valutazione degli effetti attesi che ne derivano sul piano ambientale, territoriale, economico, sociale e sulla salute umana considerati nel loro complesso"*.

La presente valutazione comprende anche la *relazione di incidenza* svolta ai sensi del D.P.R. 357/97, (così come integrato dal D.P.R. 120/2004) e come ribadito dalla L.R. 56/00.

ITER AMMINISTRATIVO DELLA VARIANTE URBANISTICA, RICHIESTA DI PARERI E CONTRIBUTI:

La presente variante si è basata su quanto previsto dalla ex LRT5/1995, art. 40 cc. 8-20, come più ampiamente specificato nella relazione del responsabile del procedimento. Di seguito si riassumono i passaggi principali dell'iter amministrativo svoltosi fino ad ora ed i contributi pervenuti ai sensi di legge da parte degli Enti coinvolti:

- Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 25 del 12.03.01, con allegata relazione programmatica, l'Amministrazione Comunale avviava il procedimento di *"variante per realizzazione aree attrezzate e pontili nei pressi del fiume Albegna, ai sensi dell'art. 40 commi da 8 a 20 della L.R. n. 5 del 16.01.1995"*, che perseguiva un obiettivo generale di offerta di un servizio specifico all'interno di un sistema della portualità e della nautica più ampio, che caratterizza il territorio orbetellano. Oggetto della variante la realizzazione di pontili stagionali temporanei, esclusivamente per il periodo estivo, rimovibili nei periodi di inutilizzo, nel tratto del fiume Albegna tra la ferrovia ed il mare,
- Con Del.C.C. n 58 del 29.09.2003 l'Amministrazione Comunale portava in adozione ai sensi della ex LRT 5/95 la *"Variante urbanistica per ormeggi e sosta veicoli in loc. Albinia"*, inviandola a Regione e Provincia
- La Provincia faceva osservazione esprimendosi in merito alle previsioni della variante sul lato destro del fiume ritenute incompatibili con l'art. 13 del PTC [(art. 13 c. 10 delle norme), perché inserite in un contesto non urbanizzato e non antropizzato, oltre che con l'art.27 (commi 6 e 7) del PTC, relativo alle previsioni di crescita insediativa. L'A.P. osservava inoltre la viabilità di accesso al parcheggio su questo lato del fiume non supportata dalle necessarie verifiche circa le condizioni di sicurezza per una strada di grande collegamento quale l'Aurelia. L'A.P. consigliava di risolvere il fabbisogno di punti di ormeggio mediante il prolungamento di tali attrezzature sul lato sinistro del fiume e di ampliare su questo lato l'area da attrezzare per la sosta riportando numero dei posti auto con quello delle imbarcazioni.
- Il Comune, con Del.C.C. n. 9 del 30.01.2004, si esprimeva, ai sensi del comma 12 dell'art. 40 della LR 5/95 e successive integrazioni e modificazioni, sulle osservazioni presentate alla variante, provvedendo a richiedere i pareri di cui all'art. 40 comma 13 della stessa legge. Nella delibera il Comune controdeduceva relativamente alla definizione dell'area del tratto destro del corso d'acqua come *"non antropizzata e non urbanizzata, con accentuate caratteristiche di ruralità"*, con la conseguente non compatibilità delle previsioni della variante con il PTC – art. 13 comma 10. La zona in questione risulta piuttosto un'area residuale di un vasto ambito ormai urbanizzato (fascia dei campeggi, Case Breschi, stabilimento balneare), sicuramente non rurale.
- La Regione Toscana trasmetteva la D.G.R. n. 487 del 24.05.2004 - Oggetto: *"Variante al P.R.G. in loc. Albinia. Del. C.C. 58 del 29.09.03_ parere regionale ex art. 40 c. 13 L.R.5/95"* (nostro prot. 19865 del 31.05.2004) con cui richiedeva integrazione del quadro conoscitivo con analisi dello stato di fatto dell'area, del fabbisogno di massima per tipologia e quantità di ormeggi per nautica da diporto con specifico riferimento all'idoneità del corso d'acqua per natura e profondità del fondale compatibilmente con la salvaguardia dell'attuale assetto morfologico e funzionale delle sponde. Oltre alla richiesta di un apposito elaborato sulla valutazione degli effetti ambientali in rapporto ai carichi urbanistici desunti dal dimensionamento dei posti barca/auto, integrato con lo studio di incidenza, la Regione suggeriva la localizzazione dell'intervento solo sul lato sinistro del fiume, con una delimitazione organica dell'area che disciplinasse anche la tipologia del parcheggio e le opere di regimazione idraulica necessarie derivanti dalla classe di fattibilità condizionata 3; eliminazione del parcheggio sulla sponda destra, vista la pericolosità dell'accesso diretto sulla S.S.1.

QUADRO CONOSCITIVO:

INDIVIDUAZIONE DELL'AREA E OBIETTIVI:

La variante persegue l'obiettivo generale di offerta di un servizio specifico all'interno di un sistema della portualità e della nautica più ampio, che caratterizza il territorio orbetellano.

L'area in oggetto comprende un tratto del fiume Albegna tra i ponti della ferrovia e della S.S. "Aurelia", sopra l'abitato di Albinia e aree a terra.

La Variante individua interventi di minimo impatto ambientale, precari e stagionali, tali da non arrecare trasformazioni territoriali irreversibili, al fine di attrezzare con pontili mobili la porzione del Fiume Albegna compresa tra la ferrovia e la S.S. Aurelia, e le sponde come aree per la sosta veicoli e carrelli e per servizi quali chiosco informazione e ristoro, guardiania/informazioni, etc.

Le aree a terra, sul lato sinistro del fiume, individuate dalla variante quali aree di sosta attrezzate, anch'esse stagionali, di servizio ai pontili, ricadono, nello strumento urbanistico vigente, tra le zone agricole -con precisione *sottozona E5.4 alluvionale Albegna ad esclusiva funzione agricola*- normate dalla "*variante per le aree con prevalente funzione agricola*" approvata con Del.C.C. n. 10 del 30.01.2004.

Fanno parte di una più ampia area pianeggiante sulla sinistra dell'Albegna. Lo specchio acqueo ricade nelle competenze amministrative del Demanio Idrico.

L'area a sinistra del corso d'acqua ricade in un contesto ad oggi decisamente urbanizzato e antropizzato, vista la contiguità con l'Albinia.

Quanto previsto dalla variante attribuisce un carattere di stagionalità all'intervento, non prevede installazioni definitive e non crea manomissioni permanenti sul sito, ma tenta di fornire una soluzione ai problemi ricorrenti di aggressione stagionale della costa, legati all'assenza di regolamentazione in merito alle forme del turismo balneare e nautico.

