



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara

Presidente: Dott. Mario Sommariva
Segretario Generale: Ing. Federica Montaresi

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Mirko Leonardi

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MARINA DI CARRARA

CIG: 949570145B

LIVELLO

PRP

ELABORATO

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Redazione del Piano Regolatore Portuale:



Modellistica numerica di supporto:



ELABORATO NTA		SCALA		NS. RIF. NTA_V001- 20LUG2023_R9.DOCX	COMMESSA – NN. A4 MDC2023 - 28
DATA	REVISIONE	REDATTORE	CONTROLLO	APPROVAZIONE	
20 luglio 2023	01	VV	GI	EC	

A TERMINI DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETÀ DI QUESTO ELABORATO, CON DIVIETO DI RIPRODURLO,
ANCHE IN PARTE, O DI RENDERLO NOTO A TERZI SENZA LE NECESSARIE AUTORIZZAZIONI

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI MARINA DI CARRARA

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Luglio 2023

VERSIONE:	DESCRIZIONE:	PREPARATO:	APPROVATO:	DATA:
01	EMISSIONE	VV	EC	20 LUGLIO 2023
NOME FILE: NTA_V001-20LUG2023_R9.DOCX			DISTRIBUZIONE: RISERVATA	

Sommario

1	Obiettivi e finalità	4
2	Documenti che costituiscono il PRP	4
3	Ambito del Porto	5
4	Assetto analitico del Porto	6
5	Funzioni Ammissibili	6
6	Tipologie di mezzi marittimi e navi accoglibili.....	9
7	Attuazione, Disciplina e Flessibilità del Piano	10
8	Esecuzione delle opere	10
9	Reversibilità degli interventi	10
10	Definizioni degli interventi edilizi	11
11	Parametri ed indici edilizi	11
12	Interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente e nuove costruzioni.....	11
12.1	Opere minori non rilevanti – Attività edilizia libera	12
13	Riduzioni edilizie e premialità	12
14	Efficacia e validità	13
15	Varchi portuali.....	14
15.1	Varco Portuale Principale: il nuovo Varco Carrione (C1)	14
15.2	Altri varchi portuali	14
16	A - Area commerciale e logistica	15
16.1	Funzioni Ammissibili	15
16.2	Dimensionamento.....	15
16.3	Disciplina dell'Area	15
16.4	Norme particolari	16
17	B - Area industriale dei cantieri navali.....	16
17.1	Funzioni Ammissibili	16
17.2	Dimensionamento.....	16
17.3	Disciplina dell'Area	17
18	C - Area dei passeggeri e delle crociere	17
18.1	Funzioni Ammissibili	17
18.2	Dimensionamento.....	17
18.3	Disciplina dell'Area	18
18.4	Norme particolari	18
19	D – Area della pesca	18

19.1	Funzioni Ammissibili	18
19.2	Dimensionamento	18
19.1	Disciplina dell'Area	19
19.2	Norme particolari	19
20	E - Area dell'Approdo Turistico	19
20.1	Funzioni Ammissibili	20
20.2	Dimensionamento	20
20.3	Disciplina dell'Area	20
20.4	Norme particolari	20
21	F – Area dei servizi portuali	21
21.1	Funzioni Ammissibili	21
21.2	Dimensionamento	21
21.3	Disciplina dell'Area	21
21.4	Norme particolari	21
22	G - Area dell'edilizia demaniale	22
22.1	Funzioni Ammissibili	22
22.2	Dimensionamento	22
22.3	Disciplina dell'area	22
23	Parametri ed indici	22
24	Infrastrutture ed opere di difesa	24
25	Viabilità stradale e ferroviaria	25
26	Sostenibilità ambientale	26
27	Norma transitoria	26

DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI

AdSP	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
CSLLPP	Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
DEASP	Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale
PRP	Piano Regolatore del Porto di Marina di Carrara

CAPO 1. DISPOSIZIONI GENERALI

1 OBIETTIVI E FINALITÀ

Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Marina di Carrara (PRP), al quale le presenti Norme Tecniche di Attuazione (NTA) si riferiscono, costituisce ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994 il quadro di riferimento per la progressiva attuazione degli indirizzi strategici individuati nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) del Mar Ligure Orientale approvato con Deliberazione n. 624 del 17/07/2020 della Giunta della Regione Liguria.

Il PRP, insieme al previsto Rapporto Ambientale, viene preparato in un momento evolutivo della normativa, di cui l'ultimo atto è stata la sentenza della Corte costituzionale n. 6/2023 in merito al giudizio di incostituzionalità di alcuni aspetti dell'art. 5 della L.N. 84/94, nella sua ultima lettura, ma che soprattutto stabilisce definitivamente limiti chiari per il coinvolgimento e per le potestà di pianificazione degli Enti coinvolti. Una delle conseguenze dirette, dopo le ultime modifiche normative, è il depotenziamento del PRP come strumento urbanistico deputato alla soluzione della complessa interrelazione tra città e porto, demandando l'inquadramento della visione strategica di governo del territorio al solo DPSS.

Altra conseguenza è stata il sostanziale superamento delle ultime "Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2017, e per questo oggetto di prossima revisione. Da ciò la necessità di mutuare dai documenti pubblicati dal CSLPP almeno le logiche di approccio e i riferimenti effettivamente applicabili per la preparazione del Piano.

Secondo norma vigente, il PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo del sistema portuale, delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

Il PRP specifica l'ambito e l'assetto complessivo del porto e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il PRP, col Rapporto Ambientale che lo accompagna, crea le pre-condizioni per la messa a punto di una complessa politica ambientale finalizzata alla riduzione degli impatti sull'ambiente e, più specificamente, sul territorio retrostante, attuata anche attraverso un uso sostenibile dell'energia e la riduzione dei fabbisogni energetici, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER), la riduzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento acustico, la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, l'incentivazione della rete ferroviaria, l'incentivazione di applicazione di politiche orientate alla sostenibilità nella navigazione marittima, etc.

Il Piano Regolatore Portuale viene approvato ai sensi dell'art. 5, comma 2-bis, lett. c, della L. 84/1994 come in ultimo aggiornato dalla L.N. 9 novembre 2021, n. 156, come emendato dalla sentenza della Corte costituzionale n. 6 del 10 novembre 2022 - 26 gennaio 2023.

2 DOCUMENTI CHE COSTITUISCONO IL PRP

Il PRP di Marina di Carrara è costituito dai seguenti documenti:

A. RELAZIONE GENERALE

B. ELABORATI GRAFICI DI PIANO:

- | | |
|------------|--|
| tavola B.1 | Ambito del P.R.P.: planimetria sinottica |
| tavola B.2 | Aree e Funzioni delle aree portuali |

tavola B.3 Infrastrutture ed opere
tavola B.4 Intermodalità di trasporto

- C. C.1 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE (NTA)
C.2 NORME TECNICO GEOLOGICHE (NTG)

- D. ELABORATI INTEGRATIVI DI PIANO (senza valore normativo):
tavola D.1 Sezioni tipo delle opere di grande infrastrutturazione

ed è corredato dai seguenti ALLEGATI, che tuttavia non hanno valenza prescrittiva:

