



COMUNE DI MONTE ARGENTARIO

Porto S. Stefano - Porto del Valle

Piano Regolatore Portuale 2003

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Gennaio 2004



INDICE

SEZIONE I ASPETTI INTRODUTTIVI

1. Premessa	3
2. L'oggetto dello Studio di Impatto Ambientale	3
2.1 Il Piano Regolatore Portuale 2003	3
2.2 Il contesto di intervento	5
2.2.1 Il contesto di area vasta	5
2.2.2 Il contesto locale	6
3. Lo Studio di Impatto Ambientale	8
3.1 Le logiche di lavoro	8
3.2 L'architettura dello studio	8
3.2.1 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Programmatico	8
3.2.2 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Progettuale	9
3.2.3 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Ambientale	10

SEZIONE II ASPETTI PROGRAMMATICI

4. Premesse	11
4.1 La metodologia di lavoro	11
4.2 Lo stato della pianificazione	13
5. Le linee guida del nuovo PRP	15
6. Gli strumenti di pianificazione del settore trasporti	17
6.1 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)	17
6.2 Il Piano regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici	18
7. Gli strumenti di pianificazione ordinaria	19
7.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale Regione Toscana (PIT)	19
7.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Grosseto (PTC)	21
7.3 Il Piano Strutturale Comune di Monte Argentario (PS)	24
8. Gli strumenti di pianificazione del settore ambiente e lo stato dei vincoli	31
8.1 Il Piano Paesistico Regionale	31
8.2 I vincoli paesaggistici e ambientali	32



8.2.1 Programmatriennale regionale per le aree protette	33
8.2.2 Direttive sulla fascia costiera DCR 49/D CR 35/94	34
8.3 Aree naturali protette/SIC	37
9. Irrapporti di coerenza	38
9.1 Le coerenze "dirette"	39
9.2 Le coerenze "indirette"	41

Elenco elaborati grafici

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Tav.	Titolo	Scala
GN01	Carta di inquadramento	Varie
PR01	Carta della pianificazione territoriale	1:50.000
PR02	Carta della pianificazione locale	1:10.000
PR03	Carta dei vincoli	1:10.000



SEZIONE I ASPETTI INTRODUTTIVI

1. PREMESSA

Il presente Studio di Impatto Ambientale, avente per oggetto il nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto del Valle in località Porto Santo Stefano, denominato nel seguito "Piano Regolatore Portuale 2003", è stato predisposto ai fini dello svolgimento della procedura di VIA ai sensi dell'articolo 6 della legge 349/86, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1 lettera h del DPCM 37/8 e successive modificazioni e integrazioni.

Lo studio oggetto è stato quindi redatto ai sensi della normativa vigente in materia ed in particolare nel rispetto del DPCM 27/12/1988.

2. L'OGGETTO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

2.1 Il Piano Regolatore Portuale 2003

Le principali previsioni del PRP 2003, distinte per assetto funzionale ed opere, sono schematicamente così sintetizzabili (Cfr. Tav. GND "Carta di inquadramento" Parte 4).

Assetto funzionale

Assetto mare

- Localizzazione della zona traghetti nella zona dell'attuale molo di sottoflutto;
- Localizzazione della zona pescherecci lungo la banchina Toscana;
- Destinazione della darsena di levante e di quella di ponente alla nautica da diporto;
- Destinazione della darsena Arturo alla piccola nautica dei residenti;
- Localizzazione di una area destinata all'attracco per megayacht e piccole crociere, posta in corrispondenza del braccio del molo Garibaldi attualmente in realizzazione;
- Localizzazione del bunkeraggio in prossimità dell'avamposto;



Assetto terra

- Localizzazione di una zona per attività culturali, commerciali, di ristoro, servizi portuali, arred urbano, lungomolo del Valle, piazza Candi e banchine Candi e Colombo;
- Localizzazione di una zona verde con funzioni di ricucitura città/territorio, in corrispondenza della fascia interposta tra l'ergido mercato del pesce e il tratto terminale della SS440;
- Localizzazione di una area di parcheggio e servizi del porto, per una capacità complessiva di 40 posti auto

Tab. 2.01 L'assetto funzionale

Opere

- Prolungamento del molo Garibaldi di circa 10 metri oltre il braccio attualmente in realizzazione;
- Realizzazione di un moletto trasversale al primo braccio del molo Garibaldi;
- Allargamento del primo tratto del molo Garibaldi e realizzazione di un parcheggio coperto interno alla sezione del molo;
- Realizzazione di un nuovo pontile in prosecuzione del molo del Valle;
- Risagomatura della darsena Arturo;
- Ampliamento della area destinata al cantiere navale e deviazione del tratto terminale del torrente Campone;
- Ristrutturazione e ampliamento della banchina Toscana;
- Realizzazione del nuovo molo di sottoflutto banchinato

Tab. 2.02 Le opere

A completamento di quanto elencato, si aggiungono modesti interventi di dragaggio, previsti all'intorno del molo di sottoflutto, del molo Marina d'Italia e dalla darsena Arturo.



2.2 Il contesto di intervento

2.2.1 Il contesto di area vasta

Le scelte metodologiche operate al fine di tracciare questa introduttiva descrizione del contesto di intervento, risiedono, da un lato, nel riferimento al patrimonio di conoscenze offerto dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto ed in particolare alla lettura critica che esso ne compie, ed all'altro, nella adozione del criterio delle tematiche chiave, inteso come strumento attraverso il quale evidenziare gli aspetti significativi.

Secondo l'interpretazione offerta dal PTC, che articola il proprio territorio in sette sottosistemi insediativi contraddistinti da comuni modalità di comportamento ed sfruttamento delle risorse, e denominati "aree omogenee", il contesto di intervento ricade all'interno della "Città d'Acqua e Pietra" ed individuata nella porzione di territorio comprendente le isole, l'Argentario e le zone di pianura intorno alla Laguna di Orbetello, fino ai centri di Magliano, Marsiliana e Capalbio che delimitano a monte (Cfr. Tav. GN01 Parte 1).

Per quanto invece riguarda le tematiche chiave, queste sono deducibili dalla stessa denominazione attribuita dal Piano adetta "area omogenea"; le ragioni che hanno indotto il PTC a denominarla la Città d'Acqua e Pietra risiedono nello stretto legame dialettico che nella storia in questa area si è stabilito tra distese di "acqua" (il mare, la laguna, il padule, il lago, le saline) e baluardi di "pietra" chiamati a presidiare la ricchezza proveniente dalle acque chiuse nei confronti degli aggressori provenienti dalle acque aperte».

Conseguentemente, la prima tematica chiave è individuabile nel ruolo assunto dall'acqua nel sistema ambientale e nell'economia di questo territorio: l'acqua, nelle sue diverse forme di attrazione del turismo balneare, di fonte di lavoro per la pesca e le attività acquicole, nonché per la fertile pianura irrigata e del bonifica intorno all'Osa Albegna e al Lago di Burano, costituiscono il comune denominatore di questa porzione di territorio, del suo paesaggio e della sua economia.



Una seconda tematica chiave è rappresentata dal suo rappresentarsi come « *sistema integrato di insediamenti con chiusi di modeste dimensioni* », dove « i vari centri sono da considerarsi come membri complementari di un unico organismo abitativo e produttivo e commerciale, al cui funzionamento ciascuno di essi contribuisce con le sue specifiche prerogative, quasi fosse un quartiere ben individuato di un complesso insediativo accentrato ».

In questa prospettiva, il PTC afferma di fatti che « detto funzionamento “arete” dei diversi centri è il fondamento primario della qualità della vita quotidiana dei residenti come pure della qualità offerta all'utenza turistica stagionale ».

Una terza tematica chiave desumibile dalla lettura di questa “città” compiuta il PTC, risiede nel riconoscimento del *ruolo delle attività turistiche* che sono prevalentemente concentrate al Giglio, sull'Argentario e sul tombolo che l'unisce a Talamonaccio, e intorno ad Ansedonia.

In questa ottica, il PTC di fatti afferma che « *intermini di scenario futuro è lecito ipotizzare che il vero motore dell'economia sarà il terziario collegato al turismo* ».

2.2.2 Il contesto locale

Passando ora ad una scala di lettura più grande, le tematiche chiave attraverso le quali è rappresentabile la porzione di territorio compresa tra la punta Lividonia e la laguna di Orbetello, sono individuabili nella sua *articolazione in quattro parti distinte, ciascuna delle quali dotata di struttura e caratteri propri*.

Dette parti sono così definibili (Cfr. Tav. GN01 Parte 3):

- Territorio aperto delle aree a dominante naturale, costituito dalle aree di entroterra;
- Territorio edificato della Città Storica e delle espansioni urbane recenti, rappresentato dal nucleo edilizio originario e dai tessuti di recente formazione sorti lungo le pendici orientali del versante che digrada a mare con la punta Lividonia;
- Territorio edificato del sistema insediativo del Campone, riconosciuto nel tessuto edilizio strutturato lungo il corso dell'omonimo torrente e connotato dalla presenza delle aree produttive e dei cantieri navali;



- Territorio edificato del sistema insediativo diffuso della Costa settentrionale, termine con il quale si è voluto identificare quell'eterogeneo insieme costituito da brani urbani e edificato sparso che nel corso degli anni si è andato formando lungo la SS440.

L'immagine sintetica ora descritta si completa inoltre con altri tre fondamentali elementi, rappresentati dalla città SS440, dal sistema dei nodi e dal Porto del Valle.

Nello specifico, la SS440, oltre ad assumere il ruolo di asse di strutturazione del sistema insediativo costiero, svolge la funzione di unico asse di accesso all'abitato di Porto Santo Stefano, coeso, al Porto del Valle.

Per quanto concerne il sistema dei nodi, questi si compongono del nodo di Santa Liberata, posto all'intersezione tra la SP della Giannella e la SS440, e da quello che si determina nel punto di confluenza tra la SS440, Via Giosuè Carducci e Piazza del Valle.

Così come per la strada, anche i nodi sono rappresentabili in ragione di un duplice criterio descrittivo, dato dal ruolo infrastrutturale e dal ruolo territoriale.

Secondo tali criteri, il nodo di Santa Liberata è quindi descrivibile come porta territoriale di accesso al sistema insediativo di Porto Santo Stefano, intendendo con detto termine il sistema dato dall'area urbana propriamente detta e da quell'eterogeneo insieme a carattere diffuso riconosciuto nel sistema insediativo costiero.

Il secondo nodo è invece rappresentabile come porta urbana dell'abitato di Santo Stefano, in quanto punto di condensazione non solo di tutta la rete viaria urbana ed extraurbana, ma anche dei significati e dei simboli dell'abitato di Porto Santo Stefano, tra i quali in primis il Porto del Valle.

