

**Provincia di Grosseto**

**Comune di Orbetello**

**PRP DI TALAMONE  
E CONTESTUALI VARIANTI AL PS E AL RU**

**VARIANTE AL  
Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello  
2010**

*Modificato in seguito alla Conferenza Paritetica Interistituzionale del  
20.09.2011*

**Foce Canale Collettore Occidentale e approdo di  
Talamone**

**NORMATIVA TECNICA DI ATTUAZIONE**

COMUNE DI ORBETELLO



Dirigente:  
*Ing. Luca Carretti*

Responsabile del Procedimento: *Dott.ssa Sara Scrimieri*  
*Arch. Francesca Olivi* | *Dott. Giulio Crestini*

PROGETTAZIONE

ACQUATECNO S.R.L.  
*Arch. Vittoria Biego*



Rev. 1  
Marzo 2018

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ELABORATI COSTITUENTI</b> .....	<b>2</b>
<b>3. DISCIPLINA</b> .....	<b>3</b>
3.1.           “OI 2 - Opere per la difesa del suolo e la regimazione delle acque - Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone” .....	3
3.2.           Porto turistico di Talamone .....	6
3.3.           Tracciato pista ciclabile .....	11

## 1. PREMESSA

Il presente documento costituisce una integrazione alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Regolamento Urbanistico (RU) del Comune di Orbetello adottato con Del.C.C. n. 26 del 12/04/2010, approvato con Del. CC. n. 8 del 07/03/2011, pubblicato sul BURT n. 14 del 06/04/2011 e modificato dalla Variante approvata con Del C.C n. 34 del 22/06/2012 in adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in seguito al pronunciamento della Conferenza paritetica interistituzionale ai sensi degli artt. 24,25,26 della LR.T. 01/2005.

Esso riguarda:

- la variante per la Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone;
- la variante per la riqualificazione dell'approdo di Talamone nell'ottica della trasformazione dello stesso in porto turistico.

L'approvazione della variante per la Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone può essere svincolata dall'approvazione della variante per la trasformazione dell'approdo turistico in porto turistico secondo quanto indicato nel seguito e nel Piano Regolatore Portuale; la realizzazione del Porto turistico secondo quanto previsto dal PRP è comunque subordinata alla realizzazione di tale opera idraulica.

Rispetto al corpo delle Norme Tecniche di attuazione del Regolamento urbanistico, con la presente:

- 1) si introduce un'ulteriore **“OI 2”**: “Opere per la difesa del suolo e la regimazione delle acque”  
- **Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone**” di cui al capo IV- *infrastrutture e dotazioni territoriali e urbane* - **Art. 74** “Regole per le infrastrutture, le attrezzature, servizi e spazi pubblici pubblico di livello locale e di interesse generale e collettivo - aree per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, comprensivi delle aree per urbanizzazione primaria e delle aree per urbanizzazione secondaria e delle dotazioni urbane”
- 2) si stralcia<sup>1</sup> nelle NTA vigenti, all'art. 85 – *Salvaguardie* - la seguente dizione nell'UTOE 1:  
“VUI : *Ambito soggetto a pianificazione urbanistica pregressa – VARIANTE URBANISTICA*  
*“Variante al PS e al PRG di riqualificazione del Porto di Talamone soggetta ad Accordo di Pianificazione” loc. Talamone – Porto di Talamone – proprietà privata, procedura: in corso Disciplinata con “variante relativa alla riqualificazione del Porto di Talamone e della mobilità di interesse sovracomunale in Giannella, adottata con Del.CC n. 45 del 02 settembre 2009, mediante la procedura dell'Accordo di pianificazione di cui agli artt. 21- 23 della LRT 1/2005”.*

Tale variante, adottata nel 2009 tramite Accordo di Pianificazione, non è mai stata approvata.

- 3) si integrano le NTA del RU con la disciplina di cui al seguito che fornisce indicazioni per lo sviluppo della progettualità successiva per la riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale e per la trasformazione dell'approdo di Talamone in porto turistico
- 4) si applica la disciplina di Regolamento urbanistico relativa ai tessuti e zonizzazioni con analoghe caratteristiche per la zonizzazione delle aree non più ricadenti al suo interno in seguito alla definizione dell'ambito portuale.

