- "Mantenimento dei collegamenti esistenti con Giglio e Giannutri sia con navi traghetto che con motobarche".

Da quanto finora rilevato riguardo al Piano Strutturale, si evidenzia una stretta relazione ed una sostanziale coerenza di obiettivi generali e di strategia operativa tra il Piano Strutturale stesso e la proposta di P.R.P. in esame, fatte salve le varianti specifiche destinate a rendere i due strumenti pianificati perfettamente coerenti tra loro, nell'ottica dell'intesa tra le Autorità competenti nel governo del territorio e nella gestione del Demanio Marittimo.

Al riguardo, in particolare, si evidenzia che, in sede di Adunanza del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici a Sezioni Riunite III e II, il rappresentante della Provincia di Grosseto ha richiesto che venissero assunte agli atti le seguenti osservazioni:

"Nel merito delle previsioni urbanistiche, il P.R.P. all'esame deve essere verificato ed adeguato agli indirizzi del Piano Strutturale riportati all'art. 30 punto 4 delle norme, che concernono la definizione degli schemi direttori per il sottosistema, come definiti dal successivo punto 4.1 e dalle schede grafiche n. 2, 3 e 4 allegate alle norme di attuazione del Piano Strutturale.

Considerato che tale Piano, nel definire tali schemi, indica la natura prescrittiva ed indicativa di ogni previsione di programma, si rileva che tra le indicazioni prescrittive figurano:

- la localizzazione nell'area a ridosso del piazzale S. Andrea di un centro di servizi alle imprese (Infobusiness);
- l'articolazione dello spazio d'acqua e le localizzazioni proposte per la sezione specializzata di porto turistico, l'approdo dei traghetti per le isole e l'area specializzata per la pesca professionale.

Occorre pertanto che il progetto tenga conto delle riportate indicazioni prescrittive sopra richiamate, con particolare riferimento alla previsione degli ormeggi nella Darsena Levante ed all' area riservata alla pesca professionale".

Al riguardo le Sezioni hanno preso atto di quanto rilevato.

Gli strumenti di pianificazione settoriale

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Preliminarmente si rileva che la Regione Toscana, con la nuova legge urbanistica regionale, ha inteso ricollocare tutti gli atti di programmazione settoriale in un unico strumento normativo come peraltro previsto dall'articolo 8 "Verifica di compatibilità"della legge stessa.

In quest' ottica, il Piano di Indirizzo Territoriale stabilisce che il PIT assume i contenuti del PRIT con le modifiche e le integrazioni previste dalla disciplina del PIT stesso» ed inoltre precisa che «le previsioni del PRIT che hanno effetti territoriali saranno assoggettate a verifica e revisioni nell'ambito delle azioni e degli atti di cui all'art.13, mentre le previsioni che hanno valore specifico sulle politiche riferite all'organizzazione dei trasporti saranno oggetto di uno specifico piano di settore".

In relazione a quanto riportato, si evidenzia che gli obiettivi di programmazione e pianificazione nel settore mobilità espressi dalla Regione Toscana vanno ricercati all'interno del Piano di Indirizzo Territoriale, già precedentemente analizzato.

Il Piano regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici.

Il Piano dei Porti e degli approdi turistici, approvato, secondo quanto riportato nella Relazione Generale, con DCR n.123/85 e successivamente modificato con DCR n.258/92, ai sensi della L.R. 36/79 "Ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana", risulta attualmente in fase di revisione, secondo quanto evidenziato dal rappresentante della Regione in sede di Adunanza del Consiglio Superiore a Sezioni riunite. Infatti è stato elaborato dalla Regione ed è attualmente in fase di approvazione il nuovo "Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT) previsto dalla L.R. 68/97, recante "Norme sui porti e sugli approdi turistici", la quale peraltro stabilisce che fino alla approvazione del PREPAT «si assumono come prescrittivi i contenuti della pianificazione urbanistica del Piano di Coordinamento dei porti e degli approdi turistici di cui alla L.R. 9 Agosto 1979 n.36".

Il Piano si compone di due parti di cui la prima contiene le direttive di carattere generale, mentre la seconda, articolata per schede, contiene l'elenco e le localizzazioni dei porti e degli approdi turistici esistenti e da realizzare.