Il Porto del Valle, difatti, oltre in funzione della sua valenza infrastrutturale, può essere anche interpretato, in relazione alla sua valenza territoriale, come potenziale elemento di connessione tra sistemi insediativi e urbani dotati di logiche, strutture e caratteri distintivi.



3. LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

3.1 Le logiche di lavoro

Muovendo da una riflessione sulla natura e finalità dello Studio di Impatto Ambientale quale strumento interdisciplinare attraverso il quale comprendere le molteplici relazioni che andranno a determinarsi tra l'Opera proposta e l'Ambiente, il principio generale assunto alla base del presente studio è stato individuato nel primato del concetto di integrazione.

Tale principio ha quindi condotto all'individuazione delle due seguenti logiche di lavoro:

- Integrazione tra le singole componenti ambientali e tra i tre quadri di riferimento;
- Molteplicità delle chiavi di lettura.

3.2 L'architettura dello studio

Pur tenendo presente dette logiche di lavoro, il presente studio, nel rispetto di quanto fissato dal DPCM 27/12/1988, è stato organizzato secondo la consueta articolazione nei tre canonici quadri di riferimento, i cui finalità e contenuti sono così descrivibili.

3.2.1 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Programmatico

Finalità precipua del quadro in questione è quella di illustrare i rapporti di coerenza intercorrenti tra il Piano Regolatore Portuale e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione ordinaria e settoriale.

Stante tale finalità, il Quadro di Riferimento Programmatico è stato articolato in due parti: una prima, dedicata alla individuazione delle strategie, finalità, obiettivi ed interventi previsti dai soggetti istituzionali che a diversi titoli hanno competenza nel governo del territorio e dei suoi aspetti specifici; una seconda, finalizzata alla verifica e all'illustrazione dei rapporti di coerenza.



Conseguentemente, sono stati eseguiti i seguenti passaggi di lavoro:

- Ricostruzione del contesto programmatico, attraverso l'individuazione di tutti gli strumenti ed atti di pianificazione ordinaria e settoriale (Trasporti ed Ambiente) all'interno dei quali è inquadrabile il progetto di Piano Regolatore Portuale oggetto del presente SIA.
- Descrizione dei singoli strumenti di pianificazione in relazione allo stato di avanzamento nell'iter approvativo, della loro struttura, ed illustrazione delle strategie, finalità, obiettivi ed azioni riferibili alle scelte assunte dal Piano Regolatore Portuale.
- Illustrazione dei rapporti di coerenza, con riferimento alla loro articolazione in "coerenze dirette" e "coerenze indirette".

Oltre a ciò sono affrontati gli aspetti relativi ai rapporti tra il progetto di PRP e il sistema dei vincoli e delle tutele previste.

3.2.2 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Progettuale

Le finalità cui è preposto il quadro in questione si evidenziano nell'illustrazione delle motivazioni poste alla base del PRP, con particolare riguardo all'evoluzione del rapporto domanda/offerta relativo al traffico marittimo ed a quello terrestre indotto, della soluzione progettuale e delle alternative progettuali pregresse, delle misure e degli interventi atti ad eliminare o mitigare gli impatti potenziali, nonché in ultimo degli esiti ambientali della cantierizzazione del Piano.

Stante la finalità, i passaggi di lavoro sono stati i seguenti:

- Descrizione della natura dei beni e servizi offerti ed illustrazioni delle finalità perseguitate dal progetto di PRP;
- Ricostruzione delle condizioni di accessibilità al Porto del Valle, derivante dalla articolazione dell'armatura viaria e dai flussi che su essa gravano;
- Analisi ambientale delle alternative di progetto, distinte in alternative di localizzazione e di alternative di progetto;
- Descrizione del PRP, con riferimento all'assetto funzionale e alle opere da esso previste;



- Illustrazione delle misure e degli interventi di inserimento ambientale;
- Analisi ambientale della cantierizzazione, con riferimento a attività e modalità di costruzione delle opere e di esecuzione degli interventi previsti dal PRP, bilancio dei materiali, modalità di soddisfacimento dei fabbisogni di approvvigionamento e di smaltimento dei materiali, nonché di movimentazione dei materiali.

3.2.2 Finalità e struttura del Quadro di Riferimento Ambientale

Le finalità attribuite a tale quadro possono essere sinteticamente riassunte nella ricostruzione delle attuali condizioni di qualità ambientale del contesto territoriale direttamente e indirettamente interessato dal Piano, e nella individuazione e stima delle modificazioni ad esso indotte.

Stante tali finalità, i passaggi di lavoro individuati sono tre.

- Individuazione delle componenti e dei fattori ambientali potenzialmente interessati dalle scelte di PRP, rispetto ai quali condurre specifici approfondimenti conoscitivi;
- Caratterizzazione dello stato dell'ambiente ante operam, con riferimento alle componenti ambientali ed alle tematiche precedentemente selezionate. Pur con le specificità e peculiarità proprie di ciascuna componente ambientale, la comune impostazione assunta si sostanzia nella descrizione della metodologia di lavoro seguita, nella descrizione dello stato e livelli di qualità attuali relativi alle singole componenti indagate, nonché nella previsione di specifici approfondimenti conoscitivi inerenti le tematiche chiave precedentemente selezionate.
- Individuazione e stima delle modificazioni, di segno negativo e positivo, indotte dal PRP, e loro valutazione in considerazione degli interventi e delle misure di inserimento ambientale specificamente proposte e più compiutamente descritte nel Quadro di Riferimento Progettuale.

Per quanto riguarda le metodiche attraverso le quali è stata compiuta la caratterizzazione e le analisi settoriali, queste sono state supportate da ricerche bibliografiche apposite e da indagini settoriali sviluppate per il progetto di Piano ed



acquisito dal SI Astesso, nonché mediante specifiche indagini in situ, quali quelle svolte per la componente Rumore.

SEZIONE 2 ASPETTI PROGRAMMATICI

4. PREMESSE

4.1 La metodologia di lavoro

Avendo assunto quale finalità del presente capitolo quella di inquadrare il nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto del Valle all'interno del quadro programmatico all'interno del quale esso risulta scrivibile, l'obiettivo qui perseguito è quello di descrivere i diversi strumenti di pianificazione a tal fine selezionati, con particolare attenzione a quei contenuti che risultano essere attinenti al citato piano.

In altri termini, in questa sede non si prefigge quindi l'obiettivo di compiere una completa descrizione degli strumenti di pianificazione riferibili al nuovo PRP, poiché tale scelta, se per un verso sarebbe foriera di una maggiore completezza dell'apporto conoscitivo fornito, per l'altro risulterebbe ridondante rispetto alla finalità di inquadrare il nuovo PRP all'interno del progetto di territorio derivante dagli strumenti di pianificazione indagati ed inoltre potrebbe inficiare la stessa chiarezza ed immediatezza del contributo offerto.

Definiti la finalità e gli obiettivi posti alla base della presente trattazione, occorre premettere alcune considerazioni metodologiche in merito al criterio seguito nella classificazione degli strumenti di pianificazione indagati.

Nello specifico, adottando quale criterio classificatorio quello delle finalità e dell'oggetto cui le pianificazioni si riferiscono, gli strumenti di pianificazione sono stati articolati nelle due seguenti categorie, così definite:

Categoria	Finalità e oggetto
Pianificazione ordinaria	Strumenti di pianificazione aventi per finalità il governo del territorio, colti nella sua totalità e complessità.



	Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale, e quelli urbanistici locali.
Pianificazione settoriale	Strumenti di pianificazione aventi per finalità il governo di aspetti specifici del territorio, ossia quelli riferiti a determinati temi sia afferenti, in pratica, a tre sistemi nei quali è consuetudine articolare il territorio (Sistema Ambientale; Sistema Insediativo, Sistema Relazionale), e a relativi sottosistemi (es. sottosistema della portualità).

La complessità del tema delle pianificazioni di settore, composta da un eterogeneo insieme di piani il cui unico denominatore comune è costituito dal non essere ascrivibili all'interno di quella ordinaria, ha indotto ad operare una seconda loro ulteriore classificazione.

Assumendo anche in questo caso quale criterio classificatorio quello della finalità ed all'oggetto delle pianificazioni, sono state individuate le due seguenti sottocategorie:



Sottocategoria	Finalità ed oggetto
Pianificazione prevalente contenuto operativo	Strumenti di pianificazione aventi per finalità la infrastrutturazione del territorio, quali, ad esempio, i piani aventi per oggetto le reti dei trasporti, le attività estrattive e lo smaltimento dei rifiuti.
Pianificazione prevalente contenuto vincolistico	Strumenti di pianificazione aventi per finalità la salvaguardia, la tutela e la valorizzazione del patrimonio ambientale, dei quali ne costituiscono esempi i piani territoriali paesistici.

Il quadro della pianificazione è infine completato dallo stato dei vincoli ambientali sovraordinati, quali il vincolo paesaggistico, di cui al titolo II del DLgs 409 (art. 139, già Legge 1073 art. 1, ed art. 146, già Legge 415 c.d. Galasso art. 1 ed 1- quater), il vincolo monumentale, di cui al Titolo I del DLgs 409 (già Legge 1089/39), il vincolo idrogeologico (RD 3267/23), e dalle altre forme di tutela non rientranti all'interno della categoria dei vincoli, come i proposti Siti di Interesse Comunitario (pSIC), individuati ai sensi della direttiva comunitaria 92/43/CEE e della normativa nazionale e regionale di recepimento di detta direttiva.

4.2 Lo stato della pianificazione

Preliminarmente alla descrizione dello stato della pianificazione, occorre evidenziare alcune specificità del contesto pianificatorio toscano, derivanti dalla emanazione della Legge Urbanistica Regionale 16 Gennaio 195 n.5 "Norme per il governo del territorio", attraverso la quale la Regione ha operato un profondo riordino e ridefinizione dei principi, del processo e degli strumenti di pianificazione.

Senza entrare nel merito delle riforme introdotte dalla nuova legge urbanistica, della quale peraltro è in corso la redazione di una nuova versione, in questa sede appare opportuno sottolineare esclusivamente due aspetti, dei quali il primo riguarda il ruolo del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) ed il secondo la articolazione dei Piani Regolatori Generali.



Per quanto riguarda il primo aspetto, il PIT, a differenza del Quadro Regionale di Coordinamento Territoriale previsto dalla precedente legge urbanistica, è inteso come l'atto di programmazione attraverso il quale la Regione indirizza a fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali e definisce gli obiettivi operativi della propria politica territoriale.