L'intervento di riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone risponde all'obiettivo prioritario della sicurezza e della difesa idraulica e idrogeologica del territorio, ed in particolare dell'abitato di Talamone e zone contermini.

Anche la trasformazione dell'approdo di Talamone in porto turistico costituisce un ulteriore obiettivo prioritario dell'Amministrazione Comunale la quale è pienamente consapevole delle potenzialità di sviluppo del territorio insite nell'approdo e della necessità di superare le attuali condizioni di degrado ed insicurezza in cui l'infrastruttura versa salvaguardando però l'elevata qualità ambientale e paesaggistica del contesto.

## **2. ELABORATI COSTITUENTI**

Gli elaborati costituenti la presenti le varianti di cui in premessa sono:

- **Le presenti Norme tecniche di attuazione**
- **La Tabella di confronto tra dimensionamento del Piano Strutturale e quantità del primo Regolamento Urbanistico 2010** (*modificata in seguito alla Conferenza Paritetica interistituzionale del 20.09.2011*) **stato vigente-stato modificato**

**La Cartografia del Regolamento Urbanistico viene così modificata e integrata:**

- Tav 1 Tavola di R.U. "Gestione e trasformazioni del territorio" territorio rurale scala 1:10.000 (TAVV 1.1-1.6) (Le tav. 1.1-1.2-1.4 sono state modificate in seguito alla Conferenza Paritetica Interistituzionale del 20.09.2011) – **Tavola 1.1- stato vigente – stato modificato**
- Tav 2 Tavola di R.U. "Gestione e trasformazioni del Territorio" centri abitati scala 1:2.000 (TAVV 2.1- 2.9) (La tav. 2.9 è stata modificata in seguito alla Conferenza Paritetica Interistituzionale del 20.09.2011) – **Tavola 2.1 - stato vigente – stato modificato**
- Tav 3 Assimilazione alle zone omogenee 1:10000 (TAVV 3.1-3.6) – **Tavola 3.1 stato vigente – stato modificato.**

- **Tavol3 esplicative, di valore indicativo non prescrittivo, delle Opere per la difesa del suolo e la regimazione delle acque” - sigla “OI 2: Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone:**
  - **TAV.01-Stato attuale**
  - **TAV.02-Planimentria di progetto**
  - **TAV.03-Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327**

### **3. DISCIPLINA**

#### **3.1. “OI 2 - Opere per la difesa del suolo e la regimazione delle acque - Riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone”**

##### *Descrizione e finalità*

Il presente articolo disciplina la riconfigurazione della foce del Collettore occidentale rendendo operative:

- le strategie del Piano Strutturale comunale relative alla qualità ambientale per la messa in sicurezza dal rischio di alluvione della zona occidentale dell’abitato e di parte dell’approdo turistico di Talamone;
- le finalità di rilevanza territoriale, statuite dal Piano Strutturale comunale, di adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture, di aumento degli standard, di protezione della costa e delle emergenze naturalistiche, di ripristino dell’efficienza idraulica della piana bonificata che affaccia sul golfo di Talamone.

La riconfigurazione della foce di Talamone:

- si colloca nel quadro del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza paesaggistica, in piena conformità agli obiettivi, gli indirizzi per le politiche, la disciplina d’uso e le prescrizioni del PIT-PPR per Talamone;
- risponde alle prescrizioni di cui alle Norme del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) per le aree a pericolosità da alluvione media (P2) ed elevata (P3) secondo cui sono da consentire gli interventi che possono essere realizzati in condizioni di gestione del rischio idraulico, con riferimento agli obiettivi del PGRA stesso.