Come emerge dalla lettura della scheda n.18 (riportata nella Tav.1) e dalle tabelle esplicative allegate", *il Piano prevede un approdo turistico come sezione specializzata del Porto di Porto Santo Stefano (I e II categoria, II classe), con una capacità ricettiva di 500 posti barca".*

La scheda inoltre sottolinea che la realizzazione della nuova struttura è subordinata al prolungamento del molo foraneo previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente.

La pianificazione a prevalente contenuto vincolistico

Il Piano Paesistico Regionale

In merito va preliminarmente rammentato che la legge regionale 52/82 recante "Norme per la formazione del sistema delle aree protette, dei parchi e delle riserve naturali in Toscana", ha introdotto una duplice tipologia di aree protette: i parchi e le riserve naturali, intesi come ambiti territoriali

rappresentativi di situazioni meritevoli di particolari forme di tutela, la cui gestione è affidata ad Enti con competenze speciali; il "complesso di aree di pregio e rappresentative della eterogeneità delle situazioni territoriali della Toscana" che costituiscono il sistema diffuso delle aree di particolare rilevanza ambientale e paesaggistica, per le quali la tutela e gestione del patrimonio ambientale viene perseguita attraverso l'azione coordinata degli Enti territoriali operanti sul territorio.

Nello specifico contesto in esame, per quanto concerne il sistema delle aree di pregio ambientale e paesaggistico non costituite in parchi e riserve, si rileva che, secondo quanto riportato nella Relazione Generale, «*su questi territori vige una normativa approvata in attuazione della legge regionale 52/82, che è anche Piano paesaggistico regionale, ovvero Piano urbanistico-territoriale di cui all'art.1 bis della legge Galasso" (legge 431/85).*

La citata normativa individua altresì due categorie di aree protette: le aree riguardanti situazioni tipologiche e categorie di beni definite per la rilevanza del loro valore, corrispondenti alla classificazione b), c), d) del sistema regionale delle aree protette di cui alla L.R. 52/82; le aree riguardanti situazioni tipologiche e categorie di beni definite per il loro valore estensivo e d'insieme, corrispondenti alla classificazione a) del sistema regionale delle aree protette; nonché le categorie di beni di particolare interesse ambientale di cui alla legge 431/85 e le aree soggette a vincolo paesaggistico di cui alla legge 1497/39.

Da quanto riportato nello "Studio di impatto ambientale" in atti, nonché dalla tavola del Piano Strutturale – Quadro Conoscitivo "Lo stato dei vincoli" si evince che "*la zona oggetto del PRP non è interessata da aree delle categorie "b", "c", "d", né di quella "a" e pertanto non risulta soggetta ad alcuna normativa di tutela (vincoli, prescrizioni, salvaguardie) previste dal Piano Paesistico*".

Vincoli e disciplina di tutela ambientale

Sempre dalla lettura della carta del Piano Strutturale relativa allo stato dei vincoli, nonché dal S.I.A. in atti è possibile rilevare che l'ambito territoriale oggetto del nuovo PRP, così come l'intero territorio comunale, è invece soggetto a vincolo paesaggistico ex DLgs 490/99 Titolo II, già legge 1497/39.

Dagli stessi documenti viene altresì dichiarato che all'interno dell'ambito di PRP non sono presenti beni tutelati ai sensi del Titolo I del DLgs 490/99, già 1089/39.

Al riguardo si evidenzia comunque che è agli atti il parere favorevole del Ministero per Beni e le Attività Culturali (n. 5170 del 15/3/06).

Per quanto riguarda il vincolo idrogeologico, dagli atti si riporta che una zona marginale dell'ambito del P.R.P., interessata dalla presenza della foce del torrente Campone, è soggetta a tale vincolo.

Per quanto concerne la disciplina di tutela derivante dal recepimento della Direttiva europea 92/43/CEE, nota come Direttiva "Habitat", in quanto finalizzata alla tutela degli habitat naturali e seminaturali, si evidenzia che l'ambito del PRP, così come l'intero territorio comunale, ricadono all'interno del proposto Sito di Interesse Comunitario denominato "Monte Argentario, Isolotto di Porto Ercole ed Argentarola" (codice IT5190025): ciò pertanto comporta che, ai sensi dell'articolo 5 del DPR 357/97 e ss.mm.ii, ogni intervento di trasformazione, sia esso piano o progetto, è soggetto alla preliminare Analisi di incidenza.