FABBISOGNO DI ORMEGGI NEL TERRITORIO COMUNALE:

L'assenza di aree destinate a sosta veicoli e imbarcazioni e carrelli, come la carenza di disciplina degli ormeggi, induce fenomeni di congestione di natanti alla foce del fiume Albegna, in un contesto delicato e fragile quale quello della fascia costiera orbetellana.

Come confermato dalle numerose richieste di privati in fase di predisposizione del Piano di Utilizzo del demanio, *avvio Del.C.C. n 5 del 31.01.01, adozione Del.C.C. n. 55 del 29.09.2003, espressione sulle osservazioni Del.C.C. n. 51 del 01.07.2005_* il fabbisogno di ormeggi per nautica da diporto è elevato.

Nell'ambito del territorio comunale di Orbetello vengono individuati come punti di ormeggio:

1. *Canale Collettore del Porto di Talamone*
2. *Canale di S.Liberata*
3. *Foce del fiume Albegna.*
4. *Ansedonia*

Il fabbisogno di posti ormeggio per il *diportismo minore* nel territorio comunale di Orbetello, escludendo quindi l'utenza specifica rivolta all'approdo turistico di Talamone, è distribuito sul territorio comunale come segue:

1. Canale Collettore di Talamone

Il Canale collettore occidentale ricade per uno sviluppo di circa 350 ml nel demanio marittimo e all'interno di questo ambito è libero da concessioni demaniali destinate ad attività di ormeggio. Per motivi di sicurezza della navigazione ed accertata la consistente attività diportistica presente nel canale sia dal Comune che dall'Ufficio Circondariale Marittimo di P. S. Stefano, si è resa necessaria l'emanazione di un'ordinanza contingibile e urgente da parte della stessa amministrazione comunale (la n. 107/2002) al fine di sopperire alla mancanza di posti ormeggio. L'ordinanza ha consentito l'ormeggio in modo temporaneo (da giugno a novembre) di n. 184 piccole imbarcazioni/natanti (*a fronte di una domanda complessiva di n. 256*). Si è rilevato che la richiesta è indirizzata per il 60% circa alla popolazione non residente nel comune e che il punto di destinazione dei diportisti è la zona a nord lungo il litorale del Parco Regionale della Maremma, la zona di Monte Argentario versante isola del Giglio.

Punti ormeggio richiesti: 200 circa

2. Canale di S.Liberata

Nel canale di S. Liberata insistono concessioni demaniali marittime per attività di cantieristica ed ormeggio per il diportismo minore svolte da privati da oltre 15 anni. Dall'anno 2001, per motivi di sicurezza della navigazione nel canale,

ed accertato puntualmente il consistente aumento dell'attività diportistica durante la stagione estiva, il Comune con l'ausilio dell'Ufficio Circondariale Marittimo di P. S. Stefano, ha emesso delle ordinanze contingibili e urgenti (l'ultima è del 2008) al fine di sopperire alla mancanza di posti ormeggio e regolare contestualmente la navigazione in regime di sicurezza (collegata all'ordinanza n. 62/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo) da giugno a novembre. Nel corso degli anni le varie ordinanze hanno permesso di accertare un'utenza complessiva di n. 190 (a fronte di una domanda complessiva pari a circa 230) posti ormeggio, distribuiti su specchi acquei di estensione pari a 600 ml. L'utenza è quasi esclusivamente residente nel Comune di Orbetello (65%), mentre la restante è distribuita tra residenti nel Comune di Monte Argentario (15%) e altre località (20%). L'ordinanza ha consentito l'ormeggio in modo temporaneo (da giugno a novembre) di un'utenza che predilige come punti di destinazione la zona a nord lungo il litorale del Parco Regionale della Maremma, la zona di Monte Argentario versante isola del Giglio, la stessa Isola del Giglio e isola di Giannutri.

Si tenga conto che attualmente sono presenti nel canale alcune attività di alaggio e varo, rimessaggio ed ormeggio imbarcazioni natanti, svolte da soggetti privati con concessione demaniale marittima; la consistenza delle attività presenti è difficilmente quantificabile, comunque non inferiore alle 300 unità.

Punti ormeggio richiesti: 200 circa

3. Foce del Fiume Albegna

La zona compresa tra la foce del fiume Albegna e il ponte sulla strada Aurelia insiste in area demaniale marittima.

Si premette che detta perimetrazione, effettuata tra gli anni 1996-1998, ha determinato il passaggio delle competenze amministrative dal Demanio Idrico al Demanio Marittimo. La concessione demaniale originariamente rilasciata dal Genio Civile (destinata a ormeggio mediante posizionamento di pontili galleggianti), successivamente al passaggio di competenze amministrative di dette aree, non è stata più rinnovata dalla Capitaneria di Porto di Livorno. Come espresso anche nelle risposte alle osservazioni poste dai concessionari al *Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo ed aree retrostanti per Servizi ed Attrezzature*, l'Amministrazione comunale ha fatto rilevare che, a seguito del trasferimento delle competenze amministrative in materia di gestione del demanio marittimo, non ha mai ricevuto dagli enti precedentemente competenti alcuna documentazione attestante il legittimo rilascio di concessioni sulla foce dell'Albegna. In ordine alla problematica rilevata l'amministrazione comunale di Orbetello, convocata dalla Capitaneria di Porto di Livorno alla conferenza dei servizi del 26/01/2005 per la definizione dell'istanza di rinnovo della concessione per mantenere in foce del fiume Albegna un pontile galleggiante, ha comunque espresso parere contrario al rinnovo della concessione.

Ai fini della determinazione del fabbisogno di posti ormeggio nel litorale della costa orbetellana, nella zona della foce del fiume Albegna si è accertato che alla data del luglio 2004 i natanti presenti erano circa 140-170, come confermato dalla consistenza della concessione demaniale oggetto di osservazione e diniego da parte dell'amministrazione comunale in sede di conferenza dei servizi e nell'adozione dello stesso *Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo ed aree retrostanti per Servizi ed Attrezzature*.

L'utilizzo dell'ormeggio alla foce è temporaneo (da giugno a ottobre) e si rivolge ad un'utenza che predilige come punti di destinazione la zona a nord lungo il litorale del Parco Regionale della Maremma, la zona di Monte Argentario versante isola del Giglio, la stessa Isola del Giglio e isola di Giannutri.