Per quanto riguarda invece i Piani Regolatori Generale, la legge urbanistica li definisce come un costituente del «complesso degli atti di pianificazione territoriale con i quali il Comune disciplina la utilizzazione e la trasformazione del territorio comunale ed ellere relativi risorse», e li articola in due distinti livelli, definiti dal Piano Strutturale (PS) e dal Regolamento Urbanistico (RU): il primo, «definisce le indicazioni strategiche per il governo del territorio comunale, quali discendono dal PTQ provinciale, integrati con gli indirizzi di sviluppo espressi dalla comunità locale»; il secondo, contenendo in particolare l'indicazione delle aree interne a centri abitati dove è possibile l'edificazione di completamento o di ampliamento degli edifici esistenti, e quella delle aree destinate da opere di urbanizzazione primaria e secondaria, nonché quella delle aree dove è possibile intervenire solo mediante i piani attuativi, di fatto con forme diverse di diritti edificatori.

A fronte di tali considerazioni e in ragione della tipologia di opere in esame il quadro pianificatorio di riferimento, ossia l'insieme degli strumenti di pianificazione all'interno dei quali è in questa sede sembrato opportuno inquadrare il nuovo Piano Regolatore Portuale, può essere descritto, con riferimento alle categorie e alle sotto categorie di cui alla premessa metodologica, nel seguente modo:



Categoria/Sottocategoria	Strumenti
Pianificazione ordinaria	<ul style="list-style-type: none">• Piano di Indirizzo Territoriale• Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto• Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario
Pianificazione prevalente contenuto operativo	<ul style="list-style-type: none">• Piano Regionale di Coordinamento dei Porti degli Approdi turistici
Pianificazione prevalente contenuto vincolistico	<ul style="list-style-type: none">• Piano Paesistico

5. LE LINEE GUIDA DEL NUOVO PRP

Comestrumentopropedeuticoallaredazione del progetto di PRP, a seguito degli incontri avuti con la Amministrazione Comunale, con la Autorità marittima e con il Responsabile dell'Ufficio del Genio Civile OO. MM. di Roma, i progettisti hanno individuato nelle formulazioni delle Linee guida lo strumento attraverso quale fissare i principali fondamentali a cui dovevano improntarsi le scelte di Piano.

In questa ottica, sulla scorta dei citati incontri ed in base a specifici approfondimenti conoscitivi preliminari, tra i quali la analisi SWOT (Cfr. Quadro di Riferimento Progettuale), il criterio progettuale informatore posto alla base delle linee guida è stato individuato nel *riordino e razionalizzazione del bacino portuale, e nella "ricostruzione" del sistema delle relazioni intercorrenti tra l'area portuale e l'area urbana.*

La pluralità delle tematiche prospettate da detto criterio informatore si è quindi esplicitata in una serie di indirizzi progettuali, che è possibile descrivere secondo le quattro seguenti tematiche:

- A. Sicurezza
- B. Organizzazione funzionale e dotazione strutturale
- C. Sviluppo economico
- D. Qualità urbana



Per quanto concerne la prima area tematica, muovendo dal riconoscimento della esistenza di non adeguati standard di sicurezza, l'indirizzo formulato dai progettisti riguarda la garanzia di condizioni di sicurezza di manovra di ormeggio delle navi ed imbarcazioni, da perseguire attraverso la riduzione dell'arisacca, la creazione di idonei spazi di evoluzione e l'offerta di fronti di accostamento longitudinali per i traghetti.

Relativamente alla seconda area tematica, gli indirizzi prospettati attengono:

- Ristrutturazione del porto esistente in modo da renderlo atto a ricevere, in modo razionale e moderno, contestualmente una flotta turistica qualitativamente superiore all'attuale, una flotta peschereccia di consistenza non inferiore all'attuale e i servizi accessori alla stessa, le attività di traffico passeggeri per le isole dell'arcipelago toscano, le attività della cantieristica;
- Suddivisione fisica delle diverse attività che si svolgono nel porto, garantendo ed attribuendo a ciascuna precisi ambiti e spazi adeguati in cui svolgersi e svilupparsi.
- Considerazione dell'esigenza della nautica "minore" dei residenti, prevedendo soluzioni che non penalizzino le attuali disponibilità offerte sia dalla gestione pubblica (catenaria comunale) che da quella diretta dei privati (ormeggi gestiti in forme associative).

Per quanto attiene all'area tematica relativa allo sviluppo economico, stante la merita fama in campo nazionale di cui godono i Cantieri Navali dell'Argentario e il dringente bisogno di rappresentare un'importante fonte di lavoro, gli indirizzi contenuti nelle linee guida riguardano l'organizzazione e l'ampliamento delle aree destinate alla cantieristica.

Fattore distintivo e peculiare delle linee guida e, conseguentemente del PRP 2003, risiede nella attenzione prestata al tema della qualità urbana, relativamente alla quale gli indirizzi formulati riguardano:

- Realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una completa riconversione del water-front cittadino nel rispetto delle linee di sviluppo previste dal piano regolatore urbanistico.
- Miglioramento dei collegamenti stradali con il porto, perseguito attraverso l'alleggerimento della pressione veicolare nella città, a sua volta esito della



creazione di nuovi parcheggi a servizio del porto, della delocalizzazione dell'attracco dei traghetti e della conseguente previsione di strutture accessorie quali la stazione marittima, le biglietterie e i servizi.

6. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI

6.1 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

La Regione Toscana, con la nuova legge urbanistica regionale, ha inteso collocare tutti gli atti di programmazione settoriale in un contesto unico e territorialmente referenziato, come peraltro esplicitamente previsto dall'articolo 8 "verifica di compatibilità" della citata L.R. 5/95¹.

In questa ottica, il Piano di Indirizzo Territoriale, all'articolo 67², stabilisce che «il PIT assume i contenuti del PRIT di cui alla DCRn. 24 del 1998 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 da elaborarsi con le modalità che consentano la verifica di compatibilità di cui all'articolo 8 della legge regionale»³.

In conclusione, in ragione di quanto riportato è possibile affermare che gli obiettivi di programmazione e pianificazione del settore mobilità espressi dalla Regione Toscana dovranno essere ricercati all'interno del Piano di Indirizzo Territoriale, rimandando pertanto allo specifico paragrafo del presente capitolo.

¹ L'articolo 8 prevede che «le prescrizioni di carattere territoriale degli atti regionali di programmazione settoriale sono preventivamente sottoposte, al fine di assicurare il massimo del coordinamento delle politiche territoriali, ad una verifica tecnica di compatibilità relativamente all'uso delle risorse essenziali del territorio, con esplicito riferimento agli effetti sulle risorse naturali»

² Titolo VI "L'avvio della gestione del PIT, Capo I "La revisione degli atti del QRCT"

³ L'articolo 13, di cui al citato articolo, ha per oggetto "Obiettivi generali ed operativi relativi alla rete delle infrastrutture per la mobilità ed energia"



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

Il Piano dei Porti e degli approdi turistici⁴, di cui si fece cenno nel PRIT, è stato approvato una prima volta con DCRn. 125 e, successivamente, modificato e rinnovato con DCRn. 258/92, ai sensi della L.R. 36/97 "Ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana".

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

Mentre le direttive generali sono finalizzate a «disciplinare l'individuazione, il dimensionamento, la destinazione d'uso delle aree e dei servizi afferenti ai porti e agli approdi turistici», le schede contengono, oltre all'individuazione dell'infrastruttura turistica, la sua classificazione, il dimensionamento ed alcuni temi di attenzione ad essa connessi.

Come emerge dalla lettura della scheda n. 18 delle 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 50 posti barca.*

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

Occorre infine ricordare che la Regione Toscana sta attualmente lavorando alla redazione del 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 prevede che fino all'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 1997 n. 36»⁵.

⁴ L.R. 36/79 Ordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Toscana – Piano Regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Toscana

⁵ L.R. 68/97, Capo II, art. 11



7. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ORDINARIA

7.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale Regione Toscana (PIT)

Il Piano di Indirizzo Territoriale ⁶, avendo assunto l'individuazione dei sistemi territoriali ai diversi livelli spaziali quale riferimento primario per l'organizzazione delle strategie, identifica le tre seguenti tipologie: "sistemi territoriali di programma"; "sistemi territoriali locali"; "sistemi territoriali funzionali delle relazioni".

Partendo da questa preliminare articolazione, il PIT articola gli obiettivi e le azioni strategiche del governo del territorio in relazione alle specificità dei sistemi territoriali di programma, assumendo le città e gli insediamenti urbani, il territorio rurale e infine la rete infrastrutturale quali risorse cui riferire detti obiettivi ed azioni strategiche.

Tale impostazione si ritrova nell'articolato della normativa di Piano, ed in particolare nel Titolo V, recante la disciplina del PIT, composto di fatti di due capi, dei quali il primo riguarda le prescrizioni relative alle tipologie di risorse, mentre il secondo concerne obiettivi e prescrizioni riferiti alle quattro Toscane, ossia ai quattro sistemi territoriali di programma precedentemente riportati.

Per quanto concerne le prescrizioni di cui al Capo I, nella disciplina di Piano è possibile e più ripreso rintracciare riferimenti, più o meno puntuali e specifici, a Porto Santo Stefano, inteso nella sua duplice funzione di porto commerciale e di porto turistico.

In primo luogo, si evidenzia che il Piano, avendo assunto quale gerarchia dell'organizzazione portuale della Toscana quella individuata dal PRIT e avendo preso atto della forte concentrazione commerciale esistente su Posto S. Stefano, prescrive che: *« gli strumenti di pianificazione territoriale e gli strumenti regolatori degli assetti portuali dovranno incentivare le funzioni di porti a servizio delle attività di crociera e di traffico passeggeri e turisti »*.⁷

⁶ Approvazione DCR 25 Gennaio 2000 n.12

⁷ PIT, Titolo V "La disciplina del PIT", Capo I, art.36, co.7



Un'ulteriore riferimento a Porto S. Stefano, ancorché non esplicitamente dichiarato, è ravvisabile laddove il Piano, dopo aver assunto «relativamente alle unità portuali turistiche, (...) l'organizzazione d'insieme della portualità turistica determinata dal Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli approdi turistici con le relative previsioni localizzative e dimensionali», afferma che «con la revisione del piano regionale, oltre alla riconferma delle previsioni e degli ambiti localizzativi, dovrà incentivarsi (tra le altre) *la dotazione di attrezzature, servizi e parcheggi per le unità portuali turistiche, nonché la dotazione di eventuali collegamenti collettivi, concorrendo anche alla riqualificazione degli insediamenti esistenti* , *nonché la riqualificazione e la ristrutturazione delle unità portuali esistenti in rapporto al complesso delle attività portuali* »⁸.