Al riguardo si rileva che al par. 93 dello "Studio di impatto ambientale" in atto viene riferito in merito all'analisi di incidenza effettuata.

L'analisi è stata compiuta mediante l'individuazione di ambiti di territorio potenzialmente idonei per le loro caratteristiche geomorfologiche e vegetazionali ad ospitare i vari tipi di habitat di interesse comunitario.

I due ambiti sensibili esaminati, come si evince dalla "Carta dell'Analisi di incidenza", sono:

- ambito costiero in corrispondenza del Porto di Valle
- corridoio individuato dal tracciato della SS 440 di Porto Santo Stefano, da Santa Liberata al Porto di Valle.

Secondo quanto riportato nel S.I.A. stesso ("Sintesi non tecnica"), lungo il corridoio di studio, per valutare gli effetti indotti dal traffico veicolare della SS 440 di Porto Santo Stefano, è stata effettuata la localizzazione indicativa e potenziale degli habitat segnalati nel SIC in tre ambiti: macchia – foresta, gariga – prateria, ambito costiero; sono state quindi individuate le strutture della fitocenosi ed il loro livello di qualità, nonché le potenziali interferenze con le opere da realizzare.

Si riportano di seguito le conclusioni della suddetta Analisi d'incidenza.

"In *sintesi si può affermare che l'incidenza rispetto al SIC sia nulla, in quanto la realizzazione delle strutture in progetto non implica sottrazione e alterazione di habitat di interesse comunitario segnalati nel sito, né disturbo alle specie animali presenti. L'interferenza indotta dal transito veicolare della SS 40 sulle fitocenosi è da considerarsi bassa e tenderà a ridursi in previsione della riduzione dei volumi di traffico nello scenario futuro.*

Relativamente al settore orientale del porto del Valle la falesia in corrispondenza del molo attuale di sottoflutto costituisce un ambito potenziale per la localizzazione di habitat di interesse conservazionistico.

L'adeguamento della nuova darsena per traghetti e del nuovo molo implicherà un'interferenza rispetto alle formazioni vegetali rupestri che si insediano alla base della falesia; vista l'entità esigua e locale dell'interferenza e la distribuzione dell'habitat all'interno del SIC, si deduce che le opere in progetto non sono tali da incidere sulla specificità degli habitat di interesse conservazionistico segnalati nel sistema costiero".

L'analisi di incidenza rispetto alle specie vegetali e animali segnalate nel SIC è stata compiuta attraverso delle tabelle di analisi, che hanno tenuto conto dell'interferenza dell'habitat, dell'interruzione percorsi, della sottrazione percorsi, della sottrazione di risorse, del disturbo indotto da rumore o dalla dispersione di polveri.

L'interferenza rispetto alla specie vegetali di interesse biogeografico, localizzate in corrispondenza delle rupi costiere, è da ritenersi modesta a causa della modesta superficie interessata e del fatto che il trasporto dei materiali e la messa in opera delle strutture avverrà via mare.
Relativamente alle specie faunistiche, per quelle legate all'ambiente costiero e alla zona portuale l'incidenza è stimata complessivamente trascurabile, in quanto la superficie occupata dalla sistemazione delle nuove opere portuali è di modesta entità e il disturbo legato alla fase di cantiere, in particolare per l'avifauna, è temporaneo e pertanto reversibile.

L'incidenza è da ritenersi nulla per le specie che frequentano gli ambienti di macchia e gariga e le aree agricole, in quanto non sono state evidenziate alterazioni degli habitat, né l'insorgere di fattori di disturbo".

A riguardo le Sezioni non esprimono osservazioni, rinviando al parere di competenza della Commissione V.I.A.

In particolare, nello stesso S.I.A, per quanto riguarda i sistemi terrestri, di tipo naturale o seminaturale, analizzati (sistema della macchia e della gariga, sistema agricolo) viene dichiarato che *"essi non saranno interferiti dalla realizzazione delle opere portuali, in quanto né gli interventi a terra né tantomeno gli interventi a mare saranno tali da sottrarre superficie ai sistemi suddetti.*

Inoltre il trasporto dei materiali e la messa in opere delle nuove opere portuali avverrà via mare, per cui non sono previsti effetti di tipo indiretto sugli habitat terrestri, provocati dalla attività di cantiere.

