



COMUNE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA

VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA IN ACCORDO DI PIANIFICAZIONE, AI SENSI DELL'ART.21 DELLA L.R.T.01/2005 PER L'AMPLIAMENTO E LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO DI PUNTA ALA

Valutazione della compatibilità paesaggistica dell'intervento

Il Tecnico Comunale

Ing. Donatella ORLANDI

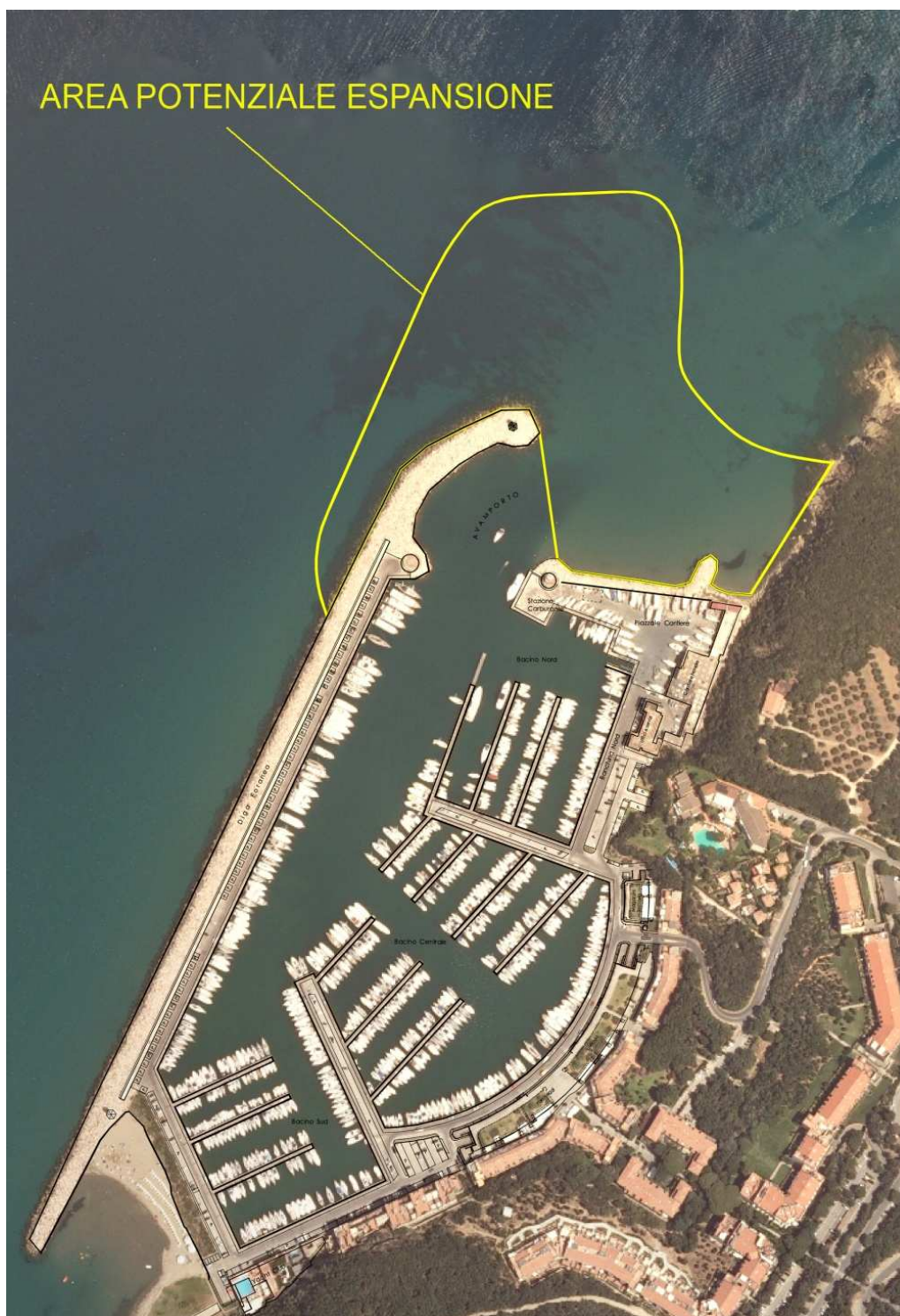
Sommario

1. Tipologia dell'intervento	3
2. Descrizione dello stato attuale	5
2.1. Ubicazione dell'opera	5
2.2. Contesto paesaggistico	6
2.3. Previsioni del PRG	7
2.4. Previsioni del Piano Strutturale	7
2.5. Il Piano Territoriale di coordinamento (PTC)	7
2.6. Il PIT (Piano di Indirizzo Territoriale)	8
2.7. Piano Paesaggistico della Regione Toscana	9
2.8. Incidenza per i S.I.C. e S.I.R. (L.R.T. n° 56/200)	11
2.9. Rappresentazione fotografica del contesto paesaggistico	11
2.10. Morfologia del contesto paesaggistico	11
2.11. Analisi dei vincoli	12
2.12. Analisi Storica ed Emergenze storico architettoniche	17
2.13. Analisi dello stato attuale.....	18
2.13.1. Stato "ante operam" delle principali componenti Ambientali e Paesistiche	19
2.14. Documentazione fotografica stato attuale.....	19
3. Descrizione delle motivazioni dell'adeguamento dello strumento urbanistico	27
3.1. Analisi degli obiettivi	27
3.2. Linee generali di sviluppo dell'area portuale	28
3.3. Foto inserimento dell'intervento.....	28
4. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera	28
4.1. Modificazione Morfologica:	29
4.2. Modificazione dello skyline:	29
4.3. Modificazioni dell'assetto percettivo e panoramico:	29
4.4. Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi:.....	29
4.5. Modificazione dei caratteri di tipicità alla base del vincolo:	29
5. Mitigazione dell'impatto dell'intervento	30
5.1. Modificazione morfologica:	30
5.2. Modificazione dello skyline:	30
5.3. Modificazione dell'assetto percettivo e panoramico:	30
5.4. Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi.....	30
5.5. Modificazione dei caratteri di tipicità alla base del vincolo:	30

I. Tipologia dell'intervento

L'intervento prevede l'ampliamento e la riqualificazione dell'attuale area portuale di Punta Ala. Preliminarmente all'individuazione della dimensione dell'ampliamento possibile, sono stati avviati gli studi di settore propedeutici e necessari per definire le opere che potessero rispondere alle esigenze del porto attuale, non creare impatti negativi ed anzi migliorare la funzionalità del porto stesso.

L'esame preliminare degli studi di settore e dei vincoli ad essi associati ha consentito la definizione dell'area intorno alla quale sarà opportuno lavorare per la collocazione dell'ampliamento dell'attuale porto e per definire le sue caratteristiche di massima. Le analisi del moto ondoso, della prateria di poseidonia e delle caratteristiche del suolo e delle emergenze archeologiche hanno consentito di tracciare un'area di potenziale espansione (vedi figura) consistente in un nuovo bacino acqueo nell'arco dell'attuale avamporto, che prevede indicativamente un incremento dell'area in concessione entro il 10 ÷ 20% dell'attuale e che garantisce adeguati fondali e condizioni di accesso.



La tipologia degli interventi previsti consiste in:

- a. Realizzazione di un prolungamento verso Nord della Diga Foranea modellato per la difesa dai venti di Grecale;
- b. Spostamento verso nord della Diga Nord di sottoflutto;
- c. Realizzazione di pontili galleggianti all'interno dello specchio acqueo ampliato;
- d. Ampliamento dei piazzali del Cantiere nautico;
- e. Realizzazione di superfici ed aree tecniche pertinenti agli ormeggi, modifiche degli esistenti edifici, uffici e servizi, funzionali all'accoglienza ed alla rappresentanza;
- f. Ridefinizione del piano parcheggi nell'area e nel comprensorio.

2. Descrizione dello stato attuale

2.1.Ubicazione dell'opera

Il Porto di Punta Ala è ubicato tra la Punta Hidalgo e quella di Punta Ala che delimitano a Sud il Golfo di Follonica. Le rotte di avvicinamento al Porto provenendo dai quadranti settentrionali, passano per il Canale di Piombino. Quest'ultimo è delimitato da una parte da Capo della Vita dell'Elba e dall'altra dal massiccio roccioso che culmina col Monte Massoncello alto 286 m e che crea una costa alta e rocciosa che inizia da Porto Baratti e si sviluppa fino al porto di Piombino; l'accesso al Porto è da NE.