A tale riguardo giova ricordare che il nuovo Piano Regolatore Portuale, oltre a prevedere una dotazione di parcheggi e di servizi superiore a quella derivante dalla applicazione degli standard di cui alla DCR 27 Maggio 1992 n.258, prefigura l'ampliamento e l'organizzazione funzionale dell'area del cantiere navale, nonché disegna una diversa configurazione del waterfront che nel recupero alla socialità degli spazi a terra, oggi in gran parte occupati dalla viabilità, e nella creazione di nuove relazioni con i tessuti urbani retrostanti, individua le strategie per la riqualificazione dell'insediamento esistente.

Per quanto invece attiene alla disciplina relativa alle "Quattro Toscane", premettendo che il Comune di Monte Argentario è compreso all'interno del sistema territoriale di programma della "Toscana della costa e dell'arcipelago", a livello di obiettivi strategici relativi al detto sistema territoriale, il PIT assume quello del « *completamento dell'arete dei porti e degli approdi turistici come rete dei porti costieri attrezzati per la navigazione ad porto, compresa la relativa cantieristica* »⁹.

Un più preciso riferimento al caso in specie è inoltre ravvisabile all'interno delle prescrizioni relative alla città e dagli insediamenti urbani, laddove il Piano afferma che «la pianificazione territoriale delle Province e dei Comuni dovrà prevedere e promuovere *la realizzazione di attrezzature e servizi alle attività turistiche al fine di innalzare la qualità dell'offerta turistica complessiva delle coste e dell'Arcipelago*

⁸ PIT, Titolo V "La disciplina del PIT", Capo I, art.36, co.8

⁹ PIT, Titolo V "La disciplina del PIT", Capo II, art.54



incentivando la funzionalità e l'integrazione di quelle attrezzature come i servizi portuali turistici, i centri turistici integrati, le attrezzature sportive di qualità. Sarà necessario oltre al potenziamento della rete di porti e degli approdi turistici, l'integrazione tra le diverse funzioni e servizi offerti anche attraverso azioni di specializzazione nonché attraverso l'integrazione con la viabilità di accesso e con le strutture turistiche esistenti e con gli itinerari storico-culturali, costieri, del territorio interno. In particolare si dovrà prevedere idonei livelli di accessibilità a tre ambiti (Gorgona-Capraia; Giglio-Giannutri; Elba-Pianosa) del Parco Nazionale dell'Arcipelago»¹⁰.

7.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Grosseto (PTC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto¹¹, pur essendo stato redatto in osservanza di quanto disposto dalla legislazione nazionale e regionale, nonché di quanto previsto dal Piano di Indirizzo Territoriale, presenta dei caratteri di singolarità, peraltro derivanti dal suo lungo ed approfondito processo formativo che, seppur operando una forzatura ed una operazione riduzionistica, possono essere sintetizzati, da un lato, nel riconoscimento nel territorio provinciale delle sette "Città" della Maremma, sinteticamente definibili come sottosistemi insediativi connotati da una chiara omogeneità di risorse ambientali ed modalità di loro sfruttamento, e, dall'altro, nella articolazione delle norme in tre componenti fondamentali, rappresentate dallo Statuto, dal Codice ed dal Programma.

In particolare, per quanto riguarda le Sette Città, la loro individuazione muove dal riconoscimento all'interno del sistema insediativo provinciale di «sottosistemi caratterizzati dalla condivisione – sia in termini sostanziali che di appartenenza culturale – di determinate risorse-chiave di tipo ambientale (e della esistenza di) modalità sostanzialmente omogenee di comportamento e di sfruttamento delle risorse territoriali. Questa marcata convergenza di caratteri ed omogeneità porta a definire questi sistemi come "aree omogenee" (aree "omogenee" per

¹⁰ PIT, Titolo V "La disciplina del PIT", Capo II, art.55

¹¹ Approvazione DCP 7 Aprile 1999 n.30



caratteristiche insediative, funzionali, culturali e produttive), ovvero soggette a regole insediative condivise»¹².

In base a questa articolazione del sistema insediativo provinciale, il territorio del Comune di Monte Argentario ricade all'interno della "Città d'Acqua e Pietra".

Per quanto invece riguarda la articolazione delle norme nelle tre componenti fondamentali, graficamente differenziate nel testo normativo mediante l'adozione di caratteri tipografici differenti, differiscono tra loro per finalità, ruolo e contenuti.

Lo Statuto, in quanto espressione della componente di "strutturazione" dell'norma, consiste in enunciazioni di principio, attribuzioni di valore e criteri ordine generale che nel loro insieme, da un lato, rappresentano l'interpretazione condivisa del territorio e, dall'altro, le linee di comportamento concordate nei confronti del patrimonio ambientale ed insediativo.

Volendo quindi associare questa parte dell'norma ad una figura maggiormente evocativa del suo significato, è possibile affermare che questo è assimilabile ad una sorta di "patto sociale" per il governo del territorio.

Il Codice, a sua volta espressione della componente "regolativa" dell'norma verso gli strumenti di pianificazione locale, raccoglie l'insieme delle regole che, in coerenza con lo Statuto, indirizzano le redazioni di detti piani locali in merito alle azioni ordinarie di manutenzione, gestione e trasformazione del territorio.

In questo caso la figura attraverso la quale esprime sinteticamente la valenza concettuale e funzionale del Codice è individuabile in una sorta di "regolamento condominiale", finalizzato alla gestione e trasformazione ordinaria del territorio, che può essere aggiornato e variato nel tempo senza con ciò compromettere la coerenza con lo Statuto.

Infine, il Programma, che rappresenta la componente di "progettazione-programmazione" dell'norma, racchiude l'insieme delle strategie e dei relativi criteri operativi attraverso i quali promuovere e coordinare specifiche azioni di trasformazione di rilevanza provinciale.

Il programma, quindi, adottando anche in questo caso l'espedito della sua rappresentazione attraverso una metafora evocativa, rappresenta una sorta di

¹² PTC, Norme, Titolo III "Risorse essenziali", Capo III, art.28



“piano aziendale” che definisce ruoli e detta regole per il più efficace raggiungimento degli obiettivi condivisi e concordati.

Sulla scorta delle indicazioni derivanti dalla legislazione e dalla pianificazione regionale, nonché in base a questa singolare impostazione metodologica, il PTC articola il proprio impianto normativo rispetto a tre titoli dei quali, oltre al primo che come consuetudine attiene le disposizioni generali, i restanti due sono rispettivamente dedicati alle “risorse naturali” e alle “risorse essenziali”, dando al primo termine una accezione di senso comune ed intendendo con il secondo più o meno tutto ciò che è legato alla azione antropica.

Per quanto segnatamente riguarda le tematiche attinenti, direttamente o indirettamente l’ambito concettuale all’interno del quale è collocabile il Piano Regolatore Portuale, queste trovano regolazione all’interno del titolo III, Capo III dedicato alla “Evoluzione degli insediamenti”.

Nello specifico, come si evince dalla tavola PR01 allegata al suddetto studio - Carta della pianificazione territoriale - per quanto concerne il sottosistema dei porti, il PTC individua il « *mantenimento del porto commerciale e potenziamento di quello turistico a Porto S. Stefano* »¹³ tra le strategie incluse all’interno del Programma.

Strettamente connessa a detta strategia appaiono quelle relative all’incremento delle condizioni di accessibilità al promontorio dell’Argentario, rintracciabili nella voce “ricerca di corridoi di attraversamento” di cui alla tavola di piano “Azioni strategiche”, consistenti nell’impegno della Provincia a realizzare uno *studio di fattibilità per la riqualificazione del sistema stradale dell’Argentario*, nella possibilità, «mediante una ipotesi progettuale congiunta tra i Comuni di Orbetello e Monte Argentario di concerto con la Provincia, (di) *riuso della ferrovia dismessa Orbetello Scalo - P.S. Stefano, quale corridoio infrastrutturale plurimodale (tramviaper trasporto pubblico, viabilità stradale, piste ciclabili, ecc.)* »¹⁴, nonché nella *possibilità di relazionare il nodo scambiatore intermodale di Orbetello Scalo*, individuato tra le infrastrutture di

¹³ PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.34 co.9

¹⁴ PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.34 co.8



carattere strategico provinciale ¹⁵, « *al riutilizzo del canale navigabile per un collegamento da gune che integri collegamenti viatori* »¹⁶.

Al livello più indiretto, occorre infine sottolineare che il Piano, affrontando il tema della offerta turistica, dopo aver sottolineato come questa rappresenti un'attività fondamentale per la crescita economica della Provincia e che la sua «ulteriore evoluzione si basa sulle politiche di “infrastrutturazione” del territorio, connettendo azioni di valorizzazione alle strategie di rilancio economico»¹⁷, afferma, nell'ambito dei contenuti afferenti lo Statuto, che «obiettivo primario è sia quello della *riqualificazione del turismo balneare e nautico*, che la crescita e il potenziamento degli altri “turismi” dell'entroterra (storico-culturale, naturalistico, rurale, termale, venatorio, escursionistico ecc.), al fine di orientare e distribuire i flussi sull'intero territorio provinciale»¹⁸.

A fronte di quanto qui sinteticamente richiamato, appare possibile affermare come il Piano Regolatore Portuale 2003, i cui interventi non si limitano soltanto all'incremento capacitivo della attuale infrastruttura portuale e al suo riordino funzionale, ma comportando la *riqualificazione formale e funzionale anche degli spazi a terra*, si inquadra nell'ambito degli obiettivi e della disciplina del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto.

7.3 Il Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario (PS)

Il Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario, che come premesso è sinteticamente definibile come la prima parte del Piano Regolatore Generale, redatto in coerenza con gli indirizzi del Piano di Indirizzo Territoriale Regionale e del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto, fonda il proprio impianto concettuale, e conseguentemente la sua struttura tecnica e la forma espressiva,

¹⁵ Cfr. PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.33

¹⁶ PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.34 co.8

¹⁷ PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.32

¹⁸ PTC, Norme, Titolo III “Risorse essenziali”, Capo III, art.32



sulla assunzione «come invariante strutturali, (de) gli obiettivi prestazionali riferiti alla visione per il futuro, ai sistemi territoriali e ai sistemi funzionali»¹⁹.

In altre parole, è possibile affermare che nella «Visione al futuro», termine con cui il PS identifica «l'immagine condivisa del futuro assetto del territorio comunale da assumere come guida per il comportamento da parte delle diverse amministrazioni competenti e dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti dalla attuazione del Piano», trovano compendio le altre figure della pianificazione introdotta dalla legge urbanistica regionale e conseguentemente dal Piano di Indirizzo Territoriale, costituite dai sistemi territoriali, dai sistemi funzionali e dalle Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE).