Relativamente al sistema delle rupi costiere, è possibile ipotizzare una modesta interferenza alla base della falesia dovuta alla realizzazione delle opere portuali in corrispondenza della nuova darsena per i traghetti nel settore orientale del porto, che comunque non è tale da alterare le caratteristiche funzionali dell'habitat".

Per quanto riguarda l'ecosistema marino, viene altresì riportato che "*sulla base delle componenti abiotiche e biotiche analizzate si è dedotto un buon livello di conservazione dell'ecosistema all'esterno del porto già esistente, mentre all'interno le condizioni di conservazione dell'ecosistema sono influenzate dai molteplici impatti antropici esistenti.*

Infine un altro effetto da considerare è l'aumento di torpidità e l'immissione nella colonna d'acqua di inquinanti, precedentemente immobilizzati nel sedimento, causato dai lavori di dragaggio, che hanno una limitazione spazio-temporale.

In particolare l'opera di dragaggio può, potenzialmente, provocare un impatto sui popolamenti bentonici ivi presenti, che popolano i fondali fino a 5 m di profondità"

In merito le Sezioni, fermo restando il parere di competenza della Commissione V.I.A., raccomandano che vengano adottate adeguate procedure di scavo e asportazione dei materiali dragati, secondo la normativa di cui al D.Lgs. 152/06 "Codice delle norme in materia ambientale"come modificato ed integrato.

ASPETTI FUNZIONALI

Sotto tale profilo, si evidenzia in particolare che, con la citata nota prot. n. 19206 del 25.10.06 in atti, l'Ufficio Circondariale Marittimo ha dichiarato che, rispetto alle indicazioni riportate nelle tavole di progetto, "i previsti attracchi per navi da crociera sulla nuova banchina del 2° braccio del Molo Garibaldi si riferiscono di fatto a charter ad imbarcazioni di media lunghezza (circa 30 m) destinate a gite collettive, le quali potranno comunque imbarcare i non numerosi passeggeri sulle banchine disponibili nella zona di levante, senza quindi richiedere un aggravio di traffico nel paese." Tale precisazione risulta essenziale, dato che si ritiene che la presenza di navi da crociera nell'ambito portuale non risulterebbe compatibile con la tutela dei caratteri del sito né sostenibile sotto il profilo del carico di traffico indotto e del dimensionamento delle attrezzature di servizio portuali e cittadine.

ASPETTI RELATIVI ALLA VIABILITA' ED AI PARCHEGGI

Per quanto concerne tali aspetti, le Sezioni rilevano che, come ampiamente riportato nelle Premesse, il riassetto funzionale del Porto del Valle trova un supporto essenziale negli interventi di

riorganizzazione della viabilità esterna ed interna al centro abitato di Porto Santo Stefano, finalizzati ad alleggerire i livelli di traffico cittadino. Tali interventi sono in parte compresi nello stesso P.R.P., in parte inseriti nell'ambito del "Piano per il sistema della mobilità "di livello provinciale e del "Piano urbano della mobilità – Piano urbano del traffico" predisposto dal Comune, strumenti pianificatori con i quali, secondo quanto riportato nella Relazione Generale, le previsioni del P.R.P. in materia di viabilità e parcheggi vanno ad integrarsi. In quest'ottica, per quanto concerne la viabilità esterna, particolare importanza assume la strategia di potenziamento e diversificazione dell'offerta di mobilità attraverso la realizzazione del "Corridoio di trasporto pubblico integrato tra Santa Liberata ed il Valle" e la creazione dei relativi nodi di scambio intermodali. Al riguardo le Sezioni evidenziano che gli studi effettuati nell'ambito del SIA sugli impatti dovuti all'incremento di traffico indotto dall'ampliamento dell'offerta di posti barca per la nautica da diporto, hanno tra l'altro evidenziato, tramite simulazioni del clima acustico previsionale, il superamento dei valori limite fissati dalla normativa per i livelli sonori presso un numero non trascurabile di ricettori, nel caso in cui l'offerta infrastrutturale e modale riguardante l'accesso al centro abitato di Porto S. Stefano rimanga invariata.

