

Comune di Castiglione della Pescaia
Provincia di Grosseto

PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA

ART. 45 - UTOE 1 DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA - DEL PIANO STRUTTURALE COMUNALE

ART. 13 COMMA 10 - ZONA D9 - ZONA DEL PORTO CANALE DI CASTIGLIONE - DEL REGOLAMENTO
URBANISTICO COMUNALE

ART. 86 DELLA LEGGE REGIONALE TOSCANA 10 NOVEMBRE 2014 N. 65 E S.M.I.

AVVIO DEL PROCEDIMENTO

ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014.

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

AGOSTO 2021

Responsabile del Progetto: dott. ing. Donatella Orlandi

*Collaboratori per la progettazione: dott. arch. Riccardo Cherubini - geom. Marcello Saletti - geom.
Federico Turci*

Responsabile del Procedimento: ing. Donatella Orlandi

Garante dell'informazione e della partecipazione: dott.ssa Giorgia Giannini

SOMMARIO

1 - Premessa	2
2 - Quadro conoscitivo: Il contesto e l'area oggetto del piano	3
2.1 Quadro normativo	3
2.2 L'ambito di riferimento.....	6
2.3 Il Contesto paesaggistico-ambientale	7
2.4 Aspetti di natura idrogeologica	7
3 - Gli obiettivi e le finalità. I contenuti del piano.	8
3.1 Obiettivi e finalità del piano.....	8
3.2 Contenuti del piano	9
4 - Previsioni degli effetti territoriali attesi compresi quelli paesaggistici	11
4.1 Effetti sulle componenti paesaggistiche	11
4.2 Effetti sulle altre componenti ambientali	17
4.3 Previsioni sugli effetti territoriali.	18
5 - Indicazioni degli enti ed organi pubblici competenti	18
6 - Iter procedurale	19
7 - Conclusioni	19

1 - Premessa

Il presente piano si forma in attuazione dello strumento urbanistico vigente, in conformità a quanto disciplinato dalla Regione Toscana nel Masterplan “La rete dei porti toscani” ed alla luce degli esiti dello studio condotto nel 2019/2020 dalla regione e che ha portato all’approvazione, con Delibera del Consiglio Regionale n. 9 del 12/02/2020 del documento di aggiornamento del Quadro Conoscitivo del Masterplan “La rete dei porti toscani”.

La normativa di riferimento è quella della l.r.t. 65/2014 e s.m.i. con particolare riferimento all’art. 86 ed agli artt. 111 e seguenti.

Lo strumento urbanistico comunale vigente disciplina nel Piano Strutturale, all’interno della UTOE 1 di Castiglione della Pescaia, lo sviluppo e la riqualificazione dell’area portuale di Castiglione della Pescaia.

Il Regolamento Urbanistico, all’articolo 13 comma 10 - Zona D9 - Zona del Porto Canale di Castiglione, semplicemente indica il perimetro dell’area portuale e ne rinvia la disciplina all’approvazione di un piano regolatore portuale che dovrà essere redatto in coerenza con gli indirizzi del Piano Strutturale Comunale e con il PIT, specificatamente con i contenuti del Masterplan.

Il Piano Territoriale di Coordinamento vigente della provincia di Grosseto, in linea con il Masterplan regionale vigente all’epoca della sua approvazione, individua il porto di Castiglione della Pescaia come approdo turistico e per esso promuove, all’art. 33 delle norme, la riqualificazione.

Il masterplan “La rete dei porti toscani”, allegato al Piano di indirizzo territoriale regionale, classifica il porto di Castiglione come ormeggio che ha le potenzialità per divenire porto turistico.

Il documento di aggiornamento del quadro conoscitivo del masterplan “La rete dei porti toscani” approvato dal consiglio regionale toscano con delibera n. 9 in data 12/02/2020, classifica l’area portuale di Castiglione come ormeggio/porto turistico, ne individua le funzioni: nautica sociale, diportismo nautico, pesca professionale, noleggio e locazione, pesca turismo, cantieristica, ecc, denunciando altresì le esistenti carenze per quanto riguarda il rispetto degli standard nautici, ambientali e di servizi per attrezzature di base a terra.

Il porto canale di Castiglione della Pescaia, sebbene ospiti numerose funzioni, non è mai stato dotato di un piano regolatore portuale. Risulta pertanto privo di una disciplina che possa attuare le previsioni degli strumenti urbanistici comunali, provinciali e regionali. La mancanza di un piano regolatore, inoltre, ha comportato l’impossibilità di effettuare interventi che andassero oltre la ordinaria manutenzione, sia per quanto riguarda le opere a terra, che per quelle a mare.

Pertanto, stante la carenza rilevata negli standard in relazione alle concessioni attuali, è divenuto urgente ed improcrastinabile, l’avvio del procedimento per la approvazione di

un piano regolatore portuale che possa disciplinare attività ed interventi di adeguamento nell'intero ambito.

Il perimetro dell'area portuale individuato dallo strumento urbanistico ricomprende al suo interno, oltre al porto canale, anche l'asta terminale del fiume Bruna posta a monte del ponte Giorgini, già utilizzata come ormeggio per imbarcazioni da diporto. Comprende altresì le aree a terra poste tra l'abitato, la strada provinciale del Padule, il torrente Valle ed il fiume Bruna.

Il primo piano regolatore portuale per il quale la presente costituisce relazione esplicativa all'avvio, si pone i seguenti obiettivi:

- Individuazione e regolamentazione di tutte le funzioni presenti all'interno dell'area portuale;
- Individuazione e progettazione degli interventi necessari per il ripristino della piena funzionalità del porto;
- Adeguamento degli standard alle normative di riferimento.

Quanto sopra sarà portato avanti avvalendosi di studi specifici di settore tesi alla individuazione degli interventi da prevedere per il ripristino ed il mantenimento della piena funzionalità del porto ed alla loro compatibilità paesaggistica, ambientale ed archeologica.

Oltre a quanto sopra il piano regolatore dovrà promuovere una complessiva riqualificazione delle strutture e delle attività presenti nell'ambito portuale, in modo da mantenere, e migliorare ove possibile, lo stretto legame con l'abitato di Castiglione, che rappresenta una peculiarità di questo porto canale le cui banchine sono contigue al centro storico del paese.

2 - Quadro conoscitivo: Il contesto e l'area oggetto del piano

2.1 Quadro normativo

Il presente piano regolatore portuale è redatto nel rispetto del Piano strutturale comunale, approvato da ultimo con delibera C.C. n. 20/2014 e del Regolamento urbanistico comunale approvato con le delibere C.C. 57/2014 e 50/2015.

Con successiva deliberazione C.C. n. 109 del 20 novembre 2018, avente ad oggetto *“Regolamento Urbanistico Comunale vigente. Rettifica errori materiali ai sensi dell'art. 21 della l.r.t. 65/2014”*, è stato rettificato il perimetro dell'ambito portuale, uniformandolo a quello individuato del piano strutturale vigente.

Sono state poi adottate ed approvate ulteriori varianti al regolamento urbanistico, nel periodo di vigenza, ma non hanno avuto ad oggetto l'area portuale di Castiglione.

Le norme di riferimento, contenute all'interno dell'art. 45 delle Norme di Piano strutturale vigente, sono quelle che di seguito si riportano, con la precisazione che il piano strutturale individua come subutoe della nautica l'ambito portuale di Castiglione:

a. Subutoe della nautica

La riqualificazione e il potenziamento del “Porto” di Castiglione della Pescaia, in coerenza con il Piano Regionale dei Porti e approdi turistici di cui al P.I.T.,

modificata dalla LR 1/05, strettamente integrato e correlato al sistema insediativo di particolare pregio e valore urbanistico; il Regolamento Urbanistico dovrà perseguire ed attuare un progetto complessivo della sub-utote dei servizi per la nautica attraverso un piano complesso misurato, in modo da dare complessivamente e unitariamente al centro urbano e al sistema turistico-portuale una nuova e forte identità nell'ambito della ineguagliabile cornice storico, culturale paesaggistica ed ambientale del luogo e stabilire la temporalità funzionale degli interventi per singola sub-unità secondo i seguenti indirizzi:

- *il nuovo “porto” insieme alla città costituisce e dovrà costituire la filiera della qualificazione e dello sviluppo turistico, socio-economico della costa sud di Castiglione, per cui gli interventi previsti dovranno essere diretti alla attuazione programmatica e temporale del tessuto urbano, in modo da verificarne la fattibilità in termini economico-finanziari e infrastrutturali.*
- *L'ambito di intervento è costituito da una vasta area che comprende varie funzioni in essere che devono essere rivalutate e rivitalizzante in un insieme organico tenendo di conto complessivamente anche dell'ambito e funzioni circostanti sia degli insediamenti che delle aree e immobili di valore storico, culturale e naturalistico.*
- *Il piano regolatore del “Porto” dovrà prevedere la complessiva riqualificazione della sub-utote e prevedere un numero di posti barca massimo di 800 di cui 300 posti barca, compreso quelli riservati alla flotta peschereccia nelle unità della darsena a mare e del porto canale, e di 500 posti barca nella darsena interna e nel porto canale ubicata a margine della viabilità di via Cassiopea e la via del Padule. Sono consentiti nell'unità del Bruna ormeggi stagionali per piccoli natanti fino ad un massimo di 300 posti barca.*
- *Per il miglioramento della mobilità infrastrutturale è necessaria la realizzazione di una viabilità che sostituisca l'attuale collegamento, attraverso il Ponte Giorgini, tra via delle Collacchie e del Padule con la realizzazione di un nuovo ponte carrabile e ciclo pedonale realizzato a monte della darsena interna.*
- *Collegare funzionalmente le sub-unità e la città con un sistema a rete di percorsi pedonali, ciclabili anche attraverso la realizzazione di passerelle pedonali di attraverso degli specchi acquei.*
- *Il sistema della sosta e degli standards connessi alle previsioni della sub-utote dei servizi della nautica deve trovare soluzione complessivamente all'interno dell'area e non puntualmente per ogni sub-unità in quanto non facilmente risolvibile se non con parcheggi con forte impatto ambientale.*
- *Valorizzare e ripristinare per quanto possibile i caratteri del paesaggio naturale lungo le aree a bassa antropizzazione.*
- *Il RU definirà esattamente il limite della sub utote a monte della foce del Bruna posizionandolo al limite del nuovo ponte previsto sul fiume nei pressi del depuratore.*