Collegamenti via Mare: gli Approdi più prossimi sono Piombino (12 mg.), Castiglione della Pescaia (7 mg.), Porto Azzurro (15 mg.), Portoferraio (20 mg.), Talamone (24 mg.), Capraia (45 mg.), Giglio (28 mg.), Livorno (35 mg.), l'Argentario (40 mg.), Bastia (65 mg.) Bonifacio (125 mg.).

Collegamenti via Terra: Punta Ala dista 250 Km da Roma, 350 Km. da Milano e 180 km da Firenze; 42 Km dall'Aeroporto di Grosseto, 120 Km dall'Aeroporto di Pisa e 180 Km dall'Aeroporto di Roma; la località è collegata con la Strada Stale Aurelia (S.S.1) e con le stazioni ferroviarie di Grosseto (km.42) e di Follonica (km.22).

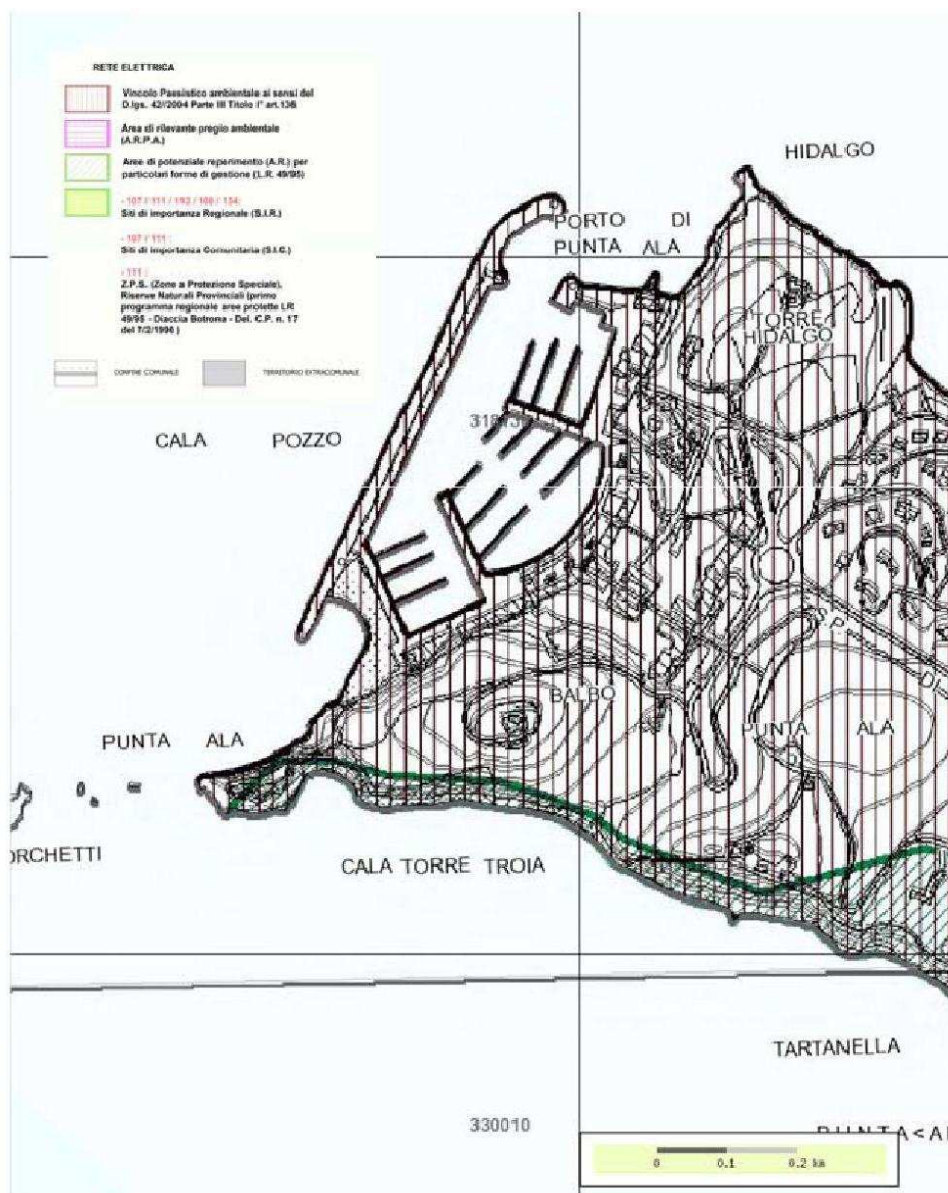


Tavola QC 07/a: D.Lgs 42/04 art. 136 (ex D.M. 29 aprile 1959)

2.2. Contesto paesaggistico

Il porto di Punta Ala è un insediamento moderno classificato dalla Regione Toscana come elemento costitutivo antropico nella scheda d'ambito n.9053015 che lo definisce: *"elemento qualificante della zona, che ha acquisito in tal senso un ulteriore punto di vista panoramico dal quale apprezzare le peculiarità del luogo. Anche se ben realizzate, grazie ai materiali di finitura e alla cura dei particolari, indubbiamente le strutture a corredo del porto hanno modificato la percezione del luogo così come descritto nella motivazione per la quale è stato apposto il vincolo"*.

Come elemento di rischio nella stessa scheda d'ambito si individuano *"eventuali ulteriori elementi volumetrici e interventi di recupero e ristrutturazione non sufficientemente attenti che potrebbero compromettere la percezione del quadro naturale di non comune bellezza panoramica dell'area vincolata"*.

Nella scheda d'ambito n.9053109, inerente la "zona montuosa sita nel Comune di Castiglione della Pescaia tra Fort Rocchette, Punta Ala, la strada provinciale ed il mare" *si evidenzia come la zona predetta abbia notevole interesse pubblico perché, con le sue sbalze a strapiombo sul mare e con i suoi monti coperti della tipica vegetazione mediterranea, offre una serie di quadri di singolare varietà e bellezza panoramica godibile da tutti i punti di vista accessibili al pubblico tanto percorrendo il litorale quanto dalla strada provinciale e da questa in direzione del mare.*

2.3.Previsioni del PRG

Il Piano Regolatore Generale attualmente in vigore non norma le aree e gli specchi acquei inseriti all'interno del perimetro oggetto di valutazione e il Regolamento Urbanistico è in corso di definizione da parte dell'Amministrazione Comunale.

2.4.Previsioni del Piano Strutturale

Il piano strutturale, approvato con Del. C.C. 2 del 22 gennaio 2010, individua l'area portuale in oggetto all'interno del perimetro dell'U.T.O.E. di Punta Ala – Sub U.T.O.E. della Attività Nautica, disciplinata dall'art. 46 delle NTA del Piano, nella quale è prevista la "riqualificazione del Porto di Punta Ala, in coerenza con il Piano Regionale dei Porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/92- LR 68/97, modificata dalla LR1/05, al fine di ridare al sistema turistico-portuale una ritrovata e forte identità nell'ambito della ineguagliabile cornice paesistica ed ambientale del luogo, con ampliamento dei servizi connessi alla nautica".

La strategia di governo del territorio è quella definita in via generale per il sistema di appartenenza e nel caso in questione gli obiettivi specifici dell'UTOE sono tesi in particolare allo sviluppo e alla riqualificazione dei servizi e delle infrastrutture ed al consolidamento del contesto urbano mediante riqualificazione e valorizzazione dell'attuale sistema portuale; nonché, dal punto di vista dello sviluppo e della riqualificazione economica, mediante il sostegno alla riqualificazione e specializzazione della filiera turistica volta al turismo di alta qualità e per un allungamento della stagione turistica e della nautica; la qualificazione dell'offerta turistica legata al mare tramite la razionalizzazione dell'uso della costa e della portualità.

Le modalità d'intervento previste dal Piano Strutturale saranno contenute negli indirizzi definiti dall'Accordo di Pianificazione e nel conseguente Piano Particolareggiato (Piano regolatore Portuale) redatto dall'Amministrazione Comunale, che definisca l'assetto complessivo del porto, con particolare riguardo alle nuove porzioni dello stesso, avendo cura che rappresentino, in armonia con il porto esistente, gli obiettivi dell'adeguamento tecnico-funzionale di riqualificazione previsti nelle motivazioni già richiamate.

Il Piano Regolatore Portuale individuerà pertanto le aree destinate all'attività cantieristica, le aree dedicate alla nautica da diporto, la ridefinizione del piano parcheggi nell'Area portuale e nel comprensorio le aree e i servizi forniti per le funzioni d'interesse pubblico (transito, charter, emergenza, pescherecci, base nautica accessibile, eventi nautici) i relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale.

