

Comune di Porto Azzurro

Ufficio Urbanistica



Piano Regolatore Portuale di Porto Azzurro

A

RELAZIONE GENERALE

PROGETTISTA

ING. MARCO RODRIGUEZ

2016-2019



Sommario

1.	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E STORICO	3
2.	L'ECONOMIA LOCALE	5
3.	DESCRIZIONE DELL'AREA PORTUALE ESISTENTE	6
4.	UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO	7
4.1	IL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE VIGENTE.....	9
4.2	IL MASTERPLAN VIGENTE	11
4.2.1	DISCIPLINA DEL MASTERPLAN (disposizioni).....	13
4.3	IL PIANO TERRITORIALE DI COORD. PROV. (estratto)	18
4.4	MODIFICHE AL PIANO STRUTTURALE DI PORTO AZZURRO.....	23
4.5	MODIFICHE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DI PORTO AZZURRO.....	30
5.	OBIETTIVI PER L'AMBITO PORTUALE PREVISTI NEL PRP.....	36
6.	ANALISI	37
6.1	PUNTI DI FORZA.....	37
6.2	PUNTI DI DEBOLEZZA.....	38
6.3	PERICOLO DI RECESSIONE.....	38
6.4	OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO.....	38
7.	LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PRP.....	39
8.	CONFRONTO TRA DIVERSE SOLUZIONI.....	39
9.	PREVISIONE PROGETTUALE.....	39
10.	INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO.....	41
11.	CONCLUSIONI.....	41

1. INQUADRAMENTO STORICO E GEOGRAFICO

L'epoca più antica Crocevia di popoli e civiltà, la costa della Toscana e l'isola d'Elba sono state percorse e popolate da tutti i principali attori della storia dell'Italia centrale. I romani, dopo la sconfitta della potenza etrusca, mutarono profondamente la geografia della costa con la costruzione della Via Aurelia e il lungo lavoro di bonifica e di regolazione delle acque, che rese coltivabili grandi estensioni di terreno. All'Elba si proseguì il lavoro delle miniere, cui si aggiunsero lo sfruttamento delle cave di granito e l'agricoltura, con l'avvio della viticoltura: ville patrizie furono costruite sull'isola per le grandi famiglie di Roma. Dal medioevo alla Repubblica pisana. Il crollo dell'Impero portò con sé un periodo di instabilità durante il quale vennero meno la cura e la manutenzione delle strade consolari: L'Aurelia venne poco a poco abbandonata, la costa s'impaludò nuovamente e per questo, oltre che per l'inizio delle incursioni di pirati, i paesi della costa si spopolarono lentamente e gli insediamenti si trasferirono sulle colline dell'interno. Le isole dell'arcipelago si popolarono in quest'epoca di gruppi di monaci e di eremiti, che costruirono chiese e monasteri. La città di Populonia fu distrutta e poi abbandonata e sorse Piombino, e la repubblica di Pisa - che all'epoca era molto più vicina al mare di oggi e aveva un porto fluviale sull'Arno - divenne il più importante centro politico ed economico della costa e del Tirreno. Nel corso del '400 Firenze conquistò Pisa e acquistò Livorno, semplice villaggio destinato a trasformarsi, anche a causa dello stato sempre peggiore del porto pisano, in porto e città marinara di grande importanza. Nel 1537 Cosimo I ottenne la città di Ferrai, sull'isola d'Elba, che fu fortificata dai Medici con grandi opere militari. Le Leggi Livornine del 1591-93 diedero grande impulso allo sviluppo della città, garantendo libertà di residenza agli stranieri e agli ebrei in particolare. Il '500 e il '600 furono segnati da una nuova ondata di incursioni di corsari provenienti dal Nord Africa, che si abbatte sulle coste e sulle isole dell'arcipelago. Nel 1555 e nel 1558 la flotta del corsaro Dragut attaccò l'Elba e devastò Rio e Capoliveri, facendo grande bottino di ricchezze e schiavi, ma non riuscì a superare le difese di Portoferraio. La cittadina di Porto Longone nacque nel 1603, quando gli architetti del re di Spagna Filippo diedero il via ai lavori di costruzione della grande fortezza di S. Giacomo di Porto Longone. Insieme alla batteria di forte Focardo

sul lato opposto del golfo della Mola, la fortezza aveva lo scopo di proteggere e rifornire la flotta spagnola. Progettata da don Garcia de Toledo, la struttura è composta da cinque corpi che si uniscono a creare una pianta a forma di stella. la migliore per garantire campo di tiro alle artiglierie. La situazione politica venne completamente sconvolta nel corso delle guerre napoleoniche: Livorno fu occupata dalle truppe guidate dal giovane Napoleone, con gravi conseguenze per l'economia del porto, e dopo un tentativo andato a vuoto, nel 1799, i francesi nel 1801 s'impadronirono anche dell'Elba. Nel 1807 l'effimero Regno d'Etruria fu annesso all'impero francese e la Toscana, formalmente affidata al governo di Elisa Bonaparte, fu suddivisa in tre dipartimenti (a Livorno si stabilì il prefetto del dipartimento del Mediterraneo). La bandiera scelta da Bonaparte per la sua isola era composta da un fondo bianco traversato da una banda diagonale con tre api dorate. Col termine dell'avventura napoleonica, in seguito alla battaglia di Waterloo, il Congresso di Vienna restituì Elba e costa al granducato di Toscana e assegnò la piccola isola di Capraia ai Savoia e al loro regno di Sardegna. Tornati in possesso delle loro terre, i Lorena ripresero a partire dal 1820 la bonifica delle paludi costiere, opera gigantesca destinata a essere compiuta, nella zona più meridionale, solo dopo la Seconda guerra mondiale.

Nel 1841 iniziarono i lavori per collegare con un'unica linea ferroviaria Firenze, Pisa e Livorno. Le miniere allargarono la loro attività sul continente (nelle Colline Metallifere, soprattutto) e sull'isola d'Elba: nel 1900 la Società Elba di Miniere e Alti Forni (che avrebbe poi mutato nome in ILVA) stabilì sull'isola i suoi stabilimenti siderurgici. Nel 1906 Portolongone perse il paese di Capoliveri che formò il comune omonimo. Dopo il secondo conflitto mondiale, gli abitanti di Portolongone chiesero ed ottennero nel 1947 la possibilità di cambiare nome al paese che diventò Porto Azzurro. Inizia da allora una nuova storia di vita più indipendente dalla "Fortezza spagnola", che nel frattempo è diventata una famosa Casa di Reclusione. Nel 1947 assunse la denominazione di Porto Azzurro. I castelli posti nel primo e nell'ultimo quarto dello stemma ricordano la storia e l'origine del paese, fondato da Filippo III, Re di Spagna. Sopra una stella che ne indica l'altitudine, mentre il delfino e l'ancora simboleggiano la vittoria e la fedeltà.

Porto Azzurro sorge in una protetta insenatura del Golfo di Mola, sfruttata fin dall'antichità' come scalo naturale nelle rotte marittime tirreniche. Le bellezze di Porto Azzurro sono rimaste nella memoria di molti, sarebbe un peccato recarsi sull'isola senza visitare questo luogo da favola. L'elemento più significativo nella trasformazione del paesaggio costiero fu certamente lo sviluppo delle industrie e dei trasporti. Il turismo straniero è di casa sulla costa e nei paesi dell'Elba e la sempre maggior lunghezza della stagione turistica - frutto di un'offerta diversificata di attività (con un accento importante su sport, escursionismo e gastronomia) - è il fiore all'occhiello della provincia. La protezione dell'ambiente, dopo l'istituzione della prima oasi d'Italia aperta a Bolgheri dal WWF e l'istituzione della riserva di Montecristo, si è sviluppata attorno alla grande area protetta del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano. Parco che, dopo il dibattito iniziale con la popolazione dell'Elba, sembra oggi aver raggiunto un equilibrio importante tra protezione e possibilità di sviluppo. Ma le riserve grandi e piccole tra costa ed entroterra - dalle aree protette nella zona dei Monti Livornesi ai parchi della val di Cornia - segnano per il futuro una strada basata sull'importanza dell'iniziativa locale. Un deciso sviluppo nella cultura dell'accoglienza e nelle produzioni alimentari - a partire da quella vinicola che ha fatto della zona di Bolgheri una delle terre più celebri al mondo per i suoi vini - completa il quadro attuale della provincia. Pur convivendo con la realtà del Carcere, Porto Azzurro inizia con gli anni '50 e '60 a valorizzare i suoi tesori storici e naturali, incentivando così il turismo nel territorio. Così, Porto Azzurro diventa una delle mete preferite di migliaia di turisti italiani e stranieri.

2. L'ECONOMIA LOCALE

L'economia di Porto Azzurro da sempre si regge sull'agricoltura, ma anche la caccia e la pesca in passato erano molto praticate; oggi il turismo la fa da padrona, e' stato colpito infatti dalla bellezza del luogo e dal suo caratteristico centro storico, con gradini e stradine in pietra oltre che al porto ed il bellissimo mare. Nei dintorni si possono ammirare le belle campagne coltivate, come nella piana di Mola e nelle valli di Monserrato e Reale; non e' da meno il laghetto di Terranera dalle acque salmastre color verde smeraldo, ricche di zolfo e sali minerali. L'economia della zona si basa

essenzialmente sulle attività turistiche, molto sviluppate lungo tutta la costa e legate alla normale stagionalità delle festività italiane. Alle normali attività alberghiere e ristorative, si aggiungono quelle derivanti dai collegamenti con le vicine località turistiche poste sulla costa. L'isola d'Elba è luogo privilegiato del turismo nautico, riveste inoltre particolare interesse dal punto di vista subacqueo, tanto da essere meta irrinunciabile sia per gli amanti delle immersioni sia per gli appassionati di biologia marina. Il Comune si fregia ormai da diversi anni della Bandiera Blu, prestigioso riconoscimento conferito dalla FEE (Foundation for Environmental Education) alle migliori località costiere europee. La pesca che era un tempo notevole fonte di sostentamento delle popolazioni del luogo pur rimanendo tra le voci dell'economia locale ha ormai perso molto della sua importanza. Il territorio comunale è quasi interamente coperto da macchia mediterranea, ma in alcune zone si sviluppano attività agricole basate sulla coltivazione di ulivi, vigneti a terrazze e alberi da frutta.