- E. ELABORATI DI DOCUMENTAZIONE:
elab. E.1 Quadro conoscitivo
tavola E.2.a Stralci cartografici: Carte nautiche
tavola E.2.b Stralci cartografici: I.G.M., C.T.R. e Ortofoto
tavola E.3a Stato di fatto
tavola E.3b Sezioni tipo opere marittime dello stato di fatto
tavola E.4 Stralci di mappa catastale interessati dal P.R.P.
tavola E.5 Stralci del POC del Comune di Carrara
tavola E.6 Inventario visuale
tavola E.7 Stato di attuazione del P.R.P. 1981, vigente
tavola E.8 Raffronto P.R.P. 1981 – Nuovo P.R.P.
tavola E.9 Raffronto Stato di Fatto – Nuovo P.R.P.
tavola E.10 Carta dei vincoli sovraordinati
- F. STUDI DI SETTORE:
elab. F.1 Studio dei traffici portuali
elab. F.2 Studio meteomarinario (Vol. 1 – Vol. 3)
elab. F.3 Studio modellistico di morfodinamica costiera per il porto di Marina di Carrara
elab. F.4 Studio dell'agitazione ondosa residua e dell'operatività portuale
elab. F.5 Studio della navigabilità con simulazioni di manovra delle operazioni di ingresso/uscita e accosto delle navi
- elab. F.6 Studio della verifica degli aspetti paesaggistici del PRP
elab. F.7 Valutazione del rischio archeologico dell'area interessata dal Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara
- G. RAPPORTO AMBIENTALE:
elab. G.1 Rapporto ambientale
elab. G.2 Sintesi non tecnica

3 AMBITO DEL PORTO

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) del Mar Ligure Orientale approvato con Deliberazione n. 624 del 17/07/2020 della Giunta della Regione Liguria ha individuato gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale.

Il DPSS inoltre ha ripartito gli ambiti portuali in aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città. Esso inoltre ha individuato i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario

e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché' gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

L'ambito del PRP rientra nella "Circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Marina di Carrara" definita dal D.M. del 06.04.1994 "Limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Marina di Carrara".

4 ASSETTO ANALITICO DEL PORTO

Il PRP disegna e specifica l'ambito e l'assetto delle aree portuali, individuati e delimitati nel DPSS, e individua analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Le funzioni ammesse sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3, dell'art. 5 della LN 84/94; esse sono:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

Nelle aree retroportuali, non presenti nel presente caso, possono essere ammesse attività accessorie alle suddette funzioni.

Per ciascuna delle *aree funzionali omogenee* individuate dal PRP, vengono analiticamente identificate le *destinazioni funzionali*, principali e secondarie, ivi ammesse.

Le aree funzionali omogenee previste nell'ambito delle aree portuali del PRP di Marina di Carrara sono:

- A – Area commerciale e logistica
- B – Area industriale dei cantieri navali
- C – Area dei passeggeri e delle crociere
- D – Area dell'approdo turistico
- E – Area della pesca

e, quali sedi di funzioni comuni deputate al funzionamento complessivo del porto operativo, le seguenti:

- F – Area dei servizi portuali
- G – Area dell'edilizia demaniale

Hanno una diversa identità, trasversale e prioritaria, le opere di grande infrastrutturazione, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94, e fra queste, in particolare, le opere foranee di difesa portuale, le banchine e i dragaggi di approfondimento dei fondali. Il completamento e l'adeguamento delle opere foranee, come previsto nel Piano Regolatore Portuale, essendo finalizzate alla maggiore sicurezza degli specchi acquei protetti, al fine del massimo utilizzo delle risorse effettivamente disponibili, può essere realizzato con progetti diversi che includano almeno la singola opera di grande infrastrutturazione e deve intendersi fase propedeutica e non necessariamente coincidente con le fasi di attuazione funzionale del PRP.

5 FUNZIONI AMMISSIBILI

Per le finalità dell'articolo precedente, nella specifica area funzionale deputata, secondo le indicazioni declinate nel prosieguo, possono essere svolte le seguenti funzioni:

- CO, funzione commerciale, per lo svolgimento delle seguenti attività:
 - operazioni portuali relative al packaging, movimentazione e stoccaggio di semilavorati e merci convenzionali, CO1
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari, CO2
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti alimentari, CO3
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti non chimici e petroliferi, CO4
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di carburanti per il rifornimento delle navi e dei mezzi marittimi e terrestri in generale, CO5
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci unitizzate incluse le merci containerizzate, CO6
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici, CO7
 - operazioni portuali relative all'assemblaggio, al packaging, movimentazione e stoccaggio di prodotti e semilavorati industriali, CO8
 - operazioni portuali relative all'assemblaggio, movimentazione e stoccaggio di parti e moduli impiantistici complessi, CO9
 - operazioni portuali relative a movimentazione e sosta di rotabili gommati e su ferro, di veicoli e mezzi di qualunque natura per la movimentazione delle merci, CO10
 - manufatti, recinzioni, installazioni, impianti e attività relative alla security portuale, CO11
 - operazioni portuali relative a movimentazione e imbarco delle merci pericolose, secondo Ordinanza n. 57 del 15/06/2022, CO12
 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci non ricomprese nelle categorie di cui sopra, per periodi di tempo limitati e prestabiliti, con esclusione dei prodotti petroliferi, CO13
 - operazioni portuali relative alle navi commerciali, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ai mezzi coinvolti e ai passeggeri ove ammessi in relazione alla tipologia di traffico, inclusi transito e sosta, CO14

- CN, funzione industriale, per lo svolgimento delle seguenti attività:
 - attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento delle strutture offshore, delle navi e dei mezzi marittimi, refitting, alaggio e varo, CN1
 - attività commerciali e di rappresentanza, CN2
 - attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, CN3

- PA, funzione passeggeri, per lo svolgimento delle seguenti attività:
 - operazioni portuali relative alle navi Ro-Ro e Ro-Ro PAX, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ai mezzi rotabili, ai passeggeri, PA1
 - operazioni portuali relative alle piccole navi veloci, aliscafi, idrovolanti, taxi del mare, metropolitane del mare, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ed ai passeggeri, PA2

- servizi commerciali, turistici e informativi, PA3
 - attività culturali e divulgative aperte anche al pubblico, PA4
 - attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, PA5
- CR, funzione crocieristica, per lo svolgimento delle seguenti attività:
- operazioni portuali relative alle navi da crociera, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ai passeggeri ed ai mezzi coinvolti inclusi transito e sosta, CR1
 - attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, CR2
 - servizi commerciali, turistici e informativi, CR3
 - attività culturali e divulgative aperte anche al pubblico, CR4
- DN, funzione turistica nautica e diportistica, per lo svolgimento delle seguenti attività:
- operazioni portuali per la nautica da diporto, con tutti i servizi alla barca, all'utente, connessi e complementari, DN1
 - operazioni portuali per super e mega yacht, con tutti i servizi specifici per la loro gestione e operatività, DN2
 - operazioni portuali per la nautica sociale e servizi connessi, DN3
 - operazioni portuali per il charter nautico (locazione e noleggio) e servizi connessi, DN4
 - operazioni portuali per le unità da diporto che offrano servizi a pagamento (diving, escursioni, piccole crociere, noleggi per pesca sportiva, e attività dirette alla fruizione ludica del mare), DN5
 - manutenzione, riparazione e rimessaggio (anche a terra, compreso dry stack storage), alaggio e varo, DN6
 - scuole di avviamento alla nautica ed agli sport nautici, DN7
 - Yacht Club e Club House, DN8
 - servizi commerciali, turistici e informativi, DN9
 - attività culturali e divulgative aperte anche al pubblico, DN10
 - attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, DN11
- PS, funzione peschereccia, per lo svolgimento delle seguenti attività:
- Operazioni portuali connesse alle attività di pesca professionale, PS1
 - Attività di pescaturismo e ittiturismo, PS2
 - Attività di vendita all'ingrosso ed al dettaglio prevalentemente di pescato e di prodotti derivati dalla pesca, PS3
 - Servizi al naviglio, al pescato, ai pescatori e alle loro associazioni e ai loro clienti, PS4.
 - Attività di ricerca scientifica, formazione e divulgazione connesse alla conoscenza del mare, laboratori e centri di ricerca, PS5
 - attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, PS6
- SP, servizi portuali per lo svolgimento delle seguenti attività:

- Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità di Sistema Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi portuali e di interesse generale), SP1
- Servizi di sicurezza e controllo (compresi ormeggi imbarcazioni delle forze di Polizia e dei Corpi dello Stato), SP2
- Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, raccolta e trattamento acque reflue, di sentina e rifiuti solidi delle navi), SP3
- IT, impiantistica tecnologica portuale, inclusa la distribuzione dei servizi a rete con i relativi edifici e manufatti:
 - impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica (compresa l'elettificazione degli ormeggi)
 - impianti di raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti portuali (ai fini del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico delle navi)
 - impianti idrico-sanitari, antincendio, di raccolta/trattamento acque meteoriche
 - impianti tecnologici e informatici
 - impianti di security portuale (ai fini del Piano di Sicurezza del porto e della normativa di security)
 - impianti per l'utilizzo di cold-ironing, FER, GNL, idrogeno

Le funzioni ammissibili comprendono le *“attività ad esse connesse e collegate”* e i relativi *“servizi complementari”* quali:

- a. esecuzione di opere di ausilio alla navigazione, all'ormeggio e all'operatività portuale dell'area (briccole, duchi d'Alba e strutture simili).
- b. attività direzionali, economiche, commerciali, amministrative e di controllo;
- c. attività scientifiche, di ricerca e di formazione culturale e professionale;
- d. attività emergenziali, sanitarie e di protezione civile (attività di ormeggio e imbarco/sbarco relativo alle navi anche in seguito a operazioni SAR – Search and Rescue);
- e. attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi;
- f. viabilità portuale, su gomma e su ferro, e impiantistica connessa;
- g. parcheggi pertinenziali dell'area, eventualmente distinti e dedicati per tipologia di traffico;
- h. aree di ricarica dei mezzi a motorizzazione elettrica;
- i. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi (agenzie di servizio alle persone, sportelli postali e bancari, uffici di promozione del territorio);
- j. attività di ristoro;
- k. servizi di mensa;
- l. servizi igienici;
- m. residenziale e servizi connessi (alloggi di servizio).

6 TIPOLOGIE DI MEZZI MARITTIMI E NAVI ACCOGLIBILI

La tipologia dei mezzi marittimi e delle navi, accoglibili in porto, è quella utilizzata dagli armatori per lo svolgimento delle funzioni ammissibili nelle relative aree operative portuali. I mezzi e le navi devono rispettare le prescrizioni normative e rispondere ai requisiti generali di igiene e sicurezza per gli equipaggi, per i passeggeri, nonché della sicurezza della navigazione in

generale e in particolare in fase di accesso, manovra, ormeggio e svolgimento delle operazioni portuali.

Il PRP è stato disegnato e verificato per le navi di progetto indicate negli elaborati di piano, le cui caratteristiche, nell'operatività corrente, potranno essere oggetto di deroga a insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima.

7 ATTUAZIONE, DISCIPLINA E FLESSIBILITÀ DEL PIANO

Il PRP si attua con azioni di intervento e progetti, compatibili e coerenti, inclusi nel Piano Operativo Triennale di cui all'art. 9, comma 5, lett. b), della L. 84/94.

Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale, come previsto all'art. 5, c. 5 della L.N. 84/94 (Adeguamenti Tecnico Funzionali).

Ai fini della necessaria flessibilità del PRP per la migliore risposta alle rapide evoluzioni dei mercati e dei traffici di riferimento, viene disposto quanto segue:

- Scostamenti dei confini tra aree funzionali adiacenti, e delle relative linee di banchina, che siano contenuti entro 20 (venti) m sono da intendere compatibili con le previsioni del PRP e non costituiscono ad alcun titolo varianti o adeguamenti tecnico-funzionali dello stesso.
- La configurazione planimetrica e le caratteristiche delle opere marittime previste dal PRP, che definiscono il contorno bagnato del porto (dighe di protezione, imboccature, banchine), verrà definita in sede di progettazione delle opere, anche con limitati scostamenti che non alterino significativamente l'assetto del PRP, tenendo conto dei requisiti di navigabilità e di sicurezza della navigazione, delle esigenze di protezione dal moto ondoso e di riduzione dell'agitazione residua negli specchi acquei, della funzionalità degli accosti e dei retrostanti piazzali operativi e della sostenibilità ambientale.

8 ESECUZIONE DELLE OPERE

L'esecuzione delle opere nel porto da parte dell'AdSP del Mar Ligure Orientale viene effettuata come disposto dall'art. 5, c. 5bis, della L. 84/1994. È il caso di evidenziare in particolare che l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Per l'esecuzione delle opere nel porto, sia da parte dell'AdSP-MLOr sia da parte dei privati, nonché per l'attività edilizia dei privati sulle aree demaniali, oltre alle presenti NTA, si applicano anche le Norme Tecnico Geologiche (NTG) e i relativi elaborati grafici, nel rispetto delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività, per quanto applicabili.

9 REVERSIBILITÀ DEGLI INTERVENTI

Per la distinzione tra manufatti di "facile rimozione" e di "difficile rimozione" sul demanio marittimo, si fa riferimento al parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 21/09/2011, n. prot. 84/2011 e alla normativa vigente in materia.

10 DEFINIZIONI DEGLI INTERVENTI EDILIZI

In ossequio all'art. 5, c. 2 ter, della LN 84/94, per cui Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza, ai fini di esclusiva omogeneizzazione, le definizioni degli interventi edilizi, ai soli fini amministrativi, saranno quelle riportate all'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380.

In tutte le aree funzionali omogenee previste nell'ambito delle aree portuali del PRP è ammesso il cambio di destinazione d'uso per una parte o per intero degli edifici e dei manufatti (ad esempio: da produttivo a uffici o, viceversa, da uffici a produttivo) purché coerente con l'attività svolta e con la funzione dell'area e purché in linea con le norme urbanistiche ed edilizie vigenti. Le norme tecniche edilizie di riferimento, comprese le norme igienico sanitarie e quelle sulla sicurezza, sono prioritariamente quelle statali.

11 PARAMETRI ED INDICI EDILIZI

I parametri e indici edilizi riportati in queste NTA sono quelli esplicitati nel "Quadro delle definizioni uniformi", di cui all'"Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e i Comuni concernente l'adozione del regolamento edilizio-tipo di cui all'articolo 4, comma 1- sexies del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380. (Rep. Atti n. 125/CU)" del 20 ottobre 2016, pubblicata su G.U.R.I. S. g. n. 268 del 16/11/2016.

Gli indici edilizi riportati nelle presenti NTA devono intendersi sempre riferiti alla superficie complessiva dell'intera area funzionale interessata e non ai singoli lotti.