Le previsioni del Piano Regolatore portuale sono sottoposte a valutazione da parte della struttura regionale competente che esprime parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni contenute nel piano regolatore portuale, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano.

2.5.Il Piano Territoriale di coordinamento (PTC)

L'Amministrazione Provinciale ha adottato il Piano Territoriale di Coordinamento il 07/04/1999, e approvato il nuovo PTC il 11/06/2010, inserendo il porto di Punta Ala in conformità a quanto previsto dal Piano regionale dei Porti e degli Approdi turistici.

2.6. Il PIT (Piano di Indirizzo Territoriale)

La Regione dispone fin dal 1979 di una legge di ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana e di un primo Piano Regionale di Coordinamento per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici marittimi, fluviali e lacuali d'interesse regionale e locale, approvato con DCR 123/1985.

Con deliberazione n. 258 del 27 maggio 1992 la regione Toscana ha approvato il rinnovo, con aggiornamenti e modifiche, del "Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana" approvato in vigore della L.R. 36/79. Con tale delibera sono introdotte direttive di carattere generale, comprensive degli standard nautici e urbanistici, e stabiliti diversi regimi di intervento per i 28 siti portuali localizzati lungo la costa toscana e nelle isole.

Nello specifico queste riguardano la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici ed hanno costituito un riferimento sia per la progettazione di nuove strutture, ma soprattutto consentono di valutare, e quindi adeguare, la qualità di quelle esistenti e individuare i miglioramenti necessari.

I porti e gli approdi considerati sono ricompresi in quattro grandi categorie delle quali due si riferiscono al riconoscimento di situazioni di fatto (porti antecedenti il piano 1985-90 e porti approvati dalla regione con il piano 1985-90) una raggruppa le situazioni esistenti da riqualificare in adeguamento alle disposizioni del piano ed infine l'ultima introduce sette nuove previsioni.

La descrizione dettagliata delle strutture per il diporto nautico è sviluppata considerando il territorio costiero suddiviso in unità fisiografiche, da nord verso sud, come definite dal Piano Regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico. Tale suddivisione è quella alla quale si fa riferimento anche nello studio "Analisi della portualità toscana" (Direzione Generale delle Politiche Territoriali e Ambientali della Regione Toscana – Settore Indirizzi della pianificazione).

Nella suddivisione della costa toscana per ambiti costieri, corrispondenti a loro volta ad unità fisiografiche, sono individuati i porti, gli approdi e gli ormeggi presenti ed anche altre strutture portuali, come ad esempio semplici pontili, esistenti in tali ambiti.

Il porto di Punta Ala è inserito nell'ambito costiero "**e) Piombino e il Golfo di Follonica**" (promontorio di Piombino, golfo di Follonica, litorale di Punta Ala), al punto 30.

Punta Ala - Descrizione: il porto di Punta Ala è un marina turistico protetto da una diga foranea con 1200 m di estensione di banchine e complessivi 13 pontili. La struttura portuale è suddivisa in tre seni. Punta Ala è un centro residenziale dotato di numerosi servizi e impianti sportivi.

Tipologia: Porto turistico*

Sito web: <http://www.marinadipuntaala.com>

Carte I.I.M.: n. 913, 5

Coordinate: 42°48',48 N 10°44',22 E

Canale VHF: Vhf canale 09 - 16

Fondo marino: sabbia e fango

Fondali: in banchina da 2 a 5 m

Orario e tipologia di accesso: Continuo. Tenere la propria dritta; velocità max 3 nodi

Totale posti barca** 893

Posti barca previsti dal PIANO DI COORD. DEI PORTI :900

*L'indicazione della tipologia consegue dalla premessa Art. 2 D.P.R. 509 del 2 dicembre 1997.

** Censimento delle infrastrutture della Direzione Marittima di Livorno del novembre 2005.

2.7.Piano Paesaggistico della Regione Toscana

Con delibera del Consiglio Regionale della Toscana n.32 del 16 giugno 2009 è stato adottato il Piano Paesaggistico della Regione Toscana quale implementazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) per la disciplina paesaggistica.

Il Piano Paesaggistico individua nel quadro conoscitivo i caratteri strutturali del paesaggio tra i quali è evidenziata l'importanza del comprensorio della "costa grossetana", definito nella relativa scheda d'ambito paesaggistico n.24, dove si evidenziano, tra l'altro, i vincoli di cui all'art.136 del Dgls n.42 del 2004 presenti sull'area.

In particolare il piano individua i valori paesaggistici attraverso l'identificazione di valori estetico percettivi nelle seguenti zone:

Codice	D.M.–G.U.	Denominazione	Comune	Superficie (ha)	Territori della Toscana (Atlante dei Paesaggi)	Tipologia (art.136 D.Lgs.42/04)
9053109	D.M. 03/07/62 – G.U. n.187 del 1962	Zona Montuosa sita nel comune di Castiglione della Pescaia, tra Forte delle Rocchette Punta Ala, la strada provinciale e il mare	Castiglione della Pescaia	3470,21	Costa Grossetana	d
Motivazione	La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, con le sue balze a strapiombo sul mare e con i suoi monti coperti della tipica vegetazione mediterranea, offre una serie di quadri di singolare varietà e bellezza panoramica godibile da tutti i punti di vista accessibili al pubblico tanto percorrendo il litorale quanto dalla strada provinciale e da questa in direzione del mare					
Tipi di paesaggio						

Codice	D.M.–G.U.	Denominazione	Comune	Superficie (ha)	Territori della Toscana (Atlante dei Paesaggi)	Tipologia (art.136 D.Lgs.42/04)
9053015	D.M. 29/04/59 – G.U. n.107 del 1959	Pineta litoranea fra la foce dell'Alma e Punta Ala, sita nell'ambito del Comune di Castiglione della Pescaia (Grosseto)	Castiglione della Pescaia	154,05	Costa Grossetana	d
Motivazione	La pineta predetta ha notevole interesse pubblico perché la sua folta vegetazione arborea racchiusa fra il mare e la strada, con i resti di antiche torri e con il porticciolo di Cala del Pozzo, oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza panoramica, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere lo spettacolo di quelle bellezze					
Tipi di paesaggio						

Nel seguito sono riportati i contenuti delle Sezioni 3 e 4 del suddetto Piano Paesaggistico della Regione Toscana riferite al sub-ambito nel quale ricade il Porto di Punta Ala.

Nella Sezione 3 delle schede allegate al piano: *"funzionamenti, dinamiche. Obiettivi di qualità, azioni prioritarie"* l'ambito di paesaggio comprende i territori costieri dei comuni di Scarlino, Castiglione della Pescaia, Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello, quest'ultimo limitatamente al promontorio di Talamone, ed è caratterizzato dall'alternanza di promontori collinari ed aree pianiziali di matrice alluvionale.

Il paesaggio si può articolare in quattro sub-ambiti:

- La costa e le pianure comprese tra Scarlino ed il promontorio di Castiglione della Pescaia con i rilievi del Monte Alma e di Poggio Ballone;
- La costa e la pianura comprese tra Castiglione della Pescaia e i Monti dell'Uccellina caratterizzata dalla importante presenza delle pinete otto-novecentesche, dalla zona umida della Diaccia Botrona e dagli insediamenti costieri;
- I Monti dell'Uccellina con il promontorio di Talamone e le aree agricole retrostanti interamente ricompresi nel Parco Naturale della Maremma;
- La pianura interna con la Città di Grosseto.

Gran parte dell'area pianeggiante che ospita la Città di Grosseto era occupata dall'antico Lago Prile che si estendeva quasi fino alla parte occidentale di Grosseto. L'antico bacino lacustre è quasi del tutto scomparso a seguito delle opere di canalizzazione rientranti nelle bonifiche settecentesche apportate dai Lorena, completate definitivamente tra gli '20 e '30 del secolo scorso.

Le recenti espansioni di Castiglione della Pescaia si sviluppano dalla costa verso l'interno, sui versanti dei rilievi collinari, producendo un alto carico insediativo con architetture, di tipo seriale, generalmente prive di idonee misure di inserimento nel paesaggio circostante; sulle pendici collinari di Castiglione della Pescaia i fenomeni di polverizzazione fondiaria determinano la tendenza al moltiplicarsi di residenze e villette, frutto spesso di improprie trasformazioni di annessi realizzati al servizio delle attività agricole.

La Sezione 4. *Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi dell'art. 136 del Dlgs. 22/01/2001 n.42 ed aree gravemente compromesse o degradate* individua i rischi ed i valori paesaggistici e la valutazione della loro permanenza e degrado in base alle motivazioni poste dal vincolo paesaggistico di cui al D.M.09/04/1963.