Viste le ripetute e molteplici richieste presentate prevalentemente dai residenti e dai frequentatori dei campeggi per "l'occupazione stagionale di specchio acqueo per pontili galleggianti per l'ormeggio di natanti da diporto" in zona alveo sinistro del fiume Albegna, nella zona compresa tra la foce del fiume Albegna e il ponte sulla strada Aurelia, e visto l'iter ancora non concluso della variante di cui in oggetto, l'Amministrazione Comunale si è trovata costretta ad affrontare temporaneamente la problematica dell'assenza di adeguati punti di ormeggio. Pertanto, con Del.G.M. n. 180 del 26 maggio 2008, l'A.C. ha autorizzato – in misura straordinaria per l'anno 2008 - l'occupazione temporanea di aree demaniali marittime a terra e degli specchi acquei per servizi di ormeggio per nautica da diporto alla foce dell'Albegna ai sensi dell'art. 30 del Regolamento di Gestione del Demanio marittimo.

Si ritiene necessario regolamentare la zona in questione, cercando di allontanare gli ormeggi dalla foce per dar loro una definizione urbanistica all'interno del tratto tra la ferrovia ed il mare.

In virtù di quanto sopra si deduce un'esigenza di almeno 150 punti ormeggio

4. Zona di Ansedonia

Il Piano del Demanio Marittimo ha riconvertito una precedente concessione demaniale per alaggio e varo di natanti, prevedendo la nuova destinazione ad uso balneare (arenile per posa ombrelloni e sedie a sdraio). La precedente attività consentiva l'alaggio ed il varo di circa n. 100 piccoli natanti. Si è rilevato che l'utenza era indirizzata per il 60% circa alla popolazione non residente nel comune e che il punto di destinazione dei diportisti è la costa sud orientale di Monte Argentario e l'Isola del Giglio e isola di Giannutri.

Punti ormeggio richiesti: 100 circa

Fabbisogno complessivo di ormeggi: Conclusioni

Dal quadro del fabbisogno di posti ormeggio destinati al diportismo minore nel litorale orbetellano, si ipotizza una richiesta complessiva massima (durante il periodo estivo) pari a circa 800-900 posti. Si consideri inoltre che:

- § nel corso degli anni si è accertato che il 20% circa della richiesta resta comunque disattesa (130 posti c.ca) anche dalle possibilità offerte -in modo temporaneo- con le ordinanze sindacali;
- § che l'utenza è rivolta a diportisti che per il 60% circa sono residenti nel Comune di Orbetello;
- § che l'utenza predilige come punti di destinazione la zona a nord lungo il litorale del Parco Regionale della Maremma, la zona di Monte Argentario lato versante isola del Giglio, l'Isola del Giglio e isola di Giannutri;

Dall'analisi di cui sopra e tenuto conto della posizione baricentrica della foce del fiume Albegna nel particolare contesto del litorale orbetellano, l'A.C. ritiene congruo sopperire parzialmente alla carenza di ormeggi per il *diportismo nautico minore* nelle zone individuate dalla presente variante.

Come confermato anche dalla Relazione di Incidenza allegata alla presente variante, la presenza di imbarcazioni da diporto che sostano nel canale e nel tratto del fiume Albegna tra l'Aurelia ed il mare costituisce una forma di disordine e degrado in una zona ricadente all'interno e nelle immediate vicinanze del SIR 126. Nel tratto in questione l'attività di ormeggio delle imbarcazioni, comportante l'attività di assistenza di alaggio e varo delle medesime, oltre a servizi e attrezzature sulle aree a terra, non risulta compatibile con la fragilità dell'area. Gran parte dell'area a terra fronteggiante il tratto dell'Albegna in questione, inoltre, è costituita da arenile sabbioso, in larga parte individuata come A.R.P.A. (Aree a Rilevante Pregio Ambientale), quindi sottoposta a particolari limitazioni sull'uso dei suoli dal P.T.C. della Provincia di Grosseto.

Specchio acqueo e relative aree a terra alla foce del fiume Albegna, compresi tra il mare e il ponte della S.S. Aurelia, di competenza del demanio marittimo, sono pertanto sottoposti da parte dell'Amministrazione Comunale a divieto di attività di ormeggio di qualsiasi tipo e a tutela assoluta per le particolari caratteristiche ambientali e di paesaggio, in modo da eliminare tutte quelle azioni antropiche rilevanti, al fine di controllarne gli effetti, diretti ed indotti, quali il degrado idrogeologico e quello delle sponde del fiume in corrispondenza degli arenili sabbiosi oltre all'alterazione dei valori ambientali.

Quanto sopra equivale ad una pronuncia dichiarativa dell'amministrazione tesa, laddove eventuali concessioni vengano comunque legittimate e prorogate per un successivo periodo, a determinare la decadenza del concessionario dal rapporto di concessione.

Si richiama quanto sopra riportato relativamente alla delibera di Giunta Municipale che ha autorizzato, in deroga alla volontà espressa dal Piano di Utilizzo del Demanio vigente, per l'anno 2008 in misura straordinaria - l'occupazione temporanea di aree demaniali marittime a terra e degli specchi acqueei per servizi di ormeggio per nautica da diporto alla foce dell'Albegna ai sensi dell'art. 30 del Regolamento di Gestione del Demanio marittimo.

Con la messa a disposizione degli ormeggi e delle aree attrezzate, opportunamente segnalate e regolamentate, sarà possibile vietare utilizzi impropri in altre aree da lasciare integre. In linea con quanto espresso dal *Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo ed aree retrostanti per Servizi ed Attrezzature*, la variante persegue l'obiettivo di allontanamento delle imbarcazioni attualmente in sosta nelle immediatamente vicinanze del SIR 126 alla foce del fiume, rispondendo alla finalità di garantire il recupero dell'immagine urbana, la funzionalità e il decoro di siti altamente degradati, consentendo comunque la fruibilità della foce del fiume Albegna, sia sotto l'aspetto prettamente operativo che in quello dei servizi in genere di supporto all'attività nautica, migliorandone la qualità.

VALUTAZIONE IN MODO INTEGRATO DEGLI EFFETTI:

Nella fase attuale – Relazione di Sintesi – occorre descrivere le fasi del processo di valutazione svolte in corrispondenza con l'attività di elaborazione dello strumento di pianificazione territoriale:

- *i risultati delle valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana, la verifica di coerenza interna ed esterna*
- *la motivazione delle scelte e delle alternative ove sussistenti*
- *la definizione del sistema di monitoraggio finalizzato alla gestione dello strumento di pianificazione e alla valutazione del processo di attuazione delle azioni programmate.*

VINCOLISTICA:

L'AREA OGGETTO DI VARIANTE È INTERESSATA DAI SEGUENTI VINCOLI SOVRAORDINATI:

- *D.Lgs 42/2004 art. 134 (Vincolo Paesaggistico – ex L.1497/39)*

- D.Lgs 42/2004 art. 142 lett.c (ex L.431/85 – lett.c – 1500m dai corsi d'acqua)
- Fascia di rispetto ferroviario (ml 30) - D.M. 753/80-

L'INTERVENTO DISTA M 500 DAL PERIMETRO DEL SIR 126.