3. DESCRIZIONE DELL'AREA PORTUALE ESISTENTE

Con la trasformazione della Fortezza spagnola in carcere, il porto diventa ufficialmente commerciale e lo Stato inserisce una linea traghetto per il servizio traghettamento dei detenuti, anche per l'Isola di Pianosa, dove fino a pochi anni fa era presente un carcere di massima sicurezza. Con lo sviluppo del turismo, la chiusura del Carcere di Pianosa, la diminuzione della presenza di detenuti nel carcere di Porto Azzurro, la marina, si avvia a diventare un porto esclusivamente turistico, oggi in fase di completamento, con la possibilità di ampliare l'ormeggio a numerosi natanti di ogni misura. Il porto turistico è realizzato da pontili galleggianti, muniti di attrezzature e servizi indispensabili all'ormeggio. Bastano pochi metri dalla barca per essere nella Piazza principale del paese e avere a disposizione tutto lo shopping di Porto Azzurro, oltre a Pizzerie e Ristoranti, Bar e Locali notturni. Nel porto è possibile fare carburante al proprio natante grazie alla presenza di un distributore apposito in banchina di attracco. Coordinate: **42°45',75 N 10°23',85 E** . Si estende principalmente su una Banchina Lungomare IV Novembre e davanti la Piazza Matteotti, da dove si può salire sui pontili

galleggianti con un fondale che varia tra 2,5 e 6 metri. L'entrata nella baia si effettua tenendo la sinistra con una distanza non inferiore a 150 metri dalla testata del molo foraneo. In uscita bisogna tenere la sinistra, passando ad una distanza non superiore a 100 metri dal molo. Tali aree sono state attrezzate con pontili galleggianti e serie di boe, il censimento dei natanti presenti all'interno dell'area portuale è di circa 300 posti barca, di lunghezza massima di 50 m (solo 3 posti), ma prevalentemente costituite da imbarcazioni da diporto di piccolo cabotaggio, gommoni, pilotine ecc.

4. UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO

La situazione esistente sull'utilizzazione è la seguente:

- l'area portuale è situata nel centro della Baia, una delle più sicure dell' Isola d'Elba, è situata nella zona antistante il centro storico del Comune;
- il porto, che gode di una protezione naturale, ha una sola opera di difesa costituita da un molo a parete verticale che ha lo scopo principale di permettere, almeno fino a qualche anno fa, l'attracco dei traghetti per i collegamenti giornalieri con il porto di Piombino.
- il porto è costituito da: banchina IV Novembre e banchina G. Matteotti davanti alle quali sono sistemati alcuni pontili galleggianti con fondali antistanti compresi tra 2,5 e 6 m. Molo e banchine sono muniti di bitte da ormeggio;
- l'area portuale è da sempre stata ivi localizzata, difatti Porto Azzurro ha usufruito e valorizzato la sua "marina" già dai tempi degli spagnoli, base importante del traffico di merci destinate alla Fortezza e di riparo per flotte di mercantili e da guerra;
- con la trasformazione della Fortezza spagnola in carcere, il porto diventò ufficialmente commerciale e lo Stato inserì una linea traghetto per il servizio traghettamento dei detenuti, anche per l'Isola di Pianosa, dove fino a pochi anni fa era presente un carcere di massima sicurezza;
- con lo sviluppo del turismo, la chiusura del Carcere di Pianosa, la diminuzione della presenza di detenuti nel carcere di Porto Azzurro, la marina, si avvia a diventare un porto esclusivamente turistico;
- assieme a Portoferraio e Marciana Marina, è stato il maggiore centro di pesca dell'Isola d'Elba, favorendo una continua immigrazione fino ai tempi recenti, di pescatori provenienti da Genova, Napoli e dall'isola di Ponza;
- la linea del traghetto, immediatamente prospiciente il centro storico, è stata ad oggi dismessa e questa costituiva un elemento di incompatibilità sia dal punto di vista strutturale che funzionale, difatti causava problemi di congestione

nell'area antistante la piazza principale, dovuti principalmente al flusso continuo di veicoli nella stagione turistica, causando un forte inquinamento acustico ed ambientale.

- oggi il porto è destinato prevalentemente a finalità turistiche, con alcune limitate funzioni commerciali (scalo per piccole crociere stagionali);
- Il collegamento con il Trasporto Pubblico Locale e l'accessibilità al porto è garantita da collegamenti su gomma con i principali centri urbani dell'isola;

La situazione esistente sotto il profilo istituzionale è la seguente:

- All'interno di detta area sono state rilasciate diverse concessioni demaniali ed anticipate occupazioni, molte delle quali intestate al Comune di Porto Azzurro;
- Lo spazio acqueo all'interno del porto nella zona Sud-Est e davanti al centro abitato prima del molo foraneo è lasciato libero per l'ormeggio, ma serve quasi esclusivamente per le motovedette degli Agenti di Custodia, per qualche barca da pesca, per il rifornimento carburanti e, quando richiesto, per il posizionamento di barche a transito;
- Le scelte amministrative attuali, rivolte alla gestione dello specchio acqueo dell'area portuale, è la seguente: - concessione n. 1/2013 rep. n. 4/2013, (mq.10.200) intestate al Comune di Porto Azzurro per il Porto Turistico per n. 101 posti barca, - concessione n. 11/2009 (ex Lega Navale) Rep. n. 85/2009 (mq. 1.320) per n. posti barca 27 natanti e piccole imbarcazione intestata al Comune di Porto Azzurro, - concessione demaniale n. 7/2006 Rep. 80/06 per un campo boe di mq. 4.614 per n. 71 intestata al Comune di Porto Azzurro, - anticipata occupazione n. 03/2012 per specchio acqueo fronte molo sopraflutto allo scopo di gestirne gli ormeggi regolamentandone l'uso e la distribuzione per la fruibilità in sicurezza per mq. 6.805 e per n. 19 posti barca circa sempre intestata al Comune di Porto Azzurro.
- All'interno dell'area portuale sono vigenti n. 2 Ordinanze della Capitaneria di Porto di Portoferraio di cui : n. 1 per l'ormeggio di due motovedette degli Agenti di Custodia e - n.1 per l'ormeggio delle barche per il rifornimento carburanti.
- Con Delibera GRT n. 970 del 24.11.2008 è stato approvato il **Protocollo d'Intesa** per la qualificazione del sistema portuale dell'Isola d'Elba tra la Regione, la Provincia di Livorno e i comuni di Campo Nell'Elba, Capoliveri, Marciana, Marciana Marina, Portoferraio, Porto Azzurro, Rio Marina, Rio Nell'Elba e Autorità Portuale di Piombino. La convenzione, alla lettera a) su Portualità Commerciale di interesse nazionale e regionale, al punto n. 4, **prevede di "ritenere compatibile con il sistema della portualità**

commerciale così delineato e nel rispetto delle relative fasi attuative, la dismissione della funzione commerciale da parte di Porto Azzurro”; alla lettera b) - Portualità Turistica, al punto n. 3, prevede la “riqualificazione e potenziamento del Porto Turistico di Porto Azzurro, in relazione al nuovo assetto della portualità commerciale dell’isola, conservando comunque un nuovo accosto per servizio pubblico per trasporto passeggeri”;

- Il vigente PIT della Regione Toscana è stato definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n.72 del 24.7.2007, integrato con approvazione del Piano Paesistico con D.C.R.T. n. 32 del 16.06.2009 ed adottato con variazioni con D.C.R.T. n. 58 del 02.07.2014.
- Il Comune di Porto Azzurro è dotato di Piano Strutturale approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 27 dell’11/4/2007 e n. 95 del 28/11/2008 .
- Il Comune di Porto Azzurro è dotato di Regolamento Urbanistico approvato con Delibera C.C. n. 57 del 22/8/2011 e n. 95 del 19/12/2011, in tale strumento l’ambito portuale è individuato come: Comparto n. 8 - UTOE 7
- Sia le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Strutturale all’art. 16, sia le NN.TT.AA. del Regolamento Urbanistico agli artt. 53, 54 e Comparto n. 8 ed il P.U.A. prevedono il consolidamento del Porto Turistico di fronte al Centro Storico e la contestuale eliminazione dell’attracco traghetti, attraverso una operazione di riqualificazione complessiva dell’ambito portuale;
- **Le varianti agli strumenti urbanistici comunali vigenti sono necessarie solamente per individuare correttamente, ed in maniera identica, le aree a terra e a mare che costituiscono l’infrastruttura portuale, e per riconfermare le regole strategiche (nella variante al Piano strutturale) ed operative (nella variante al Regolamento urbanistico), che sono in linea di principio già indicate negli strumenti medesimi;**

4.1 IL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE VIGENTE

Il vigente PIT della Regione Toscana è stato definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n.72 del 24.7.2007, integrato con approvazione del Piano Paesistico con D.C.R.T. n. 32 del 16.06.2009 ed adottato con variazioni con D.C.R.T. n. 58 del 02.07.2014.

Nella convinzione che la gestione delle risorse territoriali, secondo i principi della sostenibilità ambientale e paesaggistica, sia strategica per uno sviluppo basato sulla qualità e costituisca parte non solo integrante ma costitutiva della programmazione generale e settoriale, il P.I.T. si articola in una “agenda statutaria” che costituisce

l'insieme delle scelte normative che garantiscono la sostenibilità valoriale, ambientale e culturale, vale a dire: il rispetto per la capacità del luoghi e dei beni collettivi che li compongono, di continuare a fornire alle singole comunità locali e regionali quelle dotazioni, quelle funzioni e quelle opportunità da cui dipende il "valore" di un luogo; la sua capacità di rendere evidenti le sue qualità storiche e moderne; di coniugare vecchi e nuovi sensi di appartenenza, vecchie e nuove ragioni di investimento e di insediamento, innovazione e coesione.

La "agenda statutaria" individua i fattori territoriali e funzionali che compongono la struttura del territorio. Definisce le invarianti strutturali, individua i principi cui condizionare l'utilizzazione delle risorse essenziali, nonché la disciplina inerente i conseguenti livelli indefettibili di "prestazione" e di "qualità" che occorre comunque preservare nella loro dotazione e nella loro fruibilità. Ma non è una raccolta di divieti e di obblighi, né un catalogo di vincoli. Bensì la rappresentazione di un patrimonio comune il territorio con le sue risorse - e lo scenario di riferimento che consente di prefigurare le scelte e i programmi per dare alla Toscana quel dinamismo attrattivo e competitivo, attento all'equità sociale e al valore del beni ambientali e paesaggistici, di cui necessita una società che non si condanni al proprio progressivo avvizzimento. A questo fine esso supera il concetto di localizzazione territoriale e cerca di definire invece le condizioni, gli strumenti e le procedure per facilitare lo sviluppo e la qualità.

Il P.I.T. definisce così di quali modificazioni, trasformazioni e manutenzioni sociali, economiche e culturali - strutturali e infrastrutturali - Il territorio possa essere destinatario. In questo modo il Piano supera gli approcci legati a una qualche zonizzazione degli interventi attivabili come strumento per l'applicazione delle politiche, che sono tradizionali delle politiche territoriali, ma definisce una serie di "sistemi territoriali funzionali" che si caratterizzano per quello che sono e che fanno, piuttosto che per come vengono "disegnati" sul territorio, con i quali sintonizza il perseguimento dei propri obiettivi e dunque il proprio specifico disegno territoriale, in modo che piani, programmi e linee di azione che investono il territorio, o fanno comunque leva sulle sue risorse, interagiscano con le capacità e i funzionamenti

della società toscana per influenzarne il movimento, le molteplici combinazioni e l'evoluzione innovativa.