Pertanto con la sigla “OI2” nelle tavole del RU si individua l’intervento di riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale di Talamone finalizzato alla messa in sicurezza idraulica della

porzione orientale dell'abitato. Infatti, secondo quanto indicato nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), la porzione orientale dell'abitato di Talamone che comprende anche parte dell'approdo turistico, ricade in aree a pericolosità da alluvione bassa (P1), media (P2) ed elevata (P3). In tali aree il PGRA consente gli interventi che possono essere realizzati in condizioni di gestione del rischio idraulico, con riferimento agli obiettivi del PGRA stesso.

Sull'area individuata nelle tavole come "OI2" insiste il vincolo di completa inedificabilità, fatta eccezione per le opere necessarie alla implementazione e gestione dell'opera idraulica stessa da parte degli enti competenti.

E' ammissibile l'utilizzo dell'area a fini agricoli purché compatibile con la funzionalità idraulica delle opere e delle aree, da accertare previo parere preventivo dell'autorità idraulica competente.

#### *Dimensionamento*

La nuova foce del Collettore Occidentale, dimensionata secondo quanto richiesto dalla normativa vigente di settore assumendo la portata idrologica con tempo di ritorno di 200 anni ( $158,50 \text{ m}^3/\text{s}$  - Studio Benvenuti 2011 allegato al RU), occupa una vasta area costiera situata immediatamente a nord del porto turistico.

La nuova foce del Collettore Occidentale è delimitata dagli argini destro e sinistro, tra loro mediamente distanti 400 m. L'argine sinistro, avente andamento ortogonale alla linea di riva, si estende dal ponte sulla SP Talamonese posto all'altezza del Camping Village Talamone fino all'argine costiero percorso dalla pista ciclabile, si eleva alla quota di + 3,20 m s.l.m.m. ed è lungo circa 290 m. L'argine destro ha anch'esso un andamento ortogonale alla linea di riva, ha quota sommitale di + 3,20 m s.l.m.m. ed è lungo circa 470 m.

La nuova foce del Collettore Occidentale comprende anche l'alveo di magra che, nel garantire il deflusso delle acque per la portata scolmata posta in corrispondenza del ponte sulla SP Talamonese ( $23,65 \text{ m}^3/\text{s}$  - Studio Benvenuti 2011 allegato al RU), costituisce la deviazione dell'attuale Collettore Occidentale. Il tracciato dell'alveo di magra-deviazione è nella parte iniziale curvo (circa 225 m) nella parte finale, con andamento ortogonale alla riva, rettilineo (circa 270 m), per una lunghezza complessiva di circa 495 m. Si prolunga nel mare tramite due pennelli, lunghi circa 70 m a raggiungere la profondità di - 0,5 m s.l.m.m.

La vecchia foce del Collettore Occidentale, privata della sua originaria funzionalità, rimane quale "segno" del paesaggio, sede degli ormeggi della nautica sociale. Ne è previsto il prolungamento per circa 455 m, ad est della SP Talamonese, avente lo scopo di raccogliere e far defluire a mare le acque meteoriche provenienti dal territorio che si estende ad ovest dell'attuale approdo turistico.

### *Caratteri e requisiti degli interventi*

La riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale deve essere caratterizzata come nel seguito e rispondere ai seguenti requisiti:

- il deflusso della portata di piena idrologica duecentennale nello scenario futuro o nuova foce è garantito dalla realizzazione di due nuovi argini con quota di coronamento +3,20 m sul l.m.m., posti ad una distanza di circa 400 m tra loro;
- la deviazione del Collettore Occidentale a monte del porto turistico individuata come alveo di magra della nuova foce garantisce le attuali condizioni di deflusso della portata duecentennale (scolmata);
- l'alveo di magra determina la riduzione di circa 387 m della lunghezza del collettore, con aumento massimo di velocità nel collettore di soli 0,02 m/s e la riduzione del livello idrico a monte valutabile in 15 cm nella sezione a valle della SP 1 di Talamone;
- è necessario prolungare l'alveo di magra a mare realizzando due pennelli di circa 70 m di lunghezza fino a raggiungimento della profondità di circa 0,5 m sul l.m.m.;
- la deviazione della foce comporta il prolungamento, a monte, di circa 80 m del fosso che attualmente sfocia all'interno dell'approdo turistico che, nella configurazione di progetto, non funzionerà più come foce del Collettore Occidentale;
- per consentire il deflusso delle portate duecentennali con un franco di 0,5 il prolungamento del fosso che attualmente sfocia all'interno dell'approdo turistico dovrà essere realizzato mediante un canale trapezio con base di 2 m, scarpate 3/2 ed altezza di 2,0 m. nel tratto di monte di 2,5 m nel tratto di valle;
- per consentire il deflusso con un franco di 0,5m delle portate duecentennali del fosso che attualmente sfocia all'interno dell'approdo turistico le infrastrutture portuali dovranno essere impostate ad una quota variabile da circa 1,70m alla foce a 1,78 m nel tratto più a monte.