L'area della sub-utote dei servizi per la nautica è divisa in 4 sub-unità:

- a. unità della darsena a mare*
- b. unità del porto canale*
- c. unità della darsena interna*
- d. unità del Bruna*

In tali sub-unità in particolare sono consentiti i seguenti specifici interventi:

a. unità della darsena a mare

- *interventi di riqualificazione e di ricostruzione della diga foranea con spostamento della stessa fino al piede di quella esistente longitudinalmente alla foce del Bruna;*
- *interventi di riqualificazione e di riorganizzazione dei posti barca.*

b. unità del porto canale

- *interventi di recupero, consolidamento e trasformazione finalizzati alla valorizzazione e alla realizzazione di tessuti edilizi con la funzione prevalente, in un'interazione fra attività, commerciali, di servizio alla nautica e servizi pubblici e privati nei limiti della volumetria esistente;*
- *interventi di riqualificazione e di riorganizzazione dei posti barca;*
- *interventi per la realizzazione di strutture connesse all'attività peschereccia esistente*

c. unità della darsena interna

- *attività di servizio commerciali e pubblici esercizi da ubicarsi nelle adiacenze della viabilità esistente e inserite in un contesto "di passeggiata" lungo la darsena;*
- *interventi per servizi artigianali alla nautica, anche al fine di delocalizzare le attività presenti nell'area urbana e in contrasto con le funzioni residenziali, per complessivi 3.000 mq di superficie coperta. L'area dovrà essere meno visibile dalla viabilità e più a ridosso dell'impianto di depurazione;*
- *un' area per il rimessaggio di piccole imbarcazioni.*

d. unità del Bruna

- *unità destinata a punto di ormeggio per piccoli natanti.*

Poiché il Regolamento urbanistico, come citato nella premessa, contiene solamente una norma di rinvio al Piano attuativo per la disciplina degli interventi nell'area individuata quale ambito portuale e che coincide con la subutote della nautica di cui al Piano strutturale, il Piano regolatore portuale ha ad oggetto le aree individuate quale sub utote della nautica dal Piano strutturale - ambito portuale dal Regolamento urbanistico - ed è redatto nel pieno rispetto delle norme di Piano strutturale sopra riportate.

Nella redazione del piano regolatore portuale si fa altresì riferimento, per la parte applicabile, ai contenuti del Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Grosseto, approvato con deliberazione C.P. 11 giugno 2010 n. 20, nonché ai contenuti del PIT vigente, sia con riferimento al Masterplan "La rete dei porti Toscani" che al Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico approvato con deliberazione C.R. 27 marzo 2015 n. 37.

Per quanto attiene alle procedure di approvazione ed ai contenuti, si fa invece riferimento alle norme approvate dalla Regione Toscana con l.r.t. 65/2014 e s.m.i., in particolare all'art. 86 ed agli articoli 107 e seguenti.

Le funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo sono individuate negli art. 817, 818, 819, 822 del codice civile e 28 e 29 del codice della navigazione (approvato con Regio Decreto il 30 marzo 1942, n. 327) e dal relativo Regolamento di esecuzione (approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) e sono state delegate ai Comuni con l'Art. 105 del D.Lgs 112/98.

Le funzioni amministrative sulle aree del demanio idrico sono di competenza della regione Toscana secondo quanto disciplinato dalla l.r.t. n. 22 del 3 marzo 2015.

Le funzioni di pianificazione territoriale sono delegate ai Comuni con legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88.

In conformità a quanto disciplinato dalla l.r.t. 65/2014 e s.m.i., art. 222, il comune di Castiglione della Pescaia ha approvato con delibera G.C. n. 300/2019 l'avvio del procedimento per la formazione del nuovo Piano strutturale comunale, successivamente integrato con delibera G.C. n. 197 del 12 agosto 2021 a seguito del recepimento dei contributi all'avvio e dei risultati delle conferenze di copianificazione tenutesi in data 4 maggio 2021.

Il piano regolatore portuale di Castiglione si forma pertanto nel pieno rispetto degli indirizzi forniti negli elaborati tecnici approvati con le deliberazioni di cui sopra.

Stante la situazione attuale della strumentazione urbanistica vigente, essendo trascorsi oltre cinque anni dall'approvazione delle norme di RU che disciplinano l'ambito portuale, per l'approvazione del piano regolatore portuale si rende necessario aggiornare lo strumento urbanistico comunale.

Pertanto, per la piena conformità alla disciplina urbanistica, il piano sarà adottato contestualmente al Piano strutturale comunale in fase di formazione e unitamente ad una apposita variante anticipatoria al nuovo Piano operativo.

2.2 L'ambito di riferimento

Secondo l'articolazione prevista per l'intero territorio comunale dal Piano strutturale (PS) vigente, il piano di cui si tratta ha ad oggetto le aree ricomprese all'interno dell'abitato di Castiglione della Pescaia.

Nel dettaglio, con riferimento alla tavola ST_08 relativa ai sistemi territoriali, l'ambito portuale è situato all'interno del Sistema territoriale della Costa e del Mare - Subsistema C della Costa di Castiglione.

Con riferimento inoltre alla tavola di progetto P.02_A - U.T.O.E. di Castiglione della Pescaia (cfr. figura 1 allegata) l'area è individuata quale Sub U.T.O.E. dell'attività nautica, suddivisa in quattro diverse unità:

- A - unità della darsena a mare
- B - unità del porto canale
- C - unità del Bruna
- D - unità della darsena interna.

Con riferimento al Regolamento urbanistico vigente (RU), il piano ha ad oggetto le stesse aree individuate dal PS, perimetrate nella Tavola 1 - Castiglione della Pescaia del RU (cfr. figura 2) ed individuate come D9- Zona del Porto canale di Castiglione della Pescaia.

Con riferimento agli atti allegati alla deliberazione di avvio del procedimento per il nuovo PS, l'area portuale oggetto del piano è individuata all'interno del territorio urbanizzato, tra le previsioni non attuate, ma comunque ricomprese nel territorio urbanizzato ai sensi del comma 4 dell'art. 4 della l.r.t. 65/2014 e s.m.i.

Si tratta dell'area che comprende l'asta fluviale del fiume Bruna dalla foce fino all'immissione del torrente Valle, compresi i canali allacciati in destra e sinistra del fiume e tutte le aree a terra tra i canali.

Comprende altresì tutta l'area del porto canale, la darsena a mare e la darsenetta interna contigua al parcheggio di Ponte Giorgini, nonché le aree a terra comprese tra il canale allacciante di destra, il torrente Valle, la Strada provinciale del Padule e via Cassiopea.

La figura 3 mostra una vista dall'alto delle aree interessate dal presente studio.

Gli specchi d'acqua ricompresi all'interno del perimetro così individuato sono ad oggi tutti utilizzati a servizio della nautica, per la maggior parte assegnati in concessione a privati per la nautica da diporto, la nautica sociale, le attività sportive. La darsena a mare è in concessione all'amministrazione comunale.

Le porzioni non assegnate in concessione a privati sono utilizzate per l'ormeggio dei pescherecci e della piccola pesca, per le imbarcazioni delle forze dell'ordine, per le attività di pescaturismo e minicrociera, ed altre attività legate al mare ed al porto.

Sul Porto canale di Castiglione si affacciano l'Ufficio Locale Marittimo della Capitaneria di Porto ed il Palazzo che ospita gli uffici della Guardia di Finanza, Tenenza di Castiglione della Pescaia.

All'interno delle aree a terra sul porto canale sono ubicati un cantiere navale ed il club velico, oltre ad un impianto di distribuzione carburanti per le imbarcazioni da diporto, l'edificio dove si svolge ogni giorno l'asta del pesce, aree dedicate all'alaggio e varo delle imbarcazioni.

2.3 Il Contesto paesaggistico-ambientale

L'ambito di riferimento della presente variante presenta un'alta valenza dal punto di vista paesaggistico. Soprattutto in rapporto alle limitrofe aree abitate, costituenti il centro storico di Castiglione della Pescaia e interessate da decreti ministeriali emessi ai sensi della ex Legge 1497/1939 negli anni '50 e '60 del secolo scorso.

Notevole importanza dal punto di vista paesaggistico ambientale riveste anche la presenza, al confine con l'ambito portuale, della zona umida protetta della Diaccia Botrona.

La fascia costiera è altresì soggetta a tutela paesaggistica ex-lege ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. a) del Codice (cfr. figura 4).

L'asta fluviale e le zone limitrofe sono altresì soggette a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) del Codice (cfr. figura 4).

Inoltre stante la presenza di insediamenti romani, tutta l'area è interessata dalla tutela archeologica.

A seguito dell'approvazione del PIT/PPR da parte della Regione Toscana (Del. C.R. n.37 del 27 marzo 2015) il territorio è disciplinato all'interno dell'Ambito 18 - Maremma Grossetana.

Quanto sopra riportato evidenzia l'importanza e la delicatezza, dal punto di vista paesaggistico ed ambientale, dell'ambito di riferimento, per cui particolare attenzione dovrà essere posta agli studi paesaggistici a supporto del piano ed all'inserimento nel contesto degli interventi in progetto.

2.4 Aspetti di natura idrogeologica

Gli ambiti interessati dal presente piano attuativo sono sottoposti alle tutele di cui al Vincolo Idrogeologico ed alla L.R.T. 39/2000.

Pertanto il piano sarà accompagnato dai necessari approfondimenti di carattere idrogeologico e geomorfologico volti ad individuare la fattibilità degli interventi previsti, comprensivi delle opere per la tutela e la salvaguardia dell'ambiente. Tali studi dovranno essere redatti nel rispetto della l.r.t. 65/2014 e s.m.i.