La Regione ritiene necessario interrompere il proliferare di attività meramente orientate alla valorizzazione immobiliare e alla conseguente speculazione di breve periodo. Vuole privilegiare chiari e innovativi disegni imprenditoriali, capaci di far sistema con un'offerta turistica organizzata e integrata nella chiave di servizi coordinati. E che, al centro della sua attrattività, abbia un paesaggio costiero integro e pienamente riconoscibile nella varietà dei suoi fattori estetici, storici e funzionali. Le opzioni statutarie del P.I.T. se da un lato, riguardano l'insieme del patrimonio fisico o paesaggistico o ambientale o culturale o di qualsiasi altra natura che l'autorità Regionale consideri "bene" indisponibile e da non sottoporre a trasformazioni nel medio lungo termine, dall'altro possono altresì concernere specifici "oggetti" o "beni pubblici" o "infrastrutture determinate" o "individuati aggregati di funzioni" o comunque il trattamento di ben specifiche e localizzate "questioni" paesistiche e territoriali che rivestono, per l'appunto, un peculiare "interesse regionale" data la loro natura o funzionalità infrastrutturale o paesistica. Il P.I.T., infatti, è anche esso stesso strumento di programmazione operativa quando definisce specifiche azioni a forte valenza territoriale, in termini di determinazioni specifiche, come nel caso del Masterplan dei porti toscani che di questo Piano è appunto parte integrante, o quando formula indicazioni programmatiche nell'ambito delle grandi scelte sul paesaggio.

Il P.I.T., infatti, ha valenza di piano paesaggistico, in adempienza al Codice dei beni culturali e del paesaggio.

4.2 IL MASTERPLAN VIGENTE

ALLEGATO A – elaborato 5

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la Legge Costituzionale n.3 del 2001 ha posto le materie "governo del territorio", "grandi reti di trasporto e di navigazione" e "porti e aeroporti civili" tra le materie di legislazione concorrente, in cui "spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi

fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato". La materia porti è quindi a legislazione concorrente; è evidente quindi l'interesse regionale sulla materia. La classificazione che si propone di introdurre con il nuovo PIT evidenzia tale interesse regionale indicando Livorno, Marina di Carrara e Piombino come porti di interesse regionale, nazionale e internazionale, Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio e Portoferraio come porti di interesse regionale e interregionale e come porti di interesse regionale i porti turistici. Le infrastrutture e i servizi per l'accessibilità e la competitività del sistema portuale di Porto Azzurro:

Tipologia: Porto turistico, con alcune funzioni commerciali.

Collegamenti stradali: Collegato alla rete stradale locale provinciale dell'isola.

Collegamento con il Trasporto Pubblico Locale: L'accessibilità al porto è garantita da collegamenti su gomma con i principali centri urbani dell'isola.



L'offerta turistica del diporto toscano: attuazione del Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici.

I porti e approdi insulari da adeguare, ampliare, ristrutturare: Porto Azzurro ha di fatto già superato le previsioni con circa 300 posti barca attuali.

Descrizione: Il porto è costituito da un molo banchinato e da due banchine; banchina IV Novembre e banchina G. Matteotti davanti alle quali sono sistemati alcuni pontili galleggianti con fondali antistanti compresi tra 2,5 e 6 m. Molo e banchine sono muniti di bitte da ormeggio.

Coordinate: 42°45',75 N 10°23',85 E

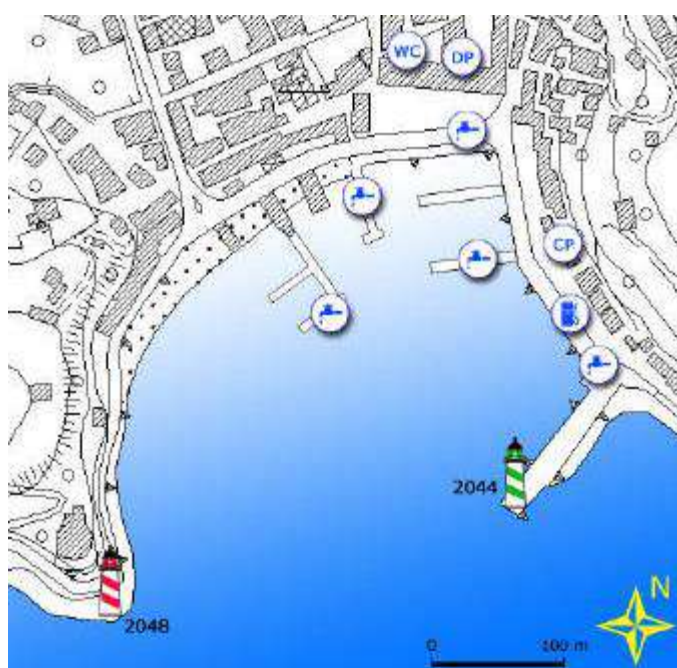
Canale VHF: canale 16

Fondo marino: fangoso, sabbioso

Fondali: in banchina da 1,2 a 5,5 m.

Orario e tipologia di accesso: Continuo. L'entrata in porto si effettua tenendo la sinistra ad una distanza non inferiore a 150 m dalla testata del molo foraneo. In uscita bisogna tenere la sinistra, passando ad una distanza non superiore a 100 m dal molo foraneo.

Totale posti barca : 300 - Posti barca previsti dal piano di coordinamento dei porti 150



4.2.1 DISCIPLINA DEL MASTERPLAN (disposizioni)

Per la raccolta delle acque piovane e nere

si prevede che queste siano convogliate per gravità o mediante stazioni di sollevamento, verso collettori generali o impianti di trattamento. Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Per la raccolta delle acque nere

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

- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione;
- i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.
- il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

Per la raccolta delle acque oleose

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

Raccolta oli usati

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

Ricambio ed ossigenazione delle acque marine

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

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

Parcheggi

E' necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di almeno 1 parcheggio per posto barca da rispettare sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione; la determinazione del numero dei parcheggi per le isole, ad eccezione dell'isola d'Elba, viene ricondotta nell'ambito delle valutazioni contenute negli strumenti e negli atti del governo del territorio. Tali parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di 6 ml. dal filo mare della banchina stessa. I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso. A tale ultimo proposito va evidenziato che – già ad una prima palmare osservazione del contesto territoriale di intervento, sotto il profilo dell'avvenuta urbanizzazione e delle vigenti scelte urbanistiche comunali – non appare inopportuna, ma forse anzi necessaria, la scelta di fare uso di criteri di localizzazione di spazi da adibire a parcheggio o, anche, prevedere la realizzazione di parcheggi pubblici, nel solco delle predette scelte degli strumenti urbanistici, prevedendo – normandole – forme di utilizzo congiunto delle strutture all'uopo destinate a parcheggio pubblico, sia per gli utenti indifferenziati che per gli utenti della struttura portuale, per evidenti ragioni di concentrazione del consumo di suolo libero.

Servizi igienici

E' opportuno che i servizi igienici siano riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dal posto barca.

Per porti con capacità fino a 400 posti barca dovrà essere previsto un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivo delle seguenti dotazioni:

- almeno 2WC, 2 orinatoj, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini.
- almeno 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne.
- una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.

Nell'ambito degli studi di cui al comma precedente dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti:

- le piccole imbarcazioni (cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra;
- le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotati di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie.
- le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo.
- i pescherecci non sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce.

Erogazione energia elettrica

Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni di 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazione che della disposizione degli ormeggi. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizione in materia di sicurezza.

Illuminazione pontili e piazzali

Il sistema di illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi:

- aree destinate ad ormeggi
- superfici destinate a parcheggio e alla viabilità
- percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili
- Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.

Approvvigionamento idrico

Al fine di assicurare una utilizzo funzionale della risorsa idrica prescrive che la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non sia superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri:

- 1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml.

Si raccomanda la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da serbatoi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. Al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile.

Rifornimento carburanti

In ambito portuale è necessario prevedere una stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua. Tali stazioni saranno di norma collocate in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni

Di norma nei porti turistici saranno previsti i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio:

- aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare;
- aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te";
- aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

L'accessibilità a tali aree dovrà esser garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.

Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento

In ambito portuale è necessario sia garantita la presenza di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, ciascun porto pertanto deve essere dotato almeno di:

- uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto o in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti;
- uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello.

4.3. IL PIANO TERRITORIALE DI COORD. PROV. (ESTRATTO)

La Provincia di Livorno si dota di nuovo PTC nel 2009, adeguandosi al PIT regionale. Il PTCP propone una idea condivisa di territorio che si fonda sui seguenti principi:

- sostenibilità, quale fattore fondativo del progetto di governo del territorio;
- valorizzazione complessiva e interdipendente delle proprie risorse ambientali e paesaggistiche culturali e sociali, economiche e storiche;
- accoglienza e rinnovamento, come insieme di promozioni di progetti pubblici e privati e come capacità di dare forma urbana alle istanze di integrazione e alla domanda di qualità del vivere;
- partecipazione.

I sistemi e i sottosistemi territoriali del piano provinciale seguono l'andamento fisico, scandendo pianura e collina, costa e mare. Il PTC articola il territorio della provincia di Livorno nei seguenti Sistemi e Sottosistemi Funzionali:

- Sistema funzionale degli insediamenti, articolato in:

- la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa;
- i luoghi e degli spazi della collettività (cultura, istruzione, sanità, attrezzature collettive);

- Sistema funzionale delle attività economiche, articolato in:

- produzione di beni e servizi;
- agricoltura;
- pesca;

- commercio;
- turistico - ricettivo.

- Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali, articolato in:

- mobilità e della logistica;
- risorse idriche;
- rifiuti;
- risorse energetiche;

Il Sottosistema territoriale dell'isola dell'Elba è costituito dal territorio ricompreso dai seguenti ambiti di paesaggio appartenenti al sistema provinciale di paesaggio insulare:

- Paesaggio delle miniere tra Punta Falconaia, Punta Calamita e Lido di Capoliveri
- Paesaggio delle pianure centrali tra Monte Perone ed i rilievi di Monte Poppe e del Volterraio (AdP 22)
- Paesaggio delle pendici di Monte Capanne e Monte Perone intercluso tra Colle Palombaia e Punta Crocetta

E' utile richiamare, fra gli obiettivi del PTC riferiti ai sistemi funzionali, quanto nella Disciplina si dispone per quello turistico ricettivo:

Il sistema soffre della qualità dell'offerta di base che si attesta su strutture ricettive di categoria medio bassa con bassa quantità di numero di camere per struttura e in molti casi prive di dotazioni impiantistiche primarie, come il riscaldamento, che accentuano la stagionalizzazione dell'attività, ed inoltre :

- l'assenza di un sistema coordinato tra impresa turistica e imprese di servizi di base al turista che dequalifica l'offerta;
- l'assenza di strutture di alta qualità cui attribuire ruoli internazionali di richiamo;
- le difficoltà di accesso ai luoghi di soggiorno come fattore di diffidenza verso il sistema locale;
- una incerta mobilità tra i luoghi di soggiorno e i luoghi interni della cultura e degli eventi che inibiscono la mobilità territoriale e del sistema turistico cui fa capo.

Il PTC individua per questo sistema funzionale i seguenti obiettivi prestazionali:

- Il consolidamento e destagionalizzazione dell'organizzazione strutturale dell'offerta di soggiorno attraverso la qualificazione delle strutture ricettive esistenti mediante adeguamenti dotazionali e ampliamento dei servizi interni a ciascuna struttura ricettiva.