Alla luce di tali risultati, in linea con quanto evidenziato dal rappresentante della Provincia in sede dell' Adunanza del Consiglio Superiore a Sezioni riunite III e II, si raccomanda che gli interventi inerenti il miglioramento delle condizioni di accessibilità, ai quali i vari strumenti di pianificazione (PTC e PS) assegnano valore strategico, siano realizzati precedentemente o almeno contestualmente a quelli relativi all'approdo turistico.

In particolare si raccomanda di dare priorità alla realizzazione dei parcheggi scambiatori a Terrarossa e Santa Liberata, favorevole altresì il riutilizzo del sedime della dismessa linea ferroviaria Orbetello Porto S. Stefano, quale corridoio infrastrutturale destinato al servizio di trasporto collettivo, e la creazione di un bypass di collegamento tra la zona di Pozzarello e del Campone quale alternativa viaria per l'accesso al centro abitato.

Inoltre dovranno essere garantiti gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, tra i quali l'utilizzo di pavimentazioni drenanti e fonoassorbenti.

Riguardo alla viabilità cittadina ed interna all'area portuale, si rileva che l'obiettivo dello snellimento del traffico, concentrato essenzialmente nella stagione estiva, viene perseguito soprattutto attraverso il trasferimento nell'avamporto del traffico passeggeri e la conseguente pedonalizzazione di piazza Candi, alla quale si connette una rete di percorsi pedonali ed un'infrastrutturazione incentrata sulla realizzazione di parcheggi a servizio delle diverse aree portuali.

Al riguardo le Sezioni evidenziano che le maggiori criticità sotto il profilo del traffico appaiono concentrate nello snodo di ingresso alla zona orientale del porto, in cui è previsto l'attracco dei traghetti e la localizzazione della stazione marittima; in merito le Sezioni raccomandano una puntuale verifica del dimensionamento delle sezioni stradali previste e dei relativi raggi di curvatura, tenuto anche conto della presenza del mercato ittico sullo stesso tracciato viario. Dovrà altresì essere prevista una adeguata organizzazione e disciplina delle aree di sosta destinate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, al fine di evitare il trasferimento in quest'ambito dei fenomeni di congestione del traffico, limitando l'afflusso dei veicoli e favorendo il ritorno ai parcheggi di lunga sosta.

In merito ai parcheggi, si evidenzia che, nel P.R.P., tenendo conto della dotazione di parcheggi di scambio esterni, è stato previsto uno standard portuale di 1,25 posti-auto per posto barca, che la Regione Toscana fissa nel Piano dei Porti per i porti di nuova costruzione.

In questo modo si è inteso tener conto non solo dei posti auto a servizio dei diportisti ma anche del traffico indotto dalla realizzazione della nuova struttura portuale.

Il sistema dei parcheggi è stato organizzato in sei strutture localizzate in aree interne al porto ed in una settima zona ubicata in un'area esterna all'area portuale, in località Santa Liberata, che dovrà essere collegata a Porto Santo Stefano con l'ausilio di un sistema di navette "ecologiche".

ASPETTI RELATIVI ALLE OPERE A TERRA (WATERFRONT)

Le Sezioni, pur prendendo atto di quanto dichiarato nella citata "Nota integrativa alla Relazione Generale Ottobre 2006" riguardo al "valore puramente esemplificativo delle proposte architettoniche relative alla sistemazione della futura piazza Candi, riportate nelle Tavv. 13 – 14", esprimono comunque forte perplessità in merito agli interventi previsti, che nel loro insieme non appaiono compatibili con il contesto ambientale, storico-architettonico e paesaggistico, il cui valore è evidenziato anche nello "Studio di impatto ambientale" in atti (pag. 57 – 63). Tale documento sottolinea infatti *"la presenza di elementi della struttura urbana di particolare valore semantico"* (....) nonostante *"lo stato di compromissione morfologico e funzionale in cui versa l'interfaccia terra-mare"*.

In particolare il SIA sotto il profilo percettivo, evidenzia che, percorrendo l'asse di strutturazione dell'area portuale, *"il campo visuale risulta aperto in quanto non condizionato dalla presenza di elementi che inibiscono la percezione delle opere portuali, anche se la visione è alquanto ravvicinata e, pertanto, non permettere di cogliere la configurazione portuale nella sua interezza"*.