Come emerge dalla lettura dello stralcio della relativa tavola di Piano²⁰, la «visione proposta individua due principali contesti territoriali di cui si prevedono diversi cammini di sviluppo:

- Il cordone costiero settentrionale compreso tra i centri abitati di Porto Santo Stefano e Porto Ercole, caratterizzato da una successione di territori a dominante insediativa e relative infrastrutture, imperniatesul corridoio della mobilità che funge da telaio di connessione dei diversi contesti;
- Il restante territorio del Monte, caratterizzato dalla prevalenza di territori aperti a dominante naturalistica»²¹.

Partendo da questo presupposto, tra le invariante assunte a questo livello dal Piano, nella economia della presente trattazione si evidenzia quella relativa a:

- Un sostanziale miglioramento della funzionalità dei territori a dominante insediativa, con lo sviluppo delle attività, dei servizi e delle infrastrutture che sono necessarie per elevare la competitività del sistema Argentario
- L'interconnessione tra il porto del Valle di Porto Santo Stefano e gli ingressi da terra ferma attraverso efficienti servizi di trasporto pubblico in grado di offrire una valida alternativa ai mezzi di trasporto privato a gomma.

¹⁹ PS, Norme, Titolo I «Disposizioni generali», art.3

²⁰ Cfr. «Carta delle pianificazioni»

²¹ PS, Norme, Titolo II «Indirizzi strategici», art.6



Incoerenza con le citate tali invariante, il Piano individua quali obiettivi strategici per i territori a dominante insediativa, il “Riordino e riqualificazione dell’esistente” (A) e la “Promozione di iniziative strategiche per lo sviluppo” (B), tra le cui rispettive specificazioni, ai presenti fini, si ritiene opportuno evidenziare quella relativa ²²:

- *ao0.4 Riqualificazione dei waterfront urbani*
- *ao0.6 Potenziamento delle reti della mobilità, e razionalizzazione e sviluppo mirato delle altre reti infrastrutturali*
- *ao0.7 Riorganizzazione degli accessi urbani e territoriali.*
- *bo. 1 Potenziamento e sviluppo delle attrezzature ricettive e dei servizi al turismo*
- *bo. 2 Sviluppo delle attività marinare, della portualità e dei servizi al turismo nautico*

Il passaggio dalla visione al futuro agli indirizzi relativi ai sistemi territoriali, alle UTOE, ai sistemi e sottosistemi funzionali, è attuato mediante la definizione degli obiettivi specifici, atti appunto ad indicare le prestazioni che devono essere assicurate dai sistemi territoriali e dai sistemi funzionali, coerentemente con gli obiettivi strategici assunti, nonché attraverso gli obiettivi locali, che a loro volta esplicitano localmente gli obiettivi specifici con riferimento alla articolazione dei sistemi territoriali in unità territoriali organiche e elementari, e alla articolazione dei sistemi funzionali in sottosistemi funzionali integrati

Stante tale impianto concettuale e normativo, per quanto riguarda i sistemi territoriali e segnatamente gli “Insediamenti” ²³, riveste particolare rilevanza a fini della presente trattazione gli obiettivi specifici costituenti l’approfondimento di quelli strategici precedentemente evidenziati.

Rispettando quindi l’ordine di elencazione precedente, per quanto concerne la “Riqualificazione dei waterfront urbani” (ao.04), il PS, avendo riconosciuto come prioritaria l’azione di riqualificazione integrata per gli spazi di affaccio sui porti, specificatamente per il Porto del Valle a Porto Santo Stefano prevede che « *la*

²² PS, Norme, Titolo II “Indirizzi strategici”, Capo I, art.7

²³ Il PS riconosce all’interno del territorio comunale di Monte Argentario due sistemi territoriali di programma, rappresentati dal sistema degli insediamenti e dal sistema del territorio aperto.



riqualificazione dovrà avvenire in funzione delle fasi programmate di riorganizzazione dello specchio acqueo, investendo comunque tutta la fascia compresa tra la banchina Candi, via Roma, il parcheggio S. Andrea e l'area della excavazione »²⁴.

Relativamente agli altri obiettivi strategici strettamente connessi con il PRP 2003, ossia quelli relativi al "Potenziamento delle reti di mobilità" (ao.06) ed alla "Riorganizzazione degli accessi urbani e territoriali" (ao.07), il PS, ponendo al centro del proprio sistema di obiettivi la diversione modale a favore del mezzo pubblico e della intermodalità, da un lato, *assicura una efficace interconnessione tra la stazione ferroviaria di Orbetello e il porto di Porto Santo Stefano attraverso la creazione di un corridoio di trasporto pubblico intensivo su gomma localizzato sul sedime della linea ferroviaria dismessa*, ed all'altro, prevede tre nodi di interscambio aventi il ruolo di porti di accesso territoriali, tra i quali si sottolinea quello di S. Liberata, dove le funzioni principali sono quelle del parcheggio e delle fermate per gli autobus, con attrezzature complementari di servizi destinate ad arricchire il ruolo urbanistico e territoriale dei nodi previsti.

Relativamente allo "Sviluppo delle attività marinare, portualità e servizi connessi" (bo.2), il Piano, partendo dal riconoscimento della valenza di risorsa e componente essenziale dell'identità locale e da sempre rivestita dalle attività marinare, individua quale obiettivo specifico quello della *realizzazione delle opere pubbliche destinate a mettere in sicurezza i porti esistenti, mirando anche a migliorare e potenziare l'offerta di ricettività per la nautica di diporto, nonché l'offerta dei servizi e delle attività complementari* »²⁵.

I criteri in base ai quali sviluppare tale obiettivo sono desumibili laddove il Piano specifica che *la attività di riordino degli spazi acquee e di quelli urbani ad essi complementari*, che si rende necessaria per tutti i porti del comune di Monte Argentario, *dovrà essere mirata «allo sviluppo della nautica da diporto, alla salvaguardia delle funzioni tradizionali ancor attive, alla dismissione delle funzioni commerciali che hanno perduto la loro ragione economica, allo sviluppo delle attività*

²⁴ PS, Norme, Titolo II "Indirizzi strategici", Capo II, art.10 b) Obiettivi specifici

²⁵ PS, Norme, Titolo II "Indirizzi strategici", Capo II, art.10 b) Obiettivi specifici



di servizio al traffico passeggeri e turistici, dove possibile, allo sviluppo delle attività crocieristiche».

Comesi evince dalla lettura della tavola PR2 allegata a presentestudio – Carta della Pianificazione locale - tali obiettivi trovano l'ulteriore specificazione negli obiettivi locali (Ol) relativi alle *Unità Territoriali Organiche Elementari*, assegnate alla UTO En.1 "Porto S. Stefano", con particolare riferimento a:

- Ol.1.7 Razionalizzazione e potenziamento delle funzioni portuali nel Porto del Valle, con particolare riguardo alle funzioni di porto, a quelle della nautica locale, a quelle del trasporto passeggeri per le isole e a quelle legate all'attività della pesca, e alla qualificazione contestuale dello spazio urbano retrostante al porto
- Ol. 1.18 Potenziamento e diversificazione dell'offerta di mobilità e di trasporto pubblico locale, attraverso la realizzazione del Corridoio di trasporto pubblico integrato tra S. Liberata e il Valle;
- Ol. 1.19 Realizzazione dei nodi di scambio intermodale in località S. Liberata, Pozzarello e Valle, integrati alla rete delle stazioni del trasporto pubblico locale lungo tutta l'arcodocosta (SS.440).

A fronte della più volte citata impostazione metodologica propria del PS, detti obiettivi trovano un'ulteriore specificazione e approfondimento in sede di definizione degli obiettivi specifici dei *sistemi funzionali prioritari* che, per il comune di Monte Argentario, sono stati individuati nei sistemi della portualità, della mobilità, del turismo e dell'ecosistema e paesaggio.

Per quanto quindi concerne gli obiettivi specifici relativi al sistema della portualità e con specifico riferimento al Porto del Valle, questi risiedono in ²⁶:

- Mantenimento della multifunzionalità e potenziamento del settore della nautica di porto e incremento del trasporto passeggeri anche attraverso la possibilità di attracco di navi crociera
- Dismissione della sezione commerciale, con eventuale rilocalizzazione da concertare con le amministrazioni competenti

²⁶ PS, Norme, Titolo II "Indirizzi strategici", Capo IV, art.25 b) Obiettivi specifici



- Conferma del porto come unico punto di imbarco dei passeggeri con auto al seguito per l'isola del Giglio, con la contestuale adozione di misure atte a ridurre la pressione del traffico privato, in particolare con la riduzione da 4 a 2 degli ormeggi per le navi a traghetto;
- Mantenimento dei collegamenti esistenti con Giglio e Giannutri sia con i vascelli a motore che con le barche a vela;

In ragione di tali obiettivi, tra le invariati relative al sistema della portualità, nella economia della presente relazione, risultano particolarmente significative quelle relative al « *miglioramento della dotazione dei servizi alla nautica e della loro qualità necessari per restituire competitività a Monte Argentario come poli di eccellenza del turismo nautico* » e alla « *accessibilità diretta al Porto del Valle tramite il corridoio di trasporto pubblico a uso di proprietà e realizzazione sul sedime della ex ferrovia* »²⁷.

Una ultima annotazione riguarda i Sottosistemi Funzionali Integrati (SSFI), intesi dal Piano come specificazioni dei sistemi funzionali caratterizzate dalla complementarità delle azioni di trasformazione degli assetti funzionali previsti dal PS.

All'interno dei dieci sottosistemi funzionali previsti dal Piano riveste particolare importanza ai fini della presente trattazione quello "Porto del Valle-Campone" (SSFI.1) e quello "Corridoio di agnare" (SSFI.4)²⁸.

Per quanto attiene il primo sottosistema funzionale (SSFI.1), risultando particolarmente dettagliata e puntuale la lista degli obiettivi locali, in questa sede si è preferito, al fine di fornire un'informazione che fosse in grado di mediare i caratteri della significatività e della sinteticità, riportare le invariati ad esse relative, ossia gli obiettivi prestazionali da seguire nella sua configurazione²⁹.

Detta invariati sono:

²⁷ PS, Norme, Titolo II "Indirizzi strategici", Capo IV, art.25 d) Invariati

²⁸ Cfr. "Carta delle pianificazioni"

²⁹ Per una più esaustiva conoscenza degli obiettivi locali si rimanda all'articolo 30, comma 2 delle Norme del PS



- La destinazione d'uso assegnata del corridoio pubblico integrato dell'extracciato ferroviario dalla galleria della spiaggia Cantoniera all'ex area della stazione ferroviaria;
- Il percorso pedonale di collegamento tra la Fortezza e la radice del molo Garibaldi;
- La conservazione della attuale conformazione del muro di sostegno della strada su piazzale Candi.