Per quanto attiene a tale D.M. la sezione 4 evidenzia tra gli *Elementi costitutivi antropici gli Insediamenti e la viabilità, il valore dell'antico centro di Castiglione della Pescaia. Alla fine del XIII sec. si organizza in libero comune, nel XIV sec. gli abitanti lasciano la zona del porto e si stabiliscono intorno al castello fortificandone la sommità. Il centro storico è completamente cinto da mura medievali con relativi camminamenti di ronda.*

Per gli insediamenti moderni l'elemento di valore fondamentale è rappresentato da quegli insediamenti che si inseriscono nelle aree boscate lasciandone intatta la percezione globale.

Tra gli elementi di rischio individua *l'eventuale scarsa qualità di interventi di ristrutturazione e non adeguato mantenimento degli spazi pubblici dai quali è possibile godere delle bellezze panoramiche. Inoltre un eventuale aumento del carico urbanistico potrebbe comportare anche ulteriori incrementi volumetrici tali da far perdere la connotazione del tessuto urbano consolidato; inoltre interventi di ristrutturazione o di recupero non attenti possono costituire un altro fattore di rischio.*

Per quanto attiene gli Obiettivi per la Tutela e la Valorizzazione e Indirizzi per la Qualità Paesaggistica la presente sezione individua *la tutela della vegetazione a macchia mediterranea delle colline, della duna, del patrimonio storico-architettonico di Castiglione della Pescaia, delle mura medievali e mantenimento degli spazi pubblici dai quali è possibile godere delle bellezze panoramiche. Tutela del valore panoramico delle infrastrutture che in gran parte corrispondono a percorsi storici e di quelle ad andamento tortuoso da cui si aprono molte visuali da e verso il mare.*

2.8.Incidenza per i S.I.C. e S.I.R. (L.R.T. n° 56/200)

Il Porto di Punta Ala e l'area nella quale è previsto svilupparsi l'intervento di riqualificazione ed ampliamento non ricadono nei S.I.C. e/o S.I.R. Lungo la costa posta Sud dell'area portuale è presente una zona ricompresa all'interno del SIR 107 – "Punta Ala e isolotto dello Sparviero", ecosistema microinsulare scarsamente disturbato, nonostante la forte presenza di imbarcazioni nel periodo estivo, caratterizzato da falesie e coste rocciose con tipiche formazioni vegetali e presenza di specie ornitiche rare caratteristiche delle isole minori e delle coste rocciose.

2.9.Rappresentazione fotografica del contesto paesaggistico

Per meglio individuare ed inquadrare le relazioni tra l'intervento proposto ed il contesto paesaggistico in cui tale intervento si colloca si riporta di seguito una lettura fotografica delle visuali panoramiche godibili da punti di vista panoramici, da e verso il mare.

2.10. Morfologia del contesto paesaggistico

La tipologia ambientale prevalente nel SIR di cui al punto 2.8 è data dall'area costiera (e isola minore) con macchia mediterranea, boschi di leccio e vegetazione delle coste rocciose.

Altre tipologie ambientali rilevanti: le garighe e le praterie annue, e i coltivi.

Il promontorio di Punta Ala è formato dalla parte più occidentale del complesso collinare di Poggio Peroni (348 m), il quale si estende con andamento nordest-sudovest lungo una dorsale che lo collega al Poggio Santa Petronilla per poi terminare nella depressione valliva del Torrente Alma (Pian d'Alma).



Foto panoramica dell'Isolotto dello Sparviero



Foto panoramica della parte e sud di Punta Ala del Biotopo della zona Costiera

Il biotopo racchiude i versanti costieri del sistema collinare che digradano a mare con pendenze molto accentuate per uno sviluppo di circa 6 km.

Geolitologicamente prevale largamente la formazione arenacea del "Macigno", costituita da rocce sedimentarie quarzose micaceofeldspatiche a cemento argilloso. Localmente esse sono talvolta associate ad argille siltose con rari interstrati calcarenitici. In corrispondenza degli sbocchi di ripidi impluvi sulla linea di costa si hanno depositi di materiale alluvionale antico.

Alla base dei versanti sud-orientali di Poggio Peroni, Punta delle Rocchette - Punta Ala verso le Rocchette, compaiono anche affioramenti calcarei di una certa estensione. Completa il quadro geolitologico la presenza della formazione denominata "Pseudoverrucano", un complesso clastico composto da ciottoli di quarzo in cemento arenaceo-siliceo rosso. Esso entra in diretto contatto con i calcari e costituisce con essi la Punta delle Rocchette.

Fra gli elementi costitutivi antropici il Porto di Punta Ala costituisce un elemento qualificante.



 Foto vista aerea del Porto- *Insediamenti moderni*: il Porto di Punta Ala

Climaticamente il promontorio ricade pienamente nel tipo mediterraneo, con precipitazioni medie intorno ai 600 mm annui concentrate nel periodo autunno-invernale, e temperature di circa 15,5 °C. La costa è relativamente riparata dai venti freddi nord-orientali, mentre è pienamente esposta a quelli occidentali più caldi ed umidi. Questo rappresenta un fattore favorevole per la persistenza di specie molto termofile come la palma nana e l'euforbia arborea.

2.1.1. Analisi dei vincoli

Tale area ricade in aree protette e soggette a vincoli di tutela di seguito elencati ed illustrati nelle tavole:

- Vincolo Paesaggistico D.M. 03/07/1962 G.U. n.187 zona della *"zona a monte e a mare della strada provinciale da Castiglione della Pescaia a Follonica caratterizzata da monti coperti di macchia mediterranea degradanti verso il mare"*
- D.Lgs. 42/04 art. 142 lettere:
 - a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- Vincolo Idrogeologico di cui al R.D. 3267/23.

Vicolo Paesaggistico D.M. 03/07/1962 G.U. n.187

Gli interventi oggetto della presente rientrano in una zona soggetta a vincolo paesistico ambientale ex lege di cui al DECRETO MINISTERIALE D.M. 03/07/1962 G.U. n.187 *"zona a monte e a mare della Strada Provinciale da Castiglione della Pescaia a Follonica caratterizzata da monti coperti di macchia mediterranea degradanti verso il mare"* per la seguente motivazione: [...] *la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, con i suoi monti coperti dalla tipica macchia mediterranea degradanti verso il mare, forma un quadro naturale di eccezionale bellezza panoramica, godibile da numerosi punti di vista accessibili al pubblico.*