- Rafforzamento del concetto di impresa mediante organizzazione gestionale unitaria di ciascuna struttura ricettiva.
- Rafforzamento del concetto di complementarietà alla conduzione aziendale agricola dell'attività agrituristica.
- Mantenimento della qualità ambientale e dei valori paesistici dei luoghi (depurazione delle acque reflue dei centri abitati, qualità batteriologica delle acque di balneazione in primo luogo) come fattore di competitività.
- L'implementazione dell'accessibilità, soprattutto alle isole dell'arcipelago, mediante una riqualificazione infrastrutturale e del trasporto pubblico locale.
- Favorire la mobilità interna ai luoghi di soggiorno e villeggiatura e tra questi e i luoghi della cultura e degli eventi.
- Amplificare la catena dei cosiddetti prodotti turistici.
- Disincentivare processi di trasformazioni immobiliari tendenti alla riduzione del ruolo di impresa.

Le invarianti strutturali per il Sistema dell'isola d'Elba sono:

- I corridoi paesistici costituiti dai vallivi ricomprendenti i corsi d'acqua correnti verso il mare;
- La consistenza e qualità della risorsa idrica dei bacini idrici che la compongono;
- Le opere strutturali di messa in sicurezza idraulica previste nel Piano di Bacino regionale
- Toscana Costa;
- Le risorse termali;
- La qualità scenico-percettiva della fascia costiera e degli orizzonti di crinale in particolare;
- Il sistema della portualità Elbana e le opere infrastrutturali a carattere territoriale connesse;

Un articolo specifico delle norme del PTCP è dedicato agli approdi turistici, e si riporta di seguito.

La Provincia ritiene fondamentale formulare Linee guida relative alla realizzazione e gestione di approdi sostenibili al fine di omogeneizzare la risorsa suolo nello specifico contesto. Il Porto Turistico dovrebbe qualificarsi come di tipo "ecologico" ad alta compatibilità ambientale, in grado anche di attrarre un turismo nautico "sensibile".

Tra gli elementi da condizionare: la progettazione della illuminazione secondo le indicazioni della legge regionale toscana sull'inquinamento luminoso, la

realizzazione di punti di rifornimento carburante, un efficiente sistema di raccolta di rifiuti assimilabili agli urbani per singole frazioni indifferenziato, vetro, plastica, carta, la regolamentazione e controllo degli scarichi delle imbarcazioni ormeggiate (divieto di scarico a mare, da realizzarsi qualora possibile mediante sigillo degli scarichi a mare, il posizionamento dei pontili galleggianti in modo da evitare il danneggiamento di habitat marini di fondale (come le praterie di posidonia), ad esempio mediante l'adozione, qualora realizzabile, di sistemi di ancoraggio diversi dai corpi morti.

Tra gli altri accorgimenti: dotare il Porto Turistico di un efficace sistema informativo rivolto ai diportisti (realizzato mediante pannelli illustrativi, volantini, cartine, ecc.), con indicata la localizzazione dei recipienti per la raccolta differenziata dei rifiuti (carta, vetro, plastica, ecc.) e dei rifiuti pericolosi (oli esausti, batterie, razzi scaduti, ecc.), le azioni da intraprendere per prevenire l'inquinamento delle acque, azioni volte a contribuire al risparmio di risorse naturali (evitando ad esempio inutili sprechi di acqua e di energia elettrica), ecc.

L'inquinamento luminoso dovrà essere quanto più possibile contenuto, mediante una serie di adeguate scelte tecniche relative agli impianti (illuminazione solo verso il basso e schermatura verso il mare, scelta adeguata dei punti luce e limitazione dell'intensità luminosa, utilizzazione di lampade ai vapori di sodio a bassa pressione, utilizzazione di dispositivi per l'accensione solo al passaggio di persone o automezzi negli eventuali parcheggi.

Fra le strategie del PTC provinciale sono espliciti gli obiettivi riferiti al mare e alla nautica.

l'Art. 89 Gli obiettivi strategici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

Per una crescita della competitività economica sostenibile del territorio provinciale si individua di base l'attivazione di processi sinergici interistituzionali sui temi e obiettivi strategici di interesse regionale quali:

- lo sviluppo del sistema portuale regionale della provincia di Livorno
- assumere la mobilità e la logistica come fattore di incentivazione allo sviluppo
- il completamento infrastrutturale del corridoio tirrenico
- lo sviluppo dei territori connessi al sistema portuale regionale

- le relazioni interprovinciali: Pisa, Grosseto
- affermare un'economia del mare fondativa del sistema economico provinciale
- affermare il ruolo della provincia quale luogo laboratorio della sostenibilità ambientale
- costruire il sistema delle relazioni territoriali fondato su una sinergia di azioni mirate
- assumere come fondativa la scalata ai gradi qualitativi superiori della vita urbana e di relazione;

L'Art. 95 Strategie secondo i sistemi territoriali

Il mare

- promuovere azioni per assumere come valore naturalistico integrale la contiguità terra mare dei
- siti di interesse naturalistico ambientale prospicienti il mare;
- promuovere azioni per tutelare l'integrità naturalistica dei fondali del mare;
- attivare intese con le autorità competenti per la salvaguardia della qualità delle acque marine dai processi di eutrofizzazione e dai fenomeni di degrado batteriologico delle acque di balneazione;
- promuovere attività di monitoraggio costante sullo stato trofico e batteriologico delle acque marine;
- promuovere attività di monitoraggio sullo stato delle praterie di posidonia anche per le finalità di protezione dall'erosione costiera che la sua presenza garantisce;
- promuovere attività di monitoraggio sullo stato della fauna ittica;
- promuovere e orientare verso la dotazione di impianti di depurazione delle acque reflue urbane, industriali e navali;
- promuovere azioni di monitoraggio costante dei fenomeni erosivi costieri;
- promuovere e orientare verso una definizione dell'orizzonte percettivo paesistico del mare e dal mare.

Elba

- promuovere nuove modalità e luoghi di accesso;
- riscoprire i prodotti agricoli di promozione locale;
- affermare una nuova idea di turismo;
- affermare il ruolo culturale delle aree minerarie;
- assumere un programma strategico della percorribilità viaria extraurbana;
- promuovere la sinergia Parco-Provincia

Per il sistema funzionale del turismo (art.96) un obiettivo specifico è Favorire un processo di interazione e integrazione del turismo con la nautica da diporto.

4.4 MODIFICHE AL PIANO STRUTTURALE DI PORTO AZZURRO

Il Comune di Porto Azzurro è dotato di Piano Strutturale approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 27 dell'11/4/2007 e n. 95 del 28/11/2008 . Il P.S. si propone di rendere coerenti politiche comunali e politiche di settore, ricorrendo anche allo strumento delle valutazioni preventive degli effetti ambientali e territoriali.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Strutturale, i punti da modificare che riguardano il porto turistico sono:

Titolo I. Gli Obiettivi e i Caratteri del Piano

Art.1. Finalità del Piano Strutturale

Il Piano Strutturale individua come obiettivi principali:

- Il riequilibrio dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità all'interno del territorio comunale, in relazione con il sistema dell'isola e con il continente;
- Il controllo della pressione turistica e delle modalità con cui essa si esplica; il fenomeno turistico dovrà essere coniugato con la necessità di tutelare le risorse paesaggistiche e ambientali dei luoghi, con l'estensione della stagione turistica e con la qualificazione delle strutture ricettive;
- Il recupero del patrimonio edilizio esistente e la salvaguardia dell'identità dei luoghi, nella componente sia urbana che rurale;
- La tutela paesaggistica ed ambientale ed il controllo del fenomeno di abbandono in atto nelle aree agricole;
- La verifica della distribuzione delle funzioni, per assicurare l'equilibrio e l'integrazione tra il sistema di organizzazione degli spazi e il sistema dell'organizzazione dei tempi, tenendo conto della stagionalità del fenomeno turistico;
- La riorganizzazione del sistema viario con la realizzazione di rotatorie di incrocio controllato e il potenziamento dei parcheggi differenziati per lo stazionamento dei residenti, di parcheggio per i turisti e di sosta per i visitatori;

- Riquilificazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e trasformazione in porto turistico.

Art.2. Gli obiettivi

Gli obiettivi del Piano Strutturale di Porto Azzurro sono finalizzati essenzialmente al complessivo riequilibrio del territorio comunale ed al miglioramento delle condizioni di vita della comunità locale attraverso la riorganizzazione dei tempi di vita, di mobilità e di lavoro all'interno del territorio comunale, in relazione con il sistema dell'isola e con il continente.

Nello specifico, gli obiettivi generali del Piano sono di seguito sinteticamente elencati:

1. Riequilibrio e riquilificazione del territorio comunale tenendo conto in via prioritaria delle esigenze connesse all'organizzazione dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità dei cittadini, al fine di garantire una corretta distribuzione delle funzioni e limitare la necessità di mobilità, soprattutto nel periodo della stagione turistica.
2. Tutela e valorizzazione delle risorse e delle invariati strutturali, che costituiranno il primo riferimento nell'elaborazione di strategie per la gestione del territorio.
3. Riduzione del carico antropico nelle zone costiere, incentivando nel contempo il contatto e la conoscenza con le zone collinari dell'entroterra, o con le aree di alta costa oggi difficilmente fruibili.
4. Controllo della pressione turistica considerando in via prioritaria il ruolo dell'Isola d'Elba, e di Porto Azzurro in particolare, all'interno del "corridoio tirrenico" quale itinerario plurimodale europeo.
5. Enfatizzare e valorizzare il porto turistico attraverso il P. R. P..

6. Riorganizzazione delle attrezzature e delle infrastrutture portuali esistenti e le aree che si affacciano sul porto, in modo tale da realizzare una complementarità tra la zona destinata all'attracco e gli insediamenti a terra, in cui dovranno trovare localizzazione funzioni e servizi complementari alla destinazione di porto turistico.

Art.10.1. Il sub-sistema del centro storico

Il sub-sistema è costituito dal nucleo originario dell'insediamento, localizzato di fronte al porto e sulle pendici del promontorio retrostante. Il disegno urbano di questo sub-sistema è stato condizionato dai rapporti con la morfologia, mentre l'ubicazione è stata determinata dalle necessità di difesa. L'attuale configurazione è rimasta invariata nella struttura, mentre i cambiamenti maggiori sono avvenuti per quanto concerne le destinazioni d'uso degli edifici e le funzioni.

Obiettivi:

1. Attivazione del Piano di Recupero del centro storico;
2. Adeguamento tecnologico degli impianti
3. Ridistribuzione delle funzioni;
4. Riqualificazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e trasformazione in porto turistico
5. Riorganizzazione a terra e a mare dell'ambito portuale, che viene riconvertito nella sua interezza in Porto Turistico, il cui perimetro è ben evidenziato nella tavola n°1 bis e nella tavola n°5
6. Localizzazione di funzioni strategiche tali da valorizzare le peculiarità storico-ambientali dell'insediamento;
7. Trasformazione e regolamentazione del sistema di accessibilità;
8. Qualificazione e definizione dell'immagine urbana del Capoluogo.
9. Le funzioni ammissibili nell'ambito portuale saranno: diportismo nautico, nautica sociale, attività complementari, piccolo crocierismo come accessorio al diportismo nautico.