12 INTERVENTI DI RECUPERO DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE E NUOVE COSTRUZIONI

In riferimento al precedente art. 10, gli interventi edilizi consentiti nelle aree funzionali previste dal PRP sono:

- recupero del patrimonio edilizio esistente (manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia (compresa demolizione e ricostruzione, anche delocalizzata)
- nuove costruzioni.

Gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente, quando riferiti non a singole unità edilizie ma all'intero fabbricato, dovranno contemplare espressamente il miglioramento qualitativo edilizio ed architettonico, oltre tener conto di soluzioni rivolte al contenimento energetico (materiali, impianti, protezione dell'involucro edilizio, utilizzo di fonti energetiche rinnovabili) e alla sostenibilità ambientale in generale (soluzioni ecocompatibili, materiali con costo complessivo del ciclo di vita più basso).

In funzione delle previsioni per ogni singola area funzionale, possono essere consentiti interventi di nuova edificazione, nel rispetto delle volumetrie previste dal Piano, e dei seguenti principi generali:

- al fine di garantire le prospettive città/porto e quindi il recupero delle visuali paesaggistiche da e verso la costa, saranno privilegiate le proposte costruttive di volumi con rapporti di forma e disposizioni planimetriche che prevedano la dimensione maggiore disposta perpendicolarmente alla linea di riva.
- In particolare, nelle aree:

- “C – Passeggeri e crociere”
- “E – Approdo turistico”
- “G – Edilizia demaniale”

dovrà essere garantita alta qualità architettonica, estetica e dei materiali utilizzati. Gli Uffici preposti alle tutele di legge per questa finalità, potranno approvare progetti anche in deroga rispetto alla relativa disciplina dell’area funzionale, se adeguatamente motivata da alta qualità architettonica e impiego dei criteri di sostenibilità ambientale.

12.1 Opere minori non rilevanti – Attività edilizia libera

Sono consentite le opere minori non rilevanti, ovvero attività di edilizia libera quelle ricomprese all’art. 6 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, come di seguito esplicitate e integrate:

- recinzioni non prospettanti su pubbliche vie e/o piazze;
- manufatti impiantistici di modeste dimensioni (massimo 100 m³);
- manufatti di facile rimozione;
- gli interventi di manutenzione ordinaria di cui all’art. 3, comma 1, lett. a) del DPR 380/2001;
- gli interventi volti all’eliminazione di barriere architettoniche che non comportino la realizzazione di rampe o di ascensori esterni, oppure di manufatti che non alterino la sagoma dell’edificio;
- le opere temporanee per attività di ricerca nel sottosuolo che abbiano carattere geognostico;
- gli interventi di manutenzione straordinaria consistenti in opere e modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti, anche strutturali, dei manufatti, sempre che non alterino i volumi e le superfici del singolo manufatto; detti interventi di manutenzione straordinaria non possono comportare mutamenti della destinazione d’uso;
- lo spostamento di pareti interne, nonché le opere e le modifiche necessarie per realizzare ed integrare i servizi igienico sanitari e tecnologici, sempre che tali interventi non riguardino le parti strutturali del manufatto, non alterino i volumi e le superfici del singolo manufatto, non comportino modifiche della destinazione d’uso;
- le opere stagionali e quelle dirette a soddisfare obiettive esigenze, contingenti e temporanee, purché destinate ad essere immediatamente rimosse al cessare della temporanea necessità e, comunque, entro un termine non superiore a centottanta giorni comprensivo dei tempi di allestimento e smontaggio del manufatto, previa comunicazione di avvio dei lavori all’AdSP;
- le aree ludiche senza fini di lucro e gli elementi di arredo delle aree pertinenziali degli edifici;
- tutti i lavori di manutenzione o rifacimento di pavimentazione su piazzali portuali e banchine del porto operativo ivi compresa la realizzazione di intercapedini interamente interrati e non accessibili, vasche di raccolta/trattamento delle acque, volumi tecnici interrati e locali tombati consimili;
- altri interventi assimilabili a quelli sopra indicati.

13 RIDUZIONI EDILIZIE E PREMIALITÀ

Il PRP vuole incentivare la progressiva razionalizzazione e qualificazione degli spazi per il miglioramento paesaggistico. Tali azioni sono volte al potenziamento delle viste prospettiche città/porto, in modo tale da lasciare apprezzabile il rapporto visivo con le attività portuali.

Al fine di incentivare la riduzione delle attuali volumetrie prospettanti sulla via Cristoforo Colombo, è ammessa la demolizione e la ricostruzione delocalizzata con incremento di superficie utile lorda fino al 25% (venticinque per cento) qualora venga migliorata la qualità

architettonica, estetica e la sostenibilità. Verranno preferite nuove configurazioni dei volumi edilizi con cui vengano dimostrabilmente migliorate le prospettive città-porto.

14 EFFICACIA E VALIDITÀ

Le presenti NTA prevalgono su qualunque altro elaborato del PRP. Per tutto ciò che non sia stabilito e/o specificato nella presente NTA valgono le pertinenti disposizioni normative dello Stato.

Con la delibera di adozione da parte del Comitato di Gestione, il Piano Regolatore Portuale entra in regime di salvaguardia; dalla data della suddetta delibera fino alla definitiva approvazione del Piano potranno essere realizzate solo quelle opere che siano previste sia dal PRP vigente del 1981 e dai successivi adeguamenti tecnico-funzionali che dal presente PRP in corso di definitiva approvazione.

Le funzioni eventualmente presenti ma non espressamente indicate tra quelle ammissibili per quell'area funzionale sono da considerarsi espletabili in regime di transitorietà. Per tali funzioni sono ammessi gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi di Piano.

Gli assetti transitori in seguito alla progressiva attuazione del piano verranno puntualmente definiti, nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi dell'Autorità di Sistema Portuale.

Il Piano non perde efficacia giuridica fino al momento dell'introduzione di specifiche disposizioni di legge che ne modifichino o ne annullino l'efficacia, ovvero sino all'approvazione di un nuovo piano regolatore portuale, o strumento analogo.

CAPO 2. DISPOSIZIONI SPECIFICHE

Le disposizioni del presente Capo sono articolate con riferimento alle aree funzionali omogenee in cui è stato definito l'ambito del porto operativo, indicate graficamente nella tavola "B.2 – Funzioni dell'Ambito del PRP".

L'ambito delle aree del porto operativo comprende il bacino storico del porto di Marina di Carrara, e l'ampliamento ad est fino alla foce del Torrente Carrione. Esso è articolato in sette aree funzionali omogenee, riconducibili alle attività portuali previste.

15 VARCHI PORTUALI

15.1 Varco Portuale Principale: il nuovo Varco Carrione (C1)

Obiettivo strategico per la funzionalità e la sostenibilità del PRP è rappresentato dal nuovo varco portuale principale denominato "Varco Carrione (C1)".

Il Varco Carrione (C1), è destinato a gestire un volume di traffico differenziato consentendo il rapido collegamento col viale Zaccagna, con la finalità di minimizzare situazioni e momenti di congestione del traffico sia all'interno del porto che lungo la viabilità urbana a ridosso del varco.

I *gates* di accesso dovranno essere specializzati ad accogliere diverse tipologie di flussi, ed esemplificativamente:

- flussi relativi a merci destinate al mercato Europeo, sottoposte a controlli veloci ma con ingente flusso veicolare;
- flussi relativi a merci destinate a mercati extra Unione Europea, di minore impatto veicolare, ma sottoposta a controlli di più lunga durata;
- flussi relativi al trasporto dei passeggeri e dei crocieristi;
- flussi relativi a veicoli per le utenze, l'operatività ed i servizi del porto;
- flussi relativi alle imbarcazioni (da diporto, da pesca, ecc.) di grandi dimensioni;
- flussi relativi alle costruzioni e manutenzioni.