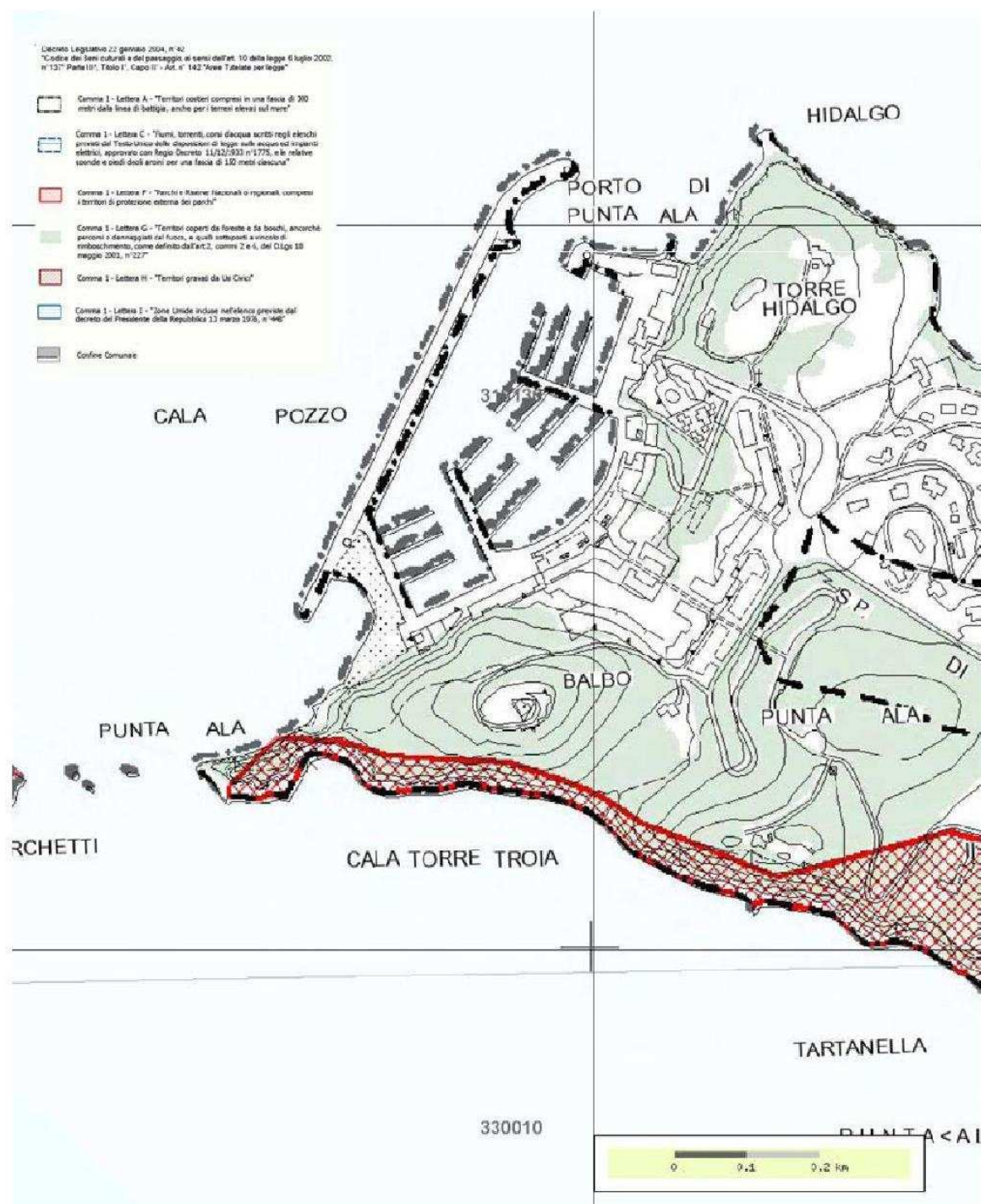


Tavola QC 07/b: D.Lgs 42/04 art. 142 comma 1, lettera "a" – 300m dalla linea di costa

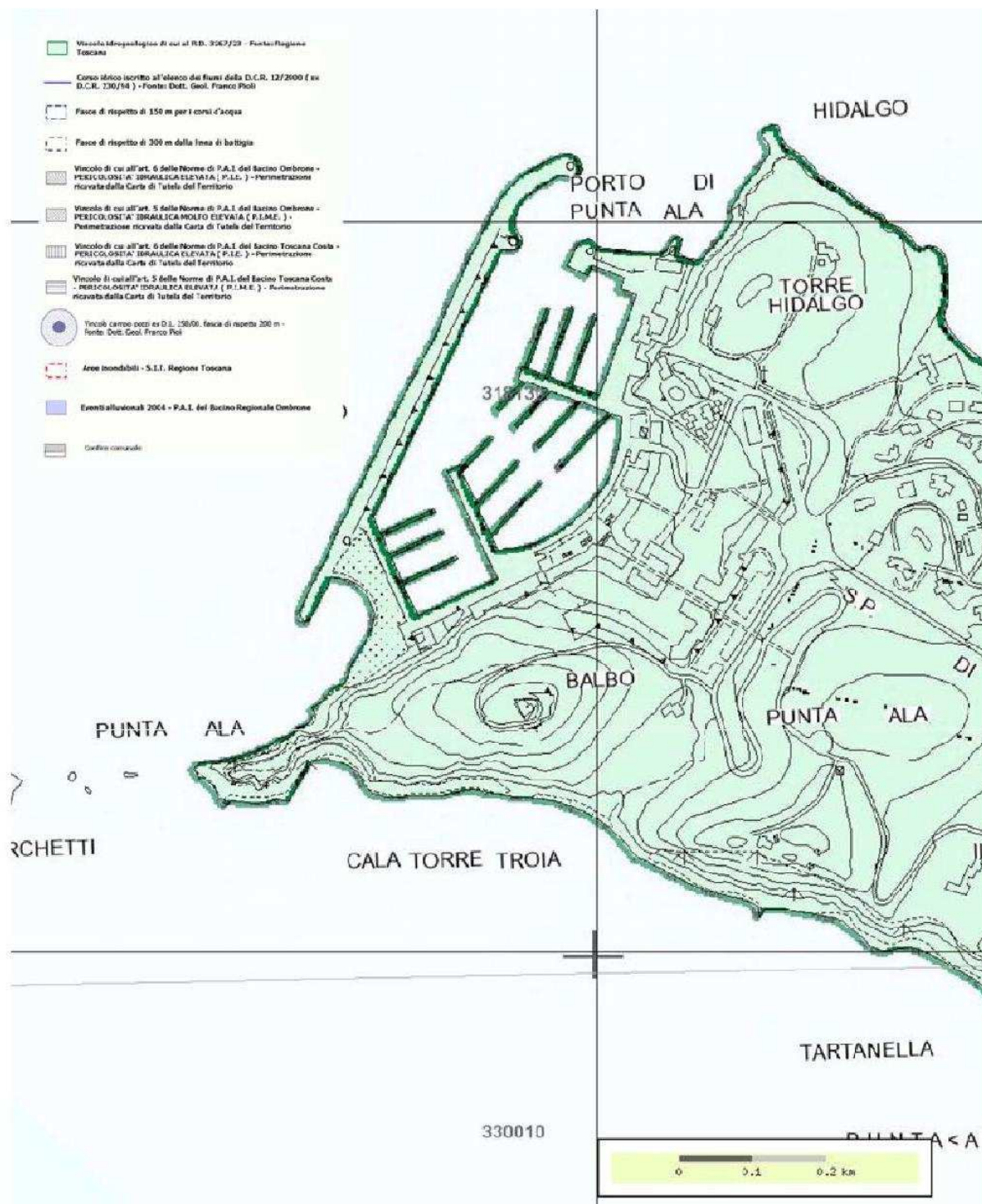


Tavola QC 07/d: R.D. 3267/1923 – vincolo idrogeologico

2.12. Analisi Storica ed Emergenze storico architettoniche

Conosciuta e abitata fin dall'epoca etrusco-romana (recentemente sono stati ritrovati reperti protostorici), Punta Ala, costituì per queste civiltà un porto. Seguendo le sorti di Castiglione della Pescaia, passò intorno all'anno Mille sotto il dominio Pisano, e già nel XIII secolo entrò a far parte del Comune autonomo di Castiglione.

Il promontorio e l'isola di Troia con gli scogli vicini, volgarmente chiamati "i Porcellini" divennero proprietà della famiglia Medici nella seconda metà del 16° secolo, caduta la Repubblica Senese.

Eleonora di Toledo, che aveva ottenuto in donazione il territorio, fece innalzare di fronte all'isola di Troia una fortezza "Torre Nova" (conosciuta oggi come Torre Balbo, la fortificazione collegata ad altre già esistenti, fu costruita per difendere il territorio dalle incursioni dei saraceni.

Fino a quel momento il comprensorio era deserto, esisteva soltanto una torre sull'isolotto di Troia vecchia, fatta edificare nel '400 dagli Appiani di Piombino.

Nel 1577, sul versante a nord-ovest sul Poggio del Barbieri, di fronte a Piombino, fu eretta un'altra torre quadrata, Torre Hidalgo, per ordine di Jacopo IV° Appiani.

Non ci sono interventi di rilievo fino alla fine del '700, quando le due torri furono ampliate da Ferdinando III.

Ferdinando III portò avanti la bonifica della zona che, salvo pochi casali agricoli e i due fortificati, rimase disabitata per secoli, a causa delle condizioni arretrate della maremma, dell'imperversare della malaria e della mancanza di strade.

Divenuta possesso dei francesi a inizio Ottocento, la zona passò per un periodo nelle mani di Napoleone, per poi rientrare definitivamente sotto il Granducato di Toscana. Infine, nel 1860, venne annessa al Regno d'Italia.

Nei primi anni del 1900 la fattoria del conte Ludovico Rossellini che si estendeva da Scarlino a Pian d'Alma, al Gualdo, a Poggio Tre Pini, fino all'estrema punta, Castello incluso, assicurava, per la varietà delle colture, prodotti in ogni stagione dell'anno. Le fasce paludose bonificate, come quelle disboscate, venivano seminate a grano; i boschi davano, senza esaurirsi mai, legna, sughero, carbone; negli allevamenti di bestiame selezionato prosperavano mucche e cavalli, molto richiesti e ben pagati.

Per volontà dei coniugi Rossellini, allo loro scomparsa, l'istituto di carità Cottolengo diventò proprietario di tutti i beni, compreso il Gualdo e Punta Troia.

Italo Balbo acquistò tutta Punta Troia, da Poggio del Piastrone a nord, a Poggio Rio Palma sulla scogliera a sud, escluso il terreno di proprietà Barzellotti.