- *Sito di Interesse Regionale Laguna di Orbetello con precisione SIR-pSIC-ZPS*

CARATTERISTICHE DEGLI INTERVENTI PREVISTI, REQUISITI, MISURE DI MITIGAZIONE:

Come precedentemente affermato, gli interventi ammessi dalla presente variante non comportano manomissioni definitive sull'ambiente, in quanto prevedono solo un allestimento a carattere temporaneo stagionale da maggio a settembre di pontili galleggianti (ancorati al fondo mediante catene o tiranti elastici) alle cui spalle, sulla terraferma, saranno attrezzate aree per la sosta delle auto, dei carrelli per il trasporto delle imbarcazioni, per la guardiania ecc.. senza la realizzazione di strutture permanenti né impermeabilizzazione dei suoli. Le misure di mitigazione necessarie saranno pertanto limitate, vista la minima entità degli interventi.

Al fine di ridurre al minimo l'influenza antropica apportata dalla variante, in base alle osservazioni della Regione Toscana -DGRT 487 del 24.05.2004- e a quella della Provincia effettuata nella precedente fase successiva all'adozione dell'atto urbanistico (osservazione pervenuta con prot. 45460 del 29.12.03) si ritiene di modificare la variante eliminando la previsione di ormeggi sul lato destro del fiume, ammettendo esclusivamente sul lato sinistro la possibilità di pontili galleggianti e area sosta veicoli.

La Valutazione di Incidenza, parte integrante della presente variante, affronta in realtà la problematica della realizzazione di pontili su entrambe le sponde, come inizialmente previste.

In una prima fase, in seguito alle osservazioni provinciali, la proposta dell'amministrazione comunale voleva procedere confermando le previsioni su entrambe le sponde, limitando il numero di ormeggi sul lato sinistro e vietando sull'area retrostante a questo il posizionamento di strutture alcune, seppure temporanee e solo appoggiate a terra. L'alternativa come sopra descritta non eliminava però tutte le problematiche legate all'accessibilità dell'area, nonostante siano state realizzate opere di riqualificazione della viabilità con apposita corsia di decelerazione per l'ingresso alla sponda destra del fiume. La scelta definitiva, quindi, di ridurre la previsione oggetto di variante alla sola sponda sinistra, dimostra un processo di "valutazione" che prendendo atto degli effetti derivanti dagli interventi e scegliendo tra le varie alternative, ha perseguito quella più cautelativa.

DIMENSIONAMENTO:

L'intervento previsto dalla variante è volto ad ospitare esclusivamente il diportismo nautico minore (per una lunghezza massima natanti di ml 7,50): la larghezza standard degli ormeggi da realizzare sarà orientativamente di ml 3,00.

In funzione di quanto osservato dalla Regione Toscana con DGRT 487 del 24.05.2004 si chiarisce, e verranno integrate le NTA in tal senso, che non sono previsti, dalla variante, come approfondito anche dalla valutazione di incidenza allegata, interventi comportanti cambiamenti fisici del territorio. Per l'alaggio e varo delle imbarcazioni, potrà essere effettuato alla foce dell'Albegna - lato sinistro - o in alternativa potranno essere realizzati scivoli in struttura lignea e similari rimovibili a fine stagione e utilizzati impianti mobili per il sollevamento delle imbarcazioni

Non saranno realizzate infrastrutture o allacci fissi idonei a garantire approvvigionamento idrico, depurazione (non sono previsti smaltimenti né a terra, né in acqua, né nell'aria), o elettrico: per la disponibilità di energia elettrica o per la fornitura di acqua – anche per la guardiania o per il chiosco ristoro - sarà sufficiente il posizionamento di generatori o contenitori di accumulo acqua a carattere stagionale di piccole dimensioni e a carattere precario. La dotazione di attrezzatura antincendio di servizio all'ormeggio sarà anch'essa costituita da estintori ed eventuali accumuli di acqua comunque solo appoggiati a terra, senza allacci a impianto idrico. Per le aree a terra, come evidente dalle N.T.A. di variante, non è ammessa pavimentazione bitumata. I manufatti precari ammessi stagionalmente devono essere di tipo leggero, in struttura lignea, staccati da terra di almeno cm 50 al fine di garantire la permeabilità del suolo. Anche l'arredo urbano (panchine, chiosco per ristoro..) avrà carattere stagionale. Gli eventuali servizi igienici saranno di tipo chimico, senza scarico a terra o nella pubblica fognatura, da rimuovere a fine settembre. I progetti relativi agli interventi dovranno rispettare le indicazioni espresse nel masterPlan dei Porti – allegato del PIT Regionale – per i punti di ormeggio.

Le NTA di variante saranno integrate con approfondimenti sull'effettivo dimensionamento dei posti barca/auto: si modifica la norma di variante che vedeva disposti i pontili galleggianti parallelamente alla linea di costa del fiume e si rimanda al progetto la disposizione più appropriata, con dimensioni e caratteristiche come da MasterPlan dei Porto, all'interno però di un'area precisamente individuata nelle tavole e per un massimo specchio acqueo di mq 11.000.

Sebbene la conformità fisica delle due sponde e lo studio effettuato mediante relazione di incidenza consentirebbero la realizzazione di pontili su entrambe le sponde, come sopra esposto si tralascia la previsione sul lato destro.

La previsione individua un numero complessivo massimo di natanti per diportismo nautico minore pari a n.220

Visto il numero di imbarcazioni previste, è necessario destinare nelle immediate vicinanze aree a servizio dei diportisti per la sosta delle auto. Si calcola, per un corretto dimensionamento delle aree di sosta, la media di *1,25 posto auto per ogni imbarcazione*, e si procede con un dimensionamento atto a recepire un numero di piccoli natanti pari a 220. Calcolando la superficie in ragione di mq 25 per veicolo, incluse aree di manovra e corsie di percorrenza:

$$1,25 \times 220 = 275$$

◆ $\text{mq } 25 \times 275 = \text{mq } 6.875$

sarà necessario tener conto della sosta dei carrelli che normalmente vengono staccati dai veicoli di transito.