Relativamente al secondo sottosistema funzionale in esame (SSFI.4), occorre in primo luogo richiamare ancora una volta la finalità, rappresentata dal miglioramento delle condizioni di accessibilità e dalla strutturazione del complesso di attività assistenziali programmate lungo l'arco costiero settentrionale.

In altri termini, il Corridoio plurimodale, configurandosi come l'assetto strutturativo dell'intero sistema insediativo, che come noto si localizza preferenzialmente lungo la costa settentrionale, costituisce la scelta programmatica strategica attraverso la quale garantire le condizioni di riordino e sviluppo del detto sistema insediativo e delle funzioni di eccellenza che questo ospita di quelle previste.

Stante la sua complessità, il PS ha articolato il corridoio plurimodale in tre comparti funzionali, così composti:

- Tratta occidentale, dall'ingresso urbano di Porto S. Stefano a Santa Liberata;
- Tratta centrale, da Santa Liberata a Terra Rossa;
- Tratta orientale, da Terra Rossa all'ingresso urbano di Porto Ercole.

Per ognuno dei comparti funzionali, il Piano individua le singole priorità, distinguendo tra opere primarie e opere complementari; per quanto riguarda la tratta occidentale, che è quella direttamente relazionata all'area del nuovo PRP, giova ricordare che tra le opere prioritarie compare la realizzazione del parcheggio di interscambi di Santa Liberata e dei servizi complementari ed inoltre quello del nodo di interscambio del Valle.

Al termine di questa rapida analisi dei contenuti programmatici del PS, è tuttavia possibile arrivare ad un duplice ordinato di conclusioni.



La prima conclusione, discendente dalla lettura del PRP 2003 in relazione al sistema degli obiettivi del Piano Strutturale, consiste nella evidenziata coerenza esistente tra i rapporti di coerenza esistenti, dovuti al fatto che il nuovo PRP, inverando lo scenario prefigurato nella visione al futuro, di fatto concorre al perseguimento di molti degli obiettivi specifici locali individuati dal Piano.

La seconda conclusione, derivante questavolta dall'analisi delle relazioni esistenti tra l'incremento capacitivo del Porto del Valle conseguente al nuovo PRP e lo scenario infrastrutturale previsto dal PS, equindi avente per oggetto non il campo degli obiettivi ma quello degli esiti indotti dalla nuova configurazione di Piano Regolatore Portuale, si esplica nel riconoscimento del risultato positivo derivante da tale verifica; difatti, stante il complesso di azioni di incremento dei livelli di accessibilità previsti dal Piano Strutturale e che trovano nel Corridoio plurimodale il loro compendio, è possibile affermare che l'incremento di traffico a terra indotto dall'aumento della capacità dello specchio d'acqua del Porto del Valle risulta già ricompreso all'interno delle strategie di Piano per il sistema della mobilità.

8. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL SETTORE AMBIENTE E LO STATO DEI VINCOLI

8.1 Il Piano Paesistico Regionale

Le politiche di tutela ambientale hanno origine in Toscana a seguito della emanazione della L.R. 5/82 recante "Norme per la formazione del sistema delle aree protette, dei parchi e delle riserve naturali in Toscana", con la quale è stata introdotta 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 particolari aventi competenze speciali;
- Il complesso di aree di pregio e rappresentative della eterogeneità delle situazioni territoriali della Toscana, costituenti il sistema diffuso delle aree di particolare rilevanza ambientale e paesaggistica, per le quali la tutela e gestione del patrimonio ambientale è perseguita attraverso l'azione coordinata degli Enti territoriali in normalmente operanti sul territorio.



Nello specifico, per quanto concerne il sistema delle aree di pregio ambientale e paesaggistico non costituite in parchi e riserve, «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»³⁰.

La citata normativa opera l'azione di tutela attraverso i vincoli e le prescrizioni (Capo I), e le salvaguardie (Capo II), e quella di indirizzo per mezzo delle direttive (Capo II); ai fini della graduazione e caratterizzazione della disciplina descritta, le Norme individuano 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 ed insieme, corrispondenti alla classificazione a) del sistema regionale delle aree protette; nonché le categorie di beni di particolare interesse ambientale di cui alla legge Galasso³¹ e le aree soggette a vincolo paesaggistico di cui alla legge 1497/39.

Dalla lettura della cartografia allegata alla deliberazione n. 26 e precisamente della tavola 15 III, nonché dalla tavola di PS-Quadro Conoscitivo "Lo stato dei vincoli" *appare chiaramente come la zona oggetto del PRP 2003 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.*

32

8.2 vincoli paesaggistici ed ambientali

³⁰ Regione Toscana, "Rapporto sullo stato di attuazione degli atti del Quadro Regionale di Coordinamento Territoriale", Ottobre 1995

³¹ Legge 431/85, art.1: coste, acque interne, monti, circhi glaciali, riserve, boschi, usi civici, zone umide, aree archeologiche, ville, giardini e parchi di non comune bellezza.

³² Cfr. "Carta delle pianificazioni" riportante uno stralcio della citata tavola di Piano



Sempre rimandando alla lettura della carta di PS, riportata nella tavola PR03 è possibile rilevare che l'ambito territoriale oggetto del nuovo PRP, così come l'intero territorio comunale, è soggetto a vincolo paesaggistico ex D.Lgs. 409/99 Titolo I, già legge 1497/39.

Si sottolinea invece che all'interno dell'ambito di PRP non sono presenti beni tutelati ai sensi del Titolo I del D.Lgs. 490/99, già 1089/39.

Anche per quanto in ultimo riguarda il vincolo idrogeologico, massima parte dell'ambito di PRP risulta esente da detto vincolo.

8.2.1 Programmazione regionale per le aree protette

La Regione Toscana, a seguito delle innovazioni introdotte nel quadro legislativo nazionale dalla L. 149 "Ordinamento delle autonomie locali" ed alla L. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette", con la emanazione della L.R. 495 compie un ulteriore passaggio nella definizione delle politiche relative alle aree protette; di fatti, la nuova legge regionale, in attuazione delle norme quadro di cui alla 394/91, definisce le norme per la istituzione e gestione di parchi regionali e provinciali, riserve naturali ed aree naturali protette di interesse locale, ed individua nelle Province gli interlocutori principali della Regione.

Nello specifico, la L.R. 49/95, assumendo che «la istituzione dei parchi, delle riserve naturali ed delle aree naturali protette di interesse locale realizza un sistema che è parte integrante degli strumenti della pianificazione territoriale regionale di cui alla L.R. 16 Gennaio 1995, n.5 e concorre alla programmazione regionale»³³, fissa il compito per la Regione di approvare ogni tre anni il Programma triennale regionale delle aree protette³⁴ il quale, a sua volta, si compone di due parti: il Piano di indirizzo, contenente la individuazione di massima dei territori da ricomprendere nelle due tipologie di aree protette³⁵, ed il provvedimento di ripartizione della disponibilità finanziarie.

³³ L.R. 11 Aprile 1995, n.95 - art.1 "Oggetto e finalità"

³⁴ L.R. 11 Aprile 1995, n.95 - art.4 "Programma triennale regionale"

³⁵ L.R. 11 Aprile 1995, n.95: Titolo II, "Parchi regionali e provinciali"; Titolo III "Riserve naturali ed aree naturali protette di interesse locale"



All'interno del quadro legislativo descritto, la Regione Toscana ha approvato il primo Programma triennale per le aree protette con DCR n. 13 del 1 marzo 1995, nell'ambito del quale sono state individuate 9 aree protette (8 riserve naturali ed 1 area protetta di interesse locale), coincidenti con le aree di maggior valore del Piano Paesaggistico di cui alla DCR n. 296/88, che in questo modo si vanno ad aggiungere ai tre parchi regionali già istituiti. Con il secondo Programma triennale è stato aggiornato l'Elenco ufficiale delle aree protette Regionali; la Regione ha istituito 5 nuove Riserve Naturali Provinciali, 2 parchi Provinciali e 3 nuove Aree Naturali Protette di Interesse Locale.

In ragione di tali considerazioni, è possibile affermare che *l'esame dell'ultimo Programmatriennale delle aree protette non ne ha evidenziato l'esistenza all'interno dell'area oggetto del presente SIA*.

8.2.2 Direttive sulla fascia costiera DCR 47/90 e DCR 35/94

La Direttiva sulla fascia costiera, approvata ai sensi della L.R. 7/84 e come applicazione della L. 431/85, si configura come specificazione del Piano Paesistico regionale relativamente allo specifico ambito territoriale della costa.

Nello specifico, l'ambito territoriale di applicazione della Direttiva è costituito dai territori di tutti i Comuni della costa toscana, mentre, per quanto concerne l'ambito tematico, questo è dato dalle situazioni conseguenti ai seguenti fenomeni della costa:

- evoluzione dell'linea di costa;
- alterazione del sistema dunare e seguito dell'azione dell'uomo;
- degradazione delle risorse idriche locali

La Direttiva di cui alla DCR 47/90 ha assunto l'obiettivo generale della «eliminazione o mitigazione (degli effetti derivanti) delle situazioni di dissesto ambientale che derivano dal mancato rispetto delle dinamiche fisiche e/o da usi antropici impropri o inadeguati del territorio sui beni presenti nell'ambito di applicazione della presente



Direttiva «tutelata dalle leggi regionali e nazionali, al fine anche di prevenire ulteriore situazione di rischio»³⁶, nonché quella della protezione dei valori ambientali naturali.

Il processo di governo del territorio disegnato dalla Direttiva sulle fasce costiere individua la finalità del recupero delle situazioni di criticità ambientale e della prevenzione di ulteriori fenomeni di degrado come il prodotto, in primo luogo, della costruzione di un approfondito quadro conoscitivo, la cui competenza è attribuita agli Enti territoriali locali.

In altri termini, il principio informatore della Direttiva si caratterizza per la centralità attribuita alla conoscenza del territorio nel suo stato attuale e nelle dinamiche evolutive prevedibili e per l'attenzione verso la possibilità di operare trasformazioni che siano compatibili con la salvaguardia delle risorse e delle dinamiche naturali; la Direttiva, di fatti non persegue il "congelamento" della trasformabilità della fascia costiera, ma ritiene che «attraverso la conoscenza qualificata e localizzata dei fenomeni in atto e del loro evolversi è cioè possibile l'individuazione dei limiti fisici all'utilizzazione delle aree considerate, garantendo in tal modo da una parte la non degradazione della "risorsa litorale", dall'altra la "sicurezza" degli interventi derivante dalla corretta individuazione degli spazi di pertinenza»³⁷.