"Punta Troia" divenne Punta Ala e l'isolotto vicino, da "Troia Vecchia", divenne "Lo Sparviero" e solo gli scogli accanto rimasero "i Porcellini". Furono attuati miglioramenti e costruita una strada più agevole che univa Pian d'Alma fino al Castello di Punta Ala, furono disboscate vaste aree per ricavarne terreni coltivabili. Fu Bonificato l'acquitrino nella zona dell'attuale campo di polo e costruiti gli edifici dell'attuale Punta Ala S.p.A. e la "Fattoria tre pini". Un ingente opera meccanizzata di rimboschimento, di illuminazione elettrica e di pompaggio di acque potabili trasformò Punta Ala in un luogo sempre più invitante per risiedere.

Finita la guerra, l'intera proprietà Balbo fu ripartita tra eredi e ceduta a nuovi proprietari.

Nel contratto, datato 8 agosto 1959 gli eredi Balbo trasferirono a Costantino Lentati la proprietà dei terreni situati nel promontorio di Punta Ala: ebbe così inizio la costruzione dell'attuale complesso turistico.

Ad oggi le principali costruzioni di rilievo storico architettonico presenti sono le seguenti:

- La **Torre Hidalgo**, che domina il moderno abitato, venne fatta costruire nel corso del Cinquecento a difesa dell'estremità meridionale del Principato di Piombino
- Il **Castello di Punta Ala**, anch'esso cinquecentesco venne eretto dai Medici sul promontorio a sud-est della località per il controllo del tratto costiero a nord di Castiglione della Pescaia.
- La **Torre degli Appiani** fu fatta costruire dagli omonimi principi di Piombino sull'Isolotto dello Sparviero di fronte all'attuale abitato, per potenziare il sistema difensivo del loro principato

2.13. Analisi dello stato attuale

L'Approdo Turistico è protetto da una diga foranea che ha andamento da Nord e Sud. Esso è suddiviso in tre seni nei quali possono trovar posto circa 900 imbarcazioni, a vela ed a motore, fino a 30 mt. di lunghezza e su fondali che raggiungono i 5 mt. Gli ormeggi sono realizzati con corpi morti senza gavitello e sono dotati di anelli e bitte (con ancoraggi sommersi). I segnalamenti all'imboccatura e sui pontili, insieme con un'opportuna illuminazione dello specchio d'acqua interno, rendono le manovre sicure anche nelle ore notturne. Ampi parcheggi consentono di raggiungere le imbarcazioni con le autovetture, per l'imbarco e lo scarico di bagagli e provviste.

Sono disponibili – in banchina, sulla diga e sui pontili – colonnine per le prese di acqua, ed energia elettrica, quattro blocchi di servizi igienici. Sono assicurati i servizi di guardiania, anti-incendio, video-sorveglianza, rifornimento carburanti e lubrificanti; raccolta rifiuti differenziata e pulizia.

Oltre ad interventi minori a bordo delle imbarcazioni, un cantiere di riparazione provvede alle operazioni di alaggio e varo, rimessaggio, carenatura e pitturazione degli scafi, e lavori di meccanica, impiantistica, falegnameria, elettronica e lavorazioni speciali. Sono disponibili a tale scopo, uno scalo di alaggio, e un travel lift per il sollevamento di natanti fino a 75 tonnellate e un attrezzato capannone. Ogni altro servizio a bordo periodico e ordinario può essere ottenuto a semplice richiesta del diportista.

Il porto è costituito da: tredici pontili, una diga foranea, una banchina nord, un molo nord, una banchina centrale, una banchina sud, un molo sud ed è a sua volta suddiviso per differenti categorie secondo le dimensioni delle imbarcazioni.

Ogni ormeggio ha a disposizione una colonnina per attingere acqua potabile e acqua industriale per il lavaggio delle imbarcazioni e una colonnina per l'energia elettrica alla quale ci si collega con spine tipo CEE con voltaggio 220/380.

L'ormeggio, realizzato con corpi morti senza gavitello e dotati di anelli e bitte (con ancoraggi sommersi), prevede barche disposte parallelamente le une alle altre allo scopo di ottimizzare lo sfruttamento dello specchio acqueo.

Il sistema si realizza affondando una serie di corpi morti parallelamente al pontile e collegati tra loro da una catenaria di adeguato spessore. Dalla catenaria si snodano poi una serie di catene di diametro inferiore o in alternativa una serie di robuste cime sintetiche. Sul terminale superiore della catena o cima è fissato un anello di ormeggio posto sulla sua sommità.

Fari e fanali: 2126 (E 1466) - faro a lampi bianchi, periodo 2 sec., portata 7 M sul gomito della diga Foranea (oscurato all'interno del porto); 2127 (E 1466.4) - fanale a lampi verdi, periodo 2 sec., portata 5 M, sulla estremità della diga Foranea; 2126.2 (E 1466.2) - fanale a lampi rossi, periodo 2 sec., portata 5 M, sulla testata del molo di sottoflutto; 2127.2 (E 1466.8) - fanale a luce fissa verde, 2 vert., portata 1 M sullo sporgente interno della diga Foranea (visibile all'interno del porto da 220° a 027°).

Fondo marino: sabbia e fango.

Fondali: in banchina da 2 a 5 m.

Posti barca: 893 di lunghezza variabile da 6mt a 30 mt, di cui 90 per imbarcazioni in transito.

Venti: scirocco, ponente, maestrale.

Traversia: tramontana, grecale.

Titolarità dell'area portuale:

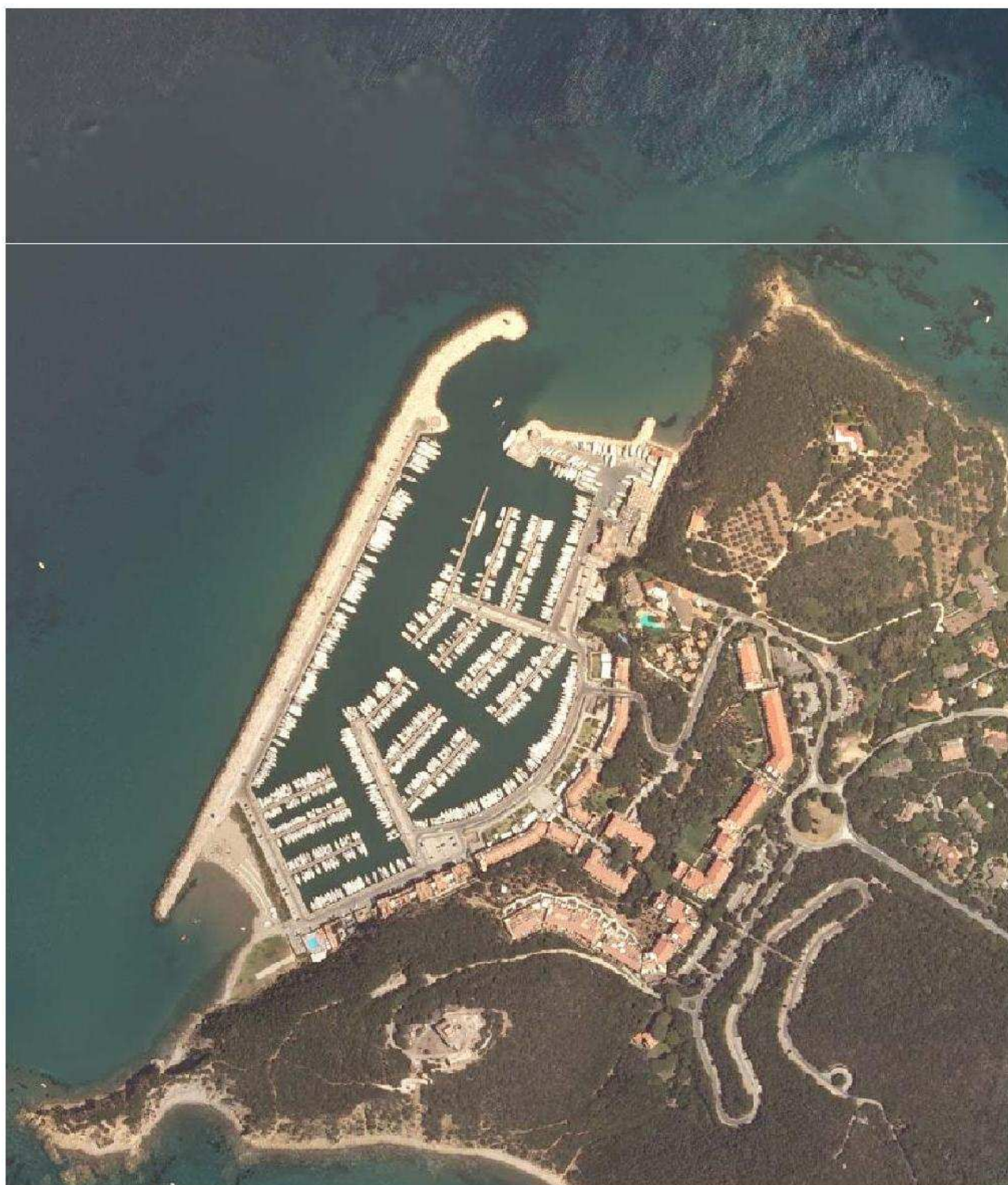
Il porto turistico di Punta Ala è totalmente ricompreso all'interno dell'area demaniale assentita alla società Marina di Punta Ala S.p.A. corrente in Castiglione della Pescaia (GR), Fraz. Punta Ala, località il Porto, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00161930532 titolare della concessione demaniale marittima n. 423 registro atti, n. 189 registro concessioni stipulata a Livorno in data 16 aprile 1976, come modificato con atto suppletivo n. 427 registro atti in data 14 aprile 1977, con atto suppletivo n. 443 registro atti in data 29 settembre 1980 e con atto suppletivo n. 467 registro atti e n. 40 registro atti in data 6 luglio 2007