Art.11. Il sistema della costa

Il sistema della costa è costituito da quelle parti di territorio che morfologicamente o funzionalmente gravitano sulla fascia costiera. E' costituito da zone intensamente antropizzate, cui si affiancano aree non modificate dall'azione umana. Dove ha avuto luogo l'antropizzazione, la vocazione dominante è esclusivamente di tipo turistico-ricettivo, anche a causa della limitata estensione costiera del territorio comunale.

Il sistema della costa si divide in due sub-sistemi:

- sub-sistema delle scogliere;
- sub-sistema degli arenili.

Obiettivi:

1. Trasformazione dell'accessibilità via mare, attraverso la riorganizzazione e la riconversione delle strutture portuali, riqualificazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e la trasformazione in porto turistico;
2. Riorganizzazione dell'area di cala di Mola, in cui si prevede la realizzazione di un campo boe per i residenti;
3. Ridistribuzione del carico antropico nelle aree occupate dagli attuali campeggi e riqualificazione delle stesse;
4. Tutela dei valori ambientali;

Art.16. Riorganizzazione del trasporto marittimo

Nella Tavola 4 del Piano Strutturale sono individuati gli interventi previsti ai fini di riorganizzare il sistema infrastrutturale dell'accessibilità e del trasporto marittimo e terrestre.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il Piano Strutturale prevede:

1. Il consolidamento del Porto Turistico (previsto nel PREPAT) di fronte al centro storico;
2. Il nuovo Piano Regolatore del Porto non prevede più l'attracco di traghetti, fatto salva la futuristica possibilità di una nuova intesa programmatica fra la Regione

Toscana ed il Comune per la previsione di un possibile riutilizzo della linea dei traghetti con scalo a Porto Azzurro;

3. La predisposizione di un nodo scambiatore a Cala di Mola (dove è fra l'altro previsto un campo-boe sulla base delle indicazioni del Piano di utilizzazione del demanio marittimo), da attuarsi attraverso la previsione di idonei spazi per la sosta delle autovetture e l'attivazione di un servizio navetta per il collegamento Mola, Porto Azzurro, Barbarossa, Reale e Terranera;

Titolo V. L'attuazione

Art.29. Indirizzi Programmatici di Attuazione

Gli indirizzi programmatici per l'attuazione del Piano Strutturale di Porto Azzurro sono finalizzati essenzialmente al riequilibrio e alla riqualificazione del territorio comunale, tenendo conto delle esigenze connesse all'organizzazione dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità della popolazione residente e della peculiare condizione di insularità che incide considerevolmente su ogni aspetto della vita quotidiana.

L'obiettivo è quello di ottenere una corretta distribuzione delle funzioni e limitare la necessità di mobilità, al fine di eliminare gli attuali episodi di congestione.

In tal senso l'attuazione dello strumento urbanistico avverrà in via prioritaria attraverso la trasformazione della rete infrastrutturale razionalizzazione della rete stradale interessata dalla strada di attraversamento, mediante di rotatorie e parcheggi scambiatori; riqualificazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e trasformazione in porto turistico attraverso il Piano Regolatore del Porto; potenziamento della rete della sentieristica , il soddisfacimento delle esigenze della popolazione residente (realizzazione di alloggi per prima casa, attuazione delle previsioni relative ad attrezzature ed aree a standard, incremento dei servizi anche di carattere privato ma destinati all'utilizzo da parte della collettività), il controllo del fenomeno turistico di massa (trasformazione e qualificazione della zona dei campeggi a Barbarossa) e l'agevolazione di un turismo di qualità (realizzazione di nuove strutture ricettive di elevato livello qualitativo nelle aree collinari, qualificazione ed ampliamento delle strutture ricettive esistenti), che costituisce l'elemento chiave per consentire la

rivitalizzazione delle aree in via di abbandono e anche, indirettamente, per garantire l'innalzamento della qualità della vita dei residenti.

Art.33. Criteri per la Valutazione degli Effetti Ambientali

2. Definizione degli indicatori ambientali

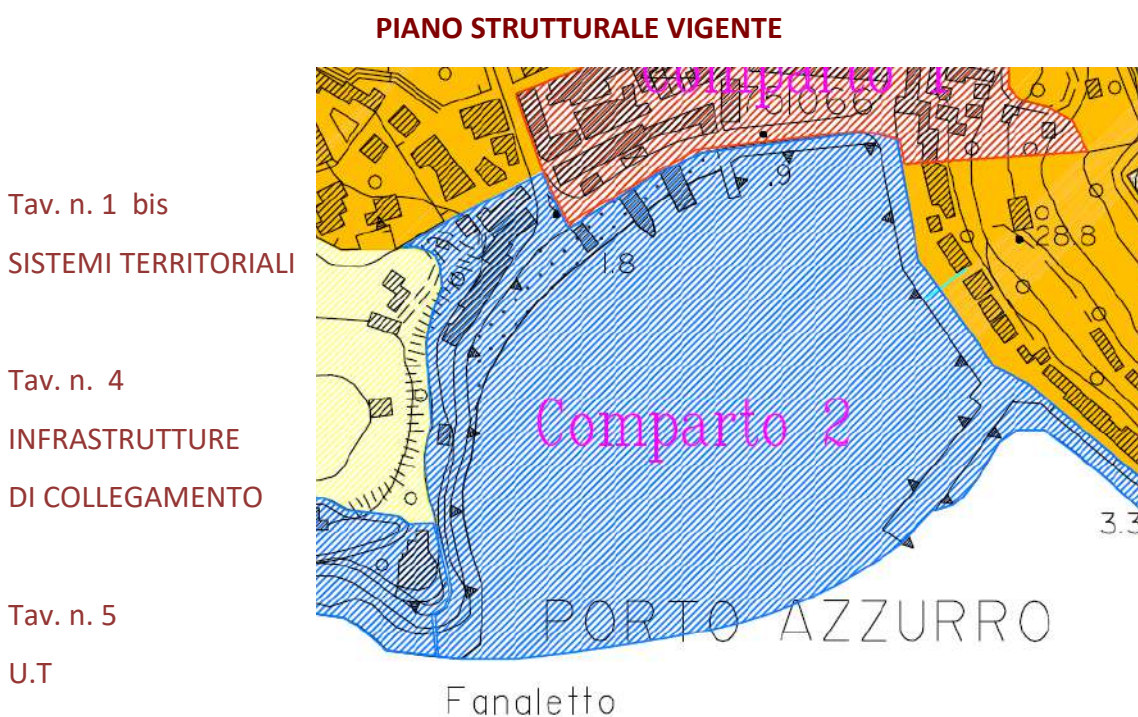
Aria (inquinamento atmosferico e acustico):

La risorsa aria non costituisce in generale un elemento di criticità, in quanto all'interno del territorio comunale non sono presenti fattori che possano determinare rilevanti emissioni sia dal punto di vista dell'inquinamento acustico, sia dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico.

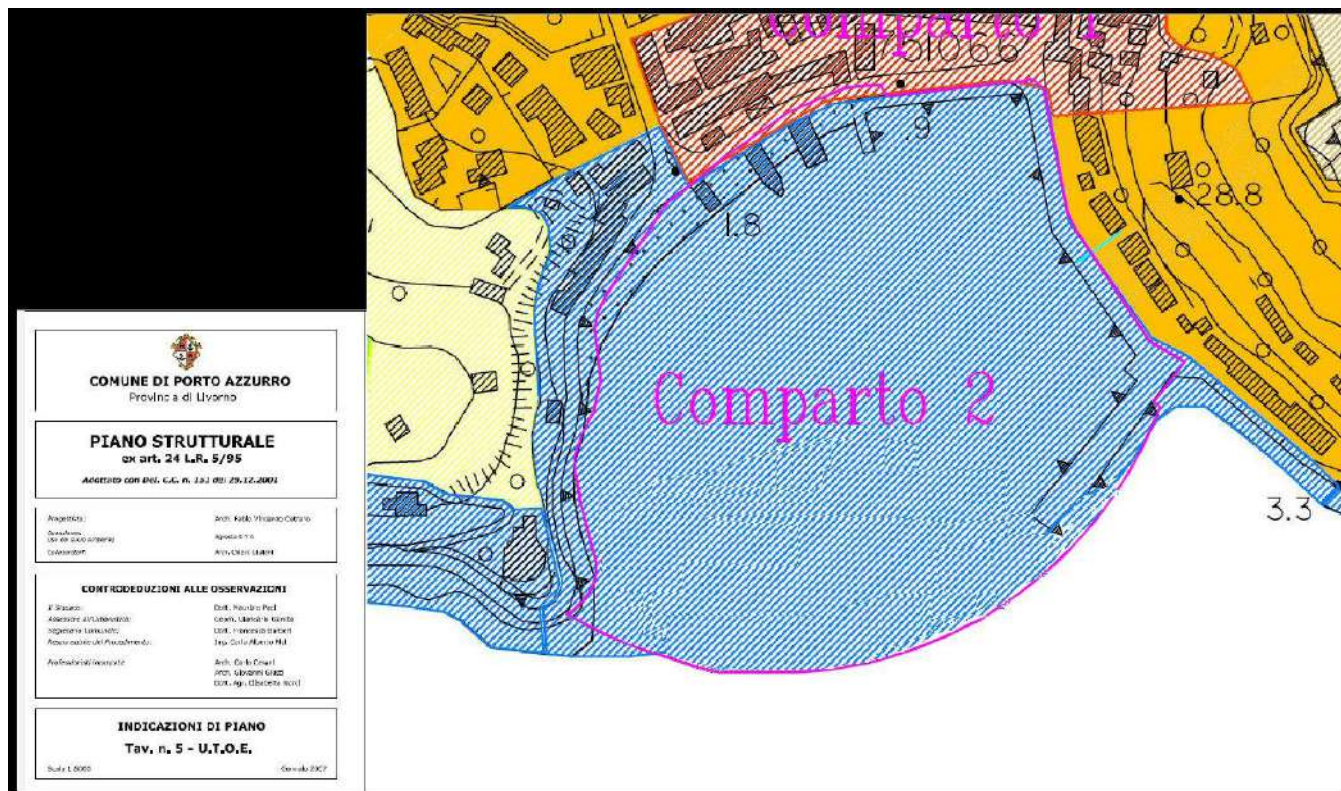
I due unici nodi critici sono costituiti attualmente dalle aree centrali dell'abitato e dalle zone attraversate dalla strada provinciale, in cui durante l'estate si verificano abbassamenti della qualità della risorsa.

La previsione di politiche di riordino della mobilità urbana anche e soprattutto attraverso l'agevolazione di mezzi di trasporto alternativi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile.