La superficie coperta del Varco Carrione, destinata alla costruzione dell'edificio e dei *gates* specializzati e dei manufatti necessari per espletare le diverse tipologie e competenze dei controlli (controlli doganali, di security, di frontiera, sanitari, ecc.), è inclusa nella superficie lorda da destinare a nuova edificazione.

15.2 Altri varchi portuali

Gli ulteriori varchi portuali sono:

- Varco di Ponente del porto (C2)

Esso fornirà l'accesso alle aree sulla Banchina Chiesa "C - Passeggeri e crociere" e "E1 - Approdo turistico".

- Varchi C3 e C4

Serviranno l'area "B - Cantieri navali".

- Varchi C5 e C6

Serviranno le aree prospicienti viale Cristoforo Colombo, "E2 - Approdo turistico" e "D - Pesca e pescaturismo" anche per i flussi relativi alle imbarcazioni (da diporto, da pesca, ecc.) di piccole e medie dimensioni.

- Varco secondario di Levante

L'attuale Varco di Levante (ubicato su Viale da Verrazzano di fronte alla banchina Fiorillo) sarà normalmente chiuso, e verrà aperto in occasione di situazioni eccezionali, anche di tipo operativo, e di emergenze. Tale varco potrà eventualmente essere utilizzato anche per l'accessibilità in sicurezza di pedoni e autovetture.

16 A - AREA COMMERCIALE E LOGISTICA

L'area si estende sulla Banchina Buscaioli, sulla Banchina Fiorillo e sul Piazzale Città di Massa, come vengono risagomati dal PRP, nonché sulla nuova Banchina di Levante, a ridosso del nuovo molo di sottoflutto portuale.

Il previsto ampliamento e la rettifica/risagomatura delle banchine esistenti vengono disegnati al fine di creare una moderna e funzionale piattaforma logistica con maggiori possibilità di accosto per navi cargo e RO-RO e adeguati spazi operativi.

16.1 Funzioni Ammissibili

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area A sono:

- CO, funzione commerciale, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

16.2 Dimensionamento

superficie complessiva dell'area	m ²	275.900
fondali minimi all'accosto del Bacino di Ponente	m	11
fondali minimi all'accosto del Bacino di Levante	m	12
lunghezza complessiva accosti	m	1.675
quota del piano di banchina sul livello medio mare	m	2,5

16.3 Disciplina dell'Area

Gli interventi e le concessioni demaniali marittime dovranno verificare la compatibilità e la coerenza delle diverse attività previste e delle loro esigenze con le funzioni ammissibili per l'area. Andranno attuate le soluzioni più efficaci per mitigare effetti non desiderati tra diverse operazioni portuali e attività adiacenti.

I parametri e gli indici edilizi di riferimento per l'area sono riportati al successivo Art. 23 "Parametri ed indici".

Per la determinazione della superficie lorda da destinare alle nuove costruzioni si è tenuto conto dei manufatti esistenti alla data dell'adozione del Piano Regolatore Portuale.

Gli indici devono intendersi riferiti complessivamente all'intera Area "A – Commerciale e Logistica".

16.4 Norme particolari

L'altezza massima prescritta per gli edifici sarà derogabile nel caso di esigenza di attrezzature portuali specifiche e volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne, torri faro e simili, e fatte salve diverse e particolari motivazioni adeguatamente giustificate e argomentate in fase progettuale.

La viabilità ed il tracciato ferroviario verranno definite in sede di progettazione d'area o dello specifico intervento ai sensi del successivo Art. 25.

La pavimentazione delle banchine dovrà essere adatta e meccanicamente dimensionata per il tipo di traffico e di merce previsti, come altresì per lo stoccaggio temporaneo e la movimentazione/imbarco/sbarco di "informi" (blocchi lapidei, massi lapidei per scogliere, scaglie lapidee, ecc.), di tout-venant di cava, di moduli impiantistici complessi, di pezzi speciali, di prodotti siderurgici.

17 B - AREA INDUSTRIALE DEI CANTIERI NAVALI

L'area funzionale dedicata alle attività industriali della cantieristica navale corrisponde a quella a suo tempo destinata ai "Nuovi Cantieri Apuania", divenuta poi sede di affermato cantiere per le navi maggiori da diporto attualmente operativo.

Vi si accede attraverso i varchi dedicati su Viale Cristoforo Colombo (C3 e C4), in considerazione della necessaria flessibilità ed esigenze di gestione dell'afflusso misto (maestranze, mezzi e rappresentanza).

Sono consentite tutte le attività industriali della cantieristica navale specializzata e preferibilmente complementari nei servizi offerti, rivolte ai mezzi navali ed alle strutture off-shore (refitting, grande carpenteria, manutenzione e costruzione di imbarcazioni e navi commerciali, pescherecce e da diporto, allestimenti industriali e speciali, alaggio e varo, ecc.). Sono naturalmente ammessi i servizi complementari, commerciali e formativi, connessi a tali attività.

17.1 Funzioni Ammissibili

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area B sono:

- CN, funzione industriale, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

17.2 Dimensionamento

superficie complessiva dell'ambito	m ²	82.200
fondali minimi all'accosto	m	5
lunghezza complessiva degli accosti	m	755
quota del piano di banchina sul livello medio mare	m	n.d.

17.3 *Disciplina dell'Area*

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici devono intendersi riferiti complessivamente all'intera Area "B – Industriale dei Cantieri Navali".

18 **C - AREA DEI PASSEGGERI E DELLE CROCIERE**

L'area destinata prevalentemente al traffico passeggeri e crocieristico si sviluppa sulla Banchina Talierno, come risagomata dal PRP.

Per tale area il Piano designa un accosto per le navi da crociera e la possibilità di ormeggio in testata, temporaneo e occasionale, per piccole navi veloci, idrovolanti ed aliscafi.

L'accesso all'area avverrà attraverso il varco C2, direttamente connesso col centro urbano di Marina di Carrara.

18.1 *Funzioni Ammissibili*

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area C sono:

- CR, funzione crocieristica, con le attività ivi descritte.
- PA, funzione passeggeri, limitatamente alle seguenti attività temporanee e occasionali:
 - o operazioni portuali relative alle navi Ro-Ro e Ro-Ro PAX, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ai passeggeri e ai mezzi rotabili, PA1
 - o operazioni portuali relative alle piccole navi veloci, aliscafi, idrovolanti, taxi del mare, metropolitane del mare, con tutti i servizi ai mezzi marittimi, agli equipaggi, ed ai passeggeri, PA2.
 - o attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, PA5
- DN, funzione turistica nautica e diportistica, limitatamente alle seguenti attività temporanee e occasionali:
 - o operazioni portuali per super e mega yacht, con tutti i servizi specifici per la loro gestione e operatività, DN2
 - o operazioni portuali per il charter nautico (locazione e noleggio) e servizi connessi, DN4
 - o attività di security portuale coi relativi manufatti, recinzioni, installazioni e impianti, DN11
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

18.2 *Dimensionamento*

superficie complessiva dell'area	m ²	59.650
fondali minimi all'accosto (vedi tavola B.2)	m	11 / 12

lunghezza complessiva degli accosti	m	791
quota del piano di banchina sul livello medio mare	m	2,5

18.3 *Disciplina dell'Area*

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici si intendono applicati complessivamente all'intera Area "C – Passeggeri e Crociere". L'altezza massima dei nuovi edifici potrà essere derogata per particolari esigenze adeguatamente argomentate di natura architettonica o tecnico-funzionale.