La superficie di manovra per ogni carrello deve essere considerata in mq 60. Considerando che tutte le imbarcazioni previste sono piccoli natanti su carrello, la superficie da considerare sarà:

◆ $\text{mq } 60 \times 275 = \text{mq } 16.500$

- sulla sponda sarà necessaria un'area, pari a mq $(6.875 + 16.500) = \text{mq } 23.375$

I disegni della variante saranno modificati in funzione del corretto dimensionamento di cui sopra. Visto il dimensionamento delle aree di sosta come sopra calcolate, si attribuisce un minimo ulteriore spazio per la localizzazione delle attrezzature stagionali appoggiate al suolo (manufatto guardiania, panchine, chiosco), ottenendo quindi un'area massima complessiva di mq 24.000

Ai fini di un corretto inserimento ambientale e paesaggistico degli interventi previsti è fatto obbligo di schermare le opere con barriere vegetazionali.

Per quanto relativo alle opere necessarie alla mitigazione degli effetti ambientali ed al ripristino dello stato dei luoghi una volta cessata l'attività stagionale, si ritiene che, vista la minima influenza sul sito degli interventi previsti, sarà sufficiente inserire tra le condizioni contenute dalla convenzione con i concessionari delle aree (l'area sarà data in concessione dalla Provincia o dal Comune dopo accordi con la stessa) l'obbligo di rimessa in pristino e risanamento ambientale per qualunque tipo di manomissione e/o alterazione accidentalmente causata all'ambiente.

Sarà inoltre previsto ed inserito nelle NTA, come da studio di valutazione ambientale, l'obbligo di inserimento del tratto di fiume oggetto di variante all'interno del piano di emergenza già valido per il tratto del fiume compreso tra l'Aurelia ed il mare: un piano di emergenza da attuare nel caso di uno sversamento in acqua o a terra di sostanze inquinanti quali idrocarburi o altri olii, per la salvaguardia del fiume Albegna e del vicino SIR. Specifiche misure di pronto intervento che prevedono la presenza sui pontili dove sono ormeggiate le imbarcazioni di un sistema di contenimento a panne assorbenti galleggianti da posizionare immediatamente nell'area di sversamento delle sostanze oleose al fine di un immediato e rapido assorbimento delle stesse.

In riferimento all'idoneità del corso d'acqua e alla profondità del fondale compatibilmente con la salvaguardia dell'attuale assetto morfologico e funzionale delle sponde, come richiesto dal parere della Regione di cui all'art. 13 della ex LRT 5/95, il Comune ha inviato al Consorzio Bonifica Osa Albegna, con lettera prot 34423 del 15.09.2005, contributi in merito all'attestazione dell'idoneità del corso d'acqua del fiume Albegna relativamente agli interventi previsti. Il Consorzio ha risposto – prot 34859 del 20.09.2005 – demandando la competenza in materia, ai sensi della LRT91/98, alla Provincia di Grosseto e contestualmente inoltrando la nostra richiesta alla Provincia di Grosseto – Settore Difesa del Suolo, Bonifica Idraulica – UO Autorizzazioni Idrauliche. Ad oggi non sono pervenuti dalla Provincia – UO Autorizzazioni Idrauliche - contributi specifici né pareri in merito alla nostra richiesta.

Le NTA prescrivono pertanto che il progetto sia supportato dal confronto e dalle autorizzazioni degli enti di competenza e che gli interventi garantiscano la salvaguardia dell'attuale assetto morfologico e funzionale delle sponde.

CONDIZIONI DI FRAGILITÀ DEL TERRITORIO:

Condizioni geologico-tecniche:

Come più dettagliatamente descritto nelle indagini geologico-tecniche di supporto alla presente variante, l'area oggetto di quest'ultima ricade in una pianura alluvionale caratterizzata da pendenze inferiori al 5%, dove sono pertanto assenti processi geomorfologici implicanti movimenti di massa attivi e /o quiescenti. Vista la situazione geomorfologica dell'area e il verificarsi di fenomeni di esondazione storici, l'intervento umano sull'area ha teso alla canalizzazione del corso d'acqua attraverso opere di difesa idraulica ponendolo in condizione di sicurezza idraulica; le difese spondali sono ad oggi in buono stato di manutenzione e funzionalità. Il comparto di interesse si pone pertanto in area sub-pianeggiante con evidenti alterazioni storiche e sostanzialmente stabile: *lo studio geologico tecnico non ha rilevato condizionamenti di tipo geomorfologico riguardo la fattibilità degli interventi in progetto.*

Dal punto di vista dell'inquadramento geologico, è stata rilevata un'unica unità litologica costituita da depositi alluvionali recenti e /o attuali. Sono di pari passo state analizzate la caratterizzazione litotecnica e idrogeologica per ottenere analisi della pericolosità geologica dell'area.

Lo studio in esame mette in evidenza una *pericolosità geologica media 3 ed una classe 3 di pericolosità media idraulica.* Solo la zona in cui è prevista la realizzazione dei pontili ricade in ambito A1. L'area retrostante i pontili ricade, invece, al di fuori dell'ambito A1 "di assoluta tutela del corso d'acqua", bensì all'interno dell'ambito B (ex Del.C.R. 230/94). Quindi:

- *ambito A1: ambito dei pontili temporanei*
- *ambito di pericolosità idraulica B/3 media: per la porzione territoriale da destinare ad area di sosta*

Lo studio geologico tecnico ottiene, mediante la sovrapposizione delle carte delle pericolosità con le destinazioni previste dalla variante, la carta del rischio per la fattibilità degli interventi:

risulta che per l'incidenza sul terreno e sull'assetto morfologico ed idraulico le opere risultano di scarsa rilevanza visto che non si prevedono modifiche morfologiche di alcun tipo e che i pontili sono a carattere temporaneo: **fattibilità condizionata 3.**

Gli interventi risultano condizionati a :

- MIGLIORAMENTO E ADEGUAMENTO DELLA RETE DEGLI IMPLUVI MINORI ALLE OPERE IN PROGETTO PER NON AVERE DIFFICOLTÀ DI DRENAGGIO SUPERFICIALE;
- REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI AI SENSI DELLA NORMATIVA VIGENTE E AL D.M. 11.03.88

Condizioni della viabilità:

La viabilità principale è attualmente costituita dagli svincoli esistenti sulla S.S. 1 Aurelia: per giungere alla riva sinistra del fiume occorre passare dal centro abitato di Albinia, entrare in Via della Pace e da qui prendere il ponticino sul canale principale di bonifica n. 6 proseguendo all'interno della vasta area che giunge fino alla zona individuata dalla variante quale area di sosta. Il ponte sul canale principale di bonifica n. 6 ed il punto di innesto con l'attuale Via della Pace dovranno essere opportunamente adeguati (vedere NTA) al fine di garantire una viabilità che consenta l'ingresso in sicurezza dei mezzi e dei carrelli.