A fronte di ciò, nel Piano in esame ed in particolare nelle proposte architettoniche di cui alle Tavole 13 e 14, secondo quanto rilevato nello stesso S.I.A., *"l'approccio al problema dell'inserimento*

Da tenere conto in Paesaggistico

paesaggistico del progetto all'interno dell'ambito indagato è stato volto non alla mitigazione né tantomeno alla compensazione di un impatto, quanto, piuttosto, alla implementazione degli interventi previsti dal progetto, finalizzati, in primo luogo, alla ricucitura del rapporto terra-mare" (....), nonché ad attribuire alla struttura urbana regole compositive atte a governare i rapporti tra gli spazi ed i volumi ed a selezionare le funzioni presenti",

Al riguardo le Sezioni ritengono che tale filosofia d'intervento, che si pone l'obiettivo di riconfigurazione secondo regole compositive astratte la struttura urbana di cui si è sottolineato il valore semantico, debba essere approfonditamente verificata e rivista, al fine di non alterare in modo irreversibile i caratteri che il sito, quale si presenta nonostante le trasformazioni subite, ancora in gran parte conserva e che ne costituiscono la principale attrattiva, configurandosi quindi anche come risorsa economica oltre che ambientale.

Una particolare riflessione a questo riguardo si ritiene vada effettuata anche sotto il profilo percettivo-paesaggistico, considerato che le opere previste andrebbero in ogni caso ad occupare ed interrompere il campo visuale attualmente libero, che consente la visione del paesaggio circostante, dello specchio acqueo e della costa prospiciente, fino al Parco Nazionale dell'Arcipelago. In particolare il ponte pedonale metallico e la struttura di copertura di piazza Candi si andrebbero ad inserire in quel contesto come ostacoli visivi e percettivi. In merito le Sezioni raccomandano un'approfondita verifica dell'impatto sulla struttura urbana e sul paesaggio di tali opere, suggerendo la ricerca di soluzioni progettuali limitate a pochi interventi leggeri, di semplice ricucitura del tessuto viario e degli spazi aperti, che evitino sconvolgimenti urbanistici e si inseriscano più armonicamente nell'ambiente. A tal fine si ritiene che debbano essere preferite volumetrie, forme, materiali, cromatismi che riprendano i caratteri tipici del contesto locale (le "città di pietra e d'acqua," secondo la definizione della normativa regionale) e le relative tecnologie tradizionali, nonché l'utilizzo del legno e della pietra locale, evitando il ricorso a volumetrie cilindriche (previste per il chiosco servizi, il bar, i blocchi servizi igienici, ecc.), l'inserimento di pensiline sorrette da pilastri e dotate di frangisole, l'uso di pareti sghembe, ecc.

In particolare, si ribadisce che dovrebbe essere del tutto evitata la realizzazione del ponte metallico in quota, considerato che tali strutture hanno di per sè un forte impatto ambientale e pertanto attualmente si tende a rimuoverle e demolirle anche in contesti di minore valenza paesaggistica.

L'opera, peraltro, qualora venisse confermata, dovrebbe essere comunque assoggettata alla normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche.

Prescrizione Paesaggistica

Al riguardo, si rammenta che in ogni caso il progetto di tali opere, che non può far parte del P.R.P., essendo di competenza comunale, dovrà essere sottoposto ai pareri, approvazioni ed autorizzazioni previste dalla legislazione vigente.

ASPETTI IDRAULICO - MARITTIMI × Comandante capitaneria

L'assetto planimetrico e funzionale della proposta configurazione portuale appare razionale sotto un profilo marittimo ed adeguatamente supportato dagli studi specialistici allo scopo sviluppati.

In relazione alle inbarcazioni di "progetto" assunte nel piano (diporto nautico; pescherecci mega yacht e traghetti), è restituita una coerente disciplina degli accosti in termini di caratteristiche geometriche delle aree a terra, delle banchine, degli specchi acquei (spazi di manovra per l'accessibilità nautica e fondali). E' del tutto evidente che la piena operatività e sicurezza del porto è legata al non superamento, in fase di gestione, dei prefissati limiti dimensionali delle imbarcazioni di "progetto".

Tutto ciò, indubbiamente, produce un netto miglioramento dell'efficienza della infrastruttura portuale rispetto alla situazione attuale.