Con riferimento al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale le aree sono classificate P3 cioè aree a pericolosità per alluvioni frequenti. La figura 5 mostra in colore blu le aree individuate come P3 nello studio idraulico redatto a supporto della formazione del nuovo PS in conformità alle norme di cui alla l.r.t. 41/2018. Si tratta di uno studio commissionato dal comune e cofinanziato dalla regione, proprio per adeguare gli strumenti urbanistici ai contenuti della l.r.t. 41/2018.

Lo studio idraulico ha infatti individuato, sempre in conformità alla citata norma regionale, oltre alla pericolosità idraulica, battenti, velocità e magnitudo per le zone urbanizzate (centri abitati) del territorio comunale

Pertanto le indagini geologiche a supporto del piano dovranno essere accompagnate da un apposito studio idraulico che valuti la fattibilità dal punto di vista idraulico delle opere in progetto ed individui gli eventuali interventi per la loro messa in sicurezza idraulica a partire dai risultati degli studi di cui sopra.

3 - Gli obiettivi e le finalità. I contenuti del piano.

3.1 Obiettivi e finalità del piano

La finalità principale del piano è quella di dotare finalmente il porto canale di Castiglione della Pescaia di un Piano regolatore portuale che definisca e disciplini in maniera chiara e coerente con la normativa applicabile le attività che si svolgono all'interno dell'ambito portuale del capoluogo.

Il piano non intende stravolgere l'assetto attuale dell'ambito portuale del capoluogo, si prefigge però lo scopo di individuare, riordinare, disciplinare ed adeguare alle normative vigenti ed applicabili tutte le attività che si svolgono al suo interno e le funzioni che esso ospita.

Gli obiettivi principali che il piano si prefigge sono di seguito brevemente descritti.

- a. Il primo obiettivo è quello, fondamentale, di individuazione delle funzioni che si svolgono all'interno dell'area portuale e della loro localizzazione.
- b. Il piano dovrà inoltre, quale secondo obiettivo fondamentale, individuare le opere da realizzare per migliorare l'accesso al porto in condizioni meteo avverse e mitigare i problemi relativi all'insabbiamento diffuso.
- c. Dovrà altresì individuare, a valle degli interventi di cui alla precedente lettera b, le opere di manutenzione programmata per il mantenimento della navigabilità e della funzionalità del porto stesso.
- d. Obiettivo indispensabile è poi quello di individuare opere ed interventi per l'adeguamento del porto agli standard richiesti dalla normativa regionale con riferimento a posti auto, servizi igienici, accessibilità, erogazione elettrica, erogazione idrica, illuminazione, rifornimento carburanti, gestione rifiuti, ecc.

- e. Quale obiettivo generale, il piano si prefigge infine di disciplinare le previsioni di riqualificazione ed adeguamento delle strutture esistenti, così come quelle di eventuale costruzione di nuovi fabbricati ed infrastrutture, senza alterare il contesto paesaggistico di pregio in cui è inserito il porto, ma anzi contribuendo ad una sua complessiva riqualificazione.

3.2 Contenuti del piano

Il piano regolatore portuale avrà i contenuti individuati dall'art. 86 comma 3 della l.r.t. 65/2014, che di seguito si riporta:

“Il piano regolatore portuale definisce l’assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi.”

I contenuti del piano saranno definiti in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi definiti dal PS e richiamati al precedente paragrafo 2.1.

Il piano dovrà innanzitutto individuare, localizzare e dimensionare i posti barca destinati alle diverse funzioni che si svolgono allo stato attuale all'interno dell'area portuale: nautica sociale, nautica da diporto, pesca, pesca turismo, attività sportive, attività di controllo e sicurezza, rifornimento carburanti, alaggio e varo, cantieristica, ecc.

Il piano, alla luce dei risultati dello studio condotto nel 2013 dal prof. Pier Luigi Aminti, che hanno mostrato l'antieconomicità delle opere necessarie per la realizzazione di una darsena interna e della viabilità alternativa con un nuovo ponte sul fiume Bruna a monte di Ponte Giorgini, ed in linea con gli indirizzi del PS che consentono esclusivamente la realizzazione di interventi economicamente sostenibili, non prevederà ampliamenti degli specchi acquei, ma solo una riqualificazione di quelli attuali, in modo da raggiungere gli obiettivi che si prefigge. I posti barca attualmente presenti all'interno dell'intero ambito portuale, peraltro, già raggiungono quelli previsti dal piano strutturale e che sono 500 nella darsena a mare e porto canale e 300 lungo il fiume Bruna.

Dovrà pertanto contenere studi di settore per la valutazione della configurazione delle banchine, dei corsi d'acqua e dell'imboccatura, in relazione al moto ondoso ed all'apporto idrico del fiume Bruna e dei due canali laterali, in modo da individuare gli interventi ritenuti necessari per la mitigazione ed il controllo delle problematiche legate all'insabbiamento sia del porto che della foce e della darsena a mare.

Tali studi riguarderanno anche le opere presenti all'imboccatura e la valutazione di possibili rettifiche o modifiche volte a migliorare, oltre che l'insabbiamento, l'accessibilità al porto in condizioni meteo avverse.

Studi approfonditi dovranno altresì essere condotti sullo stato di conservazione delle attuali banchine, in modo da poterne prevedere e programmare i necessari interventi di manutenzione e consolidamento.

Accanto alla individuazione delle opere infrastrutturali importanti ritenute necessarie per l'adeguamento della funzionalità del porto, dovranno essere individuati, quantificati ed economicamente valutati gli interventi di manutenzione ordinaria (quali ad esempio escavi o dragaggi) che periodicamente dovranno essere effettuati per garantire il mantenimento della funzionalità del porto canale e degli ormeggi nel fiume Bruna. La disciplina di piano individuerà i soggetti che dovranno farsi carico di tali interventi manutentivi.

Il piano dovrà inoltre contenere la individuazione delle aree destinate alle diverse funzioni, sia in acqua che a terra, e disciplinarne l'adeguamento funzionale.

Quanto sopra non solo per le aree già ad oggi asservite alle funzioni portuali, ma anche per quelle ubicate a monte, nell'area compresa tra il Torrente Valle, la strada provinciale del Padule, Via Cassiopea ed il fiume Bruna, nelle quali potranno trovare spazio le attività collegate, quali la cantieristica, parcheggi, attività commerciali, direzionali ed artigianali, aree a parcheggio, servizi, eventuale area portuale a terra.

Il piano dovrà altresì contenere la verifica di tutti gli standard richiesti dalla normativa applicabile e prevederne l'adeguamento all'interno dell'area portuale. Qualora non fosse possibile reperire all'interno del perimetro individuato dal PS e RU spazi sufficienti per il rispetto di tutti gli standard (ad esempio aree a parcheggio), il piano potrà individuare aree destinate al soddisfacimento degli standard anche nelle zone limitrofe al porto.

Oltre agli interventi necessari per l'adeguamento agli standard, il piano dovrà individuare e pianificare la costruzione di nuovi fabbricati e/o l'ampliamento di quelli esistenti, ritenuti necessari e compatibili per lo sviluppo del porto stesso.

Dovrà anche rivedere e migliorare tutta la viabilità - pedonale, ciclabile e veicolare - per l'accesso alle aree portuali, in modo da implementare la piena integrazione delle funzioni ed attività portuali con l'abitato del capoluogo.

In linea con gli indirizzi del PS, infatti, il piano ha ad oggetto la complessiva riqualificazione dell'area portuale, ritenuta di fondamentale importanza per il miglioramento della qualità dell'offerta turistico ricettiva del territorio e la conseguente positiva ricaduta economica.

Tutto quanto sopra descritto sarà oggetto di uno studio paesaggistico dettagliato per la dimostrazione della piena compatibilità paesaggistica degli interventi previsti dal piano. Tali studi, anche attraverso la progettazione di adeguati foto inserimenti, dovranno verificare e dimostrare il rispetto degli indirizzi, obiettivi e prescrizioni dettate dal PIT per l'area in oggetto.

Trattandosi di porto canale, cioè ubicato alla foce di un fiume, particolare attenzione dovrà essere infine rivolta anche agli studi geologici ed idraulici a supporto, volti alla valutazione della compatibilità delle funzioni e delle attività con l'apporto idrico dei tre corsi d'acqua ed il conseguente rischio idraulico.

Questo in particolare per quanto riguarda gli ormeggi presenti nel fiume Bruna.

4 - Previsioni degli effetti territoriali attesi compresi quelli paesaggistici

La disciplina del piano regolatore portuale ha ad oggetto prevalentemente la **riqualificazione, riorganizzazione ed adeguamento** delle strutture portuali di Castiglione, per un complessivo miglioramento della qualità dell'offerta turistica del territorio.

Gli effetti che si attendono sono pertanto quelli che di seguito brevemente si riportano:

- riordino delle diverse funzioni portuali per una complessiva riorganizzazione dei posti barca all'interno degli specchi acquei;
- riordino, riqualificazione ed adeguamento della viabilità di accesso alle aree portuali con conseguente miglioramento della sua integrazione con l'abitato circostante;
- riqualificazione ed adeguamento delle strutture esistenti, dedicate alla cantieristica, alla pesca, alle attività sportive, ai servizi, ecc.;
- riordino e riqualificazione delle attività esercitate a terra, con individuazione di spazi e funzioni anche nelle aree ad oggi inedificate ubicate tra via Cassiopea ed il fosso Valle;
- adeguamento agli standard di legge, con conseguente miglioramento della offerta alle imbarcazioni e della complessiva fruibilità del porto (parcheggi, illuminazione, colonnine per l'erogazione dei servizi, abbattimento barriere architettoniche, impianti di sicurezza antincendio, corretta gestione dei rifiuti, scali di alaggio e varo, ecc.);
- miglioramento delle opere infrastrutturali (moli e banchine) sia per quanto attiene la loro sicurezza da un punto di vista statico che per quanto concerne la navigabilità ed il mantenimento della funzionalità degli specchi acquei;
- complessiva riqualificazione paesaggistica dell'intero comprensorio.