E' agli atti del Comune di Orbetello la progettazione definitiva degli interventi connessi alla "variante alla Strada Statale S.S. 74 'Maremmana' " e alla soppressione dell'attuale passaggio a livello, tra cui la realizzazione del sottovia carrabile con raccordo alla viabilità esistente in prossimità dell'asse ferroviario e dell'area oggetto di variante: questo raccordo costituirà un ulteriore accesso all'area, alternativa al tracciato attualmente esistente passante internamente al centro abitato di Albinia.

Oltre all'adeguamento della viabilità di accesso all'area sopra descritta, le NTA di variante prescrivono che il progetto unitario dell'intervento contenga adeguato attraversamento sul canale principale di bonifica n. 4, mediante previsione e realizzazione di massimo due passerelle in struttura leggera, legno o similare, da rimuovere facilmente nei periodi di piena e che colleghi l'area di sosta alla sponda sinistra del fiume Albegna.

Tutti gli interventi di adeguamento della viabilità, contenuti nel progetto unitario dell'intervento, devono prendere atto delle infrastrutture esistenti e di quelle in fase di progettazione, del sovrappasso ferroviario e dell'Aurelia, oltre al sottopasso della ferrovia. L'attuazione degli interventi di adeguamento della viabilità dovrà essere prioritaria o contestuale alla realizzazione degli ulteriori interventi previsti dalla variante.

DESCRIZIONE DELLE AZIONI DI TRASFORMAZIONE PREVISTE DAL PIANO

Si è proceduto con le informazioni relative all'impatto delle trasformazioni previste dalla variante sulle componenti ambientali, quali indicatori della pressione degli interventi sulle risorse ambientali del territorio, con la creazione di liste di controllo, infine incrociando le condizioni di pressione con le condizioni di fragilità del territorio interessato dagli interventi.

Per gli aspetti che hanno evidenziato maggiore criticità, compatibilmente con la disponibilità di informazioni, si è cercato di stimare l'impatto complessivo del piano al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni. Sulla base della stima del carico derivante dalle trasformazioni si sono individuate condizioni alla trasformabilità .

LE AZIONI DI TRASFORMAZIONE PREVISTE DALLA VARIANTE VENGONO SINTETIZZATE NELLA TABELLA CHE SEGUE:

N	Localizzazione	Denominazione	Destinazione
		Variante per ormeggi e sosta veicoli stagionali in loc. Albinia	
	Lato destro del fiume Albegna compreso tra Aurelia e ferrovia		Previsione eliminata viste le criticità emerse dal punto di vista della viabilità di ingresso all'area e al contrasto con il PTC
	Lato sinistro del fiume Albegna compreso tra Aurelia e ferrovia		<u>Zona F5.1.1.1</u> con possibilità di installazione di pontili galleggianti stagionali + Area retrostante destinata ad <u>area di sosta</u> stagionale di servizio ai pontili con piccole strutture temporanee

Localizzazione

Lato sinistro del fiume Albegna compreso tra Aurelia e ferrovia

Interventi previsti

Zona F5.1.1.1 con possibilità di installazione di pontili galleggianti stagionali: specchio acqueo mq 11.000

+

Area retrostante destinata ad area di sosta stagionale di servizio ai pontili: mq 24.000 circa

Altri interventi connessi

- ◆ alternativa di accesso all'area oggetto di variante mediante svincolo previsto da progetto definitivo RFI relativo agli interventi connessi alla variante alla SS. Maremmana,
- ◆ Adeguamento dell'attuale ponte di ingresso all'area di sosta dall'Albinia, sul canale principale n. 6
- ◆ Realizzazione massimo due passerelle lignee o similari sul canale principale di bonifica n. 4, per il collegamento alla sponda sinistra del fiume Albegna
- ◆ Installazione di massimo due manufatti leggeri temporanei (di S.U.L. non superiore a mq 25,00 cad. e di h max ml 3,50) in struttura lignea per lo svolgimento di guardiania diurna, chiosco per distribuzione bevande, staccati da piano di campagna e da rimuovere una volta finita la stagione.
- ◆ Installazione solo stagionale di servizio igienico senza scarico a terra o in pubblica fognatura
- ◆ Installazione di arredo urbano (panchine...) e deposito acqua (per servizi quali chiosco o normativa antincendio), a carattere temporaneo, da rimuovere a fine stagione

Risorse:

ACQUA	Acquedotto	Non sono previsti nuovi allacci
	Fognatura bianca e nera	Non sono previsti nuovi allacci. Previsto servizio igienico senza scarico a terra o in pubblica fognatura
ARIA		
ENERGIA	Metano:	Non sono previsti nuovi allacci
	Rete elettrica	Non sono previsti allacci stabili, ma solo un generatore

SUOLO E SOTTOSUOLO	Vincoli	Indicazioni come da analisi geologica
	MasterPlan dei Porti	In riferimento all'Allegato II del MasterPlan dei Porti si ribadisce la temporaneità dell'intervento e pertanto il rispetto delle indicazioni relative agli Standard Ambientali sarà riferito ai reali "effetti" derivanti dall'intervento, e non verranno pertanto prese in esame le indicazioni del MasterPlan relative a: raccolta delle acque mediante collettore, raccolta acque oleose.. Sono infatti vietate opere di manutenzione delle imbarcazioni nelle aree a terra, è fatto divieto di pernottare nelle imbarcazioni ormeggiate, è vietato scaricare rifiuti solidi o liquidi in acqua, non sono previsti impianti o allacci stabili ..
	Indice di occupazione dei manufatti	Previsione di due manufatti temporanei di S.U.L. mq 25 cad.max, servizio igienico, arredo urbano a carattere temporaneo, eventuale contenitore per deposito acqua
RIFIUTI	Produzione di rifiuti urbani	Previsione cassonetti per la raccolta differenziata nel rapporto di 1 ogni 50 posti barca, come da allegato II del MasterPlan dei Porti
PAESAGGIO	Inserimento ambientale	Minimo impatto, vista la stagionalità degli interventi previsti. Prescrizione di utilizzo di materiale ligneo o similare. E' comunque d'obbligo la schermatura con barriere vegetazionali.