18.4 *Norme particolari*

Gli interventi prevedranno quanto necessario per la separazione, anche in via provvisoria, delle aree dedicate per la security portuale (ISPS Code), nonché soluzioni e accorgimenti per la migliore configurazione della viabilità portuale al fine di cogliere gli specifici livelli prestazionali, qualitativi e di servizio propugnati dal PRP.

Possono essere realizzati uno o più edifici polifunzionali destinati, anche non esclusivamente, a Stazione Marittima e Terminal Crociere, al fine del maggiore livello di utilizzazione e nel rispetto delle norme che regolano le funzioni principali dell'area, utilizzabili per ospitare sale da spettacoli e da concerto, convegni/congressi, esposizioni, teatri, auditorium e attività varie (culturali, divulgative, ecc.) destinate al turismo e all'aggregazione sociale, inclusi i relativi servizi (servizi commerciali, turistici e informativi, ecc.).

Nell'Area C, nel rispetto delle normative vigenti, sarà possibile l'allocazione di una elisuperficie occasionale.

19 **D – AREA DELLA PESCA**

La seppur numericamente limitata flotta peschereccia di Marina di Carrara, storicamente sempre presente, occupa un segmento della Banchina Buscaiol. In banchina, affacciatisi agli ormeggi, troveranno luogo le volumetrie da destinare a spogliatoi e servizi igienici, depositi per attrezzi, celle frigo e locali per le associazioni e per la vendita all'ingrosso ed al dettaglio del pescato.

L'area adiacente agli ormeggi sarà accessibile esclusivamente dagli operatori addetti dal Varco C6.

19.1 *Funzioni Ammissibili*

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area D sono:

- PS, funzione pesca, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

19.2 *Dimensionamento*

superficie complessiva dell'area	m ²	3.075
fondali minimi al piede di banchina	m	5
lunghezza complessiva degli accosti	m	318

quota del piano di banchina sul livello medio mare m 1,5

19.1 *Disciplina dell'Area*

Gli interventi prevedranno specifiche soluzioni per la delimitazione e la separazione fisica dell'area rispetto alle altre.

La gestione delle aree e dei manufatti deve essere improntata al decoro ed al rispetto delle norme di igiene e sicurezza. L'Autorità marittima potrà disporre regolamenti specifici per lo svolgimento delle attività e gli usi consentiti.

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici si intendono applicati complessivamente all'intera Area "D – Pesca".

19.2 *Norme particolari*

Le porzioni del capannone attualmente esistente delimitano la cubatura massima consentita per l'area.

Saranno consentiti interventi edilizi di sostituzione/ristrutturazione che prevedano edifici a due piani fuori terra (piano terra e piano primo). I fronti su via Cristoforo Colombo saranno preferibilmente porticati, al fine di favorire le prospettive da terra verso mare.

Altresì sono incentivati interventi per il miglioramento architettonico, l'adeguamento strutturale, energetico e funzionale.

20 **E - AREA DELL'APPRODO TURISTICO**

L'approdo turistico di Marina di Carrara viene previsto, nel rispetto della storicizzazione e della consuetudine, nell'area occupata attualmente dal Club Nautico (sub-area **E2**), con il dovuto riordino e razionalizzazione dell'offerta di servizi agli armatori, agli utilizzatori ed alle barche (natanti, imbarcazioni e navi da diporto).

Per meglio rispondere alla differenziazione dei traffici diportistici, cogliendo anche l'opportunità offerta dalla presenza di servizi specifici forniti dagli attuali cantieri navali rivolti al segmento dei maxi-yacht, l'area è stata implementata con una risagomatura per il banchinamento da radicare alla adiacente banchina Buscaioli (sub-area E2).

Gli elaborati grafici del PRP, relativamente all'approdo turistico, rappresentano una possibile configurazione delle opere di delimitazione degli specchi acquei che dovrà essere definita in successiva sede progettuale, e pertanto la stessa deve considerarsi indicativa, tenendo in opportuno conto le seguenti invarianti e precisazioni:

- la sub-area E1 sarà prevalentemente destinata a imbarcazioni e navi da diporto;
- la sub-area E2 sarà prevalentemente destinata a natanti e imbarcazioni da diporto;
- relativamente alla sub-area E1, i confini e le banchine potranno, discostarsi da quelli disegnati nella tavola B.2. del PRP entro i limiti di cui all'Art. 7;
- gli specchi acquei potranno essere attrezzati con pontili galleggianti;
- devono essere previsti spazi per il rimessaggio a terra (*dry stack storage*);
- devono essere previste facilities a servizio delle attività nautiche esistenti nel territorio: in particolare nella sub-area E2 sono previsti lo scalo di alaggio e varo (anche con travel lift) e spazi per esposizione, vendita e manutenzione delle imbarcazioni;
- la nautica sociale verrà ospitata nelle sub-aree E1 ed E2: l'alaggio ed il varo potrà avvenire anche con idonei specifici mezzi meccanici, nel rispetto della sicurezza e del decoro.

L'area è prevalentemente destinata a tutte le attività e ai servizi per la nautica da diporto, alla formazione ed alla divulgazione della cultura del mare e dell'ambiente, all'ecoturismo, alle scuole nautiche, agli sport nautici e al tempo libero connesso alla fruizione del mare.

Nelle successive fasi di progettazione si potrà fare riferimento, per quanto applicabili, ai dettami del Decreto interministeriale del 14/04/1998 e alle linee guida emanate dal PIANC o da altri organismi riconosciuti a livello internazionale.

20.1 Funzioni Ammissibili

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area E sono:

- DN, funzione diporto, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

20.2 Dimensionamento

Superficie complessiva dell'area E	m ²	49.900
Superficie della sub-area E1	m ²	29.000
Superficie della sub-area E2	m ²	20.900
Fondali minimi	m	5
Lunghezza complessiva degli accosti	m	900
Quota del piano di banchina sul livello medio mare	m	1,5 - 2,5

20.3 Disciplina dell'Area

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici si intendono applicati complessivamente all'intera Area "E – Approdo turistico".

20.4 Norme particolari

Area prettamente riservata agli armatori e ai loro ospiti, ai diportisti, agli utenti ed ai servizi ad essi riservati che interessa gli specchi acquei e le banchine portuali.

Tale area presenta esigenze specifiche di privacy e di sicurezza; pertanto, in successiva sede progettuale queste andranno tenute in considerazione adottando soluzioni idonee.

Nelle prospettive città-porto le nuove costruzioni di edifici e capannoni dovranno essere concepite e disposte in modo tale da garantire la massima ampiezza visuale libera verso mare. Deve essere garantita l'alta qualità architettonica, costruttiva e la sostenibilità ambientale.

Dovranno essere contemperati spazi e servizi adeguati alla nautica sociale, nonché attrezzature e soluzioni specifiche per diportisti diversamente abili.

L'altezza massima degli edifici può essere derogata per gli interventi di significativa valenza architettonica e per le esigenze relative alla realizzazione di torri di controllo, manufatti per la cantieristica nautica e per il rimessaggio a terra.

La realizzazione volumi ipogei, come di parcheggi interrati, non incide sulla quantificazione del rapporto di copertura, sia sulla banchina di riva sia sui moli e sugli eventuali sporgenti previsti.