### *Misure di tutela ambientale*

Ai fini della tutela dell'ambiente in generale e della protezione della Posidonia oceanica, in particolare, è prescritto quanto nel seguito:

- la tutela assoluta della funzionalità della nuova foce del Canale Collettore Occidentale quale corridoio biologico e componente della regimazione idraulica della pianura bonificata che affaccia sul golfo. A tal fine sono interdetti la navigazione e l'ormeggio di tutte le imbarcazioni all'interno del canale ed un in raggio di almeno 100 m prospiciente la foce stessa;

- in prossimità della nuova foce del Canale Collettore Occidentale deve essere favorito il naturale ripascimento della costa tramite la rideposizione in loco delle sabbie e dei sedimenti portati dalle acque durante gli eventi di piena.

Ai fini della tutela delle emergenze archeologiche si prescrive quanto nel seguito:

- loc. Madonna delle Grazie: nell'area compresa tra i resti della villa romana e la linea di riva è probabilmente da individuare l'approdo romano. A sud-est di quest'area, lungo il litorale si dispongono due strade romane di accesso alla villa, quella verso Fonteblanda e quella verso l'Aurelia (direzione nord). Sono necessarie sia analisi geofisiche mirate, sia assistenza archeologica alle opere di scavo;
- foce del Collettore Occidentale: per qualunque intervento è prescritta una analisi geo-fisica condotta con metodo geoelettrico, con effettuazioni di tomografie trasversali all'orientamento del canale. E' obbligatoria l'assistenza di un archeologo al momento dello scavo a meno che non si manifestino anomalie tali da giustificare uno scavo d'emergenza.

### **3.2. Porto turistico di Talamone**

Il presente articolo disciplina l'ambito del porto turistico di Talamone rendendo operative:

- le strategie del Piano Strutturale comunale di trasformazione dell'approdo turistico di Talamone in porto turistico;
- le finalità di rilevanza territoriale, statuite dal Piano Strutturale comunale, di adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture, di aumento degli standard, di protezione della costa e delle emergenze naturalistiche, di ripristino dell'efficienza idraulica della piana bonificata che affaccia sul golfo di Talamone.

La definizione delle funzioni e degli interventi per l'ambito portuale di Talamone:

- si colloca nel quadro del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza paesaggistica, in piena conformità agli obiettivi, gli indirizzi per le politiche, la disciplina d'uso e le prescrizioni del PIT-PPR per Talamone;
- rispetto i criteri di cui all'Allegato I della Disciplina del Masterplan suddetto, fin dal principio generale ivi statuito secondo cui è necessario che "gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione porto-città";
- aderisce alle condizioni definite dalla Disciplina del Masterplan soprarichiamato sia per quanto attiene i requisiti e le prestazioni degli interventi, sia per quanto riguarda gli obiettivi di cui all'art. 3 della Disciplina, che ammetti interventi per la portualità purché siano rivolti alla



creazione di una rete fondata sul basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e la dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi, per la valorizzazione dei fronte mare e l'integrazione città-mare.

La definizione di porto turistico utilizzata nella presente norma è assunta dal DPR 509/1997 secondo cui trattasi di un complesso di strutture movibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente e precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico anche mediante apprestamento di servizi complementari.