LIVELLO DELLE CONOSCENZE AMBIENTALI

Il livello delle conoscenze relative ai sistemi ambientali, acquisite nel corso dell'elaborazione del quadro conoscitivo del Piano Strutturale e desunte dalle informazioni contenute nelle liste precedenti, è sintetizzato nella tabella seguente:

Sistema	1	2
Acqua	++	++
Aria	+	+
Clima	0	0
Energia	++	++
Rifiuti	++	++
Suolo e sottosuolo	++	++
Paesaggio	++	++

--	livello molto negativo	+	livello sufficiente
-	livello negativo	++	livello buono
0	poco rilevante	?	indeterminato

ELEMENTI DI CRITICITÀ DELLE RISORSE

Incrociando il sistema delle conoscenze, sintetizzato nella tabella precedente, con l'esame delle trasformazioni previste e con i principali elementi di fragilità del territorio, è possibile ipotizzare un sistema di criticità delle risorse.

Questo sistema ci permette di individuare alcuni elementi di criticità del piano, ovvero elementi per i quali vi siano impatti elevati su risorse scarse o su sistemi ambientali fragili.

Questi elementi di criticità possono essere sintetizzati nella tabella che segue:

Sistema	IMPATTO
Acqua	+
Aria	0
Clima	0
Energia	0
Rifiuti	+
Suolo e sottosuolo	0
Paesaggio	+

+++	impatto molto elevato
++	impatto elevato
+	impatto contenuto
0	impatto scarso

Da questa analisi emerge come non vi siano criticità particolari di alcun tipo legate agli interventi previsti dalla variante in oggetto.

L'unica "criticità" è quella relativo alla necessità di eventuali adeguamenti dell'accessibilità all'area, tutti previsti nelle Norme di Variante, al fine di arrecare il minor disagio, anche alle abitazioni esistenti in prossimità dell'ingresso all'area, dovuto all'incremento di traffico stagionale, limitando cioè gli eventuali "effetti sociali e sulla salute umana". Si presume che il carico urbanistico relativo alla quantità di traffico veicolare sarà limitato ai soli momenti di allagio delle imbarcazioni in acqua, pertanto di minima entità.

Come già descritto in precedenza, gli interventi previsti dalla variante non comporteranno Incremento del fabbisogno idrico, elettrico, o dell'afflusso in fognatura.

QUADRO RIASSUNTIVO OPPORTUNITÀ/CRITICITÀ:

Valutazione obiettivo: opportunità/criticità	
OPPORTUNITÀ	<ul style="list-style-type: none"> - Soluzione a problemi ricorrenti e privi di regolamentazione legati all'aggressione stagionale della costa in relazione alle forme del turismo balneare e nautico - Allontanamento delle attuali imbarcazioni dalla Foce dell'Albegna – in area SIR - - Regolamentazione di un'offerta adeguata sul territorio distinta per tipologia di natanti - Interventi leggeri, stagionali, che non arrechino trasformazioni permanenti sul territorio - riqualificazione e mantenimento dell'area
CRITICITÀ	<p><u>Effetti di pressione sulle risorse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - non emergono problematiche dal punto di vista geologico e idraulico, come deducibile dalle indagini geologico-tecniche allegate alla variante urbanistica, vista la stagionalità e la temporaneità degli interventi. - incremento traffico veicolare stagionale nei periodi di allaggio e varo: necessità adeguamenti viari - possibili manomissioni accidentalmente provocate nei periodi di utilizzo: in norma è fatto obbligo di rimessa in pristino e risanamento ambientale (cauzione fidejussoria) - possibili sversamenti in acqua di sostanze inquinanti: predisposizione di piano di emergenza con specifiche misure di pronto intervento (sistema di contenimento a panne assorbenti galleggianti)
<i>dati a disposizione</i>	<ul style="list-style-type: none"> - approfondimenti di supporto alla variante urbanistica oltre al quadro conoscitivo del P.S.. Valutazione di incidenza, vista la vicinanza del SIR, che fornisce un giudizio positivo all'intervento, migliorativo rispetto all'attuale situazione di occupazione dell'area alla foce dell'Albegna

<i>dati da approfondire</i>	<ul style="list-style-type: none"> - le NTA prescrivono che il progetto sia supportato dalle autorizzazioni degli Enti competenti e dall'adeguato confronto con gli stessi in merito agli aspetti e alle conoscenze acquisite (... saggi nell'alveo del fiume, studi del deflusso in caso di eventi di piena) per il diritto di utilizzo stagionale
-----------------------------	--

COERENZA DEGLI OBIETTIVI DELLO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE IN FORMAZIONE RISPETTO AGLI ALTRI STRUMENTI:

COERENZA INTERNA:

Il Comune di Orbetello è dotato di una Variante Generale al Piano Regolatore approvata con prescrizioni e stralci dalla Regione Toscana con Del. G. R. T. n°1283 del 15/11/1999, della quale il Consiglio Comunale ha preso atto con Del. n°43 del 12.06.2000. Con Del. C.C. n°16 del 19/03/2007 il Comune di Orbetello ha approvato inoltre il Piano Strutturale.

Dal punto di vista urbanistico, il tratto oggetto di Variante è inserito all'interno della Variante per le zone agricole come *sottozona E5.4 alluvionale Albegna ad esclusiva funzione agricola* - normata dalla "variante per le aree con prevalente funzione agricola" approvata con Del.C.C. n. 10 del 30.01.2004.

La presente variante urbanistica necessita al fine di individuare l'area come zona F5.1.1.1, zona destinata ad ormeggi temporanei per natanti di piccole dimensioni.

L'area oggetto di variante è inoltre individuata dal Piano Strutturale nell' "UTOE 3 "della Piana Centrale", soggetta all'art. 17 della Disciplina dello stesso, che coerentemente con gli obiettivi ella presente variante cita:

... "attività industriali e artigianali e del commercio, servizi

- *conferma di pontili stagionali ed aree attrezzate sul lato sinistro del fiume Albegna (come da variante adottata con Del.C.C. n. 58 del 29.09.2003), "....*

Gli obiettivi della presente Variante sono pertanto in conformità con il P.S.