2.13.1. Stato "ante operam" delle principali componenti Ambientali e Paesistiche

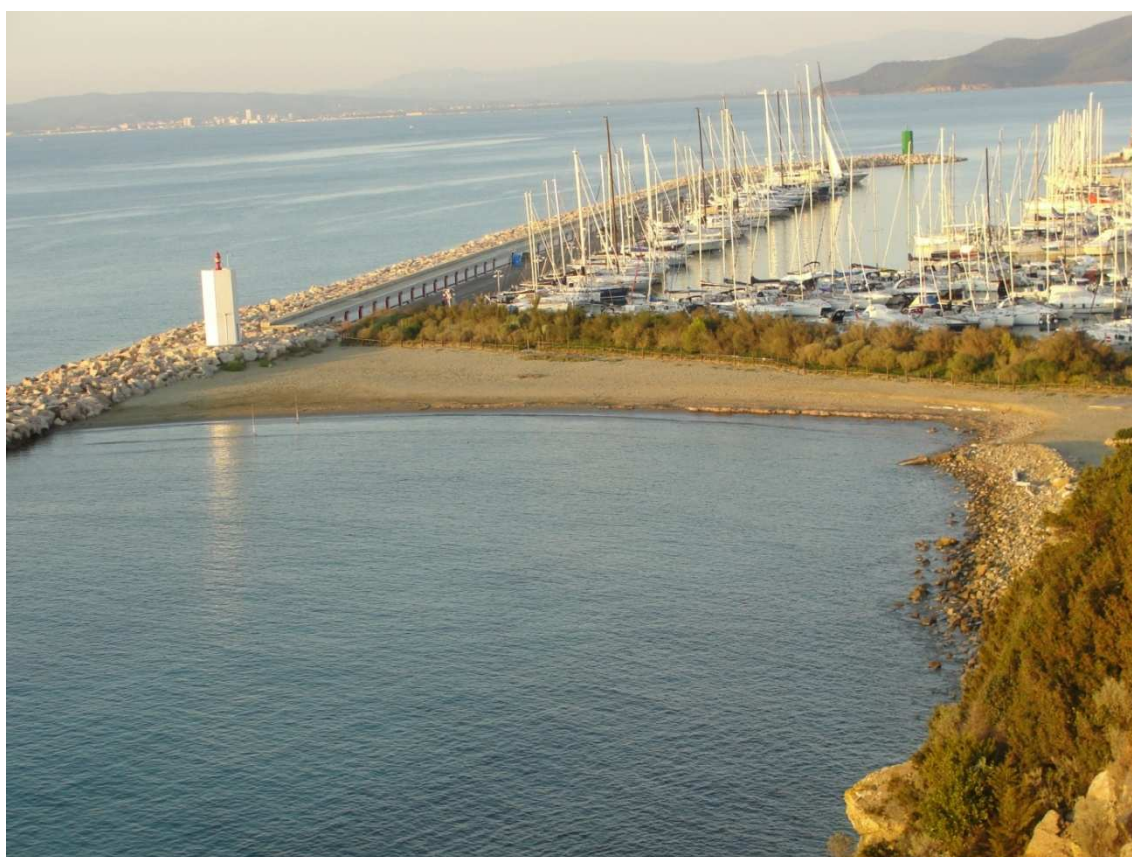
Lo stato delle principali componenti Ambientali e Paesistiche è stato recentemente documentato nelle relazioni tecniche prodotte dalla Provincia di Grosseto, e in particolare, nell'Allegato 01 (Studio meteomarino), nell'Allegato 03 (Monitoraggio "ante operam" delle principali componenti Ambientali e Paesistiche) e nell'Allegato 4 (relazione geologica e idrogeologica) al Progetto Definitivo 01525 per il "Ripascimento e ripristino dei sistemi dunali nel tratto di costa compreso tra la foce del Fiume Alma e Punta Ala". La documentazione di cui sopra è già a disposizione delle Amministrazioni e si ritiene pertanto di rinviare le valutazioni alle analisi in essa contenute in considerazione della contiguità delle aree oggetto dei diversi studi con quella oggetto del presente intervento.

2.14. Documentazione fotografica stato attuale

Sono di seguito rappresentate l'ortofoto dell'area portuale e le foto della stessa come visibile dai principali punti di osservazione pubblici



Ortofoto del Porto di Punta Ala



📷 Foto vista da circa metà del percorso pedonale lungo il crinale del promontorio



🖨 Foto vista da ultimo piazzale del percorso pedonale lungo il crinale del promontorio





Foto vista dal Mare



Foto vista dalla Piazzetta delle Bandiere Verso Sud



Foto vista dalla Piazzetta delle Bandiere Verso Nord



🖼 Foto vista dalla Piazzetta delle Bandiere Verso il Castello di Punta Ala



Foto vista dalle spiagge Bagno del Golf Hotel



Foto vista dalle spiagge Bagno Maga Alpa



Foto vista dalle spiagge Bagno Quadrifoglio

3. Descrizione delle motivazioni dell'adeguamento dello strumento urbanistico

3.1. Analisi degli obiettivi

Il porto di Punta Ala, concepito negli anni '60, operativo dal 1976, ha bisogno di riqualificazione e adeguamento tecnico-funzionale nel rispetto della tutela ambientale paesaggistica per rispondere alla necessità di mantenimento e adeguamento delle opere degli impianti esistenti (vetustà) e all'adeguamento alla richiesta attuale e in prospettiva dell'utenza pubblica e della nautica da diporto. Gli obiettivi concreti generali della riqualificazione possono essere preliminarmente identificati nei seguenti:

- a) Miglioramento della viabilità nautica e della sicurezza degli ormeggi attraverso una nuova definizione e un ampliamento delle strutture a difesa dell'ingresso del porto dai venti di traversia (grecale);
- b) Riqualificazione e ampliamento delle aree e dei servizi forniti per le funzioni di interesse pubblico (transito, charter, pescherecci, base nautica accessibile, eventi nautici);
- c) Concorso al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa in atto nell'ambito del "Progetto di ripascimento dell'arenile e ripristino dei sistemi dunali nel tratto di costa compreso tra il fiume Alma e Punta Ala" promosso dalla provincia di Grosseto;
- d) Creazione di un adeguato numero di ormeggi in grado di ospitare imbarcazioni di prestigio che contribuiscano a elevare gli standard qualitativi dell'offerta territoriale integrata e offrano sostegno al comparto produttivo della nautica toscana che si presenta come uno tra i settori trainanti dell'economia regionale localizzati nei poli cantieristici di eccellenza che vantano il riconoscimento di un marchio di qualità a livello internazionale per le produzioni toscane;
- e) Incremento degli spazi e adeguamento delle strutture dedicate alla attività cantieristica incluso il *refitting* e di manutenzione anche delle imbarcazioni superiori ai 20 mt.