Le Sezioni prescrivono di perseguire, in fase di progettazione definitiva, soluzioni tecniche per i banchinamenti interni coerenti con il livello di antiriflettenza loro assegnato nel modello matematico di agitazione interna portuale.

Si formulano, inoltre, le seguenti ulteriori osservazioni e raccomandazioni:

- gli elaborati grafici di piano di natura "progettuale" riguardanti le opere marittime devono essere considerati quali elaborati di documentazione, di tipo indicativo, non facenti parte integrante del piano regolatore portuale;
- le simulazioni numeriche adottate per stimare l'impatto delle nuove opere sulla spiaggia della Cantoniera appaiono idoneamente sviluppate e conducono a risultati confortanti sotto il profilo della sua stabilità dinamica;
- in fase di progettazione definitiva delle opere relative alla darsena per il diporto nautico, si rammenta l'opportunità di seguire le "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici" della Sezione Italiana AIPCN, favorevolmente esaminate dalla Terza Sezione di questo Consesso;
- si raccomanda di pervenire alla ottimizzazione tecnico-economica del "pennello" interno radicato all'altezza del punto angoloso individuato dal primo e dal secondo braccio del molo di sopraflutto, posto a presidio dello specchio acqueo dell'approdo turistico.

Ciò anche attraverso una eventuale realizzazione per stralci, alla ricerca di un soddisfacente punto di compromesso tra le esigenze di accessibilità nautica e quelle relative al contenimento della agitazione interna entro limiti accettabili.

ASPETTI RELATIVI ALLA SICUREZZA MARITTIMA × Consultare

Sulla base delle indicazioni riportate nella documentazione tecnica riferita alla soluzione progettuale prescelta, si osserva che sono state valutate le condizioni di sicurezza relative all'attracco delle navi cisterna per il rifornimento di carburante (AVIO – Jet A1) per il deposito dell' Aeronautica Militare.

Tale installazione prevede, fra l'altro, la realizzazione di una sealine, che dovrà essere dotata di tutti i dispositivi e le attrezzature atte a prevenire incidenti e sversamento di prodotto in mare. E' anche prevista la collocazione, sul terzo braccio terminale della diga di sopraflutto, degli ormeggi per le imbarcazioni dei mezzi di soccorso, fra cui anche quelli dei Vigili del fuoco.

A tale riguardo nella elaborazione del progetto definitivo delle opere si dovrà tener conto delle seguenti osservazioni e prescrizioni:

- in condizioni meteo – marine non favorevoli, l'attracco della nave cisterna dovrà essere effettuato sotto la responsabilità dell'Autorità Marittima, all'interno del porto;
- la destinazione del terzo braccio della diga di sopraflutto ad ormeggio dei mezzi di soccorso dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione dei vari Enti istituzionali;
- dovrà essere specificata la utilizzazione di barriere antinquinamento con panne galleggianti nell'area antistante il molo di sottoflutto;
- le infrastrutture per il collegamento alla sealine dovranno essere ubicate in posizione di rispetto dal ciglio banchina, secondo i disposti emanati dall'ex Ministero della Marina Mercantile. Di tali impianti dovranno essere redatti i progetti esecutivi con i dati tecnici caratteristici, con particolare riguardo agli impianti di protezione attiva e passiva;
- per le aree ed i complessi destinati a parcheggi, dovranno essere rispettate le procedure autorizzative di cui al DPR 37/98 nonché le norme di sicurezza di cui al DM 1/2/86;
- per la realizzazione delle zone per attrezzature per le imbarcazioni da diporto (approdo turistico) dovranno essere osservati i criteri tecnici di sicurezza contenuti nelle precitate Raccomandazioni AIPCN, approvate dalla III^ Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Eradere in nome
× Co progettazione

ASPETTI IDROLOGICI ED IDRAULICI

Per quanto si riferisce agli assetti idrologici, si rileva che le aree di intervento ricadono parzialmente in zona soggetta a vincolo ai sensi del R.D. n. 326/23, ricompresa in ambito urbano.