COERENZA ESTERNA:

Gli obiettivi della presente Variante sono in conformità con gli altri strumenti della pianificazione di cui all'art. 9 della L1/05 PTC e PIT:

In riferimento alla coerenza con i contenuti espressi dal P.T.C. si fa presente che la Variante Generale al Piano Regolatore approvata con prescrizioni e stralci dalla Regione Toscana con Del. G. R. T. n°1283 del 15/11/1999, della quale il Consiglio Comunale ha preso atto con Del. n°43 del 12.06.2000, ed il Piano Strutturale, approvato con Del. C.C. n°16 del 19/03/2007, prendono atto e risultano coerenti con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

La presente Variante accoglie lo stralcio indicato dall'osservazione della Provincia che si esprimeva sulle previsioni sul lato destro del fiume ritenute incompatibili con l'art. 13 del PTC [(art. 13 c. 10 delle norme)"...all'interno dei tomboli costieri o dei sistemi dunali.. i Comuni inibiranno l'utilizzazione per fini di ormeggio o per punti di attracco con o senza opere...tale destinazione è fatta salva...per i punti di ormeggio previsti con varianti urbanistiche che utilizzeranno strutture idrauliche artificiali o corsi d'acqua naturali regimati ricadenti in aree già antropizzate ed urbanizzate."] perché inserite in un contesto non urbanizzato e non antropizzato, oltre che con l'art. 27 (commi 6 e 7) del PTC, relativo alle previsioni di crescita insediativa. Pertanto la variante è attualmente conforme agli obiettivi sopra citati.

Verifica di coerenza con il P.I.T. approvato con D.G.R.T. n°72 del 24 luglio 2007:

Il Master Plan dei Porti – allegato del PIT, cita quanto di seguito:

Articolo 10 – Punti di ormeggio

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio comunale disciplinano i punti di ormeggio in base ai criteri di tutela ambientale, di sicurezza della navigazione e degli effetti prodotti sul sistema complessivo delle risorse territoriali.

2. I comuni, nell'ambito del piano strutturale individuano le aree a mare e/o fluviali da dedicare agli ormeggi come risposta al fabbisogno locale con strutture funzionali alla nautica, a basso impatto ambientale e a basso costo comprese

le attrezzature minori per piccole imbarcazioni da diporto (quali campi boe, pontili, spiagge attrezzate, posti barca a secco, etc);

3. I comuni operano una ricognizione dei posti barca presenti tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate e promuovono la riqualificazione degli ormeggi incentivando forme di gestione unitaria di tali attrezzature funzionali alla nautica al fine di poter garantire agli utenti un livello adeguato di servizi.

4. Ai fini della disciplina di cui al comma 1 si applicano i seguenti criteri:

a) i punti di ormeggio possono essere realizzati sulle foci dei fossi, canali o fiumi ricorrendo esclusivamente alla risagomatura e sistemazione delle sponde senza arrecare pregiudizio ad eventuali attività di balneazione presenti;

b) l'agibilità della foce a mare non dovrà incidere negativamente sull'erosione costiera;

c) la predisposizione di aste di ormeggio dovrà essere effettuata senza alterare o compromettere valori ambientali o risorse archeologiche eventualmente presenti sui fondali;

d) la collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto tali attrezzature dovranno essere disposte in modo da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti;

e) l'accessibilità ai punti di ormeggio deve essere garantita da una viabilità carrabile connessa alla rete viaria principale sulla quale possano transitare agevolmente e senza intralcio i mezzi di soccorso;

f) per agevolare le operazioni di posa in acqua e di rimessa a terra delle imbarcazioni dovranno essere presenti uno scivolo di alaggio ed impianti fissi o mobili per il sollevamento delle imbarcazioni;

g) in aree a forte concentrazione di ormeggi deve essere garantito l'accesso a servizi igienici collettivi nel numero e con le modalità di cui all'articolo 16 dell'allegato II;

h) le aree a parcheggio, nel rispetto degli standard previsti dal successivo Capo IV dell'allegato II, dovranno essere reperite in prossimità degli ormeggi o in aree limitrofe; in ogni caso devono essere garantiti gli spazi per il deposito dei carrelli.

5. La realizzazione di nuovi punti di ormeggio e l'ampliamento degli esistenti non può essere disgiunta dalla localizzazione delle attrezzature essenziali a garantire una corretta gestione ambientale delle risorse. E' pertanto necessario il rispetto degli standard ambientali di cui al successivo Capo III dell'allegato II quanto alla raccolta di rifiuti solidi, delle acque nere e oleose, degli oli usati.

Allegato II del MasterPlan dei Porti

Capo III STANDARD AMBIENTALI

Art. 11 - Raccolta rifiuti solidi

1. Si ritiene necessario prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m3 nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

2. Si ritiene necessario prevedere lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

Art. 12 - Raccolta delle acque

1. E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.

2. Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate – per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento.

Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni si prevede che:

– quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;

– quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione;

– in entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.

– il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

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

Art. 13 - Raccolta oli usati

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

Art.14 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine

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

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

La presente variante prescrive indicazioni di tutela del territorio, fa divieto di tutti gli interventi che possano produrre effetti permanenti e specifica che il progetto deve attenersi al rispetto delle indicazioni e direttive dettate dal MasterPlan dei Porti. Si chiarisce comunque che vista la temporaneità dell'intervento, questo non incide su molti dei punti affrontati dall'Allegato II MasterPlan dei Porti - Standard Ambientali. Si prescrive comunque che il progetto dell'intervento sia supportato dal confronto con gli Enti competenti e dalle necessarie autorizzazioni.

E' rispettata la coerenza anche con quanto indicato all'art. 36 del PIT "Lo Statuto del territorio toscano. Misure di salvaguardia" ed esplicitato nella circolare regionale "Misure di salvaguardia del PIT - aspetti applicativi". Ai sensi dell'art. 36 c. 1 lettera b) del PIT è verificata e accertata "la coerenza delle previsioni in parola ai principi, agli obiettivi e alle prescrizioni del PIT".

Si fa presente inoltre che il Comune ha approvato in Giunta Comunale, ai sensi di quanto disposto dalla DGRT n. 777 del 05.11.2007, un atto di ricognizione tecnica che esprime la coerenza tra gli strumenti della pianificazione territoriale Piano di Indirizzo Territoriale Regionale - Piano Strutturale con il PRG vigente e la L.R.T. 1/05 e i relativi regolamenti di attuazione.

Relativamente al Quadro Conoscitivo del Piano Strutturale a cui la Variante in oggetto fa riferimento, si fa presente che sono disponibili tutti gli studi già effettuati per la formazione dello stesso. Considerato che la Variante in oggetto apporta minime variazioni che non comportano effetti territoriali né mutazioni sostanziali allo scenario della pianificazione comunale, i dati a disposizione risultano più che esaurienti al fine della procedura in oggetto.

La presente fase relativa alla Valutazione integrata sarà messa a disposizione dei cittadini ai sensi del regolamento 4/R/2007 artt. 10 e 12

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Silvia Viviani