4.1 Effetti sulle componenti paesaggistiche

Dato che si tratta di aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2000, si ritiene opportuno effettuare in maniera analitica una verifica di conformità con il PIT/PPR (Del.C.R. 27 marzo 2015 n. 37), il quale prevede che il piano debba essere adottato nel rispetto delle prescrizioni relative ai beni paesaggistici, e dimostrato altresì il non contrasto con gli obiettivi di qualità e le direttive delle schede di ambito.

Le aree oggetto di piano sono inoltre a confine con aree vincolate ai sensi dell'art. 136 del codice, nonché con aree sulle quali vige un vincolo archeologico (villa romana delle Paduline) e con la zona umida protetta della Diaccia Botrona.

Siamo perciò all'interno di un ambito di particolare pregio ed il piano dovrà prestare una particolare attenzione agli effetti che potrà avere sul contesto in modo da valorizzare gli aspetti paesaggisticamente più rilevanti, legati sia al territorio in sé che alle presenze archeologiche.

I vincoli che insistono direttamente sulle aree oggetto di piano sono nel dettaglio:

- art. 142 comma 1 lett. a)
- art. 142 comma i lett. c)

Pertanto la verifica della compatibilità degli interventi previsti con il contesto paesaggistico verrà effettuata nei confronti di obiettivi, indirizzi e prescrizioni descritti

nell'elaborato 8B - *Disciplina dei beni paesaggistici (artt. 134 e 157 del Codice)* - del PIT/PPR e nelle relative schede di vincolo e che hanno attinenza con l'oggetto del piano.

Nel dettaglio:

A. Vincolo di cui all'art. 142 comma 1 lett a) del Codice:

L'elaborato 8B così disciplina:

1. *Nei Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia si perseguono gli obiettivi con valore di indirizzo, si attuano le direttive, si applicano le prescrizioni d'uso di cui alle "Schede dei Sistemi costieri" (Allegato C), che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente disciplina.*

2. *Le prescrizioni d'uso relative alla fascia costiera non si applicano agli interventi volti a garantire la sicurezza idraulica e il deflusso del trasporto solido privilegiando quelli coerenti con il contesto paesaggistico.*

La norma rimanda pertanto a quanto contenuto nell'allegato C al PIT/PPR, nella scheda 8 relativa al Litorale sabbioso dell'Ombrone, che di seguito si riporta:

 <p>Regione Toscana</p>	<p>AREE TUTELATE PER LEGGE art. 142, comma 1, lettera a), d.lgs. n. 42 del 2004</p> <p>CATEGORIA <i>"I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare"</i></p>	<p>PROVINCIA Grosseto</p>	<p>COMUNI Grosseto, Castiglione della Pescaia</p> <p>MIBAC Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo</p>
<p>SISTEMA COSTIERO</p> <p>8. Litorale sabbioso dell'Ombrone</p>  <p>ambito - maremma grossetana</p>	<p>VALORI</p> <p>Lungo litorale sabbioso caratterizzato da importanti complessi dunali composti dalla completa serie di arenile, anteduna, duna mobile, duna fissa, retroduna ed estese pinete costiere (Cala Rossa e Portovechio), tra cui si evidenziano alcune delle principali eccellenze costiere della Toscana, con particolare riferimento agli ecosistemi interni al Parco Regionale della Maremma (Collelungo, Porto Vecchio, Cala Francese, Cala Rossa) e di parte del tombolo compreso tra Castiglione della Pescaia e la foce del fiume Ombrone (ad es. nel tratto san Leopoldo-Le Marze). Particolare interesse naturalistico e paesaggistico rivestono le stonchie e pinete granducali che interessano gran parte del sistema dunale fisso, in mosaico con macchie e formazioni forestali autoctone (di estremo valore la pineta granducale dell'Uccellina). Le aree costiere risultano in stretta connessione con le ampie zone retrodunali, occupate da vaste aree umide di interesse naturalistico e paesaggistico (Diaccia Botrona, Padule della Trappola, Paludetto di Porto Vecchio), e con le pianure alluvionali retrostanti (del Bruna e dell'Ombrone). La continuità della costa sabbiosa è interrotta dai centri abitati costieri e dai rilievi rupestri del promontorio di Punta Capuzzolo e di quello calcareo di Collelungo (paleofalesia, canale e Torre costiera). Altre componenti di valore sono costituite da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - foci dei fiumi Bruna e Ombrone, quest'ultima con importanti prati umidi pascolati, e il caratteristico corso finale dell'Emissario San Leopoldo; - centro storico di Castiglione della Pescaia, castello medioevale sullo sperone roccioso di una dorsale collinare in corrispondenza della foce del fiume Bruna. Si evidenzia la passeggiata lungomare di Castiglione, che accompagna, dalla foce del Bruna, lo sviluppo recente ad ovest del centro urbano; - sistema delle torri costiere posizionate su piccoli promontori naturali e rupi (Collelungo, Castel Marino, Forte S. Rocco, Forte delle Marze). <p>Sono presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parco Regionale della Maremma, "Area contigua" della Riserva naturale Provinciale Diaccia Botrona, SIR/SIC/ZPS 112 Tombolo da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto, SIR/SIC/ZPS 113 Padule della Trappola, Bocca d'Ombrone, SIR/SIC/ZPS 114 Pineta Granducale dell'Uccellina, SIR/SIC/ZPS 115 Dune costiere del Parco dell'Uccellina, SIR/SIC/ZPS 116 Monti dell'Uccellina, Geositi: Foce del Fiume Ombrone e Duna di Collelungo; - beni paesaggistici di cui all'art. 136 del Codice: G.U. 239-1962; G.U. 105-1958; G.U. 26-1963a; G.U. 103-1958. 	<p>CRITICITÀ E DINAMICHE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perdita del valore naturalistico ed estetico percettivo del litorale nei tratti interessati da intensi carichi turistici (Castiglione della Pescaia, Marina di Grosseto, fascia che si estende da Punta Capuzzolo a Le Rocchette), da processi di urbanizzazione a bassa densità per uso turistico residenziale (Le Rocchette, Riva del Sole, Principina a Mare, Roccamare) e ricettivo (campeggi all'interno delle pinete su dune); - presenza di lottizzazioni edilizie a prevalente uso turistico-residenziale a bassa densità, spesso con architetture di tipo senile avvenute nell'ultimo ventennio in particolare nella fascia da Punta Capuzzolo a Le Rocchette; - fenomeni di erosione costiera particolarmente rilevanti alla foce del fiume Ombrone con perdita di habitat dunali e palustri, nonché ingressione di acque salmastre nelle falde dell'entroterra; - periodiche ed intense attività di pulizia degli arenili, che concorrono alla perdita di habitat di battigia e anteduna di elevato interesse naturalistico e frequenti fenomeni di erosione al piede dunale; - criticità legate alla conservazione delle pinete costiere (scarsa rinnovazione, elevato disturbo turistico, presenza di specie aliene e invasive, presenza di fitopatologie ed incendi estivi); - nell'insediamento di Marina di Grosseto, i recenti interventi edilizi ad alta densità, sui fabbricati fronte mare e sul primo viale, hanno modificato la percezione visiva della costa e le visuali da e verso il mare. 	
 <p>rupe di Collelungo (Foto Petafisk - Licenza CC BY-SA)</p>	 <p>Panorama su Castiglione della Pescaia (Fonte: F. Bazzani, F. Bazzani)</p>	 <p>Pineta granducale del Parco della Maremma (Fonte: F. Bazzani, F. Bazzani)</p>	

PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA – ART. 86 L.R.T. 65/2014

DISCIPLINA D'USO		
3.1 OBIETTIVI	3.2 DIRETTIVE	3.3 PRESCRIZIONI
<p>a - Tutelare la permanenza degli assetti paesaggistici del sistema costiero caratterizzato da un litorale sabbioso di elevato interesse naturalistico e paesaggistico, interrotto dallo sperone roccioso su cui sorge il centro murato di Castiglione della Pescaia che domina la parte settentrionale del litorale, e qualificato dalla presenza da alcuni dei più importanti complessi dunali della Toscana, che con l'imponente rilievo rupestre di Collelungo, insieme alla sua Torre e il canale, offrono un suggestivo scenario paesaggistico, aprendo ampie visuali verso l'intero arco costiero completato a sud dalla quinta dei Monti dell'Uccellina.</p> <p>b - Tutelare il patrimonio territoriale della costa sabbiosa (Cala Rossa, Portovecchio, Collelungo, pineta granducale dell'Uccellina, Tombolo e pineta da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto) e delle importanti zone umide costiere, e qualificare le relazioni terra-mare con riferimento alle componenti paesaggistiche ed ecosistemiche (arenile, sistema dunale e retrodunale, macchia mediterranea, pinete costiere, nonché rupe di Collelungo e poggio Punta Capezzolo).</p> <p>c - Evitare i processi di artificializzazione dei territori costieri e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano gli ecosistemi, gli assetti geomorfologici e non alterino i rapporti figurativi consolidati dai paesaggi costieri.</p> <p>d - Favorire la fruizione pubblica sostenibile dei territori costieri, anche attraverso il mantenimento/recupero degli accessi pubblici e delle visuali tra l'entroterra e il mare.</p> <p>e - Favorire la ricostituzione della conformazione naturale dei territori costieri interessati da processi di antropizzazione.</p>	<p>Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a:</p> <p>a - Individuare gli ecosistemi della costa sabbiosa e delle zone umide evidenziandone le caratteristiche (con particolare riferimento agli habitat di interesse comunitario e/o regionale e alle specie vegetali e animali di interesse conservazionistico) di valore paesaggistico e naturalistico.</p> <p>b - Individuare le zone di criticità paesaggistica ed ecosistemica, ove prevedere interventi di riqualificazione con particolare riferimento alle aree interessate da processi di erosione, artificializzazione, frammentazione e alterazione delle componenti valoriali del paesaggio costiero.</p> <p>c - Riconoscere le aree a terra e a mare, caratterizzate dalla presenza di testimonianze storico-culturali, di valori paesaggistici e di valori eco-sistemici, nelle quali escludere impianti e interventi di trasformazione edilizia ed infrastrutturale.</p> <p>d - Riconoscere e salvaguardare i caratteri identitari dello skyline costiero, derivanti: dagli elementi determinanti per la riconoscibilità degli insediamenti (profili consolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva) e/o dalla continuità del profilo d'insieme di valore paesaggistico.</p> <p>Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <p>e - Garantire la conservazione dei sistemi dunali, retrodunali e delle zone umide nelle loro componenti geomorfologiche, vegetazionali, ecosistemiche e paesaggistiche attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none">- il mantenimento della tipica sequenza dunale, delle zone umide e dei naturali processi dinamici costieri;- la salvaguardia degli habitat e delle specie animali e vegetali di interesse regionale/comunitario o di interesse conservazionistico contrastando anche la diffusione di specie aliene invasive, i fenomeni di ininterimento delle aree umide e i rimboschimenti su duna mobile;- la corretta organizzazione della fruizione turistica, evitando l'installazione di strutture turistiche, i fenomeni di calpestio e sentieramento diffuso e riducendo i fenomeni di inquinamento luminoso;- la promozione di modalità sostenibili di pulizia delle spiagge e di gestione del materiale organico spiaggiato, diversificando tecniche e modalità in relazione ai valori e vulnerabilità naturalistiche, paesaggistiche e morfologiche. <p>f - Conservare le pinete costiere su dune fisse, per il loro valore paesaggistico, storico-identitario e naturalistico, mediante una gestione selvicolturale idonea, il controllo delle fitopatologie, degli incendi estivi e dell'erosione costiera, la tutela delle falde acquifere dall'ingressione del cuneo salino e la tutela della rinnovazione spontanea di pini su dune fisse, escludendo ulteriori i processi di artificializzazione.</p> <p>g - Conservare e tutelare le formazioni forestali costiere autoctone o derivanti da storici impianti, la loro qualità ecologica, la loro continuità longitudinale alla</p>	<p>a - Non sono ammessi interventi che possano interferire con la tutela integrale del sistema dunale, con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none">- l'insediamento di qualsiasi struttura o manufatto per la balneazione o il tempo libero sulla duna mobile;- l'apertura di nuovi percorsi, ad esclusione di quelli realizzati attraverso un progetto di razionalizzazione e riduzione del sentieramento diffuso su dune, e utilizzando tecniche e materiali ad elevata compatibilità paesaggistica e naturalistica;- attività in grado di aumentare i livelli di artificializzazione del complessivo paesaggio dunale. <p>b - Nell'ambito delle attività di pulizia periodica degli arenili non è ammessa la collocazione del materiale organico spiaggiato direttamente sopra il sistema dunale ed i relativi habitat. Tale materiale dovrà essere altresì valorizzato per la realizzazione di interventi di difesa del fronte dunale con particolare riferimento alla chiusura di eventuali aperture e interruzioni dunali (blowout). Sono altresì vietate le attività di pulizia degli arenili con mezzi meccanici nella fascia adiacente il fronte dunale al fine di non innescare/accentuare i fenomeni di scalzamento ed erosione del fronte dunale.</p> <p>c - Negli interventi di ripascimento degli arenili il colore del materiale da utilizzare deve essere determinato in riferimento ai sedimenti nativi della spiaggia oggetto di intervento. Nelle aree caratterizzate dalla presenza di fenomeni erosivi del sistema dunale, gli interventi di ripascimento finalizzati all'ampliamento degli arenili e "non" alla manutenzione stagionale del profilo esistente della spiaggia, precedente le mareggiate invernali, devono essere accompagnati da azioni volte a favorire il ripristino morfologico ed ecosistemico della duna.</p> <p>d - Gli interventi di ripristino/riqualificazione morfologica e naturalistica dei sistemi dunali degradati devono essere realizzati utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica e, nelle opere di rinverdimento, utilizzando esclusivamente specie vegetali autoctone ed ecotipi locali.</p> <p>e - Non è ammesso alcun intervento che possa interferire con la conservazione integrale degli habitat della costa sabbiosa o delle aree umide di interesse comunitario o regionale, o delle aree caratterizzate dalla presenza di specie vegetali o animali di interesse conservazionistico (in particolare di interesse comunitario/regionale, rare o endemiche).</p> <p>f - Non sono ammessi interventi che possano compromettere la conservazione dei sistemi forestali di valore naturalistico e paesaggistico (pinete costiere e formazioni forestali autoctone), delle aree umide e retrodunali. All'interno di tali formazioni non sono ammessi interventi che possano comportare l'impermeabilizzazione del suolo, l'aumento dei livelli di artificializzazione, ad esclusione degli interventi di cui alla prescrizione 3.3, lett. m, alterare l'equilibrio idrogeologico o aumentare i rischi di incendio.</p> <p>g - Non sono ammessi gli interventi che:</p> <ul style="list-style-type: none">- compromettano gli elementi determinanti per la riconoscibilità dello skyline costiero identitario dell'insediamento di Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto
3.1 OBIETTIVI	3.2 DIRETTIVE	3.3 PRESCRIZIONI
	<p>linea di costa ed i loro collegamenti ecologici con i nuclei forestali interni e collinari.</p> <p>h - Conservare e valorizzare i servizi ecosistemici offerti dagli ecosistemi costieri e in particolare dunali (tutela dall'erosione costiera, tutela dei coltivi costieri dall'aerosol, tutela degli acquedotti costieri, mantenimento di paesaggi costieri di elevato interesse turistico ed economico, ecc.).</p> <p>i - Mantenere la permeabilità visiva tra la costa e l'entroterra, evitando nuovi carichi insediativi al di fuori del territorio urbanizzato e nelle pianure agricole costiere. Conservare il patrimonio delle fortificazioni, le relazioni figurative tra il nucleo storico di Castiglione della Pescaia, la foce del Bruna e il mare, assicurando che gli eventuali interventi siano coerenti e compatibili con le componenti valoriali di tale paesaggio costiero.</p> <p>l - Incentivare gli interventi alla riqualificazione paesaggistica geomorfologica e naturalistica delle zone di criticità, anche attraverso l'eventuale delocalizzazione di manufatti, strutture e impianti ricadenti nelle aree di particolare valenza paesaggistica o naturalistica, non compatibili con la conservazione dei valori e con la naturale dinamica costiera. Promuovere, altresì, la delocalizzazione delle strutture ed impianti per le attività di campeggio interne alle pinete costiere, interessanti sistemi dunali, o comunque localizzati in aree caratterizzate dalla presenza di sistemi forestali di valore paesaggistico, in aree alternative e comunque attigue ad aree urbanizzate.</p> <p>m - Individuare il livello di vulnerabilità delle componenti paesaggistiche (naturalistiche e geomorfologiche) rispetto alle quali definire le possibili soglie di sostenibilità dei carichi turistici e della pressione antropica anche tenendo conto delle superfici di arenile utilizzabile. Tale individuazione è finalizzata alla valutazione degli effetti cumulativi complessivi delle previsioni e necessaria al mantenimento dell'integrità del sistema costiero.</p> <p>n - Sugli arenili limitare la realizzazione e l'ampliamento di strutture e manufatti legati al turismo balneare, privilegiando il recupero di quelli esistenti e la loro riqualificazione. Gli eventuali nuovi interventi devono:</p> <ul style="list-style-type: none">- assicurare soluzioni progettuali coerenti e compatibili (per forma, dimensioni e cromie) con i valori espressi dal contesto;- garantire l'uso sostenibile delle risorse naturali e il mantenimento dei varchi visuali da e verso l'arenile e il mare. <p>o - La realizzazione sugli arenili di nuove strutture, a carattere temporaneo e non mobili, non deve compromettere l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e non deve comportare l'impermeabilizzazione permanente del suolo, garantendo il ripristino dei luoghi.</p> <p>p - Gli adeguamenti, le addizioni, gli ampliamenti delle strutture esistenti, ivi compresi gli eventuali cambi di destinazione d'uso, previsti negli strumenti urbanistici, nonché gli impianti sportivi scoperti, non devono interessare gli arenili, le spiagge e le dune fisse e mobili, ed essere finalizzati al miglioramento delle attività turistico-ricreative e balneari esistenti.</p> <p>q - Favorire la manutenzione e la riqualificazione degli accessi a mare esistenti,</p>	<p>quali profili consolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva e nello skyline naturale della costa, individuati dal Piano e/o dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica;</p> <ul style="list-style-type: none">- modificchino i caratteri tipologici e architettonici di impianto storico del patrimonio insediativo costiero e i caratteri connotativi del paesaggio litoraneo (emergenze naturalistiche e paesaggistiche, continuità del sistema dunale, manufatti di valore storico e identitario, trama viaria storica, emergenze geomorfologiche);- concorrono alla formazione di fronti urbani continui, o occultano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere accessibili al pubblico, sconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica o dal mare verso l'entroterra;- impediscano l'accessibilità all'arenile, alle aree pubbliche da cui si godono visuali panoramiche e al mare. <p>h - Non è ammesso l'impegno di suolo non edificato ai fini insediativi, ad eccezione dei lotti interclusi dotati di urbanizzazione primaria.</p> <p>Gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente possono comportare l'impegno di suolo non edificato a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none">- siano riferiti all'adeguamento funzionale degli edifici o, nel caso delle strutture ricettive turistico alberghiere esistenti, siano strettamente necessari al miglioramento della qualità dell'offerta turistica;- siano finalizzati a perseguire, attraverso la sostituzione/rimozione degli elementi incongrui, la salvaguardia e il recupero dei valori paesaggistici, con particolare attenzione agli assetti geomorfologici, vegetazionali e identitari, caratteristici della zona;- non determinino un incremento complessivamente maggiore del 10% della superficie coperta delle strutture edilizie esistenti. <p>i - Non è ammesso l'insediamento di nuove attività produttive, industriali, di centri commerciali, di depositi a cielo aperto di materiali di qualunque natura, di impianti per smaltimento dei rifiuti, depurazione di acque reflue, produzione di energia. Sono escluse le aree ricomprese negli ambiti portuali.</p> <p>l - La realizzazione di nuove aree di sosta e parcheggio, anche attrezzate a servizio delle attività esistenti, non diversamente localizzabili, è ammessa a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none">- siano poste al di fuori dei sistemi dunali o della costa rocciosa;- siano realizzate con materiali coerenti con il contesto paesaggistico;- non comportino:<ul style="list-style-type: none">- aumento di superficie impermeabile ad esclusione delle aree interne all'edificato ove, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali in materia di contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, è ammesso un incremento di superficie impermeabile del 5% dell'area per la realizzazione di nuove aree di sosta e parcheggio;- frammentazione degli habitat e interruzione dei corridoi di connessione ecologica, così come riconosciuti dal Piano;- alterazione dei sistemi vegetali di valore paesaggistico e della loro continuità morfologica;- detrimimento dell'integrità percettiva da e verso la costa e il mare. <p>m - Non è ammessa la realizzazione di nuovi campeggi e villaggi turistici, così</p>

PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA – ART. 86 L.R.T. 65/2014

3.1 OBIETTIVI	3.2 DIRETTIVE	3.3 PRESCRIZIONI
	<p>al fine di garantire la fruibilità pubblica del litorale in modo compatibile con la conservazione dell'integrità paesaggistica e naturalistica della fascia costiera.</p>	<p>come l'ampliamento di quelli esistenti.</p> <p>E' consentita la riqualificazione delle strutture esistenti, anche attraverso la realizzazione di nuove strutture di servizio, l'ampliamento delle strutture di servizio esistenti, a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano strettamente necessarie al miglioramento della qualità dell'offerta turistica; - non interessino le aree caratterizzate dalla presenza di dune anche mobili; - siano finalizzati a perseguire, attraverso la sostituzione/rimozione degli elementi incongrui, la massima coerenza e continuità con i valori paesaggistici, con particolare attenzione alla qualità progettuale e alla compatibilità degli interventi rispetto agli assetti geomorfologici e vegetazionali caratteristici della zona; - non comportino un incremento complessivamente maggiore del 5% della superficie coperta delle strutture di servizio esistenti. <p>n - Sull'arenile non è ammessa la realizzazione di nuove strutture in muratura, anche prefabbricate, nonché l'utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere. Eventuali manufatti, considerati ammissibili, sugli arenili destinati alla balneazione, a seguito di una verifica di compatibilità paesaggistica, dovranno utilizzare tecniche e materiali eco-compatibili, strutture di tipo leggero, rimovibili e riciclabili, al fine di garantire il ripristino delle condizioni naturali. Tali manufatti potranno essere collegati alle reti di urbanizzazione principale solo con opere e impianti a carattere provvisorio. Alla cessazione dell'attività dovranno essere rimosse tutte le opere compresi gli impianti tecnologici.</p> <p>o - Non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi.</p> <p>E' ammessa la riqualificazione e l'adeguamento dei porti e approdi esistenti, nonché la modifica degli omegggi esistenti, definiti al capitolo 5 del quadro Conoscitivo del Masterplan, vigente alla data di approvazione del presente Piano, al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano privilegiati gli interventi volti al recupero e riuso del patrimonio portuale esistente; - sia assicurata l'integrazione paesaggistica degli interventi con le specificità dei luoghi, con i caratteri storici e ambientali del sistema costiero, tenendo conto delle relazioni figurative e dimensionali con gli insediamenti a cui sono connessi; - sia mantenuta l'accessibilità e la fruizione pubblica e la permanenza di funzioni tradizionali di servizio legate all'insediamento portuale favorendo le attività che preservano l'identità dei luoghi e la fruizione pubblica da parte delle comunità locali; - gli interventi concorrano alla qualità dei waterfront e non impediscano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere, riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, accessibili al pubblico; - sia garantita la coerenza rispetto alle dinamiche di trasporto dei sedimenti, evitando nuove strutture a mare in grado di provocare fenomeni di erosione costiera; - sia garantita la tutela degli ecosistemi costieri; - le opere di difesa portuali e le attrezzature di servizio siano progettate tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare e con la naturalità costiera; - siano privilegiate, per i pontili, le strutture galleggianti a basso impatto visivo e sia salvaguardata la singolare conformazione geomorfologica della costa. <p>p - Non è ammessa la realizzazione di nuove opere a mare o a terra in grado di provocare fenomeni di erosione costiera.</p>
3.1 OBIETTIVI	3.2 DIRETTIVE	3.3 PRESCRIZIONI
		<p>q - Non è ammessa la realizzazione di nuove aree estrattive (cave terrestri) e l'ampliamento di quelle esistenti.</p> <p>r - Gli interventi che interessano l'assetto geomorfologico ed idraulico devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.</p> <p>s - L'installazione di pannelli solari e fotovoltaici deve prevedere soluzioni progettuali integrate, l'uso di tecnologie, forme e materiali adeguati al contesto, e non deve interferire con le visuali da e verso il mare.</p> <p>t - Gli interventi di realizzazione o adeguamento degli impianti di illuminazione esterna dovranno essere attuati con sistemi o dispositivi atti a limitare l'inquinamento luminoso e nel rispetto della normativa regionale vigente al fine di permettere la migliore percezione del paesaggio costiero.</p> <p>u - Sono fatte salve le prescrizioni più vincolanti e restrittive presenti negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, nei piani e regolamenti delle aree protette, negli eventuali piani di gestione dei Siti Natura 2000 oltre alle misure di conservazione obbligatorie per ZSC e ZPS di cui alla DelGR 454/2008 e di prossima approvazione.</p>

Dalla lettura della scheda si evidenzia come in effetti gli obiettivi ed i contenuti del piano sopra meglio descritti siano coerenti e compatibili con quanto riportato nella scheda relativamente ad obiettivi e direttive.

Le prescrizioni direttamente applicabili all'ambito portuale sono quelle di cui alle lettere g,l,o,p e sono anch'esse in linea con gli obiettivi ed i contenuti del piano.

B. Vincolo di cui all'art. 142 comma 1 lett c) del Codice:

L'elaborato 8B così disciplina:

8.1. Obiettivi - *Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi, fatti salvi quelli necessari alla messa in sicurezza idraulica, devono perseguire i seguenti obiettivi:*

a - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed estetico-percettivi delle sponde e delle relative fasce di tutela salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi fluviali, le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde ed in particolare dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione che offrono verso il paesaggio fluviale;

b - evitare i processi di artificializzazione degli alvei e delle fasce fluviali e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi fluviali, la qualità delle acque e degli ecosistemi;

c - limitare i processi di antropizzazione e favorire il ripristino della morfologia naturale dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con particolare riferimento alla vegetazione ripariale;

d - migliorare la qualità ecosistemica dell'ambiente fluviale con particolare riferimento ai corridoi ecologici indicati come "direttrici di connessione fluviali da riqualificare" nelle elaborazioni del Piano Paesaggistico;

e - riqualificare e recuperare i paesaggi fluviali degradati;

f - promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali.

8.2. Direttive - *Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica privilegiando quelli coerenti con il contesto paesaggistico, provvedono a:*

a - individuare i corsi d'acqua caratterizzati dalla presenza di rilevanti valori ecosistemici e paesaggistici, con particolare riferimento alla presenza di habitat fluviali di interesse comunitario e/o regionale;

b - riconoscere il sistema storico delle opere idrauliche di valore testimoniale e dei manufatti edilizi connessi con la presenza del corso d'acqua, promuovendone altresì il mantenimento, la conservazione e la valorizzazione;

c - riconoscere i principali punti di vista e le visuali percepibili anche dagli attraversamenti, connotati da un elevato valore estetico-percettivo;

d - individuare i tratti fluviali che presentano potenziale di navigabilità e le sponde accessibili al pubblico con i relativi punti di vista e percorsi pedonali e ciclabili;

e - tutelare e riqualificare i caratteri morfologici e figurativi dei fiumi e torrenti anche in relazione alle loro aree di pertinenza;

f - garantire che gli interventi volti a mantenere e ripristinare la funzionalità del reticolo idraulico, con particolare riferimento al fondovalle e alle aree di pianura, rispettino i caratteri ecosistemici, identitari e percettivi propri del contesto fluviale;

g - tutelare e valorizzare i caratteri geomorfologici tipici dei corsi d'acqua quali ad esempio cascate, forre, orridi, meandri, golene, terrazzi alluvionali;

h - tutelare le formazioni vegetali autoctone (ripariali e planiziali) e individuare le fasce ripariali da sottoporre a progetti di riqualificazione, con particolare

riferimento ai corridoi ecologici da riqualificare come individuati dagli elaborati del Piano Paesaggistico;

i - promuovere, anche attraverso sistemi perequativi, la delocalizzazione, all'esterno delle fasce di pertinenza fluviale, degli insediamenti produttivi non compatibili con la tutela paesaggistica, idraulica ed ecosistemica degli ambiti fluviali, anche sulla base delle criticità individuate dal Piano Paesaggistico;

l - contenere nuovi carichi insediativi entro i limiti del territorio urbanizzato e garantire che gli interventi di trasformazione urbanistico ed edilizia non compromettano il contesto paesaggistico e le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo;

m - favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storicoculturale, comprese le opere idrauliche storicamente legate al corso d'acqua (mulini, chiuse, ponti, briglie, vasche), al fine di valorizzare e ricostituire le relazioni tra comunità e fiume;

n - realizzare una gestione sostenibile delle periodiche attività di taglio della vegetazione ripariale, evitando alterazioni significative degli ecosistemi fluviali e della continuità e qualità delle fasce ripariali;

o - promuovere interventi che assicurino l'incremento delle superfici permeabili e degli spazi aperti incentivandone la fruizione collettiva anche attraverso interventi finalizzati alla rimozione di elementi artificiali che compromettono le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo.