In tale ottica di indirizzo delle trasformazioni, la Direttiva, ai fini della "Disciplina degli interventi" di cui alla Parte I, opera, da un lato, «la suddivisione della fascia costiera in ambiti caratterizzati da specifiche situazioni nelle quali ciascun fenomeno indagato assume un carattere di rilevanza»³⁸, dall'altro, la classificazione degli interventi urbanistico-edilizi nelle seguenti tre classi³⁹:

- trasformazioni del suolo e delle condizioni di uso delle risorse
- interventi relativi agli assetti infrastrutturali
- interventi relativi agli assetti insediativi

³⁶ DCR 30 Gennaio 1990, n.47 art.2 "Finalità della direttiva"

³⁷ DCR 30 Gennaio 1990, n.47 Note

³⁸ DCR 30 Gennaio 1990, n.47 art.4 "Individuazione degli ambiti e delle loro tipologie"

³⁹ DCR 30 Gennaio 1990, n.47 art.5 "Classificazione degli interventi urbanistico-edilizi"



I contenuti normativi della Direttiva sono articolati in due parti distinte: una prima, di carattere generale, nella quale sono individuate le competenze territoriali; ed una seconda, relativa alla disciplina degli interventi, la quale è a sua volta articolata rispetto alle tre categorie urbanistico-edilizio, precedentemente evidenziate, e che trova ulteriori specificazioni nelle schede descrittive degli ambiti in cui è stata suddivisa la fascia costiera (Allegato C).

Per quanto attiene alla disciplina generale, la Direttiva individua per i singoli soggetti cui spetta il governo delle trasformazioni territoriali, Regione, Province, Comuni, le singole competenze, tra cui per questi ultimi quella di adottare apposite varianti ai propri strumenti urbanistici nelle quali le previsioni in essi contenute siano adeguate alle norme della Direttiva stessa.

Il termine fissato era di ventiquattro mesi dalla pubblicazione della Direttiva.

Relativamente alla disciplina degli interventi e con particolare riguardo alla categoria degli "interventi relativi agli assetti infrastrutturali", che risulta essere quella di interesse ai fini della presente trattazione, la Direttiva prevede una serie di obblighi cui devono ottemperare i Comuni prima di predisporre varianti che localizzano i porti e gli approdi turistici.

Tale obbligo consiste nella redazione e l'adozione di una relazione programmatica, da sottoporre alla valutazione della Giunta Regionale, nella quale siano individuati l'ambito territoriale di studio connesso alla prevista localizzazione e i contenuti delle indagini di carattere fisico-ambientale da compiere per la definizione della variante allo strumento urbanistico.

Per quanto concerne nello specifico d'area oggetto del presente SIA, questa, ai sensi dell'Allegato C alla Direttiva, nel quale sono raccolte le schede descrittive relative alle peculiarità ed alle emergenze degli ambiti in cui è stata suddivisa la fascia costiera, ricade nell'ambito di Talamone e all'Argentario.

Secondo quanto specificato nella normativa questo tratto di litorale risulta relativamente stabile, caratteristica che probabilmente ha portato a trascurare la necessità di compiere ulteriori ricerche sulle dinamiche di tale tratto. Infatti questo



ambito risultai meno studiati di tutta la costa toscana ad eccezione delle spiagge poste all'foce dei fiumi Albegna e Osa.

A seguito del riordino del nuovo quadro pianificatorio operato dalla L.R. 5/95, che modificò profondamente, nella struttura, efficacia e coerenza il Quadro Regionale di Coordinamento Territoriale, sostituendolo con il Piano di Indirizzo Territoriale, è stata aperta una fase di verifica degli atti del QRCT al fine di aggiornarli rispetto alle finalità e alla tipologia di norme fissate dalla nuova legge.

In questa ottica il PIT, nella sua parte dedicata alla revisione degli atti del QRCT, afferma che «gli strumenti di governo del territorio provvedono ad integrare la disciplina della fascia costiera contenuta nella DCR 47 del 1990, che viene assunta e riconfermata dal PIT»⁴⁰.

8.3 Le aree naturali protette/SIC

Il territorio del Monte Argentario rappresenta un ambito ben conservato dal punto di vista naturalistico e sottoposto a vincoli ambientali.

Il promontorio si colloca interamente nel pSIC Monte Argentario, I. t. di Porto Ercole e Argentarola”, avente codice IT5190025, inserito nella Rete Natura 2000 di Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC) e di Zone di Protezione Speciale (ZPS) in osservanza della Direttiva "Habitat" n. 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica.

I siti sono individuati nell'ambito del Progetto Bioitaly, che per la Regione Toscana fa riferimento alla LR n. 5 del 6/2000 "Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della fauna e della flora selvatiche".

L'allegato D della Legge definisce i Siti di Importanza Regionale, comprendenti i pSIC, le Zone di Protezione Speciale (ZPS), i Siti di Interesse Nazionale (SIN) e i Siti di Interesse Regionale (SIR) di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 10/11/1998, n. 32 (Approvazione siti individuati dal Progetto Bioitaly e determinazione relative all'attuazione della Direttiva comunitaria Habitat).

⁴⁰ PIT, Titolo VI, Capo I, art. 69 "DCR 47 del 1990 Disciplina dell'uso della fascia costiera"



L'area di intervento è inserita in parte all'interno e in parte al limite del predetto pSIC. Per taleragione si è resa necessaria la redazione dell'analisi di incidenza, svolta in ottemperanza al DPR 37/Regolamento recante attuazione della Direttiva Habitat, dettagliatamente spiegata nel Quadro di Riferimento Ambientale del presente Studio.

9. I RAPPORTI DI COERENZA

Ricordando che, ai sensi dell'articolo 3 del DPCM 27/12/1988, la finalità del quadro di riferimento programmatico risiede nel fornire «gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale», obiettivi del presente paragrafo consistono nella descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione precedentemente descritti.

Partendo dal concetto che il criterio progettuale informatore del nuovo PRP è essenzialmente quello di riordinare razionalmente la disposizione a mare delle diverse flotte, riducendo al minimo le interferenze e le sovrapposizioni delle attività e garantendole la massima sicurezza della navigazione e dell'ormeggio, gli interventi previsti hanno l'intento di:

- Ristrutturare il porto esistente, riorganizzando ed ampliando adeguatamente gli spazi, in modo da rendere il porto a riceve e di moderno:
 - una flotta turistica qualitativamente superiore all'attuale
 - una flotta pescherecci di consistenza non inferiore all'attuale e i servizi accessori alla stessa
 - le attività di traffico passeggeri per le isole dell'arcipelago toscano
 - le attività della cantieristica
- Migliorare le condizioni di sicurezza di manovra di ormeggio
- Migliorare i collegamenti stradali con e nel porto, alleggerendo la pressione veicolare nella città
- Realizzare un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una completa riconversione del water-front cittadino nel rispetto delle linee di sviluppo previste dal piano regolatore urbanistico e attraverso un'opera di riqualificazione



Lo schema strutturale adottato per la descrizione degli anzidetti rapporti di coerenza/incoerenza è articolato, sulla base dei temi-obiettivi emersi dall'analisi del nuovo PRP, in "livelli" che esprimono diverse classi di coerenza. Si distinguono un livello definito "diretto" ed uno "indiretto": in quest'ultimo caso, il livello "diretto" deriva dalla comprensione dell'opera unicamente come infrastruttura di mobilità ed è quindi rappresentato dalle coerenze che questa intrattiene con gli obiettivi di "settore"; il livello "indiretto" è invece individuato nei casi in cui il progetto, letto nei suoi rapporti con l'intero contesto, concorre al perseguimento di obiettivi di natura "territoriale" perseguiti dagli strumenti indagati.

9.1 Le coerenze "dirette"

Rispetto alla griglia di lettura ora descritta, il primo tema-obiettivo, esplicitamente riferito all'incremento della portualità turistica, emerge dalla lettura del Piano di Coordinamento dei Porti e degli Approdi; in particolare nella scheda n. 1. Nelle tabelle esplicative allegate, si evidenzia la necessità di migliorare la funzionalità turistica portuale prevedendo *una posta turistica come sezione specializzata del porto di Porto Santo Stefano (I e II categoria, II classe), con una capacità ricettiva di 500 posti barca*. In linea con la pianificazione, il P.R.P. 2003 prevede l'individuazione di un'area per il porto che si sviluppa lungo la banchina Candi, il molo Garibaldi ed il prolungamento del molo del Valle prevedendo esattamente un numero di posti barca pari a 500.

Un riferimento mirato all'incremento della portualità turistica è inoltre ravvisabile nelle prescrizioni del PIT: la pianificazione territoriale delle Province e dei Comuni dovrà prevedere e promuovere *la realizzazione di attrezzature e servizi alle attività turistiche al fine di innalzare la qualità dell'offerta turistica complessiva delle coste e dell'Arcipelago incentivando la funzionalità e l'integrazione di quelle attrezzature come i servizi portuali turistici*.

Analoghe considerazioni generali riguardanti il tema dell'offerta turistica e l'importanza che questa attività riveste nella crescita economica dell'Argentario e più in generale dell'interprovincia, si riscontrano nel PTC di Grosseto, il quale afferma che accanto ad un potenziamento turistico dell'entroterra, *obiettivo primario* ed



fondamentale importanza è il potenziamento del porto turistico di Porto S. Stefano per la qualificazione del turismo balneare e nautico.

In fine nel PS, tra le invariante assunte per tutti i porti esistenti nel comune di Monte Argentario si pone l'esigenza di un riordino complessivo mirato allo sviluppo della nautica da porto, alla salvaguardia delle funzioni tradizionali ancorative nonché, mantenendola la multifunzionalità del porto, allo sviluppo delle attività di servizio al traffico passeggeri e turistiche, dove possibile, allo sviluppo delle attività crocieristiche, attraverso la possibilità di attracco di navi da crociera.

Il PRP prevede al proposito la predisposizione di nuove strutture fisse e mobili che consentano l'ormeggio di un numero maggiore di imbarcazioni da porto, la creazione di un terrapieno con nuovi edifici necessari ad assicurare la funzionalità dell'attività del traffico passeggeri, nonché la riorganizzazione degli spazi in modo da ottenere l'evoluzione e sicurezza delle maggiori imbarcazioni da porto.

Il miglioramento della dotazione dei servizi alla nautica e della loro qualità è necessario per restituire competitività a Monte Argentario come poli di eccellenza del turismo nautico.

Rispetto a tale obiettivo appare evidente come la previsione del nuovo porto turistico, da un lato, possa essere assunto come "motore" dell'auspicato processo di innalzamento dell'articolazione e della qualità dell'offerta turistica della costa del Monte Argentario e dall'altro, costituisca una attività compatibile con le qualità ambientali della costa.