21 F – AREA DEI SERVIZI PORTUALI

L'area comprende:

- la sub-area F1, ubicata sulla parte terminale del nuovo molo di sottoflutto, in testa alla nuova Banchina di Levante;
- la sub-area F2, ubicata nel tratto terminale del molo di sopraflutto.

L'area è riservata all'ormeggio e all'operatività dei mezzi dei Corpi dello Stato (Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, etc.) e delle società che svolgono servizi ancillari alla navigazione e servizi di interesse generale (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, servizio di rifornimento idrico, bunkeraggio, raccolta rifiuti dalle navi, pulizia degli specchi acquei, ecc.). Occasionalmente potrà essere ormeggiato naviglio deputato ad attività di ricerca scientifica e mezzi della protezione civile per attività specifiche.

21.1 Funzioni Ammissibili

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area F sono:

- SP, servizi portuali, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5.

21.2 Dimensionamento

Superficie complessiva dell'area F	m ²	20.350
Superficie della sub-area F1	m ²	10.100
Superficie della sub-area F2	m ²	10.250
Fondali minimi	m	12
Lunghezza complessiva degli accosti	m	612
Quota del piano di banchina sul livello medio mare	m	1,5 - 2,5

21.3 Disciplina dell'Area

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici si intendono applicati complessivamente all'intera Area "F – Servizi Portuali".

21.4 Norme particolari

Nella sub-area F1, nel rispetto delle normative vigenti, sarà possibile l'allocazione di una elisuperficie occasionale.

22 G - AREA DELL'EDILIZIA DEMANIALE

Si sviluppa a ovest della via A. Salvetti a ridosso del varco C2. Qui sorgono gli edifici dell'Ufficio Territoriale di Marina di Carrara dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, della Sezione Operativa Territoriale di Marina di Carrara dell'Agenzia delle Dogane di Pisa e della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara e relativi alloggi del personale che potranno ospitare all'occorrenza altri uffici amministrativi. Vi si svolgono le funzioni amministrative e operative di riferimento dell'ambito portuale, oltre ad ospitare gli uffici di Polizia marittima, del locale per il controllo di security al varco, del locale della Guardia di Finanza per i controlli doganali al varco dei mezzi e delle merci ed i principali servizi e attività connessi.

22.1 Funzioni Ammissibili

In riferimento al precedente Art. 5, le funzioni ammesse nell'Area G sono:

- SP, servizi portuali, con le attività ivi descritte.
- IT, impiantistica tecnologica portuale, con le attività ivi descritte e quanto ivi incluso.

Le funzioni ammesse comprendono altresì le relative "attività connesse" e i "servizi complementari" come specificato all'Art. 5..

22.2 Dimensionamento

Superficie complessiva dell'area	m ²	21.320
----------------------------------	----------------	--------

22.3 Disciplina dell'area

Nell'area non è consentita la realizzazione di nuovi edifici, fatte comunque salve esigenze particolari debitamente motivate, ma solo gli interventi di recupero/ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente nel rispetto delle specifiche generali.

I parametri e gli indici urbanistici di riferimento per l'area sono riportati al successivo Art. 23 "Parametri ed indici".

Gli indici si intendono applicati complessivamente all'intera Area "G – Edilizia Demaniale".

23 PARAMETRI ED INDICI

Segue la tabella dei parametri e degli indici urbanistici da prendere in considerazione per ciascuna delle aree funzionali precedentemente descritte.

AREA	DATI DIMENSIONALI DEL PIANO							
	Superficie [m ²]	SC attuale [m ²]	ST attuale [m ²]	SC massima [m ²]	ST massima [m ²]	Altezza massima [m]	Indice di copertura massimo [m ² /m ²]	Indice di edificabilità territoriale [m ² /m ²]
A - AREA COMMERCIALE E LOGISTICA	275.900	12.694	12.694	41.385	41.385	11	0,15	0,15
B - AREA INDUSTRIALE DEI CANTIERI NAVALI	82.200	34.923	34.923	41.100	41.100	26	0,50	0,50
C - AREA DEI PASSEGGERI E DELLE CROCIERE	59.650	-	-	5.965	8.948	5	0,10	0,15
D - AREA DELLA PESCA	3.075	100	100	400	400	4	0,13	0,13
E - AREA DELL'APPRODO TURISTICO	49.900	9.771	9.862	12.475	14.970	9	0,25	0,30
F - AREA SERVIZI PORTUALI	20.350	400	400	2.035	2.035	6,5	0,10	0,10
G - AREA DELL'EDILIZIA DEMANIALE	21.320	7.040	48.880	8.528	53.300	21	0,40	2,50

Legenda:

S.C.: superficie coperta

S.T.: superficie totale

24 INFRASTRUTTURE ED OPERE DI DIFESA

L'esecuzione, anche parziale, delle opere di grande infrastrutturazione previste dal Piano Regolatore Portuale (canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, escavazione e approfondimento dei fondali) seguirà i seguenti principi di carattere generale:

- a seguito di comprovate necessità derivanti da esigenze progettuali, tecniche, funzionali e di sicurezza, la conformazione planimetrica delle opere di difesa, delle darsene e delle banchine potrà subire modifiche rispetto a quanto indicato negli elaborati del Piano, purché di entità contenuta e tale da non compromettere gli obiettivi funzionali del PRP e purché supportata, in funzione delle relative esigenze, da studi tecnici e simulazioni di navigabilità (manovra della navi) di livello non inferiore a quanto eseguito in sede di Piano, nonché di adeguate verifiche, effettuate con l'ausilio di idonea modellistica numerica della penetrazione del moto ondoso negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti, dell'idrodinamica e della morfodinamica dei litorali;
- le nuove banchine e opere di bordo dei bacini portuali dovranno garantire una capacità antiriflettente del moto ondoso che non sia peggiorativa rispetto a quella prevista per ciascun tratto negli elaborati tecnici a supporto del Piano; la successiva progettazione dovrà essere supportata da apposite verifiche che assicurino sulla compatibilità dell'agitazione residua con le specifiche esigenze di operatività portuale e di sicurezza della navigazione, con particolare riferimento all'imboccatura portuale;
- la stabilità delle opere di difesa, la risalita del moto ondoso e la tracimazione dovranno essere oggetto di puntuali verifiche, preferibilmente con l'ausilio di studio su modello fisico, purché ritenuto strettamente necessario in sede di successiva progettazione delle opere, oltre che numerici, che consentano di ottimizzare le strutture, le dimensioni, le quote di sommità, anche in relazione agli usi previsti a tergo delle stesse ed alle relative esigenze di sicurezza nonché di contenimento degli oneri di manutenzione;
- in fase di successiva progettazione, gli assestamenti, i cedimenti, la stabilità complessiva dei manufatti e dei terreni di fondazione delle nuove opere, dovranno essere valutati in condizioni statiche e sismiche in relazione alle loro caratteristiche – da accertare mediante specifiche indagini locali come indicato nelle Norme Tecniche Geologiche (NTG) – nonché ai carichi e sovraccarichi di progetto conseguenti alle condizioni ambientali ed agli usi previsti e prevedibili, adottando altresì un approccio resiliente;
- Per le nuove opere foranee (prolungamento e testata del molo di sopraflutto, nuovo molo di levante) e per i nuovi banchinamenti, potrà essere considerato un imbasamento a profondità maggiori rispetto a quelle necessarie per i fondali previsti in questo PRP, in modo da adottare un approccio resiliente in sede di successiva progettazione e tenere altresì conto dell'evoluzione del traffico navale che possano richiedere fondali a profondità maggiore rispetto quanto oggi prevedibile.
- La prevista demolizione della testata dell'attuale molo di sottoflutto (Banchina Servizi) potrà essere realizzata solo successivamente al completamento del nuovo dispositivo di protezione foranea (prolungamento della diga di sopraflutto e costruzione del nuovo molo di Levante).