- f) Armonizzazione della struttura portuale esistente rispetto ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II della disciplina del Master Plan medesimo, che consenta, per quanto possibile, di ridurre le criticità presenti.
- g) Riqualficazione e integrazione delle strutture di accoglienza, con particolare attenzione alla offerta di spazi dedicati alla congressualità ai percorsi museali, il tutto tenendo conto della necessità di Innalzamento del livello di sostenibilità ambientale dell'intero sistema;
- h) Valorizzazione dell'impatto del Porto sull'economia dell'area e del waterfront con interventi di riqualficazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità comprensiva di adeguata e funzionale offerta di parcheggi e di uso degli spazi; come indicato nel Piano strutturale e nel Master Plan Regionale La rete dei porti toscani:
 - *Promozione e tutela di tutte quelle attività produttive che trovano nei porti lo strumento logistico indispensabile alla propria operatività, a sostegno dello sviluppo del turismo e dell'economia locale e prevedendo in tal senso la riserva di una quota di posti barca per il charter nautico;*
 - *Revisione dell'offerta dei posti dedicati agli utenti in transito con una nuova collocazione funzionale alle specifiche esigenze;*
 - *Sostegno alla qualificazione dei porti e approdi esistenti sotto il profilo della dotazione dei servizi aggiuntivi al diportista e alla crescita di attività connesse alla nautica quali il rimessaggio e la piccola cantieristica;*
 - *Concorso alle misure messe in atto su tutto il territorio finalizzate a destagionalizzare il flusso turistico;*

3.2. Linee generali di sviluppo dell'area portuale

Si veda il Capitolo 1.0

3.3. Foto inserimento dell'intervento

La tavola allegata riporta il foto inserimento di una tra le ipotetiche soluzioni costruttive ammissibili. Sono simulati lo stato dei luoghi mediante rendering fotografici da tutti i punti di vista accessibili al pubblico. In particolare sono stati esaminati i seguenti punti di vista:

- Dal mare;
- Dal sentiero pedonale lungo il crinale del promontorio;
- Dalle spiagge a Nord del Porto;
- Dalla Piazzetta delle Bandiere.

Il foto inserimento è stato eseguito per la soluzione morfologica del prolungamento della Diga Foranea verso il mare e verso Nord e dello spostamento verso Nord della Diga Nord di sottoflutto. Tale soluzione morfologica è il risultato delle modellazioni numeriche fatte dall'Università di Firenze, compatibile con il regime delle correnti, dei moti ondosi e del conseguente trasporto solido litoraneo.

La compatibilità è consistita nell'esame di soluzioni alternative che hanno tenuto in conto:

- L'indicazione di ampliare il più possibile verso mare impegnando il meno possibile la linea di costa;
- La presenza di poseidonie verso il mare;
- La difesa da Grecale;
- Il moto ondoso all'interno del Bacino portuale;
- Operare in una zona a basso potenziale di correnti marine indotto dai moti ondosi più significativi e conseguente indifferenza nei rispetti del trasporto solido litoraneo.

4. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

Si analizzano di seguito le presumibili le modificazioni alle varie componenti ambientali e paesaggistiche prese in esame.

4.1. Modificazione Morfologica:

L'ampliamento, previsto prevalentemente a mare nell'area antistante l'attuale ingresso al porto, non comporta modificazioni della morfologia della falesia. L'unico impegno di aree a terra è limitato all'allargamento dei piazzali del Cantiere verso Nord in un'area già condizionata dalla presenza dello stesso, si ritiene pertanto che la modifica non comporti significative alterazioni morfologiche.

4.2. Modificazione dello skyline:

Il prolungamento della Diga Foranea è ipotizzabile non presenti notevoli difformità rispetto alla altezza della parte esistente. Le valutazioni preliminari gli studi già effettuati e l'esperienza trentennale fanno ritenere che le nuove costruzioni non superino i limiti di altezza delle attuali costruzioni.

Analoga considerazione vale per lo spostamento verso Nord della Diga Nord di sottoflutto.

Per quanto riguarda la riqualificazione della parte esistente, non sono prevedibili modifiche in altezza degli edifici portuali esistenti superiori alla parte più elevata degli stessi.

Si può concludere che non ci siano variazioni apprezzabili dello skyline.

4.3. Modificazioni dell'assetto percettivo e panoramico:

- I foto inserimenti riportati nella tavola allegata mostrano le modificazioni dell'assetto percettivo e panoramico nel confronto tra l'esistente ed il nuovo assetto. Come facilmente rilevabile le modifiche dell'assetto sono effettivamente trascurabili dai vari punti di vista accessibili al pubblico presi in esame:
- Dal mare;
- Dal sentiero pedonale lungo il crinale del promontorio;
- Dalle spiagge a Nord del Porto;
- Dalla Piazzetta delle Bandiere.

4.4. Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi:

I nuovi tratti della diga Foranea e della Diga Nord di sottoflutto potranno essere realizzati con l'impiego di cassoni diga che saranno integrati funzionalmente e paesaggisticamente anche riutilizzando lo stesso materiale già presente nelle due dighe. In particolare saranno smontate le dighe dell'attuale avamporto e Diga Nord di sottoflutto riutilizzando gli stessi materiali come massi guardiani delle nuove parti realizzate e come riempimento dei cassoni. Questa modalità costruttiva garantirà il mantenimento dei caratteri tipologici, materici, coloristici e costruttivi esistenti che risultano ben inseriti nell'assetto paesaggistico attuale.

4.5. Modificazione dei caratteri di tipicità alla base del vincolo:

Come già analizzato le aree interessate rientrano nella perimetrazione del vincolo paesaggistico di cui al **D.M. 03/07/1962 G.U. n.187** *a monte e a mare della Strada Provinciale da Castiglione della Pescaia a Follonica caratterizzata da monti coperti di macchia mediterranea degradanti verso il mare* "per la seguente motivazione: [...] *la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, con i suoi monti coperti della tipica macchia mediterranea degradanti verso il mare, forma un quadro naturale di eccezionale bellezza panoramica, godibile da numerosi punti di vista accessibili al pubblico.*

L'intervento da realizzare come indicato già nel punto precedente relativo alle modificazioni all'assetto percettivo e panoramico, non altera la qualità paesaggistica godibile da punti di vista panoramici da e verso il mare in quanto si pone in continuità con l'esistente e non altera in modo apprezzabile la godibilità dai punti di vista accessibili al pubblico.

5. Mitigazione dell'impatto dell'intervento

Dall'analisi sopra effettuata al fine di rendere armonico e compatibile l'intervento nel contesto paesaggistico ed ambientale si riportano di seguito in linea generale, i principali aspetti di mitigazione da analizzare e gli eventuali interventi da far porre in essere:

5.1. Modificazione morfologica:

L'intervento non produce modificazione morfologica non essendo previsti scavi/interventi sulla parete rocciosa della falesia.

5.2. Modificazione dello skyline:

L'intervento non produrrà modificazione dello skyline e comunque gli interventi eventuali sugli edifici funzionali all'esercizio del Porto (Uffici/Servizi etc.) saranno contenuti entro le altezze degli edifici limitrofi esistenti senza alterazione dello skyline esistente.

5.3. Modificazione dell'assetto percettivo e panoramico:

Il foto inserimento evidenzia come già precedentemente riportato modificazioni appena percettibili (trascurabili) dell'assetto percettivo e panoramico, potrà essere previsto:

- Il sostanziale mantenimento delle altezze sul livello del medio mare dei nuovi tratti diga;
- Una limitata estensione del prolungamento della Diga Foranea rispetto alla vista da mare della stessa;
- La traslazione verso Nord della Diga di sottoflutto Nord senza che l'estensione interessi Punta del Barbiere.

Il limitato sviluppo in continuità con l'esistente potrà costituire di per sé elemento di mitigazione. Ciò è in linea con quanto previsto, in relazione al Porto di Punta Ala, nella valutazione degli elementi costitutivi antropici del paesaggio. (Cfr scheda ambito 9058015) tra i quali *"il Porto costituisce un elemento qualificante della zona, che ha acquisito in tal senso un ulteriore punto di vista panoramico dal quale apprezzare le peculiarità del luogo."*

5.4. Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi

L'utilizzo dei cassoni di diga sarà integrato con il riutilizzo, per la parte in ampliamento, degli stessi materiali già condizionati dall'invecchiamento naturale (realizzazione del prolungamento della Diga Foranea e traslazione verso Nord della diga Nord di sottoflutto), ciò costituirà l'elemento chiave di mitigazione che minimizza l'impatto dei caratteri tipologici, materici, coloristici e costruttivi.

5.5. Modificazione dei caratteri di tipicità alla base del vincolo:

L'insieme degli elementi sopra riferiti e le misure mitigative che potranno essere previste (riutilizzo degli stessi massi guardiani, altezze dighe analoghe alle esistenti, utilizzo degli stessi materiali) daranno luogo a modificazioni rispetto al complesso dell'area e relativamente agli elementi tutelati dal vincolo, compatibili con il contesto di riferimento sopra descritto e con le motivazioni poste alla base del vincolo stesso.