Atal riguardo si entra in un altro tema-obiettivo del nuovo PRP. Nello specifico la logica di integrazione con la quale è stato rapportato il previsto porto turistico al territorio, prevede alla radice del molo Garibaldi, la qualificazione della spiaggia della Marinella molto frequentata dai santostefanesi, ed a ridosso della Punta Scarabelli, la realizzazione di una piccola spiaggia artificiale, sopra la quale si conclude la passeggiata panoramica circumportuale.

Un altro tema-obiettivo che si propone il PRP consiste nella riorganizzazione del porto in modo da renderlo atto a ricevere una flotta di pescherecci che abbia una consistenza non inferiore all'attuale. Tale tema è affrontato e trattato in maniera generica nella pianificazione di livello territoriale e provinciale, in cui emerge solo



l'esigenza di *mantenerla multifunzionalità* delle unità portuali del Monte Argentario, senza fare riferimento all'attività pesca. Più dettagliata, come è presumibile, risulta la considerazione data alla attività dal PS.

Si prevede, nell'ottica della *razionalizzazione e del potenziamento delle funzioni portuali del Porto del Valle, l'attenzione alle funzioni legate all'attività della pesca*. In particolare il PS prevede la *realizzazione di servizi dedicati alla pesca professionale*, e la *dismissione delle attuali funzioni commerciali sulla banchina Toscana e contestuale rilocalizzazione della sezione dedicata alla pesca professionale*. In linea con quanto appena affermato il nuovo PRP prevede la ristrutturazione, l'ampliamento della banchina Toscana per l'uso delle attività di pesca la realizzazione di strutture e servizi della pesca e infine il mercato ittico già in corso d'opera.

Proseguendo nell'analisi delle coerenze tra gli obiettivi del PRP e quelli degli strumenti di pianificazione si approda alle previsioni di sviluppo dell'attività cantieristica. Tale attività, infatti, ha raggiunto, partendo dal livello artigianale e con strutture di dimensioni medie piccole, livelli di qualità molto alti.

Inoltre si sviluppa il settore industriale di rilevanza nazionale nel momento di crisi del settore delle costruzioni di unità a pesca, i maestri d'ascia si sono rivolti anche al settore di portistico.

Al proposito il PIT assume tra gli obiettivi strategici quello del completamento dell'area dei porti degli approdi turistici come rete di porti costieri attrezzati per la navigazione di porto, *comprensiva della cantieristica*.

In generale, è possibile affermare che tutti gli strumenti pianificatori presi in esame pongono in risalto il ruolo rivestito dal porto di Porto S. Stefano. La descritta concordanza di giudizio sul ruolo del Porto ha condotto alla generale condivisione, da parte di tutti gli strumenti di pianificazione indagati, dell'obiettivo del potenziamento e dell'organizzazione del porto.

9.2 Le coerenze "indirette"



L'analisi delle coerenze indirette focalizzerà l'attenzione sugli ultimi due obiettivi che il nuovo PRP si prefigge:

- Migliorare i collegamenti stradali con e nel porto, alleggerendo la pressione veicolare nella città;
- Realizzare un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una completa riconversione del waterfront cittadino nel rispetto delle linee di sviluppo previste dal piano regolatore urbanistico e attraverso un'opera di riqualificazione.

Quanto appena detto è sintetizzato in alcune righe delle disposizioni del PIT in cui si afferma che è forte la necessità, per la crescita del sistema della portualità turistica, di incentivare *l'adozione di attrezzature, servizi e parcheggi per le unità portuali turistiche, nonché la dotazione di eventuali collegamenti collettivi, concorrendo anche alla riqualificazione degli insediamenti esistenti, nonché la riqualificazione e ristrutturazione delle unità portuali esistenti, in rapporto al complesso delle attività portuali.*

La necessità di risolvere i problemi di congestione del traffico durante i mesi estivi, che il PRP si propone, conduce all'individuazione del primo "tema-obiettivo" delle coerenze "indirette" riguardante appunto *la riqualificazione del sistema stradale dell'Argentario (cfr. PTC)* e più nello specifico di Porto S. Stefano, in cui, nel PS, si sottolinea l'importanza di *riorganizzare la rete di viabilità locale e regolare il traffico urbano all'interno del centro urbano.*

In particolare nel PTC e nel PS, una delle possibili strade indicate per ottenere un miglioramento delle condizioni attuali del traffico connesso al porto ed una riqualificazione dell'intera area portuale, è quella che prevede lo sviluppo dei collegamenti marittimi ed il *riutilizzo della ferrovia dismessa di Orbetello Scalo - P.S. Stefano, quale corridoio infrastrutturale plurimodale con il relativo nodo scambiatore intermodale di Orbetello Scalo.*

Il PRP sottolinea che allo stato attuale Porto S. Stefano è collegata alla rete di comunicazione principale solo per mezzo della S.S. 40 che raggiunge la città propria all'ingresso orientale del porto del Valle nella zona dei cantieri. Inoltre anche la viabilità all'interno della città non è, al momento, del tutto soddisfacente.



Un'efficace soluzione è proposta nel PRP è quella dell'incentivazione sia del trasporto collettivo con bus navetta con partenza al nodo di scambi di S. Liberata ed arrivo diretto nella zona di traghetti, sia di nuovi servizi di trasporto pubblico marittimo ("barca-taxi") sempre con partenza dal nodo di scambi di S. Liberata (attrezzato con ampi parcheggi) ed arrivo al porto del Valle, così da consentire anche rapidi spostamenti via mare all'interno dello specchio acqueo portuale evitando lunghi percorsi veicolari pedonali lungo il perimetro del porto.

Come evidenziato, al fine di favorire l'intermodalità, la zona di S. Liberata costituirebbe un'area di interscambio, cioè avrebbe la funzione, come confermato anche dal PS, di « *portadi accesso» territoriale e circuisi collocan parcheggi, fermate per gli autobus ed attrezzature complementari di servizi destinate ad arricchire il ruolo urbanistico e territoriale del nodo* .

Il miglioramento e l'organizzazione della viabilità urbana e di quella interna alle aree di pertinenza portuale, in linea con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione e programmazione, si articola in più direzioni: dal trasferimento nell'avamposto del traffico passeggeri, alla realizzazione di aree pedonali (Piazza Candi), al ridimensionamento dei piazzali ed delle aree interne, alla realizzazione di parcheggi ed aree di sosta, *potenziando l'offerta pubblica privata nell'ambito urbano* , alla realizzazione di viabilità di servizio al porto.

Questi ed altri interventi riguardanti l'area cantiere, la zona pescatori, la darsena Arturo, la viabilità destinata al porto, la divisione dei flussi viari, saranno in grado di condurre alla *riorganizzazione della rete di viabilità locale ed alla regolazione del traffico urbano all'interno del centro urbano principale di Porto Santo Stefano*.

Un'ultima considerazione è rivolta all'ipotesi di progetto di deviare il breve tratto terminale del fossato del Campone in modo da sfruttare al meglio il piazzale dell'area cantieri. Questo intervento contribuirebbe a decongestionare il traffico locale nei periodi di punta. L'apparente incoerenza che potrebbe risultare dalla mancata previsione di interventi *di sostegno del suolo e di regimazione delle acque superficiali a protezione della viabilità di collegamento extraurbano (SS.440), trail*



porto del Valle e Poggio Calvello, così come indicato nel PS, è stata risolta prevedendo e proponendo nel presente Studio di Impatto Ambientale un approfondimento dello studio idrologico del fosso Camponella nella successiva fase progettuale.

Importanti anche le coerenze rilevate tra la proposta del PS di *riqualificazione di tutta la fascia compresa tra la banchina Candi, via Roma, il parcheggio S. Andrea e l'area della excava connessa alla riorganizzazione dello specchio acque del porto del Valle* e gli interventi in progetto nel nuovo PRP.

Il Piano Regolatore portuale ha quindi fornito lo spunto per caratterizzare una zona "limite" di territorio, confine ultimo tra terra e mare, luogo di tradizioni antiche, attraverso l'individuazione di nuove forme e la riorganizzazione di vecchie funzioni, con l'intento di allontanarsi dal temibile aspetto di un "garage" di barche.

L'intento della progettazione è stato quello di creare un luogo di convergenze, di desideri, piaceri e bisogni umani, sintesi concettuale di architettura e paesaggio, ruotando attorno ai concetti di armonia, spazialità, ordine e fusione tra natura e strutture.

La zona del Valle trasformata in approdo turistico, comprenderà una nuova "piazza" collegata con il centro cittadino e corredata da un'edilizia "leggera", che interrompa il meno possibile il godimento del bacino portuale e del mare antistante in linea con le previsioni del PS di *salvaguardia delle visuali panoramiche e con specifici vincoli da regolamentare in sede di Regolamento Urbanistico*.

Oltre alla piazza, l'altro elemento caratterizzante diventerà la strada; creare una *masse*, un percorso pedonale all'interno del porto e della città, attraverso il quale segnare il confine tra città e mare. Tale percorso pedonale e ciclabile che si snoda fuori e dentro le attività commerciali e nautiche contribuirà a *razionalizzare l'area commerciale di via Roma, con l'allargamento degli spazi pedonali*.

Nell'ottica della *riqualificazione e sviluppo delle strutture ricettive, all'interno dell'insediamento urbano principale e lungo la nuova viabilità di bordo urbano* il



progetto prevede la demolizione del fatiscente ristorante su palafitta esistente in mare alla radice della scogliera del molo Garibaldi e la successiva costruzione nelle immediate vicinanze sopra una nuova passeggiata pedonale.

In fine si conclude con un'ultima considerazione riguardante le sistemazioni a verde previste dal Piano e tese alla *riorganizzazione dei margini dell'insediamento di Porto Santo Stefano* da realizzarsi attraverso interventi di nuova edificazione e ricucitura del tessuto insediativo e chiamati a contribuire alla realizzazione dei corridoi ambientali di protezione del bordo urbano.

La volontà di piano consiste nella redazione di un progetto unitario che si inserisca in maniera continua e rilevante all'interno del porto individuando sia aree a verde attrezzato, intese come veri e propri giardini fruibili dalla cittadinanza, sia aree a verde di arredo con la funzione anche di costituire elementi di schermo al mascheramento dei parcheggi.

Conclusivamente, è possibile sottolineare che il Nuovo PRP, in ragione delle previsioni in esso contenute riguardanti il porto turistico, la riqualificazione delle aree di margine ad esso connesse e il nuovo percorso pedonale di lungomare, è rappresentabile come un insieme di interventi a diversa scala che nella loro globalità configurano una più generale azione di riqualificazione urbana e ambientale dei tessuti insediativi di fronte mare e di loro valorizzazione e fini turistici.