In particolare, per quanto riguarda l'area destinata ai cantieri navali, tenuto conto che il Piano contiene anche una soluzione idraulica alternativa, si evidenzia che la previsione di modificare il tratto terminale del Fosso del Campone comporterebbe la realizzazione di un andamento non rettilineo, con potenziali problematiche di natura idraulica, peraltro evidenziate dalla stessa Relazione geologica, considerato anche che il corso d'acqua è stato tombinato nel tratto che attraversa l'abitato. In merito, al di là delle sviluppate verifiche idrauliche, si prende atto che nella medesima adunanza il rappresentante della Provincia ha fatto rilevare di ritenere comunque preferenziale la soluzione che consente di mantenere un percorso rettilineo del tratto terminale del fosso, in quanto maggiormente funzionale alla sua immissione in mare.

Come evidenziato anche nello "Studio d'impatto ambientale" in atti (pag. 44), infatti, la modificazione dell'andamento pianoaltimetrico della foce del Torrente Campone può ingenerare diversi fenomeni, legati sia al regime idraulico del fosso, sia alle condizioni di manutenzione del suo alveo.

A riguardo, il citato S.I.A. evidenzia comunque che le basse portate medie riscontrate per questo corso d'acqua lasciano prevedere che l'apporto idrico e di materiale solido sia di norma molto modesto; di conseguenza il pericolo di insabbiamento del bacino portuale in corrispondenza della foce del torrente viene ritenuto altrettanto ridotto.

Ciò non toglie però che possano verificarsi eventi di piena eccezionali, per cui si raccomanda comunque che la sezione utile dell'alveo sia correttamente dimensionata e mantenuto officiosa nel tempo, al fine di assicurare l'eliminazione del rischio idraulico nel tratto terminale e il corretto funzionamento idraulico sotto ogni condizione idrologica, anche in considerazione del tombamento del torrente in questione.

Si rammenta, infine, che la completa eliminazione del rischio idraulico passa attraverso l'adeguamento del restante tratto di 600 m del fosso del Campone, fino alla vasca di calma. Si raccomanda la tempestiva programmazione ed esecuzione del relativo intervento.

Norma x geologo

ASPETTI GEOLOGICI E GEOTECNICI × geoCoje

Riguardo a tali aspetti, fermo restando che essi verranno puntualmente valutati in sede di esame dei progetti definitivi delle opere, si rileva, in linea generale e per i soli profili finalizzati a verificarne la fattibilità, che nelle "Note alla Relazione Generale"- Ottobre 2006" viene affermato quanto segue: " *i nuovi lavori della diga su fondali di circa 14 m non hanno presentato significativi problemi di carattere geotecnico, come già previsto nello studio del geol. Corsi, che dimostrano la fattibilità geotecnica delle opere a mare previste dal PRP".*

Al riguardo si rileva altresì che, tra gli atti integrativi trasmessi con la citata nota del 25/10/06 prot. n. 19206 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano, è compreso il citato studio, denominato "Indagini geologico – tecniche di supporto al Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle" a firma del Dott. Geol. Mario Corsi (All. X). Da esso si trae conferma della generica indicazione di fattibilità geotecnica delle opere sottese dal piano.

Si rammenta infine, e si condivide, quanto osservato in merito alla necessità di messa in sicurezza della scarpata posta ad est della Banchina Toscana, mediante l'adozione di adeguate soluzioni tecniche che garantiscano sicurezza e basso impatto visivo.

ASPETTI ECONOMICI

Per quanto concerne, infine, il prospetto economico (p.to 12) inserito nella Relazione Generale e le "Note sull'analisi economico – finanziaria del progetto" (p.to 13), le Sezioni evidenziano che il presente parere non riguarda tali aspetti, che dovranno essere invece puntualmente definiti ed analizzati in sede di progettazione delle opere, al fine di garantirne l'effettiva realizzazione.

Infine, si raccomanda di verificare l'esatta numerazione degli elaborati grafici del P.R.P. sostitutivi di quelli precedentemente trasmessi, ai quali in alcuni casi è stato attribuito un numero già utilizzato per tavole di contenuto diverso (ad esempio tav. 5).

Tutto ciò premesso e considerato, le Sezioni, all'unanimità, sono del

PARERE

che sul nuovo Piano Regolatore del Porto del Valle a Porto S. Stefano, nel Comune di Monte Argentario, possa essere espresso avviso favorevole con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni di cui ai suesposti "considerato".

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LL.PP. 3ª SEZIONE

COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO

Dott. Ing. Giacomo Baiamonte