L'ambito del porto turistico di Talamone risulta così delimitato:

- a nord: dalla nuova foce del Collettore Occidentale;
- a sud: dalla diga di sopraflutto esistente;
- ad est: dal margine occidentale della prateria di Posidonia oceanica;
- ad ovest: dalla SP Talamonese e dalle mura medievali che cingono il centro storico di Talamone.

Il porto turistico di Talamone può accogliere 881 posti barca di cui 721 di l.f.t. compresa tra 7 m e 50 m e 160 posti barca per la nautica sociale. Occorre anche considerare lo specchio acqueo impegnato dall'Area tecnica, 540 m<sup>2</sup>, alla Cantieristica nautica, 1.296 m<sup>2</sup> e agli Sport del mare, 1.193 m<sup>2</sup>, per un totale di 3.029 m<sup>2</sup>.

La suddetta dotazione di posti barca corrisponde al numero di posti barca massimo assentibile per il porto turistico di Talamone ed è rispettosa di quanto stabilito dal Masterplan e dalle vigenti norme di sicurezza della navigazione. L'esatta definizione dei posti barca e delle loro dimensioni è definita dal piano pegolatore portuale, alle condizioni sopra richiamate.

I parcheggi sono prescritti nella misura minima di 0,8 posti auto/posto barca, secondo i parametri minimi ammessi dalla Disciplina del Masterplan "La Rete dei porti toscani".

In ordine alla specializzazione dello scalo le funzioni ammissibili sono: diporto nautico, nautica sociale, area tecnica, cantieristica nautica, sport del mare, avamporto e manovra, bunkeraggio e smaltimento acque di sentina, operazioni commerciali e traffico passeggeri, diporto commerciale, unità RNMG per trasporto merci pericolose, unità commerciali/traffico locale, pesca professionale e pesca turismo, pubbliche amministrazioni, turistico ricreativa, sistemazione ambientale, viabilità stradale, parcheggi, pista ciclabile, edifici.

Le relative attività ammesse sono: ormeggio unità da diporto anche in transito (Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 23/09/2009), imbarco/sbarco passeggeri, carico/scarico forniture di bordo, scarico dei rifiuti di bordo, rifornimento acqua/energia elettrica, servizi di accoglienza ed

amministrazione, attività educative, museali, convegnistiche e attività commerciali al dettaglio, manutenzione e riparazione “fai date”, sosta a secco delle imbarcazioni, rimessaggio all’aperto o al coperto; attesa e trasferimento, trattative di vendita, operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori, alaggio/varo, rifornimento carburante e smaltimento acque di sentina, attracco chiatte per il trasporto merci pericolose e rimorchiatori, stesura e misurazione reti e cime da pesca, riparazione d’urgenza di attrezzi e mestieri, riassetto e confinamento in ceste, attività di ufficio e foresteria, mobilità’ e sosta auto, difesa idraulica e fruizione turistico – ricettiva.

Gli interventi consentiti sono:

- la realizzazione di opere di delimitazione/contenimento dello specchio acqueo portuale che salvaguardino la configurazione aperta che caratterizza l’infrastruttura;
- la messa in opera di adeguati sistemi di ormeggio delle unità nautiche e il dragaggio dei fondali;
- offerta di servizi primari e individuazione di aree dedicate alla cantieristica nautica ed agli sport del mare;
- la realizzazione di nuova edificazione a servizio delle attività portuali nella misura di 1.676,9 m<sup>2</sup> S.U.L. e 380 m<sup>2</sup> di S.U.L. di commercio al dettaglio;
- la realizzazione di collegamenti stradali, pedonali e ciclabili dedicati;
- la realizzazione di parcheggi e servizi igienici;
- il ridisegno del piazzale di Talamone.

#### *Caratteri e requisiti degli interventi*

Il porto turistico si caratterizza per l’alta qualità degli spazi e dei servizi pubblici o di interesse collettivo e per la dotazione di adeguate infrastrutture.

Tutti gli spazi, le attrezzature e gli impianti a terra e mare devono rispettare le direttive di cui all’Allegato II del Masterplan “La Rete dei porti toscani” relative alla qualità progettuale, standard a terra e servizi, standard nautici ed ambientali. Devono essere garantire tutte le prescrizioni per i porti turistici di cui alla disciplina del citato Masterplan.