La successiva progettazione degli interventi di cui sopra dovrà essere condotta secondo le norme vigenti di settore prendendo altresì in considerazione le più recenti linee guida di settore, tra le quali quelle emanate dal *PIANC* (www.pianc.org).

25 VIABILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

La viabilità portuale interna alla cinta doganale sarà oggetto dei successivi sviluppi progettuali, che a tal fine dovranno essere estesi almeno a livello di area funzionale. Pertanto, le opere di cui al presente articolo, previste in linea programmatica ma non esaustiva nel presente PRP, assumeranno la configurazione definitiva in successiva sede progettuale.

Il PRP individua la viabilità stradale e ferroviaria connessa con lo sviluppo dei traffici marittimi e terrestri secondo quanto indicato nella parte seconda delle presenti NTA.

La viabilità stradale si articola in:

- viabilità stradale principale di connessione tra le varie aree portuali;
- viabilità stradale di servizio all'interno di ciascuna area.

La progettazione delle opere, ivi compresa la realizzazione di eventuali gallerie e sottopassi, dovrà essere sviluppata nel rispetto della normativa vigente in materia.

Seguono le indicazioni per la viabilità stradale:

- predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale, piste ciclabili);
- le geometrie dello spazio stradale ed i tracciati saranno conformi alle vigenti "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", emanate dal Ministero competente.
- predisposizione, ove previsto, di percorsi pedonali di larghezza non inferiore a 1,00 m;
- larghezze minime corsia piste ciclabili monodirezionali: 1.50 m;
- larghezze minime corsia piste ciclabili bidirezionali: 2.50 m.

Eventuali deroghe alle suindicate caratteristiche geometriche e funzionali dovranno essere adeguatamente motivate in sede progettuale e saranno ammesse solo se verrà dimostrato il soddisfacimento dei fabbisogni di volta in volta individuati.

Il tracciato del raccordo ferroviario è indicativo e potrà essere modificato in sede di successiva progettazione secondo le riscontrate esigenze.

Nelle aree di pertinenza della viabilità stradale e ferroviaria, nel rispetto di quanto stabilito per ciascuna area nella parte seconda delle presenti NTA, è consentita la realizzazione di:

- strutture costituenti parte integrante della viabilità stessa;
- aree di servizio e di parcheggio;
- edifici per la manutenzione della viabilità stessa ed atti ad ospitare i servizi di sicurezza e controllo;
- segnaletica verticale e orizzontale;
- canalette, tubazioni, manufatti prefabbricati, pozzetti per la raccolta/trattamento delle acque meteoriche;
- cavidotti, pozzetti per sottoservizi;

- cartellonistica pubblicitaria, secondo idonea regolamentazione approvata dall'Autorità di Sistema Portuale.

Sono comunque consentiti sulla viabilità ferroviaria interna esistenti interventi tesi ad incrementare l'efficienza del trasporto delle merci su ferro (RFN - rete ferroviaria nazionale) in entrata ed in uscita dal porto.

26 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il PRP si caratterizza per una forte attenzione alla sostenibilità ambientale dell'infrastruttura portuale.

Si promuove l'uso delle fonti energetiche rinnovabili, l'aumento dell'efficienza energetica nell'area portuale e tutte quelle soluzioni che sono in linea con il concetto di *Green Port*, al fine di conseguire uno sviluppo sostenibile riducendo le emissioni nell'ecosfera e gli impatti conseguenti.

Per i servizi comuni portuali, e ove possibile, saranno preferite soluzioni che prevedano l'applicazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti alternative ai combustibili fossili (a mero titolo di esempio: solare, eolico, moto ondoso, geotermia).

Saranno altresì preferibili soluzioni/impianti a migliore efficienza energetica quali, a mero titolo di esempio, cogenerazione, climatizzazione con condensazione ad acqua di mare, recupero del calore ai fini termosanitari.

Stessa preferenza andrà all'attenzione verso l'ottimizzazione dell'uso dell'acqua potabile tramite l'impiego di dissalatori per produzione di acqua per usi non potabili, sistemi di raccolta/recupero delle acque meteoriche e reflue per ottenere acque di lavaggio, di scarico sanitario, irriguo e per usi non potabili consentiti.

Con il dovuto raccordo con le autorità energetiche e gli Enti competenti, potranno essere previsti, in fase di successiva progettazione, appositi impianti per l'alimentazione elettrica delle navi (*cold ironing*) e delle imbarcazioni e navi da diporto ormeggiate in banchina al fine di ridurre le emissioni in atmosfera delle stesse.

Potranno essere altresì previste stazioni per il rifornimento di GNL e/o idrogeno per le navi che lo utilizzino.

Saranno preferite le soluzioni architettoniche che, secondo le specifiche *Green Building*, impieghino anche criteri di bio-ingegneria finalizzata al risparmio energetico e applichino materiali provenienti dal recupero e a minore costo globale (intendendo per costo globale la somma dei costi di sviluppo, produzione, manutenzione e smaltimento).

Per gli impianti di illuminazione esterna saranno preferite tecnologie ad alto rendimento e basso consumo e corpi illuminanti ad alta efficienza e basso inquinamento luminoso e ottico.

27 NORMA TRANSITORIA

Durante le fasi di attuazione del Piano, allo scopo di assicurare la massima efficacia dell'esercizio in caso di particolari esigenze:

- l'Autorità di Sistema Portuale potrà occasionalmente e temporaneamente disporre di aree, piazzali, banchine, accosti, specchi acquei, eccetera, per svolgervi funzioni anche diverse da quelle consentite dalle presenti Norme, e realizzare strutture e manufatti di facile rimozione per uffici, servizi per operatori, merci e passeggeri, depositi, magazzini, purché vi siano adeguate garanzie di funzionalità globale e di sicurezza, e purché non venga in alcun modo compromesso l'esito finale - dal punto di vista operativo, morfologico, gestionale - delle previsioni del Piano.

- la localizzazione e la conformazione delle opere necessarie alle attività cui bisogna garantire continuità o attuazione, in quanto meritevoli per le implicazioni sociali ed economiche o di rilievo sotto il profilo dell'interesse pubblico, saranno oggetto di apposita previsione e disciplina nell'ambito del Piano Operativo Triennale, e per esse si potranno prevedere opportuni accordi e/o convenzioni con singoli operatori. Rimangono salvi il buon esito dell'istruttoria ed ogni superiore valutazione dell'Autorità di Sistema Portuale in ordine ad eventuali interessi pubblici concorrenti.
- le concessioni e le autorizzazioni vigenti all'atto della adozione del presente PRP potranno essere eventualmente mantenute tali fino alla loro naturale scadenza ed anche essere eventualmente prorogate per congrui periodi di tempo qualora l'Autorità di Sistema Portuale non disponga, all'atto della loro scadenza, dell'approvazione del PRP. Non è invece consentito, dalla data di adozione del PRP, il rilascio di concessioni o autorizzazioni che siano in contrasto e non coerenti con il PRP adottato o con la sua attuazione.