8.3. Prescrizioni

a - Fermo restando il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che :

1 - non compromettano la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica;

2 - non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;

3 - non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;

4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico- identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

b - Le trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, sono ammesse a condizione che sia garantito, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

c - Gli interventi di trasformazione, compresi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti, ove consentiti, e fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, sono ammessi a condizione che:

1 - mantengano la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;

2 - siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;

3 - non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;

4 - non modifichino i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;

5 - non occludano i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.

d - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile.

e - Le nuove aree destinate a parcheggio fuori dalle aree urbanizzate sono ammesse a condizione che gli interventi non comportino aumento dell'impermeabilizzazione del suolo e siano realizzati con tecniche e materiali ecocompatibili evitando l'utilizzo di nuove strutture in muratura.

f - La realizzazione di nuove strutture a carattere temporaneo e rimovibili, ivi incluse quelle connesse alle attività turistico-ricreative e agricole, è ammessa a condizione che gli interventi non alterino negativamente la qualità percettiva, dei luoghi, l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e prevedano altresì il ricorso a tecniche e materiali ecocompatibili, garantendo il ripristino dei luoghi e la riciclabilità o il recupero delle componenti utilizzate.

g - Non sono ammesse nuove previsioni, fuori dal territorio urbanizzato, di:

- edifici di carattere permanente ad eccezione degli annessi rurali;*
- depositi a cielo aperto di qualunque natura che non adottino soluzioni atte a minimizzare l'impatto visivo o che non siano riconducibili ad attività di cantiere;*
- discariche e impianti di incenerimento dei rifiuti autorizzati come impianti di smaltimento (All.B parte IV del D.Lgs. 152/06). Sono ammessi alle condizioni di cui alla precedente lett c) punti 2 , 3, 4 e 5:*
- gli impianti per la depurazione delle acque reflue;*
- impianti per la produzione di energia;*
- gli interventi di rilocalizzazione di strutture esistenti funzionali al loro allontanamento dalle aree di pertinenza fluviale e alla riqualificazione di queste ultime come individuato dagli atti di pianificazione.*

h - Non è ammesso l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche.

Dalla lettura dell'elaborato si evince come, per la parte applicabile, obiettivi, direttive ed indirizzi impartiti dal PIT/PPR siano in linea con quanto il piano prevede di disciplinare ed attuare.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta al rapporto tra le opere di attraversamento del fiume ed il contesto, così come alla valorizzazione ed al recupero delle opere presenti sul ponte Giorgini e risalenti alla bonifica grossetana.

4.2 Effetti sulle altre componenti ambientali

Come accennato nella descrizione dei contenuti, le previsioni che il piano andrà ad individuare e disciplinare avranno certamente effetto sul contesto paesaggistico circostante. Si ritiene che dovrà essere di primaria importanza l'attenzione al recupero ed alla riqualificazione delle aree contermini al fiume oggi scarsamente valorizzate quali quella archeologica delle Paduline o le sponde stesse del fiume Bruna, che dovranno essere adeguatamente collegate all'abitato.

Altresì dovrà essere maggiormente valorizzato ed adeguato il collegamento delle aree portuali con l'abitato di Castiglione, sia a levante che a ponente della foce del fiume. Così come particolare attenzione dovrà essere posta al collegamento con la vicina Casa Ximenes e l'area della Diaccia Botrona con tutto il suo patrimonio faunistico e vegetazionale.

Per quanto attiene l'area umida protetta, i possibili impatti ed effetti derivanti dalla realizzazione delle previsioni dovranno essere oggetto di appositi studi di settore.

Le previsioni del piano avranno poi certamente effetto sul deflusso delle acque, sia nel fiume che nel canale in destra idraulica.

Per quanto attiene i consumi idrici ed elettrici il piano presterà particolare attenzione a mettere in atto tutto quanto possibile per ridurre al minimo i consumi.

Questo soprattutto con riferimento alle attività di lavaggio e manutenzione delle imbarcazioni, per le quali si farà ricorso, ove possibile, a fonti di approvvigionamento alternative al pubblico acquedotto, considerando, ad esempio, la vicinanza dell'impianto di depurazione del capoluogo e la possibilità di recupero, previo opportuno trattamento, delle acque di scarico per usi industriali.

Il processo di complessiva riqualificazione dell'area portuale consentirà inoltre di provvedere alla manutenzione straordinaria e pertanto alla adeguata riorganizzazione della rete acquedottistica e fognaria dell'intera area portuale.

4.3 Previsioni sugli effetti territoriali.

Il piano, in linea con gli indirizzi forniti dal PS, intende contribuire al miglioramento dell'offerta complessiva turistica del territorio di Castiglione della Pescaia.

La presenza di un porto che rispetti gli standard regionali, facilmente accessibile, dove la navigabilità sia garantita per tutto l'anno e che si affaccia sull'abitato di Castiglione della Pescaia, contribuirà ad aumentare la presenza turistiche e conseguentemente potrà portare beneficio al tessuto economico del paese.

Oltre a ciò potranno essere riqualificate le strutture destinate alla cantieristica, con un effetto positivo sul settore.

5 - Indicazioni degli enti ed organi pubblici competenti

Gli enti ed organi pubblici interessati all'espressione di pareri e nulla osta relativi al presente avvio di procedimento per il "Piano Regolatore Portuale per la regolamentazione, sistemazione e riqualificazione dell'area portuale di Castiglione della Pescaia" sono i seguenti:

- Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena Grosseto e Arezzo
- Regione Toscana
- Provincia di Grosseto
- Arpat

- Capitaneria di Porto - Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano
- Agenzia delle Accise Dogane e Monopoli - Ufficio delle Dogane di Livorno
- Consorzio di Bonifica 6 - Toscana Sud
- Azienda Sanitaria USL Toscana sud est

La presente relazione, unitamente alla deliberazione della Giunta Comunale di avvio del Procedimento ed agli altri allegati tecnici, saranno trasmessi agli enti e organi sopra indicati per l'acquisizione di parere e contributi.

Il termine congruo entro il quale tali contributi-pareri dovranno pervenire è stabilito in 30 giorni dal ricevimento della documentazione.

6 - Iter procedurale

A norma dell'articolo 86 della l.r.t. 65/2014, l'iter per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale è quello dei piani attuativi disciplinato all'art. 111 della legge, che prevede adozione, pubblicazione e deposito, recepimento osservazioni e contributi, controdeduzioni e definitiva approvazione.

Parallelamente al procedimento urbanistico, il piano dovrà essere accompagnato da quello della Valutazione Ambientale Strategica di cui alla Legge 10/2010, articoli 23 e seguenti, così come indicato anche dall'articolo 17 della l.r.t. 64/2014.

Lo strumento urbanistico del comune di Castiglione della Pescaia rientra tra quelli di cui all'art. 222 della l.r.t. 65/2014, per i quali entro tre anni dall'entrata in vigore della norma doveva essere avviato il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale comunale.

Con delibera G.C. n. 300/2019 l'amministrazione ha avviato il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale comunale e successivamente lo ha integrato con delibera G.C. /2021.

I documenti di avvio del procedimento di cui sopra sono coerenti con quanto previsto nella presente relazione.

Il procedimento di approvazione del piano regolatore portuale dovrà essere portato avanti unitamente alle varianti anticipatorie del Piano strutturale e Piano operativo.

7 - Conclusioni

Il piano, per la prima volta, consentirà di individuare e normare in maniera dettagliata e puntuale ed in coerenza con gli obiettivi e le direttive degli strumenti vigenti, le attività e le funzioni all'interno dell'ambito portuale di Castiglione della Pescaia.

Questo consentirà sia di riorganizzare le funzioni e le attività presenti, sia di progettare e programmare gli interventi strutturali ritenuti indispensabili per l'adeguamento delle strutture portuali ed il ripristino della piena funzionalità degli specchi acquei.

Il piano, attraverso la specifica disciplina, consentirà altresì di individuare i soggetti deputati alla realizzazione delle opere ed alla loro manutenzione.

La pianificazione e progettazione complessiva ed unitaria per l'intero ambito portuale consentirà a questo strumento attuativo di migliorare l'integrazione dell'ambito

portuale con l'abitato circostante e di razionalizzare funzioni ed attività in modo da trasformare l'approdo in un porto turistico in linea con i tempi e con la qualità paesaggistica del contesto di appartenenza.