Devono essere garantiti spazi di sosta e relazione tra le persone, i percorsi ciclabili e pedonali, arredi e componenti vegetazioni sia ornamentali che funzionali all’assorbimento degli inquinanti.

Progetti e realizzazione di edifici e nuovi spazi devono essere tali da indurre percezioni positive, di benessere e gradevolezza, evitando luoghi marginali e non definiti e curando la scelta dei materiali in funzione della loro manutenibilità e durevolezza, nonché della loro consonanza all’ambiente urbano costiero e marino.

Occorre, più nel dettaglio, il soddisfacimento dei seguenti requisiti generali:

- per le nuove costruzioni è stabilita l'altezza massima di un piano (H max 3,5 m dal p.c.) ad eccezione dell'edificio per la Capitaneria di Porto che si eleverà su due piani;
- le scelte progettuali per gli edifici e gli spazi debbono garantire il rispetto dell'andamento morfologico delle aree e non arrecare disturbo alle visuali panoramiche, semmai aggiungendovi valore e creando nuovo paesaggio, come dettato dalla Convenzione europea del paesaggio;
- le aree libere per la sosta devono essere organizzate con elementi naturali (legno, corde, ecc.), tranne nei casi in cui altro materiale sia necessario per la sicurezza delle persone; la pavimentazione non può essere realizzata in asfalto; per rendere più fruibili le aree e mitigare l'impatto visivo delle auto in sosta possono essere opportunamente introdotte piantumazioni arboree e piccoli "punti" attrezzati (tavoli pic-nic, attrezzature giochi e/o ginniche realizzate con elementi naturali, ecc.) che integrino le aree di sosta alle aree verdi e alle aree di relazione;
- è prescritto il rivestimento delle eventuali opere di consolidamento dei muri di sostegno, esistenti o di progetto, con materiali tradizionali o di minimo impatti visivo;
- ai fini della compatibilità ambientale dei nuovi assetti urbanistici ed edilizi sono prescritti materiali privi di emissioni inquinanti e, per quanto possibile rispetto alle condizioni di sicurezza e funzionalità da rispettare, materiali naturali ed ecologici garanti di un basso impatto ambientale in fase di produzione, di esercizio e di smaltimento;
- in fase di progettazione e realizzazione devono essere previste mitigazioni alle emissioni di scarichi gassosi e misure di contenimento delle emissioni rumorose, in generale dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- la progettazione deve tendere al risparmio energetico, sia con adeguato isolamento delle costruzioni sia mediante l'introduzione di elementi solari attivi e passivi, sia con l'utilizzo di impianti che usino risorse rinnovabili per la produzione di acqua calda sanitaria ai fini del soddisfacimento di una forte percentuale del fabbisogno di acque per usi sanitari;
- ai fini dell'uso corretto della risorsa idrica, sono obbligatori accorgimenti minimi, quali l'installazione sulle rubinetterie di dispositivi per la riduzione del flusso, utilizzo obbligatorio di cassette WC a doppia cacciata, ricorso a sistemi di ricircolo delle acque grigie per l'alimentazione delle cassette di scarico dei WC ed altri usi non potabili;
- deve essere perseguito un insieme di adeguate condizioni di benessere ambientale per gli utilizzatori delle strutture, sia sotto il profilo termoisolometrico, che sotto il profilo dell'illuminazione naturale e della protezione dai rumori interni ed aerei.

*Misure di tutela ambientale e dei beni paesaggistici e culturali*

Ai fini della tutela dell'ambiente in generale e della protezione della Posidonia oceanica, in particolare, è prescritto quanto nel seguito:

- sono interdette la navigazione e l'ormeggio alle unità da diporto all'esterno dell'ambito portuale ad una distanza minima di 100 m dal margine orientale dello stesso;
- la tutela della prateria di Posidonia oceanica tramite la delimitazione dello specchio acqueo portuale con opere che salvaguardino anche la qualità del paesaggio (diga soffolta);
- la limitazione dell'avanzamento del profilo portuale interno allo stretto indispensabile per garantire la piena funzionalità a terra dei servizi offerti;
- l'interdizione alla navigazione delle unità marittime commerciali su rotta fissa in quanto di impatto negativo sulla prateria di Posidonia oceanica e pertanto non compatibile con la sua tutela.