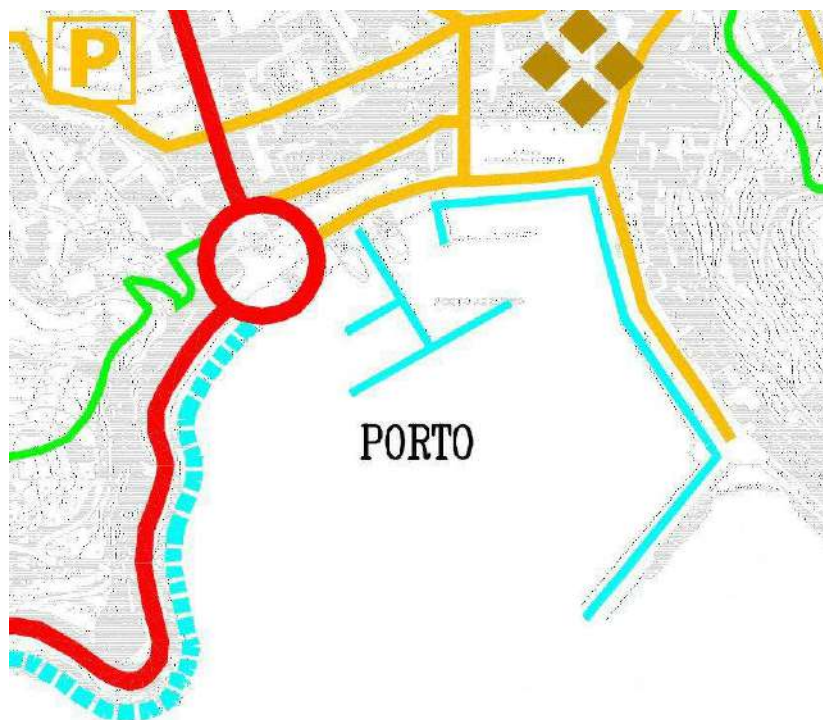
Modifiche da apportare alla cartografia del Piano Strutturale vigente:



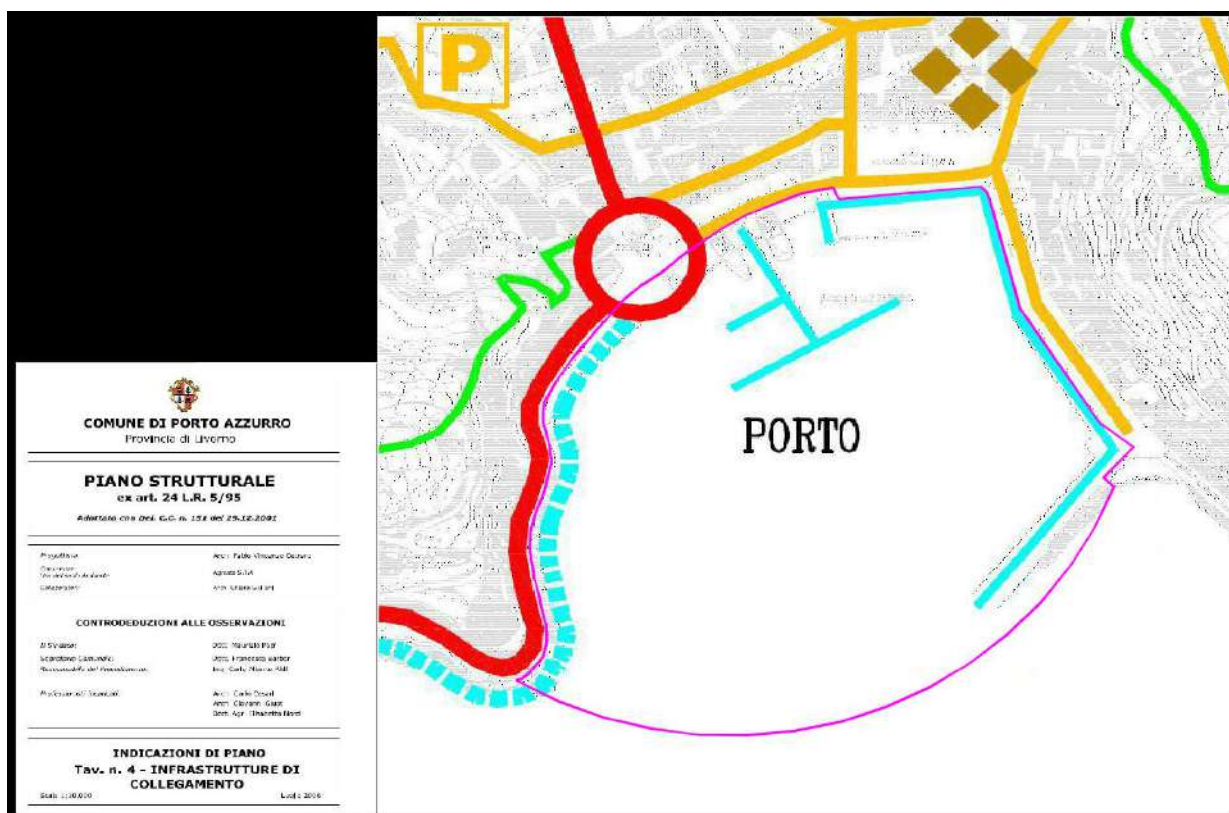
PIANO STRUTTURALE MODIFICATO



PIANO STRUTTURALE VIGENTE



PIANO STRUTTURALE MODIFICATO



4.5 MODIFICHE AL REGOLAMENTO URBANISTICO DI PORTO AZZURRO

Il Regolamento Urbanistico, insieme al Piano Strutturale, completa la strumentazione urbanistica a livello comunale che sostituisce il Piano Regolatore Generale nel governo del territorio. Il Comune di Porto Azzurro è dotato di Regolamento Urbanistico approvato con Delibera C.C. n. 57 del 22/8/2011 e n. 95 del 19/12/2011. Esso definisce l'uso delle risorse che formano il patrimonio territoriale attraverso una specifica disciplina inerente i caratteri qualitativi del territorio, riferita anche alle invarianti strutturali di valore statutario, e conferisce operatività alle previsioni strategiche che l'Amministrazione Comunale ritiene prioritarie nel quinquennio di validità del R.U. Specifica, a tale fine, gli interventi edilizi, urbanistici e di trasformazione territoriale nel rispetto dello statuto del territorio e degli indirizzi strategici del P.S.

Nelle Norme Tecniche del Regolamento Urbanistico, i punti da modificare che riguardano il porto turistico sono:

Art. 53 - Riorganizzazione del trasporto marittimo e dell'ambito portuale

1. Il Piano Strutturale si pone l'obiettivo di riorganizzare il sistema infrastrutturale dell'accessibilità e del trasporto marittimo e terrestre. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, Il Piano Strutturale prevede la riqualificazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e trasformazione in porto turistico con il consolidamento del Porto turistico di fronte al centro storico attraverso il Piano Regolatore del Porto.

2. Tale obiettivo oltrepassa la sfera di competenza del Regolamento Urbanistico, essendo collegato a piani e strumenti di carattere nazionale e regionale, in coerenza con quanto stabilito dal "Protocollo di intesa per la qualificazione del sistema portuale dell'Isola d'Elba" di cui alla Del. G.R. n. 970/2008, sottoscritto da Regione Toscana, Autorità Portuale di Piombino, Provincia di Livorno e Comuni Elbani. In attesa che giungano a conclusione i necessari procedimenti istituzionali, il Regolamento Urbanistico individua le procedure per la formazione di un Piano unitario dell'ambito portuale di cui al successivo articolo 54, i cui contenuti saranno concordati con i soggetti e le autorità competenti anche attraverso la formazione di specifico accordo di pianificazione.

Art. 54 - Piano del Porto

1. In relazione alle finalità di cui al precedente art. 53, l'attuazione delle previsioni del Regolamento Urbanistico, concernenti l'ambito portuale, avviene unicamente nel rispetto delle disposizioni di cui agli Art. 86 e 87 della LR n. 65/2014, ovvero tramite:
 - a. Il Piano Regolatore del Porto, la riqualificazione senza ampliamento, delle infrastrutture portuali, e la trasformazione in porto turistico.
 - b. la riqualificazione del fronte a mare attraverso la riqualificazione delle strutture esistenti, il completamento dell'arredo urbano e la razionalizzazione del sistema degli accessi e della sosta;
 - c. La realizzazione di servizi qualificati a supporto dell'area portuale, anche attraverso la progettazione di nuove strutture in grado di svolgere un ruolo attrattivo nei confronti dell'utenza turistica (centro servizi in testata della diga foranea);
 - d. L'ampliamento delle aree di balneazione e fruizione turistica, anche in relazione alla previsione del percorso pedonale a mare di collegamento con Cala di Mola.

RU - Comparto n.8 – UTOE 7 – PIANO PARTICOLAREGGIATO AMBITO DEL PORTO

OBIETTIVI E DESTINAZIONI D'USO: Riqualficazione e potenziamento delle strutture portuali esistenti con la realizzazione di un polo di attrezzature per la nautica e relativi servizi (Attività commerciali; direzionali; turistico - ricettive; pubbliche o di interesse pubblico).

1. Parametri urbanistici ed edilizi :

Superficie Territoriale: 96.100 mq .

Il dimensionamento delle funzioni e dei servizi sarà valutato in sede di elaborazione del Piano Attuativo sulla base degli specifici obiettivi dell'Amministrazione Comunale, nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni del Piano Strutturale ed in coerenza con le condizioni di cui all'art. 7 comma 3 lettere e) ed) della Disciplina del Masterplan "La Rete dei Porti Toscani" allegato al vigente P.I. T.

2. Modalità di attuazione:

Piano Particolareggiato unitario di iniziativa pubblica o altro atto di governo del territorio da approvare mediante specifico accordo di pianificazione con gli Enti sovracomunali interessati. . Nelle more della formazione del Piano, sono consentiti tutti gli interventi pubblici finalizzati alla manutenzione ed al miglioramento funzionale delle strutture esistenti.

3. Criteri ed indirizzi per la formazione del Piano:

Il Piano unitario persegue la valorizzazione e la riqualficazione complessiva dell'intero ambito del porto, sia per quanto riguarda le opere ed i servizi a terra che le vere e proprie strutture portuali, attraverso:

- a) la riqualficazione senza ampliamento delle infrastrutture portuali e trasformazione in porto turistico, come meglio evidenziato dal Piano Regolatore del Porto.
- b) la riqualficazione del fronte a mare attraverso la riqualficazione delle strutture esistenti, il completamento dell'arredo urbano e la razionalizzazione del sistema degli accessi e della sosta;
- c) la realizzazione di servizi qualificati a supporto dell'area portuale, anche attraverso la progettazione di nuove strutture in grado di svolgere un ruolo attrattivo nei confronti dell'utenza turistica (centro servizi in testata della diga foranea);
- d) l'ampliamento delle aree di balneazione e fruizione turistica, anche in relazione alla previsione del percorso pedonale a mare di collegamento con Cala di Mola.

4. Funzioni Ammissibili:

- a. BP, funzione ricreativa, ludica e di svago ed elioterapica

- b. CN, Charter Nautico, Piccole Navi da Crociera Stagionali, relativa alla realizzazione e all'esercizio dei servizi di assistenza.
- c. DN, Diportismo Nautico, Nautica Diving
- d. FC, aree con Funzioni di Ristorazione, Commerciali e direzionali, funzioni urbane
- e. IT, impianti tecnologici, impianti idrico-sanitari, impianti di illuminazione ed antincendio
- f. NS1 , Nautica sociale e dei Residenti
- g. PS, Pubblici Servizi, Autorità Marittima, Corpi Militari e di Polizia, Agenti di Custodia
- h. PP, Pesca Professionale, con operazioni connesse
- i. RC, Rifornimento Carburanti
- j. SA, Scivolo di Alaggio
- k. SV, SN, Scuole di Vela e di avviamento agli sport Nautici
- l. MR, attività concernenti la marina resort
- m. NL, servizio di noleggio e locazione di natanti da diporto

5. Invarianti e Precisazioni

- n. la linea di inviluppo delle opere foranee del porto come rappresentata nelle tavole del PRP non potrà essere in alcun modo oltrepassata verso mare dalle future proposte progettuali;
- o. l'ubicazione e la perimetrazione portuale, devono essere rispettate; il futuro progetto potrà migliorare l'imboccatura e l'ampiezza delle banchine, senza tuttavia stravolgere l'impostazione data, e dovrà essere corredato da studi supportati da adeguati modelli di simulazione idraulico-marittima;
- p. il numero di posti barca massimo ospitabili del porto, è quello di cui alla tabella "Distribuzione dei Posti Barca per Tipologia di Ormeggio";
- q. per nessun motivo dovrà essere ostruito lo sfogo a mare del Fosso del Botro, e dovrà essere garantito il corretto deflusso delle portate, prevedendo una distanza minima dalle strutture galleggianti di almeno 70 metri;
- r. il bacino protetto del porto sarà ripartito da pontili galleggianti;
- s. il porto turistico deve configurarsi come una infrastruttura per il diporto, che offra i necessari e adeguati servizi alla barca ed al diportista, garantendo la fruizione urbana e l'aggregazione sociale, quindi non come area "chiusa" destinata solo ai fruitori delle barche, bensì aperta alla fruizione della cittadinanza, trovando soluzioni progettuali che rispettino la privacy dei diportisti e la sicurezza delle persone, delle imbarcazioni e dei beni;

- a. sono previsti servizi alle attività nautiche esistenti nel territorio, in particolare scali di alaggio e varo
- b. tenendo conto delle verifiche effettuate e riportate negli allegati di supporto al piano e degli spazi disponibili per il posizionamento degli ormeggi, la capacità complessiva del porto rimane invariata rispetto al censimento attuale, cioè di circa 300 ormeggi in acqua, con dimensioni comprese da 5 metri di lunghezza fino a 50 metri.
- c. Così come previsto dalle norme dettate dal Master Plan, il Comune di Porto Azzurro, prendendo atto delle difficoltà oggettive della posizione logistica del Porto Turistico, e non trovando all'interno del Porto gli spazi necessari, ma volendo operare una riqualificazione e stante quanto riportato nella relazione di valutazione integrata, garantirà il rapporto di 1 fra posti barca e posti auto; i circa 270 posti auto destinati ai parcheggi ad uso esclusivo dei natanti sono stati individuati nel parcheggio posto in loc. Bocchetto, ben individuato con il n° 3 sulla tavola progettuale TAV. B2 del PRP. Per il facile raggiungimento di tale zona sarà predisposto un servizio di navetta. Altresì nel periodo di massima affluenza alla struttura portuale si avrà una ulteriore disponibilità degli altri parcheggi;
- d. Ai fini della presente norma, in coerenza con le disposizioni di cui all'Art. 87, comma 4, della L.R. n. 65/2014, per "nautica sociale" si intendono le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale con riferimento ad unità da diporto che non superino 10 metri di lunghezza

Modifiche da apportare alla cartografia del Regolamento Urbanistico approvato:

Tav. n.2 - QUADRO GENERALE DELLE PREVISIONI,

Tav. CS1 – NETTO STORICO ,

Tav. n. 3 – QUADRO DI DETTAGLIO URBANO,

Tav. CS4 – PIANO DEI SERVIZI,

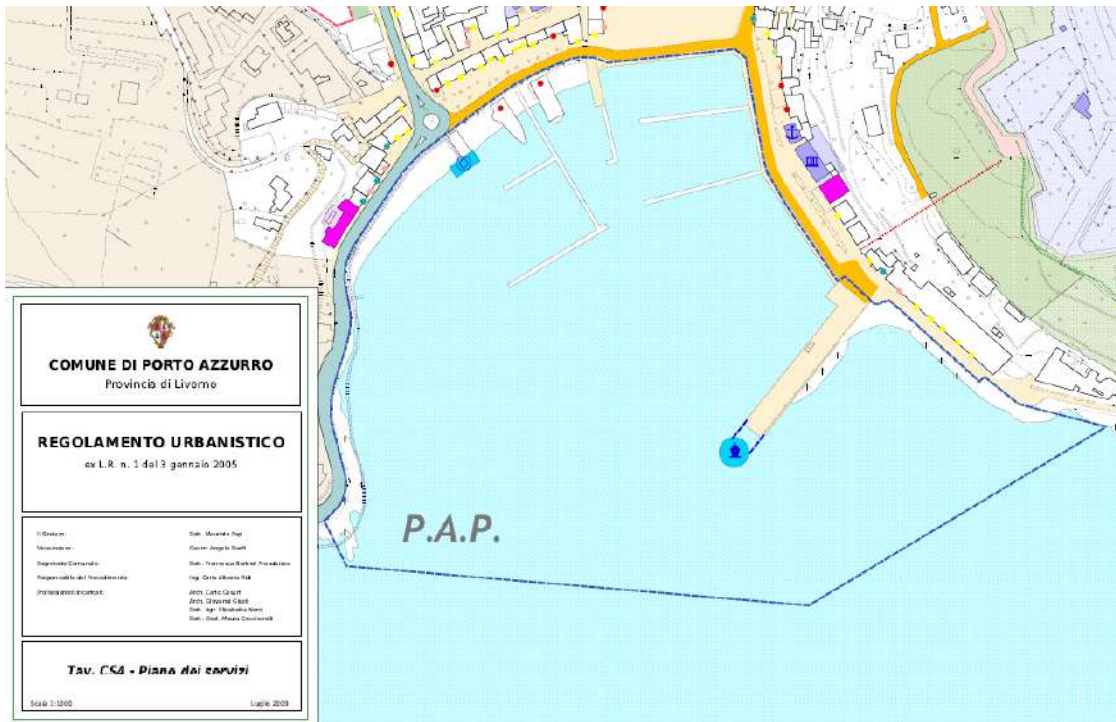
Tav. CS2 – STATO DI CONSERVAZIONE,

Tav. CS3 – PIANO DELLA CONSERVAZIONE ,

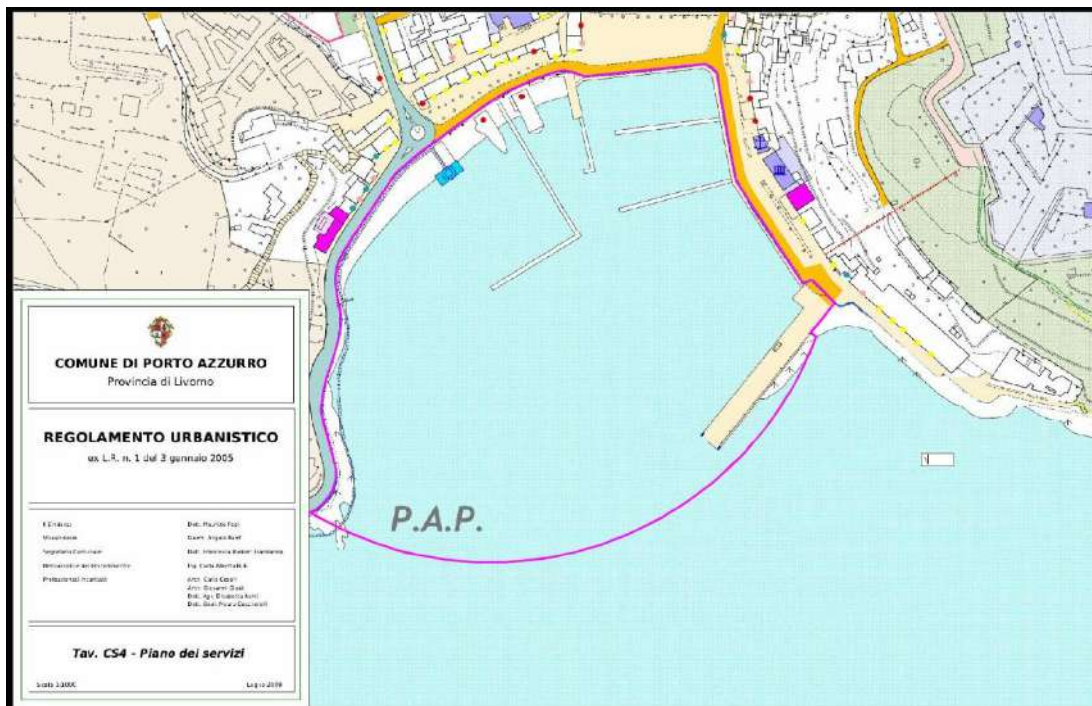
Tav. QC2 – EVOLUZIONE STORICA ,

Tav. QC3 – STANDARD E SERVIZI

REGOLAMENTO URBANISTICO VIGENTE



REGOLAMENTO URBANISTICO MODIFICATO



5. OBIETTIVI PER L'AMBITO PORTUALE PREVISTI NEL PRP

Gli obiettivi e le strategie generali previste dal piano sono:

- Riqualficazione del Porto con dismissione della Linea che serve da collegamento con il porto di Rio Marina e di Piombino, a conseguenza di ciò si avrà l'opportunità di aumentare lo specchio acqueo fruibile e di conseguenza l'aumento della capacità ricettiva confermando quanto indicato dal Masterplan della Regione Toscana in circa 300 posti barca;
- Consolidamento del porto turistico, anche in rapporto alla eliminazione dell'attracco commerciale, consolidamento da ripensare nelle tipologie e modalità di esercizio;
- la linea commerciale dei traghetti che collegano Porto Azzurro a Rio Marina ed a Piombino ad oggi è stata soppressa, e più volte sia la Regione che l'Amm.ne Comunale hanno ribadito l'eliminazione di tale servizio; altresì se per qualsivoglia motivo dovesse rendersi necessario il ripristino del servizio dei traghetti, questi troveranno l'attracco in accosto alla diga foranea;
- Opportunità di una differenziazione delle utenze, con la creazione di banchine galleggianti per la nautica dei residenti e per le imbarcazioni di servizio al porto turistico;
- Ormeaggio di navi da crociera stagionali sul molo della diga foranea;
- Riqualficazione del fronte a mare attraverso la riqualficazione delle strutture esistenti, il completamento dell'arredo urbano e la razionalizzazione del sistema della sosta;
- Realizzazione di servizi igienici qualificati a supporto dell'area portuale, anche attraverso la progettazione di nuove strutture in grado di svolgere un ruolo di servizio nei confronti dell'utenza turistica (servizi previsti in diga foranea);
- Stante l'indicazione del PIT regionale, secondo cui la gestione della struttura portuale deve essere unitaria, si registra oggi un disordinato quadro concessorio, riconducibile però, ad oggi, ad un unico soggetto pubblico con esclusione della concessione per la distribuzione di carburanti. Appare evidente che, conformemente alle previsioni del PIT Regionale, le su indicate posizioni concessorie dovranno essere attentamente valutate nell'ambito del processo di pianificazione ed in vista delle relative scelte, in armonica composizione con le richiamate esigenze di unitarietà di gestione dell'intera struttura portuale, in ossequio all'anzidetto principio normativo regionale, con tutte le conseguenze del caso;
- Riqualficazione e manutenzione della diga foranea esistente, posizionamento di idonea struttura destinata servizi pubblici;

- Costanti Interventi di manutenzione e dragaggio sul fondale del porto;
- Ripristino degli scivoli di alaggio e varo esistenti;
- Consolidamento delle banchine sotto il livello del mare, anche del molo foraneo che presentano dei consistenti cedimenti;
- Aumento dell'appetibilità della struttura portuale rispetto alle barche in transito;

6. ANALISI

Uno degli aspetti di debolezza dell'attuale assetto del porto, risolvibile, è quello dell'eccessiva parcellizzazione del profilo soggettivo della gestione del porto.

A fronte dell'indicazione del PIT Regionale, secondo cui la gestione della struttura portuale deve essere unitaria, si registra oggi un disordinato quadro concessorio, riconducibile però, ad oggi, ad un unico soggetto pubblico con esclusione della concessione per la distribuzione di carburanti.

Appare evidente che – conformemente alle previsioni del PIT regionale – le sue indicate posizioni concessorie dovranno essere attentamente valutate nell'ambito del processo di pianificazione ed in vista delle relative scelte, in armonica composizione con le richiamate esigenze di unitarietà di gestione dell'intera struttura portuale, in ossequio all'anzidetto principio normativo regionale, con tutte le conseguenze del caso. Di seguito si elencano i principali elementi critici e non del sistema portuale.

6.1. PUNTI DI FORZA

- Posizione geografica strategica e quindi con un grande bacino d'utenza;
- L'isola d'Elba è la più importante isola dell'Arcipelago Toscano
- Prevalente meta di rotte nautiche importanti;
- Ubicazione abbastanza protetta dal moto ondoso;
- Presenza consolidata di una flotta nautica importante;
- La presenza di piccoli e medi natanti influisce in maniera ridotta sull'impatto da idrocarburi dell'ecosistema;
- la riorganizzazione degli ormeggi e dei servizi può permettere di tenere sotto controllo ed invertire la tendenza al degrado dell'ecosistema.
- Gestione professionale del Porto di Porto Azzurro da parte di personale altamente specializzato e di elevata esperienza.

6.2. PUNTI DI DEBOLEZZA

- l'interazione non risolta fra attività diportistiche e attività di balneazione nella spiaggia "La Rossa";
- difficile manovrabilità in acque ristrette sulla parte utilizzata dal distributore per il rifornimento di carburante;
- caratteristiche morfologiche della costa adiacente al porto, che, tenuto conto anche del regime dei venti e del moto ondoso derivato sia a largo che sottocosta, comportano la necessità di un attento studio dei pontili;
- insabbiamento progressivo della zona lungo Via Vitaliani e l'erosione differenziata della spiaggia "La Rossa", fenomeni dovuti all'ampliamento da tempo realizzato della barriera frangiflutti, che ha già modificato il flusso e i depositi di trasporto solido costiero;
- effetti del moto ondoso vivo generato dal vento di Scirocco che entra nell'imboccatura del porto, rispetto ai quali potranno/dovranno essere progettate banchine funzionali non solo dal punto di vista dell'ormeggio ma anche come componenti di separazione del moto ondoso, senza che si alteri il ricambio d'acqua dentro il porto.
- effetti del deflusso di acque meteoriche, in caso di fenomeni particolarmente intensi, alla foce del fosso del Botro che si trova all'interno dell'area portuale.

6.3. PERICOLO DI RECESSIONE

- Perdita di una clientela affezionata, attratta da porti turistici alternativi più efficienti e moderni;
- Riduzione dell'occupazione in un Comune che risente di una flessione nelle attività turistiche e artigianali, la cui vocazione è tipicamente turistica;
- Decadimento della qualità dell'offerta turistica, con particolare riguardo ai servizi per i diportisti.

6.4. OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

- Diventare un centro nautico di grande importanza, destinato ad accogliere manifestazioni sportive di risonanza nazionale ed internazionale, nel solco di una tradizione che è rimasta viva nonostante gli inconvenienti del porto attuale;
- Accogliere imbarcazioni turistiche di ogni taglia, compresi i mega-yachts e barche d'epoca, con sviluppo dell'occupazione e del turismo;
- Stimolare le attività commerciali all'interno e nelle vicinanze del Porto di Porto Azzurro.

7. LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PRP

Tenendo conto dell'analisi sopraccitata, si é stabilito di procedere alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale con i seguenti principi:

1. riqualificare il porto esistente in modo da renderlo atto a ricevere in modo razionale e moderno le odierne necessità turistiche diportistiche;
2. individuazione di una nuova flotta turistica con servizi qualitativamente superiori all'attuale;
3. la reale possibilità di dare a tutti i residenti un posto barca.
4. Assicurare maggiori condizioni di sicurezza per l'ormeggio delle imbarcazioni, garantendo idonei spazi, con moderni e funzionali sistemi di ormeggio;

In definitiva il criterio progettuale é essenzialmente quello di riqualificare il porto turistico dotandolo di tutte le attrezzature, impianti e strutture nel rispetto di tutte le prescrizioni esistenti.

8. CONFRONTO TRA DIVERSE SOLUZIONI

Non saranno valutate nel nuovo PRP soluzioni alternative in quanto tutti i piani ed i vincoli esistenti sul territorio non consentono ampliamenti, aumenti di posti barca e/o diverse configurazioni planimetriche.

Con il presente PRP si intende riqualificare e migliorare servizi complessivi dell'attuale struttura esistente, adeguando il porto ai nuovi standard portuali vigenti.

Pur non avendo proposte di lay-out alternative e/o nuove configurazioni delle opere marittime si è ritenuto opportuno e necessario approfondire gli studi meteo marini, verificando con studi specialistici l'agitazione ondosa interna portuale vedi Tavola D5.

L'attuale configurazione é oramai efficiente e funzionante da oltre 40 anni.

9. PREVISIONE PROGETTUALE

- Individuazione precisa del perimetro che delimita l'ambito portuale, all'interno del quale vige la disciplina del PRP;
- Per gli interventi che si intendono operare all'interno dell'ambito portuale, con la variante al PRP, si opera solo una riqualificazione senza ampliamento;

- Individuazione delle aree concessionate e destinate a precise modalità d'uso;
- Dismissione della Linea traghetti che serve da collegamento con il porto di Rio Marina e di Piombino, ma qualora si addivenisse ad una nuova concertazione programmatica fra Regione Toscana e Comune per il ripristino della linea dei traghetti con scalo a Porto Azzurro, questa rimarrà identificata in accosto alla diga foranea.
- Il porto diventa solo di prevalente funzione diportistica, identificandolo come Porto Turistico a tutti gli effetti e cioè con destinazione di:
 - a) diportismo nautico (imbarcazioni sopra i 10 m.),
 - b) ormeggio di imbarcazioni per la pesca,
 - c) charter nautico,
 - d) nautica sociale per residenti e non (imbarcazioni fino ai 10 m.),
 - e) mega yacht, diving e nautica da crociera stagionale,
 - f) scuola di vela,
 - g) imbarcazioni delle forze dell'ordine, e militari ed altre;
- Consolidamento e potenziamento del porto turistico, con la conferma e ridistribuzione degli attuali 300 posti barca;
- Creazione di nuove banchine galleggianti per la nautica dei residenti ed imbarcazioni di servizio al porto, la cui distanza dalla foce del Fosso del Botro non dovrà essere inferiore ai 70 metri;
- Collocazione in banchine dei natanti di piccola stazza, e nuova ubicazione per le barche dei pescatori in un'area ben specifica sul Molo Vitaliani, sul quale potrà trovare ospitalità una sorta di "mercato al dettaglio" di pesce fresco;
- Possibilità di ormeggio di piccole navi da crociera stagionali sulla banchina della diga foranea;
- Riqualficazione del fronte a mare attraverso la riqualficazione delle strutture esistenti, il completamento dell'arredo urbano e la razionalizzazione del sistema degli accessi e della sosta;
- Realizzazione di servizi igienici qualificati a supporto dell'area portuale, anche attraverso la progettazione di nuove strutture in grado di svolgere un ruolo di servizio nei confronti dell'utenza turistica (servizi previsti in diga foranea);
- Possibile gestione unitaria della struttura, si registra oggi un disordinato quadro concessorio;
- Le attività concernenti interventi di : escavo, dragaggio, manutenzione ordinaria delle opere di difesa delle porto, degli impianti e delle attrezzature che ne assicurano la piena efficienza funzionale, sarà disciplinata in sede di rilascio della o delle concessioni che riguardano lo specchio acqueo portuale, anche tramite apposite convenzioni tra Comune e concessionario;

- Ripristino degli scivoli di alaggio e varo esistenti;
- I parcheggi riservati alle imbarcazioni da diporto nautico, sono stati riservati nel parcheggio in Loc. Bocchetto e meglio evidenziati nella tav. B2 con il n°3;
- Previsione della realizzazione di un centro per lo smaltimento degli oli esausti;
- Prevedere un doppio impianto idrico sulle colonnine a servizio dei natanti;
- Consolidamento delle banchine sotto il livello del mare che presentano consistenti cedimenti;
- Manutenzione e/o potenziamento con massi ciclopici della diga foranea, senza alterare l'attuale flusso del moto ondoso;
- Aumento dell'appetibilità della struttura portuale rispetto alle barche in transito;
- Regolamentazione dei flussi di traffico.

10. INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

Nell'ambito dell'elaborazione del Piano Regolatore Portuale di Porto Azzurro in base alle ipotesi progettuali che prevedono solamente opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, e nessun aumento di volumi edificabili e/o aree a mare in concessione si ritiene lo studio di inserimento ambientale "superfluo". La unica opera progettuale difforme alla pianificazione esistente é la realizzazione di un punto di ormeggio con pontili galleggianti per ospitare i residenti. Tale utilizzo, di conseguenza, deve necessariamente prevedere contemporaneamente una variante sia del regolamento urbanistico comunale esistente che del piano strutturale.

11. CONCLUSIONI

Lo studio delle opere di adeguamento e di integrazione necessarie é stato condotto nel rispetto di tutte le indicazioni normative e tecniche sia generali che di settore derivanti da specifiche esigenze locali: oltre a quelle nautiche, tipiche di ogni porto moderno, sono state rispettate quelle paesaggistiche, di rilevante importanza nel caso specifico, urbanistiche e architettoniche, osservando le cautele, le disposizioni ed i vincoli imposti dalle succitate norme.

La proposta progettuale del Piano Regolatore Portuale del Porto Turistico di Porto Azzurro, si inserisce quindi nel contesto sia degli indirizzi programmatici

individuati dall'amministrazione Comunale che di quelli, di più ampio respiro, individuati dalla Regione Toscana.