IL RESPONSABILE DEL PROGETTO
Ing. Donatella Orlandi

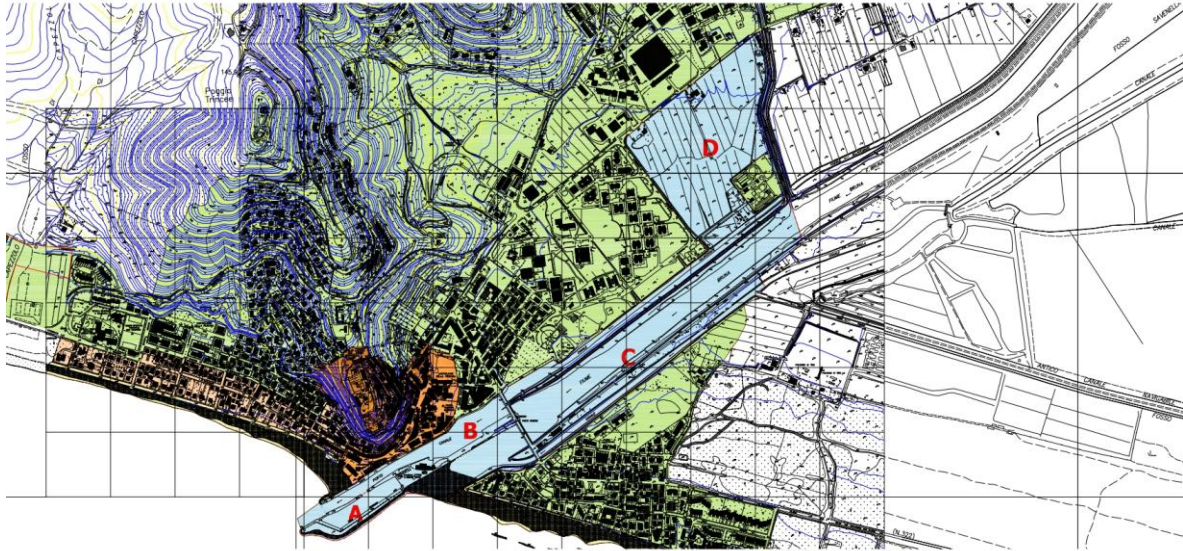


Fig. 1 - Estratto piano strutturale. Ambito portuale

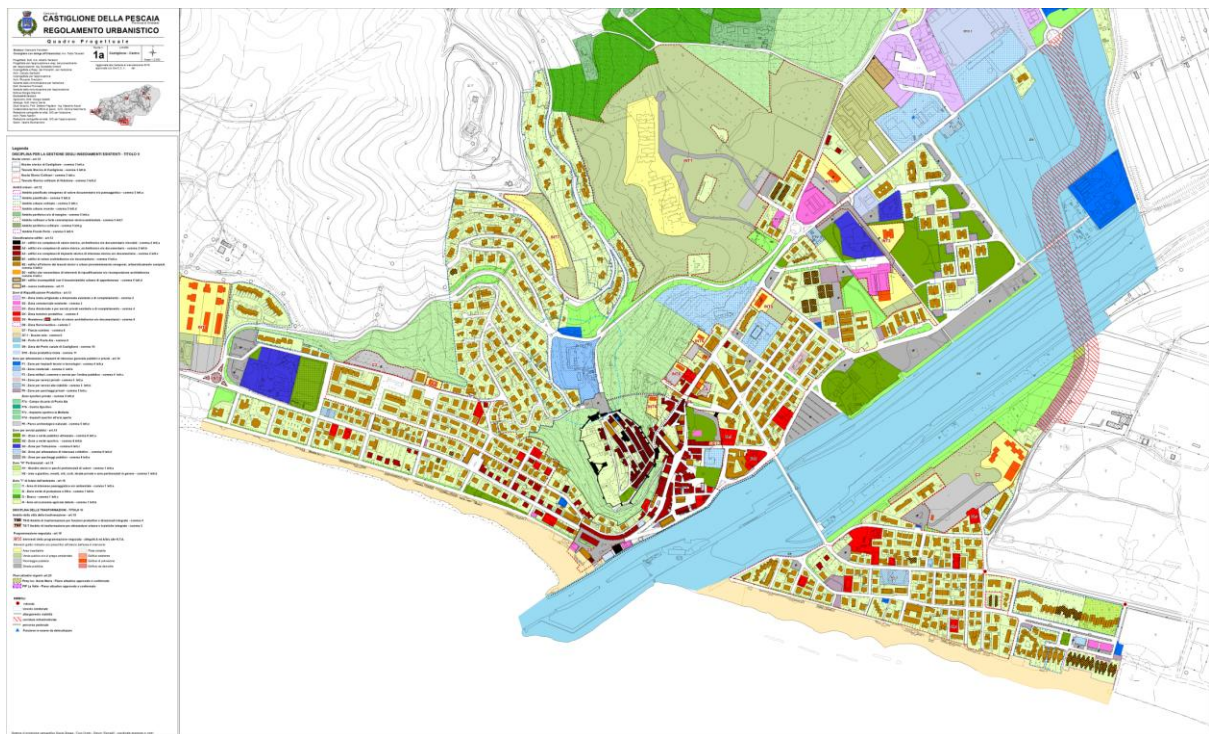


Fig. 2 - Tav.1a regolamento urbanistico. Ambito portuale



Regione Toscana



Catasto e Urbanizzazione



Fig. 3 - Ambito portuale. Ortofoto



Regione Toscana



Beni Culturali e Paesaggistici

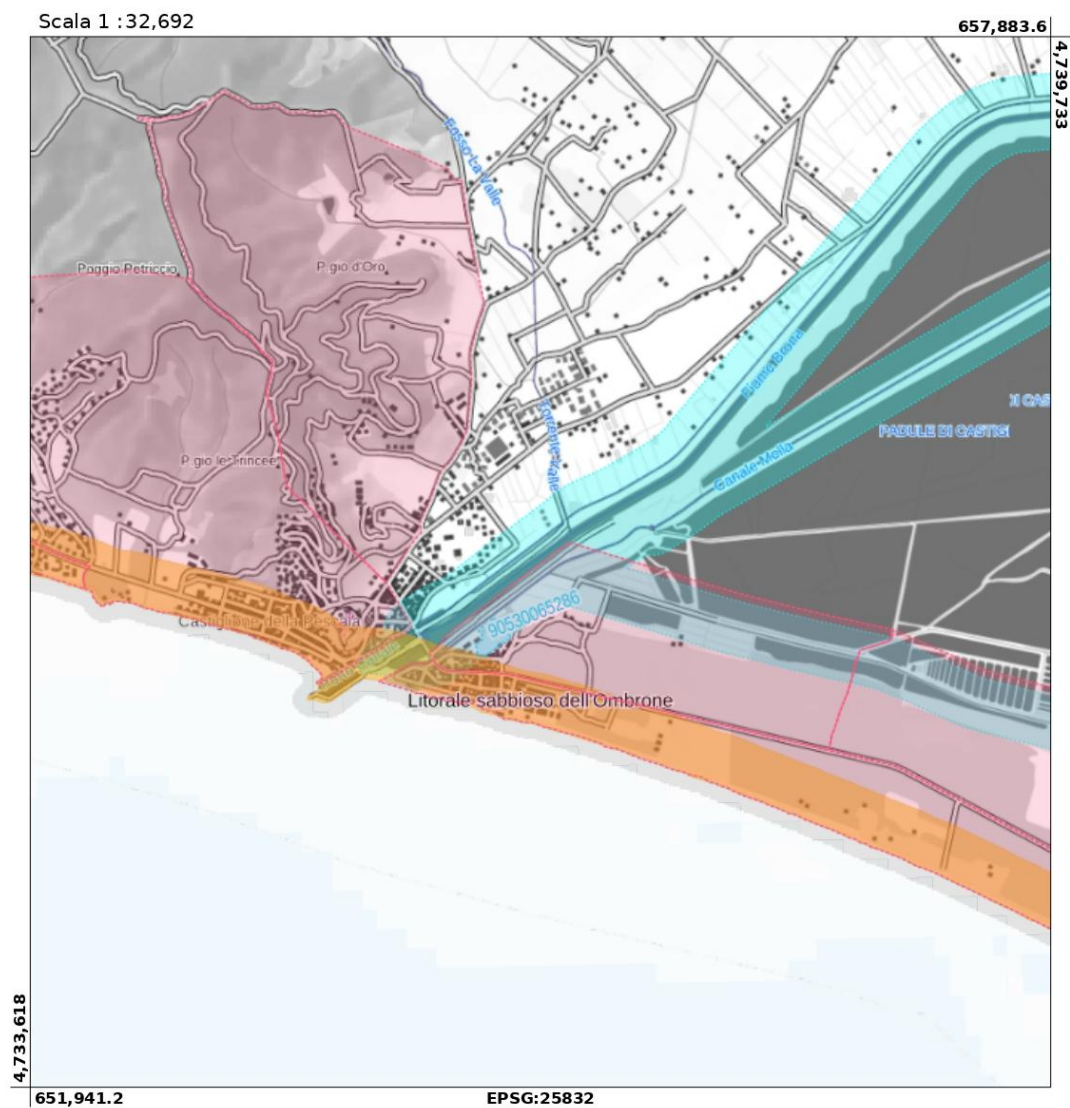


Fig. 4 - Aree vincolate ai sensi art. 142 comma 1 lett. a (in arancio) e lett c (in celeste) del D.Lgs. 42/2004(fonte Regione Toscana)

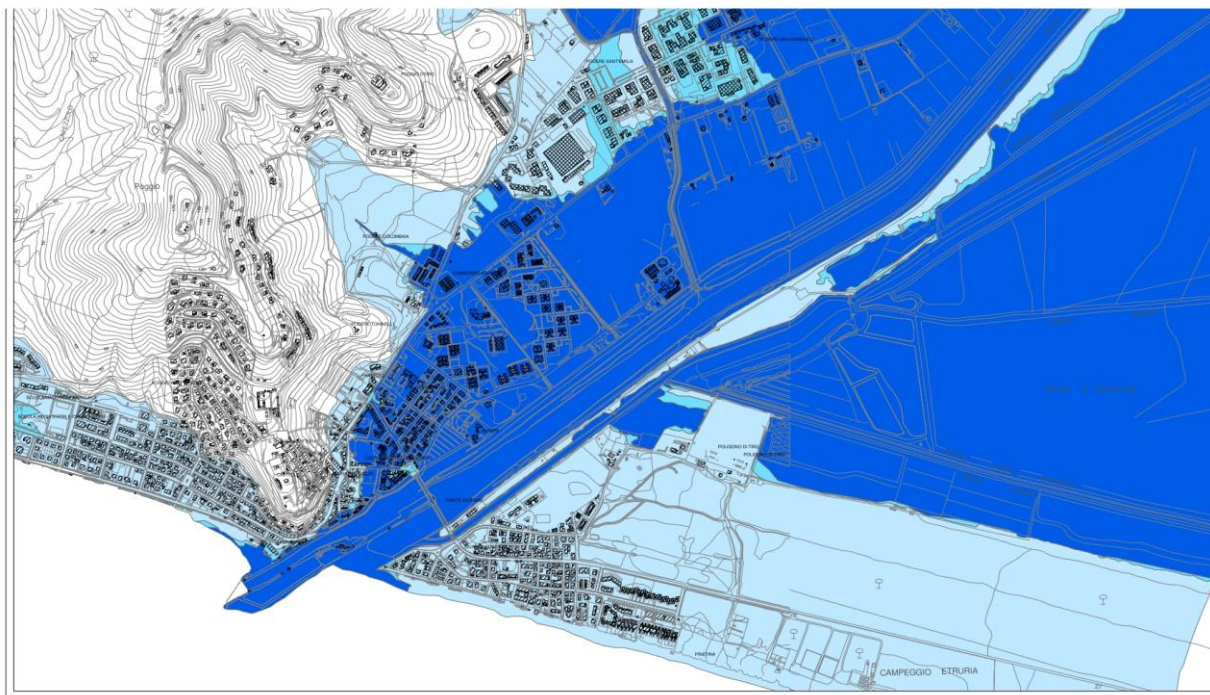


Fig. 5 - Estratto studio idraulico anno 2020. Pericolosità idraulica



Fig. 6 - Vista dall'alto