Ai fini della tutela delle emergenze archeologiche si prescrive quanto nel seguito:

- porto turistico: lo specchio acqueo antistante racchiuso dal porto turistico di Talamone e il tratto di costa retrostante insistono sul porto medievale che potrebbe, a sua volta, sovrapporsi a precedenti strutture romane. E' prescritta l'attuazione di saggi di scavo preventivi (small-test) nei punti che ospiteranno, moli, banchine o, più in generale, nuove opere a mare;
- foce del Collettore Occidentale: per qualunque intervento è prescritta una analisi geo-fisica condotta con metodo geoelettrico, con effettuazioni di tomografie trasversali all'orientamento del canale. E' obbligatoria l'assistenza di un archeologo al momento dello scavo a meno che non si manifestino anomalie tali da giustificare uno scavo d'emergenza.

#### *Modalità attuative*

Le modalità attuative per i porti turistici sono definite dalla Disciplina del Masterplan "La rete dei porti toscani" e comunque nel rispetto della normativa nazionale e regionale vigente in materia.

Al Piano Regolatore Portuale, che costituisce atto di governo del territorio ai sensi della L.R.T. 65/2014, spetta di definire i contenuti della trasformazione dell'approdo di Talamone in porto turistico.

Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con quelle del presente articolo ma è possibile in esse specificare e modificare in via non sostanziale, i perimetri indicati cartografia, per aderire alle situazioni di fatto, all'andamento morfologico, alle necessità di tutela ambientale.

Il procedimento di formazione e approvazione del Piano Regolatore Portuale contiene il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della LR T 10/2010.

Il complesso integrato della nautica non potrà essere reso funzionante se non contestualmente garantite la messa in sicurezza dell'area portuale sotto il profilo idraulico e le nuove opere per l'accessibilità carrabile.

### **3.3. Tracciato pista ciclabile**

Nelle tavole interessate dalle presenti varianti è individuato un nuovo tratto del percorso ciclo/pedonale di collegamento tra Fonteblanda e Talamone, nel rispetto dell'art. 78 delle NTA del RU, del quale sono consentiti eventuali modifiche ai fini del corretto adeguamento alla configurazione reale dei luoghi e/o ai confini catastali di proprietà, senza che ciò costituisca variante al RU.

---

#### ***<sup>i</sup> Art. 85 - Salvaguardie***

Dall'esecutività della delibera di Consiglio comunale di adozione del Regolamento urbanistico, fino all'esecutività dell'atto di approvazione del medesimo, l'organo comunale competente può sospendere ogni determinazione su pratiche edilizie e urbanistiche qualora riconosca che i loro contenuti sono in contrasto con i contenuti del Regolamento urbanistico adottato.

Le varianti sotto elencate sono state fatte salve dal Piano strutturale vigente e fatte proprie dal presente RU. Fino all'approvazione del medesimo, in caso di difformità fra le perimetrazioni e rappresentazioni grafiche nonché fra le norme del presente RU e quelle delle sottoelencate varianti, prevalgono le seconde.

#### **UTOE 1**

~~**VUI: Ambito soggetto a pianificazione urbanistica progressa – VARIANTE URBANISTICA**~~

~~**“Variante al PS e al PRG di riqualificazione del Porto di Talamone soggetta ad Accordo di Pianificazione” loc. Talamone – Porto di Talamone – proprietà privata, procedura: in corso Disciplinata con “variante relativa alla riqualificazione del Porto di Talamone e della mobilità di interesse sovracomunale in Giannella, adottata con Del.CC n. 45 del 02 settembre 2009, mediante la procedura dell’Accordo di pianificazione di cui agli artt. 21 – 23 della LRT 1/2